HISTORIC RHÔNE AUTO





· Le mot du Président.

Chers amies et amis

Après la pause estivale, retour du journal.

Une triste nouvelle durant le mois de juillet, le décès de notre ami Henri Reynard absent du club depuis plusieurs années suite à un sévère accident vasculaire cérébral.

Sans nouvelles restrictions sanitaires supplémentaires, nous aurons enfin ce mois-ci la reprise de nos réunions mensuelles et bientôt la tenue de notre l'assemblée générale. Un prochain courriel vous précisera la date et les conditions d'accès au restaurant Léa Passion

Dans ce numéro vous trouver la suite de l'article sur les grands noms de la voiture de collection.

L'histoire singulière de nos autos continue, ce mois-ci c'est celle de la Jeep de Patrice Gros.

Avec celles et ceux qui participent, nous nous retrouverons avec plaisir pour notre sortie de cinq jours dans le Tarn lundi 6 septembre, préparez bien vos véhicules pour profiter pleinement de cette sortie!

Cette sortie fera l'objet d'un cahier spécial

Bonne lecture.

• L'histoire singulière de nos autos

Voici l'histoire de la Jeep et de sa remorque de Patrice Gros.

C'est l'histoire de ma passion, et d'une amitié. En 1974 lorsque j'avais 8 ans un voisin de mes parents Jacky T. achète 6 jeeps au domaine, il les restaure pour finalement en garder qu'une. Je pense que c'est de là qu'est née mon intérêt pour cette voiture, en plus de celle de la DS bien sûr. L'entendre tourner, la voir de temps en temps dans le village m'attirait le regard et a éveillé cette passion.

Je fais mon service militaire en 1988 dans les Chasseurs Alpins, je me retrouve au garage de la compagnie, il restait encore quelques jeeps à cette époque. Dès que possible je récupérais des pièces pour mon copain.

Quatre ans après mon service militaire, j'achète ma première Jeep, une MB de 1944 dans le massif de Bauges au-dessus de Chambéry. Elle avait été la propriété d'un agriculteur pendant plus de trente ans et avait bien souffert.

J'ai eu l'opportunité dans trouver une en bien meilleur état en 1999, c'est de celle-ci que je vais vous raconter l'histoire de sa récente restauration. Certains d'entre vous l'on vu à l'hippodrome, elle a servi à sortir quelques voitures un peu embourbées au fond du parc et à ranger quelques tables.

J'ai toujours eu de très bons rapports avec ce voisin Jacky, lui était un féru de cette voiture et passionné de cette période de l'histoire. Ancien carrossier peintre, à la retraite de longue date, le plus souvent dans sa maison de Cublize au grand air qu'à La Tour de Salvagny.

On se croise courant d'année 2019. Bien sûr, sujet de conversation; où en sont nos Jeeps? La sienne roule bien et je lui dis que la mienne a les freins bloqués, qu'il serait temps d'envisager une remise à niveau. Elle dort dans mon hangar depuis trois ans. Chaque salon d'époque auto j'achète des pièces pour la refaire mais que le temps me manque!

Un jour Jacky téléphone pour que je lui emmène tout le bazar et qu'il va s'en occuper. Restauration faite en trois mois, révision complète, freins, sellerie, peinture. J'avais exprimé le souhait de l'américaniser un peu en mettant quelques étoiles, marquages faisant référence à la deuxième guerre mondiale bien sûr.

De là une nouvelle aventure commence, il me dit quel marquage souhaites-tu mettre sur la voiture? Moi plus intéressé par la voiture que de son histoire en général, je lui réponds comme vous chef....!! Il me dit il faut mettre ceux de l'armée qui a libéré ton village! Mais OUI, c'est une évidence....!!!

En 1944 après avoir fait le débarquement de Provence le 15 août autour de Cavalaire, la 1DB qui deviendra au fil de son avancée la 1DFL (1ere Division Française

Libre) remonte la vallée du Rhône pour aller jusqu'en Allemagne. Ils ont participé à libérer Lyon le 3 septembre, certains soldats sont restés bloqués pendant 10 jours chez nous à la Tour de Salvagny par manque d'essence et de ravitaillement.

De cette période en résulte 6 mariages, dont deux touchant plus particulièrement ma famille avec entre autres une tante côté paternel qui est l'une des 6 ayant épousée un des glorieux militaires. C'est donc à cause de cela que j'ai décidé de faire les marquages de la 1DB sur ma voiture. J'ai sollicité toute la famille pour retrouver les bonnes informations, ainsi que tous les contacts qui auraient pu me renseigner afin de mettre la main sur la réalité d'une histoire. Histoire pas si lointaine que ça, 75 ans. Qui pourrait savoir?

Jean Claude M. m'a retrouvé le livret que le comité historique de la Tour a édité en 2004 pour le soixantième anniversaire de la libération de la Tour. Première information fiable mais pas très précise. Ma cousine retrouve le graal, une citation de médaille d'honneur de mon oncle avec tout le pedigree du corps dans lequel mon oncle était rattaché.

Pour ceux qui la verront, le marquage complet est à l'avant gauche de la remorque.

- 1DB (Division Blindée) qui se transforme en 1 DFL (1Division de la France Libre)
- 2 RSAR (Régiment de Spahis Algériens de Renseignement)
- 4ème escadron.







Cette agréable restauration a créé dans la famille et amies un peu de brassage de souvenirs racontés par nos aïeuls.

Je dédie cette petite histoire à tous celles et ceux qui m'ont aidé pour retrouver des informations, à Jacky, Titou et Jeannot qui depuis cette aventure sont partis rejoindre les étoiles.

Grands noms de la voiture de collection (2^{eme} partie)

Henri MALARTRE (musée de la Rochetaillée)





Né le 17 décembre 1905 à Saint-Joseph Loire 42, décédé le 13 novembre 2005 à Lyon 4 a l'âge de presque 100 ans. Il repose au cimetière de la Guillotière.

Henri Malartre est le fils de Victor Malartre, petit entrepreneur lyonnais en chaudronnerie et charpente métallique, passionné d'automobile.

C'est le début de l'avènement de l'automobile. Cet engin révolutionnaire le passionne, il en fera plus tard son métier. Après un apprentissage de charcutier, métier qu'il abandonna très rapidement, il trouva différents emplois d'abord dans une fonderie, puis ajusteur-mécanicien chez Marius Berliet. Son service militaire effectué en Algérie il se lança dans la démolition de voitures.

En 1931, il voit arriver dans son atelier une Rochet-Schneider de 1898, promise à la casse. Tout de suite séduit par cette pionnière il ne peut se résoudre à la mettre en pièces et c'est le début d'une fabuleuse aventure. Plus d'un fois Henri Malartre reçoit des voitures attachantes et intéressantes sur le plan historique. En visionnaire, il pressent l'intérêt de les sauvegarder pour transmettre l'histoire. C'est ainsi que de sauvetages en restaurations il se constitue une collection qui devient si envahissante que ses employés se plaignent de ne pouvoir travailler dans de bonnes conditions.

En 1942 il entre dans la résistance, où il effectue des transports d'armes et d'imprimés jusqu'en 1944, époque où il est arrêté, torturé et déporté à Buchewald.

A la libération il reprend ses activités de démolition dans son atelier rue Berthelot, et récupère 17 voitures anciennes, qui ont échappées à la gestapo, qui avaient été cachées dans une grange en Isère sur la commune de Beaurepaires.

En 1959 il acquiert le château de Rochetaillée-sur-Saône et son parc de 3,5 hectares pour y abriter ses « anciennes ». Poussé par ses amis, le public et avec le soutien du maire de Lyon Louis Pradel, il ouvre un musée, qui sera inauguré en mai 1960. Musée qui connaît un succès immédiat avec des centaines de milliers de visiteurs.

Le Musée Henri Malartre est le premier musée automobile de France.

En 1972 Henri Malartre le vend à la ville de Lyon, contre une rente viagère pour l'ensemble de la collection, du parc et du château. Il se retire mais réside encore plusieurs années au château, veillant sur ses chères voitures.

Au musée on peut voir un siècle de locomotion automobile et quelques véhicules célèbres, un prototype de 2CV de 1936, la Packard d'Édith Piaf, la Gordini de jean Behra, la Renault Vivastella de la famille Lumière et la Mercedes blindée d'Hitler.



Mercedes blindée d'Hitler

Packard Caribbean Convertible 1956 d'Édith Piaf

La saga de la famille Michelin et la création de Bibendum.

L'aventure des ancêtres du manufacturier Français débute en Auvergne dans les années 1830. En 1829, Nicolas-Edouard Daubrée associé à son cousin Aristide Barbier prend pour épouse Elizabeth Pugh Barker, une Ecossaise issue de la famille du savant Mactinsosh qui a découvert quelques années plus tôt la solvabilité du caoutchouc dans la benzine. Suivant la suggestion de l'épouse écossaise ils installent une fabrique de jouets à Clermont-Ferrand (des balles pour enfants).

L'entreprise prospère et vers 1850, la fille d'Aristide Barbier, Adèle Louise Blanche, épouse Jules Michelin. De ce mariage naissent deux entrepreneurs: André et Édouard. Les deux frères épousent deux sœurs: les filles d'Auguste Wolff, associé et successeur du célèbre facteur de piano Camille Pleyel. Liés par l'entreprise dans la vie ils ne se quitteront pas dans la mort: enterrés côte à côte au cimetière d'Orcines, à quelques kilomètres de Clermont-Ferrand.

Le 28 mai 1889, les deux frères reprennent l'entreprise familiale qui était au bord de la faillite, et créent une nouvelle société: Michelin & Cie. Société en commandite par actions, le statut permet de rassembler des capitaux tout en conservant soigneusement le contrôle de gestion. À côté de la fabrication traditionnelle des balles en caoutchouc, Michelin lance un patin de frein en toile et caoutchouc, The Silent, pour voitures à cheval et vélocipèdes. Édouard, qui ne connaît rien au caoutchouc, apprend le métier auprès de ses employés. Si le pneu gonflable n'est pas inventé par Michelin, mais par l'Écossais Dunlop, il souffrait d'un grave défaut: il crevait facilement et la réparation en était extrêmement longue. Édouard voit tout de suite l'intérêt de créer un pneu démontable pouvant être réparé en un quart d'heure.

La course de vélos Paris-Brest-Paris en septembre 1891 lui donne l'occasion de faire connaître le nouveau produit: Charles Terront équipé des nouveaux pneus Michelin crève cinq fois sur le trajet mais répare sans problème et arrive avec plus de 7 heures d'avance sur le second.! En 1892, pour le Paris-Clermont-Ferrand, la firme n'hésite pas à semer des clous sur le trajet pour mieux démontrer l'efficacité de son pneu..! On est passé d'un quart d'heure à moins de deux minutes pour effectuer la réparation. Le chiffre d'affaires de l'entreprise est multiplié par 4 en deux ans.



Charles Terront

Michelin comprend très vite les potentialités du marché automobile: en 1900, 8000 véhicules seulement circulent dans le monde.! Mais réaliser un pneu pour automobile représentait un autre défi: prudemment, la firme équipe d'abord les fiacres parisiens les transformant en «salons roulants». Nul besoin désormais de hurler pour couvrir le bruit des roues sur le pavé...! À l'occasion de la course Paris-Bordeaux-Paris (juin 1895), André Michelin achète deux automobiles et en réalise une troisième qu'il équipe de ses pneus. Les deux frères sur l'Éclair, nom donné à leur véhicule, arrivent neuvièmes et derniers mais dans les temps impartis. Les problèmes rencontrés vont permettre d'améliorer le pneu qui est finalement commercialisé en 1896.

Les pneumatiques auvergnats sont distribués à l'étranger où ils rencontrent un net succès.

Dans les années qui suivent, Michelin étend sa production avec l'ouverture de plusieurs autres usines puis crée le célèbre guide rouge recensant les restaurants conseillés. L'entreprise intervient également dans la signalisation routière avec l'apparition de panneaux «Veuillez ralentir» et «Merci» mais également avec la création de la borne d'angle Michelin et la publication de cartes routières dont ils inventent le pliage en accordéon pour faciliter la lecture et le rangement.

En 1935, alors que le fils d'Edouard Michelin, Pierre a été nommé PDG, la société devient actionnaire principal de Citroën. Malheureusement, Pierre Michelin décède peu de temps après dans un accident et Edouard Michelin s'entoure alors de son gendre Robert Puiseux et Pierre Boulanger pour gérer la firme. Alors que son frère, André, est décédé en 1931, Edouard Michelin disparait à son tour en 1940, laissant Robert Puiseux à la tête de l'usine.

Michelin X, le succès du pneu radial

En 1946, Michelin dépose le brevet du pneu radial qu'il commercialise dès 1949 sous la dénomination Michelin X. Connaissant un grand succès commercial, il permet au groupe de prendre de l'ampleur et de positionner l'entreprise en leader.

En 1955, François Michelin, petit-fils d'Edouard, occupe les fonctions de gérant et œuvre pour le développement du groupe à l'international en ouvrant notamment près de trente unités de production à travers le monde au cours des années 60 et 70.

En 1978, Michelin s'engage aux côtés de Ferrari et remporte le Grand Prix du Brésil. Un an plus tard, la firme auvergnate est liée aux titres pilote et constructeur décrochés par Ferrari en Formule 1.

En 2002 de grands changements s'opèrent avec le départ de François Michelin du poste de gérant que reprend son fils Edouard qui disparait en 2006 dans un accident. La direction du groupe est reprise par Michel Rollier. La société signe dès l'année qui suit un contrat de plus de 1,7 milliards de dollars avec le Pentagone.

En 2007, la firme est dirigée par trois dirigeants que sont Michel Rollier, Didier Miraton, Jean-Dominique Senard. Enfin, en 2012, c'est Jean-Dominique Senard qui reprend les rênes de la société plus que centenaire et dont les pneus chaussent les deux-roues, automobiles et poids lourds du monde entier. A ce jour, la firme est l'un des manufacturiers leader en termes de ventes de pneus.

Genèse du personnage BIDENDUM

En 1894, le stand Michelin est installé à l'Exposition universelle, internationale et coloniale de Lyon. Une pile de pneumatiques en signale l'entrée. À sa vue, Edouard Michelin dit à son frère André: « Regarde, avec des bras, cela ferait un bonhomme ». Quelque temps après, le dessinateur et peintre O'Galop, de son vrai nom Marius Rossillon, vient montrer à André Michelin ses projets d'affiches publicitaires.



O'Galop (Marius Rossillon).

C'est une image refusée par une brasserie qui retient l'attention de l'industriel. On y voit un homme d'un bel embonpoint, supposé être Gambrinus, qui brandit une chope de bière en s'exclamant, d'après une expression du poète antique Horace: «Nunc est bibendum » («C'est maintenant qu'il faut boire!»). Ce buveur lui rappelle l'observation faite par son frère Édouard.

Une esquisse voit le jour en avril 1898: le gros personnage est constitué de pneus, la chope est remplacée par une coupe remplie de débris de verre et de clous, la phrase latine a été conservée, on voit les autres convives qui se «dégonflent», et le slogan maison est repris: «Le pneu Michelin boit l'obstacle».



Première affiche représentant Bibendum par O'Galop 1898

En juin de la même année 1898, un imposant « bonhomme Michelin » fait des débuts remarqués au Salon de l'automobile de Paris. En juillet, lors de la course Paris-Amsterdam-Paris, un jeune mécanicien de 18 ans bientôt coureur illustre, Léon Théry, voit s'approcher André Michelin et il s'écrie aussitôt: «voilà Bibendum, vive Bibendum». L'interpellation est peut-être désinvolte, mais l'industriel sait qu'il tient là le nom de son personnage.



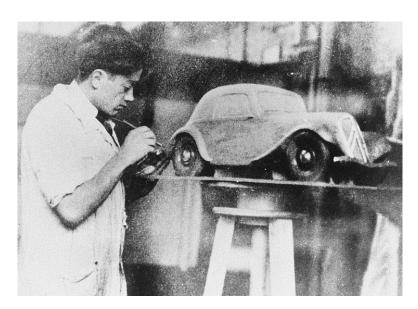
UN GRAND DESIGNER ITALIEN

FLAMINIO BERTONI 1903 -1964



En regardant l'histoire de la marque Citroën, on ne peut ignorer le travail de l'italien Flaminio Bertoni, qui a rejoint Citroën en 1932 et est resté à la tête du Centre de Style pendant plus de trente ans, jusqu'à sa disparition.

Bertoni venait de Masnago, près de Varese, et avait une expérience auprès de la Carrozzeria Macchi où il était entré très jeune comme apprenti. Cependant, il n'avait pas pu trouver l'environnement idéal pour exprimer sa façon impétueuse et presque orageuse de créer. Flaminio aimait l'art sous toutes ses formes, avait un esprit brillant dont les idées jaillissaient continuellement: il était peintre, sculpteur et designer, il était ce que l'on pourrait appeler le premier "designer automobile" de l'histoire moderne et était constamment en contact avec le monde de l'art et de l'architecture. Un jour, il s'est présenté au travail avec un grand modèle pour la carrosserie d'une automobile. C'était bas et aérodynamique, tellement futuriste que ses collègues de Macchi ont commencé à se moquer de lui en lui disant que cette forme rappelait plus un avion qu'une voiture! Se sentant incompris, Bertoni rentra chez lui le même jour et fit ses valises pour Paris, la maison des artistes.



Quelques mois plus tard, il se présentait dans le bureau d'André Citroën, qui avait l'habitude de choisir personnellement ses collaborateurs: "montrez-moi vos dessins", l'industriel français a dû lui dire: "Mais ils sont beaux! Oui! Voilà ce que je recherche! Vous êtes embauché au centre du Style dont vous serez le directeur! Mettez-vous au travail dès que possible, je veux améliorer toutes mes voitures! ».

Bertoni a crée le chef-d'œuvre de bouclier, avec le grand Double Chevron en évidence, qui décorera la production du Quai de Javel pendant près de trente ans.



La grande opportunité pour Flaminio Bertoni est venue quelques années plus tard: en 1933 il a été convoqué en présence d'André Lefebvre, un jeune ingénieur nouvellement embauché (par André Citroën lui-même, bien sûr) : il y avait une voiture totalement nouvelle à faire, basse et racée comme son modèle d'antan. Ce fut la Traction Avant, conçue, produite et présentée au monde en un temps record de moins d'un an, en mars-avril 1934. À l'intérieur, il y avait une série d'astuces et d'idées nés de cet environnement artistique cher à Bertoni: il y avait son sens de la tridimensionnalité, et on l'a compris en regardant la Traction de tous les côtés, on a compris que ce n'était pas une voiture dessinée en 2D par la machine à dessiner, mais une forme complexe, sculptée par Bertoni avant d'être traduite en dessins exécutifs.

Il y avait les concepts modernes de conception de meubles. Bertoni le savait : la forme est fonctionnelle à la fonction, dans Traction, comme dans les 2CV et DS suivantes, le besoin d'utilisation est d'abord comparé à la beauté de chaque composant, même si celle-ci est essentielle. En particulier en ce qui concerne les sièges. Le confort est fait de commodité, de fonctionnalité et de satisfaction du regard. Et cela, c'est toute l'essence du style Citroën!

Au fil des années, Bertoni s'est entouré de collaborateurs qui ont apprécié sa philosophie de fonctionnement : de l'inséparable Henri Dargent à Robert Opron, à qui il a confié sa succession pour diriger l'équipe. Un formidable groupe de travail qui a donné au monde des chefs-d'œuvre absolus de style et de fonctionnalité.

La 2CV a été un défi exceptionnel pour eux. Bertoni a d'abord été tenu à l'écart du projet, la direction voulait une voiture économique au sens plein du terme et lorsque les travaux ont commencé, en 1936, l'ordre était clairement donné de «laisser l'italien à l'écart», ce qui d'ailleurs lui a permis de se mettre au travail sur l'héritère de la Traction: la future DS.

Après la Seconde Guerre mondiale, après avoir jugé le projet des ingénieurs "inaccessible", la direction a décidé d'impliquer Flaminio Bertoni et donc l'italien a repensé la petite Citroën en lui donnant cet air agréable (et ingénieux) que nous connaissons tous et qui a certainement contribué à son succès. Les sièges de la 2CV ont été repensés en un instant: ce sont toujours les tubes (style Prouvé) mais chacun constitue un élément autonome et autoportant, le revêtement suspendu sur de simples élastiques avec un fin rembourrage. Si nécessaire, ils pourraient être sortis de la voiture pour pique-niquer ou se mettre à l'aise en lisant le journal sur une pelouse.

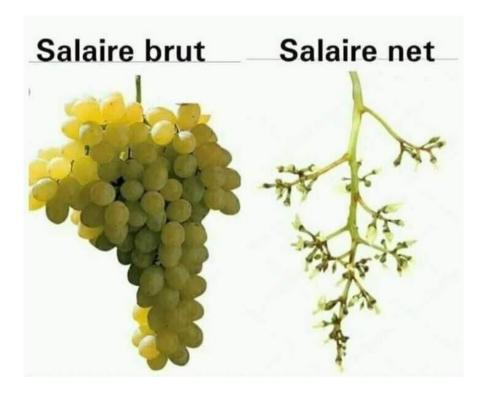
Pour la DS Flaminio Bertoni avait tout conçu sauf les fameuses séances de la "Déesse de la route", qui étaient le résultat d'une autre étude, réalisée avec Dunlop, sur l'utilisation de mousses de densité différentes. Ceci explique pourquoi les sièges étaient capables de tenir leur promesse de confort absolu, gardant ainsi les passagers bien dans les courbes. Un raffinement qui sur la DS durera quinze ans, avec des variations continues sur le thème, jusqu'aux derniers fauteuils adoptés depuis 1969, entièrement en tissu éponge.

Au milieu des années 70, la CX remplace la DS sous la dynastie de la grande Citroën, les temps ont changé et la voiture est très différente de celle qui la précède. Comme l'a dit le sémiologue Roland Barthes, si dans DS vous respiriez comme dans un environnement domestique, avec les éléments stylistiques qui semblaient provenir d'une cuisine moderne, dans la CX tout était différent, rassurant avec une atmosphère plus spatiale, avec des sièges profilés mais jamais rigide, où les experts Citroën avaient réussi à dissimuler des tours absolus, tels que les dossiers des sièges avant creusés à l'arrière qui laissaient près de dix centimètres de plus d'espace aux genoux des occupants des sièges arrière.

Les autos de Tintin (suite)



Humour



 Enfin, pour terminer, la petite rubrique tirée de la Plaisante Sagesse Lyonnaise « Maximes et Réflexions Morales ».

« Si des fois l'envie te prend de te marier, cherches en une qui en vaille la peine. Manquablement l'envie te passera avant que tu la trouves »

« Te peux faire la bouane tant que te fréquentes, mais après la noce tiens tati »

> Rédaction & Réalisation Yves Morin - Serge Rey