

GAZOLINE

VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE



RENAULT JUVAQUATRE

Démontage de l'habitacle [3]

CITROËN TRACTION 11

Remontage de la boîte de vitesses [4]

RESTAURATION

Triumph TR3 [1]

FICHES PRATIQUES

Rénover une injection mécanique Bosch KA-Jetronic [5]



RENAULT 5 ALPINE

ESSAI

20 PAGES DE PETITES ANNONCES



CITROËN DS



ALPINE GTA



PANHARD 24 B/BT



SIMCA 1307/1308



PEUGEOT 604



ESSAIS

FIAT 131 S MIRAFIORI 1600



ROVER 3500 S V8



OM 469 S4

5 anniversaires tricolores EN 2025

www.gazoline.net

L 11559 - 332 S - F: 5,20 € - RD



VENDREDI 31 MARS 1978 : RETOUR AUX AMÉRIQUES

■ MÉCANICIEN DU MONDE : AUTO-MOBILIA [FRANCE] : L'ATELIER COOPÉRATIF MORBIHANNAIS ■ MINIATURES :

LES NOUVEAUTÉS DU MOIS

DÉCOUVREZ
NOS OFFRES
PIÈCES DÉTACHÉES À PRIX WEB



À découvrir
exclusivement
en ligne sur :
meharievation.com



PNEU 125/15
POUR 2CV ET DÉRIVÉES
74€ TTC



POMPE LAVE-GLACE AVEC BOCAL
POUR 2CV
26€ TTC



BALAI ESSUIE-GLACE POUR
MEHARI, DYANE, ACADIANE 280 mm
5€ TTC



CENTRALE CLIGNOTANTE 12V
POUR 2CV, MEHARI, DYANE, ACADIANE
10€ TTC



NEIMAN
POUR MEHARI ET 2CV
147€ TTC

ACHAT • VENTE • LOCATION • RÉNOVATION
RESTAURATION DE VOS 2CV & MÉHARI

49 rue de la Saugue, 45430 Chécy
02 38 84 69 85 • contact@meharievation.com

MEHARIEVASION.COM



PIÈCES DÉTACHÉES NEUVES
MÉHARI • 2CV • DYANE & DÉRIVÉS

Ouvert du lundi au vendredi
de 9h à 12h et de 14h à 18h

TYPE-H OFFICIAL PARTNER

MEHARI ÉVASION
PARTENAIRE OFFICIEL DE

TYPE H

PRÉSENTE EN EXCLUSIVITÉ LA

TYPE-AMI

À PARTIR DE

14 990€*

À DÉCOUVRIR DU 8 AU 9 MARS 2025
SUR NOTRE STAND
AU SALON CHAMPENOIS DU VÉHICULE DE COLLECTION



** Prix hors courtage, carte grise et transport.

VOLUME 30 - NUMÉRO 332
Espace Clichy, Immeuble Agena,
12 rue Mozart - 92587 Clichy Cedex
T. : 01 41 40 32 32
**Président du conseil
de surveillance**
Patrick Casasnovas
Présidente du directoire
Sophie Casasnovas
Directeur général
Frédéric de Watrigant

Pour joindre votre correspondant,
composez le 01 41 40 suivi du numéro
de poste qui suit son nom.

RÉDACTION
Rédacteur en chef
Stéphane Guitard (33 52)
Conseiller technique
Philippe Sauvat
Secrétaire de rédaction
Céline Mangin
Maquette
Bruno Chaffard
Ont collaboré à ce numéro :
Hugues Chausain, Rodolphe Goupil,
Stéphane Guillou, Jean-Louis Loubet,
François Roussel et
Marco Visani
Petites annonces
Cadrat1

27 rue Jacqueline Despeyroux,
33470 Le Teich / T. 06 64 39 04 31

PUBLICITÉ
Darius Média
7 rue Saint-Eloi, 49300 Cholet
Directeur de publicité
Morgan Ponteneau
morgan@dariusmedia.fr

PROMOTION-ABONNEMENTS
Directeur des abonnements :
Nicolas Guidarini (34 47)
Chef de produit abonnement
Carole Ridereau (33 48)
**Accueil clients abonnements et
vente par correspondance**
T. 03.44.62.43.73
email : abo.lariviere@ediis.fr
Correspondance : 45 avenue du
Général-Leclerc, 60643 Chantilly Cedex.

Tarifs d'abonnement
France : 1 an, 12 numéros + 1 hors-série
version papier + digital offert = 62 euros.
En prélevement = 5,16 euros par mois.
Autres pays et par avion, nous
consultez : T.(33) 03 44 62 43 73.

Distribution MLP
Ventes au numéro
(réservé aux dépositaires et
aux diffuseurs de presse) :
Directrice des ventes
Emmanuelle Gay (34 99)
Pour les diffuseurs belges
Tondeur Diffusion
9 av. Van Kalken, 1070 Bruxelles
T. 02.555 02 21 / press@tondeur.be

Editions Larivière
Gazoline est une publication des
Editions Larivière
S.A.S. au capital de 3 200 000 euros
Dépôt légal : à parution
Commission paritaire : 0426 K 86469
ISSN 1262-4357
CCP 115915-A PARIS
RCS Nanterre B 572 071 884
12 rue Mozart 92587 CLICHY CEDEX
T. : 01 41 40 32 32 - Fax : 01 41 40 32 50
Directeur de la publication
Patrick Casasnovas

Imprimerie
Roto France Impression SAS
25 rue de la Maison Rouge, 77185 Lognes.

Papier issu de forêts gérées durablement / Origine du papier : Allemagne /
Taux de fibres recyclées : 100 % /
Certification : PEFC / EU ECO LABEL /
Entrophisation : 0,004 kg/tonne

La rédaction n'est pas responsable de la perte ou de la
détérioration des textes ou photos qui lui sont adressés pour
appréciation. La reproduction, même partielle, de tout ou
partie du matériel publié dans le magazine est interdite.

Credits photos couverture et sommaire : Hugues
Chausain, Isola Press, Archives Gazoline, Constructeurs et
Wikimedia Commons.

LE TRI + FACILE **MAGAZINE** **BAC** **DE TRI**

Courrier des lecteurs.....6
Vive les mariés10

ACTUALITÉS
Vendredi 31 mars 1978 :
retour aux Amériques.....14
Événement : Gazoline fête
ses 30 ans16

TALON-POINTE
Renault 5 Alpine : Supercar
se dévergondé.....22

REDECouverte
Fiat 131 S Mirafiori 1600 :
les valeurs de la famille30
Rover 3500 S V8 : si ma
tante en avait..... 38

AVANT-GUERRE
OM 469 S4 : ultime
cocktail.....46

COUPS DE CŒUR
5 anniversaires tricolores
en 2025.....54

40 ans - Alpine GTA : le
calme ou la tempête56

50 ans - Peugeot 604 :
ambitions présidentielles 58

50 ans - Simca
1307/1308/1309 : brillant
feu de paille.....60

**60 ans - Panhard 24 B/
BT :** la "berline" à
deux portes.....62

p. 22



RENAULT 5 ALPINE

70 ans - Citroën DS : retour
vers le futur 64

MÉCANICIEN DU MONDE
Auto-Mobilia [France] :
l'atelier coopératif
morbihannais..... 66

RESTAURATION
Renault Juvaquatre
AHG 2 1951 [8] :
démontage de
l'habitacle [3]70

Moteur-boîte Citroën
Traction 11 [10] :
remontage de
la boîte de vitesses [4]80

Triumph TR3 [1] : pour
bricoler « avec ma fille ».....86

TECHNIQUE
Bonnes adresses, nouveautés
et refabrications 90

FICHE PRATIQUE
259. Rénover une injection

mécanique Bosch
KA-Jetronic [5].....95

AGENDA
A partir du 23 février100

PETITES
ANNONCES
Annonces classées106
Carnet d'adresses110

MINIATURES
Les nouveautés
du mois 126



5 anniversaires tricolores EN 2025



Suivez toute l'actu
de Gazoline sur

f YouTube Instagram Pinterest

GRANDE ACTION DE CADEAUX : VOUS ACHETEZ, NOUS OFFRONS

Limora.com/Une-grande-action-de-cade

à partir de 50 € d'achats :



Instrument de la pression de gonflage

chromée, 0 - 4 bar (0 - 60 psi), pas de plastique: boîtier solide en métal avec bouton de reset

343703 15,-



Lampe à DEL

Cette lampe de poche fonctionne sans pile ou autre source externe de courant, c'est une manivelle qui la fait fonctionner

257086 12,-



Limora Burette d'huile

avec pompe à levier, quantité de remplissage 250 ml

534996 10,-



Commutateur général de batterie

contre la décharge de la batterie et le risque d'incendie dû au courant de fuite, contre le vol et contre le risque de court-circuit lors des travaux d'entretien. Version avec fusible de dérivation.

318072



Filtre à carburant

chromé - pour tuyau de carburant

6 mm	315875	13,-
8 mm	315876	13,-

Lampe de contrôle

avec une pince crocodile et un câble de 75 cm de long. Boîtier en plastique avec lampe à incandescence pour tester la haute tension (allumage)

479866



Clé à douille

pouces	498994	12,-
métrique	498995	12,-

à partir de 100 € d'achats :



avec 12 motifs dans une boîte décorative en fer-blanc émaillé

504710 20,-



Protection d'aile

Protège la peinture lors de travaux dans le compartiment moteur, avec des poches à outils pratiques. 100x56 cm.

318071

28,-



Castrol Burette d'huile

avec pompe à levier
200 ml 526186
500 ml 528077



Alène de sellier

avec bobine de fil en polyester ciré de 160 m et 2 aiguilles

369532



Purgeur du circuit de freinage rapidement, en toute sécurité, sans auxiliaire
Raccorder le kit de purge à la pression d'air (par ex. roue de secours) et laisser le liquide de frein s'écouler par la conduite. Et voilà ! Sans bulles !

21558

29,-

à partir de 200 € d'achats :



Outil à brider

pour conduites de frein de 3/16 à 1/2". Jeu de 2 pièces avec une pince pour durites de frein et un écarteur

329808 29,-



Lumière solaire

Classic 1000 ml. Dimensions: 115 x 115 x 175 mm, poids: 620 g

553146 40,-



Limora Huile moteur

Elle répond aux exigences les plus élevées en matière de sécurité de fonctionnement, dispose d'une protection contre l'usure, d'un système anti-mousse et constitue également un bon choix en cas de sollicitations thermiques et mécaniques accrues.

SAE 20W-50

511114 43,-

SAE 15W/40

511115 35,-



Outil de rodage des soupapes

Le diable des soupapes se fixe sur chaque perceuse. Pour un rodage rapide et parfait des soupapes. Change le mouvement tournant en mouvement «aller et retour»

321353 46,-

Castrol Burettes d'huile

3 burettes:
1 litre, 1/2 litre, 1 litre

464726 38,-



Adaptateur clé dynamométrique 1/2"

Adaptateur numérique avec une plage de mesure de 40 à 200 Nm, avec entraînement 1/2".

490061

49,-

Malette d'outils à fileter

M3-M12 & 1/4"-1/2"

33 pièces, acier au carbone, filetage intérieur et extérieur, métrique M3 à M12 et les principaux filetages en pouces

289954 49,-



Parapluie „Doubrelle“

rectangulaire, pour la protection contre la pluie, le soleil et la poussière de votre Roadster. Grande portée 148 x 90 cm, longueur env. 78 cm. gris foncé

455741 38,-

Union-Jack

532851 54,-

à partir de 500 € d'achats :



Trousse à outils pliante
en cuir marron. 14
compartiments à largeur
variée, 3 petites poches
fermables par bouton
pression (une fois dérou-
lé). Livraison sans outils
493246 **106,-**



**Pince pour les flexibles
de radiateur**
Desserrer en douceur les
tuyaux de radiateur d'un
diamètre de 24 à 53 mm
498822 **59,-**



**Frein de vis vernis de
sécurité**
Frein de vis vernis de sé-
curité 8 tubes à 20 ml en
rouge, jaune, transparent,
blanc, bleu, vert, gris et
noir dans une boîte en
bois.
522608 **98,-**



Jeu de douilles en pouces
coffret de cliquets en
pouces avec entraînement
1/2". 24 pièces avec des
douilles de 3/8 à 1.1/4".
490300 **58,-**



Planche roulante
longueur: 120 cm, 7 roulettes en caoutchouc tournan-
tes jusqu'à 360°. Peut être transformée facilement en
un tabouret. Rembourrée et avec revêtement en simili.
19065 **60,-**



Radio
moins de la moitié
de la profondeur
d'encastrement, donc
idéal partout où l'espace
est limité. Radio FM avec
de nombreux extras
contemporains
531817 **59,-**



**Adaptateur clé dynamomé-
trique 3/4"**
Adaptateur numérique
avec une plage de mesu-
re de 100 à 500 Nm, avec
entraînement 3/4".
476803 **77,-**

Thermomètre
numérique par mesure
infrarouge avec une pointe
laser intégrée. Domaine
de mesure -50 jusqu'à
550°C ou réglable de -58 à
1022°F.
306497 **48,-**



Gentlemen start your engines!
Mais la batterie est vide ? Très cool, quand le gentle-
man sort alors de son portefeuille le dispositif d'aide
au démarrage ultraléger. **Jusqu'à 400 ampères ! La
banque de puissance avec une énergie infinie pour
tous les appareils électroniques (USB-C et Micro-USB,
Apple etc.)**
476804 **116,-**

à partir de 1.000 € d'achats :



268,- chacun



Déshumidificateur
très silencieux, puissant
et compact, en particulier
pour les locaux à basse
température ambiante
entre 1° et 15°C.
476765 **220,-**



Transporteur à roues
Plus de problème pour garer sa voiture
! Il n'est plus nécessaire de mettre le
moteur en marche, le montage est un
jeu d'enfant et le véhicule peut être
tourné à 360°. soulever sans effort avec
la pompe à pied hydraulique
225 mm. 338358 **98,-**
305 mm. 495672 **128,-**
330mm. 495673 **138,-**



Jouet pompe à essence
Une pompe à essence
inspirée de l'original
: pour un bref arrêt au
stand pendant un voyage
en voiture imaginaire.
Fabriqué en tôle solide,
avec un vrai tuyau et un
pistolet chromé. Si on
tourne la manivelle, ça
sonne.
509443 **233,-**



**Panier de pique-nique
Madison Park**
Joli panier (env. 46 x 30
x 21 cm) en osier clair
avec poignée en cuir et
intérieur bleu/blanc, pour
les excursions par temps
chaud. Il est accompa-
gné d'une couverture de
pique-nique avec un fond
enduit et antislissant.
505739 **79,-**

Pistolet stroboscopique
un boîtier métallique solide, inductif,
lumière Xenon, indication numérique
pour Volt, nombre de tours, angle de
contact, avance d'allumage, décalage
max. seulement 0,7%
529803 **232,-**



Voiture à pousser
Avec des détails fidèles à
l'original, en métal solide
et tous les coins et bords
sont soigneusement rab-
batus ou pourvus d'une
protection des bords
529803 **232,-**



Malette d'outils à fileter métrique
Jeu de 110 tarauds métriques de M2
à M18 (filetage intérieur et extérieur)
en acier au tungstène dans une solide
cassette en tôle d'acier.
488129 **115,-**
Modèle en pouces
489009 **115,-**



Sacs en cuir
avec réfrigérateur intégré. Avec 3 tiroirs
spacieux, montés sur roulements à
billes. Entièrement en tôle d'acier, facile-
ment déplaçable sur roulettes.
Rouge 476597 **375,-**
Union Jack 540082 **375,-**

Pour chaque achat chez Limora, vous recevez
gratuitement un super cadeau de votre choix.
**Cela est valable quel que soit le mode de
commande** : dans l'une de nos filiales, par télé-
phone, dans la boutique en ligne. L'action est
valable jusqu'au 28.02.2025 Les livres soumis
au prix imposé légal sont exclus de cette action.
Les cadeaux peuvent changer pendant la durée
de l'action. Vous trouverez la liste complète
actuelle de l'action sous
Limora.com/Une-grande-action-de-cade

EN ATTENDANT LE TURBO



Entre l'ère des Gordini et celle des Turbo, il y eut la R5 Alpine. Cette pétillante petite sportive arriva – enfin – à faire oublier les dérivés Gordini. Ce que la Renault 12, dont elle empruntait quelques éléments mécaniques, avait eu bien du mal à accomplir. La Renault 5 Alpine écrivait ainsi un nouveau chapitre des Renault sportives.

QUESTION/RÉPONSE

MYTHE OU RÉALITÉ ?

En lisant l'article sur la Renault 4 CV dans le n°328, il m'est revenu un souvenir : dans les années 65/66 circulait une légende (à Paris, dans le milieu étudiant) qui disait que la Régie mettait en vente un stock de 4 CV premier modèle, invendues – la preuve, elles étaient couleur Afrika Korps, les fameuses “mottes de beurre” –, et que cette opportunité (500 véhicules) pouvait s'acheter pour la moitié du prix d'une 2 CV. Elles auraient été stockées à Billancourt sur une péniche. La perspective d'une voiture neuve à bas prix en faisait saliver quelques-uns (même si, déjà, la 4 CV ne faisait plus rêver). D'autres personnes ont-elles entendu cette histoire ? Cette rumeur avait-elle seulement un fondement ?

François Fargeon, 33140 Villenave-d'Ornon



Ce genre d'histoire, nous l'avons tous entendu un jour. Pour en avoir le cœur net, nous avons posé la question à notre ami historien Jean-Louis Loubet, très au fait de tout ce qui touche à la Régie. Voici sa réponse :

« Je connais cette légende, et même ses variantes... On disait aussi qu'un stock de 4 CV existant en Indochine allait bientôt venir en France. Puis vinrent les stocks des pays de l'Est, toujours dans les mêmes conditions de prix. Ce sont des rumeurs qui naissent suite aux refrains des chansonniers, de la presse à scandale, etc., qui tous s'attaquent à la Régie nationale (pas vraiment à Renault), et évidemment à sa gestion erratique puisque celle d'une firme nationalisée. Dans les faits, aucun stock d'invendus n'a été prêt à être vendu à vil prix... Qu'il y ait eu des queues de stocks commerciaux, évidemment, mais pas plus. Et encore moins de 4 CV jaunes (mottes de beurre) dont Renault n'a dégotté qu'un maigre surplus de peinture en 1946 ayant servi à recouvrir les rares exemplaires du premier Salon de l'Auto. Pour être honnête, retrouver cette anecdote m'a fait rire : mon père me l'avait racontée dans les années 60... »

D'ACCORD/PAS D'ACCORD

PAS LOIN !

Amateur de véhicules anciens et orienté depuis quelques années vers les productions de l'ancien bloc de l'Est (et assimilées), mon œil est resté accroché au courrier de Dominique Soulas de Russel, “Sortie de grange”. Il s'avère que le camion présenté n'est aucunement un Tatra 72, mais le célèbre Praga V3S équipant l'armée tchécoslovaque. Initialement assemblé de 1953 à 1964, sa fabrication s'est poursuivie jusqu'en 1990 d'abord chez Avia, puis chez Baz. Il est équipé d'un moteur Tatra diesel de 7,4 litres pour 98 ch à 2 100 tr/mn seulement. La transmission se fait via les essieux arrière (6x4), mais il plafonne à 60 km/h. Je suis le seul francophone d'un groupe belge centré sur ces véhicules du bloc de l'Est. Préférant la préservation à la restauration, j'espère remettre sur la route une Moskvitch 408 de 1969. Une Lada 2102 importée par Poch attend également mes soins au garage.

Patrick Huberland, Rebaix (Belgique)





PIÈCES DE RÉCHANGE



CARROSSERIES ET
PANNEAUX DE
CARROSSERIE



ÉCHAPPEMENT ET
VOLANTS



GARNITURES
INTÉRIEURES



ROUES



HUILES DYNOLITE

DYNOLITE

Grandes Cylindres

1900-45

120W-50

DYNOLITE

120W-50



JAGUAR

MX-5

moss-europe.fr

SPÉCIALISTE DANS LES PIÈCES MG, TRIUMPH, AUSTIN-HEALEY, MORRIS, CLASSIC MINI, JAGUAR, MX-5 ET UNIVERSELLES



PARTS · ACCESSORIES · TOOLS

01 30 80 20 30

Paris

London

DYNOLITE
EUROPE'S CLASSIC MOTOR OIL



M MECATECHNIC

*Notre mission,
permettre à chacun de vivre sa
passion pour l'automobile.*

- Une équipe de plus de 100 collaborateurs
- Depuis 41 ans à votre écoute
- 7500m² de stock
- + de 1000 expéditions par jour
- Livraison en 24h pour les articles en stock

03 20 26 26 33

6, Allée Saint-Eloi 59118 Wambrechies



RETROUVEZ TOUTES NOS PIÈCES DÉTACHÉES
& ACCESSOIRES SUR MECATECHNIC.COM



SUR VOTRE ALBUM

DRÔLE DE K

Dans les Coups de cœur de votre n° 329, j'ai beaucoup apprécié le choix de la Panhard Dyna K. Un modèle rare et pétri de qualités techniques. C'est exactement ce que recherchent certains amateurs. Avec son prix très élevé et le soin qu'il fallait apporter à l'entretien pour la maintenir en bonne marche, cette auto n'était pas dédiée à n'importe qui. Il y a quelques années, j'en ai croisé une près de Lyon, garée devant un garage au fond d'une impasse. Vraiment "dans son jus", selon l'image bien connue. Elle possédait encore sa peinture orange (avec quelques retouches d'antirouille en jaune) et son immatriculation d'origine en Charente. A l'arrière, on distingue la surcharge administrative, en bleu, avec le nom du propriétaire, obligatoire pour les transports de marchandises. Je vous joins également une publicité de la très rare version "break de chasse". Le dessin montre une banquette longitudinale à trois places en plus des deux avant. Je suis étonné par la mention « avec 2 banquettes longitudinales... L'espace restant permettant de loger un nombre important de colis. » Si je compte bien, cela ferait alors huit places. Soit autant que la Citroën 11 Familiale, bien plus longue ! Je pense que c'est une erreur et que le véhicule ne comportait qu'une seule banquette longitudinale. Reste que la mention "break de chasse" vendait du rêve aux clients.

Yves Gascoin, internaute

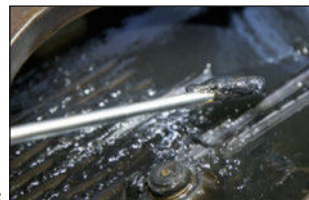
Il est certain que les publicités de cette époque vendaient du rêve, avec des dessins représentant des autos bien plus grandes qu'elles ne l'étaient en réalité. Toutefois, il est très probable que ce "break de chasse" ait bien été équipé de deux banquettes qui se faisaient face. Nous serons beaucoup plus réservés quant à la possibilité de loger « un nombre important de colis » en plus des passagers...



QUESTION/RÉPONSE

PERLIMPINPIN

Une période pluvieuse, propice à du rangement toujours reporté, et je tombe sur un *Gazoline* de mars 2014. En page 43 se trouve le Coup de cœur consacré à la Citroën 2 CV6. Au sujet du moteur, l'auteur prévient : « Ne jamais, jamais, jamais mettre du Metal5 ou d'additif dans ce bloc. C'est sa mort assurée à court terme. » Sur Internet, les sites de fournisseurs et revendeurs d'additifs sont très nombreux. Sur les forums, on croise des inconditionnels d'additifs auxquels s'opposent des sceptiques. Dans tous les cas, je n'ai pas trouvé de référence à des études et tests probants. Par le passé, j'ai été un adepte du graphite dans l'huile. Entre-temps, sans preuve toutefois, je me suis rallié à l'idée que les huiles actuelles, produits complexes, pourraient être "déstabilisées" par ces ajouts. Ce sujet a-t-il déjà été abordé dans vos publications ? Pouvez-vous m'en dire plus sur l'affirmation insistante à propos du moteur de 2 CV ? S'agit-il d'un problème spécifique à cette mécanique ou d'un avis de l'auteur de l'article qui pourrait être sujet à nuances ?



Michel Delfosse, Bruxelles (Belgique)

Soyons clairs, le bien-fondé de ce genre d'additif n'a jamais été démontré par des études sérieuses. Ce qui l'est, c'est qu'à chaque fois qu'il nous est arrivé de démonter un moteur dans lequel il y avait ce genre de produit, le remède s'était révélé être pire que le mal. En effet, le produit ne se dissout pas complètement dans l'huile et il en résulte une sorte de boue qui stagne dans la pompe à huile et, à terme, finit par l'endommager. Le cas de la 2 CV était évoqué ici, mais ce constat vaut pour l'ensemble des blocs dépourvus de filtre à huile. De toute façon, il ne faut pas rêver : un moteur qui consomme de l'huile est un moteur usé dont la segmentation est en fin de vie. La seule solution est alors de l'ouvrir et de le restaurer.

VU SUR LE FORUM

Nouveau rendez-vous avec la Ford Fiesta XR2 que Fiestix85 restaure avec une minutie et un soin qui forcent l'admiration. Ce mois-ci, histoire de vous montrer jusqu'où notre restaurateur pousse le détail, nous avons choisi de nous attarder sur une toute petite partie du travail qu'il a effectué sur le train avant gauche. C'est bien simple, quand on voit à quel point chaque pièce est mise en valeur, on se dit que sa voiture, Fiestix85 ne va pas rouler avec mais l'exposer sur les Salons ou, mieux encore, dans une école de mécanique afin d'expliquer ce qu'est chaque pièce et à quoi elle sert. Un conseil, allez voir son œuvre sur le forum, vous n'en reviendrez pas !

Toutes les pièces d'origine, comme le ressort et les coupelles, ont été remises en état.



Celles qui nécessitent une restauration seront, selon la pièce, décapées au bain, microbillées et peintes à la peinture à poudre.



On voit le résultat une fois les étriers de frein rééquipés.

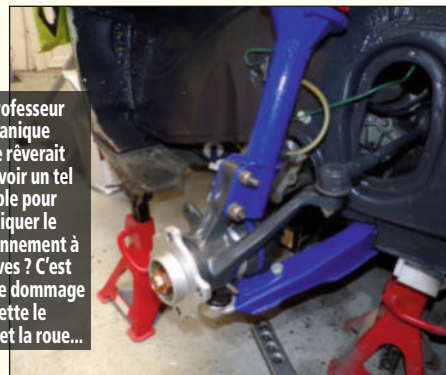


Décapé et microbillé, le bras de suspension sera recouvert d'une peinture en poudre.



Voilà le rendu. C'est parfait.

Quel professeur de mécanique auto ne rêverait pas d'avoir un tel ensemble pour en expliquer le fonctionnement à ses élèves ? C'est presque dommage de remettre le disque et la roue...



Pour accéder au forum, rendez-vous sur gazoline.forumactif.com

[A suivre]



OLDTIMER FARM.

HAPPY CLASSIC MOTORING



www.oldtimerfarm.be



**Chevrolet Fleetmaster
1947**



**Chrysler Town and Country
1947**



**Packard Woody
1947**



**Pontiac Streamliner
1949**



**Chrysler Windsor
Newport 1950**



**Buick Roadmaster
2-Door Skylark 1953**



**Mercury Monterey
1956**



**Cadillac Series 62
4 door + Hardtop 1957**



**Ford Thunderbird First
Generation 1957**



**Cadillac Deville
1960**



**Ford Thunderbird
Third Generation 1963**



**Ford Mustang V8
1965**



**Corvette C2 Sting Ray
1966**



**Cadillac Eldorado
1971**



**Intermeccanica Indra
2+2 1974**



**Corvette C3
1977**



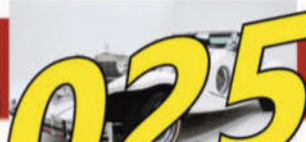
**Ford Thunderbird
1981**



**Ford Calibur Series IV
Roadster 1983**



**Excalibur Series IV
Phaeton 1983**



**Philips Berlina Targa
1983**



**Ford Tiffany
1988**



**Pontiac Firebird
1990**



**Ford Destiny
1991**



**Ford Mustang
1991**



**Ford Mustang
1991**

USA Classic Car Happening 1 & 2 Mars 2025

+ 50 véhicules de collection américain à vendre !

Vos contacts personnel : Xavier +32 472 40 13 38 et Olivier +32 473 11 73 00

Oldtimerfarm sp · Lobulckstraat 9, B-9880 Aalter, Belgique

info@oldtimerfarm.be - www.oldtimerfarm.be



Séverine & Laurent

Le 7 septembre 2024 à Heyrieux (38), avec ma Citroën 2 CV4 de juillet 1976 [Jean-Pierre Boissard].

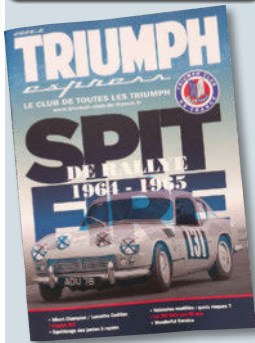


Emilie & Romuald

Le 22 juin à Champ-Saint-Père (85), avec la Ford Capri Mk1 de 1971 des parents du marié [Jean-Pierre Kopacz].



Bulletins de clubs



◆ L'histoire est à l'honneur du numéro 2024-2 de *Triumph Express*, le magazine du **Triumph Club de France**. Entre les Spitfire de rallyes des années 1964 et 1965, les portraits des Français d'Amérique (Albert Champion, père de la bougie qui porte son nom, et Antoine Laumet dit de Lamothe Cadillac, fondateur de Detroit) ou le Touring Club de France (l'autre TCF), il y en a vraiment pour toutes les sensibilités. Côté technique, on trouve un petit sujet sur l'équilibrage des jantes à rayons et un plus conséquent sur les risques de rouler avec un véhicule de collection modifié. 118 bd Frédéric Garnier, 17200 Royan.

La vie des clubs

◆ Parallèlement aux comptes rendus des nombreuses sorties (ça roule les Panhardistes !) du **Club Panhard & Levassor France**, le bulletin de liaison n°105 propose un important article technique (huit pages !) sur le carburateur Zénith 32/39 NDIX monté sur les Panhard. Principes de base de la carburation, schémas explicatifs, description et fonctionnement détaillé des différents éléments et circuits composant ce carburateur, rien ne manque pour parfaire ses connaissances. 17 rue Mendès-France, 60870 Brenouille.



Anniversaire

◆ A la fin du mois d'octobre dernier, la Concentration Nationale du **Renault Siete7 Club** a revêtu un caractère particulier puisqu'on y fêtait les 50 ans de cette auto 100 % espagnole. A cette occasion, rendez-vous était donné dans la province de Valladolid, devant l'usine qui a vu naître



les Renault Siete. Les participants ont pu découvrir le centre de R&D, tourner sur la piste d'essais et se photographier avec la maquette en résine qui a servi de base à l'industrialisation du modèle. Visites touristiques et balades étaient au programme de ce week-end durant lequel le nouveau site www.renault7.es, destiné à tous les amateurs de classiques, a été présenté.

VIVE LES MARIÉS !

Delphine & Stéphane

Le 29 juin 2024 à Vif (38), avec notre Donkervoort S8 de 1985.



Laura & Dylan

Le 24 août 2024 à Aucamville (82), avec l'Alpine Pack GT V6 1981 de l'oncle de la mariée et la Renault Juvaquatre Service 1954 du père de la mariée [Laura Garcia].



Lucie & Sylvain

Le 17 août 2024 à Arnage (72), avec ma Peugeot 203 Découvrable de 1952 [Thierry Houyel].



Alexandra & Gonçalo

Le 21 septembre 2024 à Rio Maior (Portugal), avec ma Ford A de 1929 et ma MG TD de 1952 [Rui Roda].



Tiphany & Thomas

Le 31 août 2024 à Bonneuil-en-Valois (60), avec notre 404 Peugeot de 1971 [Christelle et Laurent Benoit].



Leslie & Quentin

Le 14 septembre 2024 à Sainte-Suzanne (53), avec la Peugeot 204 de 1971 du père de la mariée [Patrice Naveau].



Lia & Alexis

Le 27 juillet 2024 à Chorges (05), avec ma Triumph Vitesse 6 de 1963 [Francis Devaux].



Laetitia & Fabrice

Le 31 août 2024 à Pont-de-Salars (12), avec ma VW Coccinelle de 1973 [Bruno Bertrand].



Perrine & Frédéric

Le 20 juillet 2024 à Amécourt (27), avec l'Alfa Romeo Spider de 1983 du père du marié [Jean-Marc Marescot].

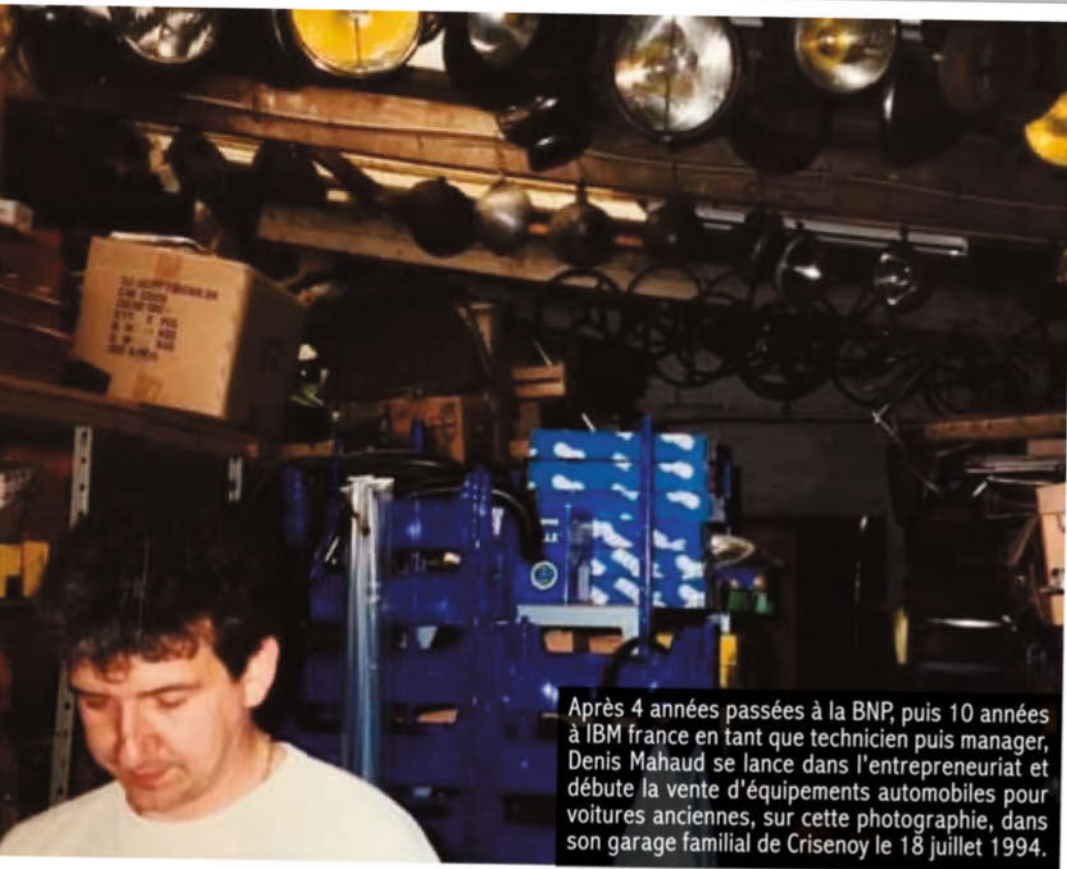


Une entreprise de

PASSION



Depuis 30 ans l'entreprise Melun Rétro Passion permet aux collectionneurs de véhicules anciens de restaurer leurs voitures grâce à la vente de pièces détachées. A l'occasion de cet anniversaire, un week-end événement en juin 2025 est annoncé par le créateur et gérant Denis Mahaud.



Après 4 années passées à la BNP, puis 10 années à IBM France en tant que technicien puis manager, Denis Mahaud se lance dans l'entrepreneuriat et débute la vente d'équipements automobiles pour voitures anciennes, sur cette photographie, dans son garage familial de Crisenoy le 18 juillet 1994.

une entreprise familiale au professionnalisme garanti

C'est grâce à une Renault 4 CV de 1958 que tout a commencé en 1994 au fond de son garage familial. Devant la difficulté d'acquérir des pièces détachées pour sa première voiture de collection, une 4 CV donc, l'actuel directeur Denis Mahaud a décidé à 31 ans de faire de sa passion son métier. C'est ainsi que Melun Rétro Passion est créé et embauche rapidement Pierre, fidèle adjoint de la première heure toujours présent aujourd'hui, avec la très belle idée de proposer un catalogue de pièces de 4CV aux collectionneurs compulsifs, comme il se définit lui-même.

En 1995, l'entreprise prend un plus grand virage et devient fournisseur de pièces de voitures anciennes pour RENAULT CLASSIC. Une opportunité qui assoit définitivement la notoriété de la petite entreprise. La croissance de Melun Rétro Passion oblige alors son dirigeant à rechercher un vrai local pour stocker le matériel toujours plus abondant et accueillir la clientèle issue des 4 coins du monde. Il jette son dévolu sur Blandy-les-Tours en avril 1999 où le charme de la commune a séduit de prestigieux collectionneurs

dont, entre autres, le président du club Renault Japon.

En 2011, Denis Mahaud obtient l'autorisation de reprendre la fabrication des châssis pour la Renault 4L et développe alors le projet avec l'entreprise belge BCP Warny, spécialiste de la transformation des métaux. Cette exclusivité mondiale leur a permis d'acquérir une grande notoriété dans

le petit monde des collectionneurs, jusqu'aux oreilles de sociétés de production audiovisuelle où ils ont fourni des pare-brises pour le film «Mesrine»... enfin surtout pour leur destruction...

Depuis, l'entreprise n'a cessé de se développer et diversifier son catalogue de pièces autour de toutes les marques automobiles Françaises, affichant plus

UNE RECONNAISSANCE INTERNATIONALE !

En 2025, l'entreprise trentenaire passe un nouveau cap puisque, depuis le 4 février dernier, Melun Rétro Passion est officiellement devenu partenaire de la marque THE ORIGINALS RENAULT GARAGE pour toutes les pièces de rechange de la marque au losange.



**PARTENAIRE OFFICIEL
PIÈCES DE RECHANGE**



de 10.000 références disponibles dont 350 en production propre, et des expéditions dans 150 pays.

Vous retrouverez donc sur son site internet des pièces pour Renault, la société étant désormais partenaire THE ORIGINALS RENAULT GARAGE pour la fourniture des pièces de rechange, mais aussi des pièces pour Peugeot, Simca, Citroën, Panhard, et plus généralement de toutes voitures Françaises de 1950 à 2000, disponibles au sein d'un stock de 1500 m3 sur 3000 m2 de bâtiments. Melun Rétro Passion y a récupéré en Novembre 2024 sa boutique physique, qui était fermée suite au Covid, et créera un showroom courant de l'année 2025 pour présenter quelques modèles de voitures anciennes Françaises.

Ils organiseront également un week-end événement pour fêter les 30 ans de la société en juin prochain.

L'entreprise sera aussi présente dans plusieurs manifestations nationales parmi lesquelles le salon de Reims, la bourse aux pièces de Rennes, l'Auto-Brocante Festival de Lohéac ou encore le salon Epoqu'Auto à Lyon...

Melun Rétro Passion
adresse : 60 rue Vauchèvre
77115 Blandy-les-Tours
Magasin ouvert du lundi au vendredi
de 9h à 12h et 13h à 17h
Tél. 01 64 81 31 00
email : clients@mrp77.fr
www.melun-retro-passion.com

UN JOUR
UN EVENEMENT

VENDREDI 31 MARS 1978 : RETOUR

Près de vingt ans après le fiasco des Dauphine aux Etats-Unis, Renault prépare son retour en Amérique. Elément singulier, les hommes qui prennent cette décision sont les mêmes qui ont conduit l'opération en 1958. Mais cette fois, Bernard Vernier-Palliez [1] et Bernard Hanon [2] ont une autre stratégie. Le 31 mars 1978, ils signent avec American Motors Corporation (AMC) [3] une lettre d'intention d'accord où tout semble possible. Revenir aux Etats-Unis signifie s'attaquer au premier marché mondial. Or, le moment est favorable puisque les Américains s'entichent des *subcompacts* [4] japonais – Toyota, Nissan, Mazda et Honda – et de la Golf de Volkswagen. Différence de taille, l'Allemagne est montée sur place alors que les nippones prennent le bateau. D'où un choix stratégique. Vendre nécessite de reconstituer un réseau qui prend dix ans et coûte 400 millions. Monter, c'est un peu plus d'argent mais un peu moins de temps. Une part de marché de 100 000 voitures revient entre 500 millions et un milliard de dollars [5]. Entre ces deux options, il y a l'association avec un constructeur local, « une solution plus progressive [6] ». C'est la voie que prend Renault avec AMC, le quatrième constructeur US, le plus petit aussi. Mais AMC a son intérêt : celui de survivre. Elle est donc prête à ouvrir ses garages et ses usines. Ses réseaux sont au bord du gouffre avec des ventes passées de 319 000 unités (1975) à 187 000 et des usines [7] en perte de vitesse. Kenosha (Wisconsin) produit 150 000 voitures alors que sa capacité est de 500 000. AMC ne réclame qu'une chose : des véhicules à vendre ou à assembler. Mais Renault est prudent. Il a lancé un ballon d'essai en proposant la Renault 5 – dite Le Car – dans son propre réseau. A peine



Revenir aux Etats-Unis signifie s'attaquer au premier marché mondial

170 dealers qui n'ont écoulé que 17 000 modèles. La R5 est chic, coûteuse et snob. Pourquoi pas la Renault 18, un modèle moyen, certes un peu cher (5 000 \$), qui ferait face aux Japonaises et aux Volkswagens Rabbit-Jetta [8] ? AMC propose de l'assembler sur place à partir de pièces françaises. Pas simple avec un dollar qui fait le yoyo. La négociation entre Bernard Hanon et Gerald Meyers [9] est longue : il faut deux mois pour trouver le bon équilibre. Ce n'est que le 10 janvier 1979 que Renault et AMC dévoilent leurs réflexions. La Régie a pris le temps de rapprocher sa division poids lourds RVI (ex-Saviem-Berliet) du spécialiste des camions lourds Mack. C'est dire l'intérêt américain. Le retard des pourparlers Renault-AMC tient surtout au financement. Alors que Meyer reconnaît des difficul-

tés, Vernier-Palliez affirme que « Renault n'a pas l'intention de s'engager dans une participation dans AMC [10] ». A l'évidence, le Français veut calmer ses syndicats qui voient ce projet comme une délocalisation qui mettrait l'emploi en péril. Sans argent de part et d'autre, la négociation piétine. Le 10 janvier, Renault et AMC avancent leurs premières décisions : AMC va vendre des Renault 5 aux Etats-Unis et au Canada tandis que les réseaux Renault vont distribuer en Europe et en Amérique latine les Jeep, des 4x4 légendaires qui constituent la meilleure valeur d'AMC. « Jeep pourrait même devenir la vache à lait d'AMC, compte tenu de l'engouement soudain pour ces modèles [11]. » Celle-ci vendra aussi la R18 et la Fuego en Amérique du Nord, mais ne les fabriquera pas. La

Régie veut analyser la perception de Renault aux Etats-Unis. « Quelle image a la marque ? Celle des années 1960 ? Celle d'une inconnue ou celle d'une entité d'American Motors ? » En fait, le constructeur au losange veut monter un autre modèle, une petite compacte qui se battra contre la Ford Escort, la Chevette, la Toyota Corolla et la VW Rabbit. L'étude est en cours à Rueil-Malmaison, une voiture pour les deux continents. Ce sera donc une *world car* conçue par Renault. Nom de code "142". Elle sera prête en France en 1981, fin 1982 aux USA. Là, il faudra en produire 400 par jour, soit 100 000 par an dès 1983 [12]. Reste qu'il est nécessaire de sceller un accord. Renault prend alors 5 % du capital d'AMC, soit 15 millions de dollars. Avec un dollar passé de 4,83 francs à 4,20,

l'opération n'est pas mauvaise. Six ans après le premier choc pétrolier, le second de 1979 relance la dépression. Cette fois, les Américains réagissent, demandant de l'aide à leurs filiales. Ils exigent des *world cars* construites à partir d'éléments européens. La contre-attaque US face à l'invasion japonaise est lancée. Bernard Hanon craint alors des dommages collatéraux sur l'Europe : « Il est nécessaire pour Renault de ne pas se contenter de faire face aux Américains en Europe. Il faut aller leur prendre une part sur leur propre marché [13]. » Pour mener cette guerre mondiale, la Régie demande à American Motors de monter des Renault aux USA à partir de pièces venues de France, d'Espagne et du Mexique. Seul problème, AMC est fragile, les finan-

[1] Bernard Vernier-Palliez (1918-1999) a été président de Renault de 1975 à 1981.
[2] Bernard Hanon (1932-2021), ancien de Renault Incorporated, est l'un des plus critiques de l'aventure de Renault en 1958-1961. Il a été directeur général de Renault, puis président en 1981.
[3] AMC est née en 1954 de la fusion de deux sociétés pionnières, Nash-

Kelvinor Corporation et Hudson Motor Car Company.
[4] Sous-compacte : classification américaine correspondant au segment B européen.
[5] Bernard Hanon, "Avec 3 % du marché, AMC est rentable", *Le Monde*, 3 avril 1982.
[6] *Ibid.*
[7] AMC dispose de plusieurs usines, notamment Kenosha (Wisconsin),

Toledo (Ohio), Indianapolis et South-Bend (Indiana).
[8] Golf version US et Golf trois volumes.
[9] Gerald Meyers (1928-2023) a travaillé pour Ford et Chrysler avant de rejoindre AMC en 1962 où il est devenu président en 1978.
[10] Conseil d'administration de la Régie Renault, 25 avril 1978.
[11] Bernard Hanon, comité de

direction de la Régie Renault, 16 septembre 1980.
[12] Bernard Hanon, "Avec 3 % du marché, AMC est rentable", *Le Monde*, 3 avril 1982.
[13] Conseil d'administration de la Régie Renault, 23 octobre 1979.
[14] OPA ou Offre Publique d'Achat.
[15] Conseil d'administration de la Régie Renault, 23 octobre 1979.
[16] Conseil d'administration de la

Régie Renault, 23 octobre 1979 et 23 septembre 1980.
[17] Total de l'assemblage et de la production des usines françaises et étrangères de Renault.
[18] Bernard Hanon, "Situation d'AMC", note manuscrite non datée.
[19] Conseil d'administration de la Régie Renault, 23 septembre 1980.
[20] Pierre Gadonneix (1943) est haut fonctionnaire, directeur des

AUX AMÉRIQUES



ciers redoutant une attaque de raiders. « Une OPA [14] est à craindre, reconnaît Vernier-Palliez. On ne peut pas courir le risque de perdre le contrôle d'AMC au moment où nous lançons notre coopération avec elle... Il faut conforter la position de Renault, signer un accord ferme de fabrication aux Etats-Unis et augmenter notre participation financière [15]. » Durant l'été 1980, Renault négocie avec la direction du Trésor l'octroi de 85 millions de dollars. C'est le prix pour s'offrir 22,8 % d'American Motors avant de demander 50 millions de plus pour un emprunt obligataire qui financerait 5 % de titres supplémentaires. Renault Holding – la structure suisse de Renault – est le pivot d'une opération estimée à 150 millions de dollars, le tout à crédit ! Est-ce la folie des grandeurs ? « Non, plaide Vernier-Palliez. C'est le coût normal d'une part de marché là-bas. » Car tout est une affaire de comparaison : Fiat vient d'engager 1,3 milliard de dollars pour produire au Brésil 140 000 voitures par an. Volkswagen assemble aux Etats-Unis 280 000 autos pour un investissement de 1,5 milliard de dollars. « Nos objectifs sont clairs, poursuit Vernier-Palliez : atteindre 150 000 voitures en 1983, 250 à 300 000 voitures en 1985 [16]. La Régie atteindra une capacité globale de 9 000 voitures-jour [17], soit 7 % du marché mondial. » Selon les analystes américains, « l'opération Renault-AMC ressemble à l'affaire du siècle ». Avant que la "142" ne soit prête, AMC doit tenir le coup. A l'automne 1980, il est acquis qu'elle va perdre 160 millions de dollars et au moins 40 de plus l'année suivante. Vu ses résultats, il manque 200 millions d'auto-financements, sans compter les méfaits de l'inflation : « 150 millions de dollars de 1979 en représenteront 200 à 230

millions fin 1982 [18]. » C'est la survie d'AMC et de ses Jeep qui sont en jeu, d'autant que Jeep, justement, se fait refaire sa gamme par Renault selon les directives fédérales sur les consommations d'essence [19]. AMC est en pleine tempête, cernée entre ses modèles en fin de vie et des projets qui tardent à venir. La crise n'arrange rien : le crédit est de plus en plus cher et l'inflation s'envole. Les banques refusent alors d'aider American Motors si Renault ne s'engage pas davantage. A Billancourt, Vernier-Palliez et Hanon redoutent la réaction des représentants du personnel. Ils les consultent à peine, préférant se référer à ceux de l'Etat. Pierre Gadonneix [20], le directeur de la DIMME [21], s'enquiert de la somme à investir. « Environ 200 à 225 millions de dollars [22], lui répond Vernier-Palliez, ce qui permettra de contrôler 46 % du capital. Nous resterons en dessous des 50 % afin de conserver les marchés militaires d'AMC. » Philippe Dulac [23], de la direction du Trésor, est déterminé : « Ça peut demander réflexion, mais certainement pas d'hésitation. Il faut mener l'affaire à bon port pour ne plus avoir à y revenir. » Le choix des pouvoirs publics est donc clair, l'Etat, actionnaire unique de la Régie, suit Renault dans cette conquête américaine coûteuse. Mais la marque au losange obtient tout ce qu'elle veut : 46,4 % du capital d'AMC, et même 55 % en tenant compte des actions convertibles, le contrôle du Conseil d'administration [24] et la place de Chairman offerte à José Dedeurwaerder [25], l'expatré de l'usine de Douai. Il ne reste plus que la mise en route à Kenosha de cette "142" pour que Renault passe à la taille mondiale. Ce seront les Renault 9 et 11, rebaptisées Alliance et Encore aux Etats-Unis. ■

Industries mécaniques métallurgiques et électriques au ministère de l'Industrie (1978-1987). Il est à ce titre représentant de l'Etat au Conseil d'administration de la Régie Renault. [21] Direction des Industries Métallurgiques, Mécaniques et Electriques, l'ancienne DIME. Son directeur représente toujours le ministère de l'Industrie au Conseil d'administration de Renault.

[22] Les 200 millions de dollars représenteront, en 1981, au moment de l'opération, 32,5 millions de francs.
[23] Philippe Dulac (1942) fait carrière à la direction du Trésor avant de pantoufler à la banque Paribas.
[24] Conseil d'administration de la Régie Renault, 26 janvier 1982.
[25] José Dedeurwaerder est né en 1932.

ENCYCLO ++

Il y a quelques mois, nous vous avons déjà parlé de Patrick Dasse pour ses coffrets incroyables, l'un sur la Giulia TZ et l'autre sur les Alfa Romeo Prototipi 1948-1962. Eh bien ce garçon, qui doit visiblement avoir élu domicile dans les archives de la firme au Scudetto, nous livre aujourd'hui un nouveau coffret de deux ouvrages (300 pages chacun !) consacrés à l'Alfa Romeo Sprint Speciale. Le premier volume se concentre sur la genèse des différentes versions, de la Sprint Speciale à la SS, ainsi qu'à l'histoire sportive de ces

autos en Italie entre juin 1959 et mai 1960. Le second recense méticuleusement, le plus souvent avec des photos, les 101 Sprint Speciale fabriquées et tous les exemplaires ayant participé à des courses et/ou rallyes. Certes, c'est écrit en anglais et allemand, mais pour les fans absolus d'Alfa Romeo, c'est un truc de dingue ! **Alfa Romeo Sprint Speciale, Patrick Dasse, 2024, Editions Dingwort Verlag, 2 x 300 p., format 290 x 248 mm, ISBN 978-3-87166-055-9, albums cartonnés en coffret, 169 euros. Infos sur www.dingwort-verlag.de**

PROJET

INTERGÉNÉRATIONNEL

La Fondation du Patrimoine et le précieux mécénat de Motul vont permettre de concrétiser un beau projet. Initié par David Sasse, directeur délégué aux formations professionnelles et technologiques au lycée Roussillat de Saint-Vaury, dans la Creuse, la restauration d'une Vedette F22E de 1953 transformée en dépanneuse en 1965 par un carrossier de Gouzou va pouvoir être réalisée. Léguée par Jean Martin en 2023 à l'établissement scolaire, cette Ford que de nombreux Creusois ont croisée dans leur jeunesse occupera et passionnera les élèves de la section mécanique automobile intégrée à la filière "Maintenance des véhicules" du lycée. Vous pourrez suivre très prochainement l'avancée de ces travaux dans les pages de *Gazoline*. Egalement impliqué dans l'aventure, le Club Vedette France s'est engagé à observer de près la remise en état et à fournir les pièces utiles à prix coûtant.



SUR VOTRE AGENDA

AU SUD

Le Salon Avignon Motor Passion, qui se déroulera du 21 au 23 mars prochains au parc des Expositions d'Avignon, proposera plusieurs plateaux thématiques inédits, avec notamment une exposition Delahaye, de très rares Bugatti Brescia et un clin d'œil original à la marque Maserati. Dans les halls annexes, d'autres surprises attendront les visiteurs : 500 m² dédiés au mythique "Paris Dakar" (hall J), motos classiques et véhicules avec passé sportif (hall I), etc. Au total, plus de 2 000 engins seront rassemblés durant les trois jours de l'événement. Avignon Motor Passion accueillera aussi une grande bourse aux accessoires et pièces détachées, des tracteurs, des bateaux, des camions et divers engins utilitaires et militaires. Des youngtimers, une vente de gré à gré, des miniatures, des véhicules télécommandés, une galerie d'artistes compléteront l'exposition animée par de nombreux événements, défilés et démonstrations. **Plus d'infos sur www.motor-passion.com**



SUR VOTRE AGENDA

AVANT-GUERRE

Réservé aux voitures de sport et de course construites avant 1940, le Trophée Jacques Potherat fêtera sa 16^e édition les 2, 3 et 4 mai prochains. Le plateau devrait regrouper des marques emblématiques telles que MG, Bugatti, Amilcar, Salmson ou Austin aux côtés desquelles on retrouvera des constructeurs moins célèbres comme Vernon Derby ou Sénéchal. Toujours au départ de Villeneuve-Lez-Avignon, le parcours emmènera les concurrents du cœur de la Camargue aux collines du Vaucluse en passant par les plaines du Gard. Un rendez-vous à ne pas manquer pour admirer ces autos de plus en plus rares sur nos routes. **Infos sur le Facebook "Trophée Jacques Potherat".**





1995-2025 : LA RÉTRO !

Texte La rédaction – Illustrations Archives Gazoline

Même si, à Gazo, nous ne sommes pas adeptes de l'autocongratulation, nous nous sommes dit que cet anniversaire symbolique était une belle occasion de revenir sur les faits marquants qui ont jalonné l'histoire du magazine. En nous appuyant sur les thèmes forts qui font, depuis toujours, l'essence de Gazoline (!!), nous avons sélectionné pour vous les grands moments de ces... quelques années. Nous espérons qu'ils vous rappelleront de bons souvenirs et qu'ils vous donneront, pourquoi pas, envie de vous replonger dans vos archives.



30 ANS DE "UNE"

Pour un magazine, et encore plus lorsqu'il traite d'une passion, le choix de la couverture est tout sauf un détail. Et en la matière, en 30 ans, les choses ont pas mal changé. Voici donc dix couvertures représentatives de la diversité qu'a toujours revendiquée Gazoline. Soyons honnêtes, la sélection a été très difficile !



Mars 1995 - Gazoline n°1

Sorti "officiellement" en kiosque le 22 mars 1995, ce premier numéro au format XXL (245 x 320 mm) propose 40 pages, dont seules les quatre de couverture sont en couleur. A l'intérieur, on retrouve les rubriques qui feront le succès de Gazoline, à commencer par un guide d'achat consacré à la Peugeot 403 et un sujet sur le renforcement du contrôle technique. Dans son édito, Jean-Jacques Dupuis s'inquiète déjà de futures restrictions de circulation. 30 ans après, nous sommes en plein dedans...



Mai 2003 - Gazoline n°90

Ceux que l'on appelle affectueusement les "tacots" (ancêtres, vétérans, avant-guerre...) n'ont eu que très rarement les honneurs de la couverture, et les cyclears encore moins. Quand des gens raisonnables auraient joué la carte de la Ford T ou de la Renault NN, à Gazo, on a choisi ce B.N.C Type DZ Tour de France de 1923. Vous avez dit "osé" ?



Juillet 2008 - Gazoline n°147

Cette couverture est totalement exceptionnelle. D'abord, et c'est assez évident, c'est l'unique fois dans l'histoire de Gazoline où une voiture a été photographiée de l'arrière. Mais surtout, c'est semble-t-il la seule à avoir fait la couv' une seconde fois (la première, c'était dans le n°119 de janvier 2006). Il s'agit de "La Petite", la 4 CV avec laquelle Steven Weinberg a effectué plusieurs expéditions (avant de récidiver il y a peu avec sa Peugeot 201 "La Charmante").



Décembre 2013 - Gazoline n°206

Celle-là, on nous en parle encore souvent. De Jean Bertin, on connaît le futuriste Aérotrain auquel le gouvernement préféra finalement le TGV. Mais les amoureux de voitures anciennes ont tous entendu parler de cette célèbre R4 Bertin, une "4L" raccourcie de 67 cm imaginée

par le célèbre ingénieur pour pallier les problèmes de stationnement en ville. Une Smart avant l'heure, hélas restée pièce unique !



Novembre 2020 - Gazoline n°282

En dehors de sa couleur magnifique, cette Simca do Brasil Rallye Especial Emi-Sul 6M nous a offert un moment rare : venue d'Amérique du Sud pour un Salon, nous avons pu en prendre le volant et constater, non sans un certain regret, à quel point Simca avait raté quelque chose avec ses Vedette. Une "super" Chambord telle qu'elle aurait pu (dû ?) être proposée chez nous.



Juin 1998 - Gazoline n°36

Cela n'y paraît pas, mais ce numéro est historique : en effet, c'est la première fois qu'une voiture à la une est photographiée en roulant. Sur la couverture, dont l'aspect a peu à peu évolué, on retrouve tout l'éclectisme de Gazoline : essai, guide d'achat, conseils de restauration et d'entretien ainsi que de la technique.



Décembre 2001 - Gazoline n°74

Des "moutons à cinq pattes" ayant fait la une de Gazoline, ce Racer Laurent est sans doute le plus craquant. A le voir comme ça, on dirait la voiture de course de Oui-Oui, mais ne vous y trompez pas : il repose sur une base mécanique de Renault 4 CV (les jolies jantes étoile en attestent) et son moteur dispose d'une préparation de M. Pierre Ferry lui-même. Nous, on adore !



Mars 2010 - Gazoline n°165

Les petits fourgons utilitaires ou de loisirs font partie intégrante du monde de l'ancienne. Il aura pourtant fallu attendre quinze ans pour en voir un en couverture de Gazoline. Tout aussi étonnant, cela ne s'est reproduit qu'à deux reprises par la suite (n°214 et 229) et, à chaque fois, il s'agissait d'un VW "Combi". Vous avez dit "idée fixe" ?



Novembre 2011 - Gazoline n°183

Sacrilège, une voiture électrique à la une de Gazoline ? Oui, mais pas n'importe laquelle : la Dauphine Bell Labs, un exemplaire unique réalisé au début des années 70 à partir d'une R1090 Export vendue aux USA en 1962. Le montage est un peu artisanal et l'autonomie limitée (elle est estimée à 100 km à peine), mais il n'empêche qu'elle était en avance sur son temps.



Juillet 2023 - Gazoline n°312

En dehors de la qualité incroyable et étonnante des autos de Bruno Roberdel, heureux propriétaire de cette magnifique Renault 16 TS (et d'autres autos essayées dans nos pages), cette couverture est sans doute la plus belle de l'histoire de Gazoline. Tout y est réuni, pour le seul plaisir des yeux !

30 ANS D'ESSAIS

En 30 ans, nous en avons testé des anciennes : modèles incontournables, autos d'exception, utilitaires, sportives, véhicules improbables... Sur les plus de 1 000 essais publiés dans *Gazoline*, il n'a fallu retenir que les plus marquants, quelle qu'en fut la raison. Et quoi de plus naturel que de demander, avant tout, à ceux qui ont conduit les véhicules ? Voici notre verdict.



DB HBR5 SUPER RALLYE

Octobre 1999 - Gazoline n°50

Phipi en rêvait depuis tellement longtemps qu'il n'a pas hésité à sauter sur sa moto pour essayer un coach DB surbaissé. Une rareté. Excité comme une puce, il a déboulé au petit matin. Mais il faisait un temps de chien, et si le propriétaire a bien voulu sortir l'auto, il a refusé qu'on la conduise. Depuis, Phipi s'est consolé au volant de son propre coach...



Jean-Jacques Dupuis



SIMCA OCÉANE

Mai 2000 - Gazoline n°57

La Simca Océane de mon ami Philippe, je la lorgnais depuis longtemps. Je l'ai convaincu de me la confier pour un essai au long cours. J'en suis tombé amoureux et je n'ai eu de cesse d'en trouver une. Six mois plus tard, nous roulions tous deux dans MON Océane lorsque je me suis rendu compte que j'avais oublié de la payer ! J'ai fait demi-tour !



Jean-Jacques Dupuis

ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE

Octobre 1996 - Gazoline n°17

Les débuts de l'aventure *Gazoline*, j'y ai participé en faisant des comptes rendus de manifestations, mais aussi, à partir du numéro 17, des essais de voitures. La prise en mains de la Giulietta Sprint Veloce de Claude Planté a été ma toute première. Claude m'a fait confiance et je l'en remercie encore. Preuve que ce moment a été marquant dans ma vie, j'ai à mon tour succombé aux sirènes de la Giulietta il y a 25 ans. J'avais vendu ma belle 309 GTI 16, vidé mon compte en banque, mais j'avais mon Alfa. Evidemment, le virus ne m'a pas quitté.



Hugues Chaussin



MESSERSCHMITT KR200

Juin 2002 - Gazoline n°80

On parle ici d'auto, pas d'avion de chasse. Reste que ce n'est pas la voiture qui m'a laissé un souvenir impérissable, mais... le chien, cul emmailloté, qui sortait de chez le vétérinaire. Emasculé. Le propriétaire nous a expliqué qu'avec son épouse, on risquait la même punition à l'ouvrir un peu trop. Nous sommes partis très vite !



Jean-Jacques Dupuis



RENAULT COLORALE SAVANE 4X4

Janvier 2004 - Gazoline n°97

Ce jour-là, à la Mer de Sable d'Ermenonville, j'ai fait la connaissance de Daniel Nollan et de sa Colorale Savane 4x4. Entre deux ensablages et au milieu de ses rires tonitruants, une amitié est née. Une rencontre comme une évidence qui nous a conduits à organiser plus d'une quarantaine de rallyes pour nos vieilles ! Et ça dure encore !



Jean-Jacques Dupuis



FIAT 125

Juin 2008 - Gazoline n°146

C'est la voiture qui m'a permis d'entrer en contact avec son propriétaire, Roberto Mensio, aujourd'hui l'un de mes amis les plus chers. Un véritable expert des Fiat anciennes, mais avant tout une personne toujours prompte à rendre service. Le vrai sens du partage qui va bien au-delà de la passion pour les autos.



Marco Visani



RENAULT 5 TURBO "KIT 200 CH"

Mai 2013 - Gazoline n°200

On s'est fait plaisir pour le numéro 200 de *Gazoline* ! Ayant eu l'idée de tester une voiture faisant 200 ch, je me suis tourné vers la Renault 5 Turbo de Dominique Frossard. J'adore la gueule de cette auto. Elle est monstrueuse, affiche un look pas possible, dedans comme dehors, et le bruit de son moteur est super excitant. On dirait un monstre qui gronde au fond d'une caverne. Mais c'est au volant qu'elle est la plus amusante. En jouant avec son turbo comme on s'amuserait à contrôler le lait sur le feu, on prend de sacrés coups de pied au derrière. C'est addictif !



Hugues Chaussin



AUTOBIANCHI BIANCHINA CABRIOLET

Jun 2016 - Gazoline n°234

A la toute dernière minute de l'essai, le propriétaire va pour effectuer un demi-tour. Avant de reculer, il contrôle dans son rétroviseur que personne n'arrive et, ne se rendant pas compte qu'il y avait un fossé, il recule... et verse en contrebas de la route ! La chance a voulu qu'il en réchappe sans blessure et la voiture sans la moindre bosse. Nous nous sommes fait une bonne frayeur...



Marco Visani

AWS SHOPPER

Janvier 2019 - Gazoline n°262

Je partage avec Frederik E. Scherer, auteur de cet essai, un goût "amusé" pour les autos qui sortent de l'ordinaire. Pas de là à en avoir une, mais juste parce qu'elles sont originales, voire dérangementes. Et en la matière, cette improbable voiturette met la barre assez haut. Conçue sur les restes d'une Goggomobil, l'AWS est composée d'éléments préfabriqués, puis assemblés. Une sorte de voiture Ikea !



Stéphane Guitard



Christian Herb



NSU PRINZ

Octobre 2020 - Gazoline n°281

Perso, j'adore la Prinz, mais ce n'est pas pour cette raison que je l'ai choisie. Nous avons organisé cette séance d'essai, Marco Isola et moi-même, le 1^{er} juin 2020. C'était notre premier déplacement après trois mois de confinement lié au Covid-19. Prendre la route, bien que masqués et distancés, constituait le vrai retour à la vie.



Marco Visani



FIAT 1100 R

Février 2017 - Gazoline n°241

L'histoire de Carlo et de la Fiat de son oncle - celle d'une promesse involontairement non tenue - me donne encore le frisson rien qu'en l'évoquant. Est-ce pour cela ou pour sa bouille craquante que je suis tombé amoureux de cette petite italienne ? Toujours est-il qu'exactement un an après, avec la complicité de Marco Visani qui fut mes yeux sur place, une autre 1100 R a quitté son Italie natale pour rejoindre mon garage.



Stéphane Guitard

Isola Press



Hugues Chaussin



BUGATTI TYPE 28

Février 2019 - Gazoline n°263

Je ne connais pas un seul fanatique d'avant-guerre qui soit insensible aux Bugatti. Lorsque Brice Chalançon, du Musée National de l'Automobile de Mulhouse, m'a proposé d'essayer la Type 28, j'ai vécu un moment rare. Cette auto est tout simplement la première Bugatti équipée d'un moteur huit cylindres. C'est un prototype roulant que nous avons été très peu à conduire sur cette terre. Après le patron, qui l'utilisait et la testait personnellement, nous sommes au maximum quatre ou cinq à avoir tenu son volant. J'en suis encore tout ému.

Hugues Chaussin



SIMCA 1200 S

Avril 2017 - Gazoline n°243

Cette auto a toujours été présente dans ma vie. Lorsque j'étais minot, un ami de mes parents en avait une et il paraît que je parlais souvent du "coupé1200S" (je le prononçais très vite, avec un ch'veux sur la langue). Quand Hugues Chaussin en essaie un, cette histoire me revient en tête. Et quelle ne fut pas ma surprise de découvrir que cet exemplaire venait de chez Delcourt, à Suresnes, et que c'était mon "tonton" Marc, alors concessionnaire, qui l'avait vendu neuf !



Stéphane Guitard

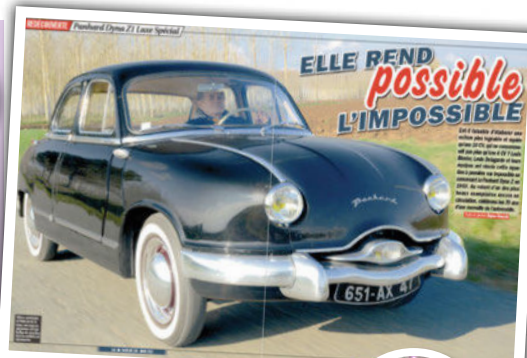
CHEVROLET RAMPSIDE 95

Février 2019 - Gazoline n°263

J'adore la Suisse, les châteaux et les utilitaires. J'ai un faible pour les tout-à-l'arrière, les moteurs à plat et les six cylindres. Et tous ces éléments étaient réunis lors de l'essai (effectué entre Yverne et Aigle, près de Lausanne) de cet étonnant Chevrolet Rampside, à savoir l'utilitaire sur base mécanique de la Corvaire (autre voiture que j'aime beaucoup). Sans compter que je craque littéralement pour les teintes bicolorées et les nuances vives... Silvio Cibien (le propriétaire), si tu nous lis, tu en demandes combien ?



Marco Visani



PANHARD DYNA Z1

Mars 2023 - Gazoline n°308

Je le reconnais, j'ai un faible pour les Panhard. Si je devais n'en retenir qu'une, ce serait la Dyna Z1, cette voiture d'ingénieur pensée avec une rare intelligence. L'essai de celle de Claude Gombert m'a permis de vérifier une fois encore combien ces autos sont fantastiques car elles résolvent quantité d'équations impossibles. Entièrement dans son jus, sa Z1 n'a parcouru que 29 000 km depuis 1954. C'est l'un des plus brillants bijoux qu'il m'ait été donné de conduire.



Hugues Chaussin

Hugues Chaussin

30 ANS DE RESTAURATION

Depuis bientôt 30 ans, les restaurations, et plus largement les rubriques atelier, sont l'âme de Gazoline. Cette orientation technique a commencé, de façon un peu approximative, dès février 1997 avec la réfection des freins à tambours. Dès le mois d'avril suivant, les sujets se sont étoffés grâce à l'arrivée de Phiphi et, dès l'été (en 1998), la rédaction s'attaquait à sa première voiture complète, là aussi une aventure épique. Depuis, six autos et de nombreuses mécaniques (sans doute une douzaine en comptant celles des véhicules complets) ont été restaurées. Et ce n'est pas près de s'arrêter.

GORDIE

C'est la première auto que Gazoline a achetée. C'était en 1998. Belle en apparence, mais collée au mur dans un garage sombre. Vous imaginez la suite, le côté droit était pourri quand le gauche présentait bien ! C'était le début des galères vécues avec Gordie, la première des autos à laquelle nous nous sommes frottés. Depuis, on se soigne, mais on se fait encore avoir !



Jean-Jacques Dupuis



Phiphi

SIMCA ARONDE P60 ETOILE 6

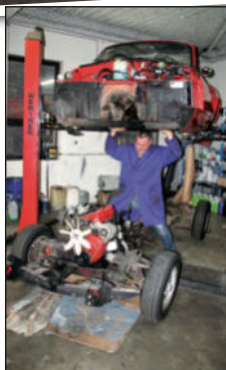
La P60 du chef ! Une super idée de restauration car il s'avère que cette auto est la copie conforme de la voiture que mon papa a possédée en 1965. Vous pensez bien que ce projet m'a emballé et m'a permis de rouvrir la boîte à souvenirs. Cela m'a évoqué nos vacances dans le Sud, où nous mettions trois jours pour faire Versailles/Nice avec arrêt obligatoire à Lyon et à Marseille pour voir la famille et surtout faire souffler l'auto. Mais également bon nombre de promenades dominicales, avec en prime un pique-nique dans l'herbe et tout et tout.

TRIUMPH SPITFIRE

La Spitfire a été la première anglaise à entrer dans l'atelier. Je vous avoue que j'y suis allé à reculons, mais après quelques séances de démontage, j'ai apprécié l'ingéniosité et l'approche technique de ses créateurs. Et pour tout vous dire, j'y ai pris goût au point de me sentir orphelin lorsqu'il a fallu l'abandonner au Manoir de l'Automobile de Lohéac. Depuis, je m'en suis offert un exemplaire pour rouler cheveux au vent.



Phiphi



COACH DB HBR5

Quand Phiphi a acheté son coach, c'était plus qu'une épave. On en perdait des morceaux sur la route. Il a patienté près de six ans dans l'atelier avant qu'on finisse par trouver un professionnel du plastique pour le rénover. Un fada qu'on ne remerciera jamais assez de son investissement. Merci mon Guy, tu sais qu'on t'aime, mais c'est bien de te le redire...



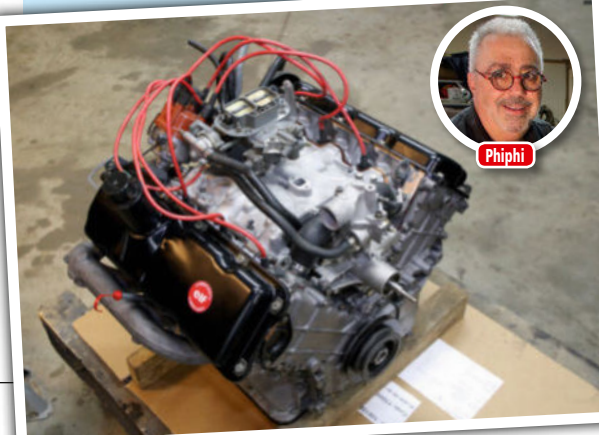
Jean-Jacques Dupuis

LES MÉCANIQUES

A l'atelier, on ne s'occupe pas que d'autos "entières". Histoire de varier les plaisirs, et surtout de raconter des histoires plus courtes, on prend également soin des mécaniques malades. Les premiers moteurs furent ceux de 2 CV puis de Panhard, avant que l'on choisisse de se diversifier en optant pour des mécaniques étrangères, Fiat 500 ou Mini, l'idée étant de travailler le plus possible sur des architectures différentes. Mais mon meilleur souvenir reste la réfection du V6 PRV, un moteur magnifique et vraiment très technique qui nous a donné pas mal de fil à retordre.



Phiphi



LANCIA FULVIA COUPÉ

Ah, la Fulvia !!! La plus longue restau jamais engagée dans Gazoline ! Il faut dire que celle-là, nous ne l'avions pas vraiment choisie, contraints que nous étions de dégoter une auto dans les réserves du Manoir de l'Automobile de Lohéac. Sacré Michel Hommel qui, deux jours durant, essaya de nous "refiler" une Lombardi Grand Prix (un très confidentiel coupé sur base Fiat 850) dont toutes les pièces étaient déjà dans des cartons et sans manuel de remontage. Du coup, avec Phiphi, on était trop heureux de nous en sortir avec la Fulvia, superbe auto s'il en est. Oui mais voilà : elle s'est avérée être d'une conception très compliquée (on a compris pourquoi c'était cher !) et a occasionné quelques belles parties de mécanique (le sauvetage des moyeux avant fut un grand moment). Et si sa restauration s'est achevée dans les colonnes du journal, son remontage final n'est toujours pas terminé à ce jour...



Stéphane Guillard

30 ANS DE... GAZO !

Parce que l'ancienne est vraiment notre passion commune, Gazoline met tout en œuvre depuis 30 ans pour vous satisfaire, vous divertir ou vous surprendre. Des allées des plus grands Salons aux pistes africaines, des fonds documentaires de nos historiens aux petites routes de nos régions, le magazine se singularise par sa diversité, son éclectisme et sa volonté de toujours voir plus loin que le bout de son capot. Gazoline, c'est tout ça !



LA SIMCA 8 SPORT DE RÉTROMOBILE

L'idée était folle : remonter une auto durant le Salon Rétromobile à l'époque où ça durait deux fois plus de temps. Sauf que rien n'était prêt et que les pièces soi-disant restaurées ne l'étaient pas. Résultat, une course contre la montre et des équipes qui ont travaillé nuit et jour pour réussir ce petit miracle. Ce qui ne nous a pas empêchés de recommencer en 2024 avec une Fiat 500, mais cette fois avec nos règles... Et le succès que l'on sait.



LA RÉUNION GAZOLINE

Créée quelques années après le magazine, la réunion mensuelle, d'abord organisée à la gare de Noisy-le-Roi puis devant l'atelier de Bailly, a permis et permet toujours à de nombreux passionnés issus d'univers divers de se retrouver et de discuter autour d'un café. Aujourd'hui, quelques autos un peu trop modernes à notre goût se glissent régulièrement sur le parking, mais le bon esprit demeure intact. C'est l'essentiel.



LES VOYAGES SAVANE AVENTURES

Initiés en 2005 par notre Jiji et son acolyte Daniel avec le concours de leurs épouses et de nombreux bénévoles, ces voyages en anciennes ont conduit de joyeux cortèges aux quatre coins de l'Europe, et même en Afrique. Aventure, entraide, amitié et l'incontournable "apéro-remorque" ont toujours été les points forts de ces périples qui perdurent encore en 2025.

HISTOIRE ET ÉTUDES

L'histoire a toujours tenu une place importante dans Gazoline. Il y a eu les sujets au long cours (les petits constructeurs anglais, les cyclecars, les compétitions...), les sagas de nombreux modèles avec évolution année par année, les guides d'achat (qui ont donné naissance à la collection *Votre Auto*) puis, par la suite, les études hyperdétaillées du regretté Bernard Vermeyley ou de son acolyte de toujours Yann Le Lay. Aujourd'hui, on retrouve encore les magnifiques chroniques de Jean-Louis Loubet (apparues dès 2003) et les sagas de Marco Visani dont on se rappelle encore le superbe triptyque consacré aux usines Fiat.

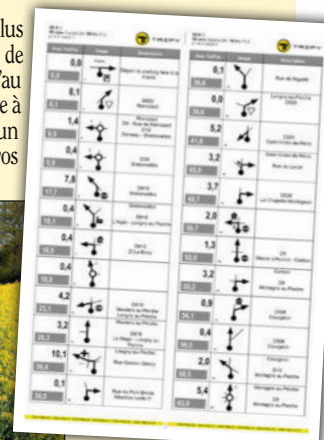
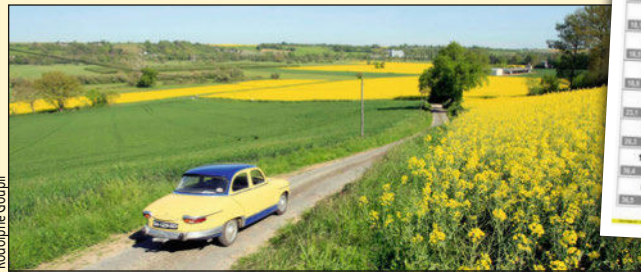


LES COUPS DE CŒUR

Comment publier, dans chaque numéro, de véritables petits guides d'achat par thème sans en faire des tonnes ? La réponse est venue avec cette rubrique où, systématiquement, cinq véhicules sont choisis et présentés selon un thème différent à chaque fois. Prix, typologie, marques, âges... les critères sont infinis, comme les questions que nous nous posons chaque mois pour continuer à vous plaire.

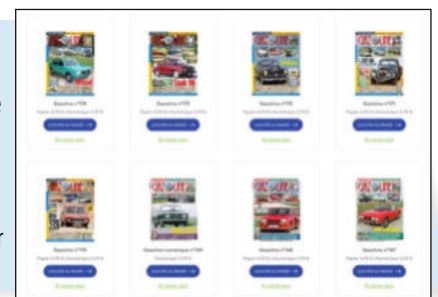
LES ITINÉRAIRE BIS

Puisque le but de *Gazoline* est de vous faire rouler en ancienne, quoi de plus logique que de vous suggérer des idées de balades sur les petites routes de notre beau pays ? Mais, esprit didactique oblige, il nous fallait aller jusqu'au bout du concept et vous donner les outils pour suivre ces parcours. Grâce à nos amis de Tripy, nous pouvons accompagner chaque Itinéraire bis d'un roadbook papier et d'un fichier pour GPS à télécharger sur notre site. Et vos nombreux messages prouvent que vous appréciez la démarche.



COMPLÉTEZ VOS ARCHIVES

Si la lecture de ces pages vous a donné envie de vous replonger dans l'histoire de *Gazoline* ou, plus simplement, de compléter votre collection, la plupart des numéros (depuis le 48 de juillet 1999) ainsi que tous les *Votre Auto* ou les fascicules techniques sont disponibles sur notre boutique en ligne : boutiquelariviere.fr



Supercar



Vive, agile et nerveuse, la Renault 5 Alpine est un régal à conduire. N'est-ce pas Amélie ?

SE DÉVERGONDE

Sexy en diable dans sa petite robe noire et ses sous-vêtements rouges, la Renault 5 Alpine est une bombe. Aussi inspirante à contempler que gratifiante à conduire, elle dégage un parfum suggestif qui nous projette tout droit dans les années 70.

Texte et photos **Hugues Chaussin**





Avec l'ajout de longues portées et d'un gros spoiler, la version Alpine perd le côté candide de la R5.

Son physique nous est familier, mais l'effet produit est toujours le même. Lorsque l'on rencontre une Renault 5 Alpine, elle nous apparaît à la fois sympathique avec son regard tendre, agressive avec son allure trapue et sexy avec sa jupe fendue. Imaginez un peu l'émotion provoquée par les premiers exemplaires croisés sur les routes en 1976. La Renault 5 a alors tout juste quatre ans, c'est la petite voiture à la mode. Son premier pas sportif, elle l'a effectué en 1974 avec la version LS, rapidement devenue TS et prétexte à la création d'une Coupe monotype économique sur circuits. Peu ambitieuse mécaniquement, cette citadine dynamique de 64 ch fait office d'amuse-bouche le temps de préparer une digne sportive dans la lignée des Gordini, mais possédant sa propre philosophie. Dans l'attente, diverses spéculations ont eu lieu sur la nature de ce futur véhicule. Certains ont pronostiqué une TS "gonflée" possiblement dérivée de la variante Coupe des circuits. D'autres ont misé sur une Gordini équipée du moteur 807 des Renault 12. Au final, Renault a surpris son monde en balayant toutes les hypothèses. Avec cette version, qui va s'appeler Renault 5 Alpine et non Gordini, la Régie a fait mûrir le concept

de voiture sportive "populaire". Finie la petite auto de course à peine civilisée. C'est désormais un "produit" aux ambitions commerciales débridées que la marque souhaite mettre sur le marché. La 12 Gordini s'est écoulée à un peu plus de 5 000 exemplaires. La 5 Alpine devra, a minima, se vendre dix fois plus. Dans cette perspective, elle est moins radicale et se montre plus polyvalente afin de séduire une clientèle sans doute plus tournée vers la frime que vers le pilotage. Toutefois, l'héritage sportif de la marque au losange ne permet pas de faire n'importe quoi. Il est exclu de décevoir celles et ceux qui savent ce que tenir un volant veut dire. C'est pourquoi la dernière-née se voit dotée d'une mécanique améliorée dont elle a l'exclusivité. Pour parvenir au résultat souhaité, les bureaux d'études sont partis d'un bloc en fonte Sierra de Renault 12. Ils ont majoré son alésage afin d'obtenir la cylindrée de 1 397 cm³ incompatible avec des objectifs de rallyes amateurs, mais dont le positionnement entre 1300 et



Les roues bicolores Fergat sont un clin d'œil à la R12 Gordini.

Avec la Renault 5 Alpine, finie la petite auto de course à peine civilisée



La 5 Alpine bénéficie d'un stripping particulier qui décore la totalité des éléments.

1600 a une justification commerciale. La grosse valeur ajoutée de ce 4 cylindres culbuté, c'est sa culasse. Comme sur les 8 et 12 Gordini, la mécanique R5 Alpine bénéficie de chambres de combustion hémisphériques et de flux de gaz croisés. Cette architecture permet d'importantes libertés au niveau de l'admission et de l'échappement tout en autorisant la plus grande dimension de soupapes possible. Les caractéristiques de cette pièce maîtresse témoignent des ambitions qui ont entouré l'élaboration de la Renault 5 Alpine. Le vilebrequin soigneusement équilibré avec son volant moteur s'inscrit dans la même logique, de même que l'arbre à cames au profil spécial et l'échappement "3 Y" mécanosoudé. Seule l'admission semble marquer le pas puisqu'elle est confiée à un modeste carburateur double corps inversé Weber



La grille de capot alimente le système de chauffage. Notez que, sur la première série de Renault 5, chaque gicleur de lave-glace se trouve à gauche du balai et non à droite comme ensuite.

32 DIR. Pourtant, ce parti pris à première vue raisonnable est plein de bon sens. Il permet en effet de rendre la 5 Alpine attractive dans une période fortement impactée par la hausse du prix du carburant. Ceux qui roulent en Renault 12 Gordini comprennent très bien ! La puissance obtenue de 93 ch peut sembler modeste à côté des 113 ch d'une R12 Gordini, mais le résultat est bien meilleur qu'attendu. Côté transmission, la 5 Alpine dispose d'une boîte à cinq rapports dérivée de celle des 16 TX.

Voilà pour ce qui se trouve sous le capot, où l'on remarque également l'absence de roue de secours, reléguée dans le coffre en raison de l'encombrement du nouveau moteur. Le reste de l'élaboration technique incombe aux équipes Alpine de Dieppe car si la Renault 5 arbore son

Trapue et agressive, la Renault 5 Alpine est une réussite esthétique.

appellation prestigieuse, auréolée trois ans auparavant du titre suprême au Championnat du monde des rallyes, c'est qu'elle n'est pas un "sous-produit", bien au contraire. Les caisses en blanc qui se destinent à devenir des 5 Alpine sont acheminées de Flins jusqu'à Dieppe où elles font l'objet de plusieurs aménagements, en particulier l'ajout de renforts sous forme de doublures en partie supérieure des passages de roues avant ainsi qu'au niveau des joues d'ailes arrière dans le coffre à bagages. Une fois les car-



Le rétroviseur Vitaloni Californian fait partie de la panoplie sportive de la 5 Alpine.

Amélie Delage et "sa" Renault 5 Alpine 1976

"L'esprit Casimir"

Eric, le propriétaire de cette Renault 5, a de la chance. Ses deux enfants, dont Amélie, ont contracté le virus de la passion automobile. « Mon père m'a tout transmis, c'est une chance, explique-t-elle. Si j'ai une préférence pour les VW, j'ai quelquefois le bonheur de conduire ses Renault. J'adore la 5 Alpine, cette voiture qu'il a mis dix ans à trouver car il en cherchait une noire de début de production, c'était impératif. Il a aussi une Renault 5 Alpine Turbo, noire également, et ses petites autos, c'est une partie de sa vie. Je crois bien qu'il en a eu dix, dont la toute première était une TL à quatre portes. J'adore l'esprit Casimir à bord de celle-ci, les aiguilles des compteurs sont marrantes aussi. A conduire, c'est un peu déconcertant au début, notamment les freins à l'ancienne, mais c'est tellement léger et maniable que c'est très amusant. On sent bien la route à son volant et à 80 km/h, on prend quasiment le même plaisir qu'avec une moderne à 200 ! »



Glaces teintées ainsi que dégivrage et essuie-glace arrière sont de série sur la 5 Alpine.

rosseries transformées, les liaisons au sol, issues des 5 TS, sont à leur tour adaptées. Le travail commence devant par l'adoption de triangles supérieurs renforcés de type "mauvaises routes". Ceux de dessous ne sont plus couplés aux barres de torsion de 16,6 mm des TS, mais à des modèles faisant 18,5 mm de diamètre. La barre stabilisatrice reste identique à celle des TS tandis que les porte-fusées et moyeux proviennent des Renault 12, 15

et 17. Derrière, les barres de torsion grossissent de 2 mm pour atteindre 20,5 mm alors que la barre antiroulis passe carrément de 14,5 mm à 18,5 mm. Elaborés par De Carbon, les quatre amortisseurs sont eux aussi adaptés aux capacités de cette sportive mise au point avec le plus grand sérieux. Au niveau du freinage, les ingénieurs ont opté pour des disques avant ventilés et des étriers de Renault 12 dotés de cylindres récepteurs de 48 mm

au lieu de 45 mm. A l'arrière, les tambours de TS sont inchangés et l'ensemble est commandé par un cylindre émetteur tandem couplé à un Mastervac. Si la fiche technique assoit la crédibilité sportive du modèle, le reste révèle son ambition commerciale. Accessoire pour certains, essentielle pour d'autres, la panoplie revêtue par l'auto nourrit en effet, très clairement, son appétit de conquête. La 5 Alpine se pare ainsi d'un

spectaculaire bouclier frontal en polyester noir inspiré par celui des R5 TS de la Coupe. Recevant une paire d'antibrouillards Cibibi, il procure à cette version un faciès qui la démarque des autres Renault 5. Combiné à la suspension rabaissée de 40 mm, cet élément accentue l'aspect trapu de l'Alpine. Comme celles des R12 Gordini, les roues en tôle sont de type Fergat. Leur déport extérieur bénéficie à la fois à la tenue de route et au look agres-

sif. Elles seront ensuite remplacées par des modèles en alliage à l'aspect "bobine" très personnel. Proposée en cinq coloris, noir, gris, bleu, rouge ou vert, la jolie Renault 5 reçoit des filets autocollants gris ou rouge suivant la couleur de la voiture. Sur les quatre faces, on retrouve un gros "A" fléché imbriqué dans un "5". Ce "A5" est la signature de la R5 Alpine. L'habillage sportif se compose également d'un rétroviseur Vitaloni profilé et d'une



Spécifique à ce modèle, le système d'échappement est très particulier puisqu'il part de l'aile avant gauche pour aboutir derrière la roue postérieure droite.

grosse sortie d'échappement disposée à l'arrière droit. Pensée à la fois comme un moyen de déplacement pratique et comme un objet destiné à accompagner l'évolution de la société des années 70, la Renault 5 est un peu plus qu'une voiture. Cette philosophie est entièrement reprise sur sa déclinaison sportive qui bénéficie d'une présentation destinée à séduire une clientèle élargie. Les minets des beaux quartiers en mal de faire-valoir vont se jeter dessus avec voracité, comme sur tous les produits à la dernière

mode ! Installé sur un magnifique fauteuil galbé intégrant l'appui-tête, le jeune conducteur qui vient de signer un chèque de 32 000 F, l'équivalent d'un peu plus de 25 000 euros actuels, empoigne avec satisfaction le joli volant cuir à trois branches. Derrière lui se trouve un combiné d'instruments aussi coloré qu'un sapin de Noël. On se demande bien ce qui est passé par la tête des designers, tellement occupés à jouer avec les crayons de couleurs qu'ils en ont oublié le manomètre de pression d'huile et le thermomètre d'eau ! Si ça avait

été une blague, nous aurions pu en rire. Au sol, de la moquette assortie aux sièges et aux garnitures de portes se charge de réchauffer l'atmosphère alors que le pommeau du levier de vitesses, d'un style original, est lui aussi habillé de cuir. Si la qualité des matériaux n'est pas folle, l'ambiance est joyeuse. C'est déjà ça. Lorsque le client a opté pour une auto noire, il bénéficie d'un intérieur rouge du plus bel effet. Volontairement peu discret, il a le mérite d'épouser à fond la tendance du moment.

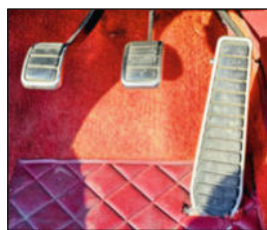
49 ans après sa sortie, la Renault 5 Alpine fait encore son effet. Il suffit de se trouver face à celle d'Eric Delage pour comprendre. Restaurée de A à Z par son précédent propriétaire, n'ayant effectué que 600 km depuis ces travaux, sa voiture est comme neuve. Elle est d'ailleurs en rodage. A l'arrêt, c'est la belle agressivité de son esthétique qui nous frappe d'emblée. La combinaison du noir et du rouge lui va tellement bien ! Par rapport à une R5 "normale", les boucliers ne sont plus gris mais noirs, c'est l'un des signes distinctifs du modèle. Entièrement refaits avec un tissu conforme à l'origine, les sièges sont merveilleux. On y est bien installé, ils sont confortables



La banquette arrière se rabat de façon à augmenter le volume du coffre encombré par la roue de secours.

mais, à l'usage, je vais vite comprendre qu'ils n'offrent pas un maintien du corps suffisant. La mise en route se fait du côté gauche de la colonne de direction, où se situe le Neiman. Le moteur se manifeste assez peu au ralenti.

Discret dans sa configuration d'origine, il laisse même entendre la "musique" des culbuteurs. Sur la précédente Renault 12 Gordini, celui-ci était totalement couvert par la respiration virile des gros Weber 45. La position de conduite est tout à fait à mon goût, de même que l'ambiance de l'habitacle. Entre le joli pédalier et le magnifique volant, l'atmosphère est radicalement sportive. Le maniement de la boîte de vitesses au plancher des Renault 5 n'a jamais été un modèle du genre à cause de la longueur de la tringlerie. La 5 Alpine ne fait pas exception, mais comme l'auto



Le pédalier sport est de rigueur.



Les garnitures de portes souples thermoformées accueillent chacune un très profond fourre-tout.



Joliment assise sur ses larges roues, la Renault 5 Alpine est "posée par terre".



On craquerait pour la 5 Alpine uniquement pour ses sièges. Quelle magnifique sellerie totalement seventies!



Bien séduisante, la planche de bord est recouverte d'un simili grain lunaire utilisé pour la première fois sur les LS. Tout est d'origine, sauf les deux manos disposés sur la console de l'autoradio.



Très mignon, le levier de vitesses comporte un pommeau "stylé".



Entre le joli pédalier et le magnifique volant, l'atmosphère de cette Alpine est radicalement sportive

que j'ai entre les mains a été restaurée avec application, le défaut est atténué au maximum. Il est ainsi possible, pour un usage touristique, de s'accommoder de cette commande après quelques kilomètres de roulage. Le moteur étant en rodage, j'évite de taper dedans. Eric se permet de tirer jusqu'à 4 000 tr/mn, ce que je fais aussi. Heureusement, j'ai déjà eu l'occasion de conduire un véhicule similaire et le caractère mécanique de la 5 Alpine m'est resté en mémoire. Malgré sa puissance relativement modeste sur le papier, comparée par exemple à celle d'une Golf GTi, cette mécanique est une réussite. Hyper élastique en dessous de 3 000 tr/mn, le 4 cylindres se réveille à l'abord des 3 500 tr/mn avec un changement de registre sonore. C'est à partir de



Le tableau de bord ? Un joli sapin de Noël qui privilégie le look à la rigueur. Il n'y a même pas de température d'eau !

Identification



Frappe à froid : visible à l'avant du plancher de coffre. **Plaque constructeur "losange"** : agrafée sur la doublure d'ailé avant droite. **Plaque constructeur "ovale"** : fixée sur la doublure d'ailé avant droite. **Référence peinture** : inscrite au pochoir sur la doublure d'ailé avant droite.

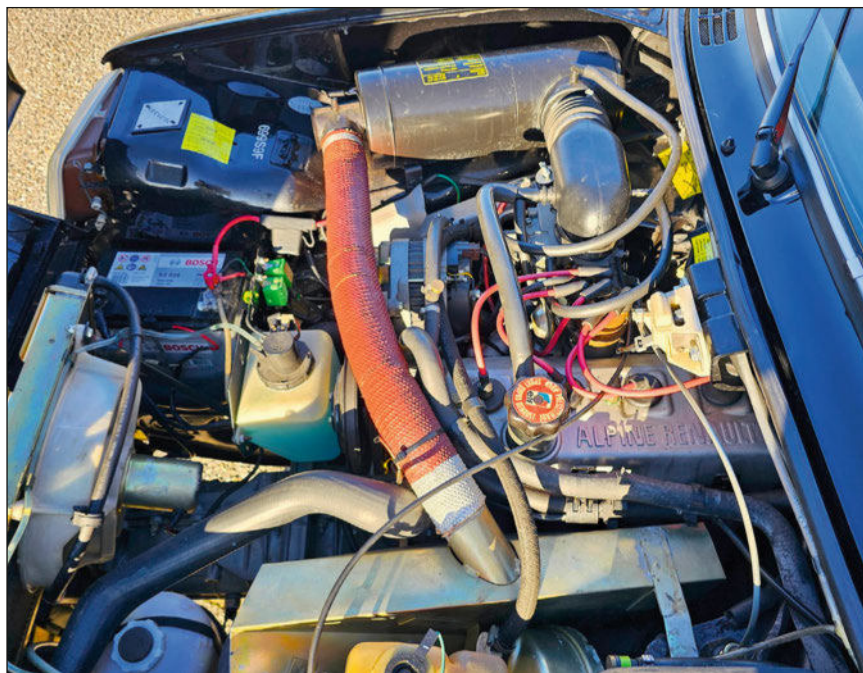


Numéro de moteur : plaque alu rivetée sur le bloc. **Numéro de boîte de vitesses** : pastille alu fixée sur le nez de boîte.

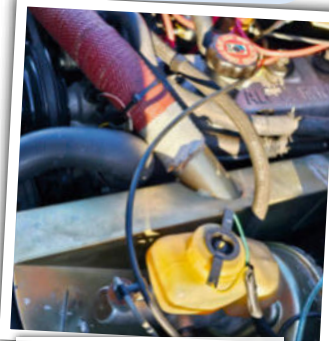


Anciennement Renault Histoire et Collection puis Renault Classic, ce service du constructeur français est tourné vers le passé de la marque, mais aussi vers son avenir puisqu'il cultive sa mémoire et promeut son patrimoine sur les plus beaux événements du monde.

A travers cette entité qui promet de "remixer le temps", Renault propose différents services aux collectionneurs, notamment la délivrance d'attestations d'authenticité destinées aux véhicules de plus de 30 ans. Toutes les Renault 5 sont évidemment concernées. **Infos : theoriginals.renault.com**



Plein de couple et très volontaire, le 4 cylindres spécifique à la 5 Alpine est une réussite. Remarquez comme il s'incorpore dans l'habitacle. Le magnifique cache-culbuteurs dissimule une très belle culasse à chambres de combustion hémisphériques.



Cette tôle sert de protection thermique car le collecteur d'échappement mécanosoudé se trouve très près du Mastervac de freinage. Elle fait également office de réchauffage de l'air d'admission.

d'appui, on sent le postérieur s'alléger, puis engager. Quel pied ! La conduite sportive révèle en revanche un défaut que j'avais deviné dès les premiers tours de roues, à savoir le mauvais maintien des sièges. Si le conducteur peut s'agripper sur le volant, le passager est contraint de se jeter sur la poignée située au-dessus de la portière. Un autre bémol est une souplesse de suspension encore trop importante qui finit par déborder le train avant, renforçant le sous-virage et limitant la motricité en condition d'utilisation musclée. Enfin, la direction, un peu trop démultipliée, impose de ne pas économiser ses mouvements. En revanche, un grand bravo pour le freinage qui combine à la perfection puissance et

endurance. Au final, cette petite auto m'a enthousiasmé. Elle est légère, vive, joyeuse et drôlement jolie. Aussi sympa à regarder qu'à conduire, très agréable à vivre et pas du tout ruineuse en carburant, la Renault 5 Alpine est une auto conçue intelligemment dont le succès commercial, significatif, s'explique pleinement. ■

Merci à Eric et Amélie Delage pour leur accueil charentais. Merci également au groupe Facebook "R5 Alpine et Turbo" qui nous a permis de trouver cette merveille sur roues.

Avec ses quatre rapports supérieurs judicieusement échelonnés, la boîte seconde très bien le moteur

4 000 tr/mn que le berlingot se met à causer, jusqu'à 6 000 tr/mn et même au-delà. A défaut d'être violente, sa poussée est franche. La sonorité dans les tours est vraiment sportive et l'ensemble se montre globalement démonstratif. Avec ses quatre rapports supérieurs judicieusement échelonnés, la boîte seconde très bien le moteur. Dommage toutefois que la première soit aussi courte, du genre inexploitable en rallyes. Le comportement de la R5 Alpine marque une franche différence avec celui de la R12. Naturellement sous-vireuse, elle accepte de survivre à la demande. Cela provient des réglages de son train arrière, et en particulier du diamètre généreux de la barre stabilisatrice. En changeant



Raisonnement, Renault a équipé sa sportive d'un seul carburateur double corps. L'appétit féroce de la R12 Gordini et le choc pétrolier ont conduit à l'adoption de cette solution.

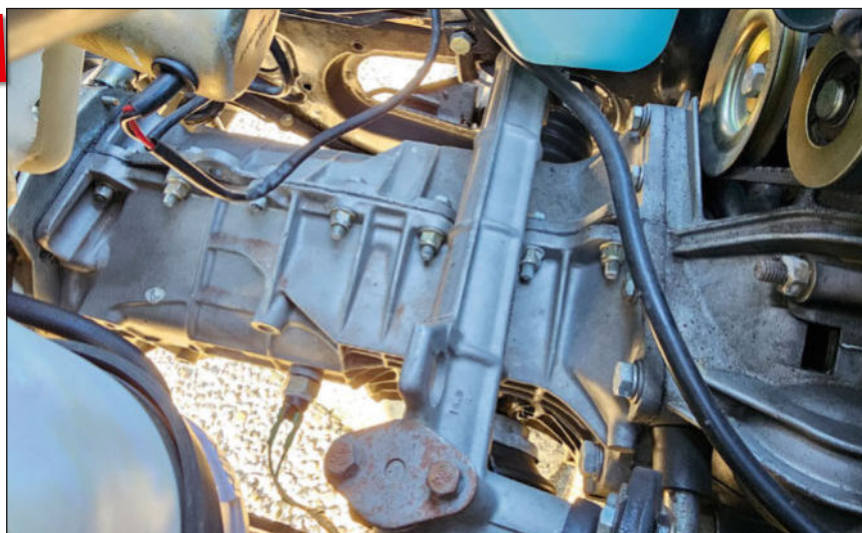
LES RENFORTS DE CAISSE



Tôle de doublure soudée dans chaque passage de roue avant.

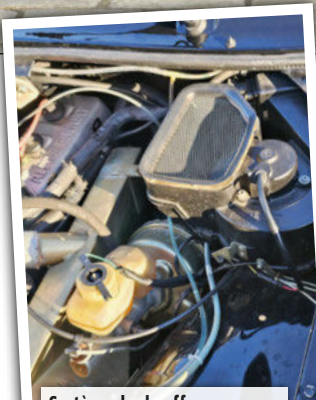


Tôle de doublure soudée sur chaque joue d'aile arrière, à l'intérieur du coffre.



La boîte 5 dérivée de celle des Renault 16 TX est aussi robuste que bien échelonnée. Elle seconde à merveille le petit 4 cylindres.

La carrosserie compacte de la Renault 5 se prêtait à une extrapolation sportive harmonieuse.



Système de chauffage, assistance de freinage et carter de protection thermique sont situés au-dessus du collecteur d'échappement.



Le volume occupé par le moteur Alpine a imposé un déplacement de la roue de secours qui prend ses aises dans le coffre à bagages. Aucun constructeur n'oserait faire ça aujourd'hui.

Passeport technique Renault 5 Alpine

MOTEUR

4 cylindres en ligne longitudinal placé en arrière de l'axe des roues avant type 840-25, bloc fonte et culasse alu à chambres de combustion hémisphériques, chemises humides, un arbre à cames latéral entraîné par chaîne, deux soupapes en tête et en V par cylindre commandées par culbuteurs, rappel par ressorts hélicoïdaux, vilebrequin en acier matricé équilibré sur cinq paliers, antifriction par coussinets minces, graissage sous pression par pompe mécanique à engrenages ■ **Cylindrée** : 1 397 cm³ ■ **Alésage x course** : 76 x 77 mm ■ **Puissance maxi** : 93 ch DIN à 6 400 tr/mn ■ **Couple maxi** : 11,65 mkg DIN à 4 000 tr/mn ■ **Rapport volumétrique** : 10:1 ■ **Alimentation** : un carburateur double corps inversé Weber 32 DIR 58 ■ **Système électrique** : batterie 12 V 50 Ah, bobine et distributeur, alternateur triphasé 47 A ■ **Refroidissement** : liquide à circuit étanche et vase d'expansion avec pompe centrifuge. Ventilateur électrique.

TRANSMISSION

Roues avant motrices par arbres oscillants comportant chacun deux joints homocinétiques ■ **Embrayage** : monodisque à

sec à commande mécanique ■ **Boîte de vitesses** : type 385-10 à 5 rapports synchronisés + MAR, levier au plancher ■ **Rapports de boîte** : 1^e : 3,818:1 - 2^e : 2,235:1 - 3^e : 1,478:1 - 4^e : 1,036:1 - 5^e : 0,861:1 - MAR : 3,083:1 ■ **Rapport de pont** : 8x31.

STRUCTURE

Coach 4 places, coque autoportante en tôles d'acier ■ **Suspension AV** : roues indépendantes par triangles mécanosoudés superposés + barre stabilisatrice, barres de torsion longitudinales et amortisseurs télescopiques De Carbon ■ **Suspension AR** : roues indépendantes par bras tirés + barre stabilisatrice, barres de torsion transversales et amortisseurs télescopiques De Carbon ■ **Roues** : en tôle d'acier ajouré Fergat 5,5 J 13 ■ **Pneumatiques** : 155/70 HR 13 Michelin ■ **Freins** : disques ventilés AV/tambours AR à commande hydraulique par maître-cylindre tandem assisté par Mastervac ■ **Frein à main** : mécanique sur les roues AR ■ **Direction** : à crémaillère non assistée ■ **Rayon de braquage** : 4,875 m ■ **Dimensions (L x l x h)** : 3,543 x 1,525 x 1,38 m ■ **Empattement** : 2,44 (G)/2,41 (D) m ■ **Voies AV/**

AR : 1,29/1,27 m ■ **Masse** : 850 kg à vide en ordre de marche.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 177 km/h (mesure Echapement) ■ **Consommation** : 5,6 l/100 km (normalisée 90 km/h) à 14,7 l/100 km (circuit, mesure Echapement).

PRODUCTION

Décembre 1975 - août 1981 : 59 202 exemplaires, dont 3 245 en 1976 et 9 086 en 1977 ■ **Prix en septembre 1976** : 32 060 F (pour comparaison, Simca 1100 Ti : 25 930 F, Alfa Romeo Alfassud Ti : 26 100 F, Opel Kadett GT/E : 29 700 F, VW Golf GTi : 31 260 F, Ford Escort RS 2000 : 32 440 F) ■ **Nuancier 1976/1977** : bleu métal 462, gris métal 602, noir 699, rouge 705, vert jardin 907 ■ **Options 1976/1977** : peinture métallisée (360 F), garniture simili (320 F) ■ **Type Mines** : R1223 ■ **Puissance fiscale** : 8 CV.

COTATION

La valeur des Renault 5 Alpine a explosé. Une très belle auto du premier millésime, totalement conforme, peut largement dépasser les 25 000 euros.

LES VALEURS DE *la famille*



Confort, comportement, silence de fonctionnement : tout, dans la Fiat 131 Mirafiori, incite à la balade tranquille.

La remplaçante de la 124 est une berline simple, solide, sans fioriture, facile à utiliser comme à entretenir. Sa ligne sobre se révèle moderne, son habitacle généreux permet de partir en vacances tout comme d'effectuer de longs déplacements professionnels confortablement. Et même si la première mouture est encore dépourvue de moteurs double arbre, avec le 1,6 litre, plus gros bloc alors disponible, cette Mirafiori s'avère vive et agréable. De nos jours, ce modèle est très rare. Mais pas pour les chasseurs de Gazoline...

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**



Certains constructeurs ont oscillé, au fil des ans, entre avant-gardisme et tradition. Prenez Renault qui, au milieu des années 60, faisait cohabiter des modèles "révolutionnaires", comme les Renault 4 et 16, avec les très classiques Dauphine, R8 et R10. De l'autre côté des Alpes, c'est Fiat qui a souvent alterné entre des véhicules très innovants pour leur époque – à l'image des 600, Nuova 500 et 127 – et d'autres très consensuels. La 131 Mirafiori, dont nous suivons la genèse et l'évolution dans ces pages, fait partie de cette seconde catégorie. Et, vous allez voir, les raisons qui ont conduit ses créateurs à la classer parmi les voitures hon-

nêtes plutôt que parmi les chefs-d'œuvre sont nombreuses. Le prologue de cette histoire assez compliquée se situe en 1967. En mai de cette année-là, Fiat présente la 125, qui remplace la 1500 C. Il s'agit d'un mélange entre la plate-forme de cette dernière, la partie centrale de carrosserie de la 124 (sortie en 1966) et le moteur à deux arbres à cames en tête des 124 Sport (coupé et spider) dont la cylindrée a été portée de 1,4 à 1,6 litre. Conçue en seulement neuf mois, elle parvient, malgré sa nature hybride (mais pas dans le sens "moderne" du mot !), à séduire un public qui, en quête d'une berline pétillante, se serait normalement tourné vers l'Alfa Romeo Giulia. A l'automne 1968, tant la 124 que la 125 sont épaulées par leurs finitions Special respectives : la 124 passe de 1,2 litre de la normale au 1,4 litre et la 125 de 90 à 100 ch et de quatre à cinq rapports. Deux ans plus tard, à l'occasion du Salon



Principale originalité de la Mirafiori : le feu de recul jouxtant l'optique principale. Notez l'embouti de tôle qui en dessine joliment le contour.

de Turin de 1970, sans renoncer à un léger restylage des deux gammes, la grande nouveauté est l'inattendue 124 Special T (Twin Cam) qui associe à la carrosserie de la "petite" familiale le moteur double arbre des 124 sportives. Dans cette catégorie des moyennes cylindrées, Fiat propose donc trois modèles à deux arbres à cames en tête : cette 124

Special T (80 ch), la 125 (90 ch) et la 125 Special (100 ch). En mai 1972, la marque lance la 132 qui, au grand dam de la clientèle, succède à la 125 que Mirafiori juge trop proche de la 124 en termes d'image et de dimensions : elle mesurait 4,22 m de long, soit 17 cm de plus que sa petite sœur, tandis que la nouvelle arrivante atteint les 4,38 m. Entièrement inédite au niveau du dessin et de la plateforme, la 132 reprend deux moteurs de la famille double arbre, mais passablement assagis : le 1,6 litre offre 98 ch pour 165 km/h (contre les 170 de la 125 Special) et le 1,8 litre 105 ch pour environ 170 km/h. L'intention de Fiat est d'en faire davantage une routière qu'une familiale tout en gardant ses distances avec l'imprenable 130 (6 cylindres en V et 3,2 litres). Quatre mois plus tard, un remaniement de la 124 transforme la Special T en 1,6 litre. Si son moteur est le 1 592 cm³ de la 132 avec 3 ch de moins, sa carrosserie, plus compacte et légère, lui permet de prétendre à une vitesse supérieure à celle de la 132 1800 !

Cette 124 Special T 1600 semble effectivement s'adresser à un public qui, jusqu'alors, aurait choisi la 125 Special, mais il est indéniable qu'une certaine confusion s'est installée dans cette partie de la gamme. C'est donc pour simplifier les choses que la 131 Mirafiori est présentée en septembre 1974. Première nouveauté, Fiat continue à identifier ses modèles par leur code usine [1], mais en y accollant cette fois le nom de sa plus célèbre usine [2]. Or, dans le langage courant, personne ne l'appellera jamais Mirafiori (pour tout le monde, il s'agit de la 131, point barre). Néanmoins, elle restera la toute dernière Fiat à comporter un chiffre dans sa désignation puisque le premier modèle entièrement inédit qui suivra, en mars 1978, sera simplement nommé Ritmo. Bien que développée sur une plateforme spécifique, notre 131 est l'essence même de la tradition, le leitmotiv qui en a guidé l'étude ayant été "simpli-

C'est pour clarifier la gamme Fiat que la nouvelle 131 Mirafiori est présentée en septembre 1974



La plaque placée sur l'aile arrière droite (d'un côté comme de l'autre) n'indique pas la finition, mais uniquement la cylindrée. Par contre, sur les 131 deuxième série, on retrouve les deux informations.



Élément spécifique à la S : la bande caoutchoutée située au milieu du pare-chocs et non seulement sur l'angle, comme sur la 131 Mirafiori normale. En option, Fiat proposait les pare-chocs "américains" à absorption d'énergie pouvant résister, sans se déformer, à des chocs allant jusqu'à 5 km/h.

La S a droit à des phares ronds et doubles au lieu de simples et rectangulaires. Sur sa calandre, on compte une baguette horizontale de moins que sur celle de la normale et aucun élément vertical.



Mauro Comodi et sa Fiat 131 S Mirafiori 1600 de 1975

“ En souvenir d'une miniature ”



Vidéaste âgé de 49 ans habitant Perugia, Mauro Comodi est un collectionneur éclectique. Outre la voiture qui illustre ces pages, il aligne dans son garage trois autres Fiat (1100 D 1964, 131 Panorama export USA 1978, X1/9 Five Speed 1986), autant d'Alfa Romeo (Alfa 6 première série BVA 1979, Alfa 6 deuxième série 2.0 1983, Alfa 90 1.8 1984) et une Porsche (911 Targa 1978). Cette 131 S Mirafiori 1600 mise en route à Reggio Calabria, au sud de l'Italie, en février 1975, il l'a trouvée au printemps 2024 après des longues recherches. « Quand j'étais petit, la station-service où mon père se servait lui avait fait cadeau d'une miniature en plastique verte de 131. La 131 de mes rêves devait arborer la même nuance — verte chiaro 358 — sinon rien ! Je l'ai dénichée près du lac Majeur et je l'ai ramenée chez moi sur ses roues : un voyage de 550 km sans le moindre souci. L'auto avait eu trois autres propriétaires et affichait 36 000 km au compteur. Elle était parfaitement dans son jus : on l'avait tout juste partiellement repeinte au début des années 2000. Quant à moi, je me suis limité à perfectionner l'allumage. Pour le reste, elle n'a eu besoin de rien. » Ce qui rend cet exemplaire particulièrement intéressant, au-delà de son état proche du neuf, c'est qu'il s'agit d'une 1600 très rare, même à l'époque, les Italiens plébiscitant alors la 1300 pour des raisons fiscales. De plus, bien que ce soit une S, elle ne possède pas une seule des nombreuses options prévues par Fiat. Ainsi, aussi curieux que cela puisse paraître, cette S 1600 n'a donc pas de lunette dégivrante, d'appuie-tête, de compte-tours, de vitres teintées...



Ces jantes à quatre grandes ouïes d'aération sont propres à la S. Elles ne seront utilisées que sur ce modèle et cette série.



Que ce soit sur la normale ou la S, la Mirafiori utilise ces poignées hexagonales encaissées d'origine 124 troisième série. Sur la deuxième mouture, la moulure de protection couvre l'embouti au lieu de le surmonter.

citée". Le dessin est en effet très basique, le but étant de réduire les frais d'entretien et de favoriser la durée dans le temps. A une époque dominée par la crise due au choc pétrolier de l'automne 1973, on ne pouvait pas demander mieux. Sur un empattement de 2,49 m, c'est-à-dire se situant pile entre les 2,42 m de la 124 et les 2,56 m de la 132, la 131 Mirafiori adopte une suspension

avant McPherson comparable à celle de la 132 dont elle reprend également le principe de suspension arrière. Alors que la traction se démocratise, la 131 souligne son standing de voiture pour familles en optant pour une implantation classique : moteur longitudinal et propulsion. Si la direction est améliorée puisqu'il s'agit de la première Fiat de cette catégorie à profiter

d'une crémaillère, le freinage est en régression : en effet, tandis que la 124 avait toujours adopté les quatre disques, jusqu'en 1974, la 131 Mirafiori devra se contenter de tambours arrière. Quant aux moteurs, pour laisser un avantage à la 132 et éviter les confusions, la Mirafiori n'aura pas droit aux doubles arbres. Sous le capot, on retrouve donc un nouveau culbuté, en 1 297 ou 1 585 cm³, qui reprend quelques éléments du 1 756 cm³ de la 132 Special 1800, à commencer par l'alésage de 84 mm pour le plus gros des deux, mais avec une distribution totalement différente. En lieu et place de deux arbres à cames en tête a été installé un arbre latéral en position inhabituellement élevée dans le but de réduire le mouvement des tiges, très courtes. De plus, la chaîne de la 124 s'est éclip­sée au profit d'une plus silencieuse courroie crantée. La course (71,5 mm) est identique sur les deux cylindrées, seul l'alésage variant (réduit à 76 mm sur le

1,3 litre). La puissance, respectivement de 65 et 75 ch (pour 150 et 160 km/h), laisse imaginer une utilisation tranquille : les ingénieurs ont préféré tenter de réduire la consommation plutôt que de rechercher la performance. La boîte à quatre vitesses est celle de la 124 et, en option, on peut obtenir le cinquième rapport ou (sur la 1600 uniquement) une boîte automatique General Motors déjà disponible sur les 124, 125 et 132. Même le style évite toute révolution : il est dans l'air du temps,



A l'arrière comme à l'avant, ces creux latéraux donnent à la ligne de capot davantage de personnalité et de robustesse. Ils disparaîtront sur la deuxième série.

[1] Fiat avait pris cette habitude à partir de la 124 de mars 1966.

[2] Vous pouvez retrouver la saga des usines Fiat, et notamment l'histoire de Mirafiori, dans le *Gazoline* 255.



Alors que la normale dispose d'un pare-brise sans chrome et de balais d'essuie-glaces chromés, sur la S, le joint est enjolivé de chrome, mais les balais restent noirs : carrément bizarre.



agréable, mais sans fioriture. Les seuls éléments de distinction sont les deux creux latéraux courant le long des capots avant et arrière et le raccord doux entre la poupe et la lunette arrière qui n'est pas sans rappeler celui de la toute première Toyota Carina de 1970. Contrairement aux 124 et 132, qui arboraient respectivement des optiques arrière rectangulaires et horizontales, la Mirafiori se dote de feux verticaux dont seuls émergent ceux de recul, qui ont le mérite d'élargir visuellement la voiture lorsqu'on la regarde de l'arrière. Le domaine dans lequel la 131 Mirafiori innove, c'est la composition de la gamme. Tout d'abord, c'est la première fois qu'un modèle est dévoilé en trois déclinaisons : berline deux portes (un type de carrosserie qui démontre la vocation pan-européenne du modèle [3]), berline quatre



Si l'on recule au maximum les sièges avant, il ne reste que 16 cm pour les jambes des passagers arrière qui profitent pourtant d'une banquette large et très bien rembourrée.

portes et break Familiare. Il est totalement inédit que ces trois carrosseries, les deux moteurs et les deux niveaux de finition (normale et S, c'est à dire Special) soient composables quasiment à l'infini, la seule combinaison

Au total, ce sont 11 versions de 131 qui sont disponibles au catalogue

Bien que simple et linéaire, le profil de la 131 Mirafiori n'a pas l'effet "boîte à chaussures" des 124, 125, 128 et 130, ce qui est en partie dû au raccord doux entre la lunette et la malle arrière.



Malgré un volant assez grand et doté d'une jante plutôt fine, la planche de bord de la Mirafiori S est assez moderne pour son époque. Notez que la première série est la seule à disposer de la boîte à gants à ouverture traditionnelle. Sur les suivantes, on y accède d'en haut.



Alors que la 131 Mirafiori possède un combiné en demi-lune, la S lui préfère des cadrans carrés aux bords arrondis. Autres différences : sur la S, on retrouve une montre et un compteur journalier.



Les aérateurs centraux ont presque l'air faux. Ils sont pensés pour ne pas avoir à adopter de sorties supplémentaires si l'on choisit l'option air conditionné.

impossible étant moteur 1.3, finition S et version Familiare. Autre nouveauté : la disponibilité d'une S Familiare (bien qu'unique en 1600). Au total, ce sont 11 variantes de 131 qui sont inscrites au catalogue, une gamme presque pléthorique. Dans le détail, la S se distingue de la normale par de nombreux éléments spécifiques : doubles phares circulaires au lieu de rectangulaires [4], calandre distincte (cinq baguettes au lieu de six et sans éléments verticaux), pare-chocs avec coins et partie centrale caoutchoutés, joints de vitrages chromés mais balais d'essuie-glaces noirs (selon moi, c'est un non-sens), protection caoutchoutée sur les flancs, jantes avec orifices oblongs, cabochons non chromés et boulons apparents. Durant ses trois ans et demi de carrière, la 131 Mirafiori n'a eu droit qu'à un ajout dans sa gamme, celui de l'Abarth Rally lancée en mars 1976. Mais il s'agit là davantage d'une action marketing efficace que d'une réelle évolution de la voiture d'origine : le moteur double arbre à 16 soupapes (2 litres, 140 ch), la suspension arrière à roues indépendantes, les quatre freins à disques et la carrosserie à deux portes renforcée, élargie et dépourvue de pare-chocs l'éloignent large-



Malgré une dotation réduite à l'essentiel, la S est munie d'une colonne de direction réglable grâce à cette molette.



Le levier de vitesses long et incliné est un peu daté sur un modèle présenté pour le millésime 1975.

ment du modèle d'origine et en font la base pour en tirer l'auto qui remportera le Championnat du monde des rallyes en 1977, 1978 et 1980. La suite de l'histoire sera écrite par la deuxième série de mars 1978 et la troisième d'avril 1981, les deux proposant un dédoublement de la gamme entre Mirafiori et Supermirafiori, ces secondes étant animées par des moteurs double arbre. La dernière mouture sera également disponible en 2 litres, exactement

comme l'Argenta, qui n'est autre que la quatrième série de la désormais vieillissante 132 [5]. Lorsque je monte à bord de cette magnifique Mirafiori qu'on dirait tout juste sortie de chaîne, je note deux choses : l'une peu rassurante, la finesse extrême de la porte, et l'autre par contre très agréable : son poste de conduite est vraiment vaste. La ceinture basse et les grandes surfaces vitrées contribuent également à donner cette impression d'am-

pleur qui n'en est pas seulement une. En comparant les mesures intérieures avec celles de la 124, on voit en effet qu'aux épaules, la 131 dispose d'un centimètre de plus. Si l'on prend comme référence l'assise de la banquette ou l'espace entre cette dernière et le pavillon, l'avantage par rapport à sa grande sœur s'élève à 3,5 cm. Le volant réglable en hauteur (+/- 5,8 cm), tout autant que le dossier lui aussi réglable qui n'était de série que sur la Special, per-

Identification



Plaque constructeur : située sous le bord du capot moteur, côté droit.



Frappe à froid : placée sur une platine saillante, sur l'aile avant droite.



Pas une, mais deux poches aumônières sont prévues dans la contre-porte avant.

[3] Dans ses brochures, Fiat met en avant la ressemblance de la 131 deux portes avec un coupé. Reste que, durant ses neuf ans de carrière, le modèle n'aura jamais droit à de vraies carrosseries sportives.

[4] Les phares rectangulaires de la normale, bien que très semblables, sont légèrement plus larges et bas et donc non interchangeables avec ceux, communs, des 126, 127, 900 T/E, 128 Special et Sport et 147 (la 127 brésilienne).

[5] En juin 1981, les Fiat 131 Supermirafiori 1600 et Argenta 1600, qui partagent le même moteur, ont 22 cm de différence en longueur, 1 cm en largeur et leur prix varie de 9%. Pas facile, pour la clientèle, de s'orienter...

mettent de s'installer au mieux. La couronne fine du volant et le levier de vitesses très long et incliné ont un côté charmant, mais ils font un peu désuets au milieu des années 70. Le Neiman, qui était à gauche sur les 124, a regagné une place plus naturelle à droite. Le starter automatique simplifie au maximum les opéra-

tions de démarrage. Le 4 cylindres est silencieux au ralenti et le restera durant tout l'essai. Actionnée à l'aide d'un embrayage à la commande douce, la boîte à quatre rapports souligne, une fois de plus, les attitudes touristiques de la 131 : le débattement du levier est important et l'enclenchement des rapports manque de précision.

Vif sans être nerveux, ce 1,6 litre s'adapte bien à la voiture, notamment grâce à son poids plume qui n'arrive pas à la tonne. On lui accorderait moins de puissance, mais il reste bien assorti à la sagesse de cette berline. Ce qui compte, c'est qu'en accélérant à fond en quatrième, il prend des tours volontairement, sans qu'on ait besoin de rétrograder. La direction très démultipliée est elle aussi idéale s'agissant d'une auto destinée aux promenades. Malgré l'absence des quatre disques, la 131 freine bien. Du moins, l'équilibre lors de ralentissements est appréciable et le point de blocage situé assez loin. Juste un peu sous-vireuse en entrée de courbe, la Fiat devient légèrement survireuse en sortie.

Vif sans être nerveux, le 1,6 litre est bien assorti à la sagesse de cette berline



La partie inférieure de toutes les 131 Mirafiori est peinte en noir vermiculé.



Le carburateur double corps Weber est presque invisible sous l'énorme couvercle du filtre à air.

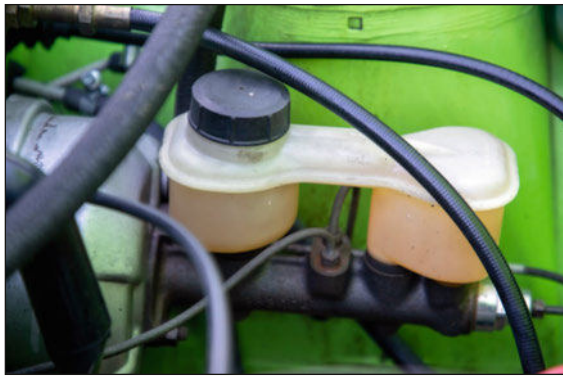


A une époque où pas mal de concurrentes passaient à l'allumage électronique, la 131 est restée fidèle au bon vieux distributeur.



Les optiques à la verticale font apparaître la 131 plus large qu'elle ne l'est réellement. Une astuce reprise des Volvo 142/144.

En la conduisant en bon père de famille, elle reste neutre dans la plupart des conditions. Les sautiellements sur les revêtements irréguliers, si typiques des voitures à pont rigide, ne sont pas au rendez-vous. Cela signifie que l'amortissement a été bien étudié, comme le confirme par ailleurs la bonne absorption et le roulis, présent sans être gênant. Une auto exactement comme ses créateurs l'avaient souhaitée : simple à conduire, rassurante, rapide juste ce qu'il faut, assez grande et prête à rendre de bons et loyaux services à des familles pendant des années. ■



C'est un détail, mais le vase d'expansion du système de freinage affiche une forme assez amusante.



Avec ses 380 litres, le coffre et presque identique à celui de la 124 (375 litres), mais plus petit que celui de la 132 qui peut contenir 432 litres de bagages.



L'espace dans le compartiment moteur est tellement abondant qu'avec un radiateur différent, un 6 cylindres en ligne pourrait aisément y prendre place.



La courroie crantée de la distribution, montée à l'extérieur du moteur, est protégée, comme sur toutes les Fiat de cette époque, par un couvercle en plastique jaune parfaitement identifiable.



Passeport technique Fiat 131 S Mirafiori 1600

MOTEUR

Type Fiat 131 A1.000. 4 cylindres en ligne, disposé longitudinalement à l'avant, bloc en fonte, culasse en alliage léger, vilebrequin sur cinq paliers, distribution par un arbre à cames latéral avec tiges et culbuteurs entraîné par courroie crantée ■ **Cylindrée** : 1 585 cm³ ■ **Alésage x course** : 76 x 84 mm ■ **Taux de compression** : 8,9:1 ■ **Puissance maxi** : 75 ch DIN à 5 400 tr/mn ■ **Couple maxi** : 12,6 mkg DIN à 3 000 tr/mn ■ **Alimentation** : un carburateur double corps inversé Weber 32 ADF3 ■ **Allumage** : batterie 12 V 44 Ah, bobine et distributeur ■ **Refroidissement** : liquide.

TRANSMISSION

Roues arrière motrices ■ **Embrayage** : monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses** : 4 rapports synchronisés + MAR, commande au plancher ■ **Rapports de boîte** : 1^{er} : 3,660 - 2^e : 2 - 3^e : 1,360 - 4^e : 1 - MAR : 3,520 ■ **Rapport de pont** : 3,900 (couple conique

hypoïde : 10x39). En option : différentiel autobloquant, boîte à 5 vitesses ou automatique à trois rapports General Motors.

STRUCTURE

Berline 4 portes, 5 places, caisse mono-coque autoportante en tôles d'acier ■ **Suspensions AV** : roues indépendantes avec trapèzes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques, barre antidive ■ **Suspension AR** : essieu rigide avec biellettes longitudinales et transversales, barre Panhard, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques ■ **Freins** : disques AV/tambours AR, commande hydraulique, double circuit, servofrein et limiteur aux roues AR ■ **Frein à main** : mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction** : à crémaillère ■ **Diamètre de braquage** : 10,60 m entre murs ■ **Jantes** : en acier, 5Jx13 pouces ■ **Pneumatiques** : 155 SR 13 (en moderne : 155/80 R13 89T) ■ **Dimensions (L x l x h)** : 4,260 x 1,640 x

1,40 m ■ **Empattement** : 2,490 m ■ **Voies AV/AR** : 1,370/1,310 m ■ **Capacité réservoir** : 50 l ■ **Capacité coffre à bagages** : 380 l ■ **Poids à vide** : 995 kg.


PERFORMANCES

Vitesse maxi : 160 km/h ■ **Consommation** : 9,6 l/100 km.

PRODUCTION

Juillet 1974 - janvier 1978 : 638 000 Fiat 131 Mirafiori première série. Total Fiat 131 Mirafiori et Supermirafiori (juillet 1974 - décembre 1984) : 1 513 800.

COTATION

Une belle Mirafiori vaut dans les 3 500 euros. Pour une Super-Mirafiori, comptez 1 000 euros de plus. C'est le double d'il y a dix ans, mais le vrai problème est d'en dénicher une car les primes à la casse ont rendu ce modèle presque introuvable. 

LIRE AUSSI

- Fiat 131 Maratea : enfin à la mode [Gazoline 266].
- Fiat 131 Mirafiori CL 1300 : une honnête voiture [Gazoline 199].



Grâce à son moteur généreux, la Rover 3500 S est une fonceuse qui ne demande qu'à engloutir des litres d'essence.

SI *ma tante* EN AVAIT...

Un peu ringarde au début des années 60, la marque Rover, quelquefois surnommée "vieille tante" (old aunt) par les sujets de l'Albion, a entamé sa mue en 1964 avec la sortie de la moderne P6. Quatre ans plus tard, en lui octroyant un gros moteur V8, le constructeur au drakkar a achevé de "transgeniser" tatie.

Texte et photos **Hugues Chaussin**





Le capot à double bossage est apparu sur toutes les P6 en 1971. Il "virilise" un peu plus la ligne sans toutefois verser dans la vulgarité du capot américain à trois narines proéminentes.

la plus "Citroën" des anglaises. *Shocking!* Pourquoi cela ? Tout simplement parce que la marque au drakkar a souhaité dépoussiérer radicalement son image en osant la technologie quitte à s'aventurer sur les voies les plus folles, comme l'installation d'une turbine à gaz sous le capot avant. Rien de moins. Exploré par Rover depuis quelques années, ce mode de propulsion sera mis en suspens suite à la crise de Suez, laquelle va conduire à alléger la future voiture. Au sens propre. Ne reposant ni sur un châssis ni sur une coque autoporteuse, la P6 est par conséquent construite comme une DS autour d'une ossature sur laquelle est assemblé, sans soudure, l'ensemble des éléments, des ailes jusqu'au pavillon. Fabriqué comme un Meccano géant, la P6 se démonte donc entièrement au moyen d'un simple jeu de clés. L'objectif de légèreté espéré est



Les feux à la pointe des ailes font partie des particularités stylistiques de la P6. Les quatre optiques rondes ajoutent au dynamisme de l'avant alors que les antibrouillard Lucas (*of course!*), disponibles en supplément, sont totalement cohérents avec l'image sportive de cette voiture.

La face agressive et un poil torturée de la Rover 3500 contraste avec la douceur de ses flancs. Les P6 équipées du V8 se reconnaissent à leur avant façon "salière" qui comprend notamment cette grande prise d'air ajoutée au niveau de la plaque minéralogique.

Constructeur de voitures bourgeoises, confortables et raffinées, Rover a fini, au gré des années, par se voir accoler l'étiquette peu flatteuse de marque de "voitures de vieux". Peu dynamiques par la faute d'un déficit assumé d'audace technique, les Rover P4, puis P5, devaient en outre composer avec des lignes d'un classicisme tout britannique à tendance naturellement conservatrice. S'ils avaient été français, leurs propriétaires auraient sans doute roulé en Peugeot pour le côté sérieux, pour la robustesse et pour le confort. Ils n'auraient en aucun cas franchi la porte d'un garage Citroën, de peur sans doute d'attraper des boutons. Ce clin d'œil aux productions hexagonales ne doit rien au hasard. En effet, en 1956, Rover a débuté la conception de celle qui allait devenir la plus "française" des voitures britanniques, si ce n'est



"V8 3500 S" : le top de la P6 ! Les feux arrière inclinés à la pointe des ailes font étrangement penser à ceux des MGB. Les catadioptrés ont été ajoutés en 1971 pour répondre à de nouvelles normes.

Construite comme un Meccano géant, la P6 se démonte entièrement au moyen d'un simple jeu de clés

atteint également par l'emploi de quelques éléments en aluminium, à l'instar des capots. Non conventionnelle par l'élaboration de sa carrosserie, la P6 l'est aussi par le style imaginé par l'excellent David Bache. Le designer a tracé des flancs lisses, subtilement convexes, dessinant des ailerons à l'américaine. Les ailes enserrant les deux capots, celui de devant plongeant au-dessus d'une calandre grillagée dynamisée par quatre optiques



Voici le fameux appendice aérodynamique (très efficace) monté en option sur les 3500. Le médaillon sert à obstruer le trou de fixation de la roue lorsque celle-ci est retirée.

rondes. Au départ, il ne devait pas y avoir de calandre, à la façon des DS, ni de pied-milieu, mais Bache a dû revenir à un peu plus de raison afin de ne pas multiplier les contraintes techniques. Le pavillon est surbaissé, la lunette arrière cintrée est fortement inclinée alors que l'auto est assise assez près du sol, un peu à l'image de la fameuse Citroën en position basse. D'ailleurs, les roues postérieures sont en partie incorporées dans les ailes. Le design est volontaire et très moderne. Totalement inattendu de la part d'une Rover. Fortement apprécié par la direction de l'entreprise, le travail de David Bache le sera aussi par le public, comme vont en témoigner les chiffres de vente du modèle, nettement plus soutenus que ceux de la P5. La P6, c'est donc un style fort, mais aussi de la technique ! Même si la suspension hydro-pneumatique un temps envisagée n'a pas été davantage retenue que les roues avant motrices, les solutions adoptées sont à la fois originales et efficaces. A l'arrière de cette propulsion figure un pont De Dion assurant la semi-indépendance des roues fidèlement guidées par un système assez complexe combinant un essieu et des bras obliques

oscillants couplé à des freins à disques *in board*. Pour sa part, la suspension avant confine à l'exotisme. En effet, chaque roue est amortie par un ressort, mais celui-ci se trouve en position horizontale, appuyé dans une chapelle formée sur la face avant des pieds de caisse. Le ressort et le porte-moyeu sont reliés par un système de biellettes articulées que l'on « ne voit pas chez



Les 3500 S disposaient d'un pavillon entièrement recouvert de vinyle, noir ou marron. Pour leur part, les custodes habillées avec le petit drakkar chromé ont équipé toutes les P6 depuis les modifications opérées en 1971.



Faire le plein d'une P6 réclame une petite gymnastique en maintenant le pistolet à la verticale tout en laissant s'écouler doucement le liquide. Pour favoriser la sécurité en cas de choc, le réservoir a été placé derrière les places antérieures et non sous le coffre. Le passage en réserve se fait depuis une tirette située sur la planche de bord.



Ces magnifiques roues Rostyle étaient disponibles en supplément. Les bas de caisse noirs sont spécifiques aux P6 produites à partir de 1971. Le bouchon en caoutchouc permet d'obstruer l'un des quatre passages de cric.

tout le monde », c'est le moins que nous puissions dire. Enfin, passons au moteur. Une fois abandonnée l'idée de la turbine à gaz, puis enterrée l'hypothèse du V6, les bureaux d'études se sont raisonnablement tournés vers un 4 cylindres plus en phase avec les objectifs de sobriété. Pourvu d'un arbre à cames en tête et de chambres de combustion logées dans la calotte des pistons, celui-ci affiche un réel modernisme. Afin de brouiller les pistes, les premiers prototypes de cette voiture ressemblant à tout sauf à

une Rover ont été badgés Talago, une marque fictive inventée spécialement en 1959. A l'intérieur, David Bache a dessiné un tableau de bord inspiré d'un poste de radio. L'aiguille du tachymètre est remplacée par un index rouge balayant le cadran de gauche à droite au fur et à mesure de la prise de vitesse. Il a logé des inserts en faux bois courant de la planche de bord jusqu'aux portières arrière, le tout entouré de plastique noir. Chez Rover, le cuir n'était pas de série. Pour le prix, vous bénéficiez du chic

Darron Moore et sa Rover 3500 S de 1972

“Ma dixième P6”

Anglais francophile ayant fait le choix de vivre au pays de Molière, Darron est amoureux de sa terre d'adoption, mais il n'a pas rompu avec la tendresse qu'il éprouve pour les voitures de son enfance : « Mon premier souvenir est automobile. J'avais deux ans et mon père m'avait installé sous le capot de son Anglia afin de m'apprendre à dévisser une bougie. Un autre souvenir déterminant remonte à mes quatre ans. Le voisin de mes parents, éditeur bien à l'aise financièrement, changeait de voiture tous les six mois en choisissant essentiellement des Rover. Il avait alors une 3500 et à chaque fois qu'il la mettait en route, le bruit du V8 résonnait dans notre maison. Je suis tombé sous le charme des bonnes vibrations de ce moteur. Une fois jeune homme, je suis parti faire mes études au conservatoire. L'un de mes professeurs avait une 3500 et tout cela m'est revenu avec force. Il m'en fallait une ! Ce n'était pas vraiment une voiture d'étudiant, mais j'ai craqué pour une 3500 Sacrab Blue à 600 livres. Je n'ai eu que des ennuis avec ! Ensuite, la P6 ne m'a plus quitté. J'en ai eu dix, dont celle-ci achetée à un retraité de la police anglaise venu s'installer en France. Elle a été restaurée avec sérieux, son moteur est incroyablement beau. Elle n'est pas concours mais, demain, je peux partir avec au bout du monde sans me poser de questions. Elle a été vendue neuve en Ecosse. Il se murmure qu'elle aurait appartenu au patron des whiskies Grant's, mais je n'en ai aucune preuve. »



anglais, mais sans le raffinement d'une Jaguar et encore moins des matériaux haut de gamme et l'assemblage chirurgical d'une Rolls-Royce. De la noblesse *low coast*, en quelque sorte.

Sa nouvelle image, Rover va la dynamiser plus encore en avril 1968, date à laquelle la P6 se voit dotée d'un V8 de 3,5 litres en complément du petit 4 cylindres 2 litres. Il faut dire qu'entre-temps, les prix de l'essence se sont bien détendus. L'ajout de ce moteur, on le doit au hasard. Celui d'une visite, en 1963, du patron de Rover chez General Motors, aux Etats-Unis, en vue de la fourniture aux Américains

de turbines à gaz. Le dirigeant européen comprend que ses partenaires se retrouvent avec un “petit” V8 sur les bras abandonné trois ans après son élaboration, les Yankees ayant délaissé les voitures compactes. Pour le patron, ce moteur construit en alliage léger pourrait tout à fait s'accorder avec la philosophie progressiste de la P6. Un V8 est expédié à Solihull, en Angleterre, pour analyses et essais sur un prototype. Après de nombreux tests, la mécanique américaine est quelque peu reconsidérée, puis il est décidé de l'implanter, en premier lieu, sous le capot des P5 de façon un peu expérimental.

tale. Nous sommes en 1967 et Leyland vient d'absorber Rover. Quelques mois plus tard, alors que Leyland et British Motor Holding viennent de fusionner pour former la BLMC, la P6 bénéficie à son tour de ce moteur. Devenue P6 B 3500 et plus communément appelée “Three thousand five” outre-Manche, la berline gagne en muscle alors que sa prise d'embonpoint se limite à une vingtaine de kilos. L'apport est significatif puisque la puissance passe de 90 ou 110 ch en quatre cylindres à 144 ch et que la vitesse maximale bondit de 160 ou 175 km/h à 185 km/h. Mais, à la différence des 2000, la 3500 est

proposée uniquement avec une boîte automatique Borg Warner à trois rapports. Le surcroît de performances possible est en partie absorbé par cette transmission dont l'adoption résulte d'un compromis nécessaire pour tenter de conserver les anciens propriétaires de P5 à qui Rover espère désormais vendre des P6 dotées d'une mécanique plus aristocratique que le "vulgaire" 4 cylindres. Finalement, ce sont surtout les Américains qui achè-

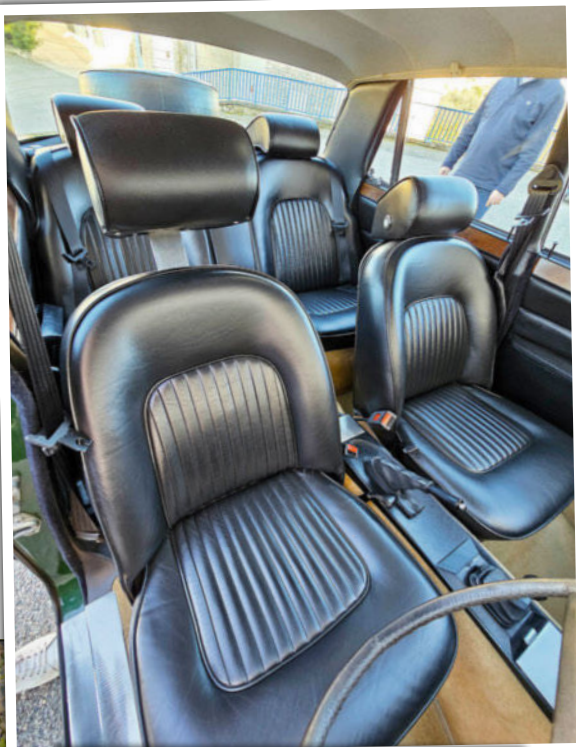
teront ce modèle, eux qui étaient pourtant hermétiques aux petits moteurs. Afin d'augmenter les ventes en Europe, Rover cède aux caprices d'une clientèle qui sait se faire entendre : les "sportifs". Chez British Leyland France, les remontées du réseau sont claires, il faut une variante plus dynamique. Des essais sont donc entrepris, notamment ceux d'une boîte ZF à cinq rapports à laquelle est finalement préférée une boîte

Mise sur le marché en octobre 1971, cette version baptisée 3500 S est favorablement accueillie

quatre couplée à un embrayage renforcé. Le moteur gagne huit chevaux qui lui permettent de franchir le cap psychologique des 150 ch. Mise sur le marché en octobre 1971, cette version baptisée 3500 S est favorablement accueillie, même si les chiffres restent confidentiels : 15 129 "3500" ont été produites au terme de l'année 1972, dont une poignée seulement s'est écoulée en France où la marque n'a pas vendu plus de 571 véhicules sur la même période, tous modèles confondus. Hormis sa mécanique, la 3500 se différencie des 4 cylindres à son faciès agrémenté d'une généreuse "bouche" sous le pare-chocs, mais aussi, et c'est moins visible, à sa direction Burman à recirculation de billes remplaçant le système à vis et galet. Enfin, son réservoir d'essence contient 68 litres contre 55 litres pour les autres P6 et ses pneus sont des 185 HR 14 au lieu



Apparu sur les 3500 S américaines, le tableau de bord à cadrans circulaires a ensuite profité à toutes les 3500, puis aux 4 cylindres "TC" à partir du millésime 1971.



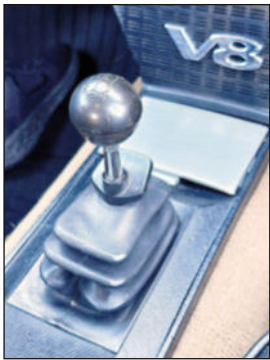
La sellerie en simili est très agréable à regarder et on y est confortablement installé. Le seul hic provient de l'absence de maintien conjugué à une prise de roulis significative. Formulé autrement, il faut s'accrocher dans les virages !

des 165 SR 14. Ainsi présentée, la P6 a bien des arguments à faire valoir, en plus de son tarif attractif. La liste des accessoires et options permet d'ajouter la roue de secours sur le coffre ou encore des projecteurs additionnels qui renforcent son allure sportive. Pour le confort de conduite, la direction assistée est proposée au début en option, ensuite de série. La 3500 S que nous présentons ici appartient à Darron, passionné par le modèle depuis son plus jeune âge (lire notre encadré p. 41). J'avais repéré cette auto l'année dernière lors de l'événement organisé au château de La

Baronnie. Son bel aspect général, sa propreté impeccable, mais surtout son moteur tellement clinique m'avaient emballé. Cette P6 devait figurer un jour dans les pages de *Gazoline*. Ma deuxième rencontre avec elle sur la commune de Castelnau-Montratier, labellisée Village d'Accueil des Véhicules d'Epoque par la FFVE, a été la bonne. Et comme, à Castelnau, il fait toujours beau, il suffisait de caler un jour ! C'est donc un dimanche, et la voiture m'attend, impeccable dans sa robe verte avec pavillon noir subtilement patinée. L'auto est élégante, elle dégage une



La Rover affiche un profil en lame de couteau d'où émerge un habitacle qui pourrait tout à fait provenir d'un autre véhicule. La présence de vinyle renforce cette impression.



La particularité de la 3500 S européenne est sa boîte de vitesses mécanique qui lui vaut l'ajout du S non pas comme "Sport", mais comme "Synchromesh", que l'on peut traduire par boîte manuelle synchronisée. Trois longueurs de leviers étaient proposées au client, celui-ci étant le plus court.



Dotée d'un design agréable assez épuré, la planche de bord aurait toutefois gagné à être élaborée dans de meilleurs matériaux. Mais une Rover n'est pas une Rolls !



Le plastique n'est pas d'une qualité exceptionnelle. Au-dessus du cache-autoradio se trouvent l'allume-cigare, le bouton d'allumage du plafonnier et de la liseuse, celui des phares et celui des essuie-glaces. Ensuite, il y a le warning. A gauche de la grille d'autoradio, c'est la tirette de passage en réserve.



Ces appuis-tête optionnels aux nombreux réglages ont reçu un amusant surnom en deux lettres après la sortie, en 1982, d'un film réalisé par Steven Spielberg.



Les garnitures de portes ne respirent pas la fantaisie. Heureusement que le faux bois est là pour réchauffer l'atmosphère.

certaine prestance. Son style est un étonnant mélange entre formes douces et torturées. La face présente une agressivité qui tranche avec la douceur des flancs, même si les magnifiques roues Rostyle et l'assise basse de la voiture lui confèrent une allure globalement sportive. Beaucoup, dont moi jusqu'à ce jour, pensent que le "S" de l'appellation signifie "Sport". Il n'en est rien, cette lettre désignant "Synchromesh", autrement dit "boîte mécanique". Il est vrai que cette transmission est spécifique au modèle et qu'elle pouvait être personnalisée en fonction des conducteurs puisque trois longueurs de leviers étaient disponibles. Celui-ci ressemble à un joystick, on dirait une commande de monoplace ! Un cas particulier concerne les 3500 S de la police britannique

dévolues aux contrôles routiers qui disposaient d'une boîte mécanique renforcée. Ce fameux levier censé faire toute la différence s'accorde à ravir avec le grand compte-tours et le compteur gradué jusqu'à 220 km/h. L'ambiance intérieure est sportivo-bourgeoise avec une prédominance de noir ainsi qu'une lame de faux bois qui parcourt la planche de bord et se prolonge, par les portières, jusqu'aux places arrière. Le volant n'est pas en reste avec sa jante mais aussi ses deux branches habillées de cuir. Or, ce qu'il y a de plus sportif dans l'ambiance de cette "saloon" est sans doute le bruit de son moteur. Aussitôt après, en route, le son calme et mélodieux du V8 a quelque chose d'envoûtant. Son timbre rassure, sa mélodie inspire. C'est

Identification



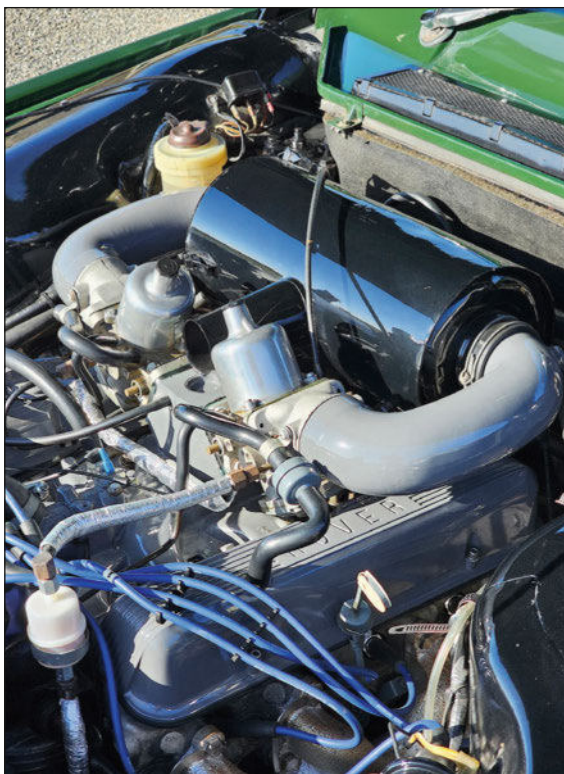
Référence peinture : étiquette collée sur la joue d'aile avant gauche.



Frappe à froid : située au-dessus de la joue d'aile avant gauche.



Référencement des options : étiquette collée sur la joue d'aile avant gauche.



Le V8 d'origine Buick-Mercury est le cœur vaillant de la 3500. Il a été acquis par Rover pour la P6, puis a ensuite bénéficié aux Range, à la SD1, aux Morgan +8 ainsi qu'à une quantité de voitures de sport anglaises.

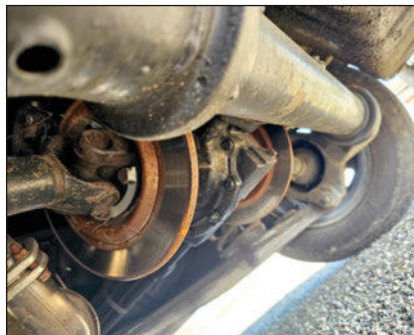
du miel pour les oreilles. Moins musical qu'un V6 italien, plus raffiné qu'un V8 américain, ce multicylindre possède une note très britannique qui colle à merveille à l'âme de la belle Rover. Alors que Darron nous emmène promener sur les causses du Lot, je savoure, fenêtre ouverte en ce mois de février, la belle musique mécanique. Mais là, point de cartons perforés, juste des cylindres, des pistons et des soupapes nourris sans avarice par deux carburateurs SU généreusement calibrés. Darron ne se prive pas de me montrer combien sa P6 a de la ressource. Clairement, il sait comment fonctionnent ces voitures. Je suis serein à sa

gauche, mais une petite chose me dérange. L'absence de maintien des sièges et le glissant du simili m'obligent à m'accrocher où je le peux dès que la conduite devient un tantinet rythmée. Je ne vais pas tarder à apprendre que cet exemplaire est plutôt confortable de ce point de vue car il comporte une barre stabilisatrice avant de fort diamètre. En effet, le propriétaire m'explique que ces autos souffrent d'origine d'une prise de roulis excessive, c'est pourquoi de nombreux utilisateurs procèdent à cette amélioration.

Une fois aux commandes, j'ai le privilège de pouvoir me retenir au volant, ce qui est appréciable,

même si cet accessoire essentiel n'a pas vocation à faire office de poignée de maintien. Grâce à l'assistance, la direction est légère tout en ne souffrant pas d'une trop forte démultiplication. Je sens que l'auto pèse et qu'elle est encombrante, mais la générosité du moteur compense. Sa disponibilité est telle qu'il reprend avec beaucoup de rondeur dès 1 500 tr/mn. Il n'est pas nécessaire de tirer dessus pour adopter un tempo intéressant. En revanche, la boîte n'est pas du genre docile. En cause, une sélection peu intuitive, une marche arrière sans verrou et une synchronisation plutôt lente. Darron m'assure que cela ne provient pas de sa boîte en particulier, qu'il s'agit d'un défaut connu. Si, évidemment, l'accoutumance et l'application permettent de s'en sortir, il est exclu d'enchaîner les rapports à la façon d'un pilote de rallyes. Le double pédalage est même bien utile en certaines circonstances. Darron apprécie la S pour ce côté "viril", mais reconnaît qu'une version à boîte automatique permet, en usant du *kick down*, d'être plus prompt dans les manœuvres de dépassement. L'avantage de la boîte mécanique, qui n'est pas l'une des meilleures du genre, est donc davantage psychologique. Au bout de quelques kilomètres, je prends bien mes marques au volant. Malgré une certaine inertie, la voiture se mène avec précision et calme. Elle permet d'enrouler les courbes à allure décidée, comme on le ferait par exemple avec une DS. Boîte

Ce qu'il y a de plus sportif dans cette "saloon" est sans doute le bruit de son moteur



Disques de freins arrière *in board* à étriers monopiston et essieu De Dion caractérisent l'intéressant train arrière des P6.



Chacun des carburateurs SU alimente deux cylindres d'un rang et deux de l'autre.

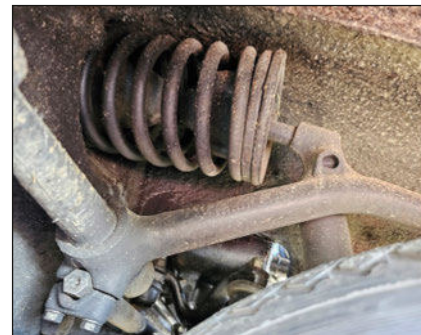


L'option roue de secours sur le couvercle de malle dégage agréablement le coffre à bagages. À droite est nichée la batterie dans son logement.

mise à part, la conduite de la 3500 S est moderne et accessible. La qualité du freinage, franc et visiblement endurant, contribue à la sérénité générale procurée par cette auto. Son confort de suspension aussi, même à l'arrière puisque l'absence d'essieu rigide fait de la Rover une propulsion prévenante pour les vertèbres. Quant au moteur, il navigue avec une certaine vigueur entre 2 000 et 3 500 tr/mn, monte à 4 000 avec plaisir, mais il ne semble pas décidé à grimper dans les aigus. Le fait de n'avoir à aucun

moment éprouvé le besoin d'aller chatouiller la zone rouge confirme ce ressenti. La sportivité de la "S" est donc suggérée et savamment entretenue, mais elle se limite à la faculté pour cette auto de rouler à 200 km/h au compteur dans un grand confort et dans des conditions de sécurité tout à fait remarquables pour l'époque. Sa proximité avec la DS n'est donc pas qu'une affaire de détails esthétiques ! ■

Merci à Darron Moore pour sa confiance.



L'étonnant dispositif de suspension avant des P6 est muni d'un ressort longitudinal (par côté) actionné par un système de biellettes.

ROVER CLUB DE FRANCE



Le club français des amateurs de Rover et autres "Fine British Cars", d'Alvis à Wolseley en passant par Singer, compte plus de 130 adhérents et fait preuve d'un beau dynamisme. C'est tout d'abord sur les Salons que l'association promeut ses marques fétiches, en particulier Rétromobile,

Rouen, Toulouse et Epoqu'Auto. Plusieurs

sorties sont également organisées chaque année, dont une en Ile-de-France au printemps puis une dans le Val de Loire cet été. A ses membres possesseurs de P6, le club met à disposition la documentation atelier en anglais et en français, le catalogue de pièces détachées, tous au format PDF, et il livre les adresses de fournisseurs de pièces, même s'il n'y quasiment rien en France et que le passage par l'Angleterre est inévitable.

Cotisation : 70 euros ou 35 euros si moins de 35 ans.

Rover Club de France, www.rover-club.fr

Lorsqu'il a dessiné la P6, David Bache a soigné l'aérodynamisme, par exemple avec la chute du pavillon, tout en préservant une nervosité visuelle incarnée ici par les ailerons incorporant les feux.



LIRE AUSSI

- **Rover 2200 TC** : la Rolls du pauvre ? [Gazoline 216].
- **Etude Rover P4** : On l'appelle Aunti Rover (1949-1964) [Gazoline 201].

Passeport technique Rover 3500 S V8

MOTEUR

8 cylindres en V à 90° longitudinal avant, bloc et culasses alliage, chemises humides en fonte, un arbre à cames central entraîné par chaîne, deux soupapes en tête par cylindre commandées par culbuteurs, rappel par ressorts hélicoïdaux, vilebrequin sur cinq paliers, antifricition par coussinets minces, graissage sous pression par pompe mécanique à engrenages ■ **Cylindrée** : 3 528 cm³ ■ **Alésage x course** : 88,90 x 71,12 mm ■ **Puissance maxi** : 152 ch DIN à 5 000 tr/mn (143 ch DIN à partir de 1973) ■ **Couple maxi** : 28,2 mkg DIN à 2 750 tr/mn (27,9 mkg DIN à partir de 1973) ■ **Rapport volumétrique** : 10,5:1 (9,2:1 à partir de 1973) ■ **Alimentation** : deux carburateurs simple corps semi-inversés SU HS6 (HIF 6 à partir de 1973) ■ **Système électrique** : batterie 12 V 60 Ah, bobine et distributeur, alternateur Lucas ■ **Refroidissement** : liquide avec pompe centrifuge et ventilateur entraîné par le moteur.

TRANSMISSION

Roues arrière motrices ■ **Embrayage** : monodisque à sec à commande hydraulique ■ **Boîte de vitesses** : 4 rapports synchronisés + MAR, levier au plancher ■ **Rapports de boîte** : 1^{re} : 3,625:1 - 2^e : 2,133:1 - 3^e : 1,391:1 - 4 : 1:1 - MAR : 3,430:1 ■ **Rapport de pont** : 3,08:1.

STRUCTURE

Berline 5 places, ossature porteuse en tôles d'acier sur laquelle sont boulonnés tous les éléments de carrosserie ■ **Suspension AV** : roues indépendantes par triangles inférieurs oscillants et leviers supérieurs actionnant des ressorts hélicoïdaux disposés à l'horizontale, barre stabilisatrice et amortisseurs télescopiques ■ **Suspension AR** : par pont De Dion coulissant, bras articulés obliques reliés à un essieu rigide guidé par deux tirants longitudinaux, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques concentriques ■ **Roues** : en tôle d'acier à voile ajouré 5 J 14 ■ **Pneumatiques** : 185 HR 14 ■ **Freins** : disques AV/AR (inboard) à commande hydraulique assistée ■ **Frein à main** : mécanique sur les roues AR ■ **Direction** : à circuit de billes Burman, assistance en option ■ **Rayon de braquage** : 5,35 m ■ **Dimensions (L x l x h)** : 4,57 x 1,68 x 1,42 m ■ **Empattement** : 2,63 m ■ **Voies AV/AR** : 1,35/1,31 m ■ **Poids** : 1 356 kg (ou 1 364 kg si direction assistée) à vide.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 195 km/h ■ **Consommation** : 12 à 18 l/100 km/h suivant usage.

PRODUCTION

Octobre 1971 – décembre 1976 : 17 015

"3500 S" européennes sur un total de 325 317 Rover P6 d'octobre 1963 à décembre 1976, dont 79 057 à moteur V8 ■ **Tarif 1972** : 32 000 F (pour comparaison, Opel Admiral 2800 Luxe : 34 900 F, Fiat 130 : 37 700 F, Volvo 164 : 38 140 F, BMW 3.0 Si : 45 000 F, Mercedes 280 SE 3.5 : 48 600 F, Jaguar XJ6 4.2 : 51 960 F) ■ **Nuancier 1972** : Davos White, Zircon Blue, Mexico Brown, Cameron Green, Almond, Monza Red, Tobacco Leaf, Corsica Blue (pavillon et bas des portes Huntsman ou Ebony suivant couleur de caisse, dégivrage de lunette arrière, rétroviseurs sur les ailes) ; garniture intérieure Buckskin, Sandalwood ■ **Options et accessoires en 1972** : direction assistée, air conditionné, sur-tapis caoutchouc, phares antibrouillard et longues portées, appuie-tête, pare-brise en verre feuilleté, bavettes, poste de radio, roue de secours sur le coffre, galerie de toit, crochet d'attelage, ceintures arrière, ceintures avant automatiques ■ **Types Mines** : P6 48 ■ **Puissance fiscale** : 20 CV.

COTATION

La cote des P6 a fortement augmenté ces dernières années. Si une auto à reconsidérer entièrement n'a pas de grosse valeur, une 3500 S "concours" dépasse désormais les 20 000 euros.



La direction assistée était d'abord une option, puis a été montée en série dans le courant de la vie des 3500.



Couplée aux quatre disques, l'assistance de freinage assure un ralentissement net qui met en confiance.

ULTIME cocktail

En 1933, l'histoire de l'Officina Motori de Brescia touche à sa fin. Pour écouler les derniers stocks de moteurs et de châssis, des carrosseries de la série 665 (6 cylindres) sont équipées du 4 cylindres de la 469. Le résultat de ce cocktail est une berline élégante et confortable, mais inexorablement lente, tout comme le sera le déclin d'une marque glorieuse qui poursuivra son chemin en se consacrant aux poids lourds jusqu'au début des années 80.

Texte Marco Visani - Photos IsolaPress



Le comportement de l'OM 469 S4, datée dans sa conception, est celui d'une auto des années 20 : il est confortable tant que l'on reste dans les limites strictes de la promenade.



Brescia, charmante ville située 90 km à l'est de Milan, est célèbre dans le monde automobile en étant, depuis 1927, le point de départ et d'arrivée de la Mille Miglia, une course sur route de 1 600 km la reliant à Rome. Dans son passé, il a pourtant existé une Brescia industrielle qui a marqué l'histoire grâce à une entreprise réputée pour la qualité de ses voitures : l'Officine Meccaniche, plus connue sous le sigle OM. Ses origines, il faut les chercher sous un autre nom, dans un autre siècle et une autre ville : Züst. Car c'est bien la Züst SA qui, après avoir poursuivi l'activité de la Güller & Croff, société née en 1855 pour produire des entraînements mécaniques à vapeur et des munitions, débute la production automobile sur le lac Majeur à partir de 1903. Au départ, cette entreprise exploite



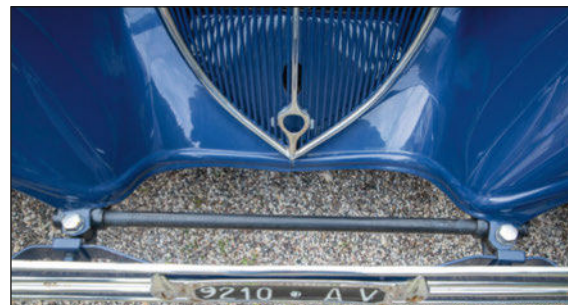
Le monogramme OM sera utilisé, inchangé ou presque, sur les camions de la marque jusqu'au début des années 80.

l'ancienne usine de Selasca. Ce n'est qu'à partir de 1903 qu'elle déménage à Intra et, deux ans plus tard, à Milan. En mai 1905, la victoire d'une Züst 40/50 HP à la prestigieuse Coupe du Roi aux mains de Lorenzo Ginori attire l'attention du public. Le carnet de commandes se gonfle

rapidement, ce qui pousse la direction à chercher un associé. La banque Kuster de Turin entre alors dans le capital de la société en donnant le jour à la Brixia-Züst SA [1], dont le siège est situé à Brescia. Grâce aux nouveaux capitaux, l'entreprise étend sa production automobile et se lance dans celle des poids lourds : en 1909, elle participe à un appel d'offres de l'Etat et s'adjuge la fourniture de 600 camions destinés à l'Armée. Après un nouveau changement de raison sociale en "Ing. Roberto Züst SpA" en 1913, la firme se concentre sur le transport. En octobre 1917, l'usine de Brescia est cédée à la Società Anonima Officine Meccaniche, ou OM. Ce sigle est connu depuis 1847 dans l'Italie du Nord car l'Officine Meccaniche Grondona, fondée par Felice Grondona, fabrique des wagons ferroviaires. Celle-ci est rachetée en 1899 par Miani e Sil-

vestri : l'union des deux donne naissance à la fameuse Società Anonima Officine Meccaniche basée rue Vittadini, à Milan. OM impose tout de suite son label sur les voitures Brixia-Züst. Des trains à l'automobile et aux poids lourds, de Milan à Brescia, le nouveau groupe industriel a étendu ses tentacules dans plusieurs domaines du transport.

Les origines d'OM, il faut les chercher sous un autre nom, dans un autre siècle et une autre ville



Cachée par la lame du pare-chocs, une traverse de renfort est boulonnée entre les ailes. Le trou de manivelle présent en cas de panne de démarreur électrique était incontournable.



Le calandre légèrement inclinée vers l'arrière et se terminant en pointe est arrivée sur la berline 665 en 1930. Le pare-chocs en quatre éléments vissés est d'une rare finesse.



Notre 469 S a bien conservé ses flèches de direction électriques.



L'éclairage de plaque minéralogique se situe au-dessus de celle-ci, sur toute la longueur.



Comme sur beaucoup de conduites intérieures, le pare-brise peut s'entrebâiller pour améliorer la ventilation durant l'été.

Gianluca Ravaioli et son OM 469 S4 de 1933

“ Des poids lourds aux voitures ”

Entrepreneur en bâtiment, Gianluca Ravaioli a 65 ans et vit à Faïence, dans la province de Ravenne. Il apprécie les voitures (il possède une Lancia Flavia Sport et une Mercedes-Benz 190 SL 1962 ainsi qu'une Innocenti Mini Mk1 1966), mais son intérêt de collectionneur se porte davantage sur les camions et autobus, notamment de la marque OM dont il possède plusieurs modèles. En 2015, il a fait un pont entre ces deux mondes en rachetant à un ami de Forlì, Nazario Bacchi, grand connaisseur de la marque, cette 469 4S de 1933, l'une de toutes dernières automobiles produites par OM. Sa plaque minéralogique actuelle, AV (pour Avellino, non loin de Naples), remonte à la fin de 1953. « C'était le chaînon manquant alors que, dans mon garage, se trouve aussi une 469 Camionnette 1927 entièrement issue de l'Officine Meccaniche de Brescia. Nazario avait déjà restauré la carrosserie, il me restait donc à m'occuper du moteur et de la transmission. Tandis que la mécanique a été une promenade de santé étant donné sa simplicité de construction, la boîte s'est avérée très délicate : bien qu'en état de fonctionnement, elle grince. » Dans l'attente de l'améliorer, il utilise quand même sa belle berline pour des balades entre amis ou avec son fils Federico, médecin, avec qui il partage sa passion pour les transports d'antan.



En 1918, OM présente la toute première voiture arborant son propre monogramme, un ovale bleu au lettrage blanc déjà utilisé sur les trains : c'est la S305. Elle est mue par un 4 cylindres en ligne de 4 712 cm³ affichant 30 ch et mêle des éléments très classiques, comme les jantes en bois, à d'autres bien plus modernes, à l'image du démarreur et des feux électriques. Dans les faits, il s'agit encore d'un projet 100 % Züst tout juste rebadgé. En plus de permettre le développement d'une gamme jusqu'alors limitée à un seul modèle, la plus compacte 465 qui suit en 1919 s'adresse à un marché au potentiel bien supérieur. A ce propos, il faut noter qu'à l'aube des années 20, l'industrie automobile est particulièrement riche de l'autre côté des Alpes. Fiat possédant un savoir-faire inégalable s'agissant des modèles (relativement) populaires, les autres constructeurs évitent de s'aventurer sur ce terrain. Ils s'orientent alors vers le créneau des voitures de classe, voire de luxe. Outre l'Isotta Fraschini, dont le raffinement des véhicules a de quoi faire pâlir Rolls-Royce, on y trouve des marques que l'on qualifierait de nos jours de premium : Alfa Romeo, Lancia, Bianchi, Ansaldo, Diatto, Itala, SCAT-Ceirano ou Spa. OM s'inscrit dans une catégorie à part en commercialisant des modèles qui se font vite une réputation de qualité et de durabilité sans pour autant afficher des éléments techniques révolutionnaires. Cela n'empêche pas le constructeur d'opter pour des solutions intéressantes, à commencer par la désommation choisie pour ses voitures : trois chiffres, dont le premier indique le nombre de cylindres et les deux suivants la mesure (en millimètres) de l'alesage. Pour



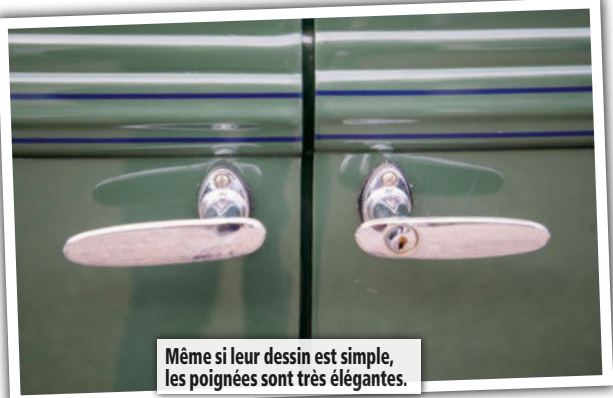
L'OM propose un éclairage électrique : un progrès lors de son lancement dans les années 20.

l'anecdote, la course reste fixe à 100 mm, ce qui permet l'unification des vilebrequins, comme prévu par son concepteur l'ingénieur Lucien Barratouche. Une règle à laquelle OM restera fidèle tout au long de son existence. La 465 est une 4 cylindres monobloc de 1 325 cm³ (15 ch, 75 km/h) le plus souvent carrossée en torpédo. On recense cependant des cabriolets, des coupés de ville et des spiders bateau. Dans l'ensemble très classique, l'auto s'offre pourtant une batterie en 12 V encore peu diffusée. Son

évolution directe, la 467 S de 1921 (1 410 cm³, 95 km/h), est un modèle de transition très apprécié par une clientèle bourgeoise : le poète Gabriele D'Annunzio en avait notamment une pour se déplacer au quotidien. La 469 est également lancée en 1921 en ayant droit à une énième augmentation de la course par rapport à la 465 originelle, ce qui lui permet d'approcher le litre et demi de cylindrée (plus exactement 1 496 cm³ pour 30 ch et 100 km/h). Sobre et sans fioriture, elle se distingue en étant l'une des rares voitures de son époque dotée de freins sur les quatre roues. C'est un détail qui a son importance lorsque l'on sait que Fiat ne propose un freinage comparable que sur la 519 à six cylindres. En effet, dans la classe du litre et demi représentée par la 501 [2], il faut se contenter de freins à l'arrière. Mais il y a un mais : le freinage "intégral" est réservé à la 469 S ; la 469 N, offerte en entrée de gamme à un prix très compétitif, n'y a pas droit. Par contre, l'arbre de transmission présente un équilibrage très soigné sur les deux modèles afin de réduire bruit et vibrations. Parmi ses spécificités

[1] Brixia est le nom latin de Brescia.

[2] Nous avons essayé une Fiat 501 Torpédo dans le Gazoline 287.



Même si leur dessin est simple, les poignées sont très élégantes.

Élegante et discrète, la 469 S4 est une 665 équipée d'un moteur à quatre cylindres : une alliance pensée pour écouler les stocks de blocs et de carrosseries. Son vitrage limousine apporte beaucoup de luminosité à l'habitacle.



techniques, on note les soupapes (latérales) insérées directement dans le bloc sans guide dans le but d'en améliorer le refroidissement et la culasse démontable. Pas mal d'éléments sont réalisés en aluminium afin de réduire le poids, comme par exemple l'auvent, le bac à huile et la structure extérieure de l'embrayage. Pour

la même raison, les longerons et quelques traverses du châssis disposent d'un profil en forme de "U". A cette époque, le sport automobile n'est pas, comme de nos jours, réservé à des voitures très puissantes, mais il s'agit plutôt d'un moyen de faire connaître une marque. OM, bien que

dépourvue d'un modèle pouvant afficher de très hautes performances [3], inscrit quand même ses 4 cylindres 465, 467 S et 469 aux compétitions les plus renommées d'alors, à l'image de la Coupe des Alpes qu'elle remporte trois ans d'affilée entre 1922 et 1924, trustant même les quatre premières places en



Initialement destinée aux marchés étrangers, notre 469 S possède un tachymètre en miles avec des inscriptions en anglais. Le thermomètre d'eau est par contre en français, tout comme le manomètre d'huile. Et la voiture est bien italienne. L'Europe unie était déjà là... Par contre, on ne connaît pas l'origine de la montre.



Au centre du volant se trouve le réglage de l'avance. Le dessin à quatre branches était encore à la mode au début des années 30. La 469 a pourtant été présentée en 1921 (et elle a peu changé depuis).

1922. On pourrait également mentionner ses victoires sur les circuits du Mugello, Garde, Latium, Tigullio, Savio ou Trois Venises. Entre le 15 et le 27 mars 1924, OM décroche le record mondial de vitesse en catégorie "jusqu'à 1 500 cm³" sur l'autodrome de Monza à une moyenne de 70,5 km/h. Finir, et mieux encore gagner une course n'est pas nécessairement synonyme de puissance : cela signifie avant tout qu'il s'agit d'une voiture fiable. Voilà pourquoi une clientèle aisée s'adresse à un concessionnaire OM lorsqu'il s'agit de passer commande d'une auto torpédo, d'une conduite intérieure ou d'un dérivé en bleu de chauffe... En effet, en partant de la réalisation d'une 469 F. La lettre

devrait se traduire par *Furgone* (fourgon), mais c'est davantage une gamme de modèles qui est commercialisée : camionnette, taxi, minibus, camion citerne. Quels que soient l'aménagement et l'utilisation prévus, c'est OM qui s'occupe de la production complète du véhicule, y compris – fait très inhabituel – de la carrosserie. Par rapport aux 469 N et S, la 469 F dispose d'un châssis renforcé, de roues plus grandes et de rapports de boîte spécifiques tout en conservant le moteur, la direction, les freins et la partie avant du véhicule de tourisme initial. En 1928, le constructeur décide de scinder en deux entreprises distinctes les usines de Milan (OM SA pour les équipements ferroviaires) et Brescia (OM Fabbrica Bresciana Automobili pour



Les balais d'essuie-glaces, articulés en haut, disposent d'un moteur indépendant.



La largeur étonnante du marchepied est l'élément le plus gênant lorsque l'on monte à bord. L'angle d'ouverture de la porte avant est en partie limité par la présence, sur l'aile, de la roue de secours.



Les strapontins sont confortables. En revanche, ils ne laissent que peu de place aux passagers arrière.



Une fois les strapontins repliés, on profite d'un espace habitable énorme. Le plancher remontant vers le haut fait office de rehausse-pieds.

les voitures, utilitaires et poids lourds). C'est le début d'une crise qui, en 1933, conduira la marque dans le giron de Fiat. L'évolution de la famille 469 se poursuit pourtant tout en douceur. En 1930, la puissance du moteur atteint désormais les 40 ch. En 1933, pour écouler les stocks tant de moteurs que de châssis, OM lance la 469 S4, à savoir une alliance entre la carrosserie de la 665 berline et la mécanique à quatre cylindres de la "petite" de la famille. Mais Fiat a déjà décidé de se débarrasser de cette marque qui, malgré des tarifs supérieurs, peut faire de l'ombre à ses voitures. Les tous derniers

exemplaires sont donc assemblés dans la première moitié de 1934 [4]. Mais pour vider les stocks des concessions, il faudra patienter jusqu'en 1937. Le repreneur concède pourtant à OM un dernier baroud d'honneur : au Salon de Milan de 1934 (12-27 avril), son stand dévoile le prototype de la berline OM V [5], également connue sous le nom d'Alcyone, une 6 cylindres à soupapes en tête de 2 130 cm³ capable de filer à 125 km/h en consommant 13 litres aux 100 km. Sa carrosserie désormais aérodynamique, avec calandre et pare-brise inclinés, est soutenue par un nouveau châssis croisillonné.



La contre-porte intègre une poignée, en haut, dans l'encadrement de vitre (ouvrable à l'avant comme à l'arrière). Notez, outre la poche auxmunière, la fermeture de sécurité.

Gagner une course n'est pas nécessairement synonyme de puissance : cela signifie avant tout qu'il s'agit d'une voiture fiable

L'histoire d'OM en tant que constructeur automobile sera donc plutôt courte : 19 ans seulement, et encore moins (16) si l'on se limite à la période de production effective. Ensuite, la marque va se consacrer aux moteurs Diesel pour trains (dans l'usine de Milan), aux camions, aux cars, aux tracteurs agricoles et aux chariots élévateurs (à Brescia et à Suzzara). Mais c'est surtout le secteur des poids lourds qui connaîtra un développement très important, notamment

[3] Malgré une cylindrée de seulement 2 litres et une technicité à l'apparence traditionnelle, la 665, lancée en 1922, s'avèrera vite supérieure à ses rivales en ce qui concerne sa fiabilité mécanique. Dans le *Gazoline* 181, nous avons publié l'essai d'une OM 665 SSMM Superba avec compresseur.

[4] La dernière brochure commerciale éditée, qui expose la gamme complète des 469 et 665, porte la date du 10 avril 1933.

[5] Ce "V" indique le cinquième modèle de la marque après les 465, 467, 469 et 665.

Identification



Frappe à froid : visible sur la carrosserie, derrière l'aile avant droite.

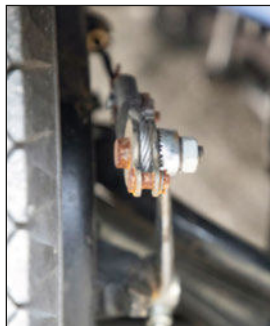


Plaque moteur : placée sur le bloc, côté droit, vers l'avent.

dans l'après-guerre : le Titano de 1962 sera, avec ses 230 ch, le camion le plus puissant de toute la production européenne. Définitivement intégrée, en 1967, à la Fiat Veicoli Industriali SpA, ce qui fait perdre aux bureaux d'études leur indépendance, OM devient, à partir de 1975, une partie de la holding Iveco. Son monogramme restera visible, en tant que gamme parallèle, sur des camions légers ou des tracteurs routiers 100 % Fiat. En 1992, les chariots sont vendus à l'allemande Linde qui, en 2006, cessera d'utiliser la marque.

Au moment de prendre le volant de cette OM aussi austère qu'élégante, je regrette de ne pas avoir un chauffeur pour conduire à ma place. Déjà, à l'arrière, on voyage comme des rois, et étonnamment mieux sur les strapontins que sur la banquette située tout au fond car il est plus facile d'y accéder et on ne s'assied pas sur le pont, ce qui, avec des amortisseurs à friction, fait la différence. De plus, s'insérer au poste de conduite de cette voiture est tout un poème.

Le moteur est plus onctueux qu'attendu et, malgré une allure modeste, il ne montre pas de signes de surchauffe

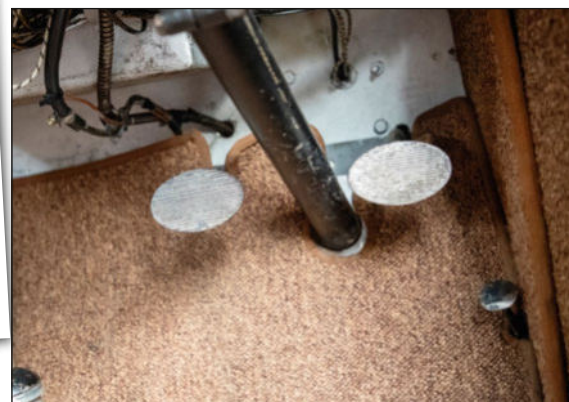


Pour ralentir, on doit faire confiance à quatre câbles comme celui-ci...



Les toutes premières 469 s'alimentaient par gravité. A partir de 1928, elles sont passées à la pompe à essence, avec ce "poumon" accroché à l'auvent qui gardait une petite quantité de carburant près du carburateur.

Le marchepied est incroyablement large, l'angle d'ouverture de la porte partiellement limité par la présence de la roue de secours sur l'aile et le siège (fixe) est très rapproché du volant (immense). Pour m'installer à bord, je dois donc glisser ma jambe gauche et trouver ensuite une manière d'insérer la droite en la repliant de façon très peu naturelle. Résultat,



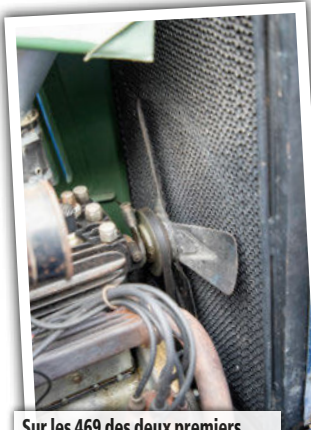
Les toutes premières OM avaient accélérateur et frein inversés et de beaux monogrammes OM sur les pédales de gauche et de droite. Après 1930, la gamme 469 s'est réorganisée en adoptant un accélérateur du bon côté mais d'une forme, d'une dimension et d'un positionnement... peu pratiques !

ma première sensation perçue à bord est une forte douleur : une énorme crampe à la cuisse que je ne peux dissiper en étirant la jambe car l'espace est trop compté... Du coup, que le volant soit à droite me surprend à peine ! Avant l'essai, j'avais demandé à Gianluca, le propriétaire, de me renseigner sur la position des pédales. Il m'avait rassuré en me confirmant que, contrairement à bon nombre d'italiennes des années 20 et 30, elles étaient "dans la bonne position", avec accélérateur à droite et frein au centre. Mais il avait oublié de préciser que l'accélérateur lui-même n'était qu'un clou aux dimensions lilliputiennes frottant contre le flanc droit de la carrosserie ! De fait, conduire – et, surtout, double débrayer (la boîte est totalement dépourvue de synchros) – avec des chaussures d'hiver est une galère. Les seuls éléments pour ainsi dire normaux sont les opérations de démarrage : la clé actionne le contact électrique, le démarreur s'active en appuyant sur un bouton chromé, si besoin on tire le starter situé sous le tableau de bord, on enclenche la première (la position des rapports est cou-

rante, hormis peut-être la marche arrière placée à gauche de la première) et nous sommes partis. Le 4 cylindres ronronne paisiblement et monte en puissance sans se presser. La boîte de vitesses de la voiture de Gianluca étant imparfaite et sans synchro, j'essaie d'en limiter l'utilisation une fois arrivé en troisième. La bonne nouvelle est que le



Difficile d'imaginer un carburateur (et sa tringlerie) plus accessible.



Sur les 469 des deux premiers millésimes, le ventilateur était en bois. Il sera ensuite en acier.



Le coffre à bagages fait honneur à son nom : c'est un coffret monté à l'extérieur. Son articulation sur la gauche facilite le déchargement des bagages côté trottoir.

Passeport technique OM 469 S4

MOTEUR

Type OM 469. 4 cylindres en ligne monobloc, disposé longitudinalement à l'avant, bloc et culasse en fonte, vilebrequin sur trois paliers, distribution par soupapes latérales commandées par un arbre à cames ■ **Cylindrée** : 1 496 cm³ ■ **Alésage x course** : 69 x 100 mm ■ **Taux de compression** : 5:1 ■ **Puissance maxi** : 40 ch DIN à 3 600 tr/mn ■ **Alimentation** : un carburateur monocorps Memini DO2 ■ **Allumage** : batterie 12 V, bobine et distributeur ■ **Refroidissement** : liquide.

TRANSMISSION

Roues arrière motrices ■ **Embrayage** : monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses** : 4 rapports non synchronisés + MAR,

commande au plancher ■ **Rapport de pont** : 4,250.

STRUCTURE

Berline 4 portes, 6 places, châssis à longerons et traverses en forme de "U", carrosserie en tôles d'acier boulonnées avec toit en pégamoïde ■ **Suspensions AV** : essieu rigide, ressorts à lames longitudinaux, amortisseurs à friction ■ **Suspension AR** : essieu rigide, ressorts à lames longitudinaux, amortisseurs à friction ■ **Freins** : tambours AV/AR, commande mécanique ■ **Frein à main** : mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction** : à vis sans fin ■ **Jantes** : fil, Borrani type 42, 18" ■ **Pneumatiques** : 5.50-6.00 x 18 ■ **Empattement** : 2,800 m ■ **Voies AV/AR** :

1,320/1,320 m ■ **Poids à vide (châssis nu)** : 700 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : environ 100 km/h.

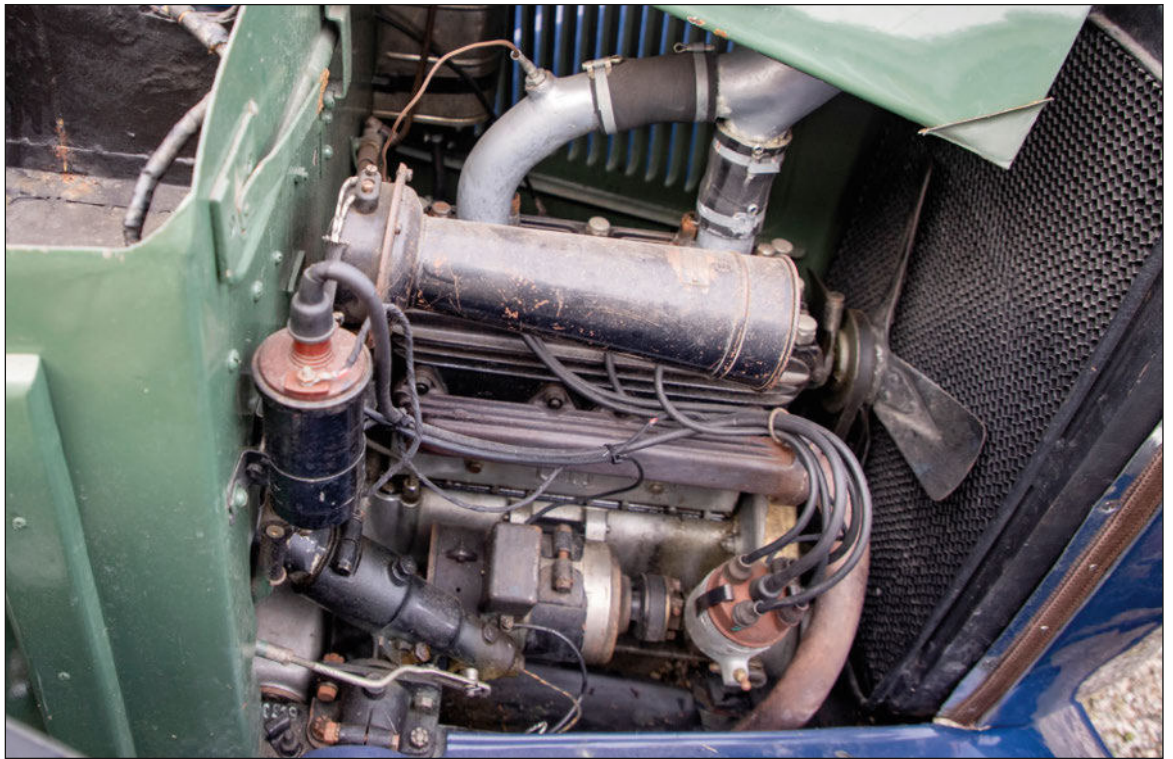
PRODUCTION

1922-1934 : environ 4 200 OM 469 toutes versions confondues.

COTATION

Une 469 vaut aujourd'hui 40 000 euros, bien moins qu'une 665 qui, avec la même carrosserie mais un moteur à six cylindres (et une production de 3 200 unités), dépasse les 200 000 euros. La progression est de 5 000 euros tous les dix ans.

moteur est plus onctueux que je ne l'avais imaginé et que, malgré une allure modeste, il ne montre pas de signes de surchauffe. Bien qu'un peu aléatoire, la direction n'est pas trop lourde. Limiter la vitesse est une mesure sage pour épargner les freins. Réputée, à sa sortie, pour le montage de tambours sur les quatre roues, en fin de carrière, la 469 S fait pâle figure face à une concurrence qui est désormais passée en majorité au freinage hydraulique. Masse importante et commande mécanique ne faisant pas bon ménage, il faut éviter autant que possible les routes fréquentées. Le confort présente deux aspects : si la place laissée aux passagers est irréprochable (tout comme la dimension et le moelleux des sièges), le bruit du moteur d'un côté et la suspension très raide de l'autre font qu'il est préférable de respecter la nature paresseuse de cette berline, profiter de ses belles surfaces vitrées et considérer sa conduite pour ce qu'elle est : un voyage dans un passé lointain, lorsque l'allure était tranquille et le conducteur décontracté. ■



La culasse est munie d'ailettes de refroidissement. Le régulateur électrique surmonte le démarreur devant lequel est installé le distributeur.



Vue de l'arrière, la 469 S4 arbore une ligne encore plus sérieuse. La petite lunette et les grandes dimensions de l'auto rendent les manœuvres très compliquées.

Citroën DS

70
ANS



5 anniversaires tricolores EN 2025

Ces cinq voitures emblématiques de la production française célèbrent chacune, en 2025, leur anniversaire. Toutes changent de décennie et cela nous rappelle combien le temps qui s'écoule profite à nos véhicules anciens, de plus en plus charmants au fil des années. Alors soufflons sur leurs bougies en souhaitant que jamais elles ne s'éteignent !

Texte Hugues Chaussin - Photos Archives Gazoline
H.C et Wikimedia Commons

Panhard 24 B/BT



Les cotes indiquées pour 2015 ont été réactualisées en euros constants pour pouvoir être comparées avec celles d'aujourd'hui.



Alpine GTA

40 ANS

50 ANS



Peugeot 604

50 ANS



60 ANS



Simca 1307/1308/1309

Nouveauté française majeure de l'année 1985, l'Alpine "GTA" a pris la place de l'A310.

Archives Gazoline



40
ANS

Alpine GTA

LE CALME OU LA TEMPÊTE

La quatrième génération d'Alpine s'est épanouie au cœur des années 80.

Au menu, un généreux V6 turbo-compressé et une finition intérieure de R9. Du Renault pur jus !

En devenant Renault Alpine suite à la prise de contrôle totale de la Régie sur la marque dieppoise, les voitures de sport françaises ont vu, au fur et à mesure de l'avancée dans les années 80, leur image quelque peu diluée dans l'anonymat de la grande série. C'est ainsi qu'après l'A310, dont l'épanouissement n'a pas été facile dans l'ombre de la "Berlinette", une nouvelle génération de bolides à carrosserie synthétique est dévoilée fin 1984 avec, pense-t-on naturellement, tous les arguments pour redonner à Alpine un lustre qui a peu à peu terni.

Baptisée GTA, pour "Grand Tourisme Alpine", la remplaçante des A310 en copie l'allure générale, mais le travail du styliste Gérard Godfroy, chez Heuliez, permet, tout en conservant une parenté évidente, de marquer la différence en actualisant chaque trait. Dotée d'une bonne aérodynamique due à sa fluidité de ligne, la GTA reprend la même technologie d'ensemble que les A310, à commencer par leur châssis à poutre médiane, mais aussi leur moteur V6 "PRV" toutefois amélioré avec une cylindrée majorée à 2,8 litres. Si le tableau peut faire envie, la réalité est tout autre. En effet, dès leur mise sur le marché en février 1985, les Alpine GTA "V6 GT" déçoivent par leur manque de punch et leur finition en complet décalage avec le tarif revendiqué. Le V6 a gagné du coffre, mais il ne fournit que 10 ch de plus que le précédent, soit 160,



Dessiné par Pietro Stroppa, l'intérieur des GTA n'est resté dans les mémoires ni pour la finesse de son design, ni pour la qualité de ses matériaux, encore moins pour ses boutons en plastique issus de la gamme Renault.

Archives Gazoline

et son alimentation est encore et toujours assurée par deux carburateurs alors même qu'il possède l'injection sur les 604 GTi. Difficile à justifier sur une voiture vendue 180 000 F, qui plus est truffée de commodos et de boutons issus de la très grande série et manquant cruellement de qualité perçue. Les seuls vrais progrès par rapport à l'A310 se trouvent dans la position du moteur, avancé de

quatre centimètres afin de centrer les masses, ainsi que dans le procédé de fabrication de la coque qui abandonne le stratifié et sa méthode manuelle d'imprégnation au profit d'éléments en résine injectée assemblés par collage. Rapide grâce à son excellente aérodynamique, la GTA pêche par ses accélérations quelconques et un bruit moteur peu stimulant. Le tir est corrigé en septembre

ALPINE GTA [02/1985 - 02/1991] • Cote en 2015 : 13 000 (GT) à 18 000 euros (Turbo) • Cote en 2024 : 13 800 (GT) à



Le styliste Gérard Godfroy, qui n'avait pas encore dessiné la Venturi, a joliment actualisé les volumes de l'A310 pour créer la très charmante GTA.

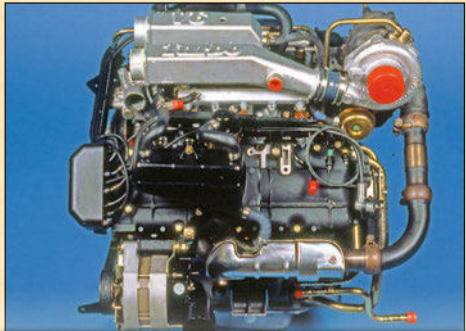
Archives Gazoline

1985 avec la mise sur le marché d'une version V6 Turbo annoncée dès le printemps et dont les 200 ch et 30 mkg de couple s'expriment, à l'inverse, avec une fougue certaine ! Profondément reconsidéré, le V6 PRV de nouvelle génération possède un vilebrequin modifié équipé de manetons décalés permettant d'effacer le manque de noblesse acoustique qui a toujours été reproché à ce bloc conçu en 1971 par la Française de Mécanique. Issu des Renault 25 Turbo, ce groupe motopropulseur doté d'un calculateur d'injection Renix et d'un échangeur d'air d'admission donne des ailes à l'Alpine GTA devenue V6 Turbo.

Désormais capable de dépasser les 250 km/h, quelquefois même chronométrée à plus de 260 km/h par certains essayeurs, cette V6 Turbo est facturée 40 000 F de plus que la version atmosphérique. Malgré ce tarif, toutefois inférieur à celui des Porsche 911, la GTA turbocompressée connaît davantage de succès que sa sœur atmosphérique, notamment car elle figure, de 1985 à 1988, en vedette des grands prix dans le cadre des courses de l'Europa Cup. Mais son intérieur est toujours aussi décevant, qu'il s'agisse de la qualité peu valorisante de ses matériaux ou de l'ambiance particulièrement fade. Heureusement, la V6 Turbo s'apprécie surtout volant en mains où elle révèle tout son potentiel, celui d'une authentique voiture frappée du A fléché. A désormais 40 ans, l'Alpine GTA fait valoir

La GTA turbocompressée connaît davantage de succès que sa sœur atmosphérique

son charme typique des années 80. Certes, son intérieur et très "daté", certes, elle ne vieillit pas toujours de la meilleure des façons, mais cette Grand Tourisme dispose d'une vraie belle personnalité acquise malgré l'inconfort de son positionnement entre sa mère spirituelle A310 et l'excellente A610 qui a eu le talent de corriger tous ses défauts. ■



Archives Gazoline

Le moteur V6 turbocompressé a donné une belle vigueur à l'Alpine GTA. Il développait 200 ch ou 185 ch avec le catalyseur, mais a également été poussé à 280 ch dans l'Europa Cup.

Excellente ligne (Turbo) - Ligne réussie
Finition - GT un peu "juste" - Consommation

SPÉCIFICATIONS

Moteurs : V6 longitudinal AR, bloc et culasses alu, un arbre à cames en tête par rangée de cylindres. 2 458 cm³ (185, 200 ch DIN) ; 2 849 cm³ (160 ch DIN). Refroidissement liquide.

Alimentation : un carburateur simple corps inversé + un carburateur double corps inversé (GT), injection électronique K-Jetronic + turbocompresseur Garrett avec échangeur thermique (Turbo).

Transmission : roues AR motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 5 synchronisée. Levier au plancher.

Structure : châssis métallique à poutre médiane incorporé dans une coque en résine injectée, roues AV/AR indépendantes par trapèzes oscillants superposés et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques AV/AR, disques AV/AR à commande hydraulique assistée (ABS en option), direction à crémaillère, roues 365 mm ou 15".

Vitesse maxi : 235 à 253 km/h.

Consommation : 6,4 à 7 l/100 km (stabilisée 90 km/h suivant version).

PÉRIODE À SUIVRE

Février 1985 - février 1991 (6 494 exemplaires toutes versions confondues).

TENDANCE

Si la version atmosphérique ne bénéficie d'aucune embellie, les V6 Turbo ont la cote.

INDICE DE RARETÉ

Très rare 0 1 2 3 4 5 Courant

DISPONIBILITÉ PIÈCES

Encore correcte pour la mécanique commune avec certains modèles de R25. C'est nettement plus compliqué pour la carrosserie.

POINTS À SURVEILLER

Corrosion : pas de problème particulier pour le châssis. Le matériau de la coque a tendance à subir le poids des ans.

Moteurs : endurants et fiables. Réglages carbus nécessitant un peu d'habitude (GT) et périphériques souffrant de la chaleur (Turbo).

Points faibles : finition catastrophique.



Archives Gazoline

L'Alpine GTA, c'est aussi une aérodynamique remarquable : un Cx de 0,28 et un SCx de 0,48, un record du monde il y a 40 ans.

23 000 euros (Turbo).

Peugeot 604

AMBITIONS PRÉSIDENTIELLES

50 ANS

Elle a marqué le retour de Peugeot sur le créneau du haut de gamme. Il y a 50 ans, la 604 a fait forte impression par sa stature, mais aussi sa motorisation V6. Il n'en fallait pas davantage pour que Valéry Giscard d'Estaing en fasse son destrier.

En 1975, Peugeot part à l'assaut de l'élite automobile européenne en ressortant une grande 6 cylindres. Depuis l'emblématique 601, cela faisait 40 ans que le constructeur n'avait pas occupé ce créneau haut de gamme. Conçue pour être la "béhème française", une voiture de luxe rapide, la Peugeot 604, issue du projet E24, est indissociable de son moteur. Dès les années 60, Renault et Peugeot combinent leurs finances et leurs moyens techniques pour produire plusieurs mécaniques communes. Fruit de cette union, la Française de Mécanique va étudier quatre moteurs parmi lesquels figurent un V6 et un V8. Mais en 1971, des difficultés compromettent sérieusement la sortie des deux

multicylindres. Ces développements sont sauvés par Volvo qui cherche un 6 cylindres pour remplacer le bloc de la 164. Même si le V8 est au point, le premier choc pétrolier met un coup d'arrêt brutal au programme. Décision est alors prise de supprimer deux cylindres pour en extrapoler un V6, toujours ouvert à 90 degrés, et de l'alimenter par un duo de carburateurs : un simple corps pour garantir une économie d'usage couplé à un double corps afin d'assurer la réserve de puissance. Etreint sur les coupés et cabriolets 504, ce moteur bénéficie ensuite à la 604. Il s'agit d'une berline de 4,72 m au style à la fois classique et dynamique signé Pininfarina et dont l'intérieur a été dessiné par Paul Bracq. Techniquement, c'est une grosse



Archives Gazoline

La Peugeot 604, c'est aussi et surtout un moteur, le V6 PRV, ici associé à une injection (version Ti).



D'allure moderne et dotée d'une présentation valorisante lors de son lancement il y a 50 ans, la Peugeot 604 n'a pas connu le succès escompté. Il s'agit ici d'une V6 Ti.

+
Élégance naturelle - Confort royal - Habitabilité
-
Consommation (V6)

Christophe 1955

PEUGEOT 604 [09/1975-06/1986] • Cote en 2015 : 3 000 euros (V6) • Cote en 2025 : 6 000 euros (V6).



C'est Paul Bracq qui a imaginé la planche de bord de la 604. Le volant à quatre branches est apparu en 1978.

La 604 est disponible avec un éventail d'options haut de gamme

504, l'architecture des deux étant très proche. La suspension arrière repose sur un faux châssis indépendant de la caisse alors que l'avant fait appel à des jambes de force. Également destinée à séduire une clientèle étrangère, notamment celle des États-Unis, la 604 est disponible avec un éventail d'options haut de gamme comme le cuir, les glaces arrière électriques et l'air conditionné. En 1978, l'intérieur est légèrement retouché et le V6 reçoit l'injection sur la version Ti qui porte la puissance à 144 ch sans majoration de la consommation. L'année suivante, un nouveau bloc arrive en complément du V6 : il s'agit du diesel Indenor XD2S dont le relatif prestige repose sur un turbo-compresseur élevant sa puissance à 80 ch. Avec Mercedes, Peugeot est alors le seul constructeur à proposer ce type de motorisation permettant des économies de fonctionnement sans sacrifier totalement l'agrément.

En 1980, la 604 est disponible avec une nouvelle option groupée Grand Confort comprenant un toit ouvrant électrique, un pare-brise Sécuriflex et des glaces teintées ainsi que quatre vitres électriques. La gloutonnerie du V6 conduit ensuite Peugeot à proposer, essentiellement pour l'administration française, une version essence équipée d'un 4 cylindres 1 970 cm³ de 96 ch issu des 504. La SL à carburateurs est retirée en 1982, la Ti à injection ainsi que la SR sont supprimées à leur tour en 1983, puis la gamme est recentrée en 1984 autour de deux nouvelles motorisations : un V6 de 2,8 litres et 155 ch jusqu'alors utilisé par Volvo (604 GTi) et un diesel turbo de 2,5 litres fournissant 95 ch (GTD Turbo). Les performances sont actualisées, de même que l'esthétique via de nouvelles roues et de petits changements au niveau de l'habillage de carrosserie et des clignotants. L'équipement s'enrichit encore.

La production des 604 sera stoppée fin 1985 à cause d'une demande trop faible, mais le nombre d'exemplaires inventés sur parcs imposera de laisser le modèle au catalogue au cours du premier semestre 1986. Pas assez performante, consommant trop en V6, rapidement dégradée par la corrosion, la 604 n'aura pas réussi son pari. Preuve que Peugeot aura dû reconsidérer son offre haut de gamme, sa remplaçante, la 605, ne sortira pas dans la foulée, mais trois ans



Les formes anguleuses sont la règle sur la 604. Pininfarina l'a dessinée au cordeau !

plus tard. Si les ambitions de la 604 n'ont pas été atteintes, elle aura tout de même été choisie par le président de la République Valéry Giscard d'Estaing, alors que quelques dignitaires opteront pour la variante limousine ou bien le landaulet réalisés sur demande par des carrossiers constructeurs comme Heuliez et Chapron. Le seul millésime où la 604 se sera relativement bien écoulée est 1976, avec plus de 36 000 unités sorties des chaînes. En 1985, un peu plus de 500 quitteront le site de Sochaux. Une fin un peu triste et le début des désillusions sur la capacité de la France à concurrencer les grosses allemandes. ■

Avec son V6 de 2,8 litres développant 155 ch et offrant une belle élasticité, la 604 GTi, apparue sur le tard en 1984, est sans doute la meilleure de la série.



SPÉCIFICATIONS

Moteurs : 4 cylindres en ligne longitudinal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral et soupapes en tête.

1 971 cm³ (96 ch DIN) ; 2 304 cm³ diesel (80 ch DIN), 2 498 cm³ diesel (95 ch DIN). V6 longitudinal AV, bloc et culasses alu, un arbre à cames en tête par rangée de cylindres. 2 664 cm³ (136, 144 ch DIN) ; 2 849 cm³ (155 ch DIN). Refroidissement liquide.

Alimentation : un carburateur double corps inversé (SR), un carburateur simple corps inversé + un carburateur double corps inversé (SL), injection mécanique (Ti, diesel) ou injection électronique (GTi).

Transmission : roues arrière motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 4 ou 5 synchronisée ou boîte 3 ou 4 automatique. Levier au plancher.

Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par bras inférieurs et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques AV/AR, disques AV ventilés/AR à commande hydraulique assistée, direction à crémaillère assistée, roues 14", 15" ou 390 mm.

Vitesse maxi : 144 à 190 km/h.

Consommation : 8,5 à 16,8 l/100 km (normalisées 604 Ti BVM, route à ville).



PÉRIODE À SUIVRE

Septembre 1975 - juin 1986

(153 252 exemplaires toutes versions confondues).



TENDANCE

Après une période de hausse, la cote des 604 se stabilise.

INDICE DE RARETÉ

Très rare 0 1 2 3 4 5 Courant



DISPONIBILITÉ PIÈCES

Convenable en mécanique, mais c'est de plus en plus compliqué pour la carrosserie. Il pas hésiter à se rapprocher du Club 604 International.



POINTS À SURVEILLER

Corrosion : il s'agit du seul véritable point noir de ces voitures. La coque peut être fortement endommagée et il est recommandé de scruter l'ensemble des soubassements.

Moteurs : robustes à incroyables. L'état du système d'injection (Ti, GTi) et/ou celui de la boîte de vitesses automatique doivent concentrer votre attention.

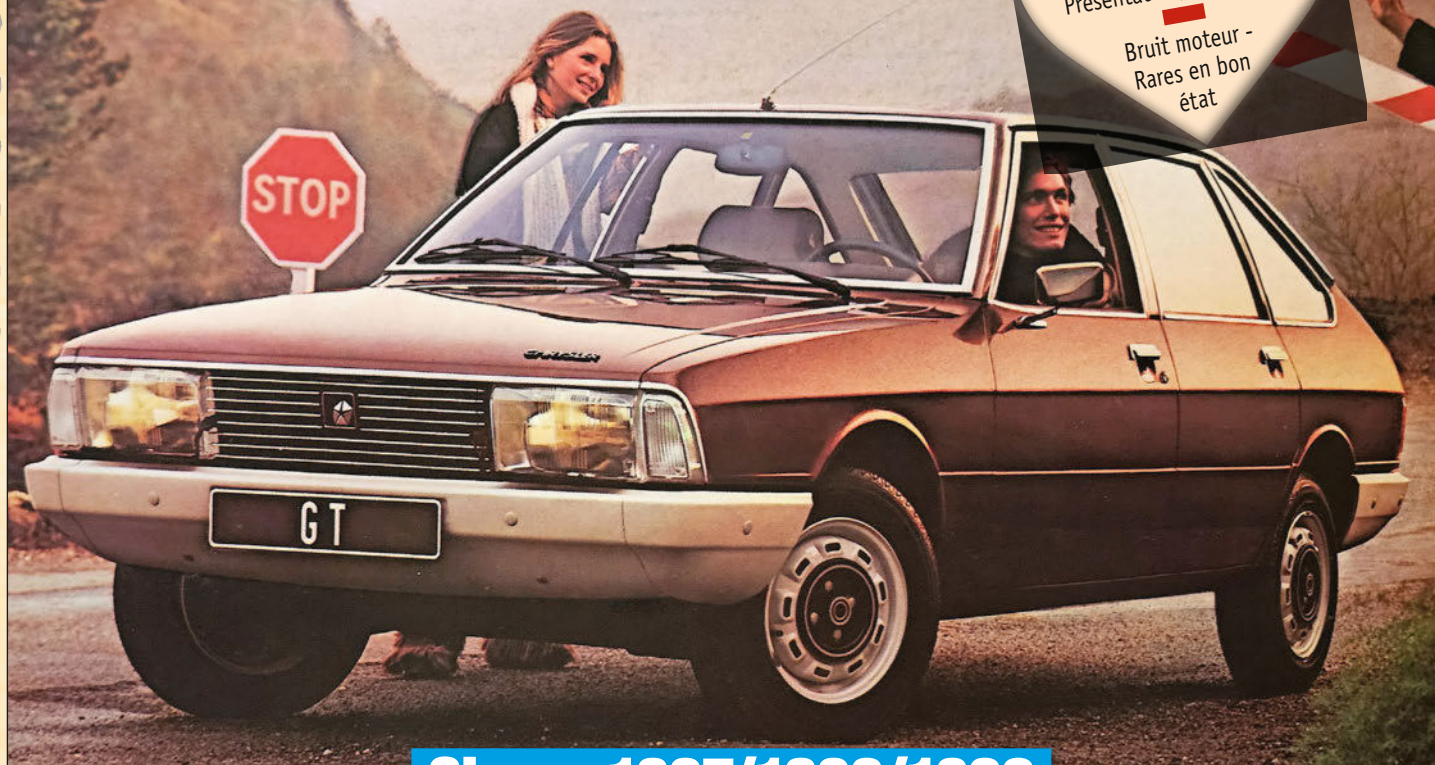
Points faibles : souvent victimes de leur robustesse mécanique (et de la corrosion !).

COUPS DE CŒUR >> 5 anniversaires tricolores de 2025

Phares rectangulaires, grille de calandre à l'américaine et bouclier en plastique clair : la 1308 est une conquérante destinée à une jeunesse ambitieuse.

+
Bonne conception -
Présentation/équipement

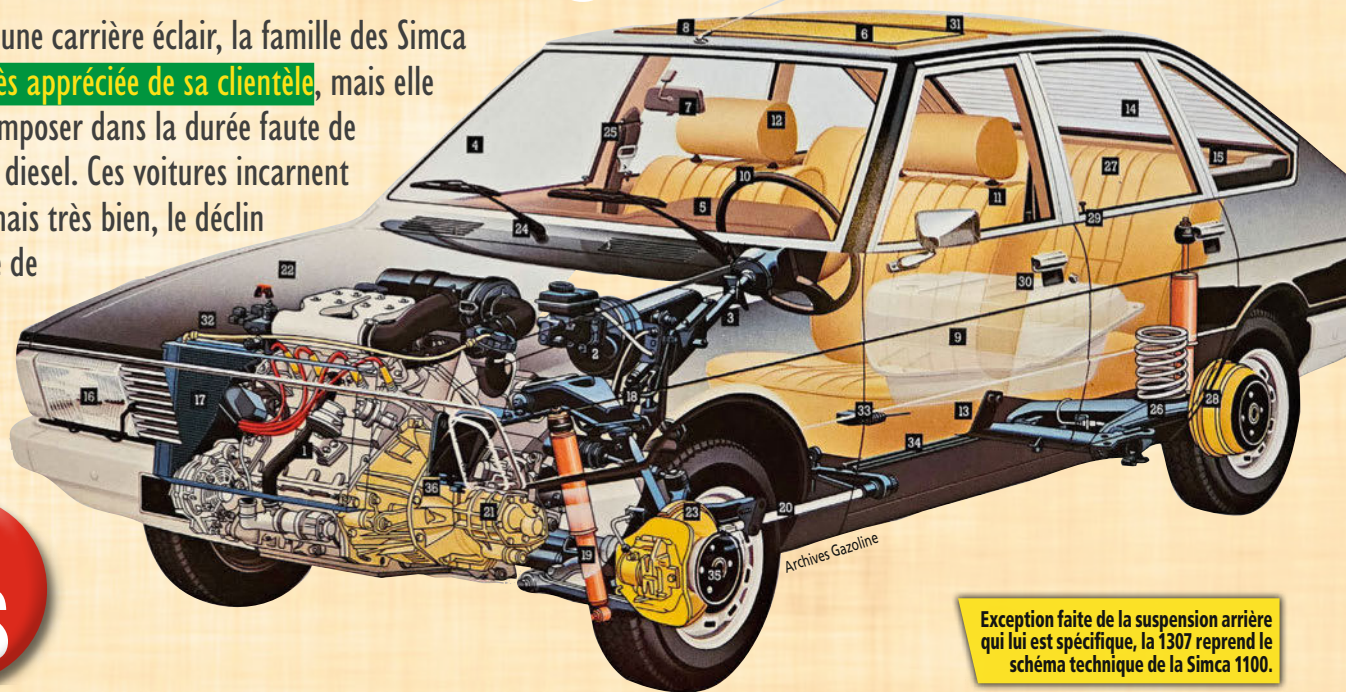
-
Bruit moteur -
Rares en bon
état



Simca 1307/1308/1309

BRILLANT FEU DE PAILLE

Ayant connu une carrière éclair, la famille des Simca 1307 a été **très appréciée de sa clientèle**, mais elle n'a pas su s'imposer dans la durée faute de motorisation diesel. Ces voitures incarnent tristement, mais très bien, le déclin de la marque de Poissy.



Archives Gazoline

Exception faite de la suspension arrière qui lui est spécifique, la 1307 reprend le schéma technique de la Simca 1100.

50
ANS

SIMCA 1307/1308/1309 [07/1975 - 07/1979] • Cote en 2015 : | 500 euros • Cote en 2024 : 4 500 euros.

Aussi pratique et réussie qu'une Renault 16 avec son hayon arrière, la 1308 présente encore mieux grâce à ses boucliers en matière plastique, ses feux striés et la pureté générale de ses traits.



La 1307/1308 remporte haut la main le titre de Voiture de l'année 1976

Le remplacement des 1301 et 1501 a marqué chez Simca la fin définitive d'une époque, celle de son fondateur Henri Pigozzi qui a quitté ce monde peu après avoir perdu le contrôle de son entreprise. C'est en 1969 que les premières réflexions sont engagées dans les bureaux d'études de Chrysler Corporation, propriétaire de la marque française, pour la gestation des modèles suivants. Mais peu à peu, le doute va gagner les équipes et, suite à l'insuccès cuisant des Chrysler 160/180 et 2 litres développées aux Etats-Unis, mais aussi à la réussite des Simca 1100, les Américains vont sagement laisser faire les Européens sur leur propre terrain. Grand bien leur en a pris. Ce sont en réalité les études de deux voitures qui vont être entreprises simultanément : la "C6", future 1307, et la "C9", qui donnera naissance aux Tagora. C'est Poissy qui est essentiellement à la manœuvre pour l'élaboration des "C6" en prenant en charge la technique alors que les maquettes sont confiées à Rootes, en Angleterre. Le style est supervisé par Roy Axe, à Whitney, également situé outre-Manche. Le succès de la compacte 1100 va grandement inspirer sa grande sœur puisque la "C6" va être une traction avant techniquement très proche de la surdouée de Poissy. Premièrement, la 1100 prête son moteur culbuté et sa boîte de vitesses. Deuxièmement, elle confie son train avant constitué d'un berceau indépendant à triangles superposés et de barres de torsion longitudinales. Concernant le design, la dernière-née se veut totalement novatrice en rompant avec les fondamentaux de la marque et notamment les codes adoptés par la 1100. Ainsi, le capot est parfaitement plat et les phares rectangulaires. Comme la Renault 5 avant elle, la nouvelle Simca délaisse les pare-chocs chromés au bénéfice de boucliers en matière synthétique



Apparue en 1978, la confidentielle 1309 SX est venue chapeauter la gamme avec son 1 592 cm³ de 88 ch, sa boîte automatique et son équipement enrichi.

gris clair qui procurent à la carrosserie un indéniable aspect moderne. Les flancs de cette limousine sont lisses et équipés de poignées de portes à palettes alors que l'arrière, constitué d'un hayon, comporte deux cabochons de feux striés à l'horizontale, comme sur les Mercedes. La silhouette est élégante, moderne, dynamique. Elle dissimule des études sécuritaires poussées en matière de déformation programmée. Elle cache aussi des efforts sans précédent du point de vue de la mise au point avec l'adoption de la méthode américaine des fiches de défauts permettant de ne rien laisser au hasard et de résoudre la totalité des dysfonctionnements perçus pendant la période d'épreuve du produit, en laboratoire, sur circuit, mais aussi du Maroc jusqu'en Laponie.

La carrière de cette voiture, officiellement lancée en juillet 1975, va s'articuler initialement autour de deux versions identifiées par leur puissance fiscale : la 1307 et la 1308. La première reçoit le moteur des Simca 1100 en version 1 294 cm³, la seconde une évolution à 1 442 cm³ obtenue par allongement de la course des pistons. Très favorablement accueillie, cette famille d'autos est de toute évidence très prometteuse puisqu'elle remporte haut la main le titre de Voiture de l'année 1976, lequel annonce un début tonitruant : 244 044 véhicules sont assemblés cette première année pleine, suivis de 258 196 unités l'année suivante. Situées dans le trio de tête des meilleures ventes françaises, les 1307 et 1308 forcent le respect malgré l'absence de moteurs diesel dont les autres com-



SPÉCIFICATIONS

Moteurs : 4 cylindres en ligne transversal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral, soupapes en tête. 1 294 cm³ (68, 82 ch DIN) ; 1 442 cm³ (85 ch DIN) ; 1 592 cm³ (88 ch DIN). Refroidissement liquide.

Alimentation : un carburateur simple corps inversé, un carburateur double corps inversé ou deux carburateurs double corps inversés.

Transmission : roues avant motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée. Levier au plancher.

Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par triangles oscillants superposés et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés et barre stabilisatrice, barres de torsion longitudinales AV/ressorts hélicoïdaux AR, amortisseurs télescopiques AV/AR, disques AV/tambours AR à commande hydraulique assistée, direction à crémaillère, roues 13".

Vitesse maxi : 151 à 157 km/h.

Consommation : 7,1 à 8,4 l/100 km (stabilisée 90 km/h suivant version).



PÉRIODE À SUIVRE

Juillet 1975 - juillet 1979

(756 162 exemplaires).



TENDANCE

Après une interminable traversée du désert, la famille des 1307 est sur une solide pente ascendante. Un juste retour des choses.

INDICE DE RARETÉ

Très rare 0 1 2 3 4 5 Courant



DISPONIBILITÉ PIÈCES

Toujours correcte pour la mécanique, mais de plus en plus difficile pour la carrosserie.



POINTS À SURVEILLER

Corrosion : c'est l'énorme point noir de cette famille de voitures. Contrôlez l'intégralité du soubassement en insistant sur les longerons, les bas de caisse, les planchers et les passages de roues et en poursuivant avec les ailes, le tour des glaces de custodes, le bas des portes, le capot et le hayon, sans oublier le bac à batterie et la suspension arrière. Bon courage !

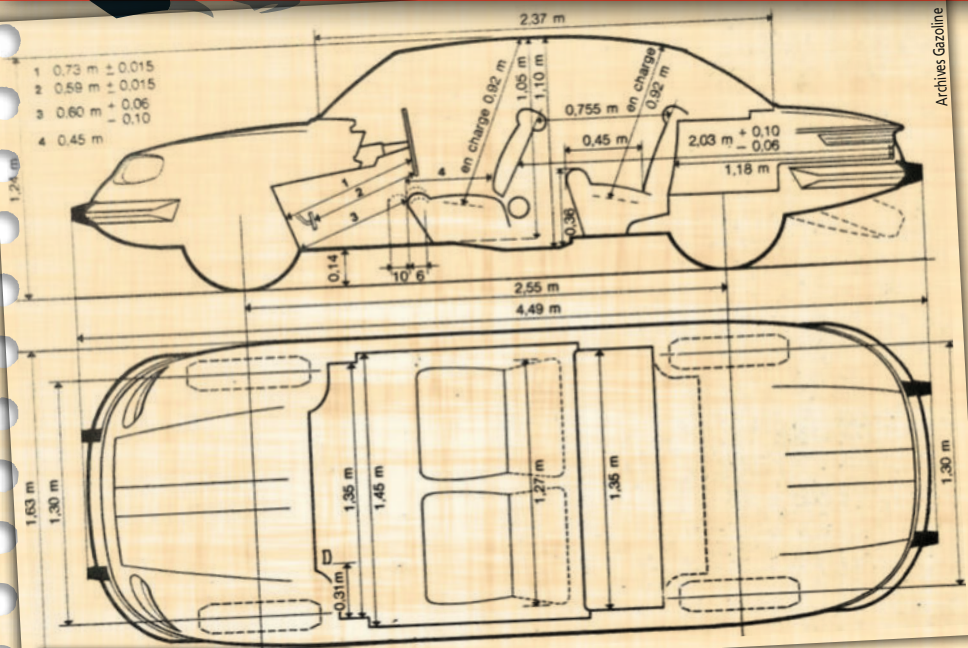
Moteurs : robustes et simples d'entretien.

Points faibles : fragilité des synchros de deuxième vitesse, corrosion.

ment à se doter pour résister à l'augmentation des prix du carburant. C'est hélas cette lacune qui va ensuite lourdement pénaliser nos Simca. Les chiffres chutent à 156 875 exemplaires en 1978 malgré l'introduction de la nouvelle 1309 équipée d'une mécanique portée à 1 592 cm³ et d'une boîte automatique. En août 1978, Peugeot absorbe Simca, qui est rebaptisé Talbot douze mois plus tard, scellant la fin de vie des 1307 et compagnie après un dernier millésime catastrophique sanctionné par moins de 50 000 ventes. Les 1307, 8 et 9 vont être renommées Talbot 1510, mais privées de moteur diesel pour ne pas handicaper la Peugeot 305, elles seront condamnées à faire de la figuration. Triste fin pour cette excellente voiture désormais âgée de... 50 ans ! ■



Simca avait soigné la présentation et l'équipement de sa limousine sortie à l'été 1975, mais la qualité des matériaux était conforme à ce que la France savait faire alors : très moyenne.



Afin de convaincre la clientèle du bien-fondé de son dernier modèle, Panhard diffuse les plans de l'habitabilité détaillés de ses B et BT.

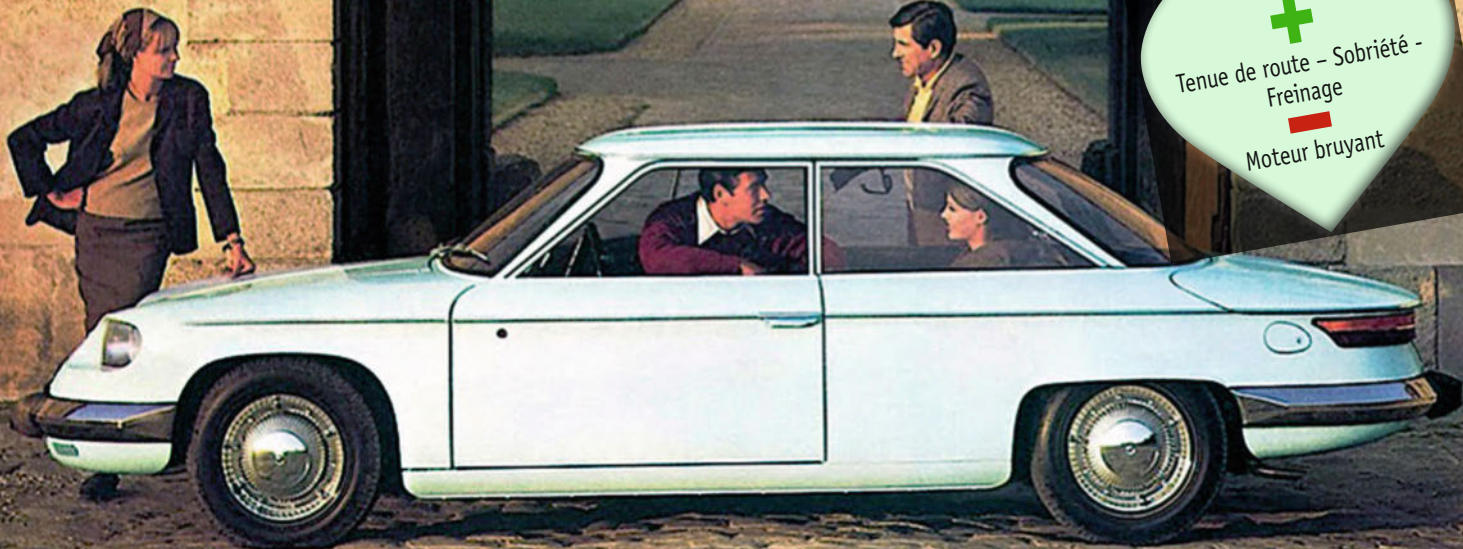
Contraint par Citroën à ne pas décliner son coupé 24 en berline, **Panhard l'a transformé en un coach**, certes habitable, mais moins pratique qu'une voiture à quatre portes. Les 24 B et BT sont les dernières créations de la marque doyenne.

La 24 restera à tout jamais la dernière voiture de la marque Panhard. C'est aussi la seule à avoir vu le jour sous la tutelle financière de la maison Citroën, devenue actionnaire majoritaire du constructeur de l'avenue d'Ivry en 1963. Dévoilée le 24 juin 1963 sur un parterre de nénuphars, la Panhard 24, en référence à la course d'endurance qui a permis au bicylindre d'obtenir tant de succès, ne se présente pourtant pas sous la forme qui était souhaitée par ses concepteurs. Ayant débuté en 1959, son élaboration aurait dû aboutir à une berline succédant aux PL 17. Mais Citroën, qui avait déjà pris une participation importante dans les finances de Panhard,

Panhard 24 B/BT

LA "BERLINE" À DEUX PORTES

60 ANS



+
 Tenue de route - Sobriété - Freinage
 -
 Moteur bruyant

Plus long de 25 cm que le coupé, le coach Panhard 24, dont la commercialisation a débuté il y a 60 ans, affiche une petite disproportion qui bénéficie à l'habitabilité.

PANHARD 24 B/BT • Cote en 2015 : 5 000 (B) à 6 500 euros (BT) • Cote en 2025 : 7 000 (B) à 9 000 euros (BT).



Toutes les BT ont été équipées de freins à disques, d'où la présence de roues pleines. La capacité du coffre des coaches a progressé de près de 10 % par rapport aux coupés.

s'est formellement opposé au lancement d'une nouvelle berline émanant de ce constructeur. La PL 17 n'aura pas de descendance afin de ne pas faire de l'ombre à l'ID 19, mais aussi à la future Ami 6. Malmené par la concurrence, Panhard a pourtant grand besoin d'un second souffle, donc d'un nouveau modèle, pour se refaire une santé. Jusqu'au bout, Pierre Bercot, patron de Citroën, sera inflexible. Il accepte que Panhard sorte une voiture inédite à condition que celle-ci n'entre en rivalité avec aucun produit de la marque aux chevrons. La gamme Citroën ne comportant pas de coupé, c'est cette option qui est validée en s'appuyant sur l'image sportive acquise au gré des succès en course du "moteur aux 1 000 victoires". Le créneau est bien étroit, mais c'est le seul possible.

Louis Bionier, le chef de style maison, se met à la planche à dessins avec ses collaborateurs René Ducassou-Péhu et André Jouan. Contrairement aux précédentes créations de Bionier, la 24 n'arbore aucun trait d'inspiration baroque. A l'inverse, elle impose des lignes lisses et étirées d'une douceur incomparable. Les doubles phares sont réunis sous une seule glace, formant des optiques de forme oblongue très modernes à une époque où, Ford Taunus 17 M et Ami 6 mises à part, toutes les voitures disposent de phares ronds. La ceinture de caisse saillante émane de toute évidence de la très inspirante Chevrolet Corvaire alors que l'arrière, au design futuriste, ne ressemble à rien de connu. Lisse et profilée, pourvue de vitrages avant et arrière symétriques et de montants ultrafins, la 24 est dotée de pare-chocs intégrés à la carrosserie et ne possède pas de calandre, si ce n'est une discrète grille entre les butoirs. Ses courbes sont à la fois surprenantes et empreintes de grâce. Elles évoquent la vitesse.

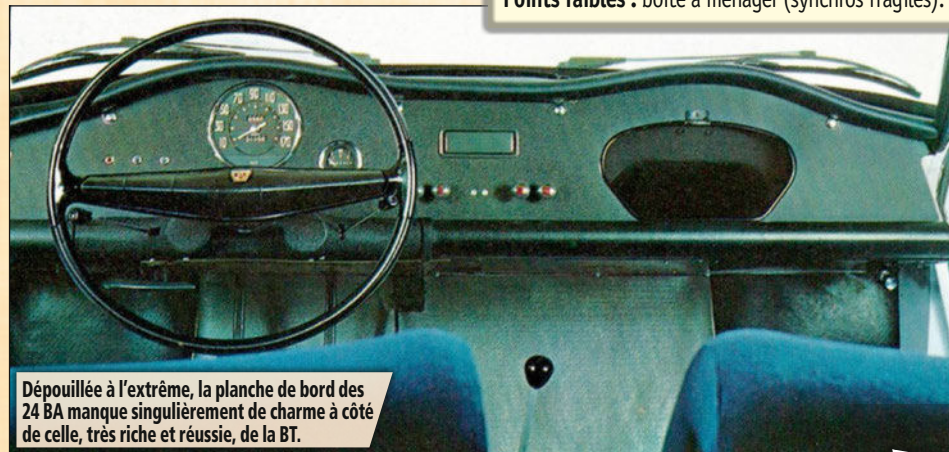
Avoir réalisé une telle carrosserie avec aussi peu de moyens est une prouesse pour Panhard, qui ne peut malheureusement mener à son terme le développement d'un nouveau moteur, un 4 cylindres nécessaire pour l'avenir de la marque qui avait été mis en chantier au bureau d'études. L'insusable bicylindre de Louis Delagarde est donc sollicité, par défaut, en deux niveaux de puissance. La 24 C (pour Coupé) fait 42 ch réels alors que la 24 CT (Coupé Tigre) en fournit 50 grâce à un arbre à cames différent et à un gros carburateur Zénith 38 NDIX. Fort bien étudiée du point de vue de la sécurité passive mais également du confort avec un système de chauffage sophistiqué et une multitude de réglages de sièges, cette

H.C. auto pétrie de qualités n'a peut-être qu'un seul défaut, celui d'être uniquement un coupé. Afin de compenser un peu ce handicap tout en demeurant dans les limites fixées par l'actionnaire, une version à empattement rallongé de 25 cm est commercialisée à la toute fin de l'année 1964. Equipées de glaces de custode pratiquement symétriques à celles des portières, les 24 B (pour Berline !) et BT (Berline Tigre) reçoivent un système de basculement des sièges avant facilitant l'accès aux places arrière. L'espace gagne en générosité car il n'y a plus l'encombrement des passages de roues alors que la place dévolue aux jambes augmente de 16 cm. Par ailleurs, la capacité du coffre est également en progression. La B est munie de freins à tambours alors que la BT accueille quatre disques, ceux de devant ayant deux cylindres récepteurs. Le gros des ventes, au demeurant confidentielles par rapport à celles d'autres marques, se concentrera sur la BT.

Vendues trop cher pour pouvoir être correctement placées sur le marché, les "berlines" 24 font l'objet d'une réflexion qui donne lieu à la sortie, en octobre 1965, de la BA, une variante simplifiée proposée à un prix plancher afin de ne pas laisser partir à la concurrence les propriétaires de la 17, dont la production va cesser. Mais le positionnement hybride de cette voiture, faut-il le rappeler pourvue de seulement deux portes, et son dépouillement général ne vont pas convaincre la clientèle espérée. Preuve de cette erreur de positionnement, seules 161 BA auront trouvé preneurs au terme de neuf mois de commercialisation. ■



La Panhard 24 "longue" prétend accueillir confortablement cinq adultes. Il ne s'agit pourtant pas d'une berline.



Dépouillée à l'extrême, la planche de bord des 24 BA manque singulièrement de charme à côté de celle, très riche et réussie, de la BT.

Avoir réalisé une telle carrosserie avec aussi peu de moyens est une prouesse pour Panhard



SPÉCIFICATIONS

Moteur : 2 cylindres à plat longitudinal avant, carter moteur et cylindres borgnes en alu, chemises en fonte, un arbre à cames central, soupapes en tête. 848 cm³ (42, 50 ch DIN). Refroidissement par air forcé.

Alimentation : un carburateur simple corps inversé (B), un carburateur double corps inversé (BT).

Transmission : roues avant motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée. Levier au plancher.

Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par deux ressorts semi-elliptiques transversaux superposés avec triangulation sur l'inférieur, roues AR semi-indépendantes par essieu tubulaire cintré, 2 x 3 barres de torsion transversales, amortisseurs télescopiques AV/AR, tambours AV/AR (B) ou disques AV/AR (BT) à commande hydraulique non assistée, direction à crémaillère, roues 15".

Vitesse maxi : 135 à 147 km/h.

Consommation : 7 l/100 km (moyenne).



PÉRIODE À SUIVRE

Août 1964 - septembre 1967

(12 848 exemplaires, dont 10 651 BT et 161 BA).



TENDANCE

Moins prisées que les CT, les B et BT marquent un peu le pas.



INDICE DE RARETÉ

Très rare 0 1 2 3 4 5 Courant



DISPONIBILITÉ PIÈCES

De moins en moins évidente. Les clubs spécialisés diffusent toutefois beaucoup de pièces d'usure permettant d'entretenir durablement sa 24.



POINTS À SURVEILLER

Corrosion : la structure caissonnée et hermétique des 24 favorise hélas la corrosion des tôles structurelles. Un examen rigoureux des soubassements doit donc être mené.

Moteur : solide si entretenu par un spécialiste. Il faut nettoyer les larmiers du système d'épuration d'huile tous les 50 000 km, opération qui n'est pas à la portée du premier bricoleur venu.

Points faibles : boîte à ménager (synchros fragiles).

Voici la DS 19 telle qu'elle fut présentée pour la première fois au public en octobre 1955, avec son pavillon noir et ses roues rouges ornées d'enjoliveurs intégraux.

Wikimedia Commons / Alf Van Beem



70
ANS

Citroën DS 19

RETOUR VERS LE FUTUR

Lors de sa sortie, en 1955, la Citroën DS avait 20 ans d'avance sur le reste de la production automobile. Et même si ses débuts précipités ont été catastrophiques, elle a su traiter ses problèmes de jeunesse afin de s'inscrire solidement sur la voie de la réussite. Jusqu'à passer à la postérité...



Au moins aussi futuriste que celui de la carrosserie, le style de la planche de bord est en cohérence totale avec la philosophie de la DS.

La DS est parvenue à détrôner l'indétrônable qui n'était autre que sa mère, la Traction ! Cette dernière avait 20 ans d'avance lorsqu'elle a été lancée, en 1934. Sa remplaçante devra faire de même, quitte à placer les innovations technologiques au cœur du projet et à fragiliser l'équilibre financier du processus d'élaboration. Après diverses études menées sous l'Occupation, notamment celle d'une suspension hydraulique à flexibilité variable, la gestation de la future DS a débuté en 1950 avec une ambition débridée traduite en ces termes par le directeur adjoint : « Citroën va mettre sur le marché un véhicule hors du commun et par là même hors de portée de la concurrence. » Ce sont la suspension et l'aérodynamique qui concentrent la majorité des efforts des bureaux d'études. Flaminio Bertoni, déjà auteur de la Traction, est sollicité pour dessiner la DS. Le styliste s'inspire de la "goutte d'eau" pour définir les lignes générales d'une voiture qui devra sembler sculptée par le vent. Pour parvenir à ce résultat, Bertoni imagine une lunette arrière très cintrée dans le prolongement de laquelle se trouve le couvercle de coffre qui se noie littéralement dans le profil. L'avant pourrait être comparé au museau d'un dauphin, ce cétacé façonné par la nature pour filer à toute allure en

CITROËN DS 19 [10/1955-09/1965] • Cote en 2015 : 12 000 (1963/1965) à 18 000 euros (1955/1956) • Cote en 2025 :

La révolutionnaire DS est présentée au Salon de l'automobile de Paris en octobre 1955

La seule et unique chose qui ne soit pas révolutionnaire sur une DS est son moteur, qui est une évolution de celui des Traction. Il est équipé d'une nouvelle culasse à chambres de combustion hémisphériques qui augmente son rendement ainsi que d'un carburateur double corps.

Le pavillon, la lunette et le couvercle de malle tracent une courbe régulière voulue par Flaminio Bertoni afin de reproduire le profil d'une goutte d'eau.



Entre 1955 et 1962, année de cet exemplaire, la DS 19 a évolué par petites touches. La puissance de son moteur est passée de 75 à 83 ch, ses pare-chocs sont devenus en inox poli, elle a perdu son bavolet avant strié, sa planche de bord a été redessinée, son échappement central a été remplacé par deux tubes jumelés débouchant à gauche et elle a adopté des aérateurs d'ailes avant.

offrant le moins de résistance possible aux éléments. En conséquence, l'auto n'a pas de calandre, ce qui constitue, en 1955, une grande nouveauté esthétique.

La construction de la DS fait appel à une plateforme porteuse sur laquelle est fixée une ossature métallique légère correspondant à l'habitacle et au coffre et recevant des pièces de carrosserie en acier, alu pour le capot moteur et plastique pour le pavillon. La finesse des montants est incomparable alors que le pare-brise, conçu par Saint-Gobain, possède un cintre incroyablement. La suspension est le deuxième secret de la DS. Ultrasophistiquée, elle repose sur le système hydraulique expérimenté sur les dernières Traction 15. Sauf qu'à la différence de ces voitures, la DS l'applique aux quatre roues avec une technique permettant le maintien d'une assiette constante, mais le complexifie en créant une liaison avec les freins à disques, l'assistance de direction et l'embrayage. En effet, une centrale de pression d'huile commune alimente ces différents organes qui fonctionnent tous avec le même fluide que la suspension. Prodigieux ! -

Puisqu'il fallait choisir, c'est le moteur qui a fait les frais de la débauche de moyens consacrés à cette ingénierie. Les idées de grandeur ont rapidement été abandonnées lors du développement au profit de la solution la plus raisonnable, à savoir une mise à jour du 4 cylindres culbuté des Traction. La boîte de vitesses constitue en revanche un beau progrès avec ses quatre rapports synchronisés

et sa commande hydraulique ingénieuse apportant un agrément opposé à celui connu par les conducteurs de Traction. En 1963, Citroën proposera également une boîte de vitesses pourvue d'une commande mécanique conventionnelle afin de contenter une plus large clientèle. La révolutionnaire DS est présentée au Salon de l'automobile de Paris en octobre 1955, beaucoup plus tôt que prévu, alors qu'elle n'est pas du tout au point et que les lignes de production ne sont pas opérationnelles. Mais les ventes de Traction s'effondrent et il faut faire rentrer des sous dans les caisses. Or, cela, le public l'ignore et la commercialisation de la nouveauté provoque une véritable onde de choc. Les visiteurs du Salon se concentrent chez Citroën et, au terme de l'événement, le constructeur français comptabilisera le nombre record de 80 000 commandes fermes. Les ennuis de la DS ont commencé à cet instant précis, avec des carnets remplis à ras bord et une usine à l'arrêt. Si certains ont attendu plus de deux ans avant de pouvoir "toucher" leur voiture, d'autres, se pensant au début plus chanceux, ont passé ces deux années à faire des allers-retours chez leur garagiste, le plus souvent sur la dépanneuse. Mais le pire était peut-être l'embarras de ces pauvres agents de la marque, absolument pas formés pour



SPÉCIFICATIONS

Moteur : 4 cylindres en ligne longitudinal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral, soupapes en tête. 1 911 cm³ (75, 83, 90 ch SAE). Refroidissement liquide.

Alimentation : un carburateur double corps inversé.

Transmission : roues avant motrices, embrayage monodisque à sec à commande automatique, boîte 4 synchronisée. Levier au-dessus du volant (BV Hydro) ou sur la colonne de direction (BV Méca).

Structure : plateforme en acier sur laquelle est boulonnée une ossature recevant les éléments de carrosserie en acier, alu et fibre synthétique, roues AV indépendantes par bras oscillants superposés et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés et barre stabilisatrice, système hydraulique comprenant une sphère par roue avec amortisseur intégré + correcteur d'assiette AV/AR, disques inboard AV/tambours AR à commande hydraulique assistée à haute pression, direction à crémaillère assistée, roues 380 mm ou 15".

Vitesse maxi : 145 à 160 km/h.

Consommation : 9,8 l/100 km (moyenne routière version 90 ch).



PÉRIODE À SUIVRE

Octobre 1955 - septembre 1965

(environ 245 000 berlines DS 19 BVH + BVM).



TENDANCE

Les DS ont la cote ! En particulier les premières qui, même si ce ne sont pas les plus performantes, bénéficient de la pureté initiale.

INDICE DE RARETÉ

Très rare 0 1 2 3 4 5 Courant



DISPONIBILITÉ PIÈCES

De plus en plus compliquée pour les pièces spécifiques aux premières DS. Les clubs et spécialistes de ces autos diffusent toutefois de très nombreux composants qui permettent d'entretenir durablement son véhicule.



POINTS À SURVEILLER

Corrosion : c'est le gros point noir des DS dont le soubassement est constitué d'un mille-feuille de tôles qui emprisonne l'humidité. Surveillez attentivement les planchers, les longerons et leurs tôles de fermeture, le logement du réservoir, la traverse et les passages de roues arrière, le fond de coffre ainsi que le tour du pavillon.

Moteur : très robuste. Boîte hydro nécessitant un réglage parfait.

Points faibles : dégâts de corrosion pouvant entraîner de très gros frais de restauration.

pouvoir assurer la maintenance de ces curieuses voitures bardées de tuyaux. Heureusement, au terme d'environ deux années, les choses sont rentrées dans l'ordre et la DS est devenue fiable, tandis que les mécaniciens ont eu le temps de recevoir les formations nécessaires aux interventions, notamment sur l'hydraulique. La suite de l'histoire, c'est 20 ans de succès commercial accompagné par le développement d'une véritable gamme de modèles devenus iconiques 70 ans après le début de l'aventure. ■

25 000 (1963/1965) à 40 000 euros (1955/1956).

L'ATELIER COOPÉRATIF MORBIHANNNAIS



L'association Auto-Mobilia est née pour fédérer les adhérents autour d'un projet commun : la restauration de leurs automobiles de collection dans la bonne humeur.

Il est 10h du matin dans la zone d'activités De Kerpont à Lanester, en périphérie de Lorient. Au numéro 121 de la rue André Ampère est stationnée une Ford Mustang de première génération. Jacky Courant, qui me conduit à bord de sa Peugeot 504 Coupé, est membre d'un atelier associatif où l'on entretient des anciennes. Le café est maintenu au chaud dans la cuisine du garage coopératif Auto-Mobilia qui a vu le jour dans le courant de l'année 2019 et grouille déjà de monde. Deux mécaniciens professionnels, Dominique Quenet et Guillaume Cordier, nous accueillent et entrent dans le vif du sujet. « Nous avons vendu nos enseignes automobiles respectives pour nous réunir sous une même bannière, avec une philosophie commune et deux fondateurs auxquels nous tenons. Notre première intention est d'arrêter de mettre les mains dans les mécaniques

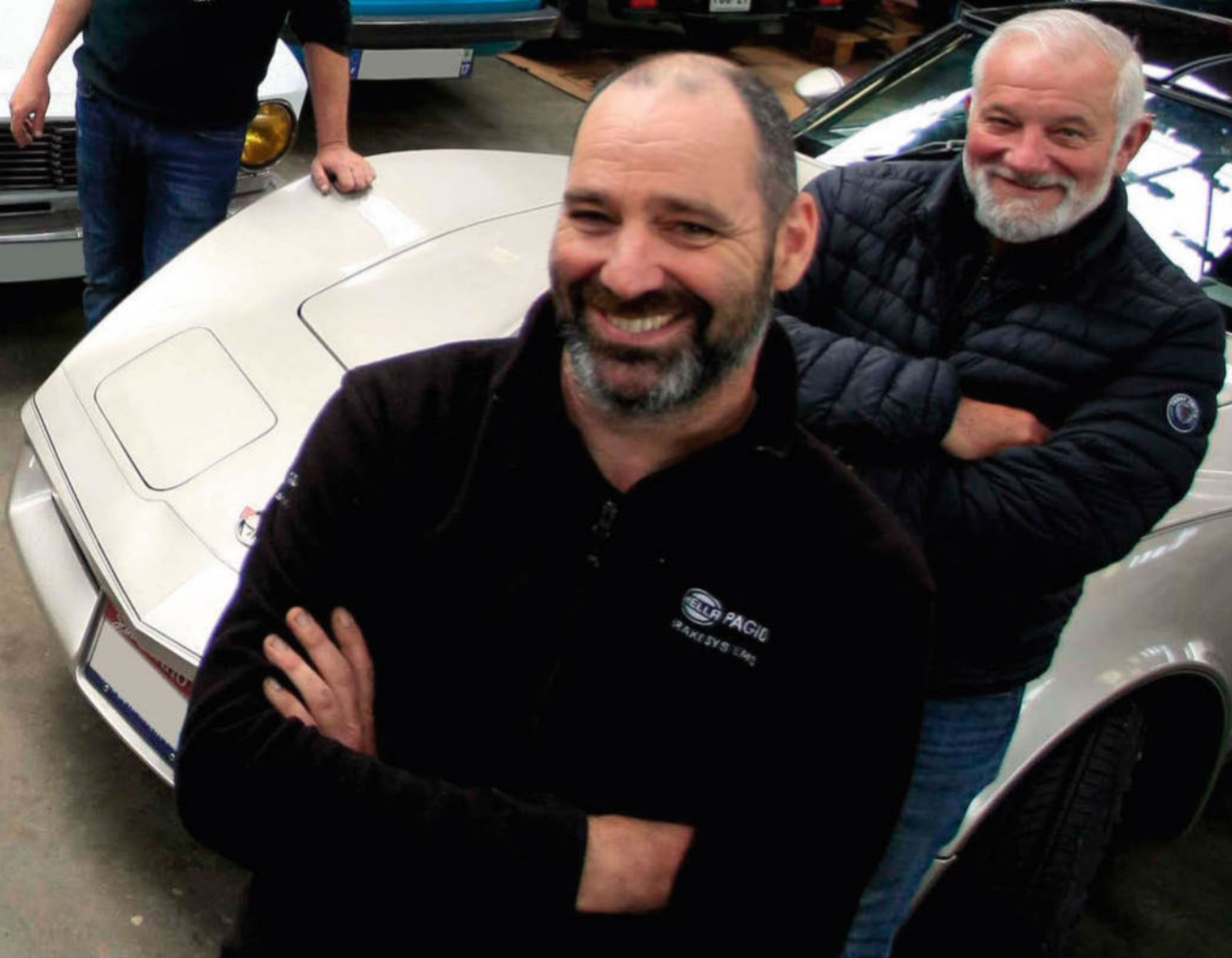
**Le garage coopératif
a vu le jour durant
l'année 2019 et grouille
déjà de monde**

L'association Auto-Mobilia est née d'une lassitude de ses fondateurs de mettre les mains dans les moteurs de voitures contemporaines. Guillaume Cordier et Dominique Quenet abandonnent donc leurs garages respectifs et s'unissent pour revenir à l'essentiel. D'une part s'occuper uniquement des automobiles de collection, d'autre part retrouver une ambiance sereine. Exit les contraintes liées aux structures traditionnelles. Les deux hommes et la cinquantaine de camarades membres développent un partenariat pédagogique en toute convivialité. Une éthique qui ne pouvait que nous séduire. Tour d'horizon.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**



Du professionnalisme, de la convivialité et de l'entraide : il n'en faut pas plus pour satisfaire les deux mécaniciens de l'atelier coopératif Auto-Mobilia et leurs adhérents.

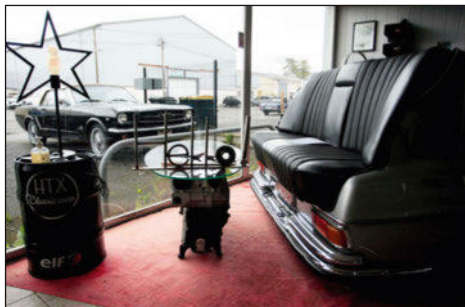


bardées d'électronique et fort peu attrayantes. Mais aussi recréer de l'entraide en proposant notre savoir-faire pour que nos adhérents gagnent en indépendance », relate Guillaume qui poursuit : « Je commençais à m'ennuyer. Je ne m'amusais plus alors que j'aimais toujours mon métier. » Et Dominique de renchérir : « Nous étions d'accord sur ce point. Et nous désirions nous concentrer sur les modèles de collection, mais également fuir les lourdeurs administratives des structures sociétales traditionnelles, coûteuses, complexes et finalement peu valorisantes humainement. Notre choix s'est porté sur la fondation d'une association. » Dominique, qui a longtemps travaillé pour un grand collectionneur, a donc décidé de revenir à ses premières amours. « Mais je ne voulais pas me lancer dans cette aventure seul », explique ce Parisien qui fut facilement adopté par les Morbihannais. « Quand je déambule dans l'atelier, je n'ai pas l'impression d'être au boulot. Et les clients sont devenus des potes. C'est tout de même plus plaisant », souligne Guillaume qui, lui, est bien un Breton pur jus. Il est vrai que l'endroit est vaste, lumineux et agréable avec une décoration soignée de type vieux garage où les murs servent de présentoirs à plaques émaillées. « Notre objectif était, tout en gagnant notre vie, de recréer du lien et si possible dans une bonne ambiance. » Sur ce point, le pari semble réussi au vu du saucisson et des bières fraîches qui s'étalent sur la table de la cuisine. Le hall d'entrée, lui, sert autant de bibliothèque pour les revues techniques et les magazines français soigneusement rangés que de salle d'exposition où du mobilier détourné est présenté en vitrine. La table basse que supporte un moteur et le canapé composé de reste d'arrière de Mercedes sont des meubles produits par Anne, l'épouse de Guillaume (@AnneMetalConcept sur instagram). Ainsi est donc née l'association régie par la loi de 1901 dont ils sont les salariés et qui compte déjà une petite cinquantaine de membres. La cotisation annuelle évolue en fonction des prestations demandées et des services rendus. Les deux hommes offrent aux novices en mécanique leur expertise et peuvent leur apporter les fondamentaux pour l'entretien régulier de leurs voitures de collection.

Chaque emplacement est numéroté et sert d'espace de travail aux adhérents



Le salon sert de bibliothèque où sont rangés les revues techniques et les magazines français à disposition des adhérents.



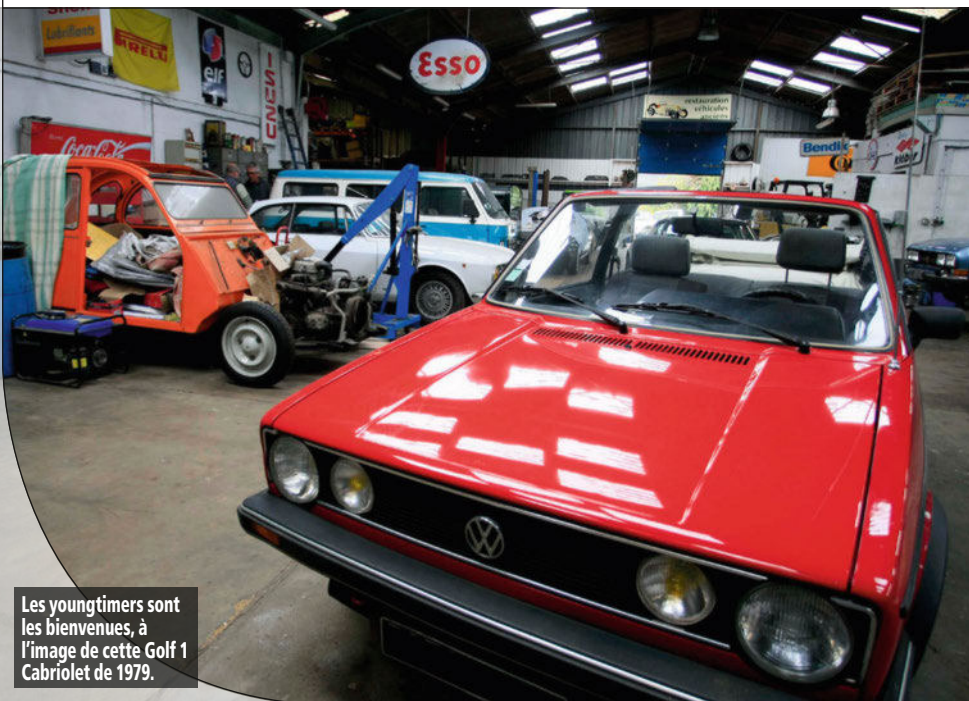
Du mobilier détourné est présenté en vitrine : une production que réalise Anne, l'épouse de Guillaume Cordier.



Olivier Le Cam a mis les pieds dans cet atelier avec sa Jaguar Type E 4,2 litres Série II de 1970 pour un simple réglage des carburateurs SU. Finalement, il s'est engagé sur une restauration de A à Z qu'il a effectuée lui-même avec les conseils des mécaniciens.

D'autres, plus érudits ou par souci d'indépendance, profitent des installations et du matériel pour engager la restauration de leurs véhicules en louant un emplacement afin d'y entreposer celle en cours, moyennant 500 euros par an. Ils peuvent aussi bénéficier des conseils de leurs camarades. « Avec ce principe, nous ne sommes plus du tout sur les mêmes bases relationnelles. Le lien classique du garagiste vis-à-vis de son client disparaît rapidement au profit d'un partenariat qui vire rapidement à la solidarité, donc à l'amitié en fonction des affinités », comme le précise le président de l'association Jean-Jacques Parot venu à bord de sa Corvette C3 Collector Edition, premier modèle à injection. Il ajoute : « Je passe plus de temps dans l'atelier que chez moi. » Il est vrai que ce matin, nombreux sont les adhérents qui ont répondu positivement à l'appel du bureau directeur pour accueillir le "mec de chez Gazo". Philippe Germond possède une Renault Vivasport carrossée par Chapron qui se porte comme un charme. Quant à Olivier Le Cam, il a mis les pieds dans cet atelier avec sa Jaguar Type E 4,2 litres série II de 1970 pour un simple réglage des carburateurs SU. Finalement, il s'est engagé sur une restauration de A à Z, du pare-chocs avant à l'arrière, en effectuant lui-même les travaux d'électricité, de carrosserie et peinture, de même que ceux concernant le moteur, qui fut totalement déossé. Il a eu un précieux appui des deux fondateurs. « Après cinq ans de persévérance, je suis arrivé au bout de ce mythe qui, lors de l'achat, était belle de loin mais loin d'être belle », conclut l'autodidacte. A contrario, Jacky Courant, qui affectionne les cabriolets de la firme au Lion (dans son garage, on retrouve une 203, une 404 et une 504 Coupé), n'a absolument pas envie de mettre les mains dans le cambouis. « J'ai clairement passé l'âge et je préfère déléguer à ces pros. En revanche, c'est un plaisir de venir saluer cette chouette équipe. » Un autre adhérent fraîchement intégré au groupe bosse en extérieur sur sa Méhari commerciale dotée d'un hard top qu'il a trouvée au sein du club. Il s'affaire aussi autour de son VW Combi T2 Westfalia qui trône dans la cour. Comme dit le proverbe, les chausseurs sont souvent les plus mal chaussés. Guillaume profite des locaux pour stocker ses propres voitures de marques diverses, mais qui restent sous des toiles en attendant qu'il s'y penche sérieusement dessus.

Côté installation, l'entrepôt se divise en plusieurs espaces sur une superficie de 800 m² fort bien fournis en outillage de base ou spécifique. Un second atelier attenant, géré par l'association, est loué. Cinq ponts sont à dispo-



Les youngtimers sont les bienvenues, à l'image de cette Golf 1 Cabriolet de 1979.



CONTACT

Auto-Mobilia, ZA De Kerpont,
121 rue André Ampère, 56600
Lanester. T. 06 11 54 97 55.
auto.mobilia.bretagne@gmail.
com

Dehors, d'autres modèles attendent que se libère l'un des cinq ponts que possède l'atelier.



Luc Pemezec s'est attelé à remettre en route sa Corvette C1 de 1959.



La rénovation du moteur de cette Jaguar XJ6 avance pas à pas.



Ce break Mercedes, plutôt rare en Bretagne, est flambant neuf.



L'Alpine Renault A310 et la Jaguar Mk2 sont en restauration.

sition et la mutualisation du matériel évite les embouteillages. « Cette philosophie a bouleversé notre quotidien. Quand je débarque le matin dans l'atelier, c'est un plaisir. D'abord, j'œuvre sur des modèles d'époque de toutes marques, de la Jaguar à la Mustang, des Peugeot en passant par l'Alfa Romeo, la Rolls-Royce Silver Shadow ou la Mercedes Pagode. Ici, on s'occupe plus particulièrement de la mécanique et de l'électricité. Nous faisons également la préparation de la carrosserie et quelques travaux de peinture. Or, pour le moment, cette dernière activité reste confidentielle. Mais le bien-fondé de notre projet est que les propriétaires gagnent en indépendance et deviennent très vite des amis », me confie Guillaume Cordier. Parmi les membres, on retrouve 25 % de jeunes, dont le cadet a franchi la barre des 19 ans. Avec leurs youngtimers, ils peuvent mener à bien leurs premières expériences dans le monde des anciennes. La Golf rouge Série 1 de 1979 en est la parfaite incarnation. Une première main qui a été achetée aux enchères. Les autres générations, le doyen ayant 82 ans, se joignent à eux pour plancher sur leurs projets en cours ou déléguer en totalité le travail aux deux managers en fonction de l'intérêt de chacun pour la mécanique. Une flexibilité et une liberté appréciables. Chaque emplacement est numéroté et sert d'espace de travail aux adhérents. En déambulant dans les allées, je découvre un florilège de la production mondiale. Aux côtés des 6 cylindres de la Jaguar XJS de 1992, la Corvette C1 de 1959 bicolore appartenant à Luc Pemezec fraternise avec sa consœur de la perfide Albion, la XJ6 de 4,2 litres de cylindrée dont le moteur, en restauration, est suspendu au bout de la chaîne de la chèvre.

A l'étage, la Peugeot 304 dans un beau jus d'origine attend que l'on se charge d'elle alors que le cabriolet 504 est sur le pont. De l'incontournable Citroën 2 CV à la puissante Alpine Renault A310, du charmant petit van Fiat au coupé deux portes Alfa Romeo en passant par le break Mercedes ou la Renault 5 superbement restaurée, cet atelier coopératif se transforme vite en un musée en rotation permanente.

Le tour d'honneur est bouclé avec la présentation des salles des moteurs et de stockage des pièces de rechange. La conversation se poursuit dans les bureaux autour de l'organisation de leurs deux virées annuelles qui rassemblent les adhérents et leurs familles, avant de trinquer à ce projet qui ne peut que nous séduire. Une excellente idée bretonne, en somme, qui mérite que l'on s'y attarde. ■



La Méhari va bientôt reprendre la route.

DÉMONTAGE DE L'HABITACLE [3]

En ce mois de mars, *Gazoline* fête ses 30 ans. Dans la vie d'une personne, cet âge est souvent considéré comme l'un des plus beaux. C'est celui de la plénitude physique, de l'accomplissement dans sa vie d'adulte, celui où l'on quitte définitivement l'insouciance de la jeunesse pour entrer dans l'âge adulte. Pour un magazine, qui plus est de passion, les choses sont différentes car rares sont ceux qui atteignent ces trois décennies d'existence. Grâce à vous, *Gazoline* a donc une double chance : fêter ses 30 ans et les fêter en pleine forme. Bien sûr, depuis que Jean-Jacques Dupuis l'a créé un beau jour de mars 1995, *Gazo* a pas mal changé, mais quand on y regarde de plus près, l'esprit des débuts n'a jamais varié. Depuis 30 ans, notre ambition est de vous aider à rouler en ancienne et même si, les modes et motifs de déplacement ayant évolué, l'utilisation que l'on fait de nos autos a pu quelque peu se modifier, la volonté que nous avons à vous permettre de conduire en évitant autant que possible les encombres (comprendre : tomber en panne le moins possible !) reste la même qu'aux premières heures.

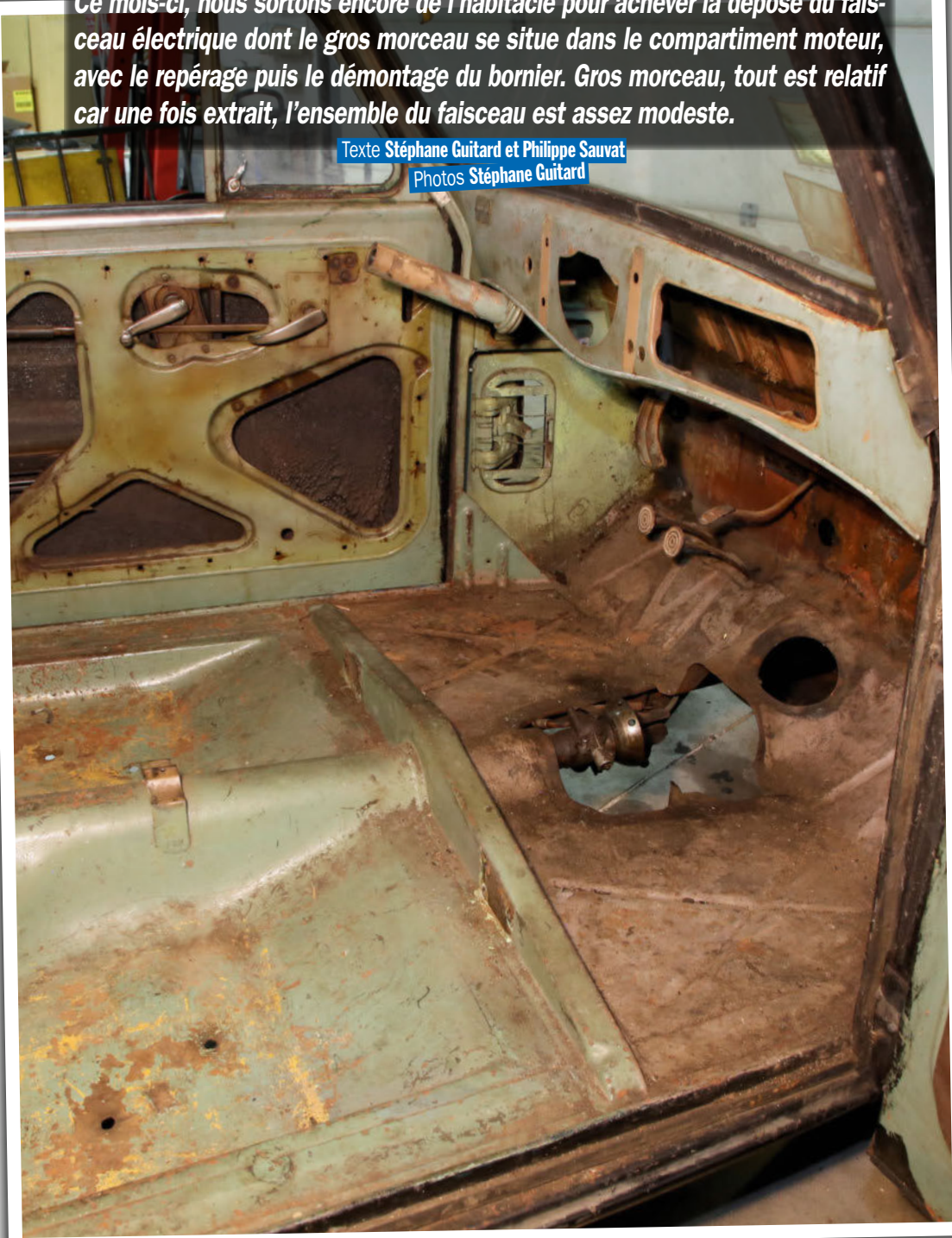
Car c'est un fait : notre façon de rouler en ancienne a changé. Jadis, la plupart d'entre nous estimaient que "la panne faisait partie du voyage". Mais à force de discuter avec vous, on ne peut que constater que ces aficionados de la caisse à outils sur le bord de la route sont de moins en moins nombreux. L'une des raisons vient peut-être de la démocratisation de la voiture ancienne. A l'époque réservée à des initiés, elle attire désormais des personnes pour qui la mécanique n'est pas une seconde nature et qui, plutôt que de passer des heures et des heures à bricoler, ont pour principale ambition de se balader, souvent en famille, dans des véhicules originaux renvoyant une image sympathique loin de celle - aseptisée - des SUV modernes. Or, on le sait tous, rien de tel qu'une panne lors d'une sortie dominicale pour dégoûter instantanément ceux et celles qu'on avait mis des semaines à convaincre et qui commençaient à peine à y prendre goût.

Et à *Gazo*, avouons-le, rien ne nous fait plus plaisir que de rencontrer des lecteurs qui, grâce aux conseils distillés par le magazine, conduisent désormais des autos fiabilisées et sûres. On se sent utile et, en plus de bien s'y amuser, c'est sans doute pour cela que nous éprouvons autant de joie à revenir chaque semaine à l'atelier et à nous creuser la tête pour trouver des sujets qui vont non seulement vous intéresser, mais plus encore continuer à vous aider à rouler en ancienne. Alors bon anniversaire *Gazo* et quand bien même, l'âge avançant, nous aurons d'ici-là eu des successeurs, rendez-vous dans dix ans ! Bonne lecture.

STÉPHANE GUITARD ET PHILIPPE SAUVAT

Ce mois-ci, nous sortons encore de l'habitacle pour achever la dépose du faisceau électrique dont le gros morceau se situe dans le compartiment moteur, avec le repérage puis le démontage du bornier. Gros morceau, tout est relatif car une fois extrait, l'ensemble du faisceau est assez modeste.

Texte Stéphane Guitard et Philippe Sauvat
Photos Stéphane Guitard



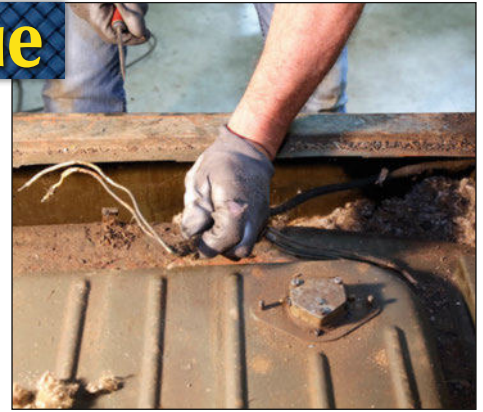
11 Dépose du faisceau électrique



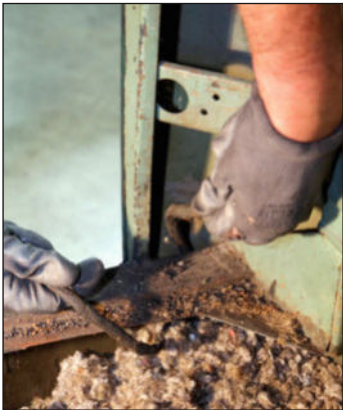
1 Lors du précédent épisode, la dépose du plancher de charge nous avait ouvert l'accès aux fils alimentant à la fois la jauge et le bloc de signalisation arrière.



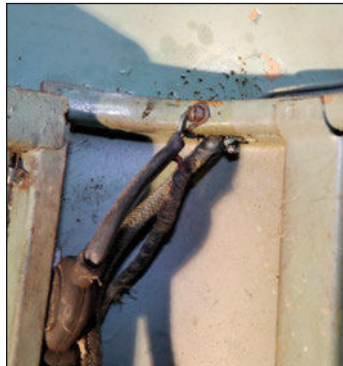
2 On ouvre la patte de retenue.



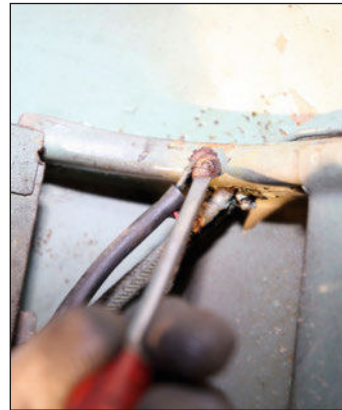
3 On dégage les fils du bloc de signalisation.



4 On tire à présent la gaine par-dessous le renfort d'angle.



5 Le faisceau longe le montant. En haut, on voit que le premier propriétaire avait carrément installé une rallonge électrique. Malin !



6 On démonte la vis qui tient la prise de courant.



7 On passe la gaine par le trou présent à l'angle de la gouttière.



8 On continue à la "faire avancer".



9 Une fois le centre de l'auto atteint, on s'occupe du plafonnier.



10 Selon toute vraisemblance, il n'est pas d'origine et c'est pour l'alimenter qu'avait été installée la prise électrique.



11 On parvient enfin à proximité du tableau de bord. Il va maintenant falloir passer dans le compartiment moteur.



12 Tous les fils arrivent sur le bornier et en repartent... pas forcément de la même couleur !



13 Avant de s'attaquer au bornier, on se charge du régulateur.



14 On ouvre une patte de maintien du faisceau cachée sur l'arrière de l'aile.



15 A l'aide d'une clé de 10 mm, on desserre le fil marron (4 mm²) qui arrive du + de la batterie.



16 Il est libéré.



17 Au moyen d'une clé de 8 mm, on libère le fil blanc d'excitation du démarreur.



18 Puis le fil marron (4 mm²) de la dynamo.



19 Toujours avec une clé de 8 mm, on va ensuite démonter le régulateur.



20 Voilà qui est fait.



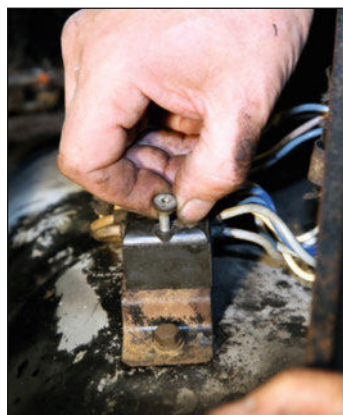
21 Cela nous donne accès aux vis qui maintiennent le bocal de liquide de freins.



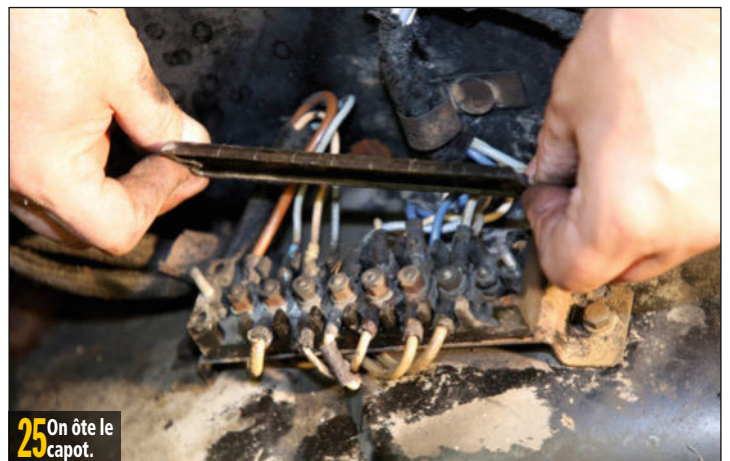
22 On récupère écrou et rondelles.



23 On écarte le bocal.



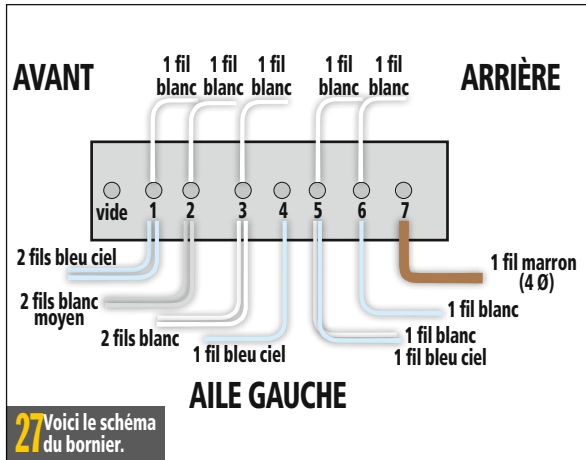
24 On retire ensuite les vis qui maintiennent le capot du bornier.



25 On ôte le capot.



26 Première chose à faire : repérer tous les fils sur un schéma.



28 On dévisse les fils un à un et on les repère par un numéro.



29 Une fois les fils libérés du bornier, on ouvre les pattes de maintien qui courent le long de l'aile.



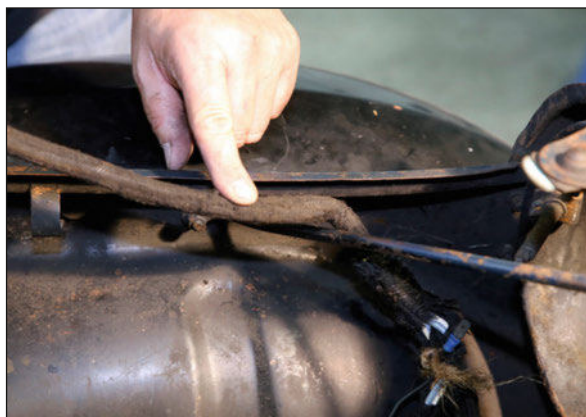
30 Le faisceau ne risquait pas de bouger.



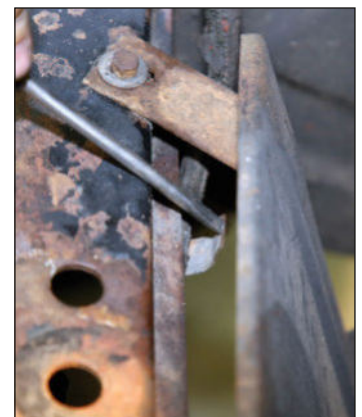
31 On n'oublie pas la grande patte située près du bornier.



32 On extrait le faisceau du creux de l'aile.



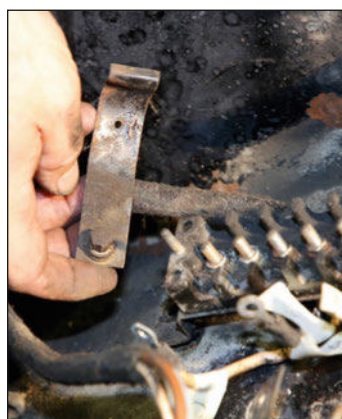
33 Il passe derrière une tige de maintien de la calandre que nous avons choisi de laisser en place.



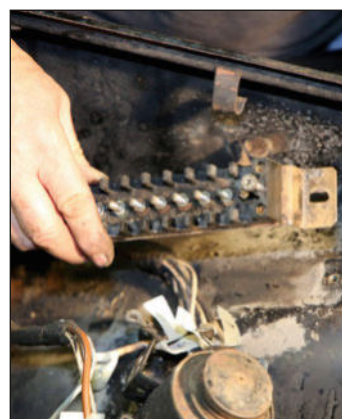
34 On ouvre les dernières pattes de maintien placées le long de la traverse avant.



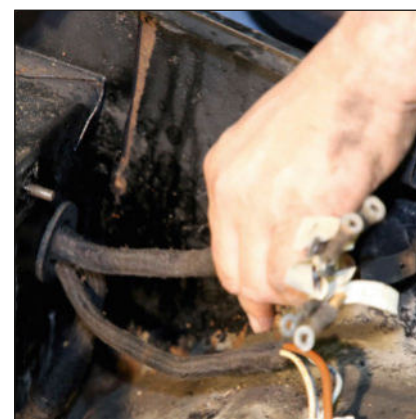
35 Et on sort cette partie du faisceau.



36 On démonte les pattes de fixation du bornier.



37 On retire le bornier.



38 On peut désormais repousser le faisceau vers l'habitacle.



39 On procède gaine par gaine.



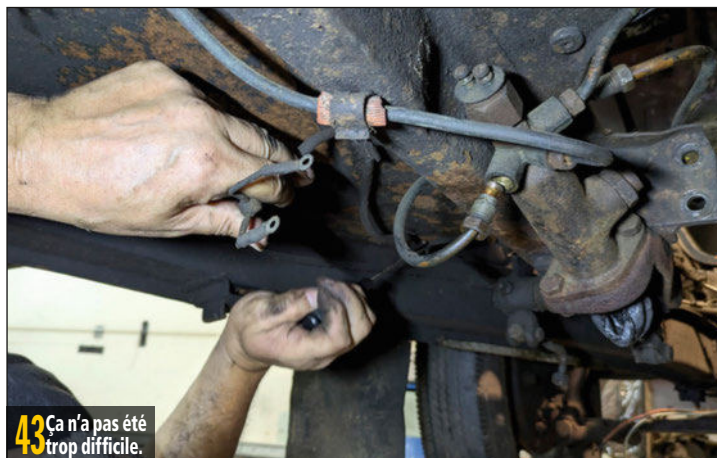
40 On récupère tout dans l'habitacle.



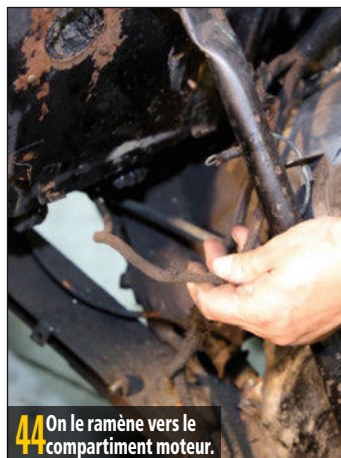
41 Ne reste plus que le faisceau partant vers le maître-cylindre de freins.



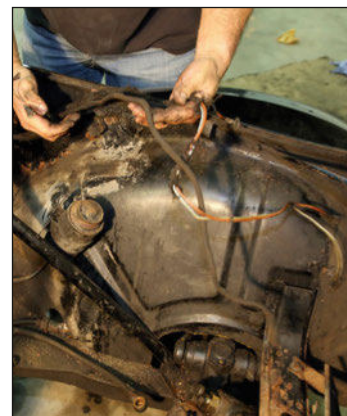
42 Il faut passer sous l'auto pour aller le démonter.



43 Ça n'a pas été trop difficile.



44 On le ramène vers le compartiment moteur.



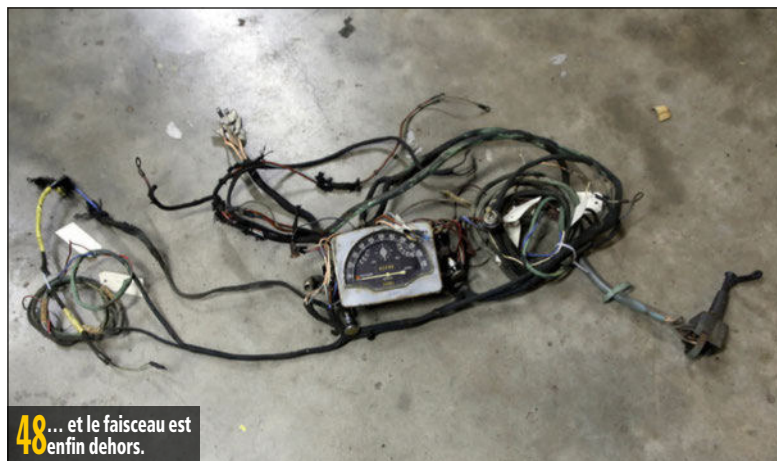
45 Et on va le repasser dans l'habitacle, comme le précédent.



46 Tout a été ramené dans l'habitacle.



47 Un dernier de renfort...



48 ... et le faisceau est enfin dehors.

12 Dépose de l'ensemble essuie-glaces



1 A l'aide d'un petit tournevis plat, on dévisse les bras d'essuie-glaces.



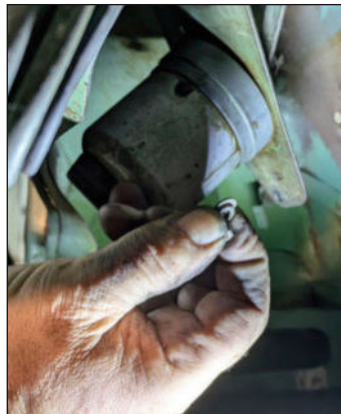
2 On les enlève avec précaution.



3 Sous le tableau de bord, la tringlerie et le moteur sont fixés via deux pattes vissées.



4 On commence par la fixation placée au centre de l'auto.



5 On récupère les petits écrous et les rondelles.



6 Côté droit, c'est plus facile grâce au trou de la boîte à gants.



7 Tous les écrous ont été enlevés.



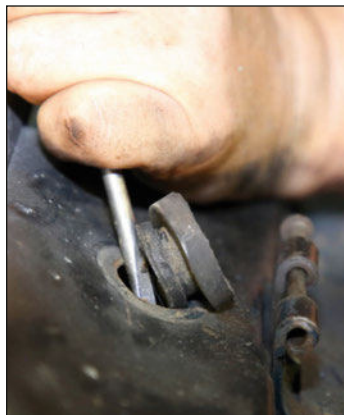
8 On libère l'ensemble.



9 C'est en très bon état.



10 Dans l'habitacle, il ne reste vraiment plus grand-chose.



11 On va récupérer les bouchons en caoutchouc.

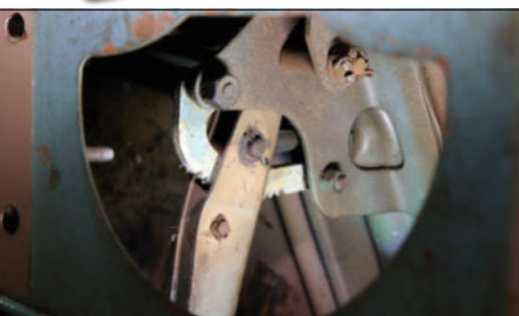


12 Eux, il faudra les changer.

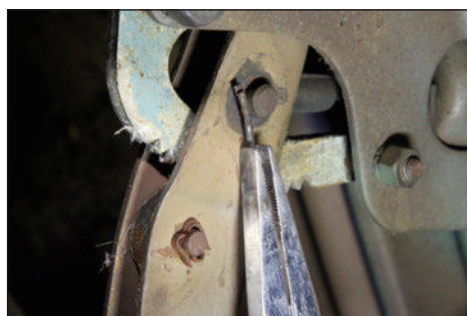


13 De ce côté-là aussi, c'est terminé.

13 Dépose du câble de frein à main



1 La commande de frein à main est du genre rustique.



2 On commence par ôter la goupille qui immobilise l'axe de maintien du câble.



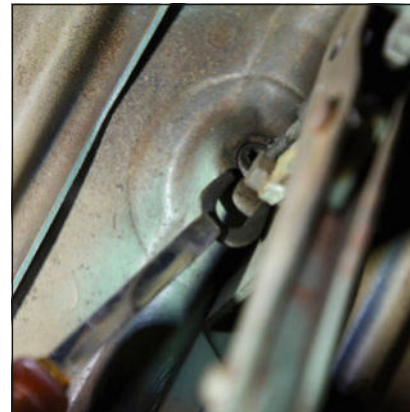
3 On repousse l'axe.



4 On le récupère.



5 On tire le câble... qui ne vient pas.



6 Hé hé... une griffe le bloque derrière l'auvent. On l'enlève.



7 C'est tout de suite plus facile.



8 On voit que l'embout du câble est sorti de son logement.

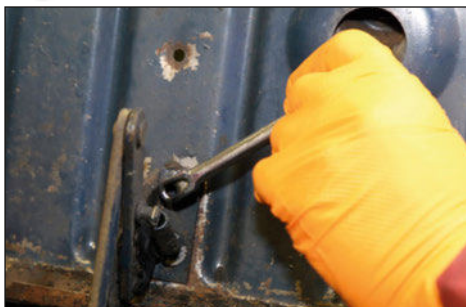


9 Et voilà, c'est sorti !



10 On récupère le caoutchouc d'étanchéité.

14 Dépose de la béquille de capot



1 A l'aide d'une clé de 9 mm, on desserre les vis de fixation de la béquille de capot.

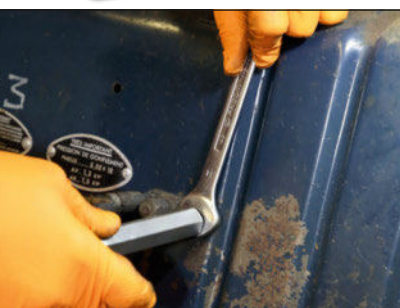


2 On récupère les vis avec deux rondelles.



3 On ôte la béquille de capot.

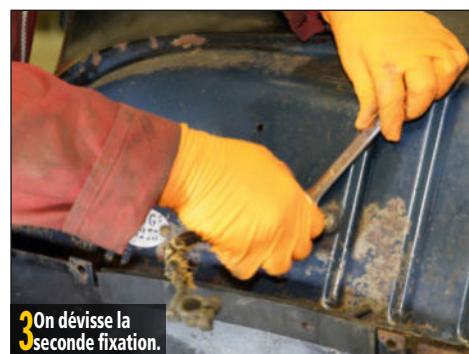
15 Dépose du câble de masse et du bac à batterie



1 A l'aide de deux clés de 14 mm, on débloque l'écrou et contre-écrou du câble de masse.



2 En maintenant la vis par l'intérieur, Phiphi dévisse les écrous. Heureusement qu'il a le bras long !



3 On dévisse la seconde fixation.



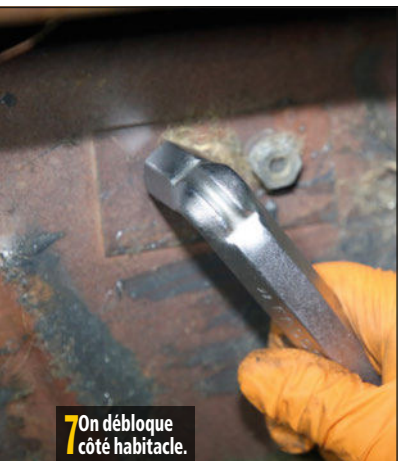
4 Et on enlève le câble de masse.



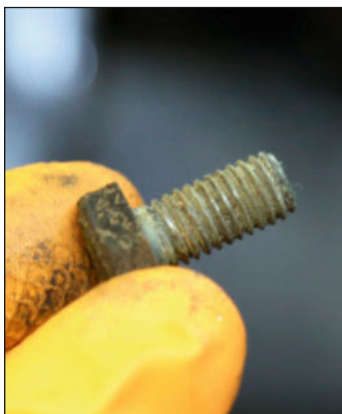
5 Le bac à batterie tient par une patte qui retient en même temps la batterie.



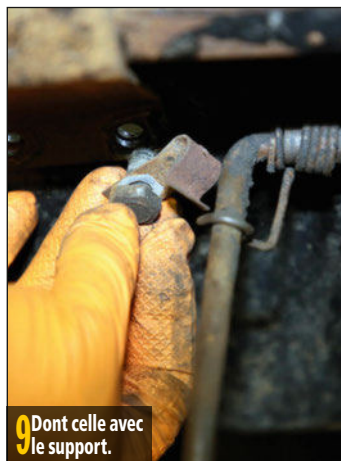
6 Le maintien est assuré par deux boulons, dont un muni d'une patte support pour un câble.



7 On débloque côté habitacle.



8 Coup de bol, c'est venu. On récupère les vis...



9 Dont celle avec le support.



10 On peut retirer le bac à batterie.

16 Dépose de la pédale d'accélérateur



1 Sur la traverse inférieure, il reste la commande d'accélérateur.



2 Dans l'habitacle, on arrose généreusement de dégrissant.



3 On débloque les vis de la tige de renvoi.



4 Il y en a deux.



5 La commande est libérée.

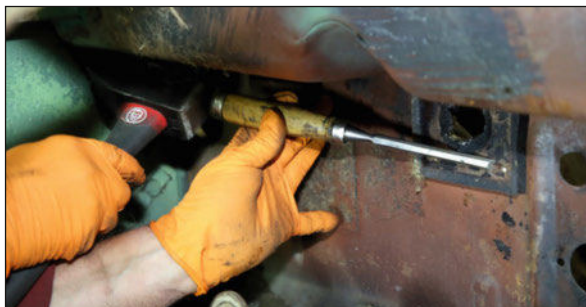


6 On sort la pédale par le compartiment moteur.

17 Dépose du joint d'étanchéité de colonne de direction de direction



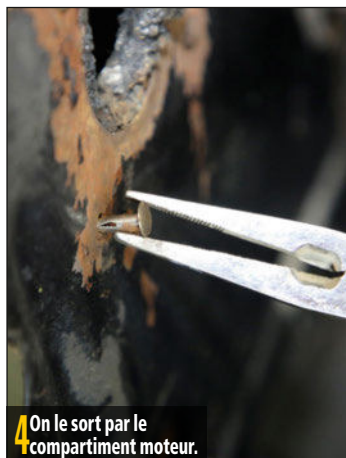
1 Près de la pédale d'accélérateur, on trouve le joint d'étanchéité, très basique, de la colonne de direction.



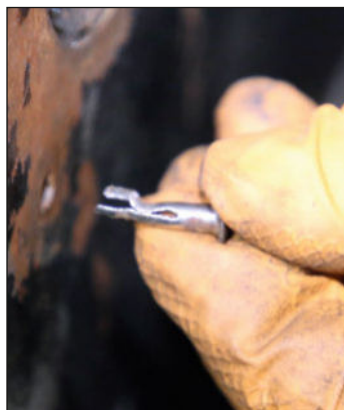
2 Ce joint tient avec des petits rivets qu'il faut retirer.



3 On "referme" le rivet à la pince.



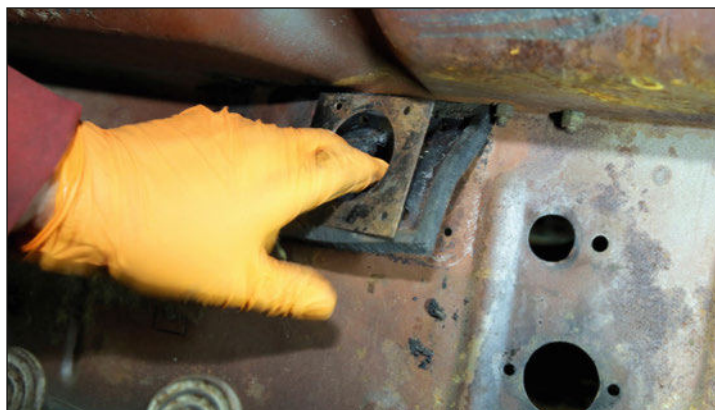
4 On le sort par le compartiment moteur.



5 Voilà l'un des rivets. On fait de même avec les autres.



6 Il n'y a plus qu'à décoller le joint avec une spatule.



7 Lors de cette opération, la plaque métallique de renfort se désolidarise.



8 On ôte l'ensemble.

18 Dépose des plaques d'identification



1 Sur la Juva, les plaques d'identification sont nombreuses. On va les enlever délicatement afin de pouvoir les remettre.



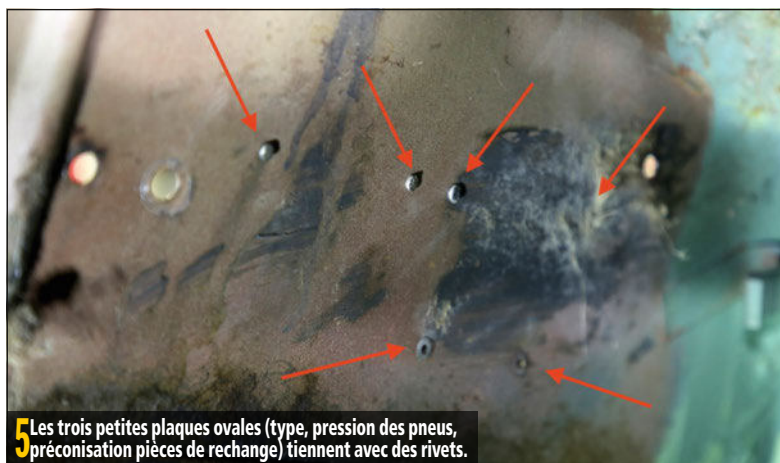
2 On commence par la plaque constructeur dont on soulève avec soin les pattes de maintien.



3 On fait bien attention à ne pas les casser.



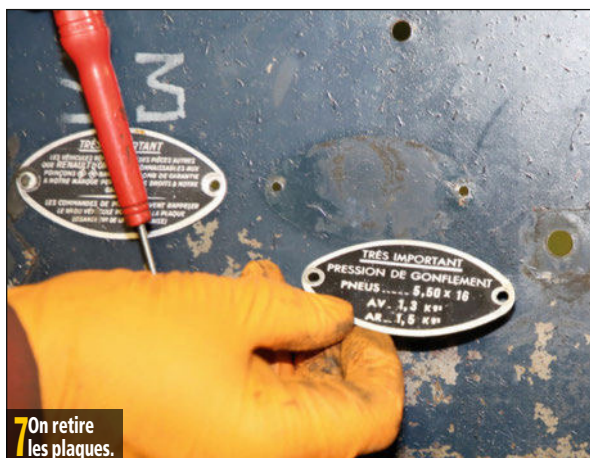
4 Ouf ! Elle vient sans dommage.



5 Les trois petites plaques ovales (type, pression des pneus, préconisation pièces de rechange) tiennent avec des rivets.



6 A l'aide d'un ciseau, on fait sauter les rivets.



7 On retire les plaques.



8 La plaque de type est dotée de rivets spécifiques qu'on essaiera de remettre.



9 Inscrite au-dessus de la plaque de préconisations de pièces de rechange (!!), on trouve la référence de la peinture.



10 Côté conducteur, la plaque de caisse est simplement vissée.

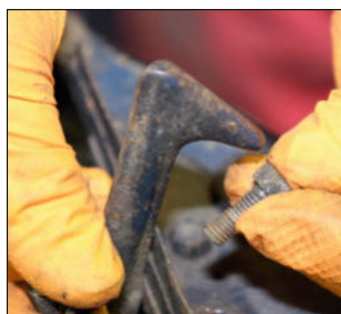


11 On la retire également.

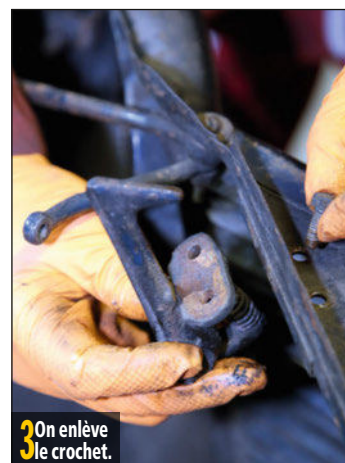
19 Dépose du crochet de capot



1 On en termine en dévissant les fixations du crochet de capot avec une clé de 9 mm.



2 On récupère les vis, écrous et rondelles.



3 On enlève le crochet.

REMONTAGE DE LA BOÎTE DE VITESSES [4]

Après les opérations assez techniques et rigoureuses du mois dernier, et en attendant le remplacement des fourchettes qui sera amusant, on se détend avec du remontage assez facile et, qui plus est, valorisant car il donne l'impression que ça avance vraiment.

Texte Stéphane Guitard et Philippe Sauvat
Photos Stéphane Guitard

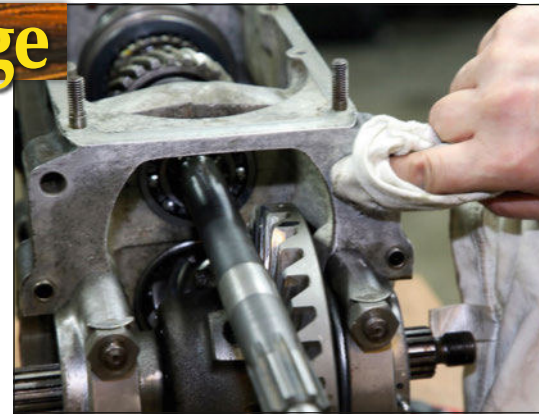
8 Reprise du carter d'embrayage



1 Avec un tampon abrasif, on commence par soigneusement nettoyer les portées des joints d'étanchéité de sortie de pont. L'idée est d'ôter la moindre petite bavure.



2 On essuie avec un chiffon propre.



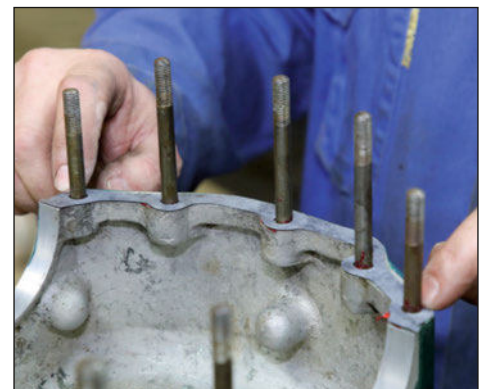
3 Sur la boîte, on porte la même attention au plan de joint qui recevra le carter d'embrayage.



4 On dépose un filet de pâte d'étanchéité sur le plan de joint du carter d'embrayage.



5 On vient délicatement placer le premier demi-joint papier.



6 S'agissant de refabrication, on le glisse avec délicatesse sur les goujons. L'ajustage peut parfois être approximatif et il ne faut pas le déchirer.



7 Même chose avec le second demi-joint.



8 Nouveau filet de pâte : on le répète souvent, Phiphi est du genre prudent.



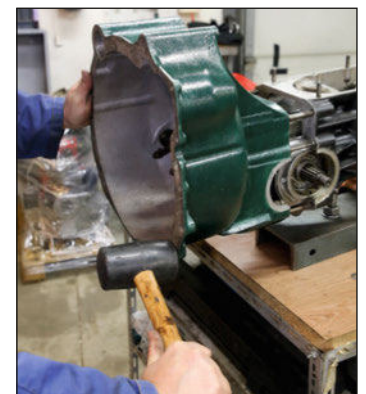
9 On présente ensuite le carter d'embrayage sur la boîte.



10 On aligne les goujons du carter avec les trous de la boîte.



11 Aidé de Jacques, notre jeune apprenti, Phiphi enquille le carter sur la boîte.



12 Une fois que les goujons sont bien dans les trous, on peut se servir d'un maillet en caoutchouc pour faire rentrer le carter.



13 Voilà le travail.



14 On place ensuite les écrous et les rondelles.



15 Dans un premier temps, on se cantonne aux écrous positionnés autour de la sortie de pont.



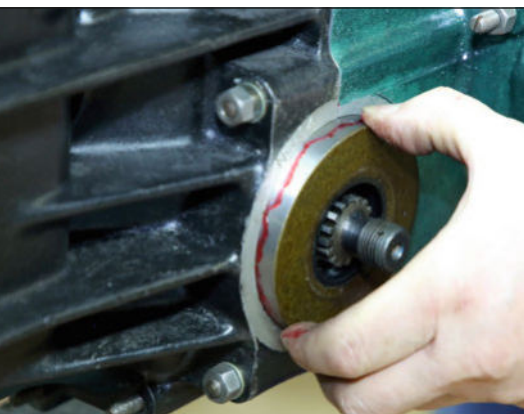
16 On les place juste sur les goujons, sans serrer ou même approcher.



17 On applique un filet de pâte d'étanchéité sur le pourtour des joints d'étanchéité de sortie de pont neufs.



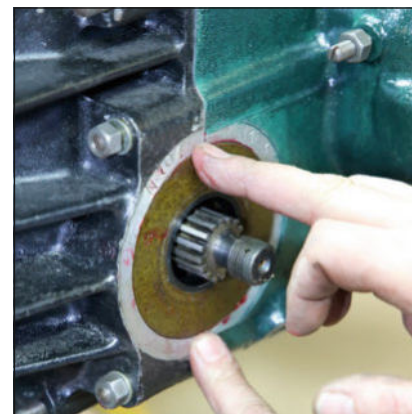
18 Ils ont bien entendu un sens, côté biseauté vers l'intérieur.



19 On présente le joint sur le carter.



20 A l'aide d'un maillet, on l'insère délicatement dans son logement.



21 On s'assure qu'il est parfaitement aligné avec l'extérieur du carter.



22 On peut ensuite approcher les écrous positionnés autour des sorties de pont.



23 On les serre avec une clé de 12 mm.



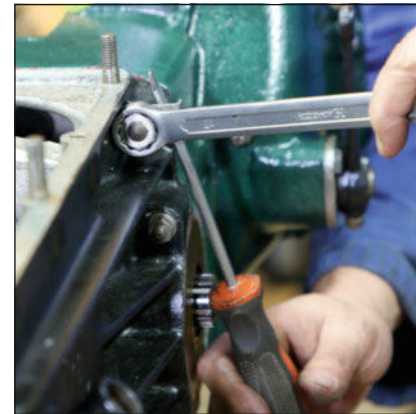
24 Maintenant, seulement, on s'occupe de placer les autres écrous de serrage du carter d'embrayage.



25 En haut, il y en a deux de 17 mm.



26 Celui de droite comporte une patte pour le ressort de rappel de la commande d'embrayage.



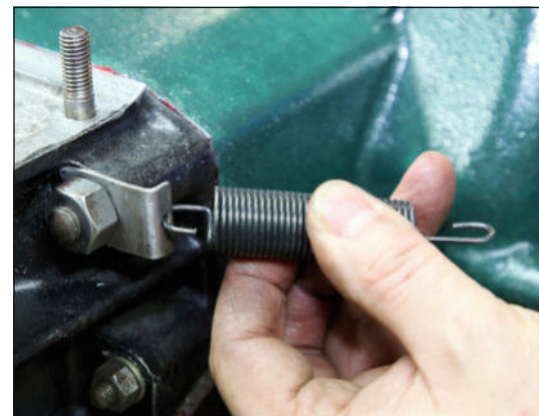
27 On approche cet écrou en maintenant la patte en place.



28 On serre ensuite les écrous du bas au moyen d'une clé de 12 mm.



29 Puis ceux du haut avec une clé de 17 mm.



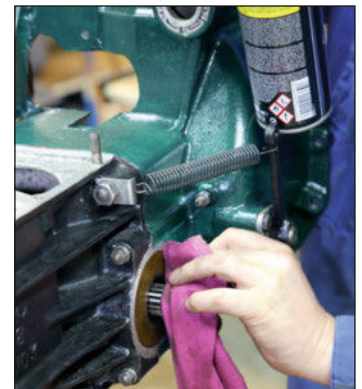
30 On remet ensuite le ressort de rappel sur la patte.



31 Puis on l'accroche à la tige de commande d'embrayage.



32 On s'assure qu'il est bien en place.

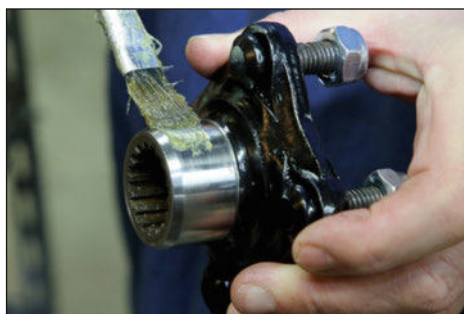


33 On essie le surplus de pâte d'étanchéité présent autour des joints de sortie de pont.

9 Remontage des **plateaux de sortie**



1 Les anciens plateaux de sortie sont remplacés par des modèles reconditionnés (à droite) dont la portée, rectifiée, a été résinée et rebagüée.



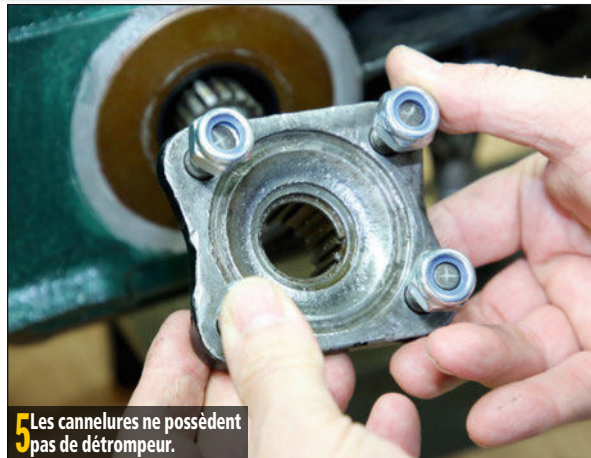
2 On graisse la partie extérieure de l'emmanchement.



3 On étale soigneusement la graisse sur toute la circonférence.



4 Il ne sera pas inutile de légèrement graisser les cannelures et filetages des demi-arbres de sortie.



5 Les cannelures ne possèdent pas de détrompeur.



6 On place donc le plateau de sortie sans se soucier de sa position.



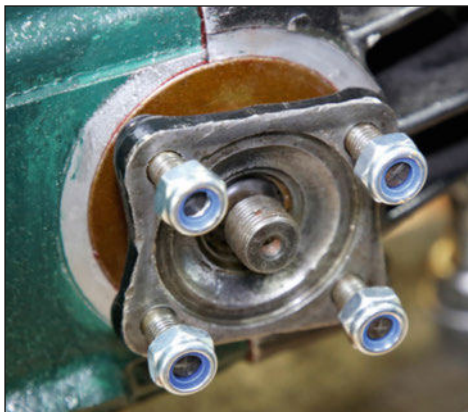
7 On s'aide d'un mallet pour le pousser sur l'arbre.



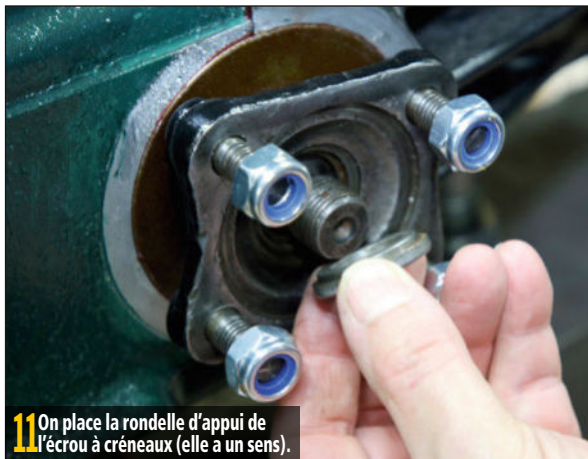
8 Afin de le faire rentrer bien droit, on peut utiliser une douille suffisamment grosse.



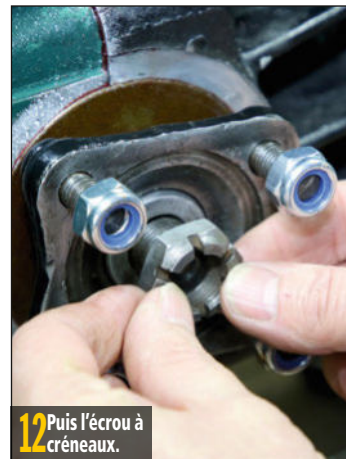
9 On amène le plateau de sortie en butée.



10 Là, il est parfaitement positionné.



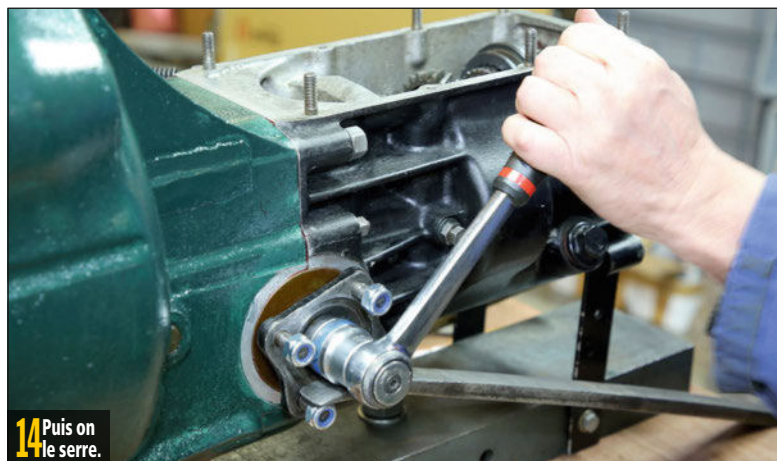
11 On place la rondelle d'appui de l'écrou à créneaux (elle a un sens).



12 Puis l'écrou à créneaux.



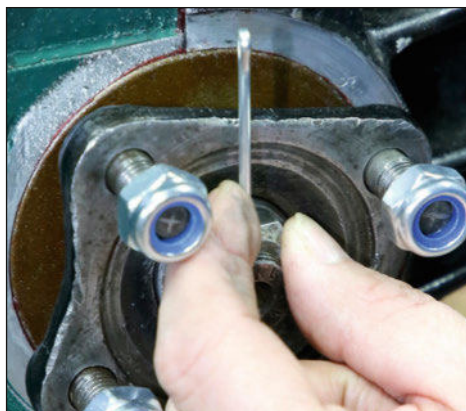
13 Tout en immobilisant le plateau, on approche l'écrou à créneaux avec une douille de 27 mm.



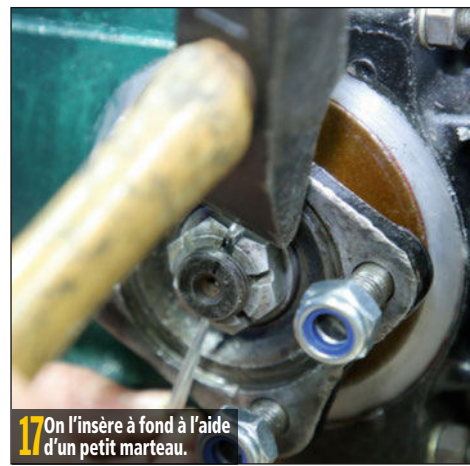
14 Puis on le serre.



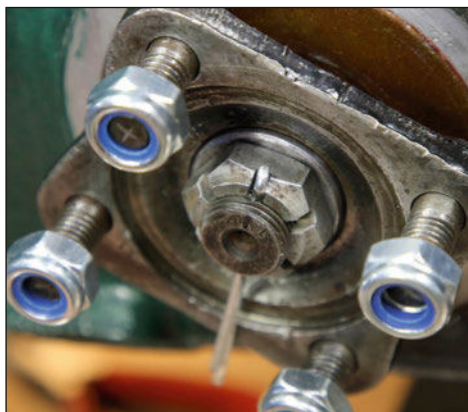
15 Il faut que le trou de la goupille apparaisse entre deux créneaux.



16 On place la goupille.



17 On l'insère à fond à l'aide d'un petit marteau.



18 Elle ne doit quasiment pas dépasser.



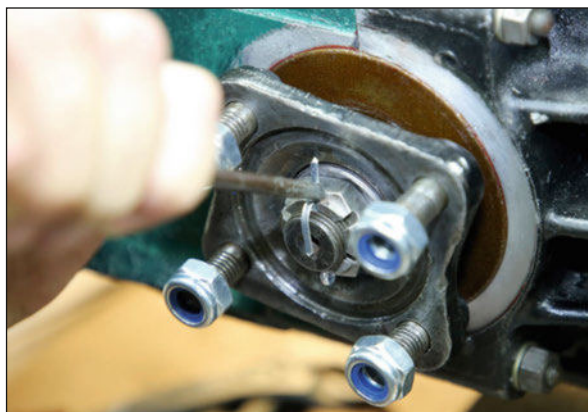
19 Avec une petite pince, on relève le premier brin...



20 ... que l'on rabat sur l'arbre.



21 On coupe le surplus de longueur du second brin.



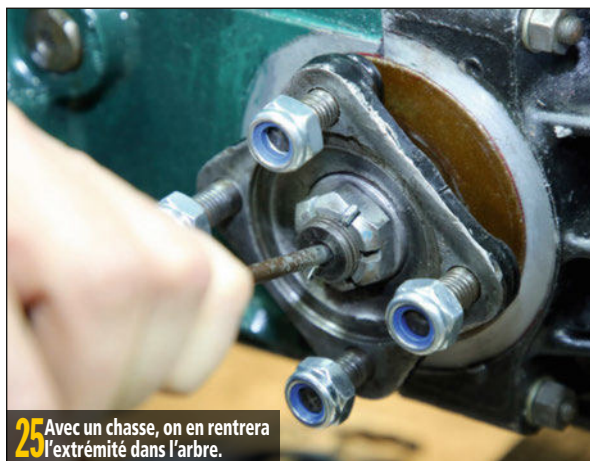
22 On le rabat sur l'écrou.



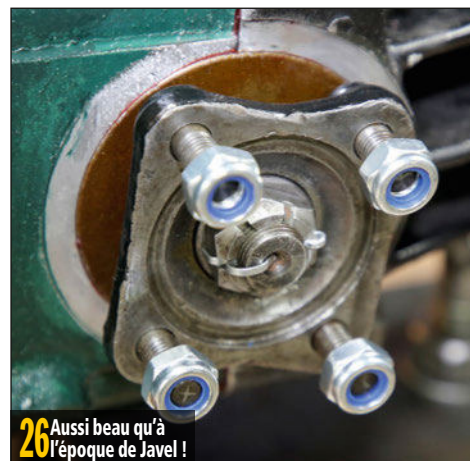
23 A l'aide d'un chasse, on le plaque bien sur l'écrou.



24 On coupera également le surplus du premier brin.



25 Avec un chasse, on en rentrera l'extrémité dans l'arbre.



26 Aussi beau qu'à l'époque de Javel !

« POUR BRICOLER AVEC MA FILLE »

Chez Gazoline, on aime les histoires de bagnoles et de mécanique, mais aussi et surtout les histoires de familles. Ghislain a vu sa passion de la mécanique grandir auprès de son frère, il a restauré la Méhari de son grand-père, puis partage désormais cet intérêt avec sa fille à qui cette TR3 est promise pour ses 18 ans. Voici le début d'une nouvelle et très belle aventure que nous allons suivre ensemble au fil des numéros.

Texte Hugues Chaussin - Photos Ghislain Martineau

« Depuis que je suis enfant, j'ai toujours aimé démonter des appareils mécaniques ou électriques », explique Ghislain Martineau. « Vers douze ans, je me suis attaqué à un vieux Solex retrouvé dans le garage de mes grands-parents. Plus tard, mon frère, passionné de véhicules militaires, a acheté un Dodge WC52 en ruine à un agriculteur du coin. C'est là que j'ai vraiment commencé

la mécanique automobile, apprise sur le tas. L'usage des véhicules militaires (Ghislain et son frère en ont eu plusieurs par la suite, NDLR) étant tout de même limité et assez ruineux en essence, je me suis ensuite de plus en plus intéressé aux voitures de tourisme. Mon grand-père avait gardé la Méhari de la ferme, premier modèle de 1969, qui avait servi de voiture école aux seize petits enfants. J'ai donc entrepris sa restauration et il y avait

du travail, car elle avait fini plusieurs fois dans le fossé ! Un après-midi, Margaux, ma fille cadette de quatre ans, est venue me voir et m'a dit : "Papa, j'aimerais bien bricoler une voiture avec toi." Je lui ai répondu que j'allais dénicher une petite anglaise toute mignonne à restaurer ensemble et que je lui donnerai pour ses 18 ans. N'ayant pas un budget illimité, j'étais plutôt en quête d'une épave, mais complète. En parcourant les sites spécialisés, je suis tout d'abord tombé sur une Triumph TR3 située en Hollande qui coûtait un peu moins de 7 000 €, mais sa carrosserie était très abîmée et l'auto incomplète. En faisant des recherches, j'ai découvert un garage à New-York spécialisé dans les anglaises des années 50 à 80 destinées à des restaurateurs. Il y avait plusieurs TR3 et les tarifs étaient très inférieurs à ceux que l'on pouvait trouver en Europe. Comme le cours de l'euro était alors avantageux, cela permettait de faire une économie directe de 15 % ! Mon choix s'est arrêté sur une TR3 de 1957 en très mauvais état, mais complète. Moyennant 800 \$, soit environ 650 €, le vendeur s'est chargé de l'ensemble des formalités, du transfert et de la mise en container pour expédier la voiture au Havre. A son arrivée, l'importateur français a pris le relais pour les démarches françaises : dépotage du container, expertise, douane, formulaire 846A pour l'immatriculation, puis livraison à mon domicile. Entre la traversée de l'Atlantique, les formalités administratives et la livraison, il aura fallu deux mois pour que le véhicule arrive à la maison. » Voici le début de la nouvelle vie de cette TR3 dont la restauration a évidemment commencé par un démontage complet. ■

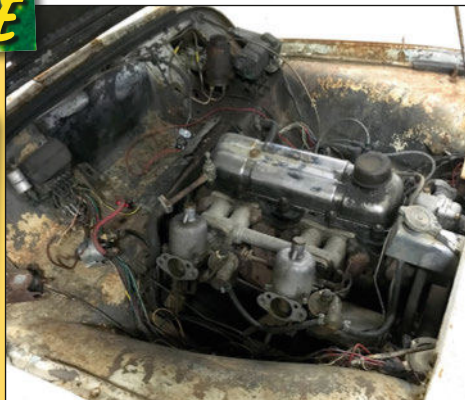


Jun 2016. Ghislain découvre la voiture qui vient d'arriver de New-York. Elle est bien conforme aux photos. C'est une belle épave, mais elle est complète.

EXAMEN ET DÉMONTAGE



Le numéro de série TS20928L correspond à une TR3, mais pas à une A. Cela signifie que la face avant était à l'origine une "small mouth". La modification se faisait souvent dans les années 60 pour rajeunir les voitures. D'après l'excellent site sur les Triumph de Gérard Guiot (<http://www.tregisterfrance.com>), cet exemplaire daterait d'août 1957.



Le moteur est complet. Les filtres à air d'origine sont dans le coffre. En revanche, « le faisceau électrique ressemble à un plat de spaghettis qu'on aurait jeté dans le compartiment moteur », explique Ghislain.



Les compteurs sont en piteux état, mais ils seront restaurés, sauf celui de la température moteur. Idem pour tous les interrupteurs. Les garnitures intérieures sont fichues et on peut voir que les rails de supports de sièges ont été bien bricolés avec des tasseaux en bois ! Les planchers ne semblent plus être ceux d'origine.



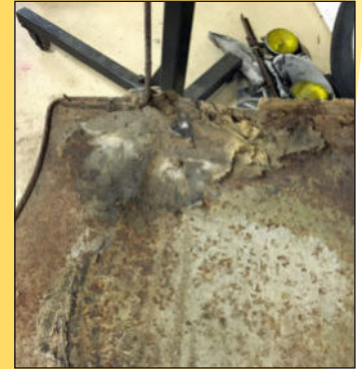
Début du démontage avec la dépose de la face avant. On aperçoit les deux avertisseurs placés de chaque côté du radiateur. Ils sont malheureusement hors d'usage et devront être remplacés.



La dépose des éléments de carrosserie se poursuit avec les ailes et les portes.



La grosse trace de rouille visible sur la face avant n'est pas perforante.



« Les bas d'ailes ont été réparés à l'américaine, avec de la choucroute et du mastic », constate Ghislain.

COLONNES DE BONHEUR



« Je me suis équipé d'un pont à deux colonnes, indispensable quand on entame une restauration complète », se satisfait Ghislain. Ainsi, le démontage de l'auto et la préparation de la dissociation du châssis et de la carrosserie sont confortables.



« Après avoir enlevé les roues, je découvre un beau nid de guêpes maçonnées. Il y en a d'autres sur la voiture. Au moins, ça préserve de la rouille, tout comme la graisse qui recouvre les trains roulants », s'amuse Ghislain.



Dépose des compteurs et du tableau de bord central. Les ouvrants et les ailes sont également démontés.



Dépose du réservoir. « Je suis obligé de disquer les vis des cerclages car tous les écrous sont soudés sous la carrosserie », précise Ghislain.



Les émetteurs de freins et d'embrayage ont visiblement été changés. Mais pour plus de sécurité, Ghislain les remplacera par des neufs. En revanche, il conservera le réservoir de liquide qui sera nettoyé et restauré.



Voici le support de la colonne de direction fraîchement retirée. A gauche, on aperçoit un silentbloc moteur bien vulcanisé.



Après avoir retiré le radiateur et son ventilateur, la vue est imprenable sur la face avant du moteur.



Ghislain commence à enlever les boulons qui lient la carrosserie au châssis. Ici, à l'avant. Il y a huit points de fixation sur une TR3 : deux à l'avant, quatre au niveau du plancher et deux à l'arrière.



Ça y est, il est enfin possible de désolidariser la carrosserie du châssis. « Par sécurité, j'ai soudé des jambes de force au niveau des portières pour éviter que la coque ne se déforme lors du levage », explique Ghislain.

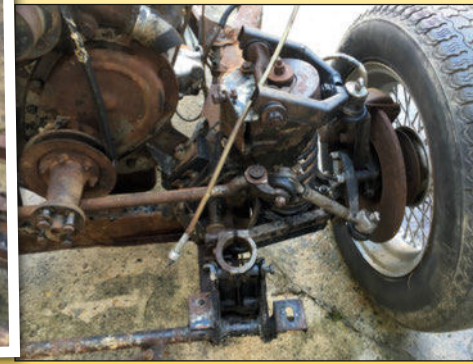
C'EST DU PROPRE !



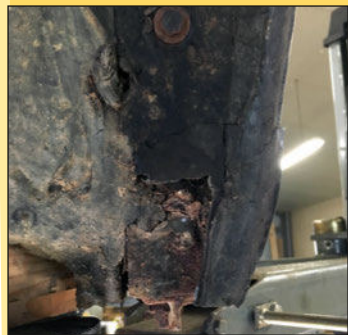
Châssis et organes mécaniques sont couverts de graisse et de boue. Un bon nettoyage haute pression à l'eau chaude va permettre d'y voir beaucoup plus clair.



Après le lavage, la boîte de vitesses et tous les périphériques moteur réapparaissent comme par enchantement. Manifestement, la pompe à essence, la bobine et l'allumeur ont été récemment remplacés. De son côté, le châssis ne présente pas de défaut particulier, la rouille étant très superficielle.



Malgré de la rouille de surface, l'ensemble des liaisons au sol est en bon état apparent. Evidemment, toutes les liaisons élastiques sont à remplacer.



Vue de la tôle de protection du passage de roue avant, entre l'aile et la carrosserie. Une partie de l'acier a été désintégrée par la rouille alors que le joint est devenu plus dur que de la bakélite.



Détail avant du bas de caisse, côté droit. Rien n'est jointif et, bien que cette ouverture soit recouverte par l'aile, on imagine volontiers la quantité d'eau et de poussière qui pouvait s'y introduire et stagner dans les bas de caisse...



Gros plan sur le bas de caisse gauche (le droit est dans le même état). La rouille a largement fait son œuvre, ici et sur le vestige du plancher d'origine qui ressemble désormais à de la dentelle.



Si le caisson de support de la roue de secours semble relativement en bon état, la tôle du fond de coffre est bien perforée. « Les trous ont été bouchés à l'américaine ! », s'amuse une nouvelle fois Ghislain.



D'origine, le plancher et le tunnel de boîte de vitesses sont solidaires. La rouille a largement fait son œuvre.



L'intérieur est complètement démonté. Les planchers ont été refaits avec des tôles de bardage pour bâtiment vissées à l'autoforeuse et étanchéifiées avec un enduit bitumineux bien connu. Un chalumeau et une spatule vont être nécessaires pour tout retirer.



La dépose moteur se déroule sans aucune difficulté quand la carrosserie n'est plus sur le châssis.



Transfert du local de région parisienne où Ghislain a démarré le démontage jusqu'à la maison familiale de Sologne, où sera effectué le reste du travail. La voiture n'étant pas très longue, elle rentre facilement dans un 20 m³. En revanche, il faut être équipé pour la sortir !

REFABRICATION

POUR MONAQUATRE



Spécialiste du faisceau électrique pour anciennes, Faisceaux Classic Car vient d'ajouter à son catalogue un faisceau complet en fil de coton tressé destiné à la Monaquatre Renault de 1933. Celui-ci a été refait à partir d'un modèle de Monaquatre berline quatre portes avec malle arrière YN1 de 1933. Commercialisé à 402,90 euros, il est livré entièrement repéré et avec son schéma pour en faciliter l'installation. **Infos : www.faisceaux-classic-car.com et au 03 64 16 39 83 ou 06 11 32 38 61.**

REFABRICATION

POUR MGA

Les produits Classic Gold sont développés pour rendre possible votre réparation et restauration automobile. Vendue à un prix abordable, chaque pièce est conçue pour être au plus proche de l'aspect, du montage et de la finition de celles d'équipement d'origine. Ces éléments sont fabriqués pour remplacer directement certains des composants d'époque qui ne sont plus disponibles. Cette reproduction de volant de MGA (réf. AHH6003) en est un bon exemple puisque, grâce à un niveau de qualité supérieur et au plastique de sa jante moderne (mais vintage) et résistant aux fissures, il est au final meilleur que les originaux d'usine ! Compatible avec les MGA 1500 et MGA 1600 MkII, il est affiché à 355,20 euros. **Infos : www.moss-europe.eu**



NOUVEAUTÉ

NOUVELLE TEINTE

Restom Refresh Noir 8820 est une résine glycéro mono-composante destinée à la retouche ou remise en peinture des châssis ou cadres dont la couleur est simplement défraîchie, là où l'on ne souhaite pas refaire un décapage ou un traitement complet, éventuellement sans démontage. Elle est spécialement formulée pour une application au pinceau (pour le pistolet, il faut prévoir une dilution avec 10 à 20 % de Diluant 5020) sur tous les types de peintures existantes. Grâce à ses agents anticorrosion, elle peut également s'appliquer sur un acier apparent préalablement dérouillé (avec du PAC 2030) ou après traitement de la rouille (avec le Convertisseur 5030). Initialement vendu en noir brillant, Refresh Noir 8820 est désormais disponible en noir mat et en pot de 500 ou 1 000 ml à partir de 35 euros. **Infos sur www.restom.net**



SELLERIE

DP Sellerie

9 rue de la nouvelle Orienne,
27600 Gaillon.

T. 06 84 57 24 91.

Mail : dphi-sellerie@orange.fr

Stéphane Quemerais est devenu sellier sur le tard, suite à une reconversion professionnelle. Cette expérience d'une première "vie active" lui a permis d'avoir un certain recul sur son métier qu'il fait par passion, ce qui le conduit à être très à l'écoute des souhaits et besoins de ses potentiels clients. Il est également de bon conseil et d'une prudence qui met en confiance. Il ne promet pas l'impossible. A Gazo, nous avons fait appel à lui pour une restauration légère mais pas forcément très simple et le résultat a largement été à la hauteur de nos attentes. Le tout pour moins cher qu'annoncé car il avait eu moins de travail que prévu. Honnête en plus ! On recommande !



NOUVEAUTÉ

4 SAISONS EN ANCIENNE



ancée en 1993, la gamme Vredestein Quatrac s'ouvre enfin aux anciennes avec l'arrivée prochaine des Quatrac Classic, un pneu toutes saisons réservé aux voitures d'époque qui associe un look intemporel à une structure et des matériaux modernes, pour des normes d'adhérence et de traction supérieures tout au long de l'année. Léger et silencieux, ce pneu est doté d'une sculpture directionnelle avec rainures d'évacuation pour résister à l'aquaplaning. La bande de roulement 100 % silice offre une tenue de route fiable dans n'importe quelle condition, y compris sur la neige et le verglas (utilisation certifiée par le symbole "3PMSF" présent sur le flanc). Disponible à partir du deuxième trimestre 2025, cette nouvelle gomme sera dans un premier temps proposée dans deux dimensions souvent rencontrées sur les voitures anciennes : 185/70 R15 89 V (Triumph TR4/5, VW Coccinelle, Porsche 911 avant 1990, Volvo Amazon...) et 125 R15 68 S (Citroën 2 CV, Méhari, Dyane...). **Infos sur www.vredestein.fr**

FORMATION

EXCELLENCE

Le Groupe IGENSIA Education et le Conservatoire National des Véhicules Anciens (CNVA) annoncent la signature d'un partenariat stratégique visant à proposer des formations complètes et innovantes dédiées aussi bien aux passionnés, aux personnes en reconversion professionnelle qu'aux jeunes en recherche d'une filière porteuse. Grâce à la complémentarité des deux institutions, l'objectif est d'obtenir une certification professionnelle qui permettrait notamment plusieurs modalités de financement pour les apprenants (compte CPF, financement de l'apprentissage...). Aujourd'hui, le CNVA met en place une formation de six mois couvrant l'ensemble des métiers de la maintenance et de la restauration des véhicules anciens. Grâce à ce partenariat, le Groupe IGENSIA Education apportera son expertise en matière d'apprentissage et d'insertion professionnelle, renforçant ainsi l'accompagnement des élèves. Les formations seront ainsi enrichies de modules complémentaires pour élargir les compétences techniques, d'ateliers pratiques et immersifs en lien direct avec les réalités du terrain, de stages en entreprise et de l'enseignement d'un socle de compétence favorisant l'entrepreneuriat (management, gestion, marketing). La prochaine promotion est ouverte pour mars 2025 dans les ateliers du CNVA à Antony (92). **Inscription et renseignements : www.le-conservatoire.com**



LA BOUTIQUE GAZOLINE



Parce que nous partageons la même passion de la voiture ancienne, le magazine

Gazoline et moi-même avons décidé de vous faire profiter de produits utiles et exclusifs, ne les manquez pas !

Stéphane Guitard
Rédacteur en chef Gazoline



LE HORS-SÉRIE
9,90€
SEULEMENT

NOUVELLE COLLECTION VOTRE AUTO GAZOLINE LA MINI ET LA RENAULT 5 À L'HONNEUR !

2 guides complets pour connaître l'histoire et l'évolution de la Mini et la Renault 5. Vous y trouverez l'histoire et la genèse de ces 2 modèles. Toutes leurs versions et leurs évolutions. Les teintes, selleries, et pri par année. La Mini et la Renault 5 à travers le monde. Nos conseils pour bien les acheter et les entretenir.

Chaque hors-série : format 210x297 mm, 100p., dos carré, couverture souple. Collectif, éd. HB Publications.

- HORS-SÉRIE GAZOLINE N°1 :
VOTRE AUTO AUSTIN MINI (1959-2000)
RÉF. : 21500001 - 9,90 €
- HORS-SÉRIE GAZOLINE N°2 :
VOTRE AUTO RENAULT 5 (1972 - 1986)
RÉF. : 21500002 - 9,90 €

HORS-SÉRIES

LIVRES

IDÉES CADEAUX

MARS 2025

APPROUVÉ PAR
LA RÉDACTION

NOUVEAU

RÉFÉCTION MOTEUR ET BOÎTE MINI

En partant d'une feuille blanche, Alec Issigonis est parvenu à refondre en profondeur le schéma technique de l'automobile. Il a conservé un moteur, quatre roues et autant de places mais a tout repensé, tout rationalisé, tout optimisé. Et du point de vue technique, l'innovation de la Mini réside en grande partie dans le fait que moteur et boîte partagent le même carter. Cette disposition particulière fait que les premiers démontages du moteur et la séparation des deux parties, tout comme bien sûr la rénovation de la boîte sont traités dans le volume 1 alors que le volume 2 comprend, en plus de la rénovation du moteur, toutes les phases de remontage de l'ensemble de la mécanique.

29€

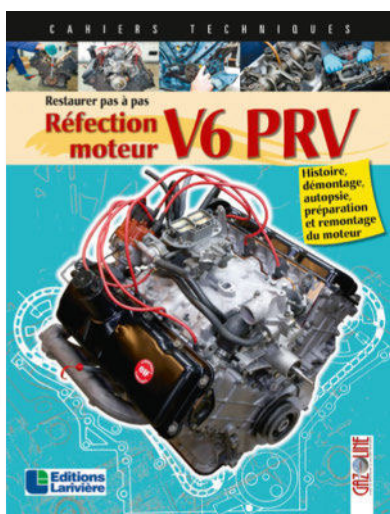
LE VOLUME

RÉFÉCTION MOTEUR ET BOÎTE MINI

100 p., 218 x 285 mm

VOLUME 1 : BOÎTE DE VITESSES - RÉF. 2024001 - 29€

VOLUME 2 : LE MOTEUR - RÉF. 2024002 - 29€



RÉFÉCTION MOTEUR V6 PRV

Présenté pour la première fois en octobre 1974, le V6 PRV aura une carrière qui ne s'achèvera qu'en 1996. Au cours de ces 22 années, il connaîtra de nombreuses évolutions qui le feront passer de 2 664 à 2 963 cm³. La version décryptée dans ce fascicule est la seconde mouture, apparue en 1977. Par rapport au moteur original, la seule grosse différence réside dans son unique carburateur Weber 38 DGAR en lieu et place de deux Solex, un simple et un double corps, fonctionnant de façon coordonnée en fonction de la puissance demandée. Si cet exemplaire est monté dans une Renault 30 TS, l'étude vaut pour la même mécanique, montée dans des Peugeot 504 coupé ou 604, une Volvo 264 et même une De Lorean DMC-12, seule le carter inférieur et la pompe à eau changeant légèrement selon les modèles. On le retrouve aussi sur les premières Alpine A310, avec des culasses retravaillées. Grâce à une description détaillée, pas à pas, de toutes les opérations, vous pourrez, vous-aussi, vous lancer dans cette restauration.

29€

LE VOLUME

RÉFÉCTION MOTEUR V6 PRV

218x285 mm, 144 p.,
Plus de 1 500 photos
Dos carré collé

RÉF. : 2023001 - 29€

LA BIBLE DU RESTAURATEUR !

ÉDITION AUGMENTÉE

Près de 5200 photos, plus de 200 techniques mises en oeuvre, des astuces à foison ... Cette quatrième édition de la Bible du restaurateur intègre de nouvelles techniques (électricité, suspensions, sellerie...) pour faciliter vos propres rénovations, s'ajoutant aux centaines de fiches pratiques déjà existantes, pour certaines remises à jour. Grâce à elles, vous pourrez appliquer les méthodologies les plus banales comme les plus complexes. Chacune des techniques présentées est explicitée et abondamment illustrée pour vous assister, pas à pas, image par image, dans vos propres restaurations afin de les mener à bien. Sans douleur ou presque.

TECHNIQUES DE RESTAURATION, 4È EDITION

55€

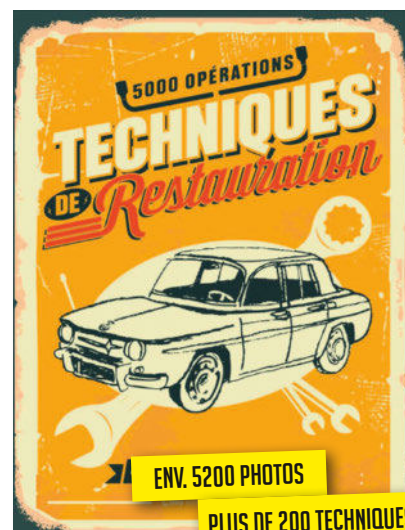
SEULEMENT

215 x 281 mm, 352 pages,
env. 5200 photos, dos
carré cousu collé,
couverture cartonnée.

RÉF. : TECHRESNED - 55€



PLUS DE 1000 PHOTOS
PAR VOLUME



ENV. 5200 PHOTOS

PLUS DE 200 TECHNIQUES



LES CAHIERS TECHNIQUES



RÉFECTION BOÎTE ET MOTEUR FIAT 500

218 x 285 mm,
VOL. 1 (84 P.) :
BOÎTE DE VITESSES
RÉF. 2021085

18€

VOL. 2 (116 P.) :
MOTEUR
RÉF. 2021086

29€

Grâce à notre tutoriel, vous pourrez progresser sans risque, sans outils spécifiques et refaire un moteur ou une transmission de Fiat 500.

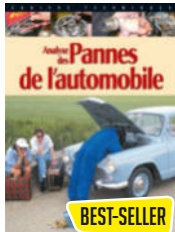


RÉNOVATION D'UNE PLATE-FORME DE RENAULT 4

104 p., 218 x 285 mm,
RÉF. 2021067

29€ LE VOLUME

La plate-forme étant refabriquée, l'échange se fait sans grand problème. Incluse, la remise en état des trains roulants, suspensions et freins.

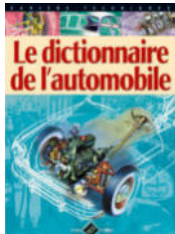


ANALYSE DES PANNES DE L'AUTOMOBILE

36 p., 165 x 230 mm,
RÉF. 2021018

9,90€

Déterminer l'origine d'une panne devient un jeu d'enfants avec ce guide didactique.



LE DICTIONNAIRE DE L'AUTOMOBILE

84 p., 165 x 230 mm,
RÉF. 2021010

18€

Tous les termes techniques décortiqués : carrosserie, freinage, moteur, transmission, direction.



RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

218 x 285 mm
T1 (56 P.) : RÉF. 2021069
T2 (52 P.) : RÉF. 2021072
T3 (48 P.) : RÉF. 2021074

18€ LE VOLUME

Réfection d'un double arbre Alfa en 3 volumes : 1 - démontage et autopsie, 2 - préparation des sous-ensembles, 3 - remontage et réglages.



RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PANHARD

116 p., 218 x 285 mm,
RÉF. 2021025

29€ LE VOLUME

La réfection d'un moteur et d'une boîte de vitesses Panhard, par l'équipe Gazoline.



PRÉPARATION RALLYE-RAID RENAULT 4

44 p., 218 x 285 mm,
RÉF. 2021041

18€

Intérieur, extérieur, mécanique, confort, un guide des améliorations pour affronter presque tous les chemins.



ACCESSOIRES ÉLECTRIQUES

52 p., 218 x 285 mm,
RÉF. 2021016

18€

14 fiches pour rénover un alternateur, une dynamo, un démarreur, ajouter un mano de pression d'huile ...



RÉNOVATION D'UNE POMPE D'INJECTION INDIRECTE KUGELFISCHER

60 p., 218 x 285 mm,
RÉF. 2021065

18€

Remise en état de la pompe d'injection mécanique montée sur 404, 504 ...



RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV

90 p., 218 x 285 mm,
375 & 425 CM³
RÉF. 2021042
435 & 602 CM³
RÉF. 2021044

29€ LE VOLUME

La réfection d'un moteur bicylindre Citroën de 1re génération (375 et 425 cm³) ou seconde génération (435 et 602 cm³).



RÉFECTION BOÎTE ET MOTEUR PEUGEOT 203

218 x 285 mm,
MOTEUR (132 P.)
RÉF. 2021026

29€

BOÎTE (48 P.)
RÉF. 2021073

18€

Le reconditionnement d'un moteur de 203, applicable à la 403.



RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UNE BOÎTE DE VITESSES DE RENAULT 4

48 p., 218 x 285 mm,
RÉF. 2021064

18€

Ce cahier permet de refaire pas à pas une boîte de vitesses de Renault 4 mais il peut aussi s'appliquer à certaines Renault 5 et 6



RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN ALLUMEUR

36 p., 218 x 285 mm,
RÉF. 2021029

15€

Réfection d'un allumeur, montage et calage après passage au banc.



RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN OVERDRIVE

52 p., 218 x 285 mm,
RÉF. 2021017

18€

Rénovation d'un overdrive et astuces pour affiner les réglages.



RÉFECTION BOÎTE ET MOTEUR PEUGEOT 204

88 p., 218 x 285 mm,
VOL. 1 : BOÎTE DE VITESSES
RÉF. 2021081

VOL. 2 : MOTEUR
RÉF. 2021082

18€ LE VOLUME

Pour démonter et restaurer en toute sécurité la boîte de vitesses ou le moteur de votre Peugeot 204, quelle que soit sa génération.



RÉFECTION ET RÉGLAGES DES CARBUS SU

36 p., 218 x 285 mm,
RÉF. 2021019

15€

La réfection et les réglages des carburateurs SU applicables à la totalité des SU H et HS jusqu'aux années 80.



RÉFECTION MOTEUR RENAULT DAUPHINE

108 p., 218 x 285 mm,
RÉF. 2021027

29€

Réfection du bloc Boulogne trois paliers des 4CV, Dauphine, Floride ...



RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE DIRECTION

60 p., 218 x 285 mm,
RÉF. 2021070

18€

Rénovation d'une crémaillère de direction sur divers modèles (2CV, Panhard, 203, R4 et Spitfire).



RÉFECTION ET RÉGLAGES DES CARBUS WEBER DCOE

44 p., 218 x 285 mm,
RÉF. 2021030

15€

La rénovation, synchronisation et les réglages des carburateurs Weber. En prime le tableau d'affectation des DCOE, modèle par modèle.

RESTAURATION D'UNE TRIUMPH SPITFIRE

DES GUIDES PAS À PAS

Pas à pas, la restauration d'une Triumph Spitfire 1500 FH, le plus abordable des cabriolets britanniques. Au fil des différents volumes, tous les sous-ensembles subiront une rénovation en profondeur, expliquée dans les moindres détails. La méthodologie s'adapte aux autres versions de Spitfire.

215 x 285 mm



V1 RÉF. 2021060



V2 RÉF. 2021061



V3 RÉF. 2021063



V4 RÉF. 2021066



V5 RÉF. 2021068



V6 RÉF. 2021071



V7 RÉF. 2021075



V8 RÉF. 2021077



V9 RÉF. 2021078



V10 RÉF. 2021079

Achat et séparation de la caisse du châssis.

Déshabillage, réparations et peinture du châssis.

Réfection du pont.

Démontage et montage du train AR.

Réfection de la boîte de vitesses.

Démontage et montage du train AV.

électricité.

Démontage moteur. Autopsie et préparation des pièces moteur.

Montage moteur.

Accouplement châssis coque - Remontage.

15€ LE VOLUME SEULEMENT

LES FASCICULES TECHNIQUES

COMMENT BIEN ACHETER UNE VOITURE ANCIENNE ?
28 p., 210 x 297 mm, RÉF. 2021050
6,50€

BEST-SELLER

Tous les pièges à éviter, les check-up administratifs, techniques et routiers et un original système de notation pour évaluer l'auto que vous convoitez.

DEPOSE ET POSE D'UN PAVILLON DE DS
28 p., 210 x 297 mm, RÉF. 2021043
6,50€

Un procédé qui s'applique aux DS et ID antérieures à septembre 1971 (pavillons vissés).

RÉNOVATION D'UN BOÎTIER DE DIRECTION
16 p., 210 x 297 mm, RÉF. 2021036
6,50€

Pas à pas, une méthode simple et efficace pour remplacer roulements et joints spi.

RÉNOVATION D'UN AMORTISSEUR A BRAS PEUGEOT
24 p., 210 x 297 mm, RÉF. 2021035
6,50€

Une méthodologie qui ne nécessite aucun outil spécial et aisément reproductible.

RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE PEUGEOT 203
20 p., 210 x 297 mm, RÉF. 2021034
6,50€

Pas à pas, une méthode sans faille pour procéder vous-même à cette opération.

RÉNOVATION ET CALAGE D'UNE MAGNÉTO
20 p., 210 x 297 mm, RÉF. 2021033
6,50€

Une procédure expliquée dans les moindres détails pour mieux comprendre ce type d'allumage.

PENSE PAS BÊTE MÉCANIQUE
20 p., 210 x 297 mm, RÉF. 2021040
6,50€

Un indispensable document à ranger précieusement dans sa boîte à gants avant de partir en vacances.

COLLECTION VOTRE AUTO

Des guides complets pour acheter, restaurer, entretenir et améliorer votre auto.

LES ÉDITIONS ORIGINALES

LES NOUVELLES ÉDITIONS

N°13 Panhard 24 1968 - 1979 RÉF. 2040013	N°17 Coccinelle 1968 - 1979 RÉF. 2040017	N°24 Renault 4CV 1947 - 1953 RÉF. 2040024	N°21 Citroën 2CV 1948 - 1960 RÉF. 2021045	N°25 Citroën 2CV 1961 - 1990 RÉF. 2021046	N°11 Fiat 500 1957 - 1975 RÉF. 2021047
	15€ LE VOLUME SEULEMENT				
N°26 Peugeot 504 1968 - 1979 RÉF. 2040026		N°27 Alpine A110 1968 - 1979 RÉF. 2040027	N°3 Citroën DS 1968 - 1975 RÉF. 2021051	N°10 Renault Frégate 1950 - 1960 RÉF. 2040010	N°15 Peugeot 204/304 1960 - 1973 RÉF. 2021054
N°30 Méhari 1962 - 1970 RÉF. 2040030	N°31 Peugeot 203 1962 - 1970 RÉF. 2040031	N°37 Renault 4 1962 - 1970 RÉF. 2040037	N°5 Peugeot 404 1960 - 1973 RÉF. 2021056	N°40 Renault 4 1971 - 1993 RÉF. 2021043	N°7 Citroën DS 1956 - 1967 RÉF. 2021059

N°N1 Renault Juvaquatre 1958 - 1960 RÉF. 2021013	N°N2 Simca Aronde 1951 - 1958 RÉF. 2021009	N°N3 Renault 1000 kg 1965 - 1966 RÉF. 2021012
	18€ LE VOLUME SEULEMENT	
N°N4 Renault Dauphine 1951 - 1958 RÉF. 2021049		N°N5 Peugeot 403 1965 - 1966 RÉF. 2021052
N°N6 Simca 1000 1971 - 1975 RÉF. 2021055	N°N7 Alfa Romeo Giulia 1962 - 1967 RÉF. 2021058	N°N9 Citroën Ami6 Super 6-8 1965 - 1967 RÉF. 2021062

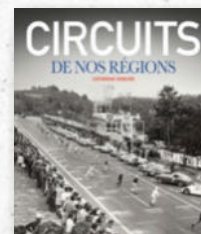
La boutique Casa éditions



GAZAFOND, TOME 1
48 p. 215 x 290 mm
11,60 €
RÉF. 2021032



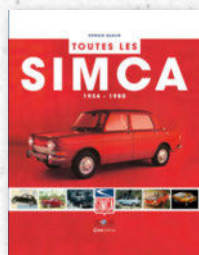
GAZAFOND, ROULEZ JEUNESSE !
48 p. 210 x 280 mm
15,95 €
RÉF. GAZAFBD



CIRCUITS DE NOS RÉGIONS
180 p. 265 x 285 mm
14,95 €
RÉF. REGION



LES PLUS BELLES VOITURES DE GAZOLINE
160 p. 245 x 320 mm
29,95 €
RÉF. VOITGAZO



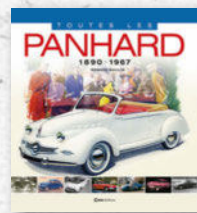
TOUTES LES SIMCA, 1934 - 1980
232 p. 245 x 285 mm
36,95 €
RÉF. SIMCA



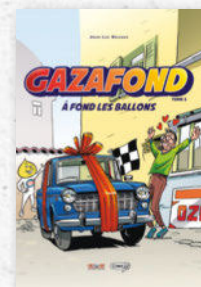
RENAULT 4L, 30 ANS D'AVENTURES
192 p. 235 x 310 mm
34,95 €
RÉF. 4L30ANS



RENAULT 5, L'AVENTURE D'UNE POPULAIRE
192 p. 235 x 310 mm
32,95 €
RÉF. R5POPU



TOUTES LES PANHARD, 1890 - 1967
180 p. 265 x 285 mm
14,95 €
RÉF. PANHRD



GAZAFOND, TOME 2
48 p. 210 x 280 mm
15,95 €
RÉF. GAZAF2

BON DE COMMANDE **GAZOLINE** **BOUTIQAZO**
VOYER AU SOUTIEN DE LA VOITURE ANCIENNE

COMMENT COMMANDER

SUR INTERNET : boutiquelariviere.fr
PAR TÉLÉPHONE : 03 44 62 43 73
PAR COURRIER : en renvoyant le bon de commande avec votre règlement, sous enveloppe affranchie à :
Gazoline - VPC - 45 av. du Gal Leclerc 60643 Chantilly cedex

Je choisis mon mode de paiement

- Je règle par chèque bancaire à l'ordre des Editions Larivière
 Je règle par virement à l'ordre des Editions Larivière
(Votre commande sera installée sur facture. Vous recevrez vos produits à réception de votre virement).
IBAN FR17 2004 1000 0101 1591 5A02 016
BIC PSSTFRPPPAR

Mes coordonnées

M^{me} M^{lle} M. Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____ Pays : _____

Téléphone : _____

E-mail : _____

J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les Editions Larivière.

J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par les Editions Larivière.

RÉFÉRENCE	ARTICLE	QTÉ	PRIX À L'UNITÉ	TOTAL
TECHRESNED	Exemple : Techniques de restauration, 4 ^{ème} édition	1	55,00€	55,00€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
201PP0027	J'ai commandé 3 articles ou plus, je coche cette case <input type="checkbox"/>	1	GRATUIT	GRATUIT
2019999	Offrez à votre collection de Gazoline un vrai coffret de rangement ! 		25€	€
TOTAL DE MA COMMANDE				€

RÉF. 65806

Je règle par Carte Bancaire

Pour un paiement par Carte Bancaire, rendez-vous sur votre espace client sur boutiquelariviere.fr

Pour les premières connexions, merci de créer votre compte client.



FRAIS D'ENVOI valables en France métropolitaine	
Votre Auto (à l'unité)	<input type="checkbox"/> 3€ x ...
Livres (à l'unité)	<input type="checkbox"/> 5€ x ...
Ecrin (à l'unité)	<input type="checkbox"/> 12€ x ...
TOTAL À RÉGLER	€

CADEAU

Le bonnet GAZOLINE offerte (valeur 25 €) à partir de 3 articles commandés.

RÉNOVER UNE INJECTION

MÉCANIQUE BOSCH KA-JETRONIC [5]

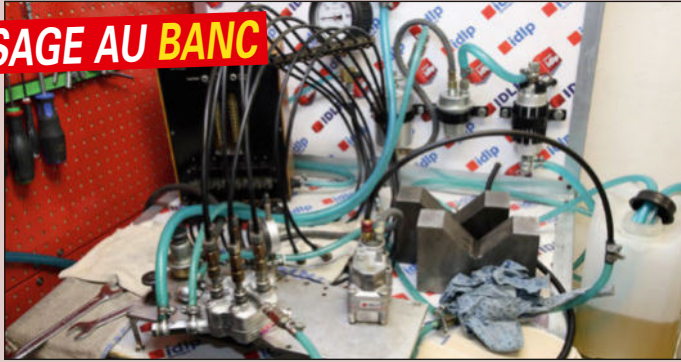
Nous terminons ce mois-ci la rénovation de notre injection Bosch KA-Jetronic réalisée, rappelons-le, dans les ateliers d'IDL, spécialiste reconnu de n'importe quel type d'injections. Toujours en compagnie de David, nous allons tester le doseur distributeur et le WUR au banc avant de tout remonter dans l'auto.

Texte Stéphane Guitard et Philippe Sauvat - Photos Stéphane Guitard

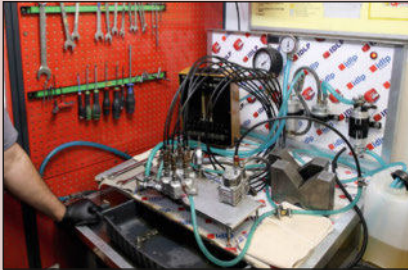


6 PASSAGE AU BANC

Le banc regroupe l'ensemble des organes du véhicule. Pompe à essence électrique, filtre, accumulateur, faux plateau débitmètre, etc.



Les valeurs de débit de chaque sortie de notre doseur varient en fonction du modèle de moteur, de la cylindrée, de la puissance et du régime de fonctionnement.



Le liquide employé pour les tests (dans le bidon à droite) n'est pas de l'essence. C'est de "l'huile de banc" qui a la même densité et la même viscosité que celle-ci tout en étant beaucoup moins inflammable.



Après avoir effectué les réglages, un contrôle des débits est réalisé selon un protocole bien précis.



On relève les débits de chaque cylindre avec une levée (position de l'accélérateur).



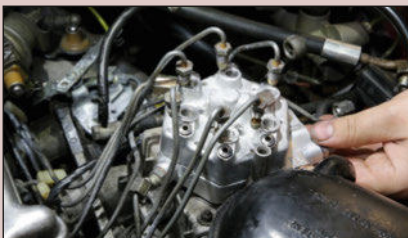
Au ralenti, au quart de charge, en demi-charge et en pleine charge.

RELEVÉ DES VALEURS MOYENNES SUR LES SIX CYLINDRES

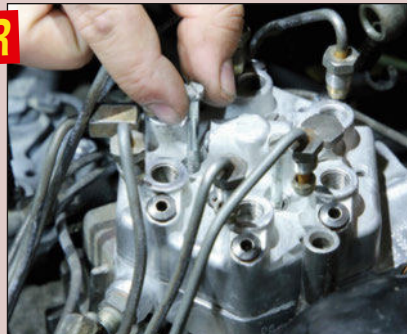
	Levée du plateau	Débit moyen en mm ³
Ralenti :	0.2	15
Quart de charge :	1.0	50
Demi-charge :	2.5	105
Pleine charge :	4.5	175

La différence tolérée entre chaque cylindre est de 10 %.

7 REPOSE DU DOSEUR



On positionne le doseur sur le plateau débitmètre d'air.



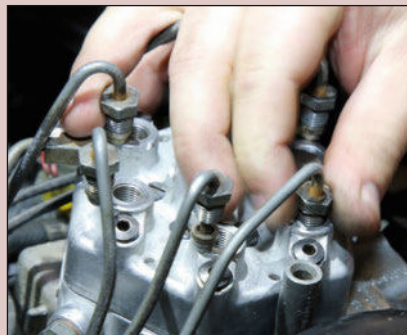
On enfle les trois vis de fixation.



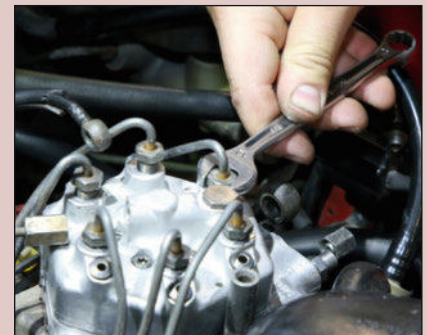
On les approche.



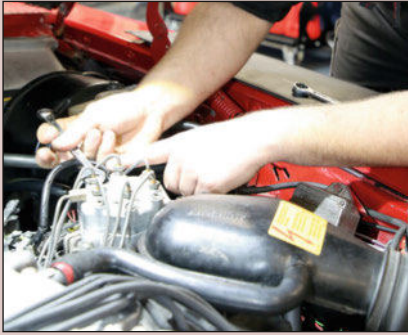
Puis on les serre.



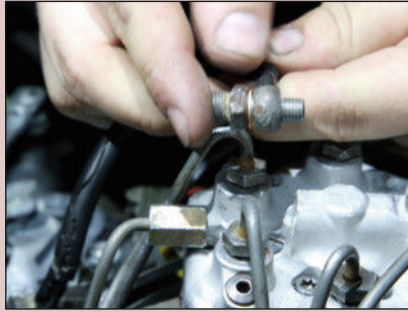
On fait prendre à la main les six tuyaux d'injecteur.



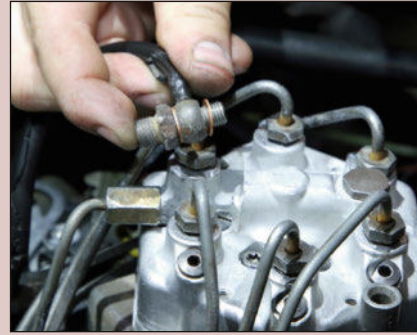
On les approche à l'aide d'une clé de 12 mm.



Puis on les serre.



On remplace le raccord muni d'un nouveau joint sur le banjo du retour d'essence du WUR.



On place l'autre joint neuf.



On visse à la main le raccord sur le doseur.



On serre le raccord.



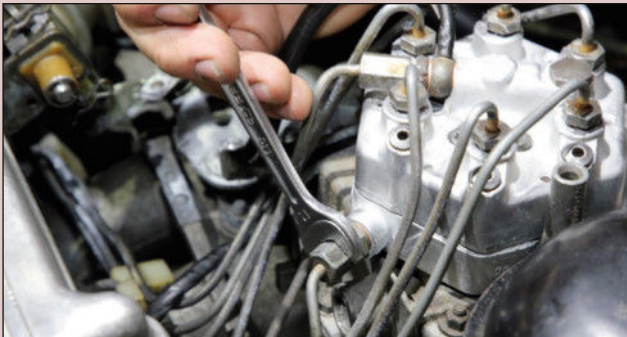
On visse ensuite le raccord de l'injecteur d'aide au démarrage à froid.



On le serre.



On visse le raccord de la canalisation de l'injecteur de démarrage à froid.



On le serre.



Au tour, ensuite, du raccord d'entrée sur le WUR.



On serre.



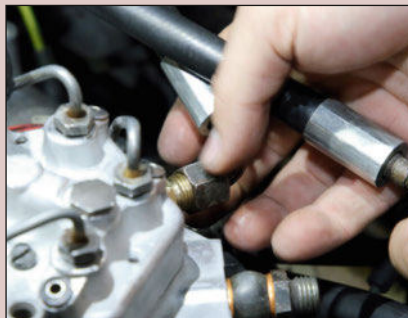
On repose le banjo et les joints neufs sur le raccord d'entrée du doseur.



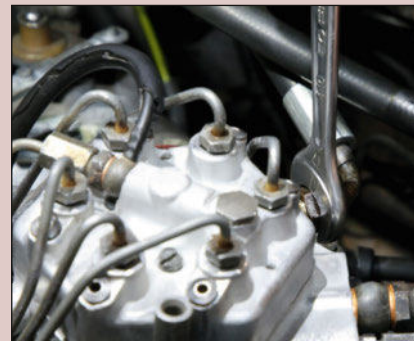
On visse l'ensemble sur le doseur.



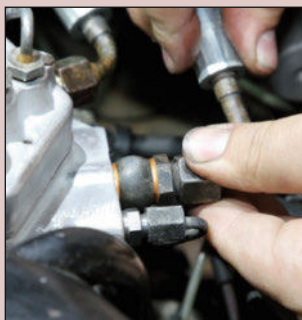
On serre le raccord.



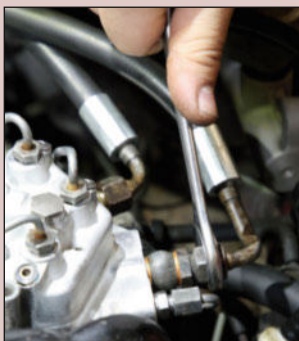
On repose ensuite le raccord de durite de retour d'essence vers le réservoir.



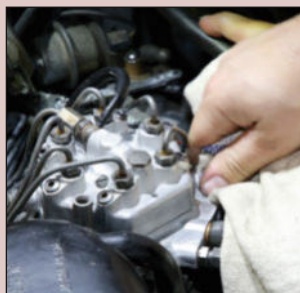
On le serre.



Reste le raccord de durite d'alimentation en essence du doseur.



On le serre également.



A l'aide d'un chiffon sec, on élimine toute trace d'essence ou d'impuretés sur les raccords du doseur.

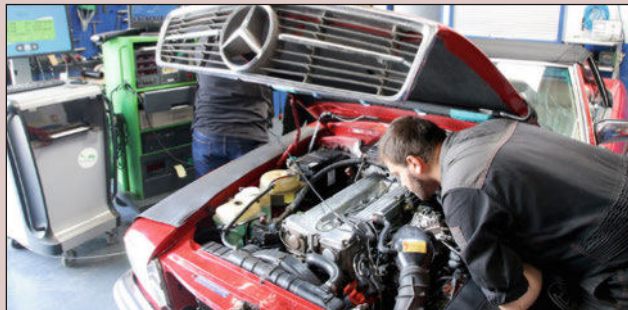


Il ne reste plus qu'à mettre le contact plusieurs fois pour amorcer l'essence jusqu'au doseur et vérifier l'absence de fuite.

8 RÉGLAGES MOTEUR



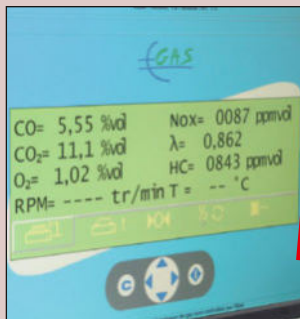
On commence par faire chauffer le moteur et vérifier que le starter se coupe comme indiqué par le constructeur.



On contrôle et on règle si besoin l'avance à l'allumage. La mise au point se termine par le réglage du CO/CO₂ et du ralenti à chaud.



On place la sonde et l'évacuation des fumées sur la sortie d'échappement.



On constate que les valeurs de CO et CO₂ sont trop hautes.

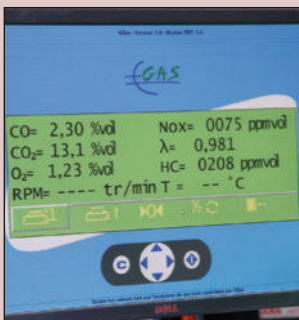
COMBIEN ÇA COÛTE ?

Remise en état du WUR : entre 300 et 400 €.

Remise en état du doseur : entre 800 et 900 €.



On agit sur les réglages de l'injection.



Les valeurs ont baissé et sont désormais satisfaisantes. C'est terminé.

Fin!

OÙ FAIRE RÉVISER SON INJECTION ?

IDLP, avenue du Parc Médicis, 94260 Fresnes. T. 01 49 84 66 00. www.idlp.fr

Au terme de cette fiche pratique, nous adressons nos plus chaleureux remerciements à **Cyrille et Sacha**, alias "les Tontons doseurs" d'IDLP, pour leur expertise et leur disponibilité tant lors de la réalisation du sujet que pour les relectures des différents épisodes.

ABONNEZ-VOUS



ABONNEZ-VOUS
EN UN
FLASH



**1 AN 12 NUMÉROS
+ LE HORS-SÉRIE**
version papier + DIGITAL OFFERT

61€

au lieu de 68,90€
soit 11% de réduction.

Copyright © S. GUITARD

BULLETIN D'ABONNEMENT

À renvoyer accompagné de votre règlement à : Gazoline - Service Abonnement
45 av. du Général Leclerc 60643 Chantilly cedex - Tél : 03 44 62 43 73

☉ simple ☉ rapide, abonnez-vous en ligne sur : boutiquelariviere.fr/GAZP332B

► Je choisis mon offre d'abonnement:

- OPTION 1** 1an 12 numéros + le hors-série
version papier + DIGITAL OFFERT
61€ au lieu de 68,90€.

► Je choisis de régler par :

- Chèque bancaire à l'ordre de **Gazoline**

Pour un paiement par Carte Bancaire,
rendez-vous sur votre espace client sur
boutiquelariviere.fr/GAZP332B

Pour les premières connexions, merci de créer votre compte client.

► Mes coordonnées:

GAZP332B

Nom* : Prénom* :

Adresse* :

CP* : [][][][][] Ville* :

Tel : [][][][][][][]

INDISPENSABLE POUR LE SUIVI DE MON ABONNEMENT

► E-mail* (en majuscules) :

- Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles de Gazoline.
 Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires de Gazoline.

Le 1^{er} mercredi

■ **75 - Paris.** À partir de 20h au Clairon (19^e). Rens. Les Tendons Records, 0682326328.

Le 1^{er} vendredi

■ **27 - Lyons-la-Forêt.** D'avril à octobre, parking du Besguay, de 18h à 20h30. Rens. 0769277690.

■ **47 - Nérac.** À 21h, centre Haussmann. Rens. Les Bielles d'Albret, 0698709939.

■ **81 - Gaillac.** À partir de 20h45, salle communale des Fédies. Rens. 0628361243.

Le 1^{er} samedi

■ **16 - Montignac-Charente.** De mai à octobre, de 9h30 à 12h, place Taillefer. Rens. 0782295322.

■ **17 - Pons.** De 9h30 à 12h30, au donjon. Rens. 2 CV Club Pentois, 0670310694.

■ **26 - Montélimar.** D'avril à octobre, au kiosque à musique. Rens. calandremontilienne.free.fr

■ **37 - Vézetz.** De 10h à 12h30, parking Intermarché (D976). Rens. 0768659270.

■ **44 - Châteaubriant.** De 10h à 12h, rue des Vauzelles. Rens. Rétromobiles de la Mée, 0641763960.

■ **69 - Villeurbanne.** Rue Eugène Pottier, de 8h à 19h. Rens. 0472046565.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. Rens. 0674535764.

■ **28 - Dreux.** De 14h30 à 18h, 95 rue du Cdt Beaurepaire, visite du musée RMCD. Rens. 0623288661.

■ **29 - Melgven.** De 10h à 12h, sauf juillet et août, place du Grand Chêne. Rens. 0679008553.

■ **33 - La Teste-de-Buch.** De 9h à 13h, garage Renault, 180 avenue de l'Europe. Rens. 0680126453.

■ **34 - Agde.** De 9h à 13h, parking Hyper U, Espace Grand Sud. Rens. 0609013055.

■ **34 - Clermont-l'Hérault.** De 9h30 à 17h, allée Salengro, place de la gare. Rens. 0695757912.

■ **34 - Poussan.** De 10h à 12h, place de la Mairie. Rens. Rétro Pouss Auto, 0626110718.

■ **35 - Rennes.** De 10h à 13h, aux Étangs d'Apigné. Rens. PAPA 35, 0607250021.

■ **36 - Valençay.** De 10h à 12h, au Musée de l'Auto. Rens. 0254000774.

■ **37 - Bourgueil.** De mars à novembre de 9h à 12h, parking de l'abbaye. Rens. 0675651579.

■ **37 - Loches.** De 10h à 13h, place des AFN. Rens. 0680231816.

■ **39 - Brevals.** Place de la Mairie, de 10h30 à 12h. Rens. 0678172249.

■ **40 - Biscarosse.** De 9h30 à 12h, parking Peugeot, route de Parentis. Rens. 0609671583.

■ **40 - Dax.** De 9h30 à 12h30, parc Théodore Denis. Rens. 0685454776.

■ **40 - Mont-de-Marsan.** Place Saint-Roch (hiver), hall de Nahuques (été), de 9h à 12h. Rens. 0604035475.

■ **41 - Cour-Cheverny.** À la Salle des Fêtes, de 10h à 12h30. Rens. 0254792503.

■ **42 - Villerset.** D'avril à octobre, de 10h à 12h, aéroport de Roanne. De novembre à mars, salle Émilie. Rens. 0615062396.

■ **44 - Tharon-Plage.** De 10h à 13h, face au Café de la Gare. Rens. 0240394115.

■ **44 - Saint-Géréon.** De 9h30 à 12h30, d'avril à octobre, à côté de la boulangerie Belleil. Rens. 0679831321.

■ **45 - Bellegarde.** De 9h30 à 13h, sur la place du Château. Rens. Auto Moto Rétro, 0607445697.

■ **45 - Orléans.** De 10h à 12h, quai du Châtelet. Rens. Club Canche-Authie Autos Club, 0633704643.

■ **46 - Vayrac.** De 9h à 12h, place de la Mairie. Rens. 0618456144.

■ **47 - Casteljaloux.** De 9h à 12h, parking de la piscine. Rens. Les Vieux Moteurs Gascons, 0678600166.

■ **47 - Villeneuve-sur-Lot.** De 10h à 12h, parking de la République. Rens. Vieilles Voitures Villeneuvoises, 0671106167.

■ **50 - Avranches.** De mars à octobre, de 9h à 12h30, parking du centre Leclerc. Rens. AVA, 0778108036.

■ **50 - Equeurdreville.** De 10h30 à 12h30, stade Lecanu, rue Ferdinand Buisson. Rens. 0233410698.

■ **53 - Château-Gontier.** De 10h à 14h, sur le parking du bar-restaurant La Pause. Rens. Padklub, 0617463449.

■ **54 - Nancy.** Parking bas du Palais des Sports Jean Weille, de 10h à 13h. Rens. 0383251000.

■ **56 - Vannes.** De 10h à 12h, parking Gemo, rond-point de Sainte-Anne d'Auray. Rens. 0297666341.

■ **59 - Saultain.** De 10h à 12h30, sur la place derrière l'église. Rens. 0607144956.

■ **60 - Beauvais.** De 14h à 17h, d'avril à novembre (sauf septembre), espace Saint-Quentin. Rens. rvautobeauvais@orange.fr

■ **60 - Estrées-Saint-Denis.** Place de la Mairie, de 10h à 12h30. Rens. 0344413076.

■ **61 - L'Aigle.** De 10h à 12h, place du château. Rens. 0233240167.

■ **62 - Enquin-sur-Baillois.** À 10h30, d'avril à octobre, aux étangs ou sur la place. Rens. 0603113747.

■ **63 - Charade.** De 9h à 17h, d'avril à octobre. Rens. 0473295295.

■ **64 - Bayonne.** Mois pairs, de 9h30 à 12h, place des Basques. Rens. 0645092160.

■ **66 - Château-Roussillon.** De janvier à décembre, de 9h à 13h, sur les parkings du Carré d'Or. Rens. 067933450.

■ **67 - Dorlisheim.** De 9h30 à 12h30, sur le parking du cinéma du Tréfle. Rens. Retroencard, 0686550056.

■ **67 - Wissembourg.** De 10h à 12h30, route de Lauterbourg. Rens. 0670820210.

■ **69 - Condréu.** De 10h à 12h, parking du collège Le Bassenon. Rens. VARP, 0662167434.

■ **70 - Vesoul.** Parking Vesoul Electro Diesel, RN19, de 10h à 12h. Rens. 0384788117.

■ **71 - Louhans.** De 9h à 12h, place de la Charité. Rens. ACEVA, Coron 0607416097.

■ **72 - Le Mans.** Centre Lederc, route de Bonnetable, de 10h à 13h. Rens. 0243280990.

■ **76 - Mont-Saint-Aignan.** Parking Carrefour, de 10h à 12h. Rens. C. Viel, 0662910305.

■ **78 - Triel-sur-Seine.** De 9h30 à 13h, parking Foch. Rens. Triel Auto Rétro, 0608864521.

■ **78 - Versailles.** De 9h30 à 12h30, sauf août, place de la Cathédrale. Rens. AVAVA, 0615717743.

■ **78 - Montigny-le Bretonneux.** Sur le parking de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. Rens. 0660059270.

■ **79 - Niort-Bessines.** À partir de 10h30, zone de la Mude. Rens. 0677736397.

■ **82 - Montauban.** De 10h à 12h30, parking Leclerc Aussonne. Rens. 0688910867.

■ **83 - Le Cannet-des-Maures.** De 9h à 13h, parking de la Halle. Rens. 068213047.

■ **84 - Avignon-Cap-Sud.** À partir de 11h, au Memphis-Coffee. Rens. 0650920719.

■ **84 - Sérignan-du-Comtat.** De 9h à 12h, impasse du stade. Rens. 0689539486.

■ **85 - Sallertaine.** À 10h, ZA la Fénicière, tous les mois impairs. Rens. 0620714655.

■ **86 - Poitiers.** De 10h à 12h30, devant l'ambassade du vin, 217 avenue de Paris. Rens. APVA, 0645206770.

■ **86 - Châtelleraut.** De 9h à 13h, boulevard Blossac. Rens. 0643553343.

■ **87 - Limoges.** Place Marceau, de 9h à 12h. Rens. 0617507187.

■ **91 - Dourdan.** Place de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. Rens. 0686309024.

■ **95 - Cormeilles-en-Parisis.** De 9h30 à 12h30, salle des Fêtes Emy les Prés. Rens. 0670077410.

■ **95 - Domont.** De 9h30 à 12h30, sauf janvier et août, au stade des Fauvettes, rue de Paris. Rens. cpm495330@sfr.fr.

■ **95 - Osny.** D'avril à novembre, de 9h à 12h, château de Grouchy. Rens. CCAPRV, 0631516597.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. Rens. 0032478380063.

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à

■ **95 - Le Plessis-Bouchard.** Parc du centre culturel, de 9h30 à 12h30. Rens. *ARCOMP*, 06 74 38 21 37.

Le 3^e vendredi

■ **39 - Brevans.** A 20h30, salle des associations. Rens. 03 84 79 05 23.
■ **75 - Paris.** À partir de 21h, avenue Foch. Rens. 06 15 93 61 03.

Le 3^e samedi

■ **21 - Blaisy-Bas.** De mars à octobre de 10h à 16h, terrain communal. Rens. 07 86 26 02 21.
■ **41 - Busloup.** De 10h à 12h30, Relais de Busloup. Rens. 06 82 00 36 18.
■ **72 - Aubigné-Racan.** D'avril à octobre de 10h à 12h, parking salle polyvalente. Rens. 06 31 25 69 12.
■ **93 - Noisy-le-Grand.** De 10h à 13h, place de la Mairie. Rens. 06 84 04 75 15.

Le 3^e dimanche

■ **03 - Bourbon-l'Archambault.** De mars à octobre de 9h à 12h, place de l'hôtel de ville. Rens. 06 62 15 04 40.
■ **07 - Annonay.** De 9h30 à 13h sauf en août, Place Michéle. Rens. 06 21 23 40 58.
■ **12 - Entraygues-sur-Truyère.** De 9h30 à 12h30, parking de la Poste. Rens. 06 64 93 16 66.
■ **12 - Moyrazès.** D'avril à octobre, de 9h30 à 12h, au centre-ville. Rens. 06 71 03 12 32.
■ **14 - Bayeux.** De 10h à 12h, place Saint Patrice. Rens. 06 79 06 61 28.
■ **16 - Angoulême.** De 10h à 12h, au parc de Fregeneuil. Rens. 06 76 63 29 50.
■ **17 - La Rochelle.** De 10h à 12h30, port des Minimes. Rens. 06 51 21 41 85.
■ **17 - Saint-Nazaire-sur-Charente.** D'avril à septembre, de 19h à 12h30, place du village. Rens. 06 12 59 79 69.
■ **19 - Brive.** De janvier à novembre, parking Leclerc. Rens. 06 14 34 57 12.
■ **19 - Tulle.** De mars à octobre, de 9h30 à 12h, marché couvert de la gare, place Smolensk. Rens. *retromobilite@gmail.com*
■ **22 - Yffiniac.** De 10h à 13h, à l'Hyper U. Rens. 06 71 44 40 63.
■ **24 - Tréllissac.** De 10h à 12h, sur l'Esplanade Badinter. Rens. 06 11 74 62 17.
■ **25 - Avanne.** De 10h à 12h, terrain de sport. Rens. *Vesontio Classic Cars*, 06 63 08 05 72.
■ **27 - Breuilpont.** Mars à octobre, de 9h30 à 13h, stade Gouery. Rens. 06 88 62 29 58.
■ **27 - Incarville.** Sur le parking Leclerc, de 9h à 12h30. Rens. 02 32 50 46 66.
■ **27 - Vernon.** Au Centre des Tourelles, de 10h à 12h. Rens. *Autos Jadis*, 06 79 27 15 10.
■ **27 - Saint-Sébastien de Morsang.** De 9h à 13h, de mars à octobre, à la Mairie. Rens. 06 24 24 59 81.
■ **28 - Voves.** De mars à octobre, de 9h30 à 13h. Rens. *Vincent Foin*, 06 45 47 29 10.
■ **28 - Saint-Lubin-de-Joncherets.** À La Ferrière, de 10h à 13h. Rens. 06 60 22 91 71.
■ **28 - Morancez.** Mars à octobre, de 9h30 à 12h, face à la Mairie. Rens. 06 14 55 03 71.
■ **29 - Gouesnou.** De 10h à 13h, place des Fusillés. Rens. 06 83 48 54 79.
■ **30 - Bagnols-sur-Cèze.** De 9h30 à 12h, parking Weldom. Rens. *AMRB*, *amr.b@aol.fr*
■ **33 - Andernos-les-Bains.** De juin à septembre, port du Bety, de 9h à 12h. Rens. 06 14 39 22 54.
■ **33 - Cestas.** De 9h30 à 12h30, parking du Château Choisy Latour. Rens. *les.bielles.d.époque.de.cestas@gmail.com*
■ **33 - La Rèole.** De 9h à 12h, sur le parking des quais de Garonne. Rens. 06 21 60 09 65.
■ **33 - Sainte-Croix-du-Mont.** De 9h à 12h, sur la place de l'Église. Rens. 05 56 76 72 98.
■ **33 - Saint-Loubès.** De 9h à 13h, port de Cavernes. Rens. 06 78 94 18 38.
■ **36 - Levroux.** De mars à novembre, de 9h à 12h30, place de la République. Rens. 06 73 29 62 23.
■ **37 - Azay-sur-Cher.** Esplanade Hubert de la Cruz, de 10h à 13h. Rens. 02 47 50 46 15.
■ **37 - Savigny-en-Véron.** De 10h à 12h, d'avril à octobre, parking de l'auberge du Bocage, le bourg. Rens. 07 68 43 81 40.
■ **39 - Bletterans.** De 10h à 12h, parking du Super U. Rens. *asso.crijb@gmail.com*

■ **40 - Hagetmau.** De 9h30 à 12h, zone du Petit Rey. Rens. 06 30 65 16 47.
■ **42 - Saint-Galmier.** En mars, juin, septembre et décembre, de 8h30 à 12h, Parc Joannès Moulard. Rens. 06 25 54 36 09.
■ **45 - Pithiviers.** Mail Ouest, de 9h30 à 13h. Rens. 06 75 70 83 22.
■ **45 - Saint-Lyé-la-Forêt.** De 10h à 12h30, derrière la Mairie. Rens. 02 38 91 83 95.
■ **51 - Fère-Champenoise.** De 9h à 12h, sauf au mois d'août, place de la Mairie. Rens. *LADAAC*, 06 45 88 79 30.
■ **56 - Ploërmel.** De 10h à 13h, mars à octobre, pl. Clémenceau. Rens. 06 33 31 33 76.
■ **57 - Ban-Saint-Martin.** Parking centre socioculturel, de 10h à 13h. *www.cvg.asso.fr*
■ **57 - Sarrebourg.** De mars à novembre, de 9h30 à 12h30, sur le parking de Décatlon. Rens. 06 87 14 02 36.
■ **59 - Colleret.** De 10h à 13h, place de Colleret. Rens. 06 74 20 79 86.
■ **59 - Wervicq-Sud.** De 10h à 13h, place du Général de Gaulle. Rens. 06 87 92 28 02.
■ **60 - Chantilly-Lamorlaye.** De 10h à 13h, domaine de Chantilly. Rens. 06 08 21 34 11.
■ **60 - Ressons-sur-Matz.** De 9h30 à 12h, route de Gournay, face à l'usine FM Logistics. Rens. 06 43 74 11 66.
■ **60 - Varinfroy.** Place de la Mairie, de 9h à 12h. Rens. 03 44 87 49 00.
■ **62 - Brêmes.** De mars à octobre, à partir de 9h30. Rens. 06 86 97 80 28.
■ **72 - Saint-Rémy-de-Sillé.** De 9h à 12h, parking atelier Jean Taine. Rens. 07 72 23 42 50.
■ **73 - Bourget-du-Lac.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, espace la Traverse, Technolac. Rens. *AVALB*, 06 69 01 87 61.
■ **76 - Rouen.** De 9h30 à 12h30, espace Marégraphie. Rens. 06 15 37 02 56.
■ **77 - Château-Landon.** De 10h à 12h, sur le parking du Mail. Rens. 06 85 42 98 38.
■ **77 - Saint-Thibault-des-Vignes.** De 10h à 12h, sur le parking du Rigatoni Café. Rens. 06 58 60 64 07.

■ **78 - Bailly. Nouveaux horaires 2025: 9h30 à 12h30,** sur le parking du Parc des Fontenelles, face à l'atelier de Gazoline. Rens. 06 14 47 23 29.
■ **78 - Rambouillet.** À partir de 9h30, au C.C. de la Clairière. Rens. 06 50 58 65 02.
■ **78 - Vaux-sur-Seine.** De 9h30 à 12h, terrain de sport. Rens. 06 11 86 87 95.
■ **80 - Amiens.** De 9h30 à 13h, au kiosque du parc de La Hotoie. Rens. 03 22 47 04 36.
■ **82 - Montauban.** De 10h à 13h, place Lalaque. Rens. 05 82 73 03 30.
■ **83 - Fayence.** De 9h à 12h30, parking Saint-Pierre et La Brèche. Rens. 06 22 43 27 49.
■ **84 - Grillon.** Sur le parking du C.C. Avenir. Rens. *AMA*, 06 22 47 16 73.
■ **84 - Piolenc.** De 9h à 12h, cours Corsin. Rens. 06 13 86 80 99.
■ **86 - Loudun.** Parking de la Mairie. Rens. *dagnauderick@gmail.com*
■ **91 - Viry-Châtillon.** De 9h30 à 13h30, sur le parking de la mairie. Rens. 06 89 34 57 79.
■ **92 - La Garenne-Colombes.** De 9h à 13h, pl. de la Liberté. Rens. 06 80 67 44 91.
■ **94 - Sucy-en-Brie.** De 9h à 12h, parking Effia, esplanade du 18 Juin 1940, espace JMP. Rens. *Sucy Classic Club*, 06 28 49 19 07.
■ **95 - Herblay.** Parking du Truffaut. Rens. 06 78 76 72 52.
■ **97 - Bouffémont.** De 9h à 12h30, parking du centre culturel. Rens. 06 09 68 73 70.

Le 4^e samedi

■ **49 - Baugé.** Place de l'Europe, de 10h à 12h. Rens. 06 47 04 86 89.
■ **78 - Louveciennes.** De 10h à 13h, sur le parking de la gare. Rens. 06 33 37 77 83.
■ **95 - L'Isle-Adam.** De 9h à 12h30, sauf décembre, parc Manchez. Rens. 06 89 86 56 13.

Le 4^e dimanche

■ **03 - Dompierre-sur-Besbre.** D'avril à octobre (sauf août), à partir de 10h, parc de la Rosearia. Rens. 06 73 90 01 65.
■ **17 - Saint-Julien-de-l'Escap.** De 10h à 12h, restaurant l'Escap. Rens. 06 31 91 62 10.
■ **17 - Tonnay-Charente.** De mars à octobre, de 9h à 12h, au Club Nautique des Capucins. Rens. 05 46 88 00 19.

■ **19 - Brive.** De 9h30 à 12h30, place de Lettre de Tassigny. Rens. 06 82 12 61 06.
■ **22 - Plurien.** De 10h à 12h30, place du Manoir Montangué. Rens. 06 14 42 64 63.
■ **25 - Saint-Vit.** Parking du Super U, de 10h à 12h. Rens. 06 08 53 28 04.
■ **26 - Saint-Paul-Trois-Châteaux.** Place Chausy, d'octobre à mars. Rens. 06 03 90 14 46.
■ **27 - Les Andelys.** De 9h30 à 12h30, sur la place du marché. Rens. 06 24 12 23 78.
■ **27 - Breuilpont.** De 10h à 13h, devant l'ancienne gare. Rens. 06 61 39 46 06.
■ **30 - Pujaut.** De 9h à 12h, sur la place du marché. Rens. 06 83 14 85 00.
■ **33 - Gradignan.** De 9h30 à 12h30, pkg lycée des Graves. Rens. 06 86 67 90 34.
■ **33 - Saint-Vincent-de-Paul.** À partir de 9h, autour de l'étang (sauf décembre et janvier). Rens. 06 16 46 77 75.
■ **36 - Sainte-Sévère-sur-Indre.** De mars à octobre, à partir de 9h30, place du marché. Rens. 06 88 10 54 34.
■ **37 - Fondettes.** Rue Rabelais, de 10h à 13h. Rens. 06 87 54 90 76.
■ **37 - Richelieu.** D'avril à octobre, de 10h à 13h, place du marché. Rens. 06 11 50 04 82.
■ **38 - Ruy-Montceau.** De 9h à 12h, au champ de foire. Rens. 06 88 74 84 78.
■ **40 - Soustons.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, aux arènes. Rens. 06 26 05 37 30.
■ **44 - Saint-Brévin-les-Pins.** De 10h à 13h, au débarcadère. Rens. 06 14 56 26 38.
■ **44 - Saint-Nazaire.** De 10h30 à 12h, face à la base sous-marine. Rens. 06 85 87 80 15.
■ **44 - Orvault.** De 11h à 13h, parking derrière la mairie. Rens. 06 07 46 62 59.
■ **45 - La Chapelle-Saint-Mesmin.** De 9h30 à 12h30, Espace Bel-Air. Rens. 06 03 15 83 25.
■ **57 - Amnéville.** De mars à novembre, de 9h30 à 12h, derrière l'Office du Tourisme. Rens. *Club RSA Exception*, 06 75 40 05 53.
■ **59 - Seclin.** À partir de 9h30 chez Zen Motor's. Rens. 06 72 01 16 12.
■ **60 - Montataire.** Face au cinéma Pathé, de 10h à 13h. Rens. 03 44 27 55 75.
■ **64 - Bidart.** De 9h à 13h, sur le parking Roche Bobois et Cuir Center, 503 av. de Bayonne. Rens. *CBVA*, 06 78 17 23 43.
■ **69 - Saint-Georges-de-Rex.** De mars à octobre, de 9h à 13h, 935 rte de Montmerle. Rens. 06 61 88 23 18.
■ **70 - Port-sur-Saône.** De 9h à 12h30, de mars à novembre, au camping. Rens. *Auto Rétro Terres de Saône*, 06 86 96 18 88.
■ **71 - Bergersheim-les-Clunys.** D'avril à septembre à l'école, de 9h30 à 14h. Rens. 06 86 36 85 47.
■ **76 - Bourdainville.** De 10h à 12h, place de la Mairie. Rens. 02 35 56 03 20.
■ **76 - Gournay-en-Bray.** D'avril à octobre, de 9h30 à 12h30, place de la Libération. Rens. *CRAB*, 06 08 84 22 66.
■ **77 - Ozoir-la-Ferrière.** De 9h à 13h, à La Ferme Perrière. Rens. 06 08 23 04 29.
■ **78 - Maule.** Place de la Salle des Fêtes, de 10h à 12h. Rens. 06 07 77 78 43.
■ **78 - Thoiry.** Parking du Château, de 14h30 à 17h. Rens. 06 71 75 56 67.
■ **80 - Corbie.** De 10h à 13h, d'avril à octobre sauf août (juin, 3^e dimanche), parking de la Mairie. Rens. 03 22 76 53 26.
■ **81 - Venes.** De 9h à 13h, mois pairs place de l'Amitié, mois impairs à Lomers, place de la mairie. Rens. 06 09 73 14 20.
■ **84 - Vaison-la-Romaine.** De 9h à 13h, parking de la Poste. Rens. 06 61 24 57 18.
■ **87 - Saint-Gence.** De 10h à 13h, rue du Stade. Rens. 06 41 09 37 62.
■ **91 - Massy.** De 9h à 13h, sauf juin à août, parking Euromaster. Rens. 06 84 53 86 98.
■ **Belgique - Ans.** D'avril à octobre, de 10h à 11h30, sur le parking du Carrefour. Rens. 00 32 04 2 46 5 187.

Tous les derniers samedis

■ **21 - Dijon.** De 9h30 à 12h, Brasserie du marché de gros. Rens. 03 80 71 14 35.

Tous les derniers dimanches

■ **04 - Manosque.** De 9h30 à 12h, sur le parking de l'Hyper U, sauf juillet, août et décembre. Rens. 06 40 35 92 71.

■ **11 - Alairac.** De 10h à 13h, de mars à novembre, à l'Esplanade Mitterrand. Rens. 06 80 14 52 41.
■ **13 - Fos-sur-Mer.** De 9h à 12h, complexe sportif Parsemain. Rens. 06 82 03 13 17.
■ **14 - Falaise.** De 9h à 12h, dans le parc du Château de la Fresnaye. Rens. 07 80 45 13 88.
■ **14 - Saint-Désir-de-Lisieux.** De 10h à 12h30, sur le parking de l'école, route de Falaise. Rens. 02 31 62 09 73 ou 06 12 55 37 71.
■ **18 - Argent-sur-Sauldre.** De mars à octobre, de 9h30 à 12h30 sur la digue de l'étang du Puits. Rens. 07 55 62 47 86.
■ **27 - Bosroumois.** De 10h à 12h, parking école René Bellenger. Rens. 06 08 88 13 35.
■ **27 - Lery.** De 14h à 17h30, rue des Emotelles. Rens. 06 65 12 83 71.
■ **31 - Gourdan-Polignan.** De 9h à 12h, au Super U. Rens. 05 61 95 69 21.
■ **34 - Capestang.** De 9h30 à 13h, salle Nelson Mandela. Rens. 06 76 38 28 13.
■ **34 - Viols-le-Fort.** Sauf juillet et décembre. Porte de Milan, de 11h à 18h. Rens. *Club Wagon Bleu*, 06 32 64 29 84.
■ **35 - Bédée.** De 10h à 13h, derrière l'église. Rens. 06 60 13 81 20.
■ **35 - Lohac.** De 10h à 16h, au centre-ville. Rens. 06 10 77 07 44.
■ **36 - Issoudun.** De mars à octobre, de 10h à 12h, à Bricomarché. Rens. 02 54 49 48 33.
■ **38 - Saint-Clair-de-la-Tour.** 21 Le Chapelier, La Tour du Pin, de 9h à 15h. Rens. 06 08 05 70 62.
■ **40 - Grenade-sur-L'Adour.** De 10h à 12h, place du 19 mars 1962. Rens. 06 71 41 57 71.
■ **43 - Aurec-sur-Loire.** Sous le pont d'Aurec, de mars à octobre, de 9h à 13h. Rens. *Touring-Cars*, 06 07 70 15 65.
■ **44 - Vallet.** De 9h30 à 12h30, site du Chambillambart. Rens. 06 84 12 84 21.
■ **45 - Chécy.** De 10h à 12h, sur le parking du Leclerc. Rens. 02 38 86 07 25.
■ **45 - Courtenay.** De 10h à 12h, sur la place de la mairie. Rens. 06 86 56 94 81.
■ **45 - Dammarie-sur-Loing.** De 9h30 à 12h, de mars à octobre, sur le parking de la salle polyvalente. Rens. 06 79 98 77 85.
■ **51 - Reims.** De 9h à 12h, sur le circuit de Gueux. Rens. *ACG*, 06 43 10 25 29.
■ **53 - Laval.** De février à novembre, de 10h à 13h, parking du Quick. Rens. *West American Cars*, 06 74 78 35 90.
■ **56 - Plescop.** De 10h à 13h, parking Carrefour Contact. Rens. 06 60 65 33 44.
■ **59 - Cambrai.** Au port de Cantimpré, de 9h30 à 12h30. Rens. *ACBA*, 07 60 06 94 11.
■ **59 - Nomain.** De 10h à 12h, derrière l'église. Rens. 03 27 27 97 28.
■ **71 - Aunant.** Sur la place du Champ de Mars, à partir de 10h. Rens. 03 85 52 77 61.
■ **76 - Fécamp.** Sur le parking du Carrefour, de 10h à 13h. Rens. 02 35 28 74 32.
■ **77 - Mityr-Mory.** Sauf juillet, août et septembre. De 9h à 12h. Rens. 01 48 16 90 45.
■ **78 - Maisons-Laffitte.** À partir de 10h30, à l'hippodrome. Rens. 01 39 12 19 38.
■ **84 - Caderousse.** De 9h à 12h30, cours Guy Moquet, uniquement les mois de 5 dimanches. Rens. 06 22 74 25 20.
■ **87 - Saint-Yrieix-la-Perche.** De 9h30 à 12h30, sur la place de la Nation. Rens. *ACA*, 06 74 43 86 55.
■ **88 - La Bresse.** De 9h à 12h, au complexe sportif. Rens. *Club Rétro Loisirs Ligne Bleue*, 03 29 25 96 01.
■ **88 - Contrexéville.** Devant la Galerie thermique, de 9h à 12h (d'avril à septembre). Rens. *CARV*, 06 63 13 35 83.
■ **90 - Belfort.** Rue piétonne, de 10h à 12h. Rens. *Belfort Auto Rétro*, 06 61 11 44 10.
■ **91 - Linas.** À partir de 10h, sauf décembre, place de la Mairie. Rens. 01 69 80 14 36.
■ **91 - Sainte-Geneviève-des-Bois.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, parking Hôtel de Ville, place R. Perriaud. Rens. 06 88 64 98 36.
■ **91 - Breuillet.** De 10h à 13h sur le parking Netto. Rens. 06 61 14 91 82.

Tous les dimanches

■ **44 - Boussay.** De mai à septembre, de 15h à 19h, guinguette chez Josy. Rens. 06 41 51 31 84.

23 février

■ **26 - 22^e Bourse d'échanges à Saint-Marcel-lès-Valence.** Organisé(e) par Chaze Kevin. Tél. : 06 16 03 36 02.
- *club26mistral@gmail.com*
Bourse d'échanges et exposition de réseaux et de maquettes ferroviaires, vente de véhicules et camion miniatures. Rendez-vous à l'Esplanade Culturel Liberté, 18 rue de la Liberté. Tarif(s) d'entrée: 3 euros (gratuit - de 12 ans). Horaires: 9h-17h.

■ **62 - 31^e Bourse d'échanges à Audruicq.** Organisé(e) par Tacot Club Calaisien, 292 place du Général de Gaulle, 62370 Audruicq. Tél. : 06 07 25 99 51.
- *www.tacotclubcalaisien.com*
Bourse d'échanges autos, motos, pièces, documentation, miniatures, etc., exposition sur les Peugeot série 01. Rendez-vous à la salle polyvalente, avenue de Nortkerque. Tarif(s) d'entrée: 4 euros (gratuit - de 16 ans). Horaires: 8h30-17h.

1^{er} et 2 mars

■ **32 - 50^e Bourse d'échanges à Auch.** Organisé(e) par Tacot's Club Gascon, place de la Libération, BP 20165, 32000 Auch Cedex. Tél. : 05 62 05 97 68.
- *www.tacotsclubgascon.org*
Bourse d'échanges autos, motos, miniatures, outillage, etc., exposition de Citroën DS à l'occasion de ses 70 ans. Rendez-vous hall du Mouzon, rue du Général de Gaulle. Horaires: samedi 8h-18h, dimanche 8h-17h.

2 mars

■ **03 - 56^e Bourse d'échanges à Avernès.** Organisé(e) par Mini Auto Club 03, Mairie, place Claude Wormser, 03000 Avernès. Tél. : 07 70 28 36 26.
- *philvi03@yahoo.com*
Bourse d'échanges de miniatures et jouets anciens. Rendez-vous à la salle Isléa, avenue des Isles. Tarif(s) d'entrée: 2 euros (gratuit - de 16 ans). Horaires: 9h-16h.
■ **14 - Rassemblement au Molay-Littry.** Organisé(e) par Moly Véhicules Passion, 14330 Le Molay-Littry. Tél. : 06 49 32 56 92.
- *molyvehiculespassion@gmail.com*
Rassemblement de véhicules anciens de plus de 20 ans, autos et motos, pique-nique et balade. Rendez-vous place du marché. Horaires: à partir de 10h.
■ **41 - Bourse d'échanges à Noyers-sur-Cher.** Organisé(e) par Club Rétromobile du Val de Cher - CRVC, Damien Van Der Linde, 40 rue Guy Sallé, 41120 Cormeray. Tél. : 02 54 44 29 15.
- *d.vdlinde@sf.fr*
Bourse d'échanges de pièces détachées et accessoires de véhicules anciens, autos, motos, vélos, tracteurs. Rendez-vous rue du port (bassin canal). Tarif(s) d'entrée: gratuit. Horaires: 7h-17h.

■ **42 - Rassemblement à Saint-Genest-Lerpt.** Organisé(e) par Vieilles Mécaniques de l'Ondaine, VMO, 22 rue Chantoiseau, 42240 Urieux. Tél.: 0642128483. - martial.loiseaux@wanadoo.fr Rassemblement et exposition de véhicules anciens et youngtimers. Rendez-vous place Louis Richard. Horaires: 9h-13h.

■ **59 - 29^e Bourse d'échanges à Sebourg.** Organisé(e) par Slot Racing Club du Nord, 1 place de la Mairie, 59990 Sebourg. Tél.: 0686548188.

- www.srcn.fr Bourse d'échanges internationale de voitures miniatures de circuits routiers, slot racing. Rendez-vous à la salle polyvalente, rue des Bourgeois. Tarif(s) d'entrée: 3 euros (gratuit enfants). Horaires: 9h-13h30.

■ **67 - Bourse aux miniatures et jouets anciens à Valff.** Organisé(e) par Association de Modélisme Ferroviaire du Piémont-des-Vosges - AMFPV, 67140 Barr. Tél.: 0688724323.

- amfpv.al@gmail.com Bourse d'échanges de miniatures et de jouets anciens, maquettes, trains, etc. Rendez-vous à la salle polyvalente. Tarif(s) d'entrée: 3 euros (gratuit enfants). Horaires: 9h-16h.

■ **71 - Exposition à Cluny.** Organisé(e) par Rétro Classic Clunisois, La Cras, Le Tremblay, 71250 Cluny. Tél.: 0768161129. - retroclassicclunisois@gmail.com Rassemblement et exposition de véhicules anciens de collection et de prestige, youngtimers, du cyclo au camion. Rendez-vous sur le parking du Prado, près de la Poste. Horaires: 9h-15h.

■ **76 - 22^e Bourse d'échanges à Arelaune-en-Seine.** Organisé(e) par Maquettes Club des Bords de Seine, 139 rue du Moulin, 76940 La Mailleraye-sur-Seine. Tél.: 0687576520.

- enbqc@aol.com Bourse d'échanges de miniatures autos et jouets anciens, trains, avions, bateaux, figurines, etc. Rendez-vous à la salle des fêtes de Saint-Nicolas de Bliquetuit. Tarif(s) d'entrée: 1 euro (gratuit - de 13 ans). Horaires: 8h-17h.

■ **78 - Kiwanitoys au Chesnay.** Organisé(e) par Kiwanis Club de Versailles. Tél.: 0684806029.

- www.kiwanis-club-versailles.fr Bourse d'échanges de modélisme automobile et ferroviaire. Rendez-vous salle La Grande Scène, 37 rue Caruel de Saint-Martin. Tarif(s) d'entrée: 3 euros (gratuit - de 12 ans). Horaires: 9h30-16h30.

■ **85 - 31^e Bourse d'échanges auto-moto à La Châtaigneraie.** Organisé(e) par Volants et Guidons, 5 rue Maurice Arnaud, 85120 La Châtaigneraie. Tél.: 0684184913.

- volantsetguidons@hotmail.com Bourse d'échanges de pièces détachées auto, motos, accessoires, miniatures, exposition de voitures anciennes. Rendez-vous à la salle Clemenceau. Tarif(s) d'entrée: gratuit. Tarif(s) de location: 2,50 euros le ml en ext., 3 euros en salle. Horaires: 8h-18h.

8 mars

■ **40 - 12^e Vide-garages à Mont-de-Marsan.** Organisé(e) par Les Vieux Pistons Montois, 5 rue Salvador Allende, 40000 Mont-de-Marsan. Tél.: 0611250249. - www.vieux-pistons-montois.com

Vide-garages autos, motos, pièces détachées, miniatures, etc., rassemblement et exposition de véhicules anciens, parking réservé, tombola. Rendez-vous hall de Nahuques, avenue de Villeneuve. Tarif(s) d'entrée: gratuit. Horaires: 8h-18h.

8 et 9 mars

■ **04 - 35^e Bourse d'échanges à Manosque.** Organisé(e) par Association des Sports Mécaniques - ASM Véhicules Anciens et de Collection, Maison des Associations, 23 avenue de l'Argile, BP 23, 04100 Manosque. Tél.: 0660287514.

- asm.manosque@gmail.com Bourse d'échanges autos, motos, miniatures, documentation, exposition de véhicules anciens. Rendez-vous à la salle des fêtes Osco Manosco. Tarif(s) d'entrée: 4 euros (une entrée gratuite par véhicule ancien). Horaires: samedi 9h-17h, dimanche 9h-17h.

■ **51 - 37^e Salon Champenois du véhicule de collection à Reims.** Organisé(e) par 2CE Contact Concept Événementiel, Patrick Estrade, 16 rue Henri Warnier, 51500 Taissy. Tél.: 0681696010.

- www.2ce-salons-reims.com À l'honneur: automobiles et avions Voisin, thème du salon: Véhicules... les femmes aussi, exposition de véhicules de collection, de tracteurs anciens, vente de véhicules entre particuliers, exposition Rétro Camping Club de France, bourse d'échanges, espace clubs. Rendez-vous au parc des expositions. Tarif(s) d'entrée: 15 euros (enfants 4 euros). Horaires: samedi 8h30-19h, dimanche 9h-18h.

SANDILLON - 45 - Sud Orléans
 DIMANCHE
9 MARS 2025
 Parking et intérieur Salle des Fêtes de 7h à 17h



BOURSE D'ÉCHANGES
 ENTREE GRATUITE - RESTAURATION RAPIDE SUR PLACE

Pièces : Autos Motos Cyclos Vélos Anciens Tracteurs - Documentations - Miniatures Etc.

Expo de VOITURES ANCIENNES
Expo de VELOS ANCIENS - SOLEX

Contact et inscription : SOLEX et CYCLOS ANCIENS SANDILLONNAIS
 6 Impasse des Erables 45640 SANDILLON - Tél : 02 38 41 08 68 - 06 20 87 59 85

9 mars

■ **13 - La Ciotat Collections.** Organisé(e) par Li Calignaire de Prouenco, Maison des associations, place Evariste Gras, 13600 La Ciotat. Tél.: 0679726527.

- cey.animations@gmail.com Rassemblement et exposition de véhicules anciens et de prestige, autos, motos, cyclos. Rendez-vous salle Paul Éluard, avenue Jules Ferry. Horaires: 9h-17h.

■ **37 - 47^e Bourse aux jouets anciens à Tours.** Organisé(e) par Autominiatours, BP 57231, 37072 Tours Cedex 2. Tél.: 0672689072.

- www.autominiatours.com Bourse aux jouets neufs et anciens, modèles réduits, maquettes, trains, bateaux, objets publicitaires, etc. Rendez-vous au parc des expositions Rochepinard, hall 2, avenue Camille Chautemps. Tarif(s) d'entrée: 5 euros (gratuit - de 15 ans). Horaires: 9h-16h30.

■ **45 - Bourse d'échanges à Sandillon.** Organisé(e) par Solex et Cyclos Anciens Sandillonnois, 6 impasse des Érables, 45640 Sandillon. Tél.: 0620875985.

- jf.venon@orange.fr Bourse d'échanges de pièces détachées, autos, motos, Solex, cyclos, vélos anciens, tracteurs, documentation, miniatures, outillage, etc., exposition de Solex et vélos anciens. Rendez-vous à la salle des fêtes. Horaires: 7h-17h.

■ **63 - Bourse auto-moto à Marignies.** Organisé(e) par La Route de la Limagne, 8 rue de l'Hôtel de Ville, 63350 Marignies. Tél.: 0628686003.

- laroutedelalimagne@gmail.com Bourse d'échanges de pièces détachées autos et motos, miniatures, jouets, livres, documentation. Rendez-vous à la Mairie. Tarif(s) de location: gratuit. Tarif(s) d'entrée: gratuit. Horaires: 9h-17h.

■ **87 - 31^e Limotoys à Feytiat.** Organisé(e) par Cercle des Amateurs de Jouets Anciens, Philippe Audonnet, 11 square du 19 Mars 1962, 87220 Feytiat. Tél.: 0636979667.

- philau87@gmail.com Bourse aux jouets anciens et de collection. Rendez-vous à l'espace

Georges Brassens, salles Pierre Louis et Pastel. Horaires: 8h30-17h.

15 mars

■ **68 - 92^e Bourse Internationale à Mulhouse.** Organisé(e) par Club Mulhouse 1/43, BP 51074, 68051 Mulhouse Cedex. Tél.: 0619781294.

- mulhouse43eme@gmail.com Bourse d'échanges de voitures miniatures, jouets anciens, trains, avions, bateaux, figurines, etc., hall de 3000 m², 250 exposants. Rendez-vous au parc des expositions. Tarif(s) de location: 36 euros la table. Tarif(s) d'entrée: 4 euros (gratuit - de 10 ans). Horaires: 9h30-16h.

15 et 16 mars

■ **86 - 31^e Bourse d'échanges à Châtellerault.** Organisé(e) par Amicale Rétro Locomotion du Pays Châtelleraudais - ARLPC, 10 rue de l'Angelarde, 86100 Châtellerault. Tél.: 0643553343.

- arlpc.asso@gmail.com Bourse de pièces anciennes et de collection, autos, motos, vélos, documentation, miniatures, outillage, objets déco. Exposition à thème: les cabriolets, parking réservé aux véhicules de collection. Rendez-vous au parc des expositions du Chillou. Horaires: 9h-18h samedi, 10h-17h dimanche.

16 mars

■ **32 - 9^e Bourse d'échanges à Estang.** Organisé(e) par Club Rétro mobile du Bas Armagnac - CRBA, Mairie, 32240 Estang. Tél.: 0606895625.

- laroutedelalimagne@gmail.com Bourse d'échanges de pièces détachées autos, motos, miniatures, etc. Rendez-vous place du village.

■ **40 - Bourse d'échanges à Soustons.** Organisé(e) par Car et Moto Addiction, 1 allée de la Voile, 40140 Soustons. Tél.: 0626053730.

- carmotoaddiction@gmail.com Bourse d'échanges de pièces détachées autos et motos anciennes, exposition-vente d'autos et motos anciennes. Rendez-vous aux hangars Resano, rue de Moscou. Horaires: 9h-17h.

Pour envoyer vos fiches de renseignements Agenda, il n'y a qu'une adresse: **Cadrat1, Service AGENDA, 27 rue J. Despeyroux, 33470 Le Teich** ou par e-mail: **cadrat1@yahoo.com**

Fiche de renseignements Agenda

Organisateurs, clubs, associations, particuliers... Pour annoncer GRATUITEMENT votre manifestation dans l'Agenda, merci de remplir cette fiche le plus précisément possible et de nous la renvoyer à **Cadrat1, Service AGENDA, 27 rue J. Despeyroux, 33470 Le Teich** ou par e-mail: **cadrat1@yahoo.com**

Date: 2025 Intitulé:

Organisé par:

Adresse de l'organisateur:

CP VILLE.....

Téléphone: ou Fax

Site internet: e-mail:

Lieu précis de la manifestation: Dpt (ou pays):

Résumé:

.....

.....

Tarifs de location: Tarifs d'entrée:

Frais de participation: Horaires:

JOIGNEZ ÉVENTUELLEMENT UNE DOCUMENTATION PLUS COMPLÈTE



PARC DES EXPOSITIONS
Samedi : 8h30-19h
Dimanche : 9h-18h

37^e SALON CHAMPENOIS DU VÉHICULE DE COLLECTION

REIMS

8-9 MARS 2025

À l'honneur : **AUTOMOBILES AVIONS VOISIN**

Thème du salon : **Véhicules... Les Femmes aussi !**

Accès GPS : **Allée Thierry SABINE**

Bourse d'échanges intérieure et extérieure

Exposition véhicules de collection

Espace ouest : véhicules à vendre entre particuliers

Exposition Rétro Camping Club de France

Exposition tracteurs anciens

Billetterie en ligne
 sur www.2ce-salons-reims.com



Les Belles Champenoises d'Epoque
www.bce-reims.com



2CE Organisation
www.2ce-salons-reims.com

Le Salon des Belles Champenoises d'Epoque

■ **62 - 47^e Bourse d'échanges à Arras.** Organisé(e) par Club Ravera/6A, Maison des sociétés, 16 rue Aristide Briand, 62000 Arras. Tél. : 07 68 48 01 36.

- www.ravera-6a.fr
 Bourse d'échanges de pièces autos, motos, documentation, miniatures. Exposition d'autos et motos anciennes (parking réservé). Vente aux enchères à 15h.

Rendez-vous au parc Artois Expo, 50 avenue Roger Salengro à Saint-Laurent-Blangy. Tarif(s) d'entrée : 6 euros (gratuit - de 12 ans), une entrée gratuite par véhicule de + de 30 ans. Horaires : 8h-18h.

■ **81 - L'Infernale Montée de la Caussade à Réalmont.** Organisé(e) par La Bielle Roulante, 490 chemin de Boze, 81120 Réalmont. Tél. : 06 09 73 14 20.

- www.labielleroulante.fr
 Course de côte de lenteur sur 400 m et 8 à 14 % de dénivelé, réservé à tout véhicule à 2, 3 ou 4 roues, inscription obligatoire avant le 14/11, dès 14 ans (BSR obligatoire). Rendez-vous au pied de la Côte de la Caussade. Tarif(s) d'engagement : 4 euros, gratuit pour le public. Horaires : 9h30-13h.

21 au 23 mars

■ **84 - Avignon Motor Passion.** Organisé(e) par Avignon Tourisme, 6 rue Pente Rapide Charles Ansidéi, BP 149, 84008 Avignon Cedex 1. Tél. : 04 90 27 50 99.

- www.motor-passion.com
 Salon de véhicules de collection et de prestige, tracteurs, camions, miniatures, etc., clubs, bourse d'échanges, vente aux enchères, nombreuses animations. Rendez-vous au parc des expositions. Horaires : vendredi et samedi 9h-19h, dimanche 9h-18h.

22 mars

■ **16 - 2^e Bourse d'échanges à Villefagnan.** Organisé(e) par Villefagnan Animations Loisirs - VAL, Mairie, 16240 Villefagnan. Tél. : 06 70 28 06 62.

Bourse d'échanges de pièces détachées autos, motos, mobylettes, tracteurs, rassemblement et exposition de véhicules anciens et de tracteurs. Rendez-vous place du Champ de Foire. Horaires : 7h-18h.

23 mars

■ **02 - Bourse d'échanges à Folembay.** Organisé(e) par Saint-Gobain Véhicules Anciens, 6 rue de Montevideo, 02410 Saint-Gobain. Tél. : 06 26 49 04 88.

- saintgobainvehiculesanciens@gmail.com
 Bourse d'échanges de pièces détachées autos, motos, mobylettes, rassemblement et exposition de véhicules anciens. Rendez-vous au Vivier. Tarif(s) de location : 30 euros 6 ml int., 4 euros le ml ext. Horaires : 7h-17h.

■ **03 - 11^e Matinée Saucisses à Chantelle.** Organisé(e) par Les Vieilles Soupapes de Chantelle, Mairie, 03140 Chantelle. Tél. : 07 77 37 28 75.

- www.vieilles-soupapes-chantelle.fr
 Rassemblement et exposition de voitures anciennes, sportives et de prestige, youngtimers, animations. Rendez-vous à la salle des fêtes. Horaires : 9h-15h.

■ **29 - V'la le printemps à Trégunc.** Organisé(e) par Amicale des Vieux Carbus, 182 rue de Tregunc, 29900 Concarneau. Tél. : 06 77 52 14 99.

- amicalevieuxcarbus@wanadoo.fr
 Rassemblement et exposition de véhicules anciens, autos, motos, youngtimers, utilitaires et d'exception. Rendez-vous zone de Kerouel, site Cotten, La Britt. Horaires : 9h30-16h.

■ **35 - Bourse d'échanges à Irodouër.** Organisé(e) par Association Le Solex des Tropiques, Vincent Chuillet, 14 La Bouctière, 35850 Irodouër. Tél. : 06 74 33 70 17.

- lesolexdestropiques@hotmail.com
 Bourse d'échanges de pièces détachées, véhicules de collection, Solex, deux-roues, etc. Exposition de véhicules anciens, de compétition et de Solex, nombreuses animations. Rendez-vous à la salle des sports, 8 rue du Stade. Horaires : 8h-17h.

■ **44 - 29^e Bourse d'échanges à Ancenis.** Organisé(e) par Les Bielles Ancennienne, 10 rue des

Moulières, 44150 Vair-sur-Loire. Tél. : 06 84 14 42 48.

- gilbert_lionel@orange.fr
 Bourse d'échanges de pièces détachées autos et motos anciennes, accessoires, automobilia, parking réservé aux véhicules anciens avant 1985. Rendez-vous à La Charbonnière. Tarif(s) de location : 4 euros le ml int., 3 euros ext. Horaires : 8h-17h.

■ **44 - 7^e Bourse aux jouets de collection aux Sorinières.** Organisé(e) par Association Collection Passion Nantes, Jacques Jaunâtre, 178 route des Sorinières, 44400 Rezé. Tél. : 06 30 50 74 23.

- www.bourse-jouets-nantes.com
 Bourse aux voitures miniatures, trains, jouets, retrogaming, etc. Rendez-vous salle Jules Léautaud, rue Hippolyte Derouet. Tarif(s) d'entrée : 3 euros (gratuit - de 10 ans). Horaires : 9h-17h.

■ **50 - 39^e Bourse d'échanges à Saint-Hilaire-du-Harcouët.** Organisé(e) par Club Citroën de la baie du Mont-St-Michel. Tél. : 06 73 50 17 73.

- bourse.st.hilaire2022@gmail.com
 Bourse d'échanges de pièces de véhicules anciens, youngtimers, motos anciennes, exposition de voitures et motos anciennes, tombola avec une Citroën Saxo "Bic" à gagner, animations. Rendez-vous au marché couvert de Marly. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 7h-18h.

■ **77 - 16^e Bourse de miniatures de printemps à Guermantes.** Organisé(e) par À la Recherche des Autos Perdues, Jean-Paul Vignaud Mairie, 42 avenue des Deux Châteaux, 77600 Guermantes. Tél. : 07 68 43 07 70.

- alarecherchedesautosperdues.fr
 Bourse d'échanges autos, trains, avions, bateaux, etc., exposition de véhicules anciens. Rendez-vous à l'espace Marcel Proust. Tarif(s) de location : 10 euros le m de table. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h30-15h.

■ **78 - Exposition à Dampierre-en-Yvelines.** Organisé(e) par O' Thoiry Club, chez Jean-Pierre Morain, 10 rue de la Meunerie, 78650 Beynes. Tél. : 06 07 99 25 61.

- [facebook.com/othoiryclub](https://www.facebook.com/othoiryclub)
 Rassemblement et exposition de véhicules anciens, sport et prestige. Rendez-vous au château. Horaires : 11h-17h30.

■ **84 - Classic' Auto Moto à Velleron.** Organisé(e) par Association ATV/Motobroc', rue des Hortensias, 84170 Monteux. Tél. : 06 82 76 15 28.

- velleronprovence.free.fr
 Rassemblement de véhicules anciens, bourse d'échanges de pièces et autos anciennes, motocyclettes, accessoires, outillage, fond de garage, miniatures, jouets, etc., inscription obligatoire. Rendez-vous au marché agricole. Horaires : 6h-13h.

PARIS
Fête de la N7
LYON
ROANNE
VALENCE
MONTEILIMAR

N7 Michelin
18 > 20 juillet 2025
Toutes les infos sur MONTEILIMAR.FR

Rens. Boris 06 75 87 98 44 - boris.ithier@gmail.com

29 mars

■ **44 - Atlantic Car's Day à Pornichet.** Organisé(e) par *Auto Passion Collection 44*, 58 rue Michel Ange, 44380 Pornichet. Tél.: 0769535497.
- apc44.2025@gmail.com
Rassemblement et exposition de véhicules anciens, sport et prestige, autos, motos, stands, au profit de l'association Les P'tits Doudous de Saint Naz' qui accompagne les enfants hospitalisés, animations. Rendez-vous à l'Hippodrome. Horaires: 10h30-17h.

■ **94 - Bourse d'échanges à Villeneuve-le-Roi.** Organisé(e) par *La Fraternité des Vieux Gommards*, 48 bis rue Gabriel-Péri, 94290 Villeneuve-le-Roi. Tél.: 0610365588.
- vieuxgommards@gmail.com
Bourse d'échanges de pièces détachées autos, motos, miniatures et accessoires vintage, exposition de véhicules anciens, parking réservé, animations. Rendez-vous sur le parking Intermarché, avenue Le Foll. Tarif(s) de location: 12 euros l'emplacement. Tarif(s) d'entrée: gratuit. Horaires: 7h30-17h30.

29 et 30 mars

■ **73 - 41^e Rassemblement de véhicules anciens au Bourget-du-Lac.** Organisé(e) par *Amicale Véhicules Anciens du Bourget-du-Lac/Bourdeau - AVABL*. Tél.: 0669018761.
- www.avabl.com
Rassemblement et exposition de véhicules de plus de 30 ans, autos, motos, militaires, utilitaires, etc.

Bourse d'échanges de pièces détachées, accessoires, animations. Balade le samedi à 13h30 (sur inscription). Rendez-vous au camping de l'Île aux Cygnes. Tarif(s) d'entrée: 5 euros (gratuit - de 12 ans et pour le chauffeur et un passager en véhicule ancien). Horaires: 9h-18h.

30 mars

■ **07 - 9^e Exposition-bourse à Villevoacance.** Organisé(e) par *Collectionneurs de Véhicules Anciens de Villevoacance*, 1 lieu-dit Plats, 07690 Villevoacance. Tél.: 0623255581.
- facebook.com/cvav.villevoacance
Bourse de pièces détachées et accessoires, exposition de véhicules anciens, voitures, motos, tracteurs, mobylettes, animations. Rendez-vous au centre-ville. Tarif(s) de location: gratuit ext., 2 euros le ml int. Tarif(s) d'entrée: gratuit. Horaires: 7h-16h.

■ **14 - 24^e Bourse d'échanges à Pont-l'Évêque.** Organisé(e) par *Car Cléon Normandie*, Alain Kehr, 10 route de la Forêt, 27370 La Pyle. Tél.: 0670715009.
- www.car-cleon.fr
Bourse de pièces détachées, documentation, miniatures, autos et motos de toutes marques, exposition de véhicules anciens de plus de 30 ans, parking réservé. Rendez-vous salle du marché et parking du Bras d'Or. Tarif(s) de location: 4 euros le m extérieur, 7 euros le m intérieur, tables fournies. Horaires: 8h-18h.

■ **61 - 2^e Bourse à Rai.** Organisé(e) par *Vintage Volks d'Ouche*. Tél.: 0643676193.
- vintagevolksdouce@gmail.com

Bourse d'échanges de pièces détachées autos, motos, mobylettes, miniatures, goodies, documentation, accessoires, etc. Rendez-vous à la salle des fêtes. Horaires: 8h-17h.

■ **83 - 9^e Car Ol'd Cannel au Cannel-des-Maures.** Organisé(e) par *Var Alpine Légende*, 176 chemin de Clavier, 83340 Le Cannel-des-Maures et la *Municipalité du Cannel-des-Maures*. Tél.: 0682123047.
- varalpinelegende@gmail.com
Rassemblement et exposition de véhicules anciens, autos et motos de collection de toutes marques, marché vintage, bourse de pièces détachées, concours d'élégance à la française FFVE, nombreuses animations. Inscription obligatoire. Rendez-vous place de la Halle. Horaires: 9h-19h.

5 et 6 avril

■ **24 - Salon des véhicules anciens à Marsac-sur-l'Isle.** Organisé(e) par *Périgueux Auto Rétro*, *Maison des Associations*, 12 cours Fénelon, 24000 Périgueux. Tél.: 0670399660.
- perigueux.auto.retro@gmail.com
Salon de véhicules anciens, Harley-Davidson, Américaines, pin-up, bourse d'échanges de pièces détachées, à l'honneur: Simca, Vedette et Cadillac. Rendez-vous au parc des expositions du Périgord. Horaires: 9h-19h.

■ **35 - Salon Rétro Passion à Rennes.** Organisé(e) par *Engrenage*, Jean-François Boisgérault, 14 rue Le Coz, 35000 Rennes. Tél.: 0675807372.
- retro-passion-rennes.fr
Salon du véhicule ancien, bourse d'échanges de pièces détachées, thème: les mécaniques sportives et les 70 ans de l'Alpine. Rendez-vous au parc des expositions. Tarif(s) d'entrée: 6 euros (gratuit - de 12 ans et conducteur véhicule ancien). Horaires: samedi 14h-19h, dimanche 9h-18h.

■ **Belgique - 23^e Bourse de véhicules anciens à Ath.** Organisé(e) par *Amicale Athoise Amateurs Automobiles Anciennes*. Tél.: 0032478366218.
- facebook.com/ibourseautoath
Bourse d'échanges de véhicules anciens, pièces détachées, miniatures, outillage, automobilia, exposition de véhicules de collection, au profit de l'association Les Heures Heureuses. Rendez-vous hall du Ceva, chemin des Primevères. Tarif(s) d'entrée: 5 euros avec une boisson offerte (gratuit - de 12 ans). Horaires: samedi 13h-18h, dimanche 10h-17h.

6 avril

■ **02 - Bourse d'échanges à Fère-en-Tardenois.** Organisé(e) par *Association Tardenoise du Patrimoine Roulant - ATPR*, 14 rue de la Goutte d'Or, 02130 Fère-en-Tardenois. Tél.: 0674046301.
- www.atpr02.com

39ème Bourse d'échanges VAGNEY (Vosges) Week-End de Pâques
SAMEDI 19 Avril 2025 de 9h à 18h
DIMANCHE 20 Avril 2025 de 9h à 17h

60ème anniversaire du film Les Grandes Gueules

Entrée 6 €
Forfait Week-end 10 €
Dimanche après midi 1/2 tarif
Restauration sur place

Les Véhicules de 1985

Tombola: une mobylette à gagner

Parking visiteurs en ancienne de plus de trente ans. Entrée gratuite pour le chauffeur

Rétro-Loisirs Ligne Bleue BP 90034 - 88121 Vagny Cedex
Renseignements Réservations Expositions Tél.: 06.89.46.93.31
www.retroloisirslignebleue.fr
contact@retroloisirslignebleue.fr

Bourse d'échanges de pièces détachées autos et motos anciennes. Rendez-vous sous la Halle aux Grains et sur la place de la Halle. Horaires: 9h30-17h.

■ **13 - Broc'n Rock à Sausset-les-Pins.** Organisé(e) par *Fabrice Gillot*. Tél.: 0621430859.
- brocrock@gmail.com
Rassemblement et exposition de véhicules anciens et custom, bourse aux pièces détachées autos et motos, brocante vintage et vide-garages. Rendez-vous au parcours naturel, avenue Pierre Matraja. Horaires: 6h30-14h30.

■ **14 - Rassemblement au Moly-Littry.** Organisé(e) par *Moly Véhicules Passion*, 14330 Le Moly-Littry. Tél.: 0649325692.
- molyvehiculespassion@gmail.com
Rassemblement et exposition de véhicules anciens de plus de 20 ans, autos et motos, pique-nique et balade. Rendez-vous place du marché. Horaires: à partir de 10h.

■ **41 - Exposition-bourse à Saint-Amand-Longpré.** Organisé(e) par *Les Vieilles Mob*, 3 rue de Rigny, 41310 Saint-Amand-Longpré. Tél.: 0671024789.
- bussomagalie@gmail.com
Rassemblement et exposition de véhicules anciens, mobylettes, motos, voitures, tracteurs, etc., bourse d'échanges. Rendez-vous à côté du gymnase. Horaires: à partir de 7h.

■ **45 - Exposition-bourse à Courtenay.** Organisé(e) par *Courtenay Auto Moto Passion - CAMP*, Mairie, 45320 Courtenay. Tél.: 0686569481.
- camp45320@gmail.com
Rassemblement et exposition de

véhicules anciens, autos, motos, utilitaires, tracteurs, militaires, motoculteurs, moteurs fixes, camping rétro, bourse d'échanges, animations. Rendez-vous place de la mairie. Horaires: 6h-18h.

■ **80 - Bourse d'échanges à Abbeville.** Organisé(e) par *Ponthieu Auto Rétro Club*, *Christian Pauchet*, 4 bis route de Rieux, 76340 Blangy-sur-Bresle. Tél.: 0633859459.
- ponthieu.autoretro.free.fr
Bourse d'échanges autos, motos, vélos, jouets, pièces détachées de plus de 20 ans. Rendez-vous au centre Robert Viarre, 182 chemin des Postes. Tarif(s) d'entrée: 2 euros (gratuit chauffeur en ancienne). Horaires: 8h-18h.

11 au 13 avril

■ **14 - Deauville Classic.** Organisé(e) par *Agence Goliath*, 621 chemin Bellevue, 14130 Saint-Benoît-d'Hebertot.
- www.deauville-classic.fr
Salon des passionnés de belles automobiles de 1950 à nos jours, concours d'élégance, vente aux enchères. Rendez-vous au Centre International de Deauville, rue Lucien Barrière. Tarif(s) d'entrée: 13 euros (gratuit - de 12 ans).

12 et 13 avril

■ **88 - Salon de la voiture de course rétro à Remiremont.** Organisé(e) par *Gérardmer Auto Passion*, *Le Garage à Pizza*, 41 boulevard Kelsch, 88400 Gérardmer.
- gerardmer88.autopassion@gmail.com
Salon de la voiture de course ancienne, thème: les 40 ans de la victoire de la R5 Maxi au Tour de Corse, nombreux invités, plateau

AVIGNON PARC EXPO

MOTOR

motor-passion.com

PASSION

21.22.23 MARS 2025



AVIGNON
Ville d'exception

AVIGNON
TOURISME
CRÉATEUR D'EXPERIENCES

A.C.A.V.

CAM'S
Organisation

Meguiar's

ave de L'AUTO

de Gr. B, vente de miniatures, nombreuses animations. Rendez-vous au Palais des Congrès. Tarif(s) d'entrée: 8 euros. Horaires: samedi 10h-19h, dimanche 9h-18h.

13 avril

■ **07 - 6^e Exposition-bourse à Lablachère.** Organisé(e) par Les Vieux Boulons Lablachérois, 1 place de la Mairie, 07230 Lablachère. Tél.: 0698690377.

- lesvieuxboulonslablacherois.com
Rassemblement et exposition de véhicules anciens et d'exception, bourse de pièces détachées autos, motos, mobylette, etc., brocante vintage, rétro-camping. Rendez-vous à la salle d'animation rurale. Horaires: 7h-18h.

■ **18 - Starmet à Saint-Germain-du-Puy.** Organisé(e) par AutoAsiat, Jérémy Ricci, 18000 Bourges. Tél.: 0769706586.

- autoasiat.fr
Rassemblement et exposition de véhicules anciens, supercars, sportifs, GT et youngtimers, les Américaines à l'honneur. Rendez-vous au Stargames, route de la Charité. Horaires: 11h-17h.

■ **36 - 41^e Bourse aux miniatures et jouets anciens à Evreux.** Organisé(e) par Club Autominateur 27, chez Jean-Marie Oden, 7 rue Luis Buñuel, 27000 Evreux. Tél.: 0667805268.

- xavier.watt@hotmail.fr

Bourse d'échanges de miniatures

et jouets anciens. Rendez-vous à la halle des expositions, avenue Foch. Tarif(s) d'entrée: 2 euros. Horaires: 9h-16h30.

■ **36 - 2^e Exposition-bourse aux Lacs.** Organisé(e) par Association Les Chavysiens, Adrien Aubrun, 26 rue des Peupliers Chavy, 36400 Lacs. Tél.: 0632669281.

- chavysienschavy@gmail.com
Bourse d'échanges de pièces détachées anciennes, miniatures et jouets anciens. Horaires: 8h-18h.

■ **41 - 16^e Exposition-bourse à Mont-près-Chambord.** Organisé(e) par Les 2 CV de Sologne, 38 chemin du Gateblé, 41250 Fontaine-en-Sologne. Tél.: 0675203118.

- steph.samain@gmail.com
Bourse d'échanges pièces détachées auto-moto, miniatures anciennes, accessoires, documentation, exposition de véhicules anciens. Rendez-vous à l'espace Michel Lhommedé. Tarif(s) de location: 1,50 euro le ml extérieur, 3,50 euros en intérieur. Horaires: 7h-19h.

■ **42 - Rassemblement à Saint-Genest-Lerpt.** Organisé(e) par Vieilles Mécaniques de l'Ondaine, VMO, 22 rue Chantoiseau, 42240 Urieux. Tél.: 0642128483.

- martial.loiseaux@wanadoo.fr
Rassemblement et exposition de véhicules anciens et youngtimers. Rendez-vous place Louis Richard. Horaires: 9h-13h.

■ **49 - 3^e Bourse d'échanges à La Pommeraye.** Organisé(e) par L'Outil en Main de la Pommeraye, 1 bis chemin des Vignes, 49620 Mauves-sur-Loire. Tél.: 0647544516.

- loutilenmain.lapom@gmail.com
Bourse d'échanges de pièces détachées, documentation, accessoires, outillage, autos, motos, cycles et miniatures, parking pour véhicules anciens, tombola avec un VéloSolex à gagner. Rendez-vous rue Pierre de Coubertin. Horaires: 8h-18h.

■ **69 - Auto Rétro à Brullioles.** Organisé(e) par Comité des fêtes, 40 rue de la Chapelle, 69690 Brullioles. Tél.: 0622965859.

- autoretrobrullioles@gmail.com
Rassemblement et exposition de véhicules de plus de 30 ans, autos, motos, tracteurs, bourse d'échanges de pièces détachées. Rendez-vous sur le parking de la salle des fêtes. Horaires: 8h-17h.

■ **69 - 2^e Rassemblement à Saint-Laurent-d'Agnay.** Organisé(e) par Le Lien des Saint-Laurent, 51 route du Large, 69440 Saint-Laurent-d'Agnay. Tél.: 0683646961.

- liensaintlaurent.fr
Rassemblement et exposition de véhicules anciens de toutes marques, de 1930 à 1980, anniversaires des 70 ans de la Citroën DS et de la Peugeot 403. Rendez-vous au Planil. Horaires: 9h-14h.

■ **76 - 5^e Rassemblement à Port-Jérôme-sur-Seine.** Organisé(e) par Amicale Traction Cauchoise, 33 rue Raymond Hervet, 76170 La Trinité-du-Mont. Tél.: 0660348172.

- amicale-traction-cauchoise.fr
Rassemblement de véhicules anciens, autos, motos, utilitaires, militaires, agricoles, bourse d'échanges de pièces détachées, miniatures, mode vintage, déco garage, vieux métiers. Rendez-vous au parc et esplanade du Telhue. Horaires: 8h30-18h.

■ **84 - Motobroc' Autobroc' à Montoux.** Organisé(e) par Association ATV/Motobroc', rue des Hortensias, 84170 Montoux. Tél.: 0682761528.

- motobroc@free.fr
Rassemblement de véhicules anciens, bourse d'échanges de pièces et autos anciennes, motos, accessoires, outillage, fond de garage, miniatures, jouets, etc., inscription obligatoire. Rendez-vous au stade Georges Henri, centre-ville. Horaires: 6h-13h.

LE BOURGET du LAC (73) Camping de l'Île aux Cygnes
samedi 29 et dimanche 30 mars 2025

41^{ème} RASSEMBLEMENT DE VÉHICULES ANCIENS

Bourse d'échanges - Animations



Ouvert de 9h à 18h
Entrée visiteurs prix unique : 5 €
valable les 2 jours

Balade le Samedi à 13h30
10 € - inscription sur place

Accès aux véhicules de plus de 30 ans exclusivement

Gratuit pour le chauffeur et 1 passager et - de 12 ans

Restauration sur place - Buvette

Organisation/Com et Renseignements : 06 69 01 87 61

E-mail : contact@avablb.com - www.avablb.com



PROS OU PARTICULIERS, PROFITEZ D'UNE OFFRE EXCEPTIONNELLE
UNE ANNONCE AVEC PHOTO POUR SEULEMENT 7€ PAR MOIS*
VENDRE OU ACHETER N'AURA JAMAIS ÉTÉ AUSSI FACILE !
DÉPOSEZ VOS PETITES ANNONCES SUR ANNONCES.GAZOLINE.NET
ATTENTION : NOS ANNONCES NE CONCERNENT QUE LES PIÈCES OU VÉHICULES DE + DE 25 ANS (ANNÉE 2000 MAXIMUM)

*10€ si vous n'êtes pas abonné à Gazoline

Pièces neuves pour
Alfa Romeo anciennes

victorparts.com
 victor@victorparts.com
 02 28 001 110
 ★ Trustpilot ★★★★★

depuis 1998
Victor Parts
 partenaire de votre dolce vita

code remise -5%*
GAZO525

* Code utilisable 1 fois à spécifier lors de votre commande sur victorparts.com



BMW 1800 E08, 1967, 98000 km, CG normale, à remonter et à restaurer, bonne mécanique, complète d'origine, pièces neuves et occasion fournies pour la restauration (mécanique + tôlerie), excepté éléments de freinage hydraulique et amortisseurs. Prix: 4500 €. Tél.: 0787950170 (dépt. 45).

BMW 2002, sortie de grange, voiture complète, sans rouille, moteur à refaire, couleur sable, intérieur tissu marron bon état, prix à déb. Tél.: 06 16 24 73 74 (dépt. 44).

CHRYSLER

Chrysler 180, 1972, 2.0 boîte de vitesses automatique, carrosserie et intérieur bon état, pas de corrosion, à finir de remettre en route suite à remplacement moteur. Prix: 2500 €. Tél.: 0609792983 (dépt. 81).



Chrysler type CM, 1931, 6 cylindres, CT OK, achetée 25 000 €. Prix: 20 000 €. Tél.: 0624724084 (dépt. 66).

CITROËN

Citroën 2 CV, 1971, 43606 km, préparée raid, arceau, pare-chocs, ailes AR échangées, voiture en bon état, roule tous les jours, carte grise collection, moteur refait à 23000 km, pièces neuves, démarreur, train AV, direction, amortisseurs, cylindre roue, échappement. Prix: 3900 €. Tél.: 0663704471 (dépt. 07).

Citroën 2 CV6, 1987, en cours de restauration, caisse, bas de caisse, plancher, passages de roue, fond de coffre, châssis cataphorèse, train AV pivots, roulements, dés de crémaillère, amortisseurs, freins, embrayage, moteur, etc, tout est neuf + pièces. Prix: 12500 €. Tél.: 0623035816 (dépt. 59).



BMW 326 cabriolet, 1938, 2 portes, 4 places, 6 cylindres, 2 carbus Solex, très bon état. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

BMW 520, 1980, moteur 6 cylindres carbu, à restaurer. Faire offre. Tél.: 0670634552 (dépt. 79).

BMW 520i, 1973, 4 cylindres, bon état, à restaurer. Faire offre. Tél.: 0670634552 (dépt. 79).

Véhicules de collection
Blondeau DS
 Vente - Réparations - Pièces détachées

PIÈCES MOTEUR, ÉCHAPPEMENT, HYDRAULIQUE, ALLUMAGE, CARROSSERIE...

TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES POUR DS ET SM

EXPÉDITION RAPIDE

ouvert du lundi au vendredi de 9h00 à 19h00
01 42 87 90 07
 contact@blondeauds.fr

www.blondeauds.fr
 Nouvelle adresse : 18 chemin de bellevue -77000 MELUN



Citroën Ami 6 break, 1966, restaurée, planchers, peinture, sellerie, freins, tapis, ciel de toit, pneus neufs, etc., mécanique révisée, CG collection, factures, roule

toutes dist., CT OK. Prix: 7500 €. Tél.: 0681709503 (dépt. 34).

Citroën Ami 6 break, 1967, moteur boîte déposés, pas de corrosion perforante, CG, échange contre châssis roulant 2 CV ou châssis nu neuf. Tél.: 0683486250 ou 0687746940 (dépt. 84).

Citroën Ami 6 berline, 1968, rouge, sortie de grange, excellente base, pas de corrosion perforante, belle patine mais petits chocs, moteur à voir. Prix: 4200 €. Tél.: 0762539880 (dépt. 65).

Ventes autos

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 147 GTA, 2000, moteur V6 3.2, 130 000 km, couleur blanc nacré, révision complète, boîte 6, très bon état, CT pour la vente. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Alfa Romeo Giulietta, 1959, coupé sport 1300, couleur grise, dossier complet de restauration avec factures disponible, reprise possible. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

ALPINE

Alpine GTA V6 Turbo, 1986, 110 000 km d'origine, voiture en très bon état, carrosserie repeinte en 2013. Tél.: 0632129136 (dépt. 22).

ARO

Aro Spartana, 1998, 122700 km, couleur blanche, bon état général, CT OK. Prix: 4900 €. Tél.: 0632016202 (dépt. 44).

AUTOBIANCHI

Autobianchi Bianchina Eden Roc cabriolet, 1966, 59000 km, entièrement restaurée, CG normale. Tél.: 0559810136 (dépt. 64).

AUVERLAND

Auverland A3 12DH, 1988, 86000 km, à remettre en état, carrosserie et mécanique, bonne base + pièces + kit. Prix: 2300 €. Tél.: 0643853472 (dépt. 42).

BENTLEY

Bentley Turbo R, 1999, 273600 km, verte, cuir noir, léger choc AV, manque pare-chocs AV et calandre, conduite à droite, prix intéressant. Tél.: 0611998664 (dépt. 93).

BMW

BMW 3.0 CSI, 1973, propriétaire depuis 10 ans, restaurée en Espagne de A à Z, coque mise à nu, moteur entièrement refait, révision boîte de vitesses et pont, parfait état. Prix: 68000 €. Tél.: 0687598094 (dépt. 13).

CLASSIC AUTO

MAINTENANT NOUVEAU
 Plus de 990.000 articles
 Tous les Coupés et les Berlines
 125 / 127 / 128 / 130 / 131
 500 / 126 / 124 / 600 / 850
 Également pièces ABARTH
 FIAT 11-2300 / X1/9 / Ritmo
 Delta Intégrale Montecarlo
 A112 Fulvia Beta Dino
ONLINE SHOP
 www.classic-auto.eu

PIÈCES DÉTACHÉES  NEUVES & DE QUALITÉ

RETRO ROSSO

Pour les passionnés par des passionnés

Alfa Romeo Fiat
Maserati Lamborghini
Ferrari Lancia

Tél. 07 87 71 99 47
 Info@retrorosso.fr
www.retrorosso.fr

LE spécialiste voitures hydrauliques
ET TOUS MODÈLES

**CARROSSERIE
PEINTURE
MECANIQUE
RESTAURATION**

LE SPÉCIALISTE DE LA VOITURE ANCIENNE

Tél. : 01.30.98.06.20 à GARGENVILLE (78)
sur FACEBOOK et INSTAGRAM

Citroën Ami 6 break, 1969, complète, pour pièces, sans CG. Tél. : 0624743338 (dépt. 24).



Citroën Ami 8 break, 1971, 23500 km certifiés, BE, entretien fait, CT OK 12/2026, pneus neufs, intérieur bon état, peinture à 13 ans, prévoir petites retouches, pas de bosses. Prix : 8500 €. Tél. : 0233528665 (dépt. 50).

Citroën B14 F, 1927, cabriolet 3 places sous capote, fenêtres de custode, sellerie cuir, restaurée en 1992, CG normale, photo sur demande. Prix : 20 000 €. Tél. : 0671031925 (dépt. 86).

Citroën B14 G, 1928, berline 4 portes, restaurée en 1989, dérivée B18 pour l'Asie, conduite à droite, voie normale, CGN, photo sur demande. Prix : 15000 €. Tél. : 0671031925 (dépt. 86).

Citroën BX 19 GT, 1986, 145 000 km, sortie de grange, arrêtée depuis 25 ans, prévoir révision complète, CT, prévoir plateau. Tél. : 0637381690 (dépt. 35).

Citroën BX break Evasion 1.9 D, sans moteur, à restaurer, CG + pièces. Prix : 3000 €. Tél. : 0673120867 (dépt. 51).

Citroën C4 Torpédo, 1931, pour collectionneur, prix à déb. Tél. : 0674910752 (dépt. 26).

Citroën C6 limousine, 1928, complète, 6 glaces, à restaurer ou pour pièces + pièces, reprise moto ancienne à restaurer. Tél. : 0615922676 (dépt. 38).

Citroën CX 2500 D Pallas, 1980, jantes alu 14", boîte 5, à restaurer ou pour pièces. Prix : 700 €. Tél. : 0622461050, hr (dépt. 72).



Citroën CX Turbo D, 1983, partie AV traitée, peinte, mécanique remontée, intérieur tweed, bel état, doubles optiques, attelage, jantes alu 14", jalousie, phares feux neufs, reste peinture, CG à jour, possibilité gros lot pièces mécanique et carrosserie. Prix : 2500 €. Tél. : 0663998146 (dépt. 33).

Citroën CX GTi, 1987, phase 2, 98000 km, à restaurer, sans corrosion, embrayage HS, intérieur VIP propre, ciel de toit à refaire, tissu fourni, prévoir plateau. Prix : 3300 €. Tél. : 0627535677 (dépt. 69).

Citroën CX GTi Turbo 2, 1988, bon état, à remettre en route. Prix : 7000 €. Tél. : 0032496983459, Belgique.

Citroën DS Spécial, 1970, très bon état, révisée, embrayage, pneus, pompe haute pression neufs, roule très bien, pas de corrosion, peinture patinée, laisser message. Prix : 16000 €. Tél. : 0683292887 (dépt. 38).

Citroën DSuper 5, 1971, 126000 km, couleur beige, état d'origine, 1^{er} main, révisée. Prix : 18000 €. Tél. : 0609792983 (dépt. 81).

Citroën DSuper 5, 1973, 160 000 km, boîte mécanique, bleue, bas de caisse à revoir, carrosserie OK. Prix : 11000 €. Tél. : 0475386103, 20h (dépt. 07).

Citroën ID 19 B, 11/1967, 11 030 km, bon état, prévoir peinture, LHM, CG normale. Prix : 10 000 € à déb. Tél. : 0471472944 (dépt. 15).

Citroën ID 19, 1967, entièrement restaurée, reste remontage et peinture, complète, moteur mis en route avant démontage. Prix : 12 000 €. Tél. : 0609792983 (dépt. 81).

Citroën ID 19 B, 1969, complète, pour pièces, avec CG, châssis HS, carrosserie corrodée. Prix : 900 €. Tél. : 0614849339 (dépt. 41).

Citroën LN, 1977, 4 places, corrosion bas de porte, 1 aile AR déformée, moteur boîte tournants, CG à mon nom, 2 LNA,

1 CG, blanche intérieur bleu, en règle, pas de CT. Prix : 1500 € les 3. Tél. : 0683486250 ou 0687746940 (dépt. 84).

Citroën Méhari, 1979, vert Montana brillant, entièrement restaurée, culasse sans-plomb, échange possible contre Lomax, Gloria, Burton avec hard-top, CG 3 ou 4 CV, base 2 CV. Tél. : 0683486250, 20h ou SMS (dépt. 84).

Citroën Rosalie, 1935, essence, type 7 UA, 9 CV, 4 pneus neufs, véhicule restauré. Tél. : 0647130971 (dépt. 08).

Citroën XM 2.1 TD Sensation, 1993, 158 000 km, gris métal, état exceptionnel, housses, attelage, factures depuis origine, photo sur demande, échange possible contre LN/LNA même état. Prix : 2900 €. Tél. : 0677338819 (dépt. 19).

Citroën XM, 2000, diesel, 163 000 km, CG à mon nom, choc AV, rien de méchant, très bel intérieur, à réparer ou pour pièces. Prix : 1000 €. Tél. : 0682492003 (dépt. 58).

Citroën ZX Flash 1.4 i, 1994, rouge Furio, 5 portes, 1^{er} main, 49 000 km certifiés, intérieur et peinture état neuf, à remettre en route, sans CT, prévoir plateau, photos sur demande. Prix : 1500 €. Tél. : 0672625626 (dépt. 23).

Citroën ZX break, 1997, 234000 km, carrosserie abimée, bonne mécanique, embrayage, distribution récents, sans contrôle technique, pour pièces. Prix : 500 €. Tél. : 0607098000 (dépt. 24).

DATSUN

Datsun 260Z, 1977, 80 000 km, bon état. Prix : 26 000 €. Tél. : 0032496983459, Belgique.

DODGE

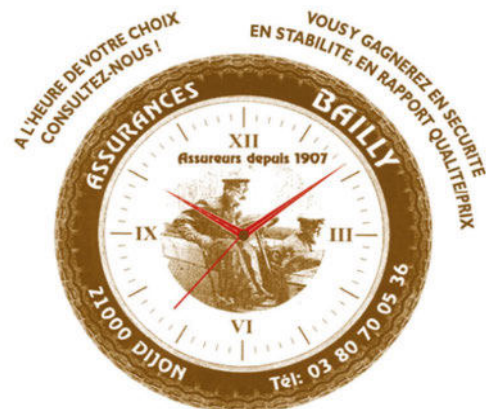
Dodge Aspen, 1976, 95234 miles, coupé 2 portes, V8 318ci, bon état, pas de corrosion juste quelques points sur ailes AV, CT 10/2024, CG collection à mon nom. Prix : 11 900 €. Tél. : 0765787723 (dépt. 42).

FIAT

Fiat 124 Spider, 1979, bon état mécanique et carrosserie, capote neuve. Prix : 12 000 €. Tél. : 0032496983459, Belgique.

ASSURANCES VEHICULES DE COLLECTION

Depuis 1907
au service de nos assurés



79-81, rue J.-J. Rousseau - BP 51776 - 21017 DIJON Cedex
Tél. 03 80 70 05 36 - Fax 03 80 70 05 85
www.assurances-bailly.fr

ET AUSSI : VÉHICULES MODERNES
SANTÉ • HABITATION

Fiat 126 Bis, 1979, modèle Luxe, très bon état carrosserie et mécanique, échange possible auto moto scooter. Prix : 5600 €. Tél. : 0608623857 (dépt. 74).



Fiat 500, 1975, type 110F, 44 283 km, jaune, très bon état général. Prix : 10 500 €. Tél. : 0616203379 (dépt. 59).

Fiat 600 Multipla 100D de 1963, TBE d'origine mécanique et carrosserie, 2 couleurs, révisée. Tél. : 0608623857 (dépt. 74).

Fiat 600, 1964, 1^{er} modèle avec moteur 750 d'origine, blanche, très bon état, pas de corrosion, mécanique refaite. Tél. : 0608623857 (dépt. 74).



Fiat 2300 S, 05/1966, 32 000 km, 6 cyl, 2.3 S, coupé sport, blanc, intérieur simili très sain, moquette rouge, très bon état général y compris mécanique. Prix : 8500 €. Tél. : 0781832988 (dépt. 85).

Fiat 2300 S, 05/1966, 32 000 km, 6 cyl, 2.3 S, coupé sport, blanc, intérieur rouge, 2 portes, 5 places, carrosserie Ghia, moteur Lampredi préparé par Abarth, excellent état général intérieur/extérieur d'origine, restauration moteur faite par spécialiste 09/24, 15 000 € de facture. Prix : 54000 €. Tél. : 0682578900 (dépt. 16).

Fiat Coupé 2.0 16V, 1995, 108 000 km, 140 ch, 10 CV, noir, intérieur cuir noir, très bon état, entièrement révisée, échange possible auto ou moto. Tél. : 0608623857 (dépt. 74).

Fiat Panda 4x4, 1987, très bon état, mécanique entièrement révisée, CT OK, pas de corrosion. Tél. : 0608623857 (dépt. 74).

Fiat Panda 4x4 Piste Noire, 1990, 117 000 km, état moyen, manque sièges AR, carrosserie à revoir. Prix : 1500 €. Tél. : 0475386103, 20h (dépt. 07).

Fiat Panda 4x4, 1992, 126 000 km, très bon état carrosserie et mécanique, équipée essence + GPL, attelage. Tél. : 0608623857 (dépt. 74).

ARCIS GARAGES & ABRIS DE JARDIN

Portes Ouvertes

Du 24 février au 8 mars 2025
De 9h à 18h à Busloup
*Sauf le dimanche 2 mars

02 54 23 60 60
21 rue des Tirelles 41160 BUSLOUP

www.abri-arcis.com

IDEAL-COVER.COM
 Protégez-la de la grêle !

15€ DE REMISE
 AVEC LE CODE : **GAZO**
à partir de 139€ d'achat

www.ideal-cover.com

04 68 27 93 88

Ventes autos (suite)

Fiat Panda Seat Terra cabriolet, 1996, 4 CV, ans aucune corrosion, mécanique révisée, CT OK, véhicule très rare. Prix: 7 500 €. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Fiat Uno, 1989, essence, petit choc aile ARD, 1991 caisse avec corrosion, 1 autre de 1991 belle caisse, sans moteur, CG pour les 3, à restaurer, 750 € le lot ou 300 € une. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).

FORD

Ford F150, 1990, pick-up V8, à restaurer, travail bien avancé, moteur tournant, bonne base. Prix: 7 000 €. Tél.: 06 09 79 29 83 (dépt. 81).



Ford Sierra Cosworth, 04/1989, 91 000 km, plus nombreuses pièces, coffre AR, culasse, boîte de vitesses, optiques, rétros, etc. Tél.: 06 38 43 15 07 (dépt. 92).

LANCIA

Lancia Fulvia 1300, 1970, coupé, complète, en cours de restauration, sans CT à prendre sur plateau. Prix: 3 000 €. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

LOMAX



Lomax Cyclecar Super Sport, type 224, 1984, 36 500 km, moteur Citroën 3 CV, origine, parfait état, magnifique, CG collection, transport toute distance. Prix: 12 500 €. Tél.: 06 22 26 23 09 (dépt. 33).

MAZDA

Mazda 323 GTX, 1988, 140 000 km, 8 CV, 105 ch, rouge, entièrement d'origine, pas de rouille, intérieur propre, dessus de tableau de bord à revoir, pare-brise, batterie, disques, rotules sup. neufs, moteur performant, pas de conso d'huile, crémaillère changée. Prix: 5 000 €. Tél.: 06 26 55 05 25 (dépt. 13).

MERCEDES

Mercedes 190 B ponton, 1961, 90 000 km, à restaurer, très saine, toujours à l'abri, démontée mais complète, arbre à cames cassé, achetée aux enchères il y a 25 ans, pas de CG mais barré rouge d'import présent. Prix: 3 500 €. Tél.: 07 72 30 22 62 (dépt. 23).

Mercedes 190 E, 1986, 113 000 km, noire, à remettre en état, moteur tournant, beau modèle. Prix: 2 500 € à déb. Tél.: 06 33 13 54 99 (dépt. 72).

Mercedes 230 SL, 1965, capote et hard-top en parfait état, peinture et moteur refaits 25 000 km, échappement chromé, freins AV refaits, pneus quasi neufs, toujours à l'abri, photos et factures à disposition. Prix: 82 000 €. Tél.: 06 60 47 71 04 (dépt. 91).

Mercedes 240 TD break W123, 1983, 408 000 km, 7 places, 100 % d'origine, bon état mécanique, ailes AV/AR bien rouillées, à restaurer, vendue en l'état. Prix: 1 600 €. Tél.: 06 41 38 77 42 (dépt. 19).

Mercedes E 220 CDI Avantgarde, noire, 143 ch, 230 000 km, parfait état, boîte auto, CT OK 05/24, options, très bien entretenue intérieur et extérieur, aucun frais à prévoir, pas de SMS. Prix: 4 900 €. Tél.: 06 82 85 66 53 (dépt. 62).

Mercedes W124, 1991, modèle Confort, TBE, réservoir nettoyé, voir filtre, échange possible contre automatique. Prix: 2 500 €. Tél.: 06 35 46 62 01 (dépt. 11).

MG

MG B, 07/1965, Mk 1, conduite à droite, rouge, CG collection, pièces neuves, capote, moquette complète noire, pneus, dynamo, régulateur, bobine, allumage élec Accuspark, embrayage avec butée roulement, couvre-tonneau, sièges cuir, pot inox, roues à rayons, roue régulièrement, part par la route. Prix: 20 000 €. Tél.: 06 49 41 24 93 (dépt. 27).

MG B GT, 1969, à restaurer, sans CG, avec certificat d'authenticité. Prix: 6 500 €. Tél.: 00 32 49 69 83 45 9, Belgique.

MG B, 1970, très bon état, rouge, refaite entièrement en 2014, 1 000 km depuis, roues fils. Prix: 17 000 €. Tél.: 00 32 49 69 83 45 9, Belgique.

NISSAN

Nissan Primera, 1991, 16V, 7 CV, 130 000 km, factures. Prix: 1 400 €. Tél.: 06 22 46 10 50 (dépt. 72).

NSU

NSU Prinz 4, 1969, restaurée, peinture, freins, sellerie, couleur orange et noir, échappement neuf, photo sur demande. Prix: 4 000 €. Tél.: 06 42 15 31 76 (dépt. 44).

PEUGEOT

Peugeot 203, 1953, moteur révisé, noire, entièrement restaurée, intérieur cuir, voiture en très bon état. Prix: 15 000 € à déb. Tél.: 07 71 13 34 59 (dépt. 71).

Peugeot 204 coupé, 1969, 51 000 km, sortie de grange, complète, CG normale, à restaurer ou pour pièces. Faire offre. Tél.: 06 64 63 96 02 (dépt. 80).

Peugeot 204, 1973, 6 CV, révisée, CT OK, bon état d'origine, pas de corrosion, CG collection. Prix: 7 000 €. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Peugeot 205 GTI, 1985, bon état, jantes d'origine + 8 autres jantes. Prix: 15 000 €. Tél.: 06 82 03 50 46 (dépt. 25).

SPECIALISTE FRANÇAIS DE LA PIÈCE DÉTACHÉE
 DEPUIS PLUS DE 20 ANS

FIAT 500 Passion

Pièces moteur
 Carrosserie
 Intérieur voiture
 Plus de 700 références !

N°1 EN FRANCE • PAIEMENT SÉCURISÉ • LIVRAISON RAPIDE

COMMANDEZ VOS PIÈCES SUR :
FIAT-500-PASSION.COM

Peugeot 205 Rolland Garros, 1994, 160 000 km, dans grange depuis 2015, ne démarre plus, photo sur demande. Prix: 9 000 €, contact@parfums-marty.com (dépt. 34).

Peugeot 304 break, diesel, bon état, avec CG. Tél.: 07 67 21 54 14 (dépt. 09).

Peugeot 304 coupé, à restaurer, voiture complète, avec carte grise. Tél.: 07 67 21 54 14 (dépt. 09).

Peugeot 304 berline, voiture pour pièces, petit prix. Tél.: 06 45 11 00 12 (dépt. 86).

Peugeot 306 D, 06/1995, 3 portes, 327 700 km, bonne mécanique, avec CG, tout fonctionne, radio, attelage, intérieur propre, complète, pour pièces. Prix: 500 €. Tél.: 06 67 47 37 38 (dépt. 76).



Peugeot 309 GLD, 1991, 267 500 km, fonctionne bien, distribution refaite 500 km 06/2023, freins refaits 06/2024. Prix: 2 000 €. Tél.: 06 14 01 92 28 (dépt. 02).



Peugeot 404 cabriolet, 1963, bon état général, CT OK, CG collection, capote, intérieur, peinture, pneus très bon état. Tél.: 06 46 57 48 20 (dépt. 72).

Peugeot 404 Familiale, 1966, 7 places, 9 CV, tournante, à restaurer, plancher AV à refaire, freinage neuf avec facture. Prix: 3 600 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).



Peugeot 404 Familiale, 1968, 2^e main, 16 075 km compteur, bleu ciel, depuis restauration voyages internationaux dont Paris Cap Nord (voir Gazoline 250), peinture 2019, avec gros lot de pièces carrosserie et mécanique. Prix: 13 000 €. Tél.: 06 80 57 14 39 (dépt. 53).

www.PK500.fr info@PK500.be

PK500

toutes les **PIÈCES** pour Fiat 500

Livraison à domicile | Paiement en ligne

SAS LES JOLY'S AUTOS

PIECES - Fulvia .COM

Votre spécialiste Lancia Fulvia !

WWW.PIECES-FULVIA.COM

Toutes vos pièces neuves ou d'occasion

04.76.38.90.73 contact@pieces-fulvia.com

Peugeot 404 Commerciale U6, 1969, 8 CV essence, tournante, plancher AV à refaire, à restaurer, CG à jour, prévoir plateau. Prix: 2 200 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Peugeot 404 Automatique, 1973, 9 CV, à restaurer ou pour pièces + moteur boîte et 404 pour pièces carrosserie. Prix: 1 600 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).



Peugeot 405, distribution refaite, voiture révisée, pneus OK, CT OK. Prix: 3 000 €. Tél.: 06 38 43 15 07 (dépt. 92).

Peugeot 604 V6, boîte automatique, sans CG, pour pièces. Prix: 2 500 € à déb. Tél.: 06 08 08 06 02 (dépt. 55).

Peugeot 605, phase 1, moteur V6 PRV, 50 000 km, achetée aux enchères, arrêtée depuis 10 ans. Tél.: 06 74 91 07 52 (dépt. 26).

PORSCHE

Porsche 944, 1983, 76 499 km, vert lézard, crémaillère refaite, CT OK. Prix: 15 300 €. Tél.: 06 64 18 51 47 (dépt. 41).

RENAULT

Renault 4 CV, 1950, R1060, bon état, 49 500 km d'origine. Prix: 12 500 €. Tél.: 00 32 49 69 83 459, Belgique.

Renault 4 CV, 1954, type R1062, à restaurer, moteur non bloqué, sans CG. Prix: 1 900 €. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).

Renault 4 CV, 1955, collection, bon état de marche, verte, pneus et batterie neufs. Prix: 9 000 €. Tél.: 06 62 14 85 56

Renault 4 CV, 1955, moteur, peinture, pneus, intérieur freins neufs, couleur rouge. Prix: 8 750 €. Tél.: 06 11 08 87 34 (dépt. 87).

Renault 4 CV Sport, 1956, entièrement refaite, bleue, très bon état. Prix: 12 000 €. Tél.: 07 61 31 16 35 (dépt. 61).

Renault 4 CV, 1956, 38 000 km, restaurée, intérieur neuf, peinture refaite, mécanique révisée sauf problème après remplacement pompe à eau (fuite), embrayage Ferlec. Prix: 9 000 €. Tél.: 02 35 30 09 83 (dépt. 76).

Renault 4 CV, 1957, à restaurer entièrement. Prix: 1 500 €. Tél.: 00 32 49 69 83 459, Belgique.

Renault 4 CV, 1957, moteur, boîte de vitesses freins Gordini, vert amande, barre stabilisatrice, sellerie OK, rien à faire, part toute distance, 15 000 km. Prix: 11 500 €. Tél.: 06 30 05 78 52, hr (dépt. 47).

Renault 4, 1970, à restaurer. Prix: 2 000 €. Tél.: 00 32 49 69 83 459, Belgique.

Renault 4, 1981, 140 000 km, état d'origine, petits travaux à réaliser (frein à main et amortisseurs). Prix: 5 000 € ferme. Tél.: 07 72 23 01 02 (dépt. 13).

Renault 4 TL, 1984, 94 000 km, blanche, modèle Export, mécanique et carrosserie en très bon état, avec CT. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Renault Supercinq, 1986, 143 394 km, couleur blanc 348, avec kit GT Turbo série 2 complet. Prix: 1 500 €. Tél.: 06 22 46 10 50, hr (dépt. 72).

Renault Supercinq, 1987, pour pièces. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault Supercinq Belle-Île, 1989, fabrication Car Système numérotée, très bon état, bleue, intérieur cuir, gros travaux effectués, CT OK. Prix: 8 000 €. Tél.: 06 81 42 60 12 (dépt. 16).

Renault Supercinq, 1985, moteur HS, 1 de 1989, sans boîte, 1 autre de 1989 caisse moyenne, bonne mécanique, avec CG pour les 3, 750 € le lot ou 300 € une. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).



Renault 8 Gordini, 1970, 105 300 km réels, vraie R1135, 1255 cm³, 2^e main depuis 1974, matching numbers, régulièrement entretenue, peinture 2008, moteur entièrement révisé 2023, d'origine sauf roues et volant, pas état concours mais très propre de son époque, contrôle technique OK & CG collection. Prix: 48 500 €. Tél.: 06 16 86 71 56 (dépt. 30).

Renault 11, 1983, 120 599 km, CG collection, pas de corrosion perforante, quelques mises au point à effectuer. Prix: 1 500 €. Tél.: 06 30 61 72 16 (dépt. 67).

Renault 11 GTL, 1985, carrosserie, intérieur et moteur très bon état, kit embrayage neuf jamais monté. Prix: 650 € à déb. Tél.: 06 66 12 55 52 (dépt. 29).

L'ASSURANCE DE VOS VÉHICULES DE COLLECTION

- ✓ Auto - moto de collection acceptées jusqu'à 2004
- ✓ Tarif mono véhicule à partir de 19 €* **Jugez plutôt!**
- ✓ Tarif flotte collection à partir de 43 €* **Jugez plutôt!**
- ✓ Assistance avec rapatriement au garage de votre choix (3 formules de garanties)**

SM3A ASSURANCES JACQUOT

3 rue Saint Exupéry - 69002 LYON

www.sm3a.fr

04 78 766 733 sm3acollection@gmail.com

RCS Lyon 480344423 - Orfas n° 07004764

* Nos conseils ** Garantie de base pour véhicule de plus de 40 ans (RCOVI)

Renault 12 TL, 1979, 122 000 km, CT OK 2026, prend la route. Prix: 2 500 €. Tél.: 06 60 78 14 30 (dépt. 76).



Renault 16 TL, 1968, 105 460 km, TBE, 2^e main, sellerie skai, roue régulièrement, CT à jour, moteur refait à neuf + embrayage 1985 à 46 339 km, pompe à essence 2020, factures. Prix: 6 000 €. Tél.: 06 12 51 87 78 (dépt. 49).

Renault 19 GTS, 1991, essence, 4 portes, moteur HS 300 €, ou avec bon moteur 450 €. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).

Renault Caravelle cabriolet, 1965, 76 500 km, capote neuve, carrosserie, pneus, sellerie, très bon état. Prix: 19 500 €. Tél.: 06 08 23 92 15 (dépt. 62).

Renault Clio 1.2 RN, 1991, 271 000 km, essence, 5 CV, CT 07/2026, à repasser pour la vente, prévoir soufflet de cardan AVG. Prix: 1 200 €. Tél.: 06 46 27 62 79 (dépt. 92).

Renault Dauphine, 1959, très bon état, CT OK, gris bleu, intérieur moucheté gris bleu. Tél.: 02 33 66 25 00, hr (dépt. 61).

Renault Dauphine, 1962, 29 000 km, jaune pâle, bon état, tout a été revu, freins, allumage, éclairage, électricité, batterie neuve, CT OK. Prix: 9 500 €. Tél.: 06 11 96 58 58 (dépt. 16).

Renault Espace TDX, 1988, phase 1, remis depuis 10 ans, CG pas à jour, complet, à restaurer, photo sur demande. Prix: 750 €. Tél.: 06 23 09 20 30 (dépt. 54).



Renault Juvaquatre Dauphinoise, 1958, 51 883 km, type R2101, moteur bloqué, CG collection. Prix: 2 400 € à déb. Tél.: 06 58 49 68 66 (dépt. 42).

LA COMPAGNIE DE LA HOUSE depuis 1998 LE MANS

VOTRE HOUSE AUTO & MOTO
Intérieur & Extérieur
Demi & Sur Mesure
3D design

09 80 80 19 72
www.compagniedelahouse.com

25 ans de passion

Renault NN, 1923, à restaurer ou pour pièces, conduite à gauche. Prix: 2 000 €. Tél.: 06 58 49 68 66 (dépt. 42).

Renault NN2, 1926, à restaurer entièrement. Prix: 3 000 €. Tél.: 00 32 49 69 83 459, Belgique.

Renault Primaquatre, 1932, à restaurer. Prix: 7 000 €. Tél.: 00 32 49 69 83 459, Belgique.

Renault Rodéo 4 ACL 1A, 1977, 104 000 km, 2 places, véhicule en bon état, en contre-visite cause corrosion plancher, capotage complet, roulait jusqu'à fin juillet, prévoir plateau, photos sur

demande. Prix: 5 500 € à déb. Tél.: 06 48 04 28 03 (dépt. 85).

RENÉ BONNET

René Bonnet Djet, 1964, à restaurer, petit choc AV, complète, CG normale. Prix: 22 500 €. Tél.: 06 72 35 74 69 (dépt. 25).

ROLLS-ROYCE

Rolls-Royce Silver Shadow I, 1969, bon état, brun métal, toit Everflex, conduite à droite, CG à mon nom depuis 20 ans, quelques petits défauts mineurs. Prix: 19 000 €. Tél.: 06 07 30 35 81 (dépt. 67).

Equipez votre véhicule de collection de CEINTURES DE SÉCURITÉ

Homologation ECE R16-4

LA PAIRE À ENROULEURS 239,95 €

FIXES 139,95 €

VENTRALES 99 €

+ frais de port 18 €

EURO TRADING
21 - 6 rue de l'Industrie - 67730 Châtenois
Tél.: 03 88 82 04 58
e-mail: info@ceintures-de-securite.com
www.ceintures-de-securite.com

Restaurations Complètes

Entretien - Réparations

RÉTRO MÉCA

Spécialiste Sinpar et Kugelfischer

Tél. 04 42 67 21 36
www.retro-meca.com

Ventes autos (suite)

ROVER

Rover 218 SLD TD, 1995, moteur Peugeot 405, 310 000 km, marche très bien, sans CT. Prix: 450 €. Tél.: 06 14 77 60 31 (dépt. 45).

Rover 825 Parkline TD, 1994, 343456 km, jamais accidentée, vendue en l'état, sans CT, à enlever sur plateau, souci pompe injection réparable (actuateur de débit), moteur VM Rover, pas de rouille de surface ni perforante. Prix: 1 000 €. Tél.: 06 76 80 81 40 (dépt. 31).

Rover Mini Special, 1986, beige, 4 CV, 41 ch, moteur refait, intérieur noir, échappement central, très bon état carrosserie, pas de corrosion, jantes alu, CT OK. Prix: 8 800 €. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

SIMCA

Simca P60, 1962, bleue, 70 000 km, état exceptionnel, peinture d'origine, très belle. Prix: 7 500 €. Tél.: 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

TALBOT

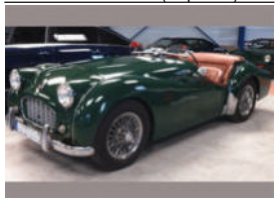


Talbot Samba Rallye, 1979, voiture d'origine, entièrement restaurée, plus d'informations par téléphone. Tél.: 06 75 46 21 23 (dépt. 38).

Talbot Solara GLS, 1982, 162 500 km évolutifs, CT OK 12/2024, très bon état, roule souvent, 2^e main, nombreuses pièces neuves, freins, etc, jantes alliage, intérieur velours de SX, vitres électriques, vert métal, traitée anticorrosion, prévoir peinture, intérieur beige + pièces. Prix: 3 200 €. Tél.: 06 08 49 64 18 (dépt. 02).

TRIUMPH

Triumph Spitfire Mk 3, 1968, 74 560 km, cabriolet à restaurer, overdrive, sortie de grange, très bon châssis, aucune déformation, moteur 1300 non bloqué, prévoir travaux carrosserie, sièges d'origine très bon état, avec CG. Prix: 4 500 €. Tél.: 06 29 16 72 63 (dépt. 62).



Triumph TR3, 1957, petite bouche, couleur vert anglais, intérieur cuir tabac, roues fils, capote et couvre-tonneau noirs, pare-brise et saute-vent bon état, carrosserie et châssis sain, carte grise collection. Prix: 32 000 € à débattre. Tél.: 06 16 24 73 74 (dépt. 44).

CARBURATEURS

● Kits starter manuel pour **SOLEX** (Alpine V6) et **PIERBURG** (VW)

Allumage électronique **MULTIC**
1 à 12 cylindres en 6, 12 ou 24 V



- Weber ICH remplaçant tout SOLEX PBIC
- Carbus & leurs pièces

DELM Tél. 03 21 979 895
Email: del_supply@yahoo.com

CARROSSERIE

ELEMENTS POLYESTER



RENAULT 4 CV, R8, Dauphine, Gordini, Apine A110
SIMCA 1000, Rallye I, II, III
également BMW 2002 et OPEL Kadett

DOCUMENTATION GRATUITE SUR SIMPLE DEMANDE

MC RACING

2500 route de JONQUIERES - 30940 MEYNES
Tél. 04.66.57.24.57 - Fax. 04.66.57.51.69

www.mc-racing.com • E-mail: mc-racing@aol.com

ÉLECTRICITÉ

Fabricant de faisceaux électriques

PLUS DE 180 MODÈLES DISPONIBLES !



Faisceau Mono quatre à 402,90€

DES PRIX ATTRACTIFS nous travaillons sur tous modèles de véhicules de 1920 à 1980 même à l'unité

Pompes à eau, à essence, pièces mécaniques...



www.Faisceaux-Classic-Car.com

Tél: 03 64 16 39 83 info.faisceaux.classic.car@gmail.com dans l'Aisne (02)

Pour figurer dans cette rubrique

MORGAN 06.22.04.17.83

ÉLECTRICITÉ (SUITE)

Classic Auto Elec Électricité Tout Véhicule

DÉCOUVREZ LE COIN DES BONNES AFFAIRES ICI



Particuliers professionnels

Paiement sécurisé

Livraison 24h/48h à partir de 4,50€

Votre spécialiste depuis 12 ans



info@classicautoelec.com
02.47.79.09.93

www.classicautoelec.com

BOBINAGE HOUDANAIS

Pièces détachées pour alternateurs Démarreurs toutes marques Depuis 1983

ENTRETIEN - RÉPARATION Démarreurs, Alternateurs, Dynamos, Faisceaux électriques, Pompes...



magasin : ZI rue du Moulin des Arts 78550 Houdan
01 30 59 76 18 - bobinagehoudanais@gmail.com
www.bobinage-houdanais78.com



SPECIALISTE

LASER.CAR LED pour l'automobile CLASSIC

6V - 12V

www.lasercar.fr

01 89 70 64 07 support@lasercar.fr

● ÉLECTRICITÉ (SUITE)

AES **AUTO ELECTRIC SUPPLIES LTD**
 PIÈCES ET ACCESSOIRES AUTO ÉLECTRIQUES
 POUR LES VOITURES MODERNES
 ET CLASSIQUES

www.autoelectricsupplies.fr

● FREINAGE

ALBI FREINAGE
 SPÉCIALISTE FREINAGE RÉTRO

ÉCHANGE RÉPARATION
 Nous restaurons dans nos ateliers :
 Etrier, Hydrovac, Mastervac,
 Maître-cylindre, Regarnissage
 Mâchoires, Cylindre de roue,
 Mâchoire de frein, Emetteur et
 Récepteur d'embrayage

BOUTIQUE EN LIGNE
 Nouvel arrivage, pièces rares et d'origines
 Plus de 4000 références en stock !

Contactez Julien au
05 63 800 260

albifreinage.com
 contact@albifreinage.com - 1 rue Mélaudie, 81990 Le Séquestre

● PEINTURE

Restom Française
 Depuis 1993

Technologies pour la restauration des véhicules anciens

➔ Découvrez nos peintures solvantées conformes à l'origine :

- Châssis / Cadre (Époxy, glycéro)
- Carrosserie (Polyéthylène...)
- Moteur (haute température)

PEINTURE SUR MESURE
 Teinte à la demande
 +14 000 teintes d'époques collectées depuis 25 ans

COMMANDEZ EN LIGNE SUR **RESTOM.NET**

Le bulletin d'abonnement est en page 99

ABONNEZ-VOUS 4,20€ / mois

OFFRE LIBERTÉ 1 an offert

Le bulletin d'abonnement est en page 99

● MOTEUR

COUSSINETS

Coussinets
EMBIELLAGE Collector.com
 pour véhicules anciens

SUR CATALOGUE

SUR MESURE fournis par **METAL ROUGE**

TEL : 03-25-72-13-24 CONTACT@EMBIELLAGE-COLLECTOR.COM

RECONSTRUCTION MOTEUR

TOUS TRAVAUX SUR CULASSES & BLOCS MOTEURS

PASSAGE AU SANS PLOMB
 CHEMISAGE (porsche 997...)
 MONTAGE GROSSES SOUPAPES
 EQUILIBRAGE
 RÉALÉSAGE BLOCS ALUSIL
 RÉGULAGE DE BIELLES ET BLOCS...

VENTE DE PIÈCES TOUTES MARQUES

www.EUROCULASSE.com | 04.77.33.03.08
 EUROCULASSE | ZI MOLINA | 11 rue du Gros Chêne | 42350 LA TALAUDIÈRE

● SELLERIE

DIFS Spécialiste 205 GTi
 Sellerie & Mousses

Tissus Quartet rouge
 PSA original,
 Quartet vert,
 Biarritz, Monaco
 et Ramier

Notre sellerie à l'origine

www.sellerie-difs.com
 Z.A. La Plagne 69210 BULLY - Tél. 04 37 58 09 77
 Demandez nos tarifs sur difslelan@wanadoo.fr

● RADIATEURS

Radiateurs Touraine

Réparation de radiateurs thermiques
 marques prestigieuses

- Restauration complète des radiateurs
- Fabrication à l'identique de faisceaux en nid-d'abeilles (Bugatti, Rolls...)
- Fabrication de faisceaux à ailettes droite (tubes ronds) ex : SHP, B2, B10, CA...
- Fabrication sur-mesure de radiateurs (cuivre, laiton, alu...)
- Réparation, rénovation de réservoirs (décapage, sablage, et application de résine époxy...)

11, rue du bon raisin 37600 Loches
 02 47 91 50 90 - 06 13 62 65 55
touraineradiateurs@gmail.com

● SELLERIE (SUITE)

SELLERIE AUTO MOTO BATEAU
 12 impasse de Barby - 77160 St Brice

Nous vous proposons la restauration de tous types de sellerie dans notre gamme **tissus, skaïs, cuir...**

T.01.60.58.15.74
 ou 06.87.17.61.09 - sellerie-passion@orange.fr
www.sellerie-passion.com

la Marguerite
SELLERIE AUTO - MOTO - MOBILIER

J'aide vos véhicules à retrouver leur beauté intérieure, à rajouter selles de motos et mobilier d'intérieur ou d'extérieur

06.75.07.85.97

234 rue du Néocin 45000 ORLEANS
Lamarguerites@gmail.com

Artisan Sellerie
SELLERIE DEMAS Restauration d'intérieurs de véhicules **auto/moto**

Sellerie Demas - 8 route de Vichy
 03110 SAINT-DIDIER-LA-FORET
07 49 49 14 23
sellerie.demas@gmail.com

● POMPES À EAU

RENOV' POMPES À EAU

RÉPARATION DE TOUS TYPES DE POMPES À EAU MOTEURS

www.renovpompes.fr
 Perf. 06 22 82 79 62 - Fax: 03 23 82 77 94
renovpompes@gmail.com
 2, Chemin de la Carrière Sylvain
 La Poterie - 02210 COINCY

● TRANSPORT

JEAN-LUC DUBOIS
 Transporte vos véhicules légers (neuf - occasion - collection - compétition) avec sérieux et délicatesse partout en France et pays européens limitrophes

Livraison-Messagerie Express (pièces autos & autres)

06.08.06.09.62
 Email : zeltron24services@orange.fr
 24650 CHANCELADE (DORDOGNE)

Service petites annonces
pa.gazoline@yahoo.com

Ventes autos (suite)

Triumph Dolomite Sprint, 1975, 11 CV, bleue, très bon état mécanique et carrosserie, boîte overdrive, dossier historique, échange possible auto ou moto. Tél.: 0608623857 (dépt. 74).

VOLVO



Volvo PV 444, 1957, bon état, restauré il y a 20 ans, moteur B18, boîte 4 vitesses, freins neufs, reprise possible moto BMW R50, base 10000 €. Tél.: 0634983638 (dépt. 38).



Volvo P1800 E, 1972, 160000 km, coupé version US, la voiture de "Simon Templar", expertisée 25000 € en 2022, prix justifié suite frais d'amélioration et évolution de la cote. Prix: 28000 €. Tél.: 0771015084 (dépt. 89).

Achats autos

ALFA ROMEO

Alfa Romeo Giulia, 60 à 70, 1^{re} série, 4 portes, 1300-1600 ou autres. Faire offre. Tél.: 0608623857 (dépt. 74).

BMW

BMW 2002 et Série 3. Tél.: 0608623857 (dépt. 74).

CHRYSLER

Chrysler 2.2, prix réaliste. Faire offre. Tél.: 0630371578 (dépt. 58).

FORD

Ford A, 1929, 19 ch (pas de 12 ch), complète pour récupération pièces, torpédo si possible. Tél.: 0321828905, 20h (dépt. 62).

LADA

Lada 2103, 2106, 1300, 1500, 1973-1983, en parfait état, avec CG française, prix réaliste. Faire offre. Tél.: 0630371578 (dépt. 58).

MATRA

Matra Bagheera série 2, 1978-1980, cherche modèle en bon ou très bon état. Faire offre. Tél.: 0676082520 (dépt. 82).

Matra Murena 2.2 ou 1.6 ou Bagheera. Tél.: 0608623857 (dépt. 74).

PEUGEOT

Peugeot 604 GTI, 1983-1984, très bon état, avec CT OK. Faire offre. Tél.: 0660230371, hr (dépt. 71).

RENAULT

Renault 8 Gordini, à restaurer, prix raisonnable. Faire offre. Tél.: 0618451742 (dépt. 49).

LE PLUS GRAND CHOIX !

JOINTS caoutchouc d'étanchéité carrosserie

TOUS PROFILS POUR VÉHICULES ANCIENS TOUTES MARQUES

NOUS SOMMES PRÉSENTS À

salon de REIMS (51) 8 et 9 mars

salon d'AVIGNON (83) du 21 au 23 mars

Fournitures pour GARNISSAGE et SELLERIE

Catalogue en ligne sur : www.comptoir-carrosserie.fr

10 - 12 Place Laganne - 31300 TOULOUSE - Tél.: 05 61 42 68 73

SIMCA

Simca 1000, Rallye 1, 2 ou 3, à restaurer, prix raisonnable. Faire offre. Tél.: 0618451742 (dépt. 49).

TALBOT

Talbot Tagora 2.2, prix réaliste. Faire offre. Tél.: 0630371578 (dépt. 58).

VOLKSWAGEN

Volkswagen Scirocco, 1974-1980, complète, avec CG, état indifférent, non tournante, modèle L, LS, TS, SL, GT. Faire offre. Tél.: 0621150203 (dépt. 94).

VOLVO

Volvo P1800 ou 1800 ES, en état origine ou à restaurer. Faire offre. Tél.: 0614163173, gaucher. joel51@gmail.com (dépt. 56).

DIVERS

Recherche Renault 4, 5, Super-cinque, 4 CV, Peugeot 205, Citroën 2 CV, C15, Visa, Dyane. Faire offre. Tél.: 0640934265 (dépt. 86).

Ventes deux-roues

Benelli CE 49 cm³, 1960, cyclomoteur en très bon état, 3 vitesses, rouge, avec documents d'origine. Prix: 1200 €. Tél.: 0608623857 (dépt. 74).

Bianchi cyclomoteur 50 cm³, 1962, très bon état d'origine, papiers d'époque. Tél.: 0608623857 (dépt. 74).

Honda Gold Wing 1100 GL, 1980, 73000 km, sans équipement, brun-rouge d'origine, bougies neuves, carbu OK. Prix: 3800 €. Tél.: 0607303581 (dépt. 67).

Honda VF 1000 R, 1984-1987, toutes pièces occasion, idem

VF 1000 F, 30 motos en stock, à restaurer ou pour pièces. Tél.: 0671892799 (dépt. 69).

Lambretta entraînement renvoi compteur se fixant sur la roue AV avec câble et gaine, état neuf. Tél.: 0678997585 (dépt. 24).

Lambretta LD, 1954, restauré, vert/beige, moteur boîte refaits à neuf, roulements, câbles, etc., selles Mera neuves, très bon état, à remettre en route, tournant. Prix: 2600 €. Tél.: 0630771509 (dépt. 58).

Le Poulain tandem à moteur, 1936, TBE d'origine. Prix: 500 €. Tél.: 0689034111 (dépt. 56).

Magnat-Debon scooter, 1954, acheté en kit, tout a été refait à la peinture bleu gris, CG d'origine. Tél.: 0785988735 (dépt. 27).

Moto Guzzi Dingo M, 1973, mobylette rare, 50 cm³, rouge et blanc, révisée, bon état. Prix: 1000 €. Tél.: 0608623857 (dépt. 74).

Piaggio APE 50, 3 roues, rouge, 600 km d'origine, avec kit benne fermée, démontable, révisé, photo sur demande. Tél.: 0608623857 (dépt. 74).

Piaggio Vespa 50-N, 1964, 50 cm³, 1^{re} série, à vitesses, gris, bon état d'origine. Tél.: 0608623857 (dépt. 74).

Piaggio Vespa, 1983, scooter PK 50 cm³ à vitesses au guidon, bleu, 2000 € + Vespa 50 cm³, rouge, à vitesses, 2000 €. Tél.: 0608623857 (dépt. 74).

Solex 3800, Solex 330, mobylette Terrot Peugeot. Tél.: 0673411791 (dépt. 34).

The Quadrant Cycle Co Birmingham, 1888, toutes pièces tricycle, tous documents techniques, photos. Tél.: 0674528824 (dépt. 38).



Triumph Bonneville Harris 750, 1988, 39764 km évolutifs, matching numbers, en très bon état, CT OK, CGC. Prix: 7200 €. Tél.: 0644855928 (dépt. 71).

Triumph T100, 1959, 500 cm³, tout alu, repeinte couleur origine, fourche ital, + T120, 1970, les 2 à restaurer, réservoir Dresda à dossier, fourche ital, double disque AV. Tél.: 0683486250 (dépt. 84).

VéloSolex 45, col-de-cygne, 1953, roues de 600, 280 €, 2 moteurs 45 complets 180 € pièce, pare-chocs, 1 cadre à col-de-cygne, cadre 2200 + nombreuses pièces. Tél.: 0559810136 (dépt. 64).

Yamaha 125 DTMX, 1980, 9000 km, à remettre en route, prévoit kit chaîne + pneus. Prix: 630 €. Tél.: 0643853472 (dépt. 42).

Achats deux-roues

Kawasaki 900 Z1 ou Z1000, en état, prix correct. Tél.: 0608623857 (dépt. 74).

Lambretta Triporteur, années 60, dans l'état, sans cabine, faire offre. Tél.: 0678997585 (dépt. 24).

Motobécane D75, cherche toutes pièces, moteur, boîte, cylindre, carbu, kick, phare, réservoir, selle, etc. Tél.: 0689885038 (dépt. 35).

René Gillet type J, K, H, G, cherche pièces, 1930-1940, cadre, fourche, moteur, boîte, réservoir, garde-boue AV/AR, roues, porte-bagages, carter alu primaire secondaire, etc. Tél.: 0615922676 (dépt. 38).

Suzuki Van Van, 50/90/125 en état, prix correct. Faire offre. Tél.: 0608623857 (dépt. 74).

Motos à restaurer, toutes marques, 1925 à 1960, Terrot, Motobécane, Money, Vespa, Lambretta, etc. Tél.: 0615922676 (dépt. 38).

Ventes pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo GTV6, moteur injection 2.5 avec ses 2 culasses, manque tous les carters (grippé) 350 €, lunette AR 100 €, tableau de bord, compteurs, console 450 €, jantes alu 164 et 164 V6, 300 € les 4. Tél.: 0663998146 (dépt. 33).

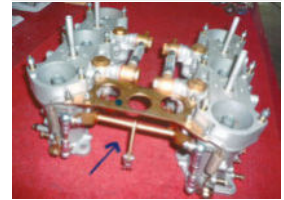
ALPINE

Alpine 1600, cache-culbuteurs strié alu. Tél.: 0676815007 (dépt. 49).

Alpine A110 1600 S, collecteur et pot d'échappement. Tél.: 0689811256 (dépt. 25).

Alpine A110 ou R12 Gordini, toutes pièces moteur, bielles, 2 vilebrequins, 1 origine, 1 allégé, 3 arbres à cames, 1 origine, 1 retillé, 1 Ferry, volant moteur, culasse chemises 1860 acier, etc. Tél.: 0666728899 (dépt. 06).

Alpine A110, 4 jantes alu d'origine, dans leur jus d'époque, très bon état, 5,5 pouces. Tél.: 0619545451 (dépt. 78).



Alpine A310 V6 Calberson Gr. 4, commande tringlerie rapide montage Weber 46 IDA3C + toutes pièces neuves pour Weber 40/46 IDA3C. Tél.: 0643776922 (dépt. 95).

AUDI

Audi 60, 80, 80 Quattro, 90, 90 Quattro, 100, 100 Quattro, 200, 200 Quattro, moteurs, boîte, pont, pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

Audi 80, 1989, moteur essence 1.8, boîte, crochet attelage et divers. Tél.: 0650849922 (dépt. 80).

Audi 80, 90, 2 amortisseurs Monroe AV neufs réf. MG 976, 80 de 1978 à 1991, 90 de 1984 à 1991, coupé quatre de 1980 à 1988. Tél.: 0648605602 (dépt. 60).

Audi 200, 1990, boîte de vitesses automatique, réf. 010 321 105 B, environ 120000 km. Prix: 800 €. Tél.: 0685895751 (dépt. 26).

AUSTIN

Austin Mini 850, 1984, feux AR, tableau de bord complet, bon état. Prix: 120 € port compris. Tél.: 0667051045 (dépt. 19).



SERVICE CARTE GRISE

by L'Auto Automobiles

NOUS RÉALISONS VOS DEMANDES D'ATTESTATIONS FFVE

Spécialiste collection & Dossiers complexes

NOUS SOMMES PRÉSENTS ET RECOMMANDÉS PAR DE NOMBREUX SALONS ET EXPOS

époquauto **SALON DU Z'ROUES LYON**

VOUS AVEZ UN PROBLÈME DE CARTE GRISE ET VOUS NE SAVEZ PLUS COMMENT FAIRE ? SI IL Y A UNE SOLUTION, NOUS LA TROUVERONS !

04 87 37 04 22

servicecartegrisefrance.com
69210 L'Arbresle

servicecartegrise69@gmail.com *Violaine et Franck*

Austin Mini Cooper, 1966, phare de toit orientable type rallye Monte-Carlo, neuf d'époque, très rare. Faire offre. Tél.: 0666728899 (dépt. 06).

AUTOBIANCHI

Autobianchi A112 Abarth, bloc avant complet avec les 2 longérons nickels, avec passage boîte 5. Prix: 300 €. Tél.: 0609792983 (dépt. 81).

Autobianchi A112 ou Fiat 127, 1984, 98 000 km, ensemble moteur 903 cm³ + boîte 4 vitesses. Prix: 600 €. Tél.: 0679822551 (dépt. 44).

Autobianchi Y10, pièces diverses, compteur Y10 Turbo, déflecteurs. Tél.: 0473915049 (dépt. 63).

BMW

BMW 3.0 CS, 1973, pièces carrosserie, intérieur complet, moteur, boîte, pont, électricité, freins, vitrage, baguettes, feux, phares, pare-chocs AV/AR. Tél.: 0677380779 (dépt. 44).



BMW 2002 injection Tii, 1973, 4 injecteurs. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

BMW échappement neuf 1600ti 1967, 2002, 2000 4 portes, 2000 Touring, 2500, 2800, E12, E28, E34, 728, 728i et autres modèles neuf et occasion. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

BMW sièges AV/AR 2002 1975, Touring 1971, Série 5 E12, E28, E34, E21 1982, 323i bleu, BMW 2.8 1976 bleu et divers sièges

BMW et mousses diverses neuves. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

CHRYSLER

Chrysler Voyager, 1998, plaquettes frein AV neuves d'origine, réf. 4 423 812. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

CITROËN

Citroën 2 CV AZ, AZAM, blocs-moteurs, feux, phares, portes neuves, radiateur d'huile, jantes 400, dynamo, couvre calandre, calandre et butoirs AZAM, compteurs AZ etc. Tél.: 0608496418 (dépt. 02).

Citroën 2 CV, 1970, pare-chocs AR avec arceau chromé, bon état. Tél.: 07 62 94 55 17 (dépt. 27).

Citroën 2 CV, 1980, coque, portes, ailes, capot apprêt gris clair, plancher latéral, tablier plancher, pédales, pare-chocs banane, mécanique possible, sellerie tissu jean à monter. Prix: 3000 €. Tél.: 0683486250 (dépt. 84).

Citroën 2 CV, 5 jantes en 125 ou 135x380, bon état. Prix: 10 € pièce. Tél.: 0238750591 (dépt. 45).



Citroën 2 CV, après 1970, caisse entièrement reconditionnée, plancher, bas de caisse, baie de pare-brise, traitée antirouille, apprêt poly, joints, blackson. Prix: 3500 €. Tél.: 0640934265 (dépt. 86).

Citroën 2 CV, bras suspension AK400 AVD avec batteur, moyeu, cardan côté roue 250 €, plaque châssis type AK série B, autre plaque SAA Citroën, démarreur 12 volts AK400, volet de pare-brise, très bon état avec joint caoutchouc et jonc alu 160 €. Tél.: 0671031925 (dépt. 86).

Citroën 2 CV, culasses D/G réf. AM 112-1, alésage 82 mm, état correct, filetage bougies OK. Prix: 300 €. Tél.: 0624211773 (dépt. 11).

Citroën 2 CV, jante et pneu 125.400 Michelin X, très bon état, gonflée, jante neuve 125.380, carburateur Solex 32 PICS. Tél.: 0671031925 (dépt. 86).

Citroën 2 CV, poste de radio Radioën Continental Edison, très bon état esthétique, non testé, envoi possible. Prix: 500 €. Tél.: 0662453907 (dépt. 22).

Citroën 2 CV, Robri aile AV D/G, réf. 240. Tél.: 06 77 11 09 80 (dépt. 36).

Citroën 2 CV6, 1984, moteur en état de fonctionnement, aile AVD, garnitures de frein AR neuves, support de roue de secours compartiment moteur. Tél.: 0233662500, hr (dépt. 61).

Citroën 2 CV6, phares chromés métal, barre antirouilles complète, jante GS avec pneu 135x15, boîte de vitesses, disque, support roue de secours, tôle refroidissement. Tél.: 0627899306 (dépt. 81).

Citroën Acadienne, châssis roulant, plate-forme, sans jeux train AV, tôle galva. Prix: 1 800 €. Tél.: 0683486250 (dépt. 84).

Citroën Ami 8 break, 1976, châssis roulant avec mécanique complète, tôle sup. galva. Prix: 1500 € ferme. Tél.: 0683486250 (dépt. 84).

Citroën Ami 8 break, porte AR gauche neuve, envoi possible. Prix: 65 € à déb. Tél.: 0680284373 (dépt. 02).

Citroën Ami 8 break, 1975, réservoir essence, 2 pots de suspension, état neuf. Prix: 300 €. Tél.: 0677577217 (dépt. 69).

Citroën Ami 8, capot AV, hayon, malle AR. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Citroën AX, 1989, phares, barres de toit. Tél.: 06 61 81 51 93 (dépt. 36).

Citroën AX, pièces diverses. Tél.: 0473915049 (dépt. 63).

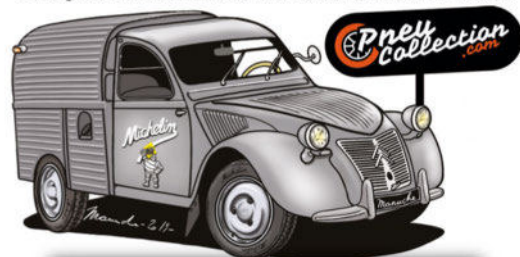
Citroën B12 Torpédo, 1925, pare-brise en 2 parties avec fixations complètes. Tél.: 03 87 87 62 95 (dépt. 57).

Citroën C4, C6, 4 enjoliveurs ø168 de fabrication ancienne sur cuivre ex 4A à chromer. Prix: 350 €. Tél.: 0663998146 (dépt. 33).

Citroën CX 2500 D, pare-brise, optiques, feux, calandre, radiateur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Citroën CX, 1986, série 2, moteurs de commande de hauteur, contacteurs rétroviseur électriques et manuels, clignotant gauche, cache-roue, porte boîte à gants, moteur essuie-glace, phare droit bi-iodé, volant de

Tous les pneus pour les véhicules de collection dont plusieurs milliers de références en stock !



MICHELIN

Distributeur Officiel MICHELIN CLASSIC



Livraison gratuite dès 2 pneus commandés !

Pneu Collection
n'oubliez pas le .com

6 rue principale
39570 POIDS DE FIOLE
Tél. 03 84 255 400

direction, culasse TD, bloc chauffage, calandre, combiné compteur, 2 jantes alu en 6x14". Tél.: 0296615069, le soir (dépt. 22).

Citroën CX, 4 jantes alu pour pneus TRX. Tél.: 0677110980 (dépt. 36).

Citroën CX, garniture de porte AVG, neuve, dans emballage d'origine, réf. Citroën MA 95 506 566 FYC. Prix: 100 €. Tél.: 0638586910 (dépt. 25).

Citroën DS, autoradio Continental Edison, FM, 2^e tdb, 1 coin cassé. Prix: 500 €. Tél.: 0662453907 (dépt. 22).

Citroën DS, bas de porte int. Pallas 15 €, bas de caisse inox 150 €, entourage phares inox 75 €, 6 custodes entre porte 15 €, profilé caoutchouc aile, porte, etc. 10 € pièce, lunette AR teintée 120 €, tableau de bord DS 23, 150 €. Tél.: 0662868607 (dépt. 59).

TWIN BUSCH GERMANY
twinbusch.fr
(Tous nos prix s'entendent TTC - TVA 20 % incluse)

4.2 T ...seulement 1949 €
Pont élévateur 2 colonnes

3.6 T ...seulement 3399 €
Pont parking 4 colonnes

2.5 T ...seulement 3599 €
Pont élévateur 1 colonne

3.6 T ...seulement 5399 €
Pont élévateur 4 colonnes Double Parking

949 € ...seulement
TW 350
Équilibreuse de roue

1049 € ...seulement
TW 350

125 M Mobile et simple

TWIN BUSCH Sàrl ♦ 6, Rue Louis Armand ♦ F-67620 Soufflenheim
+33 (0) 3 88 94 35 38 | accueil@twinbusch.fr
Nous sommes à votre disposition du lundi au vendredi de 08h30 à 12h00 et 14h00 à 18h00 ainsi que le samedi de 09h00 à 12h00

NOUVEAU EN STOCK
Portières Avant DS

Retrouvez nous sur les salons
REIMS 8 & 9 mars

Toujours la meilleure pièce
pour votre voiture en stock !

Tom Verheyden
ONDERDELEN PARTS PIÈCES

Magasin (sur rdv) Buitingstraat 19 | 3583 Paal | Belgique
Tél : 00 32 475 931 789

www.tomverheyden.com



Dodge 1940, pochettes joints moteur réf. : 13077 et 13078, joints collecteur, joints culasse 566 et 42283, segments Goetze ø87,31, 2 soupapes échappement, ø39 neuf. Tél. : 0607972296 (dépt. 80).

FIAT

Fiat 125, 2 lots de 2 optiques Carello, état neuf. Prix : 250 € la paire. Tél. : 06 85 89 57 51 (dépt. 26).

Fiat 132, 1972-1984, 1600, 1800, 2000, échappement central neuf, réf. 4435658. Tél. : 0648605602 (dépt. 60).

Fiat 500, colonne de direction avec volant. Tél. : 05 59 81 01 36 (dépt. 64).

Fiat 850, boîte de vitesses, train AV, boîtier direction, dynamo et divers Fiat, 127, moteur, boîte, train AV/AR, hayon, portes et divers. Tél. : 06 50 84 99 22 (dépt. 80).

Fiat Panda 45, allumeur Ducellier, TBE. Prix : 45 €. Tél. : 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Fiat Punto, 4 jantes + enjoliveurs d'origine pour pneus 165/70R14, tablier plage de coffre AR. Tél. : 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Fiat Tempra, 1990-1996, ligne échappement Imasaf réf. 256007. Prix : 150 €. Tél. : 06 85 89 57 51 (dépt. 26).

Un atelier pour toutes les Tractions

RESTAURATION
ENTRETIEN
TISSUS ET SELLERIE

Une équipe de passionnés
au service des passionnés

TOUTES NOS PIÈCES SONT SUR : www.PAT2D.COM

Pour tout renseignement appelez-nous au 04 75 83 36 28
Notre atelier est situé 8 Impasse Thomas Edison, 24250 Livron-sur-Drôme

PLUS DE 2.500 PIÈCES DISPONIBLES

Fiat Uno 55, 1984, moteur, boîte de vitesses, train AV et divers Fiat Argenta Turbo D, pont AR, train AV, phares, feux, radiateur, portes AVD et ARD, plus divers. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

FORD

Ford Capri, 1969 à 1987, 2 amortisseurs AR neufs marque Gabriel Prix : 80 € les 2. Tél. : 0607972296 (dépt. 80).

Ford Capri RS 2600, 1972, moteur V6 injection. Tél. : 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Ford Escort XR3i, 1987, portes, hayon, intérieur, feux, optiques, jantes alu, boîte, radiateur, rétroviseurs ext, pièces diverses. Tél. : 0323088349 (dépt. 02).

Ford Fiesta de 1979 à 1989, pare-chocs, optiques, feux, radiateur, intérieur, moteur, boîte de vitesses, cardans, pneus 145 x 12 + divers. Tél. : 0323088349 (dépt. 02).

Ford Mondeo, jeu complet d'écrous antiviol, neuf dans emballage. Tél. : 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

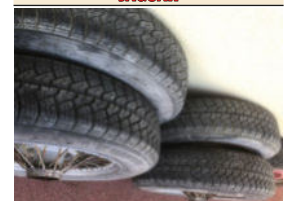
Ford Probe, 1989-1992, 2 amortisseurs AV neufs, Koni réf. 86-2413. Tél. : 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Ford Sierra, optiques, feux arrière, rétros extérieurs, delco, carbu. Tél. : 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Ford T, années 30, autoradio avec logo Ford à réviser, envoi possible. Tél. : 06 62 45 39 07 (dépt. 22).

Ford moteur boîte Escort 940, 1969, Fiesta, 1100, 1979, 1992, Escort diesel 1992, Sierra diesel 2.3, 1986, 1989, Scorpio turbo diesel 2.5, Indenor 1991. Tél. : 0650849922 (dépt. 80).

JAGUAR



Jaguar Mk 1, 4 pneus pratiquement neufs Kumho 165R15 avec les jantes à restaurer et en cadeau une jante tôle, à prendre sur place de préférence. Prix : 2000 € le lot. Tél. : 0660901217 (dépt. 44).

LANCIA

Lancia Beta Monte-Carlo, 1977, nombreuses pièces neuves et occasion, bon état, à prendre sur place. Tél. : 06 28 21 04 32 (dépt. 34).

MATRA

Matra Bagheera, 4 jantes alu 300 €, aile AVG neuve 80 €, banquette 2 places, jaune et noir 100 €, pipe avec double carbu 36, 200 €. Tél. : 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Matra Murena, lot de pièces, échange possible contre autres pièces de Murena. Tél. : 06 76 08 25 20 (dépt. 82).

Matra Rancho, porte AV 150 €, aile AVD comme neuve avec habillage noir 200 €, hayon vitré avec porte basse 300 €, calandre plastique noir 100 €, phares Ducellier occasion. Tél. : 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Ventes pièces (suite)

Citroën DS, ID, 4 panneaux de porte et haut de porte, garniture cuir. Prix : 250 €. Tél. : 02 96 61 50 69, le soir (dépt. 22).

Citroën DS/DS 19, attelage avec sa boule. Tél. : 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Citroën Traction 11 BL, radiateur à réviser, carter de boîte, différentiel complet, pignon double à crabot de 2° excellent état, moyeux tambours AR, 2 lève-glaces AVD, 1 ensemble ferrures support pare-chocs AV, tête d'allumeur S.E.V verticale et R.B. horizontale. Tél. : 02 43 68 34 81 (dépt. 53).

Citroën Traction B ou BL, 1 couple conique 9.31. Tél. : 02 43 68 34 81 (dépt. 53).

Citroën Traction, 6 bielles 11 D, culasse 11 D restaurée, carter alu, portes TBE, calandre 11 B et Tonneline, capot, 1 siège AV sans assise 11 B, tôle AR pour malle bombée, bas de porte, cardans 11 B, radiateur, ailes, portes, vitres, carbu 15 Six, dynamo, jantes Pilote, etc. Tél. : 06 66 37 95 04 (dépt. 59).

Citroën Traction, bac à batterie 10 €, radiateur 11 B pour échange standard 10 €, aile AVG 11 B 40 €, colonne de direction 10 €; malle plate 11 BL 20 €, portes 11 BL AR D/G 40 € pièce. Tél. : 06 18 57 00 60 (dépt. 76).

Citroën Traction, capot à volet 11 B, pare-brise, volant 1938, moteur 11 D échange standard, cardans 11 B, pipe avec carbu 1937, carbu et dynamo 15 Six, portes, ailes AR, jantes, 2 pneus 165/400, cardans, tambour AV, pompe à eau 7A et comp. teur, déflecteurs très bon état. Tél. : 06 66 37 95 04 (dépt. 59).

Citroën Visa, 1979, 4 jantes alu 3 trous en 13", largeur 4,5". Prix : 150 €. Tél. : 02 96 61 50 69, le soir (dépt. 22).

Citroën XM turbo D, 1993, 4 portes, hayon, feux AR, couleur gris anthracite. Tél. : 06 23 09 20 30 (dépt. 54).

Citroën XM, 4 jantes alu 50 € pièce, capot AV 100 €, feux AR 40 €, break 70 €, intérieur cuir noir 350 €, pare-chocs AV 100 €, pot catalytique 80 €, ailes AV 60 €, phares 70 €, calandre 80 €. Tél. : 06 62 86 86 07, ap 17h (dépt. 59).

Citroën XM, pare-chocs AV noir. Tél. : 07 62 94 55 17 (dépt. 27).

Citroën XM, phares, feux, attelage, capot AV, panneaux de porte, durites, radiateur, haut-parleurs, klaxon, pales radiateur, filtres + divers. Tél. : 09 80 44 89 68 (dépt. 56).

DATSUN

Datsun crochet attelage 120Y 1976 4 portes et Cédric 1980, moteur, boîte 100A 1976, pont AR 160J, 1979, moteur, boîte Cédric 1980 diesel, pièces 100NX 1.6, 1990, pochettes joints moteur. Tél. : 06 50 84 99 22 (dépt. 80).

DODGE

Dodge Colt, 1971-1977, 2 amortisseurs AR Koni neufs, réf. 580-2279. Tél. : 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Dodge Dart, berline 1964-1966, vitre AV, 2 déflecteurs AV D/G complets. Tél. : 02 43 33 35 91 (dépt. 72).

Comptoir du Cabriolet Votre spécialiste Capotes & Accessoires

A votre service depuis 20 ans

-10% avec le code* : **GAZO10**

CAPOTES WINDSCHOTTIS BAGAGERIES PORTE-BAGAGES HOUSSES

www.comptoirducabriolet.com 04 68 41 56 01



VENTE PIÈCES DÉTACHÉES

06 86 47 80 49 - 06 86 47 80 52

site en construction n'hésitez pas à nous contacter
par mail : contact@autoretrosudprovence.com

UNE 4L ?



VOUS CHERCHEZ UNE TEINTE
POUR VOTRE VÉHICULE ?

CONSULTER NOTRE RUBRIQUE
PEINTURE VÉHICULES ANCIENS

UNE DS ?



UN C15 ?



www.autoretrosudprovence.com

169 avenue des Bousquets - 83390 cuers

MAZDA

Mazda 929, 1979, amortisseurs AV/AR neufs 150 € port compris + bougies, filtre à huile, plaquettes offerts. Tél.: 0388901204 (dépt. 67).

MERCEDES

Mercedes 220 SE, W111, cabochon de feu ARD, bon état, léger défaut, photo sur demande. Prix: 75 €. Tél.: 06 24 27 32 95 (dépt. 62).

Mercedes 230 E, moteur 6 cylindres 2300 ou 2800, stocké depuis 10 ans, complet, carburant. Prix: 200 €. Tél.: 06 43 85 34 72 (dépt. 42).

Mercedes 250 D, toutes pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 06 40 93 42 65 (dépt. 86).

Mercedes C 250 turbo, 1999, échappement complet + pot catalytique état neuf. Prix: 300 €. Tél.: 06 82 61 74 83 (dépt. 14).

Mercedes E 290 TD, 1997, diverses pièces, étriers, échangeur, flector, feux AR, boîtiers K5, poignées, moteurs lave-vitres, etc, pas de moteur boîte, Neiman, roues, radiateur. Tél.: 06 28 82 32 98 (dépt. 64).

Mercedes W 108, W 123, jantes alu Ronal en bon état. Tél.: 06 86 38 56 97 (dépt. 16).

MITSUBISHI

Mitsubishi Galant et Bertone 1600 type A112 à A114/2000SL, 2 amortisseurs AR neufs de 1974 à 1976, Koni réf. 80-2279. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).



Mitsubishi Colt 1978 à 1983, pièces carrosserie neuves, faces AV/AR, passage de roue, plancher AR, et pièces d'occasion mécanique de 13 047 km. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

NISSAN

Nissan Sunny, 1986, diverses pièces, culasse, feux AR, boîte, radiateur, compteur, capot, ailes, coffre, alternateur, démarreur, etc. Tél.: 06 28 82 32 98 (dépt. 64).

OPEL

Opel Corsa, 1999, moteur 1.0 i 3 cylindres, 154 000 km + pièces. Tél.: 03 21 26 46 42 (dépt. 62).

PANHARD

Panhard 24 BT, 1965, 1 jeu cylindres 848 cm³ D+G, remis en état, soupapes RJH, barre de rappel réglée, bagues bronze neuves très bon état. Prix: 200 € la paire. Tél.: 03 85 84 09 27, hr (dépt. 71).

Panhard PL 17, boîte de vitesses 3420, 3421, pour Tigre et normale. Tél.: 04 66 61 40 23 (dépt. 30).

Panhard PL 17, portes AR D/G, pare-chocs, banquettes, pare-brise, feux AR, allumeur, carbu, trains AV/AR, jantes, joues

d'ailes, vitres, direction, tableau de bord, freins, amortisseurs, volant, etc. Tél.: 06 08 94 39 49

Panhard PL 17, pare-chocs AV/AR nervurés. Tél.: 06 19 94 94 28 (dépt. 02).

Panhard Z16, 1959, tube d'échappement en Y + tuyau réchauffage D/G, très bon état. Prix: 100 € à déb. Tél.: 03 85 84 09 27, hr (dépt. 71).

PEUGEOT

Peugeot 104 ZS, jantes tôle d'origine avec cabochon plastique. Tél.: 06 77 11 09 80 (dépt. 36).

Peugeot 104 ZS, pare-chocs AV/AR complets, très bon état, aucun choc. Prix: 100 € la paire. Tél.: 06 82 49 20 03 (dépt. 58).

Peugeot 104, 1982, lot de pièces, liste sur demande. Prix: 500 € ferme. Tél.: 06 61 62 12 41 (dépt. 13).

Peugeot 104, ailes AV, pare-chocs, optiques, calandre, feux. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Peugeot 104, cric neuf. Prix: 45 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Peugeot 202 U, cabine complète, sans le châssis, véhicule à restaurer. Tél.: 06 76 30 05 69 (dépt. 83).

Peugeot 203, 1951, 1 baguette d'aile AR, 2 baguettes de portières AV et AR, 1 baguette de calandre longueur 46 cm, 1 Robri ARD devant l'aile réf.: D248, porte de boîte à gants. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Peugeot 203, 2 ponts + freins AV/AR. Faire offre. Tél.: 04 66 61 40 23 (dépt. 30).



Peugeot 204, 304, 305, disques d'embrayage neufs, ø180, 190, 200, extracteur de mécanisme d'embrayage Wilmonda. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Peugeot 204 diesel, pièces, 1 démarreur. Tél.: 06 45 11 00 12 (dépt. 86).

TECHNI TACOT

SPÉCIALISTE EN VÉHICULES DE COLLECTION



Restauration et entretien Autos de 1920 à 1980 toutes marques

Spécialiste :

Ford/Simca Vedette

HY - 203/403 - Frégate et dérivés

Vente de pièces détachées en ligne et à l'atelier.

6 rue Cabestan
13860 Peyrolles-en-Provence
(Près d'Aix-en-Provence)
www.techni-tacot.com
04.42.57.79.06



Bretagne Auto RETRO

NOUVEAUTÉ !!

Fond de coffre Avant R8 et plancher avant R8 et Dauphine.

John CORBIN

3 rue des acacias ZA le crelin
44410 St-Lyphard

T. 02.40.91.42.18

SITE INTERNET !

toutes les nouveautés sur : www.bretagneautoretro.fr



Pièces détachées pour :

DAUPHINE - CARAVELLE - FLORIDE - 2CV
4CV - R8 - R16 - R4 - 203 - 403 - 404
TRACTION - JUVAQUATRE - ESTAFETTE

Ventes pièces (suite)

Peugeot 204, pare-chocs AR, optiques, feux, cardans, jantes. Tél.: 0323088349 (dépt. 02).

Peugeot 204, 2 sièges AV skai rouge, épave de 404 break, carte grise modifiée, molette rotative code phare centre volant 302, échange possible contre épave Citroën 2 CV 1971 à 1983 avec carte grise. Tél.: 0683486250 ou 0687746940 (dépt. 84).

Peugeot 204, phare Cibié, code européen, neuf, ancien stock. Tél.: 0676300569 (dépt. 83).

Peugeot 205 GTI, 2 jantes alu. Tél.: 0618451742 (dépt. 49).



Peugeot 205 diesel 1984, 4 pistons neufs, cote réparation ø80,50 pour moteur XUD7 1768 cm³ à partir de 1984. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

Peugeot 205 GL, 1984, pièces mécanique et carrosserie, phares, feux, clignotants, calandre, capot, radiateur, chauffage, pare-chocs, bobine,

allumeur, carbu, démarreur, pompe à essence, rétroviseurs, etc. Tél.: 0618451742 (dépt. 49).
Peugeot 304 S, porte AR droite phase 1, attelage phase 2. Faire offre. Tél.: 0611277426 (dépt. 27).

Peugeot 304, cabochon ARG, enjoliveur de roue. Tél.: 0618451742 (dépt. 49).

Peugeot 304, pare-chocs AV, capot, 2 optiques D dont 1 iode, collecteur admission + carbu, moteur essuie-glace, train AR, feu ARD, cardans, jantes, radiateur. Tél.: 0647296025 (dépt. 42).

Peugeot 305 break, attelage complet avec boule et boulons de fixation. Prix: 60 €. Tél.: 0682492003 (dépt. 58).

Peugeot 305 essence séries 1 et 2, moteur, boîte, trains AV/AR, tableau de bord, échappement, jantes tôle, feux, capot, coffre AR, portes, joint culasse, pochette joints moteur + divers. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

Peugeot 306, feux AR, phares, vérins de coffre, roue galette, pendule et bougies de préchauffage. Tél.: 0619545451 (dépt. 78).

Peugeot 309, phare droit neuf, 2 disques AR neufs, feu gauche neuf. Tél.: 0618451742 (dépt. 49).

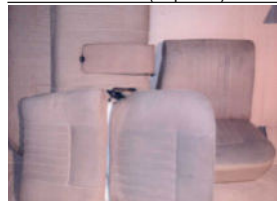
Peugeot 403 cabriolet, 1959, moulures fines ailes AR G/D origine Peugeot neuves. Prix: 180 €. Tél.: 0638586910 (dépt. 25).

Peugeot 403 U8 D, 1962, moteur, boîte, pont AR, train AV, direction, radiateur, tambours, roues 17x400 5 trous pneus HS. Tél.: 0673120867 (dépt. 51).

Peugeot 403, 1963, moteur essence 7, quasi complet mais bloqué. Prix: 100 €. Tél.: 0609379799 (dépt. 26).

Peugeot 403, bloc-moteur, vilebrequin, bielles, pistons, culasse, boîte 403 U, boîte 203 + arbres de roues, tambours, démarreur Ducellier 366, 4 jantes + divers. Tél.: 0647296025 (dépt. 42).

Peugeot 403, pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 0321397922 ou 0651419040 (dépt. 62).



Peugeot 404 berline de 1966, sièges AV/AR en tissu, stockés au sec depuis 53 ans, état neuf. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

Peugeot 404, pompe injection Kugelfischer KF2, parfait état, révisée, roulements, tous les joints. Tél.: 0643776922 (dépt. 95).

Peugeot 404, pour pompe injection Kugelfischer, 4 clapets refoulement neufs KF1 + 4 clapets aspiration KF2 neufs. Tél.: 0643776922 (dépt. 95).

Peugeot 405, 4 jantes Peugeot. Tél.: 0695825593 (dépt. 44).

ENPI Retro

Caoutchoucs
Pièces moulées PU
Fournitures garnissage
Sellerie prêt à poser

FABRICATION ARTISANALE
SELLERIE ENPI
Retro
GARANTIE

Caoutchoucs d'étanchéité

Peugeot 403

Renault 4 CV

Garnitures de sièges

Téléphone : 01.60.02.07.24

vente en ligne - promotions - paiement sécurisé sur notre site

courrier@enpi-retro.com - www.enpi-retro.com

Peugeot 504, pompe injection Kugelfischer parfait état, révisée, pièces neuves, membrane, roulements, joints. Tél.: 0643776922 (dépt. 95).

Peugeot 505 GTD Turbo, 1986, 2 ailes AV, capot moteur, becquet de malle AR. Prix: 100 € le lot. Tél.: 0630057852 (dépt. 47).

Peugeot boîtes de vitesses, 203, 403, 404, 504, J7, 304, 305, 305 GT, pont AR 404, 504L, 504 TI, 504 diesel, 504 break, 505 STI, moteur 205 GTI 1600, 403, 404, 305, GT, 505 STI, 504 diesel. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

Peugeot échappement neuf 504 break AR, 309 AR et divers, tuyaux neufs, crochet attelage 104, 4 portes, 404, 504 break, 605, soupapes, coussinets, bielles, pistons, segments neufs. Tél.: 0650849922 (dépt. 80).

Peugeot radiateur pour moteur D3A, bon état. Tél.: 0678997585 (dépt. 24).

PORSCHE

Porsche 911, divers carburateurs Weber triple corps. Tél.: 0643776922 (dépt. 93).

Porsche 964, 1990, volant, couleur bordeaux, sans airbag, bon état. Prix: 150 €. Tél.: 0617372155 (dépt. 62).

RENAULT

Renault 4 CV, 2 trains AR complets, 1 avec roues étoile ø15, 1 avec roues pleines ø15. Prix: 260 € les 2. Tél.: 0622461050, hr (dépt. 72).

Renault 4 CV, attelage d'origine, jerrican roue secours avec sangle logo, rare, boîte de vitesses 314, 2 sièges AV type baquets, tambours AV/AR + moyeux rectifiés. Tél.: 0032494187617, Belgique.

Renault 4 CV, baguettes de porte et capot, moustaches, compteur,

tôle tableau de bord, cadre tour vitre, arceau pavillon, sièges AV tôle ou tube, capot AV/AR, portes AR. Tél.: 0679507719 (dépt. 05).

Renault 4 CV, bloc-moteur et Ferlec, culasse, arbre à cames, vilebrequin, bielles, carter huile et distribution, boîte T3, 289, 314, trompettes + dés, cardans, tôles moteur, tunnel, collecteur adm. échap. révisé. Tél.: 0679507719 (dépt. 05).

Renault 4 CV, dynamo, démarreur, carbu, feux, clignotants, allumeur, klaxon (gros), commodo éclairage, tambours frein étoile et dernier modèle, réservoir liquide frein, pivots, fusées, crémaillère, biellettes direction et nombreuses autres pièces. Tél.: 0679507719 (dépt. 05).

Renault 4 CV, galerie de toit. Tél.: 0610276567 (dépt. 42).

Renault 4 CV, moteur complet avec accessoires, bonnes compressions, n° moteur 397837, type 662-2. Prix: 450 €. Tél.: 0682492003 (dépt. 58).

Renault 4 CV, sigle de capot, 1^{re} génération, livret de bord 1957, RTA 1957-1961. Prix: 120 € port compris. Tél.: 0671031925 (dépt. 86).

Renault 4 de 1973, pouliet et support courroie de ventilateur. Tél.: 0695825593 (dépt. 44).

Renault 4, 1990, 2 coques de berline, 2 châssis, le tout à restaurer + divers, portes, capot, pare-chocs, etc. en lot ou détail. Tél.: 0623092030 (dépt. 54).

Renault 4, 5, chemises pistons avant 1972, ø 65,5, axe 17,5, haut chemises 135/95, jeu complet, axes pistons, chemises segments, reconditionné cote réparation. Prix: 180 € port compris. Tél.: 0630771509 (dépt. 58).

Renault 5, boîte 4. Prix: 35 €. Tél.: 0238750591 (dépt. 45).

Ets ICHARD

www.ichard.fr

pièces et accessoires de collection

Depuis plus de 36 ans à votre service

Retrouvez les pièces pour Renault, Peugeot et Citroën

4cv

Estafette

Dauphine

Juva 4

R8 - R10

203 - 403

Floride-Caravelle

204 - 304

4L - R5

404

Traction

Mars 2025

AVIGNON (84)

21, 22 & 23 Mars 2025

Avignon Motor Passion

RETROUVEZ-NOUS HALL B

Précommandez vos pièces dès à présent !

Pour connaître toutes les informations rendez-vous sur www.ichard.fr

☎ 05.61.01.81.42

✉ ichardjp@ichard.fr

Pièces Renault Vintage66

Piecesrenaultvintage66.com

R12, R15, R17 4L, Twingo, Clio...

Fred : 06 27 13 15 52 mail : piecesrenaultvintage66@gmail.com

PEINTUREVOITURE.FR

FOURNITURES & MATÉRIELS DE CARROSSERIE PROFESSIONNELS

Une large gamme de **produits PRO**, peintures et matériels pour votre **véhicule**.



+ de 5 000 produits en ligne !

+ de 50 000 teintes en pots ou aérosols...
mais aussi : **apprêts, mastics, vernis, polish, outillage...**

Renault 5 Alpine Gr. 2, tubulure d'admission longue pour montage Weber 45 DCOE + toutes pièces 40/45 DCOE. Tél.: 0643776922 (dépt. 95).

Renault 5 Alpine Turbo, R18 Turbo, R17 TS, 2 jeux de carters de boîte, bon état, complets, cloche d'embrayage, couple 9x34, différentiel, pignons, axes, fourchettes. Tél.: 0666728899 (dépt. 06).

Renault 5 Alpine, 1978, 2 pare-chocs AV, 1 avec antibrouillards, 1 sans, 1 pare-chocs AR. Prix: 180 € les 3. Tél.: 0643853472 (dépt. 42).

Renault 5 GTL, pièces carrosserie, modèle 3 portes, bleu, 1979, portes, hayon tout équipé, capot, pare-brise, roues, etc. Tél.: 0642103090 (dépt. 88).

Renault 5 Turbo 1, 1981, deux réservoirs d'essence en excellent état. Tél.: 0608239215 (dépt. 62).

Renault 5, portes, ailes AV, capot, optiques, pare-chocs, feux,

radiateur, échappement, pneus 135-145x13, compteur + divers. Tél.: 0323088349 (dépt. 02).

Renault Supercinq, porte-fusées et disques, roulements neufs, roulement AV R21, R25 neufs, cache pédale R4, R5 caoutchouc neuf. Tél.: 0661597361 (dépt. 72).

Renault Supercinq GT Turbo, ailes AV D/G + extensions, 2 phares Marchal H4, 2 Cibié H4 origine, clignotants AV neufs, rétro D, pneus Michelin 195/55x13, pare-chocs AR origine, élargisseurs blancs neufs, volant origine. Tél.: 0032494187617, Belgique.

Renault 8 Gordini, 12 Gordini, radiateurs d'huile alu grand et petit, ventilateur 10 pales, platines moteur sur bloc, vilebrequin, bielles, arbre à cames, chemises pistons 1296 forgés en 2 segments TBE 320 €, divers pignons, 5° d'origine et court, couple 9x34 R17 TS + différentiel et carter. Tél.: 0666728899 (dépt. 06).

Renault 8 Gordini, bougies Marchal H33RG course. Tél.: 0643776922 (dépt. 93).

Renault 8 Gordini, Dauphine, Alpine A110, 2 supports moteur maison pour montage moteur base 1600 type Renault 12 Gordini, Renault 16 TS. Tél.: 0666728899 (dépt. 06).

Renault 8 Gordini, nombreuses pièces 1300, carbu, filtre à air, cornets, réservoir, vase d'expansion laiton, ressorts de suspension, diverses pièces. Tél.: 0632713232 (dépt. 63).

Renault 8 S, ailes AR très saines, volant d'origine, lame centrale pare-chocs AR neuve, 4 portes complètes, état neuf, train AV complet, 5 enjoliveurs Gordini neufs, pare-chocs AR complet 63. Tél.: 0032494187617, Belgique.

Renault 8, 10, traverse boîte, trompettes avec dés, arbre de roue, cardans, jantes d'origine, butée d'embrayage neuve réf. Verto 278892. Tél.: 0679507719 (dépt. 05).

Renault 8, 8 Gordini, Dauphine, 4 CV, ressorts de suspension courts maison AV/AR, silent-blocs neufs, ressorts AV/AR Alpine A110, platines moteur R8, R12 Gordini + radiateur d'huile. Tél.: 0666728899 (dépt. 06).

Renault 8, paire d'étriers de freins Girling pour R1134, R1135. Tél.: 0618704090 (dépt. 67).

Renault 9, 11, radiateur, optiques, feux, compteur, moteur, boîte, aile AVG, échappement, pièces diverses. Tél.: 0323088349 (dépt. 02).

Renault 10, 1965, pièces d'occasion, portes AVD et ARD, capot AR, jupe AR, traverse support boîte de vitesses, boîte à gants, réservoir essence, vitre AR joint et jonc. Tél.: 0619332794 (dépt. 45).

Renault 11 Turbo, 1988, tubulure admission échappement 20 €, platine support filtre à huile + durite 20 €, manuel pièces de rechange d'origine. Tél.: 0633470041 (dépt. 38).

Renault 12 Gordini ou Alpine 1600, toutes pièces moteur, bielles, vilebrequin, culasse, chemises pistons, origine et 1605 cm³, 1860 cm³ acier, arbre à cames, volant moteur, etc. Tél.: 0666728899 (dépt. 06).

Renault 12 Gordini, pignons 5° orig 29x31 et 30x31, train fixe, marche AR à revoir, radiateur d'huile. Tél.: 0666728899 (dépt. 06).

Renault 12 Gordini, protège carter d'origine, maître-cylindre origine, étrier AVG, plaquettes AR, 2 phares kangourou, clignotant AVG + bte clignos, 1 jante, disque embrayage Valeo neuf, aile AVG, bouchon essence. Tél.: 0032494187617, Belgique.

Renault 12 TL, 1974, 3 portes, pare-brise, tableau de bord série 2. Tél.: 0623092030 (dépt. 54).

Présents sur salon :
Rétromobile Paris
Belles Champenoises Reims
Motor passion Avignon
Youngtimer Festival Montlhéry
0472020541
belles-anciennes.com

www. **MATTHYS**.net

☎ 032 56 77 31 00

@ info@matthys.net

TOUS LES OUTILS ET PRODUITS DE VOS RESTAURATIONS



MOBILIER D'ATELIER



AUTO - MOTO - ATELIER



TÔLERIE - POLISSAGE - SABLAGE



OUTILS SPÉCIAUX

CONSULTEZ NOTRE CATALOGUE 2025



MATTHYS Quality Equipment
Oudenaardestraat 108 - B-8570 Vichte - Belgique
ENLÈVEMENT POSSIBLE - 20 MIN. DE LILLE

WEST AUTO COLLECTION

Depuis 1987, la pièce pour
 Simca Aronde/P60 Chambord-Versailles
 Ariane - 1000 - 1100 - 1300-1500
 Renault 4 CV - R8/10/16 - Juvaquatre -
 Dauphine - Caravelle - Floride - Frégate
 Peugeot 203 - 403 - 204 - 304 - 404 - 504

Achat en ligne sécurisé :
 west-auto-collection.com

1, rue Montreuil - 72440 Bouloire
 il est conseillé d'appeler
 avant votre venue

02 43 63 03 59

Ventes pièces (suite)

Renault 12 TS, 1976, 1 phare droit bi-iodé avec support, neuf. Tél.: 0233662500, hr (dépt. 61).

Renault 12 TS, carbu, collecteur échappement, portes AV/AR, sièges AV simili cuir, bon état, 12 TL, console. Tél.: 0624724084 (dépt. 66).

Renault 12, 15, 18, 4 jantes alu en 13", 3 trous. Prix: 150 €. Tél.: 0296615069, le soir (dépt. 22).

Renault 12, porte AVD, pare-chocs AV, réservoir, cardans. Tél.: 0323088349 (dépt. 02).

Renault 14, aile AVD. Tél.: 0233662500, hr (dépt. 61).

Renault 14, hayon 200 €, R16 tôle habillage AR TL 150 €, masque AV 150 €, porte ARD 200 €, R6 porte ARD 200 €, R25 capot AV 230 €, pièces neuves. Tél.: 0663998146 (dépt. 33).

Renault 16, delco, démar-reur, culasse, boîte, radiateur. Tél.: 0323088349 (dépt. 02).

Renault 17 TS, allumeurs R307-D60, A65-C38, D258-D60 + jeux complets de boîte de vitesses avec axes et fourchettes. Tél.: 0666728899 (dépt. 06).

Renault 18 Turbo, culasse complète, pistons, bielles, rampe culbuteurs, pompe à eau, poulies, goujons culasse, arbre à cames, prête à monter, pipe + carburateur type 1600 complet, carters de boîte R18 Turbo, R17 + cloche. Tél.: 0666728899 (dépt. 06).

Renault 18, aile AVD, porte ARG, baie pare-brise, baguettes, joints, pare-brise, lunette AR neufs, 5 jantes alu 18 Turbo 110 ch d'occasion. Tél.: 0609474109 (dépt. 62).

Renault 19 16S phase 1, optiques D/G, ailes AV, portes, cardans, berceau, étriers et disques AV/AR, répartisseur, amortisseurs AV/AR + divers, petit prix. Tél.: 0640379055 (dépt. 54).

Renault 19, intérieur tissu gris. Tél.: 0323088349 (dépt. 02).

Renault 25 Turbo DX, pare-chocs AR. Tél.: 0233662500, hr (dépt. 61).

Renault 25, Clio, R19, rétros électriques. R19, Clio, Super 5, rétros manuels. Tél.: 0619545451 (dépt. 78).

Renault 25, pièces carrosse-rie, portes, ailes, capot, hayon, etc, intérieur velours bleu, bon état, caisse TXI et V6 injection. Tél.: 0640934265 (dépt. 86).

Renault Caravelle cabriolet, 1963, hard-top noir. Tél.: 0608623857 (dépt. 74).

Renault Caravelle, Floride, capote en alpaga complète, avec pressions et bandes, notice. Prix: 790 €. Tél.: 0689034111 (dépt. 56).

Renault Clio 1.9 D, radiateur échange standard, phares AV, feu AR, clignotants, calandre. Tél.: 0619545451 (dépt. 78).

Renault Dauphine 1093, Gordini, cache-culbuteurs Gordini alu avec le "G". Tél.: 0676815007 (dépt. 49).

Renault Dauphine Gordini, cache-radio, cache-culbuteurs Ventoux, pipe admission échappement, carbu neuf, feux AR neufs, traverse boîte AR, boîte 314 20 cannelures, commodo phares beige noir, manivelle origine, chauffage Sofica 6 volts, démarreur, dynamo, régulateur, cric, manivelle, lame centrale pare-chocs AR. Tél.: 0032494187617, Belgique.

Renault Dauphine, 1961, ciel de toit vinyle, pointe de diamant blanc cassé, excellent état, complet avec les baleines et la frise avant. Prix: 130 € + port 15 €. Tél.: 0783934577 (dépt. 61).

Renault Dauphine, 1968, pare-brise, pot d'échappement, pièces d'origine Renault, jamais montées. Tél.: 0661447824 (dépt. 02).

Renault Dauphine, carbu, col-lecteur adm. échap, dynamo, démarreur, vilebrequin, bielles, arbre à cames, culasse, carter tôle boîte, filtre à air, tambours, flasques freins AV/AR. Tél.: 0679507719 (dépt. 05).

Renault Dauphine, pare-chocs AV, porte AR, ailes AR G/D, capot moteur, enjoliveurs, cerclage de phare, échappement, aile AVD. Tél.: 0473684877 (dépt. 63).

Renault Dauphine, pare-chocs, tambours pour roues étoile et après 1957, compteur, dynamo, pompe à eau 4 CV, pipe adm. échap, culasse, trompettes, etc. Tél.: 0666379504 (dépt. 59).

WWW.RETRO4L.COM

Spécialiste vente en ligne
 pièces détachées 4L

800 RÉFÉRENCES EN STOCK

04.77.47.21.34 - contact@retro4l.com



Renault Dauphine, pour moteur Gordini, culasse, carburateur, cache-culbuteurs, traverse moteur et boîte de vitesses, trompettes + dés, cardans, tunnel, réservoir liquide frein, tous raccords laiton, etc. Tél.: 0679507719 (dépt. 05).

Renault Dauphine, système complet suspension aéros-table, train AR, trompettes, ressorts, amortisseurs, traverse de support, sangles, train AV, triangles, moyeux, tambours et ressorts spécifiques, photos sur demande, à prendre sur place. Prix: 150 €. Tél.: 0783934577 (dépt. 61).

Renault Floride, 2 sièges AV, armature seule. Tél.: 0677110980 (dépt. 36).

Renault Floride, Caravelle, jeu complet de 8 baguettes de tour de caisse d'origine. Prix: 650 €. Tél.: 0689034111 (dépt. 56).

Renault Frégate, chemises pistons neufs ø88, moteur 671, Frégate Étendard, Galion, Super Goélette, joints de culasse ø85 et 88, pochette joints carter inférieure. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

Renault Fuego, optiques, feu, calandre, radiateur, cardans. Tél.: 0323088349 (dépt. 02).

Renault Juvaquatre, 2 jantes 5 trous. Tél.: 0677110980 (dépt. 36).

Renault Juvaquatre, boîtier de direction, réservoir, compteur, cerclage phare, jantes 4 CV, capot moteur. Tél.: 0473684877 (dépt. 63).

Renault KZ, 1922, carburateur Zenith Alpac type 30T 150 €, Dynastar 200 €, réservoir essence, robinet, bouchon, arrêt 100 €. Tél.: 0671031925 (dépt. 86).

Renault NN, 4 enjoliveurs chapeau, 1 enjoliveur plat roue de secours, fabrication ex 4A sur cuivre et chromes. Prix: 500 € les 5. Tél.: 0663998146 (dépt. 33).

Renault 2 sièges pétale en parfait état. Tél.: 0677110980 (dépt. 36).

Renault moteurs très bon état, F6 1108 cm³, Estafette 1289 cm³, R14 TL 1981, R9 TC 1982, R18 diesel, Clio 1.4, 1.7, 1.8, R20 TX 2.2, Scenic 1.9 DTi. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

ROVER



Rover 2200 TC, 1975, moteur avec démarreur, alternateur et carburateur. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

Rover SD1, 2000, 2300, 2600, lot de 4 jantes alu en 6x14, 5 trous. Prix: 200 €. Tél.: 0685895751 (dépt. 26).

SEAT

Seat Marbella, 1987, 2 portes, hayon, capot, rétros, feux, optiques + divers. Tél.: 0623092030 (dépt. 54).

SIMCA

Simca 5, disque d'embrayage neuf + mécanisme complet, couronne 84 dents, arbre de roue, vilebrequin, pistons, bielles, contacteur clignotants, maître-cylindre, 2 tambours AR complets, volant et klaxon, bon état, phares. Tél.: 0559810136 (dépt. 64).

Simca 5, nombreuses pièces, châssis, train AV complet, pont, moteur, culasse, boîte, etc. Tél.: 0624743338 (dépt. 24).

Simca 5, 6, Aronde, 1000, 1100, 1300, 1500, lot de pièces détachées. Tél.: 0787500372 (dépt. 18).

Simca 8, boîte de vitesses commande au volant, bon état, de fonctionnement, photos sur demande, envoi possible en supplément. Prix: 150 €. Tél.: 0783934577 (dépt. 61).

Simca 9, pare-brise, lunette AR, bon état. Tél.: 0675816736 (dépt. 26).

Simca 1000 Rallye, 1971, train AV/AR complet 500 €, moteur 1005, 1977, 78 650 km 500 €, pipe admission JRD 300 €, pièces Rallye 2 diverses, 4 jantes alu GT 1200 S. Tél.: 0641333279 (dépt. 49).

Simca 1000 Rallye, pipe admi-ssion avec deux carburateurs Solex, super état, aucun jeu. Prix: 500 € l'ensemble. Tél.: 0682492003 (dépt. 58).

Simca 1000 Rallye, Rallye 1, Rallye 2, tableau de bord complet avec compteur, compte-tours et 3 manos huile eau essence, le tout avec entourage chromé, parfait état. Tél.: 0619545451 (dépt. 78).

Simca 1000, 2 butoirs chrome pour pare-chocs AV. Prix: 40 € + port. Tél.: 0618704090 (dépt. 67).

Simca 1100 et P60 capots, feux neufs 1100 break, pièces Solara, boîtes de vitesses 1300/1301, face arrière 1000, aile AR P60, réservoirs Aronde, 1301, 1307, Solara. Tél.: 0619949428 (dépt. 02).

Simca 1100, calandre avec 2 phares, platine autoradio. Tél.: 0677110980 (dépt. 36).

Simca 1300/1500, pièces d'ori-gine neuve, Neiman + 2 clés, sans verrouillage direction, se monte sur d'autres modèles. Tél.: 0679507719 (dépt. 05).



Simca 1301, boîte de vitesses, pont AR, train AV et pièces Solara, aile AV, capot, portes AV G/D, joint culasse Simca tous modèles et pochettes. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

BASTUCK Classic. Une Tradition

CATALOGUES GRATUITS sur simple demande ou à télécharger!

03 87 92 94 44

eMail: BASTUCK.FRANCE@ORANGE.FR

BASTUCK

PIECES DETACHEES / ACCESSOIRES

www.bastuck.com



TECHNOLOGIES POUR LA RESTAURATION DES VÉHICULES ANCIENS

**SANS
LES PRODUITS
RESTOM**

**AVEC
LES PRODUITS
RESTOM**



Fabrication
Française



Adhérent FFVE P074

+30 ANS DE SAVOIR-FAIRE

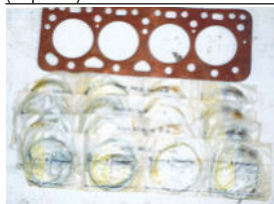
+200 PRODUITS

Commandez en ligne
sur **RESTOM.NET**



Simca Aronde, 6 enjoliveurs de roue en aluminium, boîte de vitesses. Tél. : 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Simca Aronde, caisse complète restaurée avec les 4 portes, capot AV, sur ses roues, très saine, pas de corrosion. Prix: 700 €. Tél. : 06 08 62 38 57 (dépt. 74).



Simca tous modèles, joints de culasse et segments Goetze neufs ø74. Tél. : 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

SKODA

Skoda Felicia, 1995, moteur essence, diverses pièces, démarreur, radiateur, poignées, de portes, capot, hayon, pare-chocs, disques de frein, servofrein, volant, banquette arrière, etc. Tél. : 06 28 82 32 98 (dépt. 64).

SUZUKI

Suzuki Jimmy, 2000, 4 pneus tout-terrain à crampons, neufs, 100 €, 4 roues route montée, 205/70x15, 30 % d'usure 100 €. Tél. : 06 38 58 69 10 (dépt. 25).

TALBOT

Talbot Samba, porte gauche neuve et pièces occasion, pochette joints moteur neuve. Tél. : 06 50 84 99 22 (dépt. 80).

TRIUMPH

Triumph Spitfire Mk 4, pare-brise, crémaillère, porte gauche, train AR, pièces diverses. Tél. : 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Triumph Spitfire, 1970, sièges d'origine conducteur et passager, très bon état, simili noir, avec appuie-tête et dossier inclinable, avec glissières en superbe état. Prix: 700 €. Tél. : 06 84 78 23 88 (dépt. 62).

Triumph Spitfire, arceau de capote. Prix: 100 €. Tél. : 06 38 58 69 10 (dépt. 25).

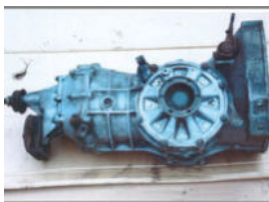
Triumph TR4, bloc-moteur, 80 €, cadre pare-brise 150 €. Tél. : 06 38 58 69 10 (dépt. 25).

Triumph TR6, 1 siège, pièces diverses. Prix: 80 €. Tél. : 06 38 58 69 10 (dépt. 25).

VOLKSWAGEN

Volkswagen Coccinelle, 1972, porte D, aile AVD, capot AR, optiques, pare-chocs. Tél. : 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

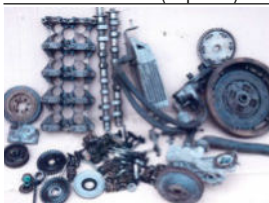
Volkswagen Coccinelle, pièces diverses. Tél. : 04 73 91 50 49 (dépt. 63).



Volkswagen Coccinelle, 1973, boîte, train AV G/D, triangle ARD, boîtier direction et rotule, pédalier, cric, volant, phares, feux, compteur, essuie-glace, commodo, filtre à air, réservoir, échappement, moteur. Tél. : 06 07 97 22 96 (dépt. 80).



Volkswagen Golf 1.6, 1990, 4 pistons neufs Mahle, cote réparation essence ø75,51. Tél. : 06 07 97 22 96 (dépt. 80).



Volkswagen Golf 16S Oettinger de 1982, diverses pièces moteur et autres pièces, manuel de

réparation, catalogue de pièces détachées et outillage 16S Oettinger de chez Volkswagen. Tél. : 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Volkswagen Golf I, 1.5D, 1.6D, 1.1, 1.3, 1.6, ligne échappement Rosi réf. 05542. Prix: 60 €. Tél. : 06 85 89 57 51 (dépt. 26).

Volkswagen Golf II, pièces diverses. Tél. : 04 73 91 50 49 (dépt. 63).

Volkswagen Golf III et IV, 4 tapis en caoutchouc neufs. Prix: 60 €. Tél. : 06 19 54 54 51 (dépt. 78).



Volkswagen Golf, 3 jantes alu BBS en 6x15, pièces mécanique et carrosserie série I, II, III, IV, essence et diesel, et Golf Rallye 4x4. Tél. : 06 07 97 22 96 (dépt. 80).



TOOLATELIER

Notre nouvelle gamme
d'outils électroportatifs

exclusivement sur **MECATECHNIC.COM**

Ventes pièces (suite)

Volkswagen Golf, 1 jante alu Ronal neuve (était sur un présentoir), 15" 7J ET25. Prix: 100 €. Tél.: 0685895751 (dépt. 26).

Volkswagen Scirocco GTX, caisse saine, sur ses trains, sans CG, avec ouvrants, becquet AR d'origine. Prix: 1000 €. Tél.: 0608080602 (dépt. 55).

VOLVO

Volvo 122S, collecteur admission alu 2 SU calandre, vitrage, berceau moteur, tambours, disques, cerco volant, dynamo, démarreur, radiateur de chauffage, différentes tôles de réparation, capot moteur + compas, lunette AR, sièges AV + banquettes AR, enjoliveurs pare-brise intérieur. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 56).

Volvo 140, enjoliveurs jantes, Neiman, maître-cylindre frein + 2 étriers neufs, 2 Solex 40 ADDHE, très bon état, accessoires tableau de bord, commodos, poignées intérieures, bloc B20 nu cote d'origine, ensemble 4 bielles pistons B20 cote d'origine. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 56).

Volvo 240 break, alternateur, démarreur, rétros extérieurs et intérieur, vitres latérales AR, boîte 5 vitesses essence et diesel, pompe DA + support, clignotants AV, calandre, Neiman, baguettes carrosserie, crémaillère direction, accessoires tableau de bord, console frein à main. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 56).

Volvo 544, 2 tirants pont, vitrage, lunette AR, fusées, triangles inf. + sup, boîtier de direction, arbre transmission, aile AR, réservoir, mécanisme essuie-glace, capot, malle AR, ventilateur chauffage, tôle tableau de bord, couvercle boîte à gants, volant, etc. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 56).

Volvo 1800 ES, tous les compteurs + horloge, tous les chromes latéraux et tour hayon, boîtier injection, Neiman, butoirs AR, disques AV, crémaillères, vitres, collecteur admission + échappement, banquette AR + assises, maître-cylindre frein neuf, tiroir allumeur neuf, plage AR, vitres latérales AR. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 56).

Volvo P1800, dessus tableau de bord neuf, triangles inf. + sup, châssis caisson AR Jensen, châssis assises AR Jensen + 1 à partir 1964, volant, portes, dynamo, démarreur, radiateur chauffage, pompe à essence globe renouvelée, 2 carburateurs SU HIF renouvelés prévus pour montage P1800. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 56).

Volvo P1800, tous les compteurs renouvelés et révisés, horloge révisée, toit, levier de vitesse, couvercle boîte de vitesses, déflecteurs, seuils de porte, ventilateur chauffage, vitrage, berceau moteur Jensen, poignée

int. ouverture porte, crémaillères vitres, mécanismes ouverture porte. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 56).

Volvo V70 phase 1 + 850, ailes AV, hayon, capot, portes, feux AR, volants avec airbag, boîte de vitesses, accessoires tableau de bord, sièges AV + banquette AR cuir gris, mécanisme essuie-glace AV/AR, ensemble compteur V70 + 850, accessoires tableau de bord 850, jantes, pièces périphérie moteur D5252T. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 56).

DIVERS

Boîtiers électroniques BMW, Citroën, Ford, Fiat, Lancia, Mercedes, Peugeot, Renault, Rover, Volkswagen. Tél.: 0650849922 (dépt. 80).

Carburateur Weber 32 DIR58T double corps avec pipe admission. Tél.: 0608239215 (dépt. 62).

Clignotants Scintex Jockey, 1 paire en bon état, verre ou plastique. Tél.: 06 77 11 09 80 (dépt. 36).



Disques d'embrayage Valeo neufs, BMW, Citroën, Mercedes, Peugeot 204, 304, 305, 404, 504, 505, 605, Renault 4 CV, Dauphine, Renault 4, Renault 5, Renault 8, Estafette, Renault 9, Simca et divers modèles anciens. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Disques de freins neufs pour BMW, Fiat, Peugeot, Citroën, Renault. Tél.: 06 50 84 99 22 (dépt. 80).



Doiseur distributeur Bosch, 4 et 6 cylindres, pour BMW, Mercedes, Renault, Volkswagen et diverses marques. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Enjoliveurs 3 en métal, ø intérieur 36 cm. Prix: 20 € le lot. Tél.: 0685518863 (dépt. 72).

Le spécialiste de la rénovation et de l'équipement des ateliers automobiles ! depuis 1993

- Produits abrasifs, disques de polissage, polish, anticorrosion, vernis...
- Peintures spécifiques, vermiculées, haute température, pour freins...
- Produits d'entretien, nettoyeurs freins, silicone, lubrifiants, graisse, colle...
- Accessoires d'atelier, dépressionnètre, compresseur, kits, lampes...
- Outillage, chevaux de support moteur, clés et coffrets, chariots...
- Gammes d'huiles pour classiques, boîtes, carburateurs, deux-temps...

tél. 02 41 19 48 95
gsm. 07 78 51 42 17

tous nos produits sur alpdiffusion.com



Immatriculation plaques réalisées de façon authentique « à la main » par un peintre en lettres, autos et motos de toutes marques, tarif: 120 € les 2 plaques + 10 € de frais d'envoi en Colissimo, prix spécial pour les commandes groupées. Tél.: 0623197210 (dépt. 84).

Jante en fer, largeur 11 cm, 12 rayons bois, ø53,2 cm, 32 cannelures, milieu 6 cm, pour auto très ancienne. Prix: 45 €. Tél.: 0238750591 (dépt. 45).

Jantes 4 jantes Opel 4,5J13 en 4x100, 2 jantes Renault 4,5J13 en 4x100, 5 jantes Renault 5,5J14 en 4x100. Prix: 10 € pièce. Tél.: 0622133112 (dépt. 05).

Jantes alu, CX TRX 100 € les 4, Ford Escort Capri 300 € les 4, Simca, Bagheera 300 € les 4, Simca 1100 ti 300 € les 4, Alfa 164, 4 ou 5 trous, 300 € les 4, XM 200 € les 4. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

Jointes de classe Excelsior, essence diesel, 1 cyl, 2 cyl, 3 cyl, 4 cyl, 5 cyl, 6 cyl, 8 cyl. de 1920 à 1988, autos, camions, tracteurs, diverses pochettes, joints moteurs. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Motres de tableau de bord, avant-guerre, 1 Jaeger électrique, fonctionnelle, 1 OS 8 jours, à réviser, à remontoir, ø77 mm. Tél.: 06 82 49 20 03 (dépt. 58).

Moteur industriel Bernard monté sur pompe eau, à réparer, ou achète moteur pour pièces modèle W19A. Tél.: 0618451742 (dépt. 49).

Moteur Renault Marine Couach, 1976, type RC16D, 2 cylindres diesel, complet à restaurer ou pour pièces. Prix: 150 €. Tél.: 0667473738 (dépt. 76).

Neiman antivolt sans blocage de direction, neuf, avec 2 clés. Tél.: 0679507719 (dépt. 05).

Optiques Carello, paire de bi-ode, état neuf, réf. 03-490-700, ø180, équipait Ferrari, Dino, Maserati. Prix: 500 €. Tél.: 06 85 89 57 51 (dépt. 26).

Phares Renault Primaquatre, Vivaquatre, Citroën Traction, C4, C6, B12, Peugeot 202, 302, etc, feux additionnels, phares Marchal à barrettes + lanternes ancêtres,

antibrouillard ou longue portée, prix à déb. Tél.: 0609734816 (dépt. 56).

Pièces 2 CV, 3 CV, gâches de porte, carbu, filtre, bobine, disque embrayage 10 cannelures, etc. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Pièces 4 jantes 4 CV, Dauphine 3 trous ø15, 3 jantes Celtaquatre 16 pouces, 1 jante DS en 400, 1 jante 16x50, 4 trous, 1 jante 715x115 à talon, 1 jante 4 CV en 400. Tél.: 06 74 72 73 97 (dépt. 53).

Pièces calandre 5 HP, jantes petit écartement, compteur Citroën anglais Traction, portes avant-guerre, cache roue Delahaye 135 ou Talbot lago, jantes fils Lorraine-Dietrich B3-6. Tél.: 0611227853 (dépt. 35).

Pièces collecteur admission 205 Rallye, carbu et jantes 205 Roland Garros, barre antirap-prochement, ailes AV + boîte 306, carbu et collecteur 1100 ti, roues 2 CV. Tél.: 0664697797 (dépt. 91).

Pièces culasse 203, Peugeot U23, Citroën, Renault 12, pare-chocs R5, hayon R4, amortisseurs 106, disques Audi, Ford Fiesta, Orion, Escort. Tél.: 0608943949 (dépt. 39).

Pièces embrayages, étriers, disques, plaquettes, échappements, rétroviseurs, amortisseurs, phares, feux, etc, Renault, Peugeot, Simca, BMW, Fiat, etc. Prix: 350 €. Tél.: 0666379504 (dépt. 59).

Pièces important stock de pièces pour différents véhicules anciens, principalement Peugeot, durites, bougies, courroies, chambres à air, essuie-glaces, filtres à air, à huile, à carburant, etc. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Pièces lot de 120 bavettes neuves pour véhicules anciens, Citroën, Simca, Renault, Ford, ou à l'unité, prix à déb. Tél.: 0238750591 (dépt. 45).

Pièces lot important de pièces Citroën, Peugeot, Renault, Simca, stockées à l'abri. Tél.: 0787500372 (dépt. 18).

Pièces pare-chocs AV Jaguar XK 150 + Mk 2 neuf, mécanique + disque BX ou 405 neuf, 4 enjoliveurs à rayons ø14, radiateur C4, C6 1930, pneu neuf 560x12 Engelbert à flanc blanc. Tél.: 0674727397 (dépt. 53).

Pièces stock pièces diverses, années 50 à 80, cause arrêt bourse d'échanges, prix à déb. Tél.: 0617558607 (dépt. 82).

Pièces Traction 11 BL, Ford Sierra 4x4, Corvette C3, petit outillage,

cisaille à levier, nombreuses jantes alu, Alpine, Ford, Visa Sport, RTA anciennes, laisser message. Tél.: 0623341477 (dépt. 42).

Pneumatiques 1 Kléber en 155SRx13, 2 Federal 145/80x13, roue Opel neuve Dunlop SP en 185/60R15 avec cric 35 €. Tél.: 0666728899 (dépt. 06).

Pneumatiques 1 roue complète Jeep 6,50x16, 90 €, 4 Michelin XZX 165x15 neufs 180 € les 4, 4 Dunlop 165x14 neufs 160 € les 4, 3 pneus en très bon état Ford A 150 € les 3, 3 pneus 165x400 Good Year neufs 200 € les 3. Tél.: 0321828905, 20h (dépt. 62).

Pneumatiques 2 pneus 600x17 Engelbert 40 €, 1 pneu neuf à flanc blanc 560x12, 80 €, 1 pneu 520x14 Michelin SDS neuf 80 €, 4 pneus 520x14 Pirelli 150 €, 4 pneus 650/670x15 Firestone 80 €, 1 pneu 205/60x15 Good Year NCT neuf 50 €. Tél.: 0674727397 (dépt. 53).

Pneumatiques 2 pneus neufs voiture 5.60x15, Firestone. 2 pneus rechapés 5.75x15 + un 185x400, 1 pneu neuf 165HR400, SP Dunlop. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pneumatiques 4 roues complètes Ford, entraxe 5x108, pneus 4 saisons Vredestein Giugiaro 235/60x16, 100H M+S, roulé 500 km, état neuf, 400 € l'ensemble, 300 € les pneus seuls, idéal sport d'hiver. Tél.: 0762945517 (dépt. 27).

Pneumatiques 5 roues complètes avec pneus 155/70R13 75T, pour Clio, Saxo. Prix: 200 € à déb. Tél.: 0385840927, hr (dépt. 71).

Pneumatiques Mabor 185/65R14. Tél.: 0695825593 (dépt. 44).

Pneumatiques neufs Dunlop SP 165HR400 + 2 pneus neufs 5.60x15 Firestone + 2 pneus 5.75x15 rechapés. Tél.: 0678997585 (dépt. 24).

Segments Goetze neufs 4 cylindres, Ford 1973 ø84, Opel Kadett ø74, Peugeot 204 ø75, 504 ø84 et 88, Toyota 2.0 ø88, Simca Aronde ø74 et 75, 2, Triumph 1300 ø73,66. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).



Sièges lot de 2 sièges cuir, probablement d'un coupé, abandon de montage sur Méhari, point d'ancrage latéral. Tél.: 0610276567 (dépt. 42).



Valeo 54 vis platinees + condensateur pour voitures de 1970 à 1980. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Achats pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 75 Scuderia 1.8 injection, 1993, cherche pièces moteur, carrosserie et intérieur ou épave. Tél. : 06 81 34 75 64 (dépt. 28).

CITROËN

Citroën B14 G, 1926, cherche moteur. Tél. : 06 32 75 44 30 (dépt. 70).

Citroën DS 20, 1973, cherche panneau de porte AVG, cuir marron foncé, bon état. Faire offre. Tél. : 06 09 88 39 79 (dépt. 44).

HOTCHKISS

Hotchkiss Côte-d'Azur, 1934, cherche épave ou châssis avec CG, 411 S, 13 CV, 1934, coupé 4 places, berline. Tél. : 06 15 92 26 76 (dépt. 38).

JOUFFRET

Jouffret 4G5, 1923, cherche pièces diverses et carrosserie adaptable genre torpédo pour 9/10 CV. Tél. : 06 11 22 78 53 (dépt. 35).

LICORNE

Licorne Torpédo, 1923, cherche ailes AV, éléments caisse torpédo + divers. Tél. : 06 11 22 78 53 (dépt. 35).

MATRA

Matra Bagheera, cherche pièces pour série 2. Faire offre. Tél. : 06 72 21 32 48 (dépt. 82).

MERCEDES

Mercedes 230 E, 1981, cherche Neiman, serrures de portes AV, coffre, boîte à gants avec clé. Faire offre. Tél. : 06 62 45 39 07 (dépt. 22).

PEUGEOT

Peugeot 205 GTI, cherche moteur 1.9 ou 1.6. Faire offre. Tél. : 06 84 10 92 30 (dépt. 42).

Peugeot 604, cherche faisceau d'allumage avec 2 bobines, soit 8 fils au total. Faire offre. Tél. : 06 72 23 58 36 (dépt. 42).

RENAULT

Renault 4 CV, 1956, cherche 2 ailes AV en très bon état. Tél. : 03 21 82 89 05 (dépt. 62).

Renault 5, série 1, cherche 1 siège AV simili noir ou 2 sièges AV tissu noir ou 1 banquette AR tissu bleu. Faire offre. Tél. : 06 76 99 63 73 (dépt. 56).

Renault 8, 4 jantes larges, tôle ou alu. Tél. : 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 12, 17, cherche volant 3 branches cuir ø380/400. Tél. : 06 64 69 77 97 (dépt. 91).

Renault 16, cherche élément de pare-chocs ARG, état neuf, ou pare-chocs AR complet. Tél. : 05 63 75 31 22, av 18h (dépt. 81).

Renault Clio Williams, 1993, cherche 2 amortisseurs AV neufs d'origine (pas de compétition). Faire offre. Tél. : 06 71 26 95 64 (dépt. 37).

Renault Laguna 1 16V essence, phase 2, 1999, recherche bloc compteur avec branchement à 3 fiches et non pas à 2 fiches. Faire offre. Tél. : 06 61 25 69 10 (dépt. 24).

VESPA

Vespa 400, 1959, cherche cabochons de clignotants latéraux D/G, orange, gicleurs d'essuie-glace chromés sur capot AV, gâche de porte AVG en bronze neuve ou très bon état. Faire offre. Tél. : 06 30 77 15 09 (dépt. 58).

VOLKSWAGEN

Volkswagen Transporter T3, cherche moteur 2.0 essence, année 1982, dépt. 53/72. Faire offre. Tél. : 06 79 62 23 63 (dépt. 53).

DIVERS

Bougies cherche lot de bougies neuves Champion N62R + N57R, Marchal H32RG. Tél. : 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

Carburateur cherche Solex AVDP 46. Faire offre. Tél. : 06 20 42 76 14 (dépt. 33).

Moteur recherche pièces diverses moteur Ballot 4G5. Tél. : 06 11 22 78 53 (dépt. 35).

Ventes Utilitaires

CITROËN

Citroën C15, tout le système de freinage, pièces moteur, radiateur, joues d'ailes ext, phares, feux. Tél. : 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Citroën HY, 1965, moteur, embrayage, freins, radiateur, pneus, radiateur, amortisseurs, allumage 5 000 km, peinture d'origine, toujours à l'abri. Prix : 16 500 €. Tél. : 05 63 75 31 22, av 18h (dépt. 81).

Citroën Type H, pièces culasse fonte avec soupapes et ressorts, rampe culbuteurs, cache-culbuteurs, commodo, tableau de bord, compteur, jauge essence, contacteur. Prix : 300 €. Tél. : 06 71 03 19 25 (dépt. 86).

DODGE

Dodge Aristocrat camping-car, 1978, moteur GM 5.8 V8, 2,55 m de large, 3 m de haut, toujours à l'abri, salle d'eau + toilettes, échange possible. Prix : 4 000 € à déb. Tél. : 06 33 13 54 99 (dépt. 72).

Dodge plateau fixe type B46 AAC, 1981, 50 000 km, diesel, 13 CV, 1^{er} main, déclassé en VL, roues AR jumelées, à remettre en route, échange possible. Prix : 2 000 €. Tél. : 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

FIAT

Fiat Scudo 1.9 D, 1997, 8 CV, complet, pour pièces, moteur tournant, 279 000 km, prévoir plateau. Prix : 600 €. Tél. : 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

FORD

Ford Transit diesel, 1973, pièces, boîte de vitesses, transmission, radiateur, démarreur, pare-brise, vitres AV/AR, pare-chocs AV et diverses pièces, moteur complet diesel. Tél. : 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

MAN

Man D2530/2556, 2566, 1980, 6 chemises pistons, fabricant des cylindres : AE. Tél. : 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Retro+

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



Ma première
Plus belle la vie

Tarif Collection
à partir de 9 ans !

Maison
de famille !

Simple et immédiat,

Rétro+ vous permet de regrouper en quelques clics vos contrats d'assurances auto/moto (véhicules de tous les jours, loisirs, collection ou prestige), habitation et santé dans une offre unique et personnalisée, avec un des meilleurs rapports service/prix du marché.



Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS.
Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée
128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350894846.
N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) - Création : designe.fr. *Au 10/09/2023

Ventes Utilitaires (suite)

MERCEDES

Mercedes 508 D 1977, train AV, boîtier de direction, transmission, siège chauffeur, radiateur, alternateur, démarreur, phares. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Mercedes Unimog 411, 1961, pour pièces, CG collection, moteur TBE, batterie et capote neuves, petit prix, à voir. Tél.: 06 31 22 56 58 ou 03 84 60 93 13

PEUGEOT

Peugeot 404 pick-up UXD, 1974, diesel, freins neufs, caisse traitée, plateau bois refait, banquette, ciel de toit, freins, joints neufs, châssis OK, mécanique en état, CG collection, prix à céder. Tél.: 06 30 86 27 97 (dépt. 81).

Peugeot 504 pick-up, 1982, diesel, propre, CT OK, CG normale, pneus neufs, prix correct. Tél.: 06 11 99 86 64 (dépt. 93).

Peugeot Boxer 2.5 D atmo, 1999, 110 000 km, complet, pour pièces, corrosion, bonne mécanique, prix à déb. Tél.: 06 43 85 34 72 (dépt. 42).

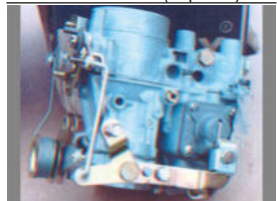
Peugeot J7, pare-brise Triplex + joint de pare-brise neuf, pochettes joints moteur essence diesel, pièces occasion, boîte de vitesses, train AV, cardans, direction, feux, compteur, radiateur et divers. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Peugeot J9, 2.5 D, 1987, boîte 5, direction assistée, caisse saine, ouvrants à revoir, travaux à terminer injecteurs, maître-cylindre d'embrayage. Prix: 500 €. Tél.: 06 73 12 08 67 (dépt. 51).

RENAULT

Renault Estafette surélevée, lot de 2, 1 de 1978, 3 vitesses, avec CG, l'autre CG perdue, avec plaque d'origine pour dossier. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Renault Estafette, 5 jantes. Tél.: 06 79 50 77 19 (dépt. 05).



Renault Estafette, pièces neuves, carbu, embrayage, pompe à eau, aile ARG, kit de freins AV double circuit, maître-cylindre, pochettes de joints moteurs et divers. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Renault Estafette, pièces, 2 cardans neufs. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault Estafette, pièces, galerie rallongée rehaussée. Prix: 160 €. Tél.: 06 22 46 10 50, hr (dépt. 72).

Renault Galion diesel, boîte de vitesses, radiateur, bloc comp. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

SCANIA

Scania 1970, 6 injecteurs neufs, réf. Bosch 0433271165. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Plaques minéralogiques 30 Maillefaud

100% Fait main Français

Produits de rénovation

Produits d'entretien

Plaques minéralogiques embouties (+ de 40 formats)

123 ABC 00 **PLAQUES MOTOS**

123 ABC 00 **VESPA LAMBR** **PLAQUES US**

MA-205-GT **MOTOS**

0472020541

belles-anciennes.com

SIMCA

Simca 1100 VF2 fourgonnette, 1983, beige, entièrement restaurée, mécanique révisée, CT OK, échange possible auto ou moto. Prix: 7000 €. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

UNIC

Unic 6 boîtes de segments Goetze MZ 32/34 ø119, 1 boîte ø118, pochette joints moteur 42S 6 cylindres et MZ62, Curty 60709 pour M32S et M32SD, joints culasse Unic camions et voitures. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

VOLKSWAGEN

Volkswagen LT 28, 31, 35, 1975-1988, pièces, 2 amortisseurs AV Koni neufs + pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Achats Utilitaires

CITROËN

Citroën C15 4x4, à restaurer, prix raisonnable. Faire offre. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Citroën C15, cherche portes AR, portes AV G/D, en bon état. Faire offre. Tél.: 06 40 93 42 65 (dépt. 86).

PEUGEOT

Peugeot J7 diesel, 1975, cherche pièces, démarreur pour moteur XDP 90, c.m.r. Tél.: 06 45 11 00 12 (dépt. 86).

RENAULT

Renault Master T33, moteur 2.5, 1999, cherche pièces détachées, pompe injection, pompe direction, pot catalyseur, 2 jantes. Faire offre. Tél.: 06 81 34 75 64 (dépt. 28).

Ventes Caravanes

Caravelair Brasilia, 1985, 2/3 places + auvent jamais monté, complète avec CG. Prix: 1500 €. Tél.: 07 67 21 54 14 (dépt. 09).

Digue 1972, BEG, part tt dist, 4 couchages, CG OK. Prix: 1300 €. Tél.: 06 23 09 20 30 (dépt. 54).

Roues caravane, 2 pneus neufs 165x80x13, roue complète neuve 145x305x12 Michelin, 1 roue complète 195x65. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Achats Caravanes

Caravelair Odyssea 400, 1992, cherche auvent et fenêtres AV/AR, prix raisonnable. Faire offre. Tél.: 06 41 44 27 00 (dépt. 49).

Eriba Puck, 2 places ou Pan Familia, 3 places, années 80/90, toute équipée, en très bon état extérieur et intérieur, me déplace si OK, prix raisonnable. Tél.: 06 70 45 58 52 (dépt. 88).

Ventes Remorques

Louault remorque bâchée sur arceau démontable, CG, plateau 1500 kg, bons pneus, roues de secours, roue jockey, dimensions caisse 2,20x1,70m, longueur avec timon 3,30 m. Tél.: 06 79 50 77 19 (dépt. 05).



Remorque bagagerie vintage, fin années 50, BE d'usage. Prix: 500 €. Tél.: 06 47 12 05 25 (dépt. 44).



Remorque monoroue, années 60, pour Renault 4 CV ou Citroën 2 CV, parfait état de restauration, éclairage avec feux stop, lattes en hêtre, valise aluminium, attelage neuf pour 4 CV, rare sur le marché, envoi possible. Prix: 800 €. Tél.: 06 81 95 37 79 (dépt. 89).

Achats Remorques

Remorque benne, 2,5 t en charge, 2 essieux, CG en règle, état indifférent. Faire offre. Tél.: 06 08 68 16 84 (dépt. 95).

Remorque porte-voiture, 4 roues, à remettre en état, avec CG. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

Van à chevaux, 1 ou 2 essieux, même en mauvais état. Faire offre. Tél.: 06 08 68 16 84 (dépt. 95).

Ventes Tracteurs

Farmall CUB, 1957, bon état de fonctionnement et de présentation, pneus neufs, avec barre de coupe, charrue, etc, jamais rénové, resté dans la famille depuis son achat neuf, CG à jour. Prix: 2000 € à déb. Tél.: 07 64 18 24 34 (dépt. 52).

Goldoni Jolly, pièces de motoculteur, pont boîte. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Granja motobineuse, moteur Briggs & Stratton, à redémarrer. Tél.: 06 72 23 58 36 (dépt. 42).



IHC International 4 pistons neufs Mahle ø 93,66 et 4 pistons neufs ø 82,55, 6 kits AE chemises pistons neufs, segments ø 98,4 et joints de culasse tout modèle. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

JCB 3C3 4x4, 1989, tractopelle, moteur refait, pneus AR, alternateur, démarreur neufs, pas de fuite 1 godet supplémentaire neuf. Prix: 9000 €. Tél.: 04 75 38 61 03, 20h (dépt. 07).

Massey Harris Pony 820, 1958, moteur 203, équipé élec, char-rues, barre de coupe, crochet + masses relevage hydraulique, pneus BE. Prix: 1800 € ferme. Tél.: 07 84 63 43 61 (dépt. 46).

Massey Harris Pony, 1955, moteur Simca, pneus AR neufs, dans son jus, CG en retard. Prix: 750 €. Tél.: 06 23 09 20 30 (dépt. 54).

Perkins pièces, démarreur neuf pour moteur A4107. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Porsche Allgaier A111, 1956, bon état, à reprendre, roues neufs. Prix: 7500 €. Tél.: 00 32 49 69 83 45 9, Belgique.

Someca nombreuses pièces neuves Someca ancien modèle tracteur et Fenaïson Puzenat, distributeur engrais assiettes, pneus AR tracteur occasion, moteur Ribran des années 50, 12 ch, état neuf. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Someca Laverda pièces pour moissonneuse-batteuse Someca Laverda neuves type M90 M100 M120. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Staub 5000 ou 6000, pont boîte. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Staub motoculteur, type 6000 avec Rotavator charrue TB. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Batteuse de montagne, 90 cm de largeur, sur roue métallique, année 1850, en état de marche, mât élévateur manitou, hauteur 3,80, tablier 1,30 m, fourches 1,20 m. Tél.: 06 81 97 91 72 (dépt. 46).

Carriole très ancienne, bon état 150 €, tarare bois, très ancienne 70 €. Tél.: 02 38 75 05 91 (dépt. 45).

Charrue neuve pour motoculteur. Prix: 95 €. Tél.: 02 38 75 05 91 (dépt. 45).

Faucheuse ancienne à section, à traction animale ou tracteur, à restaurer. Prix: 120 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Joints moteur Bernard, réf. 2002, 2008, 2009, 2010, 2011, 2032, 2544, 2546, 2547, 2548, 7101, 7129, 7180, 7181, 7198, 7199. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Pièces siège de tracteur ou faucheuse en métal, dans l'état, en lot de 5 sièges. Prix: 30 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Moteur Robin EH18V 6 ch 4t. pour tondeuse, neuf dans son emballage, moteur Rocher/Bribant 12 ch fixe état neuf, pont-boîte pour motoculteur Staub type 5000 et 6000, pont-boîte pour motoculteur Goldoni type Jolly. Tél.: 0678997585 (dépt. 24).

Pneumatiques 1 pneu neuf 13.5x75-14PR roue complète pour MB 14.9-13x26 Continental AS 10 PLYS très bon état + autre. Tél.: 0678997585 (dépt. 24).

Pneumatiques roue complète 13.0/65.18 (12.0.18) RK8 16 PLYS Dunlop extra-renforcé jante 6 trous, neufs. Roue complète 13.5/75, Vredestein 14PR 6 trous état neuf. Tél.: 0678997585 (dépt. 24).

Tracteur tondeuse dans l'état, petits travaux à effectuer. Prix: 200 € à déb. Tél.: 0618451742 (dépt. 49).

Achats Tracteurs

Renault Super 2 D, cherche modèle en bon état. Faire offre. Tél.: 03 26 72 13 43, ap 19h (dépt. 51).

Renault tracteur agricole 3042, cherche pot d'échappement vertical. Faire offre. Tél.: 0674528824 (dépt. 38).

Someca Som 250, peu importe l'état, faire offre. Tél.: 0678997585 (dépt. 24).

Échanges



Avion CNRA Roger Adam RA 14 AM Buffalo, 450 heures de vol, construit en 2010 sur des plans de 1946, en état de vol, moteur 100 ch injection, conso 15l/h avec radio + transpondeur, documents à jour, échange contre voiture de collection avec ou sans soule. Prix: 13000 €. Tél.: 0688418867 (dépt. 42).

Citroën Ami 6 break 1967, LNA 1977, LNA 1982, 3 Acadiane, coque 2 CV, stock de pièces mécaniques, moteur 425, échange contre Tangara et hard-top, Enac, Méhari. Tél.: 0683486250 (dépt. 84).

Citroën échange 5 roues 2 CV, 125x15 contre 1 roue LNA 135x13. Tél.: 0630952452 (dépt. 44).

Moteur CLM, CR1, 1970, type 603 diesel, monocylindre à pistons opposés, non bloqué, complet, à redémarrer, échange contre moteur tracteur MAP, état indifférent. Prix: 650 €. Tél.: 0677782941 (dépt. 84).

Ventes Jouets-Miniatures

Baigneurs celluloïd Petit Collin, bon état, toutes tailles. Tél.: 0238750591 (dépt. 45).

Miniatures 1/18 et 1/43, nombreux modèles, nombreuses motocross 1/18, pin's, porte-clés, etc. Tél.: 0618451742 (dépt. 49).

Miniatures 1/43 Maserati Quattroporte Mistral Trofeo, Renault 5 Turbo Solido, 2 CV 1979 Solido, Ferrari 348 Burago 1/18, Lancia Stratos, R12 Gordini, GS Solido, camion Corgi Toys numéroté, Bus Corgi Toys, Saab de Rallye, etc. Tél.: 0641355857 (dépt. 71).

Miniatures 1/43, neuves en boîte, Solido, 15 € pièce, Trac-tion 15 Six, DS cabriolet, ZX, Dauphine, 4 CV 1954, Espace, Mégane, Peugeot 206CC. Tél.: 0635118871 (dépt. 21).

Miniatures environ 150 tracteurs, collection Hachette, dans leur emballage jamais ouvert avec fascicule, neufs. Tél.: 0233662500, hr (dépt. 61).



Miniatures importante collection d'Alpine miniatures, toutes échelles et toutes époques, la plupart neuves en boîte, vente en un seul lot indivisible. Tél.: 0660671263 (dépt. 77).

Miniatures Lancia Beta coupé Solido, Fiat X1/9 Norev Jetcar, Mercedes 220 CJJ, Renault 17 TS Dinky Toys, Renault 8 S Solido, Renault Fuego Jetcar, Simca 1000 Rallye Norev, Citroën Méhari Minialuxe, Ford Capri Corgi Toys. Tél.: 0635118871 (dépt. 21).

Miniatures maquette 2 CV métal, 1/6, 12 kg, 66 cm, avec tous les ouvrants, éclairage fonctionnel. Prix: 800 € à déb. Tél.: 0678897067 (dépt. 17).

Miniatures Norev 1/43 en plastique et Jet Car Dinky Toys, Matchbox années 1970, Burago 1/18, Solido et Majorette. Tél.: 0619545451 (dépt. 78).

Miniatures Porsche 935 Turbo course, buggy Bertone, Nissan Prairie Solido, Alfa Romeo Montreal Norev Jetcar, Volkswagen Scirocco Polistil. Tél.: 0635118871 (dépt. 21).

Miniatures Norev anciennes, très bon état, Simca et Fiat. Prix: 30 € pièce port compris. Tél.: 0644362367 (dépt. 38).

La conduire est un plaisir, l'assurer aussi !

Votre véhicule de collection mérite la meilleur des assurances



05 65 10 32 01

Devis et souscription immédiate sur assurances-therond.fr



Voiturette jouet pour enfant Citroën C6, 1930. Prix: 4 800 €. Tél.: 06 05 39 01 11 (dépt. 86).

Ventes Docs-Automobilia

Bandes dessinées Les fondus de voitures de collection, 2 tomes, 10 € pièce + la petite encyclopédie de l'automobile en cadeau. Tél.: 0641355857 (dépt. 71).

Cartes et média guide de tous les rallyes du Championnat du Monde 1982-2023 utilisé par un photographe pro avec toutes les indications les plus photogéniques des spéciales, archives exceptionnellement rare à la vente. Prix: 1 200 €. Tél.: 0607113970 (dépt. 69).



Catalogues BMW tous modèles, 501, 502, 3200 CS, 700, 1600, 1800, 2000, 2000 CS, 3.3, 3.0 Si, 2002, 1502, Turbo, M1, M3, M5,

Z1, Z3, Z4, 635 CSI E21, E30, E28, E34, E39, i8, i3, X1, X3, X5, X6 + divers. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).



Catalogues Hanomag Henschel, pièces détachées F20, F25, F36, F40, F45, F66, F75, F76, notice entretien F20, F35. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

Documentation de garage et diverses pour Renault 4 CV, Dauphine, Gallion, Super-cinq GT Turbo Floride, Caravelle, R12 Gordini, R6, R4, etc. Tél.: 0608496418 (dépt. 02).

Étude technique Jeep Willys et Ford, 40 pages, textes, planches déplaçables, éclatés, historique, mécanique, électricité, graissage, édition 1950. Prix: 50 € port compris. Tél.: 0671031925 (dépt. 86).



Livres 24 Heures du Mans, en français, de 1978, 1979,

1981, 1982, 1989, 2000, 2002, 2004, 2013, 2015, 2016 et Circuit 24 Le Vrai 1961 à 1973. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

Livret allumage SEV par magnéto type Colbatos à aimant tournant, réglage, calage, avance auto, pièces de rechange. Prix: 35 € port compris. Tél.: 0671031925 (dépt. 86).

Livret montage, réglage, entretien Magnéto, Delco type Alcos SEV V4 et V6, calage, essais, pièces de rechange. Prix: 35 € port compris. Tél.: 0671031925 (dépt. 86).

Livret de bord Renault 4, 1968, 1975, 1983 et 1984. Tél.: 0677110980 (dépt. 36).



Magazines 5 hors-série Echappement, Tour Auto 1958-1980, Critérium des Cévennes 1964-1980, Monthéry 1962-1969, de Turckheim 1956-1994, une Saison course 1968. Tél.: 0607972296 (dépt. 80).

Magazines années 2000, V8, 16 n°, RS Magazine 62 n°, Flat 6, 32 n°, Auto Modélisme 132 n°, Model Car Magazine 37 n°, Model Magazine 40 n°, en excellent état, à prendre sur place. Tél.: 0656878632 (dépt. 31).



Leader de l'expertise automobile de collection

CLASSIC EXPERT

RENDEZ-VOUS SUR WWW.CLASSICEXPERT.FR



Achats Docs-Automobilia

Documents cherche RTA et documents boîte de vitesses automatique pour Mercedes E 290 TD W210 1997. Tél.: 06 61 66 19 60 (dépt. 29).

Documents recherche dépliant, notice, document de Jouffret 1923. Tél.: 06 11 22 78 53 (dépt. 35).

Documents recherche informations, photos, témoignages, autocollants, porte-clés, etc. concernant la concession garage Simca de Strasbourg-Meinau, mon père y a travaillé de 1970 à 1975. Tél.: 06 75 54 03 68 (dépt. 06).

Documents recherche plans de montage et tout document sur le contacteur de tableau de bord pour Scintilla 1930-1940. Tél.: 06 11 22 78 53 (dépt. 35).

Livret d'entretien, manuel de réparation et tout document utile pour restaurer le tracteur Carraro 6000 DT de 1973, photocopies bienvenues. Tél.: 06 81 94 49 26 (dépt. 54).

Donne

Jantes pour autos anciennes, plusieurs dimensions, 910x48 / 3.5x19 plate, jantes plates 16x45 - 19x2.75, 765x105 - 13x45 - 14x45, jantes bombées 13x45 H36 - 13x45. Tél.: 05 62 09 36 48 (dépt. 32).

Ventes divers

HUILE



Huile 16 bidons BP de 2 litres, neufs, Super visco-static. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

AUTORADIOS

Autoradio années 1980 + haut-parleurs d'époque + vieux autoradios années 70 avec ou sans cassette + égaliseur, ampli, cassette Fuji, égaliseur Tokai. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Autoradios env. 60 modèles des années 70 + diverses CB, vente en lot uniquement. Prix: 350 €. Tél.: 06 63 99 81 46 (dépt. 33).

ENSEIGNES

Enseigne lumineuse Renault Motoculture, 1x1,5 m. Tél.: 06 77 11 09 80 (dépt. 36).

Enseigne lumineuse Veedol, dimensions 150 x 65. Prix: 160 €. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

OUTILLAGE

Arbre de scie L 80 cm largeur poulie 10 cm diamètre poulie 20 cm. Prix: 10 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Arrache-moyeux Facom hydraulique U10 BLS dans sa boîte portable. U10 ST état neuf, Facom mécanique 3 branches U27AS3, auto laveuse eau chaude et froide. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).



Appareils de contrôle et pied à coulisse. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Chalumeau Pyrocopt G1SAF, chalumeau Autoflam Castolin Eutectif état neuf, filière manuelle ajustable à cliquet Virax, à peignes Rotax 50, coupe tubes acier 1/2 p Virax rapide. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).



Coffret bois Le Réaléreur de marque RG ø70-80 avec notice d'utilisation et pierre de différents grains. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Cribs pour Renault 5, Citroën DS, GS, Peugeot, Rover. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Cuve compresseur 30 litres. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Équilibreuse Lauravia électrique, en parfait état de marche, avec accessoires, pour collectionneur. Prix: 950 €. Tél.: 06 85 89 57 51 (dépt. 26).



Étau des automobiles Lafly, largeur des mors: 15 cm, poids: 45 kg. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Grue d'atelier, 1950-1960, à câble, courroie, Broje. Prix: 100 €. Tél.: 06 22 46 10 50, hr (dépt. 72).

Marteaux pour chaudronnier carrossier, limes, scies, forets, tarauds, disques émeri cisailles + divers outils. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Outillage pneumatique perceuse meuleuse 3200 tr/mn, perceuse droite, pistolet tournevis meuleuse enrouleur 10 m, aspirateur bonbonne. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Palan d'atelier complet. Tél.: 06 40 93 42 65 (dépt. 86).

Poste à souder 140 A, arc AS 165, très peu servi, très bon état. Prix: 100 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Table levante Herkules Lifts K900, 2 tonnes, pneumatique, robuste, peu encombrante, mobile ou fixe, pas d'entretien. Tél.: 06 38 58 69 10 (dépt. 25).

Station diagnostic Souriau Renault, 1978, avec portique, en état de marche. Tél.: 06 08 23 92 15 (dépt. 62).

Le spécialiste auto, moto et flotte de collection

Depuis 1967, Hervé Clavel IL ASSURE !

04 72 66 37 00

www.assurancesclavel.com

AVIS DE NOS CLIENTS

4,8/5*

sur 3312 avis vérifiés du 21/06/2021 au 4/12/2024

Hervé Clavel Assurances 7 bis quai des Eclair 4906 Yvon - N° Orf. 13 003 34 - www.azis.fr

Hervé Clavel
courtier d'assurances

- Prise de garantie **en moins de 5 minutes**
- **240 000** véhicules assurés
- Équipe **basée en France**

RAPIDITÉ ■ EFFICACITÉ ■ SIMPLICITÉ

Servante d'atelier, neuve dans son emballage. Prix: 250 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).



Visionneuses de marque Audi, BMW, Fiat, Lancia, Volkswagen et microfiches Audi, BMW, Fiat, Lancia, Renault. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

TISSUS, VÊTEMENTS

Pantalon bleu, blouse, blouson, chemisette de travail, neufs, T42, 44, gants de cuir résistants à l'eau et au feu, neufs. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vêtements moto, ensemble hiver de 6 pièces, de la tête aux pieds, taille XL, bon état. Tél.: 06 08 47 66 02 (dépt. 42).

AUTRES

Accessoires moto, 2 casques XL noirs, 2 blousons moto noirs taille 42, top-case noir, paire de gants coquille, perceuse boulonneuse à air, casier 38 tiroirs pour vis, 4 roues complètes 235/60x16 M+S 100H. Tél.: 07 62 94 55 17 (dépt. 27).

Bibendum Michelin en pierre calcaire blanche, haut. 53 cm, larg. 30 cm, prof. 25 cm, poids 40 kg, pour collectionneur ou déco garage. Prix: 800 €. Tél.: 06 71 03 19 25 (dépt. 86).

Jerrican WD 1944, USA et Aubray, vendu en lot de 3. Prix: 30 €. Tél.: 06 85 51 88 63 (dépt. 72).

Parapluie de marché, 4x3m, idéal stand bourse d'échanges, avec sac de rangement. Tél.: 06 79 50 77 19 (dépt. 05).

Achats divers

OUTILLAGE

Outillage de mesure et de précision, comparateur, palmer 2,25,

0,50, 0,75. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

AUTRES

Recherche une paire de meules de 300 pour moulin à farine Rexit M11. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Immobilier

Vente à Romorantin, proche commerces, école, gare, grand garage de 380 m², atelier sous verrière avec 2 bureaux en duplex et 2 WC + maison de 126 m², toiture neuve 2018, mur pierre de taille, double vitrage, cour intérieure 170 m², portail électrique, alarme, idéal garagiste, artisan, passionné, auto-école, etc. Prix: 205 000 €. Tél.: 06 58 40 18 49 (dépt. 41).

Vente, ancienne ferme transformée en maison, à finir de rénover, cour, garage, beau potentiel, pour bricoleur aimant le bois. Prix: 45 000 €. Tél.: 06 41 22 81 57 (dépt. 63).

LES NOUVEAUTÉS DU MOIS

Alfa Romeo 8C 2300 1933



Nom du fabricant : Spark Models - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 18LM33 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge et jaune - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** grille de calandre - **Prix :** 199,95 euros.

En 1933, les 24 Heures du Mans ont été remportées par cette Alfa Romeo pilotée par le Français Raymond Sommer et l'Italien Tazio Nuvolari devant deux autres 8C 2300, dont la deuxième et seulement neuf secondes... Ce qui est nouveau, s'agissant de cette miniature parfaitement réduite, c'est sa taille impressionnante car l'engin est cette fois à l'échelle 1/18 ! Le résultat est tout simplement superbe. Hélas, le prix de vente gâche un peu le plaisir.

Bedford Blitz 1969



Nom du fabricant : Wiking - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 035204 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** rouge sanguin et crème - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Prix :** 22 euros.

Après l'arrêt de fabrication de l'Opel Blitz en 1975, l'usine britannique Bedford, filiale de General Motors, se voit confier la responsabilité des véhicules utilitaires alors qu'Opel, en Allemagne, ne construit désormais plus que des voitures particulières et petits utilitaires. Or, en partie à cause de son look peu germanique, le Bedford Blitz n'a pas eu le succès escompté outre-Rhin. Wiking le décline ici en plateau bâché. La calandre, tout comme le pare-chocs avant, est de couleur contrastée grâce à l'impression en tampographie. Les phares sont argentés pour plus de réalisme. Bref, c'est parfait, sauf au niveau des essuie-glaces et de l'immatriculation !

Aston Martin DB5 1964

Nom du fabricant : AutoArt - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** AA70296 - **Matière :** composite - **Couleurs :** argent - **Parties ouvrantes :** portières, coffre et moteur - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Prix :** 361,95 euros.

Grâce à une fabrication à partir d'un hybride de différents matériaux, cette nouvelle miniature atteint un niveau de qualité jamais vu chez AutoArt. Ici, nous retournons sur le plateau de *Goldfinger* en 1964 avec cette Aston Martin DB5 superbement réduite 18 fois. Mais le degré de finition tire malheureusement le prix de vente vers le haut... En tout cas, voilà une réalisation que vous ne vous lasserez pas de regarder car tous les gadgets y sont particulièrement bien reproduits. Il ne manque que Sean et la superbe musique du 6 cylindres en ligne !



Bitter SC Cabriolet 1933



Nom du fabricant : Gim - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** GIM098A, GIM098B et GIM098C - **Matière :** résine - **Couleurs :** blanc, bleu, bordeaux - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces et grille avant - **Prix :** 119,95 euros.

Ancien pilote automobile allemand, Erich Bitter créa sa marque en 1971. Construit sur un châssis d'Opel Senator, dont il reprenait le moteur 6 cylindres, et carrossé par Baur, le cabriolet SC ne fut fabriqué qu'en 22 exemplaires. Le modèle fut également dérivé en berline et en coupé. Gim le commercialise au 1/43 en 150 unités montées et posées sur un socle en plastique transparent recouvert de cuir. Seules les immatriculations "Bitter SC" auraient pu être plus réalistes. Vous remarquerez toutefois les aménagements intérieurs très proches de la réalité avec des coloris différents sur chaque teinte de carrosserie.

Chenard & Walker Tank 1925

Nom du fabricant : Spark Models - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 58102 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu France - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Prix :** 79,95 euros.

Cette voiture de course imaginée en 1925 par le constructeur Chenard & Walker avait de quoi faire trembler la concurrence.

Ici, Spark la reproduit en configuration 24 Heures du Mans 1925 avec son n°50. Lors de cette épreuve, elle avait décroché la dixième place grâce au Français Raymond Glazmann et à l'Espagnol Manso de Zuñiga. C'est original et très réussi.



Chevrolet Caprice NYPD



Nom du fabricant : Brekina - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 19710 et 19711 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** blanc, bleu et orange - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Prix :** 21 euros.

La police de New York est scindée en dix services, eux-mêmes répartis en sections, divisions, unités ainsi qu'en patrouilles de quartiers et brigades d'inspecteurs. Ici, Brekina lance sur le marché deux Chevrolet Caprice arborant deux décorations différentes : "Transit Police" (réf. 19710) et "House Police" - police de proximité (réf. 19711). Les miniatures de Brekina sont parfaites, si l'on omet de regarder les essuie-glaces

gravés et les immatriculations manquantes. On remarque que les décorations sont tampographiées.

Citroën CX Break Gendarmerie 1991



Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT1109 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu foncé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** antennes - **Prix :** 69,90 euros.

Produite de 1974 à 1991, la CX a existé en versions berline et break, toutes deux utilisées par la Gendarmerie française. Le break, nommé Evasion, est issu de la collaboration entre Heuliez et Citroën. Quelques garnisons en ont été équipées, mais la berline a été plus répandue chez les gendarmes. La miniature, au 1/18 et en résine, sera déclinée en 999 exemplaires, ce qui ne va probablement pas suffire à satisfaire tous les intéressés ! On note l'immatriculation (du GIGN), la rampe de gyrophares atypique pour l'époque est les antennes de toit (quatre au total !).



Buick Invicta Station Wagon 1962



Nom du fabricant : Goldvarg Collection - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** GC-056 et GC-056 B - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu cadet, fauve brume - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** antenne, entourages de vitres, essuie-glaces et grilles de calandre - **Prix :** 109,95 euros.

Au cours de ses plus de 30 ans d'existence (de 1959 à 1990), l'Invicta a été proposée dans différents styles de carrosserie, notamment en coupé, cabriolet, berline et break, en propulsion de 1959 à 1984, avant de passer à la traction (sauf pour le break) en 1985. Cette version, dont le dessin date de 1961, était le break dont tout le monde rêvait à l'époque. Il est ici magnifiquement réduit par ce fabricant américain qui l'offre en deux coloris : bleu cadet (réf. GC-056) et fauve brume (réf. GC-056 B). Les caisses sont en deux tons, les immatriculations distinctes et les flancs blancs.



Daimler DS420 Corbillard



Nom du fabricant : Oxford Diecast - **Echelle :** 1/76 - **Réf. :** 76DS002 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Prix :** 17 euros.

La DS420 a été fabriquée par Daimler entre 1968 et 1992 à plus de 4 000 exemplaires. Un peu de moins de 20 % de la production fut livrée sous forme de châssis aux carrossiers pour être parfois convertie, comme ici, en corbillard. Concernant ce type de véhicules, les plus connus à l'époque en Angleterre étaient Eagle Specialist Vehicles, Alpe & Saunders, Thomas Startin Jr. et Woodall Nicholson. On estime que 900 châssis furent ainsi transformés. Chez Oxford, c'est le deuxième corbillard à être reproduit à cette échelle, mais le précédent est épuisé. Notez que la miniature est également disponible au 1/43 et au 1/18.



Fiat 500 Sport 1958



Nom du fabricant : Schuco Models - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 18U00024 - **Matière :** résine - **Couleurs :** blanc avec ligne rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Prix :** 129 euros.

Cette fois, nous sommes au 1/18 chez Spark Models avec cette Fiat 500 Sport de 1958, une version équipée d'un moteur porté à 499,5 cm³ et développant 21 ch. Ici, la belle revêt une robe blanche ornée d'une ligne rouge qui lui donne un air encore plus sportif, tout comme les jantes du même coloris. Cette grande échelle a permis à Schuco de travailler le moindre détail de sa Fiat malgré, une nouvelle fois, l'absence d'immatriculation et d'antenne. Quel dommage, surtout à ce prix de vente...

Citroën utilitaires de 1950 à nos jours

Nom du fabricant : Altaya - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** n°1 et n°2 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** variées - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** oui - **Prix :** 9,99 et 17,99 euros.

Il devient de plus en plus rare de voir une nouvelle collection vendue en kiosque, alors saluons celle consacrée aux utilitaires Citroën de 1950 à nos jours malgré son manque d'originalité... Chaque modèle, de fabrication Ixo, a été sélectionné et réalisé avec fidélité en utilisant des matériaux de grande qualité et en respectant les détails du véhicule à l'échelle 1. Pour l'instant, il est encore trop tôt pour vous dire de combien de miniatures sera composée cette collection. La n°1 a été vendue 9,99 euros, contre 17,99 euros la n°2 et celles qui suivront. Si des autos inédites voient le jour, nous vous en reparlerons.



Ford Capri MkII



Nom du fabricant : Oxford Diecast - **Echelle :** 1/76 - **Réf. :** 76CPR001 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** vert citron - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Prix :** 17 euros.

Cette Ford Capri MkII est déjà disponible en au moins trois autres coloris chez Oxford. Ici, la miniature se pare d'un très beau vert citron qui lui colle bien à la peau. Le toit vinyle est peint en noir, tout comme la ligne de milieu de caisse, et l'immatriculation anglaise "CCR412W" montée à l'avant et à l'arrière. Bref, c'est parfait et cette petite échelle contribue au charme de cette Ford.

Ford Sierra



Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 43U00094, 450924100, 43U00100 et 450924500 - **Matière :** résine - **Couleurs :** noir, blanc, gris foncé métallisé, gris clair métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Prix :** 79,95 euros (pièce).

Schuco commercialise non pas deux, ni trois, mais bien quatre Ford Sierra quasiment en même temps. On compte deux déclinaisons Cosworth de 1986 et 1987 peintes en noir ou blanc (réf. 43U00094 et 450924100), dont une version RS 500. Deux Ford Sierra Sapphire, une RS Cosworth de 1992 (réf. 43U00100) et une variante 4WD de 1990 (réf. 450924500) sont également disponibles dans deux teintes différentes. Selon les photos reçues, les miniatures semblent superbes et il ne manque pour l'instant que les immatriculations et les antennes... Patience, donc !

Ford Custom 300 Taxi 1958



Nom du fabricant : Goldvarg Collection - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** GC-087 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge et jaune - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourages de vitres, essuie-glaces et grilles de calandre - **Prix :** 109,95 euros.

La Ford Custom a été assemblée par Ford aux Etats-Unis, au Canada et en Australie entre les années 1949 et 1981. Désignant initialement les finitions supérieures, l'appellation Custom a fait son retour lors du millésime 1957. La Custom de base représentait alors le modèle bas de gamme. Sa principale clientèle était des acheteurs de "flottes", à l'image des taxis, soucieux du rapport qualité-prix. Cet exemplaire rouge et jaune est parfaitement reproduit. Goldvarg aime que rien ne soit fait "à la va-vite", et ce pour notre plus grand plaisir !



Lancia 037 Street 1982

Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 18U00037 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces et grille de calandre - **Prix :** 199 euros.

Cette Lancia a été spécialement conçue pour être engagée en rallyes. Ici, nous



sommes sur une version "routière" produite en 1982 et 1983 à 222 unités (hors prototypes), comme l'imposait le règlement pour une homologation en Groupe B. Une version rare pour collectionneurs fortunés capable d'atteindre une vitesse maximale de 220 km/h avec une accélération de 0 à 100 km/h en 8 secondes ! Chez Schuco, notre italienne verra le jour en davantage d'exemplaires, même si le chiffre exact n'a pas été précisé, hélas sans immatriculation, ce qui choque à près de 200 euros. Sinon, pour le reste, c'est zéro faute !

Mini 1275 GT Reynard



Nom du fabricant : Oxford Diecast - **Echelle :** 1/76 - **Réf. :** 76MINGT001 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge métallisé et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Prix :** 17 euros.

Cet exemplaire de Mini immatriculé "JCY 646N", issu d'un nouveau moule, était fièrement détenu par l'équipe dirigeante de la marque Oxford ! Tous les détails de l'original sont parfaitement reproduits et, contrairement à l'extérieur métallique accrocheur, l'intérieur est d'un brun sobre et le châssis noir. Bref, à cette échelle, vous pouvez être sûr que le moindre élément a été peaufiné !

Jaguar XJR-S 1993

Nom du fabricant : Cult Scale Models - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** CML100-1, CML100-2 et CML100-3 - **Matière :** résine - **Couleurs :** vert turquoise, argent, rouge métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Prix :** 185 euros.

Cette superbe Jaguar XJ-S fut assemblée de 1975 à 1996 en 115 415 exemplaires. Ici, son apparence est celle d'après le lifting de 1991. La belle anglaise, alors fabriquée par Ford, était motorisée par un 6 cylindre de 4 litres de cylindrée ou, à partir de mai 1993, par un gros V12. Une voiture qui aurait bien collé à un fameux agent secret britannique préférant hélas les Aston Martin... Côté miniaturisation, c'est simple, nous n'avons rien à trouver à redire, c'est parfait jusqu'aux immatriculations !



Mini Moke 1964



Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 450921700 - **Matière :** résine - **Couleurs :** blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Prix :** 79,95 euros.

Une nouvelle Mini Moke au 1/43, ce n'est pas nouveau, mais seul l'artisan Vroom avait commercialisé une version avec volant à gauche. Or, grâce à Schuco, nous avons désormais réellement le choix de notre conduite (à droite ou à gauche !). En plus de ce détail, notons que Spark a affiné la finition de son nouveau moule en résine monté, ce qui n'est pas forcément visible sur notre photo car il s'agit d'un prototype. Vivement la sortie d'autres coloris et des finitions plus attractives, sans oublier les immatriculations !

Opel Kadett GT/E



Nom du fabricant : Tamiya - **Echelle :** 1/10 - **Réf. :** 58729 - **Matière :** lexan et ABS - **Couleurs :** jaune et noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** oui - **Pièces photodécoupées :** non - **Prix :** 149,90 euros.

L'Opel Kadett GT/E sortie en 1975 était une version haut de gamme et sportive de l'Opel Kadett, une auto qui jouissait d'une grande popularité en Europe dans les années 1970. Ce modèle en kit R/C recrée assez bien la voiture originale, avec une carrosserie en polycarbonate (aussi appelé lexan) reprenant les lignes classiques du véhicule. Elle est fournie avec un châssis MB-01 et sera à décorer, puis à monter par vos soins. Elle est vendue sans la télécommande, sans batterie et sans chargeur.



Pontiac Bonneville 1967

Nom du fabricant : Goldvarg Collection - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** GC-059 et GC-059 B - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu Tyrol et Champagne - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourages de vitres, essuie-glaces et grilles de calandre - **Prix :** 109,95 euros.

La Bonneville et sa plateforme partenaire, la Grand Ville, comptent parmi les plus grandes Pontiac jamais construites. En version break, elle atteignait un peu plus de 5,80

m de long pour 2 300 kg. Son nom vient des Bonneville Salt Flats, dans l'Utah (l'un des premiers sites de courses automobiles américaines). La belle est disponible au 1/43 en deux coloris, bleu Tyrol (réf. GC-059) et Champagne (réf. GC-059 B), et le travail réalisé s'avère de très haut niveau.



Opel Diplomat V8 1969

Nom du fabricant : Norev - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 183688 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** vert métallisé et noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Prix :** 75 euros.

Entre 1969 et 1977, la Diplomat V8 d'Opel comptait parmi les rares véhicules de la classe automobile supérieure assemblés en Allemagne. Ce vert citron métallisé avec un toit en vinyle noir était de bon goût à la fin des années 1960. Couplé à un intérieur beige, ce modèle Norev représente une Diplomat V8 typique, et 300 futurs heureux collectionneurs pourront la contempler dans leurs vitrines. Enfin, pour les vrais accros, l'Opel apparaît toujours, peinte en noir, au catalogue Norev sous la référence 183687. Pour sa part, elle n'était pas limitée en quantité...

Opel Manta A GT/E 1974



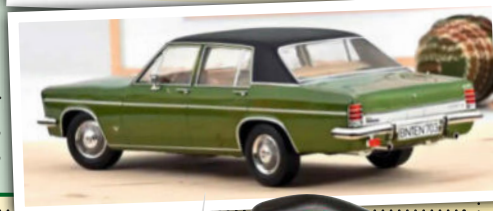
Nom du fabricant : Herpa - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 082712 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** argent et noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Prix :** 17 euros.

En mars 1974, à peine deux ans avant la fin de carrière de la Manta A, la GT/E fut ajoutée à la série. Avec son moteur de 105 ch, elle était capable d'atteindre une vitesse de pointe de 188 km/h. Ses bandes latérales et son capot noir mat donnaient au coupé populaire un sacré caractère. Chez Herpa, c'est la troisième livrée offerte sur cette base, mais les deux premières (rouge et noir/noir et orange) sont épuisées. Des lignes justes et une finition digne de plus belles miniatures à cette échelle vous convaincront à coup sûr !

Porsche 911 Carrera RS Coffret 50 ans

Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 450725700 - **Matière :** résine - **Couleurs :** blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Prix :** 149 euros.

Avec un petit décalage dans le temps, voici que Spark édite ce très sympathique coffret célébrant les 50 ans de la Porsche 911 Carrera et regroupant trois RS avec bandeaux "Carrera" vert, bleu et rouge. Un ensemble d'une grande sobriété commercialisé par Schuco, une marque appartenant aujourd'hui à Spark Model, grand spécialiste de la résine. C'est chic et classe !



Porsche 934

Nom du fabricant : Spark Models - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 185867 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu, blanc et rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces et antenne - **Prix :** 199,95 euros.

Lors des 24 Heures du Mans 1980, cette Porsche 934 inscrite en Groupe 4 représentait le team Alméras Frères. Pilotée par Jacques et Jean-Marie Alméras associés à Marianne Hoepfner, elle sera hélas contrainte à l'abandon sur sortie de piste à 13h10 le dimanche. Le prix de vente de cette miniature peut paraître élevé, mais attendez d'apercevoir le travail réalisé !

Renault 5 Alpine Turbo 1982

Nom du fabricant : Schuco - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 450203500 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Prix :** 79,95 euros.



D'abord annoncée par Milézim sous la référence Z0084, cette Renault 5 Alpine Turbo pourrait bien être finalement vendue sous la marque Schuco. De toute façon, c'est Spark qui se cache derrière ces deux enseignes. Seul change le prix qui aurait dû se situer autour des 45 euros chez Milézim, contre 79,95 euros chez Schuco. En tout cas, cette Renault sera forcément de coloris rouge ! A suivre, donc...

Renault 5 Turbo



Nom du fabricant : Tamiya - **Echelle :** 1/24 - **Réf. :** 24368 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** au choix - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Prix :** 29,90 euros.

Il s'agit ici de la réédition d'un kit en plastique à l'échelle 1/24 remanié par Tamiya (ancienne référence 368). Tous les détails de la vraie voiture sont bien là et des pneus en caoutchouc synthétique massifs à l'arrière, très travaillés, participent au réalisme. L'auto à monter est fournie avec une figurine de pilote en combinaison de course. Une planche de décalcomanies propose les logos de carrosserie, le tissu des sièges, les emblèmes et bien plus encore, mais pour une version civile. Par contre, pour avoir une antenne ou une immatriculation réaliste, il vous faudra les bricoler vous-mêmes...

Tracta 1928



Nom du fabricant : Spark Models - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** S8122 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu France - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Prix :** 79,95 euros.

Basée, entre 1926 et 1934, à Versailles puis Asnières, Tracta s'est démarquée en devenant le pionnier dans le système de traction avant. Dirigée par Jean-Albert Grégoire, la marque a participé quatre fois aux 24 Heures du Mans de 1927 à 1930. En 1928, trois voitures furent engagées, dont cette n°31 qui termina 16^e aux mains du pilote français Roger Bourcier et de l'Argentin Hector Vasena. Bravo à Spark de s'intéresser de si près à l'histoire de l'automobile française d'avant-guerre. De plus, la miniaturisation ne peut souffrir d'aucune remarque négative.

Volkswagen Coccinelle



Nom du fabricant : Siku - **Echelle :** 1/64 environ - **Réf. :** 1557 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu clair - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Prix :** 4,99 euros.

Ce fabricant allemand réputé nous présente

Simca 8 1939

Nom du fabricant : Spark Models - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** S9427 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu France - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Prix :** 79,95 euros.

Cette Simca 8 à moteur Fiat 1.1 litre arborant le n°38 et pilotée par les Français Victor Camerano et Henri Louveau se classa à la 17^e place des 24 Heures du Mans 1939 avec 163 tours de parcours contre 248 pour la Bugatti Type 57 C victorieuse. Spark nous en offre une très belle reproduction où vous remarquerez une immatriculation, car on imagine bien cette Simca 8 se rendre au circuit par la route ! C'est original et inattendu à notre époque, donc bravo à ce fabricant d'avoir porté son dévolu sur cette populaire en variante coursifiée.

Coffret Triumph Cabriolet ouvert

Nom du fabricant : Corgi - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** TC00005 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu clair, blanc, rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** oui - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Prix :** 126 euros.

Corgi a eu l'excellente idée de réunir dans un superbe coffret trois versions cabriolets "ouvert" de modèles Triumph emblématiques. Nous avons donc une Spitfire dans sa déclinaison Mk3 de 1967 arborant sa célèbre livrée bleu ciel qui servit aux catalogues de l'époque, une Stag de 1970 en blanc et, enfin, une TR6 rouge dotée des jantes alu optionnelles dont la version initiale date de 1976. Les miniatures sont conformes aux modèles originaux et les immatriculations bien présentes. On valide !



ici pour la première fois la petite voiture culte aux formes rondes iconiques. La reproduction est fidèle au véhicule original et elle est vendue sous blister. La carrosserie de cette Coccinelle est en zamak, posée sur un châssis en plastique, les pneus sont fabriqués en caoutchouc de haute qualité et vous remarquerez un crochet d'attelage. Enfin, sachez qu'ici, nous sommes dans l'univers du jouet...

Volkswagen T3 Pick-up double cabine

Nom du fabricant : Brekina - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 029310 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Prix :** 16 euros.

La qualité de moulage de cette Volkswagen au 1/87 ne laisse pas indifférent. L'arc de sécurité comme l'aménagement intérieur sont peints en noir. Les jantes sport (ce qui est la seule véritable nouveauté de



ce véhicule, mise à part sa teinte blanche) sont argentées. Les clignotants avant sont imprimés en orange, les feux arrière en rouge carmin et le logo VW sur la calandre en argent. Les phares argentés sont réalisés à la main. Au final, voici une miniature pour dioramas de trains superbement réduite !

DISTRIBUTEURS

Altaya : 01 76 54 09 34.
AutoCult : info@autoCult.de
AutoArt : info@gateway-europe.de
Brekina, Herpa et Wiking : SAI au 02 38 96 09 29.
Corgi et Norev : Norev France au 04 37 72 22 40 ou sur hello@norev.com
Cult Scale Models et Gim : info@i-dbv.nl
Goldvarg Collection : www.goldvargcollection.com
Momaco pour la marque
Oxford Models : info@momaco.fr
Ottomobile : 02 97 70 42 25.
Spark Models et Schuco Models : Boutique Auto Moto au 01 45 08 05 05.
Siku : www.siku.de
Tamiya : T2M au 03 87 29 25 20 ou sur info@t2m.tm.fr



PANTHEON 017 - PANTHER DE VILLE V12 1974
BRONZE/MARRON - 1/18



ODEON 157 - RENAULT 11 TURBO 5 PORTES 1988
ROUGE - 1/43



ODEON 163 - PEUGEOT 204 1967 BLEU - 1/43



ODEON 168 - PEUGEOT 104 1972 ORANGE - 1/43

Plus de 3000 modèles !
miniatures automobiles,
camions, pompiers, btp,
militaires, agricoles...

VENTE EXCLUSIVE AUX PROFESSIONNELS

Pour devenir **REVENDEUR** ou pour tous vos projets de création, n'hésitez pas à nous contacter

MOMACO

le plus grand choix dans les meilleures marques

www.momaco.fr - info@momaco.fr - adresse : BP 307 94709 MAISONS-ALFORT CEDEX

Retrouvez nous sur Instagram : #CMCFranceMomaco et #momacominiatures et sur Facebook : @CMCFranceMomaco et @momacominiatures

MOMACO DISTRIBUE : ACME - DIECAST MASTERS - NZG - SCHUCO - ALARME - ELIGOR - K-SCALE - ODEON - SHELBY COLLECTIBLES - ALERTE FRANSTYLE LE MANS MINIATURES - OLIEK - SIKU - AMERICAN MUSCLE - GMP - LUCKY DIE CAST - OTTOMOBILE - SOLIDO - AUTO ART - GOLDVARG MAISTO - OXFORD - SUN STAR - AUTO WORLD - GREENLIGHT - MASTER FIGHTER - PANTHEON - TECNOMODEL - GT AUTOS - METAL-18 - PERFEK TROFEU - BBURAGO - GT SPIRIT - MODEL CAR GROUP - VITESSE - HIGHWAY 61 - PREMIUM-X MODELS - ELLY - BROOKLIN - ILARIO - MOTOR CITY WIKING CARARAMA - IXO MODELS - RASTAR CMC - JADA - MOTORMAX - ROAD KINGS - CMR - J-COLLECTION MODELS - CMF - WHITEBOX

Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement. Cet encart est élaboré par CITEO.

***Petit à petit,
tout le monde
fait son tri.***



**ON NE
LÂCHE
RIEN!**

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT

Bravo

GAZOLINE... LISE



Lors du Salon Rétromobile 2025, l'équipe de Gazoline a aidé Lise à terminer la restauration de sa Peugeot 204 entamée il y a quatre ans. Après cinq jours de travail, dans une superbe station-service recrée pour l'occasion, la remise en route s'est effectuée le dimanche 9 février à 15h en compagnie du parrain de l'auto, M. François Allain.

Merci à l'équipe de mécaniciens, Michel, Gillou, Phi-phi, Malo, Mathilde et à nos lecteurs mécaniciens, Victor, Eric, Christophe, Ghislain et Guillaume. Et un immense merci à Cédric, chef d'orchestre de cette histoire, et Lise, sans qui rien de tout cela ne serait arrivé.

GAZOLINE

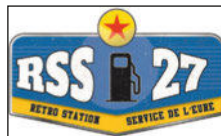
VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

SALON RETRO MOBILE

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR



MERCI AUX PARTENAIRES DE CETTE AVENTURE :






Nous allons vous aider à prendre soin
de votre jouet, et plus encore...

A partir de
16€
par an*

COMPAREZ ET ÉCONOMISEZ JUSQU'À 30%

- VÉHICULES ANCIENS ET DE COLLECTION
- HABITATION PRINCIPALE ET SECONDAIRE
- AUTOMOBILE DE PRESTIGE
- ASSOCIATIONS DE COLLECTIONNEURS
- AUTOMOBILE MODERNE
- PROFESSIONNELS DE L'AUTOMOBILE DE COLLECTION

 **04 94 09 79 70**
Prix d'un appel local

DEVIS GRATUIT ET ASSURANCE IMMÉDIATE 24H / 24 SUR MASCOTTE-ASSURANCES.FR **