

HISTORIC RHÔNE AUTO



• Le mot du Président.

Chers amies et amis,

Le printemps revenant les sorties ont enfin repris. Cela nous a permis de mettre en parenthèse pendant quelques heures le drame qui se déroule en Ukraine, et qui d'une manière indirecte va certainement nous toucher durement.

Voici donc une présentation des articles que vous vous trouverez dans ce numéro.

Une première sortie nous à conduit à Saint Antonin L'Abbaye. Les participants sont nombreux, l'ambiance est comme toujours chaleureuse et la bonne humeur présente. Vous trouverez dans ce numéro un petit résumé de cette première balade.

Un reportage paru récemment dans le journal Le Progrès vous fera découvrir l'expérience dans le design automobile de Benoit Tallec, et la création de sa société Ravage. Benoit est le fils de Christiane Tallec et de notre regretté ami Yves Tallec ancien membre du club. Vous pourrez aussi écouter son interview sur le site du journal L'Argus. <https://www.largus.fr/actualite-automobile/alpine-ravage-la110-revisitee-bientot-en-vente-10771402.html>

A Rétromobile, Artcurial à mis aux enchères des véhicules rares, les ventes ont atteint des sommes vertigineuses dont vous trouverez quelques exemple ainsi qu'un article sur la Gordini type 18S de 1950 de Juan Manuel Fangio.

Vous trouverez enfin l'histoire d'une figure des rallyes et des courses raid des années 1980, la célèbre Peugeot 205TI 16

Bonne lecture

- Un Miracle à Saint Antoine l'Abbaye ?

Depuis la mi octobre 2021, cinq mois de disette sans sorties et presque sans réunions mensuelles, c'est donc dans la bonne humeur et le plaisir de rouler ensemble que nous nous sommes retrouvés dimanche 20 mars pour notre première sortie de l'année en direction de Saint Antoine l'Abbaye. Nous attend un beau village, des bâtiments conventuels et une abbatale considérée comme l'une des réalisations gothique les plus remarquable du Dauphiné.



14 voitures se retrouvent sur la parking du Parc de Lacroix Laval pour partager café, jus d'orange et viennoiseries, prendre des nouvelles des uns et des autres et bien sur commenter l'état de préparation, modifications ou mêmes ennuis récents de nos chères autos...



La caravane contourne Lyon par l'Ouest direction Mornant et Saint Romain en Gal ou nous attendent sagement sur le parking du musée Gallo Romain Raymond et Françoise Duchamp, Pascal et Christine Chartier, Denis et Dominique Panse ; Alain et Evelyne Jourdan qui viennent de la région de Valence ont prévu de nous rejoindre à Hauterives.

Le Rhône traversé à Vienne, direction le sud, petite halte de regroupement sur un parking avant Beaurepaire, puis Hauterives, Roybon et enfin le village de Dionay qui fait partie de la commune de Saint Antoine ou nos 18 autos se garent dans une joyeuse pagaille vers midi.

Le bar-restaurant chez An'toine nous accueille dans sa salle principale. Un déjeuner simple et apprécié nous est servi, animé par notre « chauffeur de salle » Claude qui non content d'interpeller amicalement les uns et les autres s'est soudain promu vendeur occasionnel de saucissons pour le compte du patron du restaurant.



Cette vocation tardive est sans doute un « vrai miracle », car, comme on le sait, Saint Antoine, dont la grâce locale subite a sans doute touché notre ami, est le plus souvent représenté avec un cochon et est devenu de ce fait le patron des **charcutiers** ! Or c'est à la congrégation de ce village, les Antonins, que l'on doit ce rattachement porcin : les moines s'occupant beaucoup des pauvres, doivent les nourrir et élèvent des porcs qui vont bénéficier du droit privilégié de vaquer en liberté alors que tous les autres porcs en sont privés depuis que l'un d'eux est à l'origine de la mort de Philippe, fils du roi Louis VI le Gros, dont il a provoqué la chute en 1131. En signe de reconnaissance les porcs des Antonins avaient l'oreille fendue... C'est ainsi que dans l'imagerie populaire très répandue à partir de l'invention de l'imprimerie, Saint-Antoine est représenté avec son fidèle compagnon à la queue en tirebouchon.

Revenons à ces choses plus sérieuses, vers 15 heure nous parcourons rapidement les 4 km qui nous séparent du grand parking du village de Saint Antoine et dans le froid et l'absence de soleil de ce dimanche après midi chacun part à la découverte de l'Abbaye et de son village .

La rentrée se fera par petits groupe pour l'ensemble des participants, aux dernières nouvelles tous sont bien rentrés, heureux de cette bonne journée



• Dans les gènes de la famille...



**** Article de Delphine Givord paru dans le Progrès du 13 mars 2022**

Benoit Tallec est un génie du design industriel. Il a travaillé pour les plus grands, un peu partout dans le monde avant de revenir chez lui, à Lyon.

Il vient de lancer sa marque, Ravage, dont l'objectif est de créer les voitures (de rêve) du futur.

Benoit Tallec, 40 ans, est né à la Croix Rousse et a passée son enfance sur les bords de Saône. « Je suis quasiment né dans un garage », sourit-il. Son père était garagiste à la Boisse et a tenu une station-service. « J'étais tout le temps fourré là-bas, passionné d'autos et de motos. Et en parallèle, de dessin. J'ai mis des années à comprendre que je pouvais allier les deux. » Le jeune homme a d'abord voulu être mécanicien et carrossier, a tapé à la porte des Compagnons du tour de France, catégorie chaudronniers, avant de se lancer dans le design industriel, à 20 ans. Il fait

des études à Lyon, puis à Paris, avec option design automobile. « C'est chez Mercedes Benz, qui a sponsorisé ma dernière année. Je suis parti en Allemagne, la voie royale, et pourtant je n'ai pas eu si envie que ça de continuer...»

Une connaissance l'appelle et l'invite à rejoindre Renault Trucks, qui porte un énorme projet industriel. « On a révolutionné la gamme des produits poids lourds. On ne refait pas un poids lourd pour le plaisir, il faut tout remettre à plat, anticiper les nouvelles et futures normes, ce que préparent les concurrents, choisir les matériaux de A à Z »

Fort de cette expérience, il est débauché par Mercedes, et devient chef d'équipe design à 29 ans. Direction la maison-mère à Stuttgart, en Allemagne. « Une grosse machine, des vans, des camions, des voitures de luxe et sport, mais j'avais beaucoup de liberté. Il faut penser 10 ans à l'avance (ce qu'il a toujours fait) et l'image de la marque ».

Il part en Asie, en Chine (avec femmes et enfants). Rattrapé par son passé de designer poids lourds, il est approché par la grande marque japonaise Mitsubishi-Fuso. Il prend encore du grade et y reste 5 ans jusqu'à la rentrée dernière, ou il décide de retourner à Lyon. « Tout allait bien, j'allais encore prendre un job de rêve, mais je me suis rendu compte que je ne crois plus au modèle automobile de masse pour dans 10 ans. J'ai eu envie de créer ma propre société. J'ai la certitude que le design ne sera plus le monopole des grands constructeurs ».

Début 2022, il lance RAVAGE, une société qui va travailler à la conception de véhicules et à leur entretien. « A long terme on va revenir à la passion, l'authenticité, la durabilité plutôt que la performance. On dessine les voitures selon nos envies (et celles de nos clients), on fait travailler des artisans autour de nous, C'est une course à se faire plaisir ».

Ces produits ne s'adresseront pas à toutes les bourses (et ne pourront pas non plus rouler n'importe où), mais ils plairont aux passionnés. Par exemple ? Cette Alpine (« la moins chère des voitures de sport mais la plus noble ») complètement redessinée et re-décorée sur le thème de l'aviation, pour allier les deux passions de son propriétaire. Le coût ? Les devis se font sur mesure. « Sur cette voiture là, le montant sera l'équivalent de celui de la voiture de base »

RAVAGE a un partenaire au Japon : les pièces sont fabriquées en France, puis assemblées et ajustées à Tokyo. L'agence de création n'a pas (encore ?) de locaux, elle nous a reçu dans les locaux de Timeless machines à Vénissieux. « On réfléchit à un lieu commun avec nos partenaires et même à une activité circuit, ce serait le nouvel Eldorado des passionnés. Il faut venir nous voir avec un projet en tête voiture la voiture. On est ouvert à tout. . ! ».



Benoit Tallec



Photos Thomas Antoine pour la revue l'ARGUS

• La « Tire » à Fangio

Dans sa chanson « Dans la tire à Dédé » le chanteur Renaud a célébré la Renault 8 Gordini :

*« L'avait les roues arquées un peu comme j'ai les jambes
Sur l'toit et sur l'capot l'avait les deux bandes blanches
Le volant en faux bois, les banquettes en vrai Skaï
Le klaxon qui jouait le pont d'la rivièrere Kwäï... »*

Je vais vous parler et célébrer la « Tire à Fangio », une Gordini type 18 S récemment mis en vente ce printemps 2022 chez Artcurial, conduite par Juan Manuel Fangio aux 24 Heures du Mans en 1950 et qu'il achètera quelques années plus tard. Cette voiture a été vendue au dernier salon Rétromobile 2022.... 1 013 200€ (voir site Artcurial.com)

Deux mythes de l'automobile associés dans la course la plus célèbre du monde, ça vaut bien la chanson de Renaud



Au printemps 1950 Amédée Gordini, le sorcier, annonce que deux pilotes de Grand Prix participeront aux prochaines 24 heures dans une Gordini équipée du moteur à compresseur de Formule 1 de l'époque : Juan Manuel Fangio et Froilan Gonzales.... la nouvelle fait sensation dans le monde de l'automobile de l'après guerre qui rêve de victoires d'une voiture française ! Cette nouvelle Gordini type 18S est fabriquée à seulement deux exemplaires possède un 4 cylindres en ligne de 1,5 l, type 15C à compresseur et culasse hémisphérique ; le bloc moteur est en alliage léger avec un vilebrequin à cinq paliers, un arbre à cames latéral, de petits culbuteurs, un carter sec.

C'est le moteur qui tourne avec un succès modéré sur les F1 Gordini de l'année 1950. Les châssis tubulaires, numérotés 020 et 021, sont équipés d'une suspension Dubonnet type 15 à l'avant et de celle des Formule 1 à barres de torsion, à l'arrière. Dessinée et réalisée chez Gordini, la carrosserie est très originale, entièrement réalisée en duralumin et très soignée sur le plan aérodynamique.

La totalité du soubassement est caréné et la carrosserie intègre, sans doute pour la première fois, le volume des ailes arrière à l'intérieur de l'habitacle tandis que les larges montants de portes se fondent dans les galbes de la carrosserie. La lunette arrière en Plexiglass, qui provient d'éléments de l'habitacle d'un hélicoptère Djinn, a été modifiée pour une parfaite adaptation.

Afin que le pilote soit positionné le plus au centre de l'auto, son siège est déporté contre le tunnel de l'arbre de transmission ; la goulotte du réservoir d'huile du

moteur est logée entre le tunnel central et le siège passager, positionné contre la portière droite. Avec un empattement très court de 2,22 m et une longueur de 3,61 m, la berlinette est d'une maniabilité diabolique. Elle ne pèse que 550 kg, ce qui est une bonne nouvelle compte-tenu de la corpulence de Gonzalez, qui pèse 102 kg!

Les deux Gordini (la seconde est destinée à Maurice Trintignant et Robert



Manzon) arrivent dans la Sarthe, sans d'autres essais que ceux effectués sur le Boulevard Victor à Paris. Cela n'empêche pas Fangio d'être fasciné lors des premiers essais de nuit. « *C'est merveilleux dit-il. Je n'ai jamais vu, même en Amérique, des installations aussi somptueuses pour une course automobile, j'aurais vraiment regretté de ne pas participer à une course de si grande envergure* ».

Les moteurs 15C développent 138-140 cv à un régime de 5500 tr/mn. Mais, en version Le Mans, leur puissance est diminuée à cause de la réglementation de l'ACO qui impose l'utilisation de carburant du commerce avec un indice d'octane de 80. Cela n'empêche pas Fangio d'atteindre les 235 km/h dans les Hunaudières.

24 juin 1950 : près de 200 000 spectateurs sont massés tout autour des 13,492 km du tracé des 24 Heures du Mans. Ils attendent que 16h00 s'affiche sur la pendule Dutray. A cet instant précis, le préfet de la Sarthe abaisse le drapeau tricolore et les pilotes s'élancent vers leur voiture. En costume marron, Juan Manuel Fangio traverse la piste en courant et s'installe dans le siège baquet bleu marine de la Gordini n°33. Mais le moteur peine à se mettre en route et il s'élance en queue de peloton. En moins d'une

heure, Fangio est remonté à la 10e place, la voiture de Trintignant est en 6e position, ce qui correspond au tableau de marche prévu par le Sorcier en début de course.

Trintignant doit abandonner rapidement au 32° tour sur surchauffe du moteur, et la Gordini N° 33 devra renoncer à 5 heure du matin au 95e tour de course, González rentre au stand, suivi d'un panache bleuté. Un ressort de soupape d'échappement s'est cassé et le piston s'est percé en écrasant la soupape. L'abandon pour le fameux duo argentin est inéluctable Quelques heures plus tard, le public célèbre une victoire tricolore avec le succès de la Talbot-Lago de l'équipage Rosier, père et fils.

La voiture quand à elle continuera une brillante carrière sportive durant près de trois ans conduite par des pilotes de notoriété comme Trintignant ou Behra , passe ensuite de mains en mains avant d'être racheté en 1990 par Fangio lui même pour être exposée dans son musée de Balcarce en Argentine. Pour des problèmes douaniers non réglés elle doit retourner en Europe en 1996 ou un de ses derniers propriétaires la re-équipe d'un moteur à compresseur comme celui d'origine et reste aujourd'hui la seule Gordini au monde à être équipée d'un moteur à compresseur .
Quelle belle vie pour la « tire à Fangio » !

Quelques autres ventes d'Artcurial à Rétromobile 2022

Y aurait-il de la spéculation dans ces ventes aux enchères...??



2CV CHARLESTON de 1989, 20 865 km

23 840€



2CV CHARLESTON de 1987, 44 200 km

17880€



FERRARI F50 349 exemplaires construites 4 161 000€

- Peugeot 205 TI16: 1984, en route vers les sommets.



1982 est une année charnière dans l'histoire des rallyes. La FIA ouvre aux voitures à transmission intégrale la possibilité de participer au championnat du monde des rallyes ! Seule, Audi, la marque d'Ingolstadt, est prête à relever le défi avec ses coupés Quattro. Même si elle ne gagne pas le championnat du monde pilotes, elle remporte le titre constructeur et fait prendre conscience que l'avenir appartient aux 4 roues motrices. Peugeot, alors en difficulté, suite à son rachat de Chrysler Europe, décide de profiter du lancement de sa « petite » 205 pour relever le challenge et va développer celle qui va dominer le championnat du monde des rallyes, la 205 Turbo 16.

Le contexte.

Pour accompagner la sortie de celle qui deviendra la 205, Jean Boillot, le président de la marque, décide de s'appuyer sur la compétition pour en assurer la

promotion. Pour cela, il compte sur Jean Todt, patron de Peugeot Talbot Sport créé en 81, pour développer une version course de la 205 capable de répondre à la réglementation du Groupe B.

Si celle-ci est très permissive et ouvre beaucoup de possibilités, elle impose une contrainte de taille: l'homologation ne sera donnée que si une série de 200 exemplaires, servant de base à la voiture prévue en compétition, voit le jour en moins d'un an.



Motorisée par un 4 cylindres de 1775cc gavé par un turbo KKK, la 205 T16 est présentée à la presse en février 1983 au même moment que débute la commercialisation de la 205.

Le développement moteur est confié à JP Boudy et André De Cortanze s'occupe de la partie châssis et design. Si celui-ci fait ressembler de loin la T16 à la version « civile » de la 205, ce n'est qu'un leurre. En réalité, à l'exception de quelques pièces de la carrosserie, la T16 est une voiture totalement nouvelle et n'a rien à voir avec celle de série. Le moteur est monté transversalement en position centrale arrière. La voiture est construite autour d'une cellule monocoque sur laquelle on vient fixer une carrosserie en acier. Niveau transmission, elle bénéficie d'une boîte 5 et, 4 roues motrices obligent, est équipée d'un pont autobloquant à répartition fixe et de 2 différentiels à glissement limités. Les voitures réservées aux clients verront leur puissance limitée à 200CV.

C'est en mars 1984 qu'elles sont prêtes tout comme les 20 exemplaires destinés à la compétition. La carrosserie, de ceux-ci est en composite pour gagner quelques kilos et le moteur délivre près de 350cv. Prêtes en cours de saison, il a été décidé que le programme des nouvelles venues en Championnat du Monde des rallyes se limiterait à 5 apparitions : Tour de Corse, Acropole, 1000 Lacs, San Remo et RAC.

Même si la confiance est là, c'est avec une certaine angoisse que l'équipe PTS se retrouve le 3 mai 1984 au départ du Tour de Corse.



Des premières sorties encourageantes mais frustrantes.

Les deux pilotes choisis pour ce baptême sont Ari Vatanen, champion du monde 1981 et JP Nicolas qui a beaucoup travaillé sur le cahier des charges de la voiture et sur son développement en accumulant les kilomètres à son volant

En tête à la fin de la première journée, Vatanen est victime d'une crevaison qui lui fait perdre plusieurs minutes dans l'ES16. Mais, le finlandais ne se démonte pas et signe quelques exploits qui lui permettent de conserver sa première place à Calvi, terme de la seconde étape.

Malheureusement, la belle aventure pour le grand blond et sa 205T16 va se terminer dans l'ES20 où il est victime d'une violente sortie de route, heureusement sans gravité pour lui et son copilote.



Accident de Vatanen ES20

Nicolas, un peu en deçà de son coéquipier lors des premières spéciales prend alors le relais et finit le rallye en boulet de canon en gagnant deux spéciales au passage pour finir 4^{ème} au général permettant ainsi à Peugeot de marquer ses premiers points au championnat.

Cette première sortie est plus qu'encourageante. Il y a certes quelques points à rectifier, notamment une direction un peu trop souple, mais globalement, la voiture est bien née et aucune grosse faiblesse n'est venue perturber le bon fonctionnement des deux voitures présentes en Corse. Le rendez-vous est pris pour le rallye de l'Acropole où les deux lionnes vont découvrir un nouveau terrain sur lequel l'avantage des 4 roues motrices laisse espérer une belle performance.

L'Acropole se déroule en Grèce du 28 au 31 mai.

Après un début d'étape prudent, Vatanen augmente le ton et termine la première journée avec seulement 2 secondes de retard sur le leader Walter Röhrl. De plus en plus rapide, il prend le commandement de la course à l'issue de la 18^{ème} spéciale.



Malheureusement, un problème de courroies de pompe à huile et ensuite de distribution l'oblige à abandonner au milieu de la 32^{ème} ES.

Pour Nicolas, ce sont des problèmes de freins qui vont l'empêcher de voir la ligne d'arrivée, un étrier arrière explose suite à la projection de pierres ce qui oblige le français à quitter prématurément le rallye dans l'ES 35.

Comme en Corse, les deux voitures sont performantes, Vatanen a remporté 11 spéciales, mais il reste à fiabiliser encore la T16 pour espérer une première victoire.

La prochaine étape pour Peugeot se déroule en Finlande du 24 au 26 août.

Le rallye des 1000 Lacs est certainement un des rallyes les plus spectaculaires de la saison avec ses fameuses spéciales en forêt et ses sauts spectaculaires. Peugeot semble bien armé pour l'emporter. La voiture a été fiabilisée depuis la Grèce et Vatanen est un atout important pour la marque sochalienne puisqu'il a déjà une victoire à son actif sur ses terres.



Dès le départ, la course prend la forme d'un duel entre le pilote de la Peugeot et Marku Alen sur sa Lancia 037. En tête dès la 13^{ème} ES, Vatanen remporte 31 des 51 spéciales et termine le rallye avec 2 minutes d'avance sur Alen, Toivonen sur l'autre Lancia complétant le podium.

30 septembre au 5 octobre rallye de San Remo.

En réalité, rien ne va entraver la marche en avant de la 205 de Vatanen. Après avoir fait quasi jeu égal durant les premières spéciales sur asphalt, le finlandais se porte en tête dès la 9^{ème} ES pour ne plus lâcher le commandement.



Angleterre du 24 au 29 novembre.

Le RAC est toujours une épreuve difficile où il faut faire face à des conditions climatiques pas souvent favorables, la pluie pouvant se mélanger au vent et au froid dès le départ de Chester.

Audi se présente en favori fort des trois victoires acquises lors des éditions précédentes.

Comme en Finlande, une seule Peugeot est alignée face à trois Audi Quattro pilotées par Mikkola, Mouton et le local Wilson.

Dès la première étape, Vatanen se porte en tête du Rallye. Malgré tous ses efforts, Mikkola ne peut rien faire contre la T16 qui aligne les temps scratch.

Au terme de l'ES 39, la Peugeot possède plus de 4 minutes d'avance sur l'Audi. Tout va être remis en question dans la spéciale 40 où Ari est victime d'une terrible sortie de route qui endommage sérieusement sa voiture. Heureusement, pas de casse mécanique, mais 5 minutes de perdues dans l'affaire ce qui permet à Mikkola de passer en tête pour la première fois depuis le départ.

Vatanen repart de plus belle et 2 spéciales plus loin, il repasse devant l'Audi, elle aussi en prise avec quelques soucis de pression du turbo et fuite d'huile au différentiel. Sans doute pour conserver un peu de suspense alors qu'il ne reste que 6 spéciales, la T16 est victime d'une rupture d'un arbre de transmission. Par précaution et en un temps record le duo De Cortanze/Vaucard font changer le différentiel et l'arbre. Mikkola en profite pour reprendre le lead de la course alors qu'il ne reste que 6 spéciales à parcourir. Ce sera suffisant à Vatanen pour combler son retard et terminer à la première place de ce RAC placé sous le signe des rebondissements.

La 205 Turbo 16 et son pilote fétiche gagnent là sa troisième victoire ce qui permet à Peugeot de terminer 3ème au classement général des constructeurs derrière Audi et Lancia et à Vatanen de prendre la 4^{ème} place au championnat pilotes.

- Pour la première fois dans l'histoire de la catégorie reine, la Moto GP, la France à un champion du monde



Fabio Quartararo 22 ans

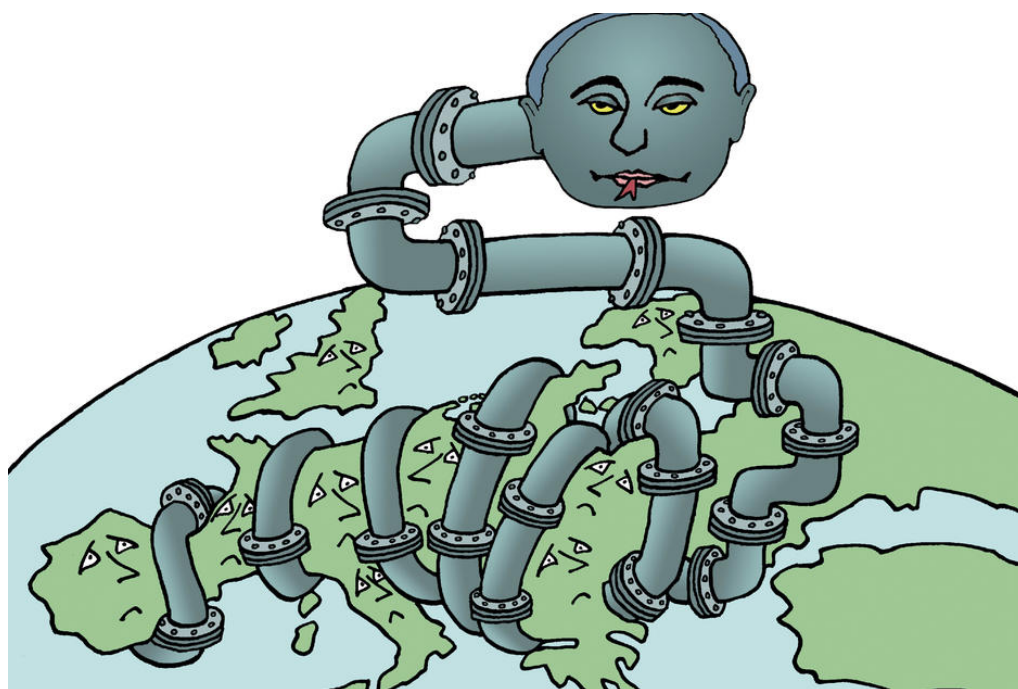
- Quand Lyon aimait encore l'automobile

C'était avant les ZFE, la voiture électrique, et les....écolos



Élégante place Bellecour

- Humour (noir)



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

« Ecoute, petit ! Pour faire son chemin faut de l'honnêteté et de l'habileté. L'honnêteté, c'est de tenir ses engagements. L'habileté, c'est de jamais en prendre. »