


La Gazette

<http://www.apva86.org>

SUIVEZ NOUS! 



Edition N° 006/23 Avril, Mai, Juin

Sorties de l'APVA86

Avril
23
De ferme en ferme


Avril
30
Sortie sur l'île de Ré


Mai
07
Les Matinales de l'APVA 86
@ 09h00-12h30

Mai
18
Sortie en Ardèche
Du 18/05 au 28/05

Juin
04
Les Matinales de l'APVA 86
@ 09h00-12h30

Juin
10


Juin
29


Offre partenariat
APVA 86



EDITO

Il est parfois difficile de respecter les activités annoncées dans notre programme annuel, ce fut le cas pour la sortie du 04 mars au Salon de REIMS en raison du manque de participants. Fort heureusement, d'autres événements rencontrent d'année en année un franc succès, notamment la traversée de Grand Poitiers qui réunit toutes les générations de voitures et de conducteurs. On remarque avec satisfaction un engouement des jeunes pour les voitures anciennes, je m'en réjouis, ils seront nos ambassadeurs de demain.

Mais quel que soit l'âge des conducteurs, il semblerait que de nouvelles règles concernant la validité du permis de conduire soient en discussion au Parlement. Elles pourraient aboutir d'ici l'été 2023. Des contrôles prendraient la forme de tests divers destinés à évaluer les réflexes, la vision et l'ouïe des automobilistes, afin de s'assurer qu'ils sont toujours aptes à conduire. A partir de 65 ans, un contrôle tous les cinq ans, voire tous les deux ans à partir de 70 ans et tous les ans à partir de 80 ans ! Si l'inaptitude est confirmée, le permis de conduire pourrait être retiré. Mais plus généralement, un test tous les dix ans, quels que soit l'âge ou l'état de santé des conducteurs pourrait être proposé, mettant fin au permis de conduire à vie.

Nous reviendrons vers vous à ce sujet dès que la loi sera promulguée. En attendant n'oubliez pas nos prochains rendez-vous, la sortie de ferme en ferme le 23 avril et le séjour en Ardèche au mois de mai, je compte sur vous.

Le Président

SOMMAIRE:

- Edito Page 1
- Sans frein, pas de sécurité Pages 2 et 3
- Les matinales de l'APVA86..... Pages 4 et 5
- 40 ans de la Baby Benz..... Pages 6 et 7
- Léon Lacombe, constructeur Chauvinois.. Page 8



PARTICULIERS
Constructions neuves et rénovations



ACTP
Maîtrise d'œuvre
46, route de Chauvigny
86800 ST JULIEN L'ARS
05 49 01 45 70 - 06 62 77 55 74
www.actpmo.fr - contact@actpmo.fr



PROFESSIONNELS
Agencement de magasins et collectivités

TECHNIQUE:**Sans frein, pas de sécurité.**

Newton a déterminé qu'un objet en mouvement restera en mouvement à moins d'être sollicité par une force. Quand un véhicule automobile est en mouvement, une force doit être appliquée pour arrêter son mouvement.

Comme de nombreuses technologies, les freins d'automobiles ont été améliorés et développés au fil des ans. Bien que l'objectif d'arrêter la voiture reste le même, la méthode est plus avancée aujourd'hui.

**Ralentir et immobiliser son véhicule.**

Les premiers systèmes de freinage impliquaient un levier et un bloc en bois. Il est aussi utilisé en 1851 pour les voitures avec des roues cerclées d'acier. Le conducteur tirait sur un levier qui appuyait sur le bloc en bois contre les roues, ce qui ralentissait la voiture. Ce système a été efficace et a bien fonctionné jusqu'à la venue du premier pneu en caoutchouc. Le freinage gagne en efficacité mais nous sommes encore très loin d'un "bon" freinage. La transition vers un système plus fiable était inéluctable et devait être mis au point. En 1902, Louis Renault, qui propose ses voitures à la vente depuis quatre ans, effectue des recherches sur les problèmes de freinage afin d'en améliorer la sécurité.

Les premiers freins à tambours sont créés. Ils utilisent une came pour forcer l'écartement de deux patins articulés, les mâchoires, qui viennent se plaquer à l'intérieur d'un tambour fixé à la roue. Au fil des ans, cette technique va régulièrement s'améliorer mais en gardant toujours le même principe de base. Vieux de plus d'un siècle, ce système est encore utilisé de nos jours même avec l'avènement du frein à disque.

**Les balbutiements du disque.**

Une première expérimentation débute à la fin du XIXe siècle en Grande-Bretagne. Une Lanchester 18 HP est équipée de frein à disque. Malheureusement, le freinage n'est guère performant par manque de matériaux adaptés puisque Frederick William Lanchester utilisait des disques (très fins) en laiton et des plaquettes en cuivre ! Compte tenu des conditions de roulage de l'époque, les freins à tambour commandés par câble, inventés 2 ans plus tôt, étaient alors bien plus efficaces.

On met de l'huile!...

Le premier frein à commande hydraulique est inventé en 1919 par l'Américain Malcolm Lockheed. Chrysler ouvre la voie en 1924 en équipant ses véhicules de freins hydrauliques permettant de démultiplier la pression exercée sur les éléments du tambour du fait de l'utilisation d'une huile.

Le freinage, bien plus efficace, est un avantage. Cependant, la plus grande difficulté avec les freins à tambour est la chaleur. Plus ils sont sollicités, plus la chaleur s'accumule et.... moins ils freinent.





Fini les câbles ... la transmission de l'effort à la pédale de frein se fait avec de l'huile (le Lockheed) dans des petits tuyaux jusqu'aux tambours ou aux disques.

Derrière la pédale, un maître cylindre distribue aux cylindres récepteurs grâce à de l'huile très fluide, la pression de la pédale de frein. Cette distribution est répartie, environ 70% à l'avant et 30% à l'arrière, suivant la charge du véhicule, par l'intermédiaire d'un répartiteur de freinage situé sur l'essieu arrière.

En 1925, Albert H. Girling dépose un brevet de freins à disque qu'il pourra exploiter près de 30 ans plus tard. **Changement de re-freins!...**

Entre temps, une toute petite voiture américaine, la Crosley Hotshot, adopte des freins à disque en 1949. Toutefois, elle reviendra vite aux freins à tambour suite à des problèmes de fiabilité, tels que le collage et la corrosion.

Mais c'est en 1953 que le disque fera ses preuves et sortira vraiment de l'ombre. Les ingénieurs de Dunlop arrivent à mettre au point, avec ceux de Jaguar, des freins à disque efficaces et fiables sur la base de l'invention de Girling. Ils seront installés sur les Jaguar Type C engagées en compétition. Cette voiture dominera les 24 H du Mans avec une 1re, une 2e et une 4e places grâce, entre autres, à cette nouveauté qui offre plus de progressivité et favorise le freinage tardif. En 1955, Citroën équipe la DS de freins à disque de série à l'avant. Un choix qui contribuera à la renommée de la voiture de luxe française dotée ainsi d'un freinage d'une puissance inédite à l'époque.



En 1956, le constructeur anglais Jensen est le premier constructeur à proposer quatre freins à disque en série sur ses voitures. La série 541 est équipée de freins à disque Dunlop.

La Dauphine, quant à elle, est la première populaire française à profiter de ce type de freins sur ces 4 roues en 1964. Mais, avec deux ou quatre disques, le freinage est toujours actionné par l'hydraulique. L'usage se généralisera, surtout pour l'essieu avant. De nos jours, on retrouve uniquement des freins à tambour sur l'essieu arrière des petites voitures légères à traction. Toutes les autres ont uniquement des freins à disque. Les disques sont généralement construits en acier ou en fonte. On en trouve aussi en céramique et, pour la compétition, en carbone. Des voitures de sport haut de gamme ont toutefois droit à un mélange carbone céramique depuis 2000. Ce matériau, utilisé depuis les années 70 en aéronautique, vient d'un processus de production complexe, mélangeant des poudres de résine et des filaments de fibre. De leur côté, les plaquettes sont fixées aux étriers avec un support en acier. Le patin servant à la friction est en matériau composite. Le mélange de la garniture utilisait de l'amiante jusqu'à son interdiction en 1997. Actuellement, on retrouve de la fibre de verre, du carbone voire de la céramique ou du kevlar.

N'oublions pas que le système de freinage requiert une attention particulière pour être toujours efficace, liquide propre, pièces d'origine constructeur et particulièrement les plaquettes de freins.

Manifestation



Des dimanches pas comme les autres.

Habituellement, nous sortons les voitures pour une balade sur une ou plusieurs journées mais aussi pour nous retrouver le premier dimanche de chaque mois aux "Matinales" sur le parking de l'Ambassade du Vin à Poitiers, rue Sophie Germain.

Ce ne sont donc pas moins de douze rencontres par an auxquelles vous pouvez venir avec vos anciennes voire même très anciennes. Mais vous êtes aussi les bienvenus si vous venez avec une moderne.

Pour cette deuxième Matinale 2023, une trentaine de véhicules de toutes marques, a répondu au rendez-vous et attiré de nombreux curieux.

Si les allemandes, en particulier les 911, sont venues en nombre aujourd'hui, les populaires françaises étaient aussi très bien représentées par une 4CV ou une DB le Mans notamment.

N'oubliez pas : Chaque premier dimanche de chaque mois. A bientôt.



Surnommée la "4 pattes" mais aussi "la motte de beurre", la 4CV est la première voiture française produite grand nombre comme l'indique le slogan publicitaire diffusé à l'époque : "4 chevaux, 4 portes, 444 000 francs"



- Comme ses devancières, la corvette C3 marquera beaucoup par son style unique que beaucoup compareront au design des bouteilles Coca Cola. Elle montre le bout de son long capot en 1968 et son style agressif reste inimitable, 4 événements verticaux ornaient les ailes avant, des poignées horizontales montées dans les angles de portes ou sa motorisation qui passe de 5,4 l à 5,7 l en 1969

- Le même luxe qu'une grosse cylindrée pour cette BMW R26 250 cc ? Une question d'autant plus délicate que l'usine elle-même entretenait l'ambiguïté, comme dans le slogan qu'elle utilisait aux États-Unis, "la plus petite mais pas la moindre".



- Cette quatrième génération inédite marque une nette rupture avec la Corvette C3 dont les origines remontaient à la fin des années 1960. Avec la C4, la Corvette symbolise encore et toujours la voiture américaine de sport.

Au second plan une Youngtimer : une Fiat Cinquecento découvrable 900 i. C'est un modèle qui sortira des chaînes à partir de 1991 jusqu'en 1998.



Manifestation

La "Baby Benz", star des années 80



Texte et photos D. DESCHATRES

L'histoire de la "Baby Benz", qui vient de fêter ses 40 ans, ne se résume donc pas à la très classique berline familiale que l'on connaît. Cette Mercedes 190, alias W201 en interne, a aussi donné lieu à de nombreuses déclinaisons plus ou moins inattendues au cours de ses 11 ans de carrière (1982 - 1993).

Retour en images sur ce spécimen.



Au gré des autos exposées, on peut rencontrer de nombreux groupes de passionnés lors de ces "rencontres boulons" qui inspectent les belles sous toutes les coutures.

* Construite de 1989 à 1991, l'auto de gauche a sous son capot un 2.0 D de 75Ch.

* Cet autre modèle, au centre, équipée d'une injection permettant de développer 122 ch avec un 2.0 i, fut l'une des 190 les plus demandées.

* On redécouvre finalement aujourd'hui le charme et le design d'une autre époque. A droite la 190 E rouge de 2.5-16 s'inscrit pleinement dans les Youngtimers de référence.

Elle a démocratisé la marque à l'étoile et convaincu près de deux millions de personnes à s'en offrir une. Quarante ans après, la berline compacte et raffinée, sans être pour autant luxueuse, séduit la jeune génération en raison d'une côte encore raisonnable et d'une fiabilité exemplaire.

Mi-mars, le club Mercedes-Benz France accompagné d'une quarantaine de propriétaires se sont retrouvés à la concession de Poitiers à l'occasion d'une journée anniversaire. L'objectif de cette journée est de redécouvrir, à travers le regard de passionnés, ce modèle star des années 80.



- Henry Babuchon, président de l'APVA 86 propose au public une balade jusqu'au château de Vernon pour une visite du musée automobile et de la collection Franco Sbarro. A droite Stéphane Gérard, directeur général du groupe Techstar by autosphère, au côté de Pierre Adam délégué général du club Mercedes-Benz France. A gauche l'équipe Mercedes Poitiers.

- La relève est assurée pour la 190 comme nous le montre la majorité de jeune présents lors de cette manifestation

Au programme de cette journée, une exposition des autos sur le parking de la concession suivi d'une visite de leurs ateliers. Ensuite Autosphère Classic a présenté leurs véhicules anciens aux adhérents du club avant qu'ils prennent la direction de Vernon pour une découverte des différents musées situés au château de cette bourgade.



Proposée par les organisateurs, la visite des ateliers de la concession a permis de découvrir quelques bijoux comme ces deux cabriolets rouges.

Le Roadster R107 prend la suite de la série mythique dite "Pagode" dont le design a été unanimement apprécié. En vérité, le cabriolet R107 n'était ni sportif, ni léger mais, après des débuts quelque peu difficiles, dus notamment à l'esthétique moins gracieuse que celle de son prédécesseur, sa popularité va croître tout au long des années 70 et 80, jusqu'à en faire le roadster de luxe le plus vendu au monde et l'une des Mercedes à la carrière la plus longue.

Photo Gauche : Mercedes 350 SL de 1972, 8 Cylindres de 3499cc 200 ch

Photo droite : Mercedes 450 SL de 1973, 8 Cylindres de 4520 cc 218 ch



Léon Lacombe, un génie de la mécanique chauvinoise.

Issu d'une famille d'agriculteur, le jeune Léon Jean Lacombe choisit d'apprendre la mécanique. Il entre aux établissements Durand, à Poitiers comme apprenti. Diplôme en poche et les félicitations de son employeur, le jeune Léon s'installe comme mécanicien au 63, boulevard du Grand Cerf à Poitiers, où il a pignon sur rue.

Naissance d'une automobile.

En 1903, il réalise une automobile à essence de pétrole, baptisée "Léontine" dont il construit le châssis, la carrosserie, la boîte de 3 vitesses, le pont, le moteur 4 temps et le différentiel. Ce prototype de deux places atteignait 60 km/h. Pièce unique, elle inspire pourtant le Chauvinois dès 1910. Associé au Limougeaud Jacques de Lasalle, il va construire trente à quarante voitures jusqu'à sa mort. Connues sous la dénomination de "Saïga" elles seront déclinées en différentes carrosseries..



L'unique rescapée des "Saïga", est conservée au Musée de l'automobile du Mans. C'est un modèle d'une puissance de 15 CV, du type A, n° 13, qui fut immatriculé à Limoges le 16 juin 1914. Son moteur, d'une cylindrée de 2.000 cm³ à soupapes latérales, lui permettait d'atteindre 90 à 100 km/h. Afin de rendre la carrosserie plus rigide, cette conduite intérieure n'offre que deux portes qui permettent l'accès à l'arrière. On passe à l'avant depuis l'intérieur ! En plus de quatre phares, elle possède également un surprenant pare-brise panoramique.



Merci à nos partenaires



GRAND POITIERS
Communauté urbaine
grandpoitiers.fr



SOLISYSTEME®
Créateur de pergolas



la Nouvelle République
VousNousEnsemble

Centre Presse

ave de l'AUTO



IMPRIMERIE
Graphi'COM
Anjou La communication & Bien



HYUNDAI



CAPITOLE
sports classics
automobiles



ATELIER
3D
PUBLICITE

AVIA



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 Glières
à côté du Mc Donald's
86000 POITIERS



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

CAILLAUD Julien
Dirigeant
Tél : 07 83 77 47 31
E-mail : jcaillaud@messent.fr
MESSENT
PENTURE - ÉTANCHÉITÉ TOITURES TERRASSES
REVÊTEMENTS SOLS ET MURS
TRAITEMENT ET ISOLATION DES FAÇADES