


La Gazette

<http://www.apva86.org>

Edition N° 002/22 Avril - Mai - Juin

SUIVEZ NOUS! 



EDITO

Sorties de l'APVA86

AVRIL 03	Les Matinales de l'APVA 86 @ 09h00-12h30
AVRIL 17	De ferme en ferme 
MAI 01	Les Matinales de l'APVA 86 @ 09h00-12h30
MAI 15	Sortie Chauvigny 
MAI 21	
JUIN 05	Les Matinales de l'APVA 86 @ 09h00-12h30
JUIN 19	

Ce début d'année s'annonce mouvementé en raison de la crise du pétrole due au conflit en Europe de l'Est et du protocole sanitaire encore incertain. Cependant, les adhérents, malgré leurs inquiétudes, ont apprécié de se retrouver lors des différentes manifestations. Le stand de l'Amicale au salon Historic-Auto a eu un franc succès. De nombreux membres se sont déplacés pour apprécier les différents thèmes proposés. Nous avons pu voir au sein de l'Amicale ce même élan au Salon Rétromobile malgré un report début mars. Pour la "7ième Traversée de Grand Poitiers", on observe à nouveau un nombre croissant de participants. Sa popularité grandissante permet de devenir un classique parmi les rallyes organisés dans la Vienne. Autre changement pour ce trimestre, le lieu de RDV "des Matinales" se trouve maintenant à Poitiers devant l'Ambassade du Vin, rue Sophie Germain.

Et voici un début de deuxième trimestre qui s'annonce bien! Carton plein pour les principales escapades. Vous êtes nombreux à vous être inscrits au séjour dans le Jura ou pour le spectacle des Cadres Noirs à Saumur avec 52 réservations. C'est 27 places de plus que les 25 initiales. Pour finir, je n'oublie pas nos partenaires qui nous accompagnent tout au long de l'année malgré un contexte économique difficile et je les en remercie.

SOMMAIRE:

- Edito:..... Page 1
- Les distributeurs d'essence:..... Page 2 et 3
- Historic-Auto Nantes:..... Page 4,5 et 6
- Rétromobile Parc des expositions:..... Page 7,8 et 9
- 7ième Traversée de Grand Poitiers:..... Page 10 et 11
- Les Matinales de l'amicale:..... Page 12

Offre partenariat
APVA 86

Prise de Rendez-vous en ligne


Rue Jules Verne
Site du Minotaure
86130 JAUNAY-MARIGNY


3, avenue de la Loge
Les Portes d'Auxances
86440 MIGNÉ-AUXANCES

Ouvert
du lundi au samedi



60 €

CONTRÔLE AUTO REGIS DEBARE

controle-technique-86.fr


11, rue Panier Vert
à côté de Buffalo Grill
86280 SAINT-BENOÎT


La Demi Lune
62, rue du Patrouille des Gilières
à côté du Mc Donald's
86000 POTTIERS

05 49 47 05 05

TECHNIQUE: LE DISTRIBUTEUR D'ESSENCE.

Le plein SVP !

Faire un plein d'essence dans une station-service est aujourd'hui extrêmement banal. En faisant ce geste, on oublie pourtant que le concept de la station-service n'est pas très vieux. Nous allons nous remémorer, dans ces quelques lignes, la naissance et l'histoire de l'évolution du distributeur d'essence.



Aux origines de l'automobile : fastidieux remplissage à la main.

Au départ ce précieux liquide est distribué pour alimenter... les lampes ! Mais les ballbutiements de l'automobile fait que ce carburant, vendu comme produit d'éclairage sert aussi à faire tourner les moteurs de nos autos. Conditionné en bidon de 5 ou 10 litres on vidait ce pétrole dans le réservoir à l'aide d'un entonnoir garni d'une peau de chamois. En septembre 1885 une idée de la société américaine Sylvanus F. Bowser contribue à rendre le travail plus facile : équiper un baril de 50 gallons à une pompe à piston actionnée par un levier et équipé d'un robinet (pistolet), pas très différente de celles utilisée pour puiser l'eau des puits. Ce premier distributeur, pouvant être installé en bordure de rue ou devant un magasin, est vendu au propriétaire d'une épicerie à Fort Wayne dans l'Indiana.

Stations "multi-services" : la reconversion du maréchal-ferrant.

Entre 1898 et 1914, les premiers « garages pour automobiles » voient le jour. Ils deviennent également dépositaires de carburant et d'huile, toujours stockés et livrés en bidons. Ils assurent la distribution d'essence, le lavage et les opérations de mécanique courantes. Dès 1909, les garages anglais et américains s'équipent de réservoirs enterrés de 8000 litres dotés d'un système de pompe oscillante. Dans les zones rurales, le garage reste

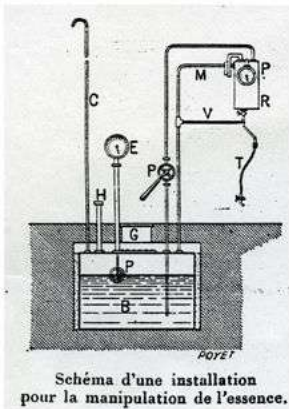
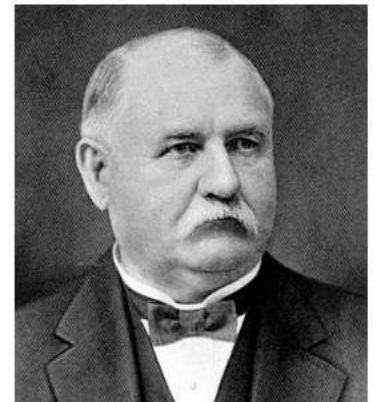


Schéma d'une installation pour la manipulation de l'essence.



une petite entreprise familiale bien implantée au cœur du village, souvent issue du charronnage, de la maréchalerie, ou même de l'écurie de louage. Outre faire le plein et demander une réparation, on peut parfois y acheter son pain, son tabac, son journal... et même y prendre un verre.

Station service Citroën 1930



Publicité Satam 1925



Char romain 1926



En décembre 1913, les habitants de Pittsburgh en Pennsylvanie découvrent la toute première station-service de carburants au monde. Sur l'enseigne de la petite boutique, quatre lettres s'apprêtent alors à révolutionner les usages de l'époque : Gulf. La Gulf a voulu innover en proposant une station-service éloignée de la rue, située sur un terrain en coin de rue, avec des pompes individuelles servies par un pompiste dédié aux clients. Révolutionnaire ! Dans les années 20, de nouveaux modèles de pompes arrivent sur le marché de la distribution d'essence. Elles sont mobiles et constituées d'un charriot supportant une citerne. Surnommées "Chars Romains", elles sont poussées aux croisées des routes et venaient ainsi au-devant de l'automobiliste.

Fin des années 30 : l'avènement des pompes modernes.

En 1936, les établissements Boutillon mettent au point la pompe « Volucompteur ». Homologué officiellement par circulaire ministérielle, ce volucompteur indique le prix de vente au litre, la quantité débitée et le prix à payer. Cette cabine de distribution d'essence évoluera à travers le temps mais le principe est resté le même jusqu'à aujourd'hui.



Après 1950, les stations-service modernes des grands distributeurs pétroliers se multiplient : architecture élancée, larges vitrines, enseignes éclairées, costumes des pompistes... le concept adopte résolument la mode américaine. Les exploitants de la station deviennent gérants et sont suivis de très près par leur marque concessionnaire.



Depuis les années 80 : Hypermarchés et carburant low-cost.

En 1963, un des premiers supermarchés Carrefour s'équipe de pompes à essence mais le concept ne se généralise vraiment qu'à partir de 1970 : cette année-là, 470 grandes surfaces distribuent 3% du carburant vendu en France. Après le premier choc pétrolier de 1973, la tendance se confirme. Les hypermarchés affichent alors des prix si bas que de nombreuses stations-service disparaissent.. A l'heure actuelle, la grande distribution et son modèle « low cost » représente un tiers du parc français avec 4 902 points de vente... qui fournissent 62 % du carburant.



Maison HELIOS, Los Angeles



Station ESSO Milan 1978



Batumi Petrol Station of Georgia

Salon

Le paradis des collectionneurs



Plus de 20 000 spectateurs, pour cette 3^{ème} manifestation, se sont donnés rendez-vous ce week-end dans le Hall XXL du Parc de la Beaujoire. Historic-Auto offre comme ses précédentes éditions, un bain de nostalgie aux amoureux de voitures anciennes.



Au programme, treize thématiques, 200 exposants, clubs et professionnels, sur 12 400 m², de voitures, de deux roues, d'utilitaires ou de véhicules militaires.

Une fascination pour l'automobile telle une œuvre d'art.

Qu'ils s'appellent Panhard, Michelin, Renault, de Dion ou Citroën... Ces génies, créateurs et ingénieurs visionnaires ont inventé l'automobile. Grâce à eux, l'auto n'a eu de cesse de grandir, de se réinventer et surtout de nous faire rêver tel ce luxueux coupé-chauffeur Hispano-Suiza H6B de 1927 ou cette Rosengart 1939 Supertraction dans un bi-ton vert que l'on peut admirer sur ce salon.



Torpédo De Dion-Bouton de 1921



Roadster Hotchkiss de 1929 Type Biarritz



Salmson Type 54 de 1950 - Talbot-Lago Baby de 1951

Comment ne pas parler du savoir-faire Français sans évoquer la genèse des Cyclecars. Au début des années vingt, la France sort péniblement de la guerre et l'industrie cherche de nouveaux débouchés. Parmi eux, l'automobile dont tous les français commencent à rêver. L'état donne un premier coup de pouce à l'idée d'une voiture populaire. Pour les Cyclecars pesant moins de 350 Kg, la taxe forfaitaire annuelle est réduite à 100 francs. Immédiatement, des petits constructeurs apparaissent et produisent des voitures légères sous cette barrière fatidique.

BNC 1926 Type Monza 1100 Cm³

Le service des mines de l'époque immatricule sans difficulté (c'était il y a 100 ans!). Parmi ces premiers constructeurs Amilcar, Salmson, Peugeot et Mathis les fabriquent à la chaîne.



Darmont 1983 Type STR étoile de France

Rally Type 54 de 1930 avec moteur Salmson 1500 cm³Matra-Talbot Rancho 1983 1600 cm³ 90 ch

Dans les thèmes proposés aux visiteurs, deux espaces sont dédiés à des constructeurs Français lors de ces 3 jours. Aujourd'hui disparue, la marque de Romorantin en aura fait rêver plus d'un avec ses Matra 530, Bagheera, Murena ainsi que la Rancho. Matra, après des débuts discrets en 1967, a aussi porté les couleurs Françaises en Formule 1 (Champion du monde en 1969) ou au 24 Heures du Mans avec 3 titres consécutifs en 1972, 73 et 74.

Cette seconde histoire débute en 1984, suite à une rencontre entre deux hommes Claude Poiraud et Gérard Godfroy. Ils décident de joindre leurs compétences afin de construire un coupé sportif baptisé "Venturi". Après des essais chaotiques, un Coupé Venturi est exposée au salon de Paris en 1986. Le salon de 89 quant à lui présentera un cabriolet.



Matra Sport JET 6 de 1967 et Matra F1 MS 120 de 1971



Venturi Coupé 300 Atlantique

Venturi 600 LM n°1 3000 cm³ 600 ch

Durant 16 années, la marque MVS (Venturi) va redonner ses lettres de noblesse aux sportives françaises... De la Venturi 200 aussi dénommée Cup 221 à la 300 Atlantique en passant par la 400 Trophy, la marque aura imaginé des autos aussi désirables que performantes. Elle participera aussi aux 24 Heures du Mans de 93 à 95 avec pas moins de 7 autos la première année. L'entreprise suite à des problèmes financiers sera reprise en 2000. Un virage stratégique est effectué pour relancer l'entreprise et développer des véhicules de sport électrique.

Une remontée dans le temps

Passionnés de cylindrées, véritables collectionneurs ou simples curieux, chacun a pu flâner dans les allées à la découverte de véhicule superbement conservés.



Veédol

D 86

L'Amicale des Passionnés
des Véhicules Anciens

www.apva86.org
contact@apva86.org

215, avenue de Paris - 86000 POITIERS



Combi Pick-Up VW de 1966 et sa monoplace Formcar Porsche MK1 de 1963



Porsche 356 C Coupé de 1965 - 912 de 1966



Renault VivaSport de 1935

Parmi les nombreux stands, certains professionnels proposent de la pièce détachée, des livres ou encore des solutions pour choyer nos anciennes. Pour le plaisir des yeux, les club locaux ou régionaux, présents, ont exposé divers modèles qui évoquent leur vision de l'automobile. On a revu dans ce sublime panel d'autos une Facel Vega Facellia de 1962, une De Dion-Bouton Type Torpédo de 1910 ou encore une Sunbeam Alpine de 1960 pas loin d'une Mercedes Cab de 1951.



Peugeot Type 37 immatriculée le 21/04/1902

Bref, le visiteur a de quoi se faire plaisir tout au long de ce week-end.

Des bécanes à gogo à Historic-Auto.

Il est vrai, que les motards reprochent souvent à la presse spécialisée, qu'elle traite plus de l'auto que de la moto. Cette année trois stands sur les deux roues sont mis en place par l'organisation. Ils relatent les années 50, les side-cars ou les scooters en provenance des deux allemandes.

On va goûter aux charmes des bécanes et de leurs dérivés à 3 roues... car on aime aussi ces mécaniques !

Harley-Davidson Type WLA de 1942. A côté une IFA BK de 350 cm³ de 1956 produite en RDA

Monet Goyon 500 LS 5 LSA de 1938



Zundapp Belle R20H de 1962- Maico Maicoletta de 1960 - Maico Maicomobil de 1955

En traversant les allées du salon, on découvre une cinquantaine de machines venues de tous les horizons. Une Rocvale 50 cc de 1972 issu du constructeur Simca ou une Armor Supersport de 1928 et une Rhony'x 500cc de 1930, toutes d'origines françaises, ont retenu notre attention. Quasiment inconnus en France, on découvre aussi des modèles de scooters Zundapp ou Maico qui ont permis à la jeunesse de l'Allemagne de l'est de s'évader le temps d'un week-end. A l'extérieur, sur les parkings autour du Parc de la Beaujoire, les amateurs ont créé une seconde exposition en amenant de nombreuses autos emblématiques des années 50/60/70 ou de prestige.

Nantes présente ses bus

Du vintage, encore du vintage. Pour l'association Omnibus Nantes, c'est l'occasion de se replonger dans de vieux souvenirs en présentant 4 bus retraçant l'histoire des transports Nantais de 1953 à 1976. Appelé avec humour "Nez de cochon" cet autobus Chausson a parcouru les rues de Nantes jusqu'en 1975. Après trois années de restauration intense, il fait peau neuve (Carrosserie, moteur et intérieur).

Pour finir, les amoureux de vieilles mécaniques ont profité de belles rétrospectives d'anciens modèles témoignant de l'histoire des deux, trois ou quatre roues.



Autocar Chausson APH 2.50 de 1951

Salon

La grand-messe des anciennes.



Consacré au monde et à l'histoire de l'automobile de collection, Rétromobile revient pour sa 46^{ème} édition. Cet événement, unique en son genre, est le rendez-vous des constructeurs, clubs et associations, marchands de véhicules ou de pièces détachées, mais surtout celui des passionnés d'automobile.



Originnaire d'Asnières-sur-Seine, la marque S.P.A.G en premier plan participe au Bol d'Or en 1927 au main du pilote d'Osnibichine. Au second plan, une Amilcar C6 de 1936. Aux mains de G Réveiller, l'auto possède un palmarès de 1931 à 1935. En fond, une BNC 527 de 1927 qui a appartenu à Jean Pierre Beltoise.

Chaque année, ce salon attire des amateurs, professionnels et curieux du monde entier, tous animés par la même passion: les belles anciennes, le bruit ronflant des moteurs, la beauté des courbes et des mécaniques. Les pavillons 7.2 et 7.3 du Parc des Expos abritent des trésors d'automobiles pour le plus grand bonheur des visiteurs venus pour l'occasion.

Plusieurs thématiques ont animé ce week-end, à savoir: l'hommage au "sorcier" Amédée Gordini, les youngtimers du Groupe A, les véhicules de la Gendarmerie nationale, l'Aérotrain TRIDIM de Jean Bertin, sans oublier les 50 ans de la Renault 5 ainsi que la traditionnelle vente aux enchères d'Artcurial...

Et si on allait voir les anciennes ?

Comme à l'accoutumée, le vaste stand d'Artcurial Motorcars attire l'attention des plus fins collectionneurs internationaux. Près de 200 véhicules sont proposés aux enchères avec cette année, la vente de raretés d'avant-guerre, en passant par de mythiques modèles de compétition jusqu'aux plus exclusives supercars du XXI^e siècle. Parmi les bijoux visibles sur le stand une Delage D8S Roadster, représentant le luxe à la française dans les années 1930. Le tour se poursuit ensuite avec une Type 18S conçus par Amédée Gordini et pilotée par , un certain Juan Manuel Fangio lors des 24 Heures du Mans 1950.



BMW 3.0 CSL Gr2 1973 n'a pas trouvé preneur



Porsche 907 usine 1968 vendu à 4 390 400 €



Rolls Royce Flying Spur 1965 Blue MATRIX

D'autres raretés à ne pas manquer telle une Venturi 600 LM (1994) homologuée à l'époque en GT1 au côté de l'ultime évolution du prototype Peugeot 908 HDI V8. Les Ferrari les plus folles en leur temps sont de la partie: F40, F50, Enzo, La Ferrari... Mais les prix risquent de vous donner le tournis.

Bref, il y en a pour tous les goûts mais pas pour toutes les bourses.

Toujours présent à Rétromobile, Renault n'a pas raté son retour en dépêchant pas moins de 14 versions de sa citadine fétiche:

La célèbre Renault 5 fête son 50^{ième} anniversaire. Des versions

spéciales côtoient également des "5" dans leur plus simple appareil, comme une "L" de 1972 - année de lancement de la citadine -, une TL de 1974 ou une GTL de 1980. Sans compter une immanquable variante "Police" et une électrique datant de 1974, rappelant que l'idée d'une "pile" pour motoriser nos voitures ne date pas d'hier...



Une Renault 5 Superproduction fait également sensation. Forte de 370 ch, cette "bombinette" fut pilotée par Jean Ragnottien 1984. A coté, une R5L de 1972 qui deviendra une véritable icône. Renault sort aussi de ses réserves cette R5 électrique de 1972

Important dispositif de gendarmerie.

Nous repartons en trombe dans les allées du salon, quand soudain, dans les rétros, des voitures bleues foncent sur nous! La gendarmerie nationale est venue en force avec 9 véhicules comprenant une Matra Jet 5S de 1966, une Alpine A 310 V6 de 1981 et une Renault Mégane III RS de 2010. Tous ces véhicules sont dans un état exceptionnel, comme neufs

et prêts à reprendre du service! Très variés, ils sont représentatifs de l'évolution technique et de l'adaptation des moyens aux missions des brigades rapides d'interventions. Relâchés par les gendarmes, nous repartons au milieu de la foule où il est difficile de se frayer un chemin..



La Matra Jet 5S, 1^{ère} voiture rapide d'intervention qui vu le jour en 1967. Une BMW R50/2, une moto des plus populaire dans les années 70 au coté d'une Norton 750 Atlas qui équipait la Garde Républicaine.

Un mécanicien de génie.

Ce rendez-vous mythique des amoureux de vieilles mécaniques est une belle opportunité pour une autre star de ce salon, Amédée Gordini. Avec onze voitures qui retracent la vie de cet homme qui a su tirer le meilleur des modèles de grande série pour en faire de redoutables prototypes à vocation sportive. Il démarre une collaboration avec Simca en 1934 qui aboutit trois ans plus tard à la création de la Gordini Spider Simca 5 qui remportera notamment une victoire dans sa catégorie au Mans 1938. Suivront de nombreuses années sur les circuits, marquées notamment par une victoire de Fangio au GP de Marseille 1949 au volant d'une monoplace Gordini, et l'année suivante par des victoires de Jean Behra à Reims et Pau, devant Ferrari.

Aux côtés de la Spider Simca 5 évoquée plus haut, le public a l'occasion de découvrir une Gordini 43 type 31S (1954), Gordini 16/24 (1952) ou d'autres modèles ci dessous.



De gauche à droite: Gordini Simca 8 de 1939, Gordini 35 Type 16 de 1954, Gordini Biplace Sport type 20 S de 1954 avec un camion "Ecurie Gordini" qui fut reconstruit sur une base de camion Laffly à moteur 6 cylindres Hotchkiss .

De drôles d'engins à ne surtout pas manquer.

Rétromobile, c'est toujours pour les passionnés, l'occasion idéale de partir vers un incomparable voyage dans le temps. Le salon 2022, c'est aussi l'opportunité d'approcher des engins que nous n'avons, pour certains, jamais eu l'occasion de voir. Plusieurs voitures centenaires sont exposées. Notamment celles de la marque Darracq ou Bedellia BD2 de 1912, une Cycleauto de 1919 ou un triporteur AC sociable de 1914.



De gauche à droite: Marcel Leyat applique les principes de l'aviation à son véhicule et construit en 1919 cette Helica avec un bicylindre JAP de 1000 cc. Inventée par Georges Gauthier en 1925, une Auto Plume Cabri puis une "sortie de grange": une Amilcar CC de 1922

Collectionner est à la portée de tous.

Au cours de ces cinq jours de meeting, les flâneurs ont pu aussi chiner au travers des différents stands pour tenter de trouver leur bonheur. On pouvait y trouver des pièces de rechange pour son auto ou admirer les quelques beaux objets de collection parmi les miniatures, les plaques émaillées, les mascottes ou encore les fringues vintage. Quelques très beaux étals ont conté l'histoire des bidons d'huile, des pompes à essence ou celles des burettes.

A noter qu'une soixantaine d'artistes se sont donnés rendez-vous dans la grande Galerie d'art éphémère dédiée à l'automobile à Paris.



L'affaire du siècle.

Que serait désormais ce salon de voitures anciennes sans ses "Youngtimers", des voitures trop jeune pour être de collection, mais trop vieilles et un peu trop recherchées pour être de simples occasions. L'arrivée d'une nouvelle génération de collectionneurs est évidente, au regard du nombre de voitures des années 1980 à 2000 exposées. Un vaste espace voitures à moins de 25 000 € était même largement consacré à la vente de cette catégorie de véhicules.

Au final, ce 46^{ème} Retromobile a accueilli plus de 100 000 spectateurs qui en ont pris plein les yeux lors de ces cinq jours de salon.



De gauche à droite: Une Maserati A6GCS 2.0 litres de 1953, châssis 2048, conduite par Luigi Musso célèbre pilote italien de Grand Prix. Une carrosserie de Miura P400 SV en cours de restauration, qui sera repeinte dans sa couleur originale "Arancio Miura". Un rare Rochet-Schneider série 18400 de 1921, 6 cylindres avec sonéquipement incendie autopompe Delahaye.

Manifestation

Un festival de belles carrosseries

Dans le concert des manifestations du mois de mars était un meeting à ne pas rater: la 7^{ème} traversée de Grand Poitiers où près de 140 participants se sont donnés rendez vous pour ce nouveau périple.



Avec une météo favorable cette année et sous le regard des premiers curieux, de belles carrosseries et de sonorités sportives ne sont pas passées inaperçues rue Victor Hugo, point de départ de cette balade bucolique. Entre des anglaises raffinées, d'élégante françaises ou de délicates allemandes, toutes sont là pour découvrir les charmes de la région poitevine. C'est également l'occasion pour les badauds d'admirer ces véhicules d'un autre temps, de les photographier ou de questionner les propriétaires. Au milieu de voitures de prestige se sont glissées de sublime populaire. Cox, 2CV, Mini ne sont pas oubliées pour autant.



Souvent oubliées, nos hôtesse d'un samedi ont, comme à chaque rallye, la gentillesse de vous accueillir avec bonne humeur et bienveillance. Merci encore à Stéphanie, Audrey, Nathalie et Marie-Laure pour ces moments de partage.

Road-book et plaque de rallye en poche, les concurrents se sont retrouvés pour déguster un café matinal mais c'est aussi l'occasion d'échanger entre collectionneurs. Les discussions tournent autour de la mécanique, des travaux effectués sur son auto et parfois même pour trouver des solutions concernant des problèmes moteurs. Le top départ est donné à 10 heures. Les voitures s'élançant à la découverte de la vallée de l'Auxances surplombée par endroits de coteaux escarpés.



Au côté de la Berline 4 portes, la Celtaquatre existera en petit coupé dont l'originalité ne manque pas de charme. Une Delage DI de 1926 et une Corvette C1 de première génération, qui sortira des chaînes de productions en 1953.

Cette première étape de 70 km nous emmène en fin de matinée à Curzay sur Vonne pour le plus grand plaisir des villageois sur place. Certains nous dirons même avoir conduit dans leur jeunesse une de ces autos présentes. Que de souvenirs... Il est vrai que l'on a vu quelques beaux modèles d'autrefois. En outre, une Simca Aronde P60 aux sublimes lignes ou cette Renault Ondine qui marque l'aboutissement de la Dauphine avec une finition plus soignée. La doyenne du jour, une Citroën 5 HP de 1924 conduite par un équipage des plus singulier, au côté d'une française disparue aujourd'hui: une Venturi 260 LM, produite à 33 exemplaires entre 1994 et 1996.



Gauche à droite: Le petit nombre de 205 Rallye produites et son caractère agressif, en font une auto en voie d'extinction. Chenard & Walker F23 F24 de 1938 bleu nuit est une marque Française disparue en 1993. Conçue par Ferdinand Porsche, la Cox est l'une des automobiles les plus vendues de tous les temps.

Offertes aux yeux d'un public avide de tempétueuses Italiennes, une Alfa-Roméo Spider de 1965 exhibe sa carrosserie et ses chromes rutilants. Non loin de là, une Daimler SP 250, très peu produite, est une rareté de nos jours. La caravane reprend la route en direction de Poitiers. Une halte est prévue à Fontaine-Le-Comte où une cérémonie en hommage à Guy Collard est organisée par Sylvie Aubert, Maire, avant de déguster le verre de l'amitié.

A l'issue de cette journée, Mr Allouch, Vice-Président de Grand Poitiers, nous a convié à une réception à l'Hôtel de ville pour remercier l'APVA86 d'avoir fait revivre le patrimoine de l'industrie automobile.

Cette belle journée pleine de joie et d'émotion nous a invité à découvrir le charme de la campagne poitevine au cours d'une balade hors du temps.



La Gazette: 135 km en mob lors de ce rallye... Pourquoi?
Hubert Lemoine: Passionné de mobylettes, je suis tombé dedans quand j'étais gamin. Je les collectionne avec les petites et les grandes histoire qui vont avec... Pourquoi faire cette virée seul avec une Mobylette de 1964 ? c'est sympa d'aller se balader à travers les petites routes de la Vienne et de se poser n'importe où pour casser la croûte. Avant, c'était le moyen de transport de beaucoup de Français. Aujourd'hui, les gens viennent nous voir, discuter avec nous. Ils sont curieux et surtout, cela leur rappelle des souvenirs.



La Gazette: Pourquoi si jeunes avoir choisi une 'avant guerre'? Est ce votre seule auto?
Benjamin Cousinier: Un p'tit coup de manivelle et nous prenons plaisir à nous retrouver en pleine campagne au volant de cette Citroën 5 HP de 1924. C'est une autre façon de conduire et malgré son âge et son côté spartiate elle garde une belle cote d'amour. C'est un peu comme un retour au source. Sinon oui, nous sommes, tous les deux, passionnés par les auto des années 20 et nous possédons 9 autos roulantes allant de 1922 à 1926 de marques différentes.



Les membres du bureau de l'APVA86 tiennent à remercier les municipalités de Poitiers, Fontaine-le-Comte et Curzay-sur-Vonne pour leur chaleureux accueil et l'attention qu'ils ont portée à cette 7ième Traversée de Grand Poitiers. Ce fut aussi l'occasion, pour Henri Babuchon, de prononcer avec beaucoup d'émotions quelques mots en hommage à son ami Guy Collard disparu en 2021. Conseiller municipal émérite à Fontaine-le-Comte, il avait également une passion pour les véhicules anciens.



Les brèves de la Matinale.



Malgré une météo pas vraiment engageante en ce dimanche de février, une vingtaine de collectionneurs a fait le déplacement pour se retrouver devant l'Ambassade du Vin à Poitiers, rue Sophie Germain.



Notre réunion mensuelle, après un changement de lieu, présente différents avantages. Elle se déroule toute l'année sans interruption le 1er dimanche de chaque mois et regroupe un échantillon de véhicules riches et variés. Qu'importe le type, qu'elles soient populaires ou de prestiges, le dialogue s'établit immédiatement entre les amoureux de la même cause: l'automobile.



Merci à nos partenaires



Rue Jules Verne
Site du Moulin
86130 JAUNAY-MARIGNY



3, avenue de la Loge
Les Portes d'Auxances
86440 MIGNÉ-AUXANCES



La Demi Lune
62, rue du Pateau des Glères
à côté du Mc Donald's
86000 POITIERS



11, rue du Panier Vert
à côté de Buffalo Grill
86280 SAINT-BENOÎT