

HISTORIC RHÔNE AUTO



• Le mot du Président.

Chers amies et amis

Les réunions mensuelles ont repris, timidement en septembre, c'est un grand plaisir de constater qu'à celle octobre l'assistance était nombreuse, nous étions 34.

Après deux années sans beaucoup activités, nous avons terminé le mois d'octobre par la sortie de "décrassage" à Charlieu qui était prévue au mois de mars....!!

Le départ de Marcy se fait sous le brouillard, mais qui se lève rapidement pour laisser la place à un beau soleil et une température printanière qui nous accompagneront pour la suite de la journée.

Premier arrêt à Oingt pour une pose café et viennoiseries, où nous retrouvons l'ensemble des 13 équipages. Un très beau parcours a été préparé par Claudette et Robert Philippe. Comme toujours cette sortie s'est faite dans une ambiance très sympathique.

Nos amis Wally et Raymond Bonnard sont maintenant nos doyens du club. Leur optimisme fait plaisir à voir.

Au mois de novembre Epoqu'Auto rouvre ses portes, après deux éditions annulées. Comme les années précédente nous aurons notre stand où seront exposées deux voitures, la 2 CV de Claude Voirin et la Simca Plein Ciel de Denis Panse.

J'espère que nous nous retrouverons nombreux pour partager de bons moments de convivialité.

Il sera ensuite temps de préparer la saison 2022 par un Conseil d'Administration prévu après le salon, conseil qui se réunira le 8 novembre juste avant notre réunion mensuelle.

Bonne lecture.

- **Sortie d'automne à Charlieu, dimanche 17 octobre**

C'est un matin frisquet et brumeux et les participants ne s'attardent pas sur le parking des Varennes du Parc de Lacroix-Laval pour prendre la route vers le village d'Oingt où une pause-petit déjeuner est prévue.



La durite du turbo de la Saab de notre ami Raymond Bonnard fait encore des siennes et il faudra de la persévérance aux mécaniciens pour museler avec du fil de fer cette durite baladeuse .

A Oingt le soleil est là et la journée s'annonce superbe, quasiment printanière. Café et viennoiseries préparés par Alexis et Serge sont les bienvenus pour les 31 participants.





On ne s'attarde cependant pas dans ce beau village des Pierres Dorées car nous sommes attendus pour midi à Charlieu.

Le parcours a été préparé et le restaurant retenu par Claudette et Robert Philippe et, par de petites routes sur 70 kilomètres, le convoi rejoint sans encombre la place de la Bouverie de Charlieu où nous attendent Marie Hélène & Jean-Yves Fromion des amis de Maryse et Hervé Kalfon, habitants la région de Roanne, qui désirent s'inscrire à notre club et dont nous faisons connaissance.

Un excellent repas nous sera servi par le restaurant le Sornin, et rarement les presque trois heures passées à table dans l'ambiance toujours conviviale de nos repas auront passé si vite.



L'après midi est libre, certains en profitent pour visiter Charlieu, d'autres reprennent tranquillement la route du retour.

Belle journée et quel bonheur de se retrouver et de faire rouler nos autos !

- Un club les 3 A, un Salon Epoq'Auto

Fondée par plusieurs passionnés d'automobiles en 1956, Le Club des Amateurs d'Automobiles Anciennes (AAA) fut le point de départ de la sauvegarde des véhicules anciens. Elle a fait école en France et à l'étranger grâce à son originalité, puisqu'elle sera la première à organiser des expositions, sorties amicales, et rallyes en tous genres.

Un an après la fondation du club, en mars 1957, Henri Malartre organise avec le concours des A.A.A., une rétrospective de l'automobile et du cycle dans ses propres locaux. Ce fut un triomphe qui a surpris ses organisateurs. Devant un tel succès, le Maire de Lyon, Louis Pradel, demanda à Henri Malartre de prolonger cette exposition pendant la foire de Lyon, malgré la gêne que cela entraînait à l'activité commerciale de l'entreprise.

En 1979, le bureau du Club décide d'organiser un salon et une bourse d'échange (controversée par certains) appelée Musée Automobile de Pentecôte. Cette 1ère Bourse d'échange a lieu les 2-3 et 4 juin, avec 80 véhicules exposés et 32 stands de pièces détachées. Ainsi commença la grande aventure des expositions ventes que nous avons appelées par la suite: « EPOQU'AUTO ».



Après l'annulation de l'édition 2020 la 42ème édition d'Epoqu'Auto, les 5,6 et 7 novembre 2021, à Lyon Eurexpo, s'annonce comme l'un des événements phares du deuxième semestre.

Cette édition du renouveau mettra en valeur trois plateaux vedettes : Simca, avec l'appui du club Simca France, Bentley et des cyclescars . Le tout sur 70 000 m² de surface d'exposition, regroupant l'ensemble des partenaires traditionnels du salon (800 exposants, marchands, artistes, clubs de marque, animations...etc .

La traditionnelle vente aux enchères se tiendra le dimanche 7 novembre à partir de 14h et sera comme toujours animée par Jean-Pierre Osenat, commissaire-priseur.

Simca qui pendant près de 50 ans, fut incontestablement le plus italien des constructeurs automobiles français. Née fin 1934 sous le nom de **Simca-Fiat**, l'entreprise basée à Nanterre abandonne son patronyme transalpin pour le seul nom de **Simca** en 1938. Une marque dont le parcours chaotique prend fin en 1980, après être passée des mains de Fiat à celles de **Chrysler** entre 1963 et 1978, puis de **Peugeot**, qui baptise les derniers modèles du nom de **Talbot**. Sur une surface de 750 m², dans le Hall 5, seront notamment exposés les modèles suivants : **Chambord Cabriolet Présidentiel 4PR75, Coupé Oiseau Bleu, Simca 9 Sport Coupé Figoni, 1000 Rallye 1, Talbot Samba Rallye, Bagheera, Simca 8 Sport Cabriolet, Simca-Fiat 6CV, Simca 6, Vedette Régence, Ariane...**



Deux ans après avoir fêté son centième anniversaire, **Bentley** prendra ses quartiers à **Epoqu'Auto** pour une rétrospective majeure. La marque anglaise née au nord de Londres qui occupera le plateau prestige du salon. Sur environ 500 m² de surface d'exposition, une vingtaine de modèles seront réunis parmi lesquels: **Bentley 3 litres Sport, Bentley 3,5 Derby Carrosserie Salmon&Sons, Bentley Type R, Bentley Continental Park Ward, Bentley Speed 8... Sport**



Deux ou trois modèles de Tricyclecars seront installés et mis en valeur sur un virage relevé rappelant la configuration des circuits automobiles. Ces véhicules atypiques, apparus en Angleterre à l'initiative du constructeur britannique Morgan, ont connu leur heure de gloire entre 1909 et 1940. Avec pour dénominateurs communs 3 roues, un poids inférieur à 350 kilos et une cylindrée inférieure à 1100 cm³, ces véhicules ont progressivement inspirés de nombreux constructeurs : **Morgan, Darmont, Sandford D'Yrsan, BSA, Villard...**



- La femme et l'automobile, une mythologie du 20^e siècle

de François Lacroux 2^{ème} Partie

L'image de la femme a très vite été utilisée par les constructeurs pour attirer la clientèle masculine. Les charmes de la femme sont montrés pour mettre en valeur le charme de l'automobile et attirer les hommes, mais aussi, dans la publicité, l'automobile flatte l'ego du mâle et l'aide à attirer les femmes..



Les choses n'ont pas vraiment changé au cours des années, comme en témoignent ces images plus récentes. Les publicités sont seulement devenues plus suggestives.



Les représentations imaginées par les publicitaires sont faites pour attirer les hommes, mais pas uniquement. Cette publicité pour la Mini suggère que cette voiture est faite pour les femmes, mais en même temps la jeune femme représentée appuyée au capot de la voiture semble vouloir attirer les hommes.



La publicité pour la NSU TT montre une femme vêtue de cuir. Elle est audacieuse, apte à conduire cette petite sportive et en même temps le cuir est aussi un symbole érotique.

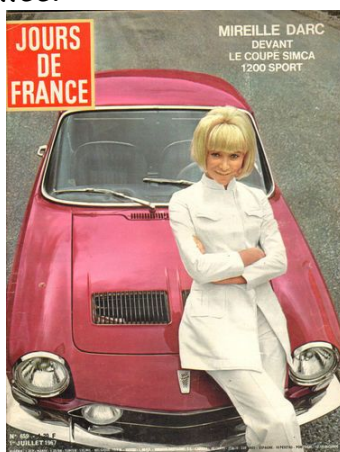


Cette publicité pour un cabriolet Mercedes 280SL devient plus érotique. La femme allongée sur le couvercle de coffre « fait de l'œil » au male pour l'attirer vers elle et la voiture. Elle semble dire: «avec une telle voiture, je m'offrirai à toi pour partir avec toi dans cette superbe auto !» Elle l'attendrait à la porte du garage s'il le fallait !



Les images peuvent même devenir encore plus érotiques dans certaines publicités, comme dans cette publicité pour la Simca 1200S. La jeune femme pose sur le capot de la voiture avec une combinaison assortie à la voiture, largement ouverte.

Mais les publicitaires utilisent aussi d'autres images, comme celles d'actrices, pour vanter les qualités de leur production, comme sur une couverture du journal « Jour de France », sur laquelle Mireille Darc est montrée devant une Simca 1200S, dans une tenue tenue beaucoup plus habillée.



Les pneus Pirelli ont fait édité un certain nombre d'affiches et de calendriers publicitaires plutôt érotiques,



mais ont aussi fait réaliser des vidéos avec la championne de course à pied Marie-Jo Perec ou avec Sharon Stone.

Ce mythe de l'automobile-femme, du charme féminin et de la puissance de l'homme est renversé par Guy Johnson (né en 1927) dans une œuvre intitulée « Flemish Landscape », où est représentée une Auburn Speedster 852, conduite par la Joconde, et avec une femme bodybuidée appuyée sur le capot. La femme devient aussi symbole de puissance.



Si ces images font un parallèle entre la femme et l'automobile pour l'attrait qu'elles exercent sur les hommes, là ne s'arrête pas l'histoire de la femme, ou plutôt des femmes, et de l'automobile.

Très tôt les femmes vont s'approprier l'automobile, ce qui est encore une histoire à conter.

- **CITROËN type H un véhicule mythique**

Dévoilé en octobre 1947 au Salon de Paris, le fourgon Citroën Type H a été conçu dans le plus grand secret sous l'Occupation.

Avant même que la guerre n'éclate, Citroën songeait au remplacement du TUB, sa première tentative dans le marché des utilitaires. Le véhicule venait d'être commercialisé en juin 1939 mais il avait un défaut: s'il n'était pas chargé à l'arrière, il penchait vers l'avant. Sa diffusion limitée par la guerre ne dépassera pas les 1748 unités.



le TUB 1939

Les études de son successeur avaient été lancées en cachette des nazis pendant l'occupation à Niort et à Ruffec. Partis d'une feuille blanche, les ingénieurs vont concevoir seulement deux prototypes sans passer par les maquettes réduites. Une fois la guerre finie, le H sera terminé très rapidement.

Etudié pour être simple, pratique, solide et doté d'une bonne ergonomie, le Type H doit être le véhicule utilitaire qui participera activement à la reconstruction de la France. A la demande du patron du quai de Javel, Pierre Boulanger, l'utilitaire devait : « faire simple et pas cher pour un poids à vide et un prix minimums ». Du panier à salade à la bétailière en passant par le commerce ambulancier, le Citroën Type H a conquis, pendant trente-quatre années, tous les corps de métiers. Chez Citroën on disait: « à chacun son H », toujours le même et toujours si différent.



Citroën type H

Même sur le nom de la camionnette, Citroën reste logique, comme elle arrivait huitième d'une série d'études, on l'appela « H », la huitième lettre de l'alphabet, sans chercher plus loin.

Sa conception fut confiée à Pierre Franchiset, déjà auteur du projet du TUB et l'inventeur du pliage des tôles pour obtenir une charnière de type « Yoder », que l'on retrouve également sur la 2 CV ou la Traction Avant. Ce procédé économique constitue l'ossature du fourgon Citroën

D'une longueur de 4.26 m et d'une largeur de 1.99 m, le Type H présente un volume utile de 7,3 m³. Il peut charger 1200 kg de marchandises avec un seuil de chargement bas (à 35 cm du sol), un plancher à fond plat et une hauteur intérieure permettant de se tenir debout. La porte latérale coulissante, peu fréquente à l'époque, est de série dès le début. L'ouverture des portières inversées rend possible les descentes rapides lors des livraisons et les petits pare-chocs arrière en tubes soudés permettent de faire tenir un plan incliné qui peut être appuyé dessus.

Le Type H est monocoque contrairement au TUB et de son principal concurrent national le Renault 1000 kg qui ont tous deux un châssis séparé. L'ensemble moteur-boîte de vitesses est placé en porte-à-faux avant faisant du Type H une traction avant. La camionnette a pu être conçue rapidement et en réduisant les coûts en empruntant un maximum d'éléments mécaniques aux autres véhicules de la marque: moteur et boîte de vitesses de la Traction Avant, essieu avant avec voie élargie de la 15-Six, volant, compteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs, essuie-glaces de la 2CV, etc.

La couleur de la carrosserie est du même stock de peinture gris métal que la 2CV. Le pare-brise est en deux moitiés pour éviter de le remplacer en totalité s'il s'avérait fendu. Cependant, il passera en un seul élément que beaucoup plus tard, en février 1964, lorsque les comptables s'apercevront que le montage est moins cher.

Le premier Type H, commercialisé à partir de juin 1948, possède une charge utile de 1200 kg et utilise le moteur 4-cylindres essence des Traction Avant 11 de 1911 cm³ et 34 ch. La première motorisation diesel apparaît en janvier 1961 avec le Perkins 1621 cm³ de 43 ch. Il sera remplacé par le diesel Indenor de 1816 cm³ de 50 ch en septembre 1964. Les blocs essence évoluent également avec en juillet 1963 un 1628 cm³ de 45 ch. En 1966, retour du 1911 cm³ avec 48 ch puis 56 ch en septembre 1968 parallèlement avec le diesel Indenor 1946 cm³ de 57.5 ch.

Incontournable véhicule utilitaire du paysage français des Trente Glorieuses, le Type H, pratique, robuste, rustique et bénéficiant d'une bonne tenue de route, a connu un long succès malgré la consommation élevée de son moteur à essence et sa vitesse modeste. Pendant sa longue carrière, Citroën ne s'en est pas beaucoup occupé, son aspect esthétique est resté pratiquement figé, un minimum de publicité, quelques mises à jour par-ci par-là.

Il a été utilisé par les PTT, l'Armée, les hôpitaux, les administrations, la police (surnommé le panier à salades).



Le Panier à salades célèbre pendant le joli mois de mai 1968

Il a reçu aussi des équipements spécifiques pour véhicules de secours d'urgence et pour véhicules de réanimation et de chirurgie avec suspension hydropneumatique à l'arrière. D'ailleurs, cette dernière a fait ses premiers essais sur ce modèle pour une mise au point accélérée en vue d'un nouveau modèle révolutionnaire que préparait la marque: la DS.

Le clap de fin tombe le 14 décembre 1981 à Aulnay après une fabrication s'élevant à 473289 exemplaires. Les modèles d'utilitaires suivants ne connaîtront pas le même succès.



- **Enquête FFVE**



Le journal Le Figaro du 5 octobre a consacré une page et demi du quotidien à un article sur les collectionneurs de vieilles mécaniques. Il se fonde sur une enquête de la FFVE réalisée lors du second confinement de 2020. On y relève que nous sommes 400000 collectionneurs (notre nombre a presque doublé en 10 ans) et que le nombre de véhicules de collection atteint maintenant 1 million d'unités, le parc étant âgé en moyenne de 53 ans. Un véhicule de collection moyen parcourt par an 1071 km et le chiffre d'affaires annuel généré par le secteur est 4 de milliards d'euros. Citroën arrive largement en tête des marques préférées des amateurs (20%), suivi de Renault (10%), Peugeot (8%), suivent Porsche, Mercedes et Triumph créditées de 4% chacune.

- **Humour**



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

« Entre les bêtes et les gens, y a bien souvent que le baptême que fait la différence »

« Après la cinquantaine soigne plus ta cave que les canantes »

Rédaction & Réalisation
Yves Morin – Serge Rey