

HISTORIC RHÔNE AUTO



• Le mot du Président.

Chers amies et amis

Déjà l'édition No5 de notre bulletin d'information.

Une nouvelle rassurante, depuis le début de l'année la plupart d'entre nous ont échappé au virus et restent en bonne santé. Il est important que nous gardions le contact malgré toutes les restrictions sanitaires que l'on nous impose.

Cela fait pratiquement un an que le club est en sommeil, pour combien de temps encore? Espérons que très prochainement nous pourrons, comme dit le diction, « *en avril ne te découvre pas d'un fil mais en mai fait ce qu'il te plait* »

Vous trouverez comme sur les bulletins précédents un article sur l'histoire de l'automobile Lyonnaise, ainsi que des sujets qui se rattachent à l'histoire de l'automobile et l'Art.

Jean-Pierre Forge est doublement à l'honneur dans ce bulletin. Un article sur son coupé BMW, et son initiative pour la création d'un album photos de notre Club d'une quarantaine de pages où sont réunies 300 photos environ qui retracent pratiquement 10 ans de sorties, le trombinoscope et les autos de chacun. Vous trouverez en fin de bulletin quelques exemples de pages de cet album. Pour celles et ceux qui seraient intéressés vous pouvez le commander, faites le nous savoir par retour très rapidement.

Pour continuer à alimenter ce petit bulletin nous comptons toujours sur votre aide et des idées de sujet. Merci à Nathalie pour sa contribution à ce numéro (concours de la photo ancienne).

Un dernier mot, n'oubliez pas de vous réinscrire pour celles et ceux que ne l'auraient pas déjà fait. Envoyez votre chèque à l'adresse club.

Bonne lecture.

- **Un membre de HRA est à l'honneur dans l'édition du mois de février/mars 2021 de BAVARIA, le magazine des amateurs de BMW.**

Notre ami Jean-Pierre Forge est un amateur de BMW, c'est à 18 ans qu'il a eu le coup de foudre pour ces autos. A cet âge, au côté de son père, à qui on prêtait un coupé BMW 2000 CS rouge de 1969 pour rentrer déjeuner, il en profitait pour monter dans ce véhicule qui le fascinait. Jean-Pierre dit pouvoir identifier entre mille l'odeur de cet habitacle.

Plus tard, après une Peugeot 104S, marié et père de deux enfants, il s'offre une BMW 316 verte (déjà une couleur prémonitoire). L'arrivée d'un troisième enfant l'oblige à s'en séparer pour un Renault Espace.

Les années passant, en 2002, il réalise son rêve par l'acquisition d'un coupé 3.0 CS bordeaux. Malheureusement très occupé par ses activités professionnelles, il ne s'en servait peu il s'en sépare au bout de huit ans, au grand désespoir de ses garçons.

En 2011 un passionné à Montauban se sépare de son coupé 2800 CS en état moyen mais qui correspond à son budget. L'affaire est conclue et la voiture se retrouve à Marcy. La restauration commence, d'abord par la sellerie, la mécanique est confiée régulièrement au garage Massot, où il faisait déjà entretenir depuis 2002 son coupé 3.0 CS bordeaux. Une restauration complète de la carrosserie et peinture sera le cadeau d'anniversaire des 50 ans du coupé 2800 CS.



Quelques caractéristiques du coupé 2800CS

Sortie en 1968

Moteur : 6 cylindres en ligne en position longitudinale

Cylindrée : 2788 cm³ (86x80mm).

Puissance : 170ch DIN à 6000tr/min

Couple: 233Nm à 3700 tr/min

Rapport volumétrique 9:1

1 arbre à cames en tête

2 carburateurs Zenith 35/40

Transmission aux roues arrières, boîtes 4 vitesses

4 freins à disques

Pneus : 195/70HR14

Dimensions : Longueur 4,66m, largeur 1,67m, hauteur 1,37m, poids 1355kg

Performances : Vmax 206 km/h, 0 à 100km/h 10 sec.



Intérieur, le cuir et le bois, la classe...



Au total un investissement de l'ordre de 30 000€ aura été nécessaire pour mener à bien cette remarquable restauration, cependant d'autres travaux importants étaient encore nécessaires. Jean-Pierre souhaitant participer plus activement aux sorties du club et transmettre dans le futur un véhicule fiable à ses enfants a récemment vendu ce magnifique coupé. Une autre BMW est venue le remplacer, une 320 E21 de 1979.



- **7 Avril 1968: JIM CLARK, Décès d'un champion, naissance d'un Dieu**



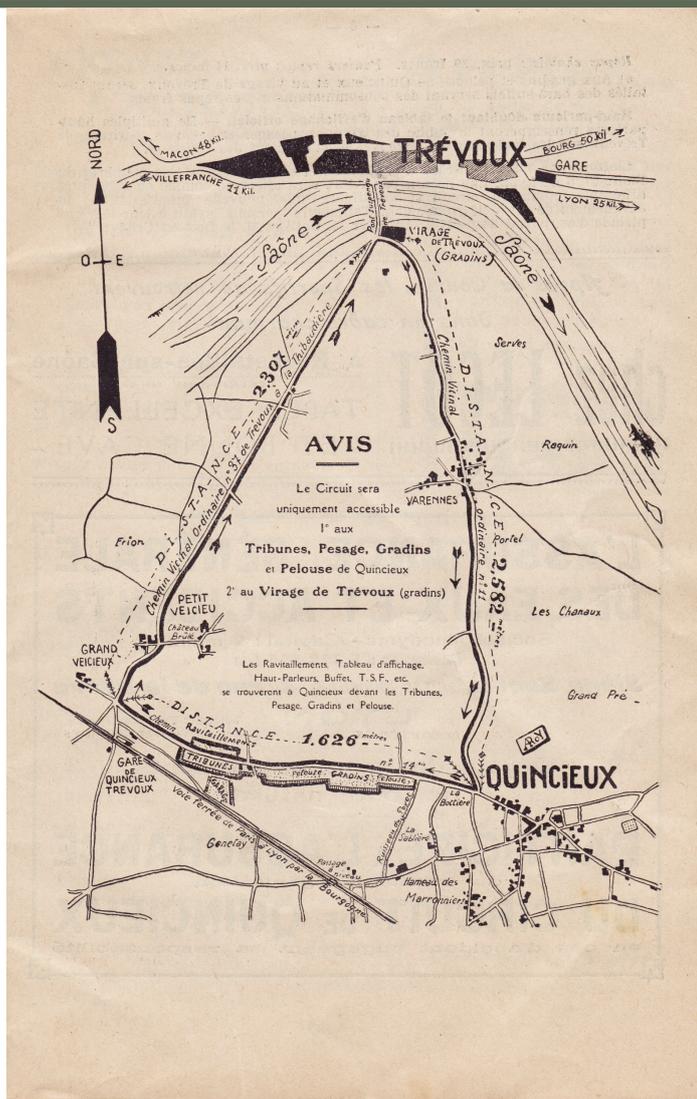
Le 7 Avril 1968 se réunissaient près de 60.000 spectateurs sur le tracé du très rapide Hockenheimring, en Allemagne de l'Ouest. Plusieurs courses s'y déroulèrent, mais c'est en particulier le Deutschland Trophäe, première manche du très relevé championnat européen de Formule 2, qui constituait la principale attraction. Ce jour-là, le fermier écossais, deux fois champion du monde de F1, le plus rapide du monde s'enfonça une dernière fois dans la sombre forêt d'Hockenheim - transfigurée pour l'occasion en décor d'un théâtre accueillant une tragédie.

- **Histoire Automobile Lyonnaise**
Les Grands Prix de Lyon de 1929 et 1930 sur le circuit de Quincieux.

Après les Grand Prix de l'ACF de 1914 et 1924 organisés sur le circuit des Sept Chemins, l'Automobile Club du Rhône va organiser en 1929 et 1930 deux Grands Prix sur le circuit de Quincieux (le Motorcycle Club de Lyon participant à celui de 1930).



Ce ne sont pas des Grands Prix de l'Automobile Club de France, donc moins prestigieux, mais ils vont attirer de nombreux concurrents internationaux et le public lyonnais suivra, se déplaçant en trains et en autobus pour suivre les compétitions. Le Parcours du Grand Prix du 15 juin 1930 prévoit une course 300 km (46 tours du circuit) et ce sont les Bugatti qui forment l'essentiel du plateau (13 sur 20 véhicules).



Le circuit

On voit ci-après une photographie du départ de la course de 1929, la Bugatti n° 25 est celle du pilote allemand Hans Simons qui gagnera l'épreuve.



• L'Automobile et l'Art Cars

Hervé Poulain et la folle épopée des Art Cars aux 24 Heures du Mans

Les Arts Cars nous replongent de plain-pied dans le monde des années 1970. Les chœurs de la morosité chantent à pleins poumons. Le choc pétrolier de 1973 culpabilise les automobilistes, qui découvrent, parfois avec effroi, qu'ils vont devoir apprendre à rouler autrement. On annonce le déclin du mythe automobile. L'ivresse de la vitesse n'a plus bonne presse. Les pouvoirs publics imposent des limitations et les premiers radars poussent comme des champignons au bord des routes.

Dans ce contexte éminemment autophobe, en 1975, à bientôt 34 ans, le commissaire-priseur Hervé Poulain passerait presque pour un être totalement transgressif. Voire un provocateur. Exaspéré par les mouvements d'humeur d'une société déboussolée, le fringant jeune homme ne peut se résoudre à voir l'automobile, qu'il considère comme l'invention du siècle, vouée aux gémonies. Il aspire à concilier son métier et sa passion: l'art et l'industrie. Déjà auteur du livre *L'Art et l'automobile*, ce gentleman-driver à ses heures rêve désormais de participer à l'une des épreuves reines du sport automobile: les 24 Heures du Mans.

Pour gagner son ticket d'entrée dans une écurie professionnelle, Hervé Poulain a l'idée de faire peindre la carrosserie d'un bolide par un artiste de renommée internationale. Reste à trouver un constructeur suffisamment ouvert d'esprit pour souscrire à cette singulière démarche. Sollicité, Renault ne donne pas suite.

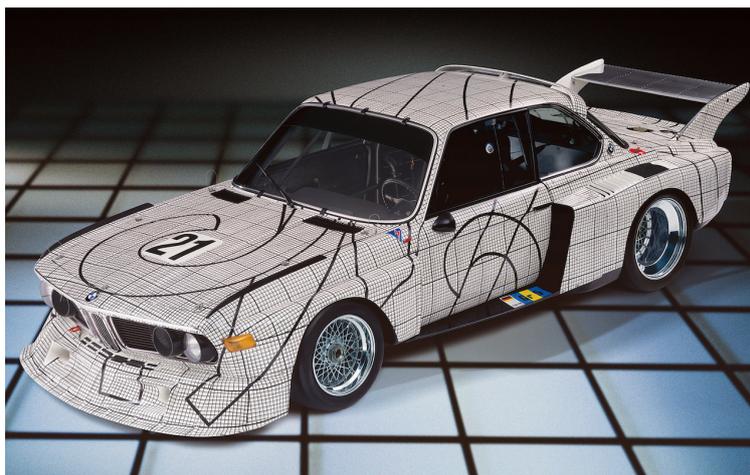
Le choix du peintre et sculpteur Alexander Calder s'avère un atout. L'Américain jouit d'une excellente réputation auprès de la maison munichoise BMW. C'est ainsi que débute l'épopée des Arts Cars. «L'usine fournissait la maintenance, la logistique, la voiture et, après la course, garantissait son inaliénabilité. Le choix de l'artiste m'incombait et j'engageais la voiture sous mon nom et ma responsabilité», confirme Hervé Poulain.



1975 La BMW 3.0 CSL par Calder.

La Calder a gagné sa place en cinquième ligne. Il faut dire que, pour assister «le rookie» Hervé, on trouve deux pointures: Sam Posey, l'un des pilotes officiels de BMW dans le championnat américain IMSA, et Jean Guichet, vainqueur de l'édition 1964 des 24 Heures du Mans. La démonstration tourne court, mais l'écho planétaire que cet engagement a suscité encourage BMW à renouveler l'expérience.

Pour 1976, il est admis que Frank Stella pose sa signature. BMW se prend au jeu et aligne un véritable monstre: le coupé 3.0 CSL gavé par deux turbocompresseurs débite 750 chevaux.



1977 La BMW 3.0 CSL décorée par Frank Stella.

Le gentleman driver va-t-il dompter cette bête sur laquelle Stella a intellectualisé la science des ingénieurs, la beauté mécanomorphe en habillant la carrosserie d'un décor de papier millimétré? Pas plus aux essais qu'en course, la capricieuse bête ne lui en laissa le loisir. Avant même la fin de la deuxième heure, la prestation s'achève. Ses proches sont soulagés. Hervé Poulain erre comme un zombie depuis la perte accidentelle de son fils un mois auparavant.

Changement de décor l'année suivante. BMW tourne la page et introduit sa Série 3 Silhouette. Comme ses prédécesseurs, Lichtenstein dispose d'une liberté d'expression totale.



La BMW 320 peinte par Roy Lichtenstein en 1977 pour les 24 Heures du Mans d'Hervé Poulain.

L'histoire sourit enfin. Le marteau du volant prend le départ. Il découvre que l'épreuve sarthoise n'a rien d'une promenade de santé. La pluie transforme l'asphalte en

patinoire. Rester en piste tient de l'exploit. L'exercice, à deux pilotes, lui inspire une métaphore: «La performance physique revient à honorer une dame pendant deux heures, toutes les deux heures!» La BMW 320 franchit la ligne d'arrivée à la neuvième place, empochant au passage la victoire de classe et la seconde place de la catégorie Imsa. Poulain peut enfin goûter au bonheur de la foule en liesse.

Année 1978: c'est au tour d'Andy Warhol, devenu célèbre pour ses sérigraphies de boîtes de soupe Campbell puis de portraits de célébrités, d'apposer sa signature.



La BMW M1 imaginée par Andy Warhol

Les formes de la M1, le nouveau coupé sportif que la firme allemande a décidé d'engager, inspirent le New-Yorkais. L'artiste s'exécute et investit le studio. Durant plusieurs jours, il badigeonne la M1 à main levée avec des pinceaux. Le résultat est sensationnel avec ses flaques de couleurs dégoulinantes annonçant le Bad Painting.

Au Mans, Poulain n'en mène pas large. Il n'a pas roulé depuis un an. «Vous aurez 24 heures pour vous la mettre en main», lui assure Neerpasch. Une fois de plus, la pluie brouille les cartes, mais la M1 no 76 tient bon malgré le changement de l'embrayage et la perte d'un cylindre. À l'heure de la messe dominicale, Poulain doit prendre son relais. La prudence incite l'équipe à maintenir à sa place Manfred Winkelhock en piste. Son orgueil blessé, le gentleman-driver quitte les stands sur la pointe des pieds. Alors qu'il arrive à son domicile parisien, la radio lui apprend que la M1 s'est classée sixième au scratch et deuxième de sa catégorie. Au Mans, l'équipe le cherche en vain pour fêter dignement le résultat...

Hervé ne courra plus jamais les 24 Heures au volant d'une BMW. La firme munichoise a décidé de relever le challenge de la Formule 1.

En 1994, le principe des Arts Cars reprend du service. Il s'invite dans le baquet de la Venturi 600 LM engagée par Jean-Luc Maury-Larivière en échange d'une décoration d'Arman. Cette fois-ci, la figure est imposée et le sculpteur doit faire référence aux tuiles de toit, le métier du propriétaire du véhicule. L'inventeur des accumulations donne naissance à la «Reptuile».



1994 la Venturi 600 LM Reptuile de Jean-Luc Larivière

En 1998, Wolinski signe la dernière Art Car du Mans de Poulain. La passion est plus dévorante que tout. Pour la première fois, il s'adresse à un dessinateur. Désigné d'office, son ami Georges Wolinski peint des femmes nues sur la Porsche 911 GT2. La bête ne passe pas inaperçue.



1998 La Porsche 911 GT2 de Wolinski

Quand on lui demande quelle est son Art Car préférée, il a cette réponse pleine de bon sens: «C'est comme si je vous demandais quel est votre enfant préféré.» Même si l'idée ne vient pas de lui, il n'a pas désavoué la BMW M3 peinte par Jeff Koons pour Le Mans 2010.



2010 BMW M3 de Jeff Koons

- **L'automobile et la BD**

Après Jean Graton (voir le bulletin No2) et Hergé (bulletin No4) voici le créateur de Gaston Lagaffe, un autre belge André FRANQUIN



André Franquin, né le 3 janvier 1924 à Etterbeek (Belgique) et mort le 5 janvier 1997 à Saint-Laurent-du-Var, est un auteur belge francophone de bande dessinée, principalement connu pour les séries Spirou et Fantasio, Gaston, Modeste et Pompon et les Idées noires; il est aussi le créateur du Marsupilami, animal imaginaire.

Crée en 1957 Gaston Lagaffe est un célèbre garçon de bureau. Touche à tout à la fois génial et poète, comme tout les grands savants, mais aussi paresseux et indolent. C'est le copain que l'on rêve d'avoir tout en se méfiant des conséquences de ses actions et de ses inventions.

En 1964 Gaston achète un auto, une Fiat 509 (produite de 1925 à 1930 - qui entraîne ses 3,70 mètres avec un moteur de 22 chevaux) qui devient rapidement le terrain d'expérimentation de ses inventions.





Fiat 509

- **Concours de La Meilleure Image ou Photo publicitaire Auto ou Moto ancienne que vous connaissez?**

Proposition Nathalie Cayrac.



Le plein sans plomb 95 ou 98...?

- Quelques exemples de pages de l'album Photos HRA



Historic Rhône Auto ... UN GROUPE D'AMIS PASSIONNÉS DE BALADES EN VOITURES ANCIENNES



LONGUE VIE À HRA...PRÊTS POUR D'AUTRES BALADES

- Enfin, pour terminer, nous allons inaugurer une petite rubrique tirée de la Plaisante Sagesse Lyonnaise » Maximes et Réflexions Morales ».

N'oublions pas que Lyon a fondé sa puissante industrie automobile en s'appuyant sur celle de la soie et de la mécanique textile du 19° siècle: le parler des canuts lyonnais et de Guignol mérite bien que l'on ne l'oublie pas.

« Si tu montres trop ta femme et tes pécuniaux, te risque beaucoup qu'on te les emprunte. Et pour ce qui est de les ravoir, il y a des chances qu'elle te revienne plus vite qu'eux. »

Rédaction & Réalisation
Yves Morin - Serge Rey