HISTORIC RHÔNE AUTO





Le mot du Président.

Chers amies et amis,

La période estivale arrivant, comme tous les ans, le club ainsi que ce petit journal vont prendre leurs quartiers d'été, un repas de fin se saison Au Verre Maison à Pollionnay nous réunira avant que la plupart d'entre nous partent, peut être en villégiature au vert, au bord de l'eau ou bien seront certainement sollicités pour garder les petits-enfants.

Donc nous nous retrouverons en septembre pour notre réunion de rentrée. Celle-ci n'aura pas lieu comme d'habitude le premier lundi du mois du fait de l'absence de nombreux membres en voyage en Alsace. A noter déjà sur votre calendrier la date <u>du 12 septembre</u>. Le lieu de réunion changera certainement aussi, comme cela a été annoncé. C'est en cours de finalisation.

Bien que nous aimions tous le soleil, il serait nécessaire que ces deux mois d'été nous apportent aussi de la pluie. Enfin elle est arrivée, depuis plusieurs semaines voire des mois, il n'y a pas eu de pluies vraiment conséquentes. Les nappes phréatiques sont au plus bas et nos agriculteurs souffrent de la sécheresse, les récoltes risquent d'être moins bonnes que les années précédentes et pas seulement qu'en France.

L'eau (l'or bleu) sera un bien crucial de la seconde moitié du 21ème siècle. Comme l'illustre la photo de la première page le réchauffement est un fait évident, il apporte des dérèglements climatiques du cycle des saisons. Températures record, les pôles fondent, des inondations catastrophiques ou bien encore les violents orages de grêle qui ont traversés la France durant ce mois de juin, dévastant tout sur leurs passages.

Rappelons que tous les ans Vaujany organise au 15 août ses fameuses « Pétarades », le bulletin d'inscription vous a été envoyé. Peut être certains d'entre vous y participeront

Dans ce numéro vous trouverez des articles sur :

- un petit compte rendu du déplacement à Murat de la délégation HRA
- la traditionnelle Fête du Pain de Marcy l'Étoile
- le sauvetage d'une station service de la glorieuse RN7 auquel le club participe à sa restauration avec un don de 100€ avec la pose d'une brique au nom de HRA.
- Un record de vente pour une voiture mythique la Mercedes 300SL.
- la place, de plus en plus importante, que prend le vélo en ville.

Les rédacteurs vous souhaitent un bon été et souhaitent vous retrouver nombreux en septembre

Bonne lecture

• 5 Dournée Murataise des Véhicules d'époque

A l'initiative de Jean Pierre et Marie Pons, une petite délégation de membres du club HRA s'est rendue à Murat pour participer à la journée Murataise des Véhicules d'Epoque le dimanche 12 juin.





Sous-préfecture du Cantal, la petite cité médiévale réunit chaque année plusieurs centaines de voitures, motos, camions et vieilles mécaniques dans les rues de la cité qui est entièrement consacrée ce jour là au culte de « l'automobile thermique ». Sous un soleil radieux et une atmosphère bon enfant et musicale, loin des pudeurs anti-voitures des bobos écolos des grandes villes, des milliers de visiteurs, amateurs éclairés et familles, contemplent et redécouvrent les trésors de leur enfance et témoignent de l'importance que la « bagnole à pistons » a, au quotidien, pour eux dans un département qui ne doit pas compter plus de 10 bornes électriques de recharge...

Partis samedi de Lyon le rendez vous fixé à Langeac permet à la petite troupe de savourer un pique nique gargantuesque sous les arbres des bords de l'Allier. Après un café à la Voute-Chilhac on rejoint le plateau d'Ally à plus de 1000 mètres pour la visite d'un des nombreux moulins à vent qui subsistent aujourd'hui entre les éoliennes.



Après un apéritif chez Jean Pierre et Marie, diner et nuit réparatrice à l'auberge du Ruisselet près de Saint Flour qui accueillit naguère une grande virée du Club dans cette belle région. Direction le lendemain pour Murat ou nos voitures (anciennes et même modernes) s'alignent dans un des boulevards de la ville.







On achète des billets pour la Tombola qui permet de gagner une voiture de collection ou une moto et, dans les flonflons d'une foule joyeuses et par affinités, les participants découvrent au hasard des ruelles et des places les véhicules exposés soit par Club soit à titre individuel, avant de se retrouver dans les cafés et restaurants pris d'assaut. Dans l'après midi certains rentrent directement sur la région lyonnaise, d'autres retournent à l'auberge du Ruisselet pour partager une dernière soirée à Tannavelle.



• La Fête du Pain Juin 2022

C'est à 8h30 sous une chaleur dépassant déjà les 30°C que les membres les plus matinaux de HRA, dont nos doyens Wally et Raymond Bonnard, se retrouvent à Marcy l'Étoile pour la traditionnelle Fête du Pain qui reprend après deux ans d'interruption. Journée très bien organisée par l'APAM (L'Association Pour l'Animation de Marcy) avec l'aide de notre ami Jean-Pierre Forge qui en a été un membre très actif durant de nombreuses années.



Pris sous la halle, heureusement bien abritée du soleil, un petit déjeuner est offert à tous par l'organisation. Une visite du four à pain s'impose. Ce four « communal » construit il y a environ 200 ans est mis en chauffe une semaine avant. Les pains sont proposés à la vente pour le grand plaisir des visiteurs





Un orchestre fait patienter les nombreux participants jusqu'à l'heure du départ pour le défilé des voitures anciennes, qui se fera sous la conduite de Jean-Pierre Forge.





Les plus courageux, à l'exemple de Gisèle et Philippe Boucher font même quelques pas de dance, malgré la température qui ne cesse d'augmenter.

Après ce petit tour dans Marcy, un apéritif est offert par l'organisation.



Puis une trentaine de membres de HRA se regroupe pour partager un excellent et copieux repas dans une ambiance joyeuse et conviviale comme d'habitude.

La journée ayant été très chaude chacun rentre chez lui, soit pour les plus chanceux un plongeon dans sa piscine, soit pour une bonne douche fraîche.

Merci Jean-Pierre pour cette très bonne journée et à l'année prochaine

• Ren'essence d'une station service

L'association «Cars, Utilitaires et Compagnie» est une jeune association d'une soixantaine de membres qui regroupe tous les passionnés de véhicules anciens, qu'ils soient propriétaires ou non. Elle a aussi pour objet la conservation du patrimoine mobilier et immobilier touchant à l'automobile. A l'automne 2019, son trésorier et un de ses administrateurs ont émis l'idée d'essayer de récupérer l'ancienne station service située en bordure de l'ex nationale 7, abandonnée depuis 40 ans.



failli disparaître deux fois.

En 40 ans, elle en a vu passer des vandales, des squatteurs et des tagueurs sans compter la végétation qui a repris ses droits.

C'est donc au milieu d'une véritable forêt vierge et d'une décharge à ciel ouvert qu'elle est apparue aux membres de l'association. Mais il en fallait bien plus pour les décourager! D'autant plus, et c'est là sa richesse, qu'elle compte parmi ses membres

Cette station avait été construite en 1956 et ouverte l'année suivante sous l'enseigne OZO. Elle comprenait un petit logement, un local technique et un bureau. En 1968, elle est passée sous le contrôle de TOTAL jusqu'à la fin de son activité en 1981. Dès lors, elle a eu une vie assez tumultueuse puisqu'elle a changé deux fois de propriétaire et a



un exploitant forestier, un loueur de matériel pour le BTP, un entrepreneur de maçonnerie, un exploitant de carrière, et beaucoup de bras et de bonnes volontés...

C'est véritablement au début de l'été 2021 que les choses se sont concrétisées. La station est mise à disposition de l'association, charge à elle de la restaurer. En deux jours, début Juillet, les engins ont effectué un travail considérable. Petit à petit, la station s'est dévoilée : ont été retrouvées les pistes routières, l'emplacement des postes essence etc... Après les « blindés », les « fantassins » ont pris le relais ! A intervalles réguliers, des corvées sont organisées pour purger le terrain des ordures en tous genres, débarrasser les locaux des gravats et autres immondices, enlever du toit les arbres et la végétation qui avaient poussé.

Premiers travaux 8 juillet 2020





Dès le début un groupe Facebook a été ouvert et quinze jours plus tard, il comptait déjà 1300 membres: éloges, encouragements mais aussi des personnes se proposant de nous aider soit bénévolement soit pécuniairement. Nous en sommes actuellement à plus de 10 700 membres. La page Facebook a même permis de retrouver les filles des gérants de la station! Au-delà des réseaux sociaux, on a assisté à un véritable emballement médiatique: FR3, Le Progrès, l'A.F.P., TF1, RMC, France 2, Nice Matin, Le Figaro, Le Télégramme de Brest, Les Dernières Nouvelles d'Alsace, les radios locales etc...

Cet engouement est en rapport avec la Nationale 7, les congés payés, des départs en vacances et les embouteillages. Certains n'hésitent pas à replonger dans cette ambiance en faisant un véritable pèlerinage sur celle qui était à l'époque la colonne vertébrale de la France, la route des vacances.



En restaurant cette station et en la remettant dans sa configuration d'origine, c'est cet esprit que l'association veut faire revivre. Si la station deviendra son siège social, ce sera également, ouverte à tous, un lieu de rencontres, d'échanges, d'expositions temporaires pour tous les passionnés, nous recevons la visite de voitures de collection qui viennent se faire photographier. La plaque de la F.F.V.E. fait entrer cette petite station dans la « cour des grands » des lieux de l'histoire automobile au même titre que les usines Berliet de Vénissieux ou le circuit automobile d'Albi par exemple.

BULLETIN D'INFORMATION DU CLUB HRA N°18 JUILL







La phase de reconstruction et de restauration qui commence sera bien entendu fonction des aides que l'association recevra. Pour l'instant aucune échéance de fin de travaux n'est évoquée même si l'automne 2022 apparaît raisonnable. Toutes les synergies sont accueillies avec beaucoup de gratitude. Chacun peut également nous aider par un don (générateur de crédit d'impôt) grâce à la cagnotte en ligne ouverte auprès d'URGENCES PATRIMOINE depuis début octobre 2021:

Cette collecte a déjà porté ses fruits puisque nous en sommes à plus de 26500 € de dons. Malheureusement c'est loin de suffire pour un projet estimé aux environs de 100000 €. Sur ses fonds propres, par le biais des manifestations qu'elle organise, l'association ne peut que participer modestement d'autant plus que son calendrier a été impacté par les mesures sanitaires liées au covid. Nous venons d'être reconnus d'intérêt général pour bénéficier de l'aide d'entreprises, notamment du B.T.P. pour: que ce soit par la mise à disposition de matériaux, financièrement, ou encore par la mise à disposition de compétences.

Depuis, la station est devenue le lieu d'organisations : ici la fête de la Route Bleue et la montée historique de Vendranges,







Les journées du patrimoine



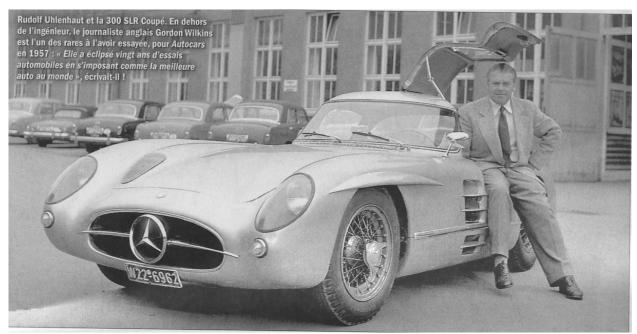
C'est également le lieu de rendez-vous de nombreux clubs de véhicules anciens

** Texte de Jean-Michel BUCHET, Président de Cars Utilitaires et Compagnie



Allez, un Petit Tour dans la voiture la plus chère au monde

Lors d'une vente organisée par Sotheby's en mai 2022, la firme Mercedes dans le cadre du musée de Stuttgart a trouvé un acquéreur suffisamment riche pour acheter une des deux Mercedes 350 SLR Uhlenhaut Coupé -135 millions d'euros-devenant ainsi la voiture la plus chère du monde. Le précédent record était une Ferrari 250GTO de 1962 vendue à 45 millions d'euros.



Rudolf Uhlenhaut et sa création la Mercedes 3005LR

L'argent récolté servira à alimenter un fond éducatif pour des jeunes défavorisés, Mercedes indiquant que le second véhicule reste lui dans la collection de son musée de Stuttgart.







L'Automobile Magazine avait fort heureusement essayé en 2004 une des deux autos, voici une reprise de cet essai, c'est parti en voiture.....

En ce petit matin d'hiver 2004, quelques flocons de neige virevoltent entre deux raies de soleil sur le circuit privé de Mercedes, au cœur de Stuttgart. Dans un hangar, bien au chaud, nous attend une des plus rares, mais aussi une des plus formidables voitures de route produite par la marque à l'étoile: la Mercedes 300 SLR coupé de 1955. Exceptionnelle, la rencontre avec cette Mercedes l'est à plus d'un titre.

Sous sa robe évoquant la 300 SL de série, cette variante "R" cache un véritable moteur de course dérivé du huit cylindres des formule 1 Mercedes au volant desquelles Fangio fut champion du monde en 1954 et 1955. Surtout, il est rarissime qu'un propriétaire, fut-t-il constructeur automobile, accepte de confier le volant d'une pièce aussi rare à qui que ce soit. D'ailleurs, en presque 70 ans de vie, cette 300 SLR a connu à peine trente conducteurs…et seulement deux journalistes.

Evidemment, pour ce galop d'essai, nous sommes accompagnés. En l'occurrence par Gert Straub, l'ingénieur responsable de l'entretien et de l'utilisation de la voiture. C'est d'ailleurs lui qui entame la procédure de chauffe. Tourner la clé de contact, activer la pompe à essence et lancer le démarreur; diantre, jamais entendu un vacarme comme celui-là! D'abord quelques minutes de régime stabilisé à 3 000 tr/mn, suivies de trois autres en donnant des coups de gaz jusqu'à 6 000 tr/mn, et le moteur se tait. Non, il n'y a pas de problème. Mais une fois le moteur chaud, il faut monter des bougies "froides" seules capables d'assurer le fonctionnement à température stabilisée. Un mécanicien ouvre une large trappe en bas de l'aile avant droite et entreprend de changer les 16 bougies..! Oui, en plus d'utiliser une novatrice injection directe mécanique, ce huit en ligne dispose d'un double allumage.

Changement de bougies effectué, le coupé 300 SLR me tend les bras. Malgré les portes papillon, l'accès exige un peu de souplesse. Pour corser le tout, un énorme tunnel de transmission (environ 70 cm) sépare la pédale de frein de celle d'embrayage, car le bloc moteur, incliné sur le côté gauche pour favoriser l'aérodynamique, impose le passage de l'arbre de transmission en biais sous le siège du pilote. Sans ceinture de sécurité, assis les jambes très écartées, mains posées sur un volant immense, je m'inquiète de la qualité des freins. "Ce sont quatre gros tambours ventilés et dotés d'une assistance hydraulique.

Ça fonctionne très bien à une réserve "près" me dit en souriant Gert Straub, "L'assistance est proportionnelle à la vitesse. Ça freine très bien au-dessus de 200 km/h, mais à basse vitesse... mieux vaut pomper et appuyer très fort! Pour la boîte de vitesses, les cinq rapports sont synchronisés, mais ça craque un peu quand même. Et puis la grille est un peu spéciale: Première en haut à gauche, deuxième au milieu en bas, troisième en face, quatrième en bas à droite, et cinquième en face. Ah, autre chose, l'embrayage est d'époque. Il est donc interdit de le faire patiner. Tu mets 3 000 tr/mn et tu lâches tout d'un coup. On y va? "

OK, on y va, 3 000 tr/mn, je lâche tout : quasiment sans perdre de régime, le coupé 300 SLR décolle en force. Si ce 8-cylindres apprécie peu de fonctionner sous 2 500 tr/mn, passé 4 000 tr/mn, il fait preuve d'une vigueur étonnante, et explose véritablement au-delà de 6 000 tr/mn, et jusqu'au rupteur situé à 7 800 tr/mn. Certes, grâce à son châssis léger et à sa carrosserie en alliage de magnésium et aluminium (80 %-20 %), ce coupé 300 SLR ne pèse qu'à peine plus de 1100 kg. Mais même 50 ans après, rares sont les sportives capables d'accélérer avec une telle vigueur, et sans pertes d'adhérence malgré un bitume proche des 0º C.

Méchant, ce moteur l'est aussi pour les oreilles. Si malgré une direction dure, mais assez précise, le châssis semble digérer sans trop de mal les 310 ch et les courbes pas trop serrées, le freinage date immanquablement cette flèche d'argent. Pas de mordant, pompage obligatoire, et puissance insuffisante : c'est incontestablement le point faible de l'auto. Peut-être, comme me l'a dit Gert, cela s'améliore t-il au-dessus de 200 km/h, mais par respect pour cet objet presque unique, autant que par manque de courage, je n'ai pas eu envie d'essayer.

Privé de compétition en raison du dramatique accident qui a coûté la vie à 81 spectateurs des 24 h du Mans le 11 juin 1955, Rudolf Uhlenaut, le concepteur de cette barquette unique travaillera ensuite au développement des voitures de route, puis sur

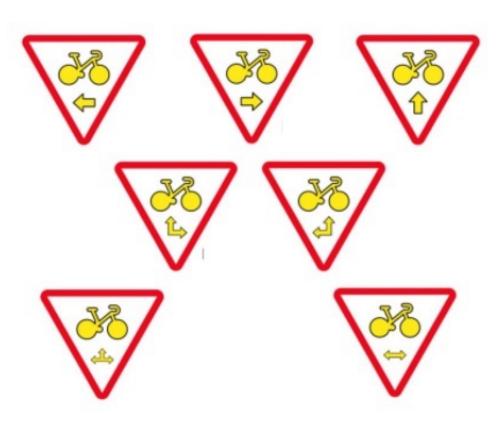
la C 111 dotée d'un moteur à pistons rotatifs. Il n'abandonna pas pour autant ses deux coupés 300 SLR qu'il utilisera longtemps comme voitures de service ultra-rapide sans savoir qu'une d'entre elles deviendrait en 2022 la voiture la plus chère du monde...

Fiche technique Mercedes 300 SLR Coupé 1955

- Moteur: 8 cyl. en ligne, 16s, 2 982 cm3
- Puissance: 310 ch à 7 400 tr/mn
- Couple: 317 Nm à 5 950 tr/mn
- Transmission : arrière, mécanique 5 vit.
- Dimensions (L/I/h) :4,35/1,75/1,21 m
- Réservoir: 155 l
- Poids: 1 117 kg
- Vitesse maxi: 284 km/h
- Conso moyenne: env. 30 l/100 km

Quand le vélo impose sa loi

Les panneaux ci-dessous, de petit format, fleurissent aujourd'hui au bas des feux tricolores, autorisant aux vélos à passer au feu rouge. **Attention** ils peuvent donc vous couper la route quand votre feu est vert. A noter que peu de vélos respectent la signalisation.



En ville la voiture est de plus en plus mise au ban de la mobilité, le vélo devient le moyen mis en avant par les villes. Vu sur le journal municipal de Caluire, un nouvel acronyme le: CVCB (Chaussée à Voie Centrale Banalisée)

CVCB

Une nouvelle façon de circuler à Caluire et Cuire

Sur la rue Auguste Lumière et l'avenue du Docteur Zamenhof, de nouveaux marquages au sol réalisés par la Métropole de Lyon ont fait leur apparition il y a quelques semaines. Leur nom ? CVCB.





Sous ces initiales se cachent les mots "Chaussée à voie centrale banalisée". encore appelée "Chaucidou*". Oui, mais de quoi s'agit-il exactement ? La définition du CEREMA** décrit un "outil permettant de prendre en compte des véhicules est tracée au centre et les cyclistes dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels". En clair, sur les voies ne permettant

pas la création de bandes ou de pistes cyclables par manque de place, la CVCB est privilégiée.

Dans le concret, il faut imaginer une rue sur laquelle la voie de circulation encadrée par deux bandes cyclables. Si un véhicule arrive face à un autre, les conducteurs sont autorisés à empiéter sur la voie cyclable, en ayant au préalable bien vérifié qu'un vélo ne s'y trouve pas,

afin d'éviter tout risque d'accident. Pour permettre à chacun d'être bien informé sur l'utilisation de ses CVCB, la Métropole de Lyon a également installé des panneaux explicatifs aux entrées des rues concernées.

* Contraction de "chaussée pour les circulations douces ** Établissement public sous tutelle du ministère de la Transition écologique. Il accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport



Pour tout savoir sur les travaux réalisés par la Métropole à Caluire et Cuire www.onlymoov.fr - onglet "Chantiers"



• Humour...caustique

La France va mieux, oui, non pas mieux que l'année dernière, mais mieux que l'année prochaine.

Coluche

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

« Dans la vie il y a deux moments qui comptent, celui qu'on vient et celui qu'on s'en va. Le reste est de remplissage. »

> Rédaction & Réalisation Yves Morin - Serge Rey