

Rencontres

Journée à Ponchartrain Le 20 septembre 2005

Grâce à Michel Sengès qui côtoie les coulisses de France 2, le Club de l'Auto a pu découvrir un passionné de la voiture de sport dans la catégorie ancienne après-guerre... Il s'agit de David Martin qui est tout d'abord venu donner le départ du 29^{ème} rallye Paris-Champagne.

Devenu Membre de notre association, David Martin a bien voulu consacrer un peu de son précieux temps à nos activités et rendez vous a été pris pour la 39^{ème} édition du « Paris-Deauville »... mais sa voiture est un peu trop récente (Porsche 911) pour être éligible.. Qu'à cela ne tienne, on connaît maintenant les qualités de cœur et

de dévouement de l'équipe du bureau et spontanément Georges Pontet a bien voulu lui confier le volant de sa Jaguar XK 140 cabriolet avec des essais de conduite dans sa résidence de Ponchartrain..

Joyeuse ambiance, immense plaisir de voir Valérie Payet, David Martin et les membres du bureau réunis pour assister à cette prise en main avant de nous retrouver cette fois sur la route du Paris-Deauville... •



Promenade

A Rueil-Malmaison Le 2 octobre 2005

C'est dans le magnifique Parc de Bois-Préau qu'avait lieu « Rueil Époque », organisé par le Lions club de Rueil en collaboration étroite avec l'automobile club André Citroën.

La journée a commencé vers 9 h30, sous la halle du marché avec café croissants et en route pour une promenade dans la ville ; arrivée au château de Bois-Préau vers midi et installation des voitures par catégorie pour une exposition, repas en commun et concert de la Garde Républicaine. 15 h, le concours d'élégance avec la participation de soixante-deux voitures dont trente-huit pour le club Citroën. Le jury était composé de Claude Delagneaux, président de la F.F.V.E et vice-président de la F. I. V. A.

En présence de Philippe Citroën, petit fils d'André Citroën, des modèles rares étaient présentés. De nombreuses coupes et trophées ont été offerts ainsi que des bouquets de fleurs aux dames.



Nous avons été heureux de remporter, avec notre Peugeot 301, le Trophée du Cabriolet d'avant guerre, offert par l'agence Victor Hugo à Rueil Malmaison.

Belle journée, malgré le temps incertain et de nombreuses rencontres avec d'autres collectionneurs, nous avons même retrouvé des anciens du Club de l'Auto, repérables à l'écusson sur les calandres.

Jocelyne et Henri Sauvegrain •

Les grands rallyes



Mesdames Hazet et Lebourg

39^e Rallye Paris-Deauville® Du 7 au 10 octobre 2005

Le Bureau avait décidé de profiter du départ du rallye Paris-Deauville® pour organiser une exposition des peintures de Carol Woodland...

un espace verdoyant, alliant parfaitement le bon chic bon genre du lieu avec le plateau superbe de voitures prêtes à une nouvelle aventure.



Départ donné sous le portique du polo, en présence de Bruno Jauffret, Philippe Le Mout, Igor Biétry de Max Événements, notre partenaire Peugeot-Bernier et Bernard Dortomb, président du Club de l'Auto

Les grands rallyes

Après un excellent petit-déjeuner, le départ est donné à 9 heures précises sous l'arche tradition des grands départs oblige.

La route, au départ de Paris, manque souvent d'attrait (pour le « Paris-Champagne » nous avons adopté l'autoroute tellement la banlieue nous fait perdre du temps et ne présente aucun intérêt et c'est concluant).

A partir de Vernon les routes sont plus agréables. Nous arrivons néanmoins à l'heure à La Bouille accueilli par Monsieur le Maire en personne ravi de nous parler de sa bourgade enclavée entre la Seine et les falaises... le restaurant le Saint-Pierre au bord de la Seine nous réserve un aimable accueil, aidé en cela par les premières flûtes de champagne Mumm (dégustées avec modération) suivies rapidement par un excellent déjeuner servi au buffet, une bonne idée pour ne pas être trop retenu par le service et bavarder les uns avec les autres.. Nous reprenons la route dans la joie et la bonne humeur.



Peugeot 402 - Albert Azoulai (Fr)



Ford T Soft touer 1916 - Patricia et Barrie Rodgers (GB)



Lagonda LG6 drop head coupé 1938 - Kathleen et Roger Learmonth (GB)

ser la Seine par le bac, moment apprécié de l'ancien temps et chacun prendra l'itinéraire qui lui conviendra.

L'heure d'arrivée à Deauville est toujours un peu aléatoire et en décalage par rapport à l'horaire fixé. Nous apprenons que deux voitures ont eu des incidents mécaniques. Michel Sengès avec son embrayage et Hugo Fuchs qui a fait une mauvaise rencontre avec sa nouvelle Lagonda.

Mais la bonne humeur reste de mise et nous pouvons passer une bonne soirée avec la traditionnelle remise des affiches réalisées d'après la peinture de notre ami artiste Denis-Paul Noyer et offertes par Max Événements. Puis, c'est une nuit récupératrice qui est bienvenue.

Samedi

Il faut partir vers de nouveaux horizons et le thème choisi par Max Événements, « la mer », nous emmène vers Ouistreham en passant par le site archéologique de Vieux la Romaine où nous retrouvons une belle délégation de l'amicale « Belles et Bielles normandes » venue en voisine et emmenée par notre ami Jean Tirard en personne, toujours en pleine forme.

L'arrivée à Ouistreham sous le soleil est très appréciée et Monsieur le Maire paraît très heureux de nous recevoir.

Déjeuner rapide au casino du groupe Lucien



Concours d'élégance, Christiane et Georges Diboues (Fr)



Alfa Romeo 6C cabriolet Touring 1939 - Frédérique et Jean-Charles Hazet (Fr)



Jaguar XK 120 1950 - Roger Palmano et Ron Meads (GB)



Talbot Ao-90 Tourer by Darracq 1930 - Quentin et Suzanne Chases (GB)

Barrière et l'occasion de mettre en vente nos calendriers/posters 2006. 50 exemplaires vendus, il annonce déjà les événements 2006...

Retour à Deauville par les belles routes de campagne du pays d'auge et comme prévu, suivant une bonne initiative de Max Événements, chaque équipage est invité à transporter quelques passagers pour un tour de voiture ancienne dans la ville de Deauville au profit de l'association « l'enfant bleu », sous les applaudissements de la population venue nombreuse.

Traditionnel accueil à la Mairie, quelques mots de bienvenue de Pierre-Alain Duplais et les remer-



Cadillac Sedan de ville - François et Irène Ferwerda



Rolls-Royce Phantom II Continental Park Ward 1934 - Carol Rossi et Marc Ryckewaert



Bentley 4 1/4 par Mulliner-Packard



Packard 1602 Eight coupé chauffeur par Franay 1938 - Jean-Pierre et Marie-Thérèse Antoine



Austin-Healey - Antoine Echard (F)



Hillman Aero Minx 1935 - David Berry et Judtih Staniland



Bentley 3 litres Open Tourer four seaters 1926 - Pascal O. Behr et Pierre Alexandre (Fr)



MG SA Tickford drop head coupé 1937 - Andrea et Roger Lees (GB)



Auburn 654 Phaëton Saloon 1936 - Martine et Jean-Claude Beauvais (Fr)



Jaguar Mark V 1950 - Isabelle et Carlos Tournade (Fr)



Delahaye 135 MS cabriolet Guilloché 1948 - Anne-Marie et Bernard Umark (Fr)



Lagonda LG 6 drop head coupé 1938 - Kathleen et Roger Learmonth (GB)

ciements de Bernard Dortomb et Igor Biétry. Puis, verre à la main, nous pouvons échanger nos impressions de ces deux premières journées avec l'assistance.

Retour bien mérité au Normandy, juste le temps de se préparer pour la soirée western. Participation et ambiance assurée par l'ensemble de l'assistance, anciens et... petits nouveaux un peu surpris par la prestation de Georges (pardon Georgette) et Henri et la joyeuse humeur des membres du Club de l'Auto, qui ont bien animé la fête.

Dimanche

Un peu de temps libre le matin pour préparer montures et voitures.. un buffet somptueux de fruits de mer (vive ce thème) nous attend sur les quais du port de Trouville, merci à tous ceux qui ont aidé à cette réalisation en regrettant néanmoins l'absence de quelques chaises. Il faut rejoindre l'hippodrome de la Touques pour la présentation des voitures. Chaque équipage, les dames très élégantes et les Messieurs un peu fébriles se préparent activement, les derniers détails sont vérifiés avant le passage devant le jury.

On a ressenti l'envie de chacun de participer et se faire plaisir. Même l'Alvis de Michel, en panne sur la route du départ, avait retrouvé assez de force pour permettre à son propriétaire de se présenter, contrariant les plans de dépannage prévus par la C4 mascotte du Club toujours vaillante et de son équipe de mécanos surprise et un peu déroutée. A remarquer les prestations



Best of show

originales et remarquées de Pascal Behr et Pierre Alexandre, David Martin et Laure Simon et présentations amusantes de nos amis britanniques et bien d'autres..

La soirée de gala a été l'occasion de décerner le tout nouveau trophée Gilbert Jauffret à Nanou et Marcel Bonhoure en mémoire de Gilbert, (il sera remis à la prochaine AG) un des membres fondateurs du Club de l'Auto, en présence de Marguerite Fraisse sa compagne très émue, de faire l'éloge de Peter Moore qui a eu l'idée d'offrir une coupe à un équipage français (cette année à Guy et Christiane Diboués). Cette soirée a clôturé comme il se doit ce 39^e « Paris-Deauville » dans la joie et la bonne humeur avec quelques pas de danse.

Nous remercions Igor et Sophie Biétry et son équipe, pour leurs attentions à l'égard des participants ; Pierre-Alain Duplais maire-adjoint de Deauville, pour son accueil et sa présence pendant ces trois journées ; Laurent Roussin et Philippe Debaize, du groupe Lucien Barrière toujours attentifs aux détails de l'accueil ; Philippe Le Mout, directeur des relations Institutionnelles de Christian Dior couture; les champagnes Mumm ; Hughes Trevenec et Anne Marie Perret pour leur confiance et Patrick Michaud, toujours disponible pendant ce rallye. Et les nombreux et fidèles partenaires qui nous font confiance ...

Au revoir et vive les prochaines rencontres avec le Club de l'Auto.

Bernard Dortomb •

Les prix de Deauville

PRIX DU NOUVEAU MEMBRE DU CLUB • Marc Ryckewaert et Carole Rossi **PRIX CODIAX** • Jean-PierreAntoine **PRIX DU CASINO OUISTREHAM** • Jean-ClaudeBeauvais **Prix de La vie de l'auto** • Patrice Cordez **PRIX LE CENTRAL À TROUVILLE** • Roger Learmonth **PRIX LE SAINT PIERRE** • Antoine Dadi & Carla Meibergen **PRIX MUMM** • Arlette Hollande **PRIX MAX-ÉVÈNEMENTS** • Michel Senges **PRIX GROUPE BARRIÈRE** • Albert Azoulai **PRIX MAXIME BIÉTRY** • David Martin & Laure Simon **PRIX CADILLAC** • René Verbiest **PRIX DE LA VILLE DE TROUVILLE** • Jacques Peretti **PRIX DU CLUB DE L'AUTO** • Raymond Truelove **PRIX CHRONO 43** • Pascal Behr **PRIX DE L'OFFICE DU TOURISME** • Rodney B.Light & Penny Gregory **PRIX DE LA VILLE DE DEAUVILLE** • Barrie et Patricia Rogers **PRIX ROUX-MARQUIAND** • Strong Sandra & Angela Gould **PRIX RFM NORMANDIE** • Brian et Judith & Frith **PRIX DIOR** • Marc et Michèle Lebourg **PRIX DE LA VILLE DE LA BOUILLE** • Jean-Charles Hazet



MG TA 1937 - James et Carol Woodland (GB)



Alfa Romeo 6C 2500 cabriolet Pininfarina 1947 - Bernard et Marie-France Dortomb (Fr)



Auburn 8-98A convertible Sedan 1931 - Patrice et Cécilia Cordez (Fr)



Mercury Park Lane Continental 1958 - Marc et Michèle Lebourg (Fr)



Crossley 20/25 Tourer 1914 - Graeme Bennett et Vanessa Abbott (GB)



Bentley SIII - Sandra Strong et Angela Gould (GB)



Peugeot 301D cabriolet 1936 6 -
Jocelyne et Henri Sauvegrain (Fr)



Ford V8 48 cabriolet 1939 - Annie et Bernard Thibaut (Fr)



Delahaye 235 coupé Chapron 1953 -
Pierrette et Charles Hazet (Fr)



Jaguar XK 140 cabriolet - David Martin (Fr)



Rolls-Royce 25/30 coupé Docteur Mulliner 1936 -
Arlette Hollande (Fr)



Lagonda Rapid LG45 1937 -
Carla Meibergen et Antoine Dady (GB)



Jensen 541R coupé 1959 - Brian et Judith Frith (GB)



Ford T tourer 1914 - Rodney B. Light et Penny Grégory (GB)



Talbot 90 Brooklands 1930 - Onno Menger (NL)



Rolls-Royce Phantom I cabriolet 1931 -
Jacqueline et Stéphane Kimmel (Fr)



Jaguar XK 140 - Micheline et Yvon Malandain (Fr)



Humbrette Beeston 2 open seater 1904 -
Tim Grisby et Alison Betteley (GB)



Marie-Thérèse et Jean-Pierre Antoine



Anne-Marie et Bernard Umarm



Daniela et Claude Dolleans



Carole Rossi et Marc Ryckewaert



Stéphane et Jacqueline Kimmel



Micheline et Yvon Malandain



Pierrette et Charles Hazet



Pierrette et Jean-Charles Hazet



Charles Jr Hazet Arlette Hollande



Philippe Le Mout, Michèle Lebourg
et Bernard Dortomb



Marie-Claire et Georges Pontet



Bernard et Annie Thibaut



Monsieur et Madame Philippe Bonnuit



Patrice et Cécile Cordez



Onno Menger Lucas Slijpen



Martine et Jean-Claude Beauvais



Quentin et Suzanne Chases



M^{me} Fraise-Jauffret Denis Paul Noyer

Salon

Automedon

Les 15 et 16 octobre 2005



Notre ami Marcel n'étant pas en mesure de prendre en charge la préparation de ce salon, cette année, c'est Guy qui a pris les

deux jours du salon et certains même en panne sont venus avec l'aide des copains sur des remorques. (c'est vraiment super l'esprit camaraderie).

L'ambiance de ces deux jours a été fort agréable et entre les cafés croissants du matin, le casse-croûte du midi et les quelques flûtes de champagne, la vente de la boutique a bien fonctionné et les nombreuses visites de collectionneurs ou amateurs ont permis de nouvelles adhésions comme celle de Patrick Rollet et de nouveaux amis Mickael et Irène Schnaer. Beaucoup de travail, pas mal de fatigue et c'est très tard dimanche soir, après le rangement, que les plus courageux sont repartis avec plein de bons souvenirs une fois de plus.



Christiane •

choses en main assisté de toute l'équipe du bureau. Dès le jeudi soir, il est allé voir les organisateurs pour repérer les stands mis à notre disposition. Un grand merci à Yves Levasseur qui a permis au Club de l'Auto d'être mis en valeur avec un stand très spacieux pour l'accueil de ses adhérents et son petit coin vestiaire et restauration. Egalement, un stand pour la vente de pièces brocante et un espace « Carré de l'Auto » à l'extérieur pour recevoir les voitures anciennes des visiteurs.

Les plus fidèles ont exposé leurs véhicules pendant

Dîner

Le boeuf sur le toit

Le 1^{er} décembre 2005

« Tu es un ange, un vrai ange et nous avons bu le champagne merveilleux en pensant à toi... » écrivait Jean Cocteau, à Louis Moysès, propriétaire du fameux bar « Le Bœuf sur le toit », en 1922. Boire du champagne, faire la fête : n'était-ce pas, au temps des Années folles, le sens exact qui décrivait si bien l'esprit festif et créatif du lieu ? Le Bœuf sur le toit était le lieu incontournable où le tout Paris se retrouvait. Artistes, intellectuels venaient y rigoler et trouver de nouvelles sources d'inspiration. Jamais assez grand, le Bœuf sur le toit déménagera cinq fois jusqu'à nos jours...

Le Club de l'Auto a choisi en cette fin d'année de s'y réunir pour honorer la convivialité qui fait son point fort mais aussi pour s'y régaler... et goûter au fameux Muscadet de la famille Sauvion ! Comme toujours, ambiance et bonne humeur s'emparaient du groupe composé de 65 membres ! Pendant que les uns présentaient les photos de leur nouvelle « biche » (voiture ancienne, of course !) les autres chantaient et dansaient sur un air d'accordéon... Bref, que du bonheur dans les deux salles situées à l'étage du 32 rue du Colisée. Voilà donc une date qui restera gravée en nos mémoires, comme on dit !

Michèle Villemur •



Jean-Claude Beauvais, Émile Oustry et Marcel Bonhoure

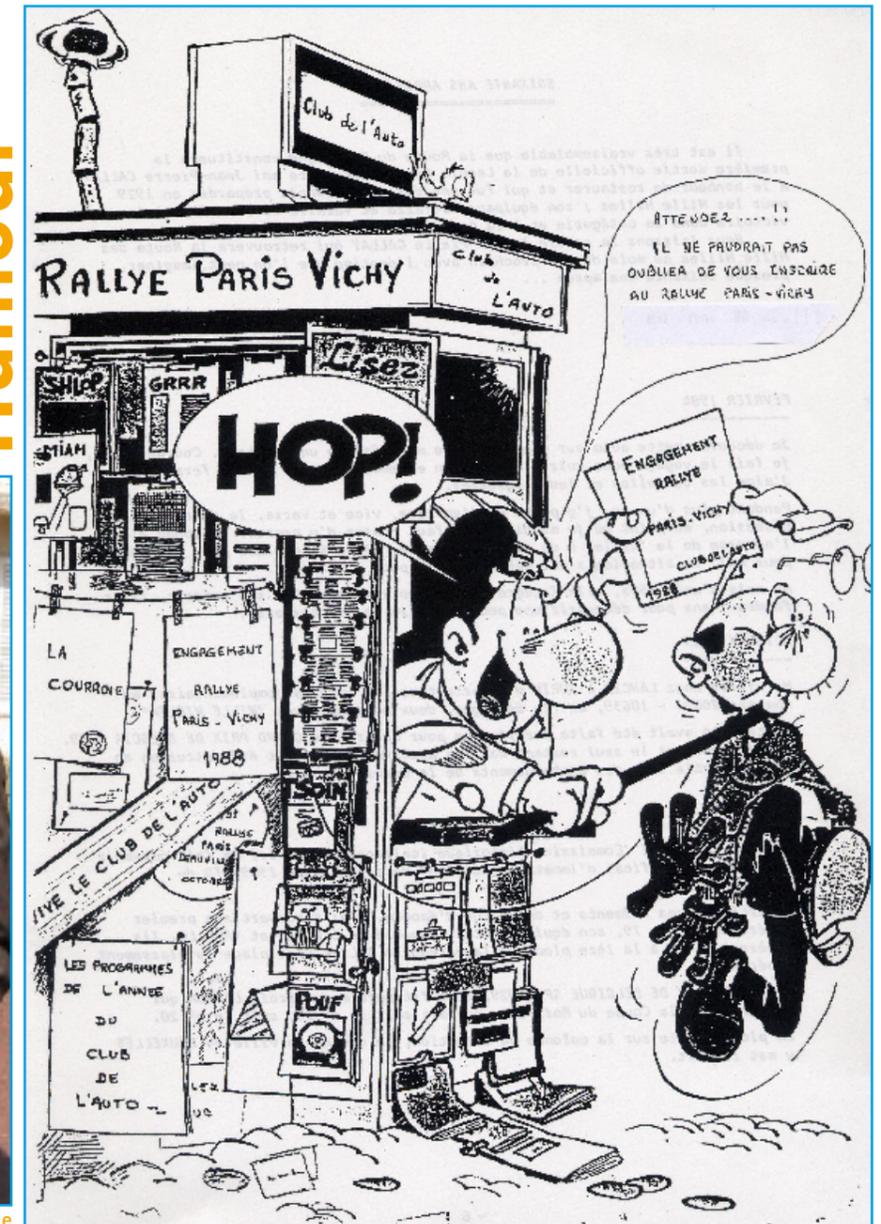


André Lecoq et son accordéon

Humour



Michel Sengès à Deauville



Le saviez-vous ?

Pour tous ceux qui n'ont pas eu la chance de lire le numéro de la courroie, fin 1989, page 8 :

Si je vous demande de quand date la première automobile, vous allez sans doute répondre. En 1881, avec la Delamarre-Debouteville ? Je vous dirai non. Alors, vous me répondrez : ça y est, j'y suis, c'est le Fardier de Cugnot, en 1769 !! Je vous dirai encore non ! D'abord, que veut dire « automobile » ? C'est un engin pouvant se déplacer par ses propres moyens, donc absolument indépendant de toute énergie étrangère. C'est le Révérend Père Verbiest, un Belge... qui, en 1769, mit au point un chariot à vapeur, le véritable ancêtre des véhicules automobilistes. Cet engin, qui mesurait 2 pieds de long (environ 65cm), se composait d'un éolipyle* chauffé par des braises ardentes. Le jet de vapeur qui s'en échappait frappait une roue horizontale comportant des pales. Cette dernière engrenait des

roues motrices avant ! (c'était donc également l'ancêtre de la traction avant !). A l'arrière, au milieu de l'axe des roues, un timon flexible était relié à une roue d'un diamètre plus grand qui servait de roue directrice. C'est dans une grande cour du Palais Impérial de Pékin que le R.P Verbiest fit évoluer son engin, qui tournait en rond, au grand enthousiasme des spectateurs. Hélas, si l'Empereur combla d'honneur le RP, sa découverte en resta là, car on la considéra comme un très beau jouet, sans y attacher d'avantage d'importance !

*Un éolipyle est un appareil dont se servent les fumistes pour établir un courant d'air afin de chasser la fumée. Ou encore, si vous voulez, un genre de lampe à souder, avec la différence qu'elle fonctionne à la vapeur.»

Reportages

« Les Sapins »

Gros plan sur une rencontre



A l'issue du Rallye Paris-Granville pour le Centenaire Christian DIOR à l'Ascension, nous avons appris qu'il existait un centre de formation en habillement et chapellerie à proximité. Nous nous sommes rendus sur les lieux et avons été aimablement reçus par Nathalie Maulny et Pierrette Bessin qui nous ont fait découvrir leurs ateliers et les élèves. Une petite boutique expose les réalisations des élèves. Marie-France Dortomb a pu ainsi se présenter au concours d'élégance de Deauville habillée du fameux tailleur Bar de Christian Dior, collection printemps-été 1947 et Jocelyne Sauvegrain coiffée d'un chapeau réalisé par les élèves.

L'établissement forme pour : CAP en 2 ans Couture Flou / BEP Métiers de la mode / BAC Professionnel Vêtements et Accessoires de mode (VEA) / CAP Mode et Chapellerie en 1 an post BAC et BAC PRO / CAP Maroquinerie en 1 an post CAP, BEP, BAC PRO et la filière. Les deux dernières formations sont complémentaires et diplômantes (obtention du CAP à la fin de l'année). En Mode et Chapellerie, les élèves ont 21 heures d'atelier, 3 heures d'arts appliqués et 2 heures de Vie Sociale et Professionnelle. Les élèves doivent avoir obtenu un examen du cycle matières générales (français, maths...) auparavant pour être dispensés dans ces sections. Aussi, ils ont six semaines de stage en entreprise au cours de l'année scolaire. Il faut être mobile, minutieux, créatif, soigné... L'établissement possède un internat. Les ateliers sont neufs comme vous pourrez le constater sur les photos... ●



LEP Les SAPINS Rue des Courtilles- BP 739 - 50207 COUTANCES Tél. : 02 33 19 15 70

Jean-Paul Chassenet, Artiste photographe fidèle

Ceux qui ont déjà rencontré Jean-Paul Chassenet ont pu apprécier sa courtoisie et sa gentillesse.

Artiste, comme sa cousine germaine Claire Malaussena qui vient de réaliser la reproduction des affiches du Paris-Deauville sur des assiettes, il apprécie également les voitures anciennes et possède une belle « Pagode » des années 1960. C'est un « pro », fidèle en amitié, sur lequel on peut compter. C'est lui qui a photographié les affiches du Club de l'Auto. En prévision de la réalisation d'un historique de la vie du Club depuis 1967 pour le 40^e rallye Paris-Deauville® en 2006, je lui ai demandé de photographier les affiches les plus anciennes des « Paris-Deauville » que j'ai eu la chance de retrouver

chez Jean-Michel et Hélène Cérède, Gilbert Jauffret, Jean Tirard, Jean Roy que je remercie bien sincèrement. Vous les retrouverez bientôt dans le site Internet du Club.

Jean-Paul a débuté son parcours chez Havas, en 1972, comme reporter. De 1976 à 1998, il ouvre plusieurs magasins « photos en 1 heure ». Il change alors d'activité et se consacre à la photo d'illustration pour magazines féminin, rubrique Beauté/Santé et photos publicitaires. Il réalise un superbe reportage du 25^e Paris-Deauville en 2000.

En 2002, il passe au numérique. En 2003, il crée un studio de transit à Montesson (78). 2005, il transfère ses activités à Bernay (Basse-Normandie), dans une belle maison bourgeoise, où il trouve un cadre de vie pour s'exprimer pleinement dans un studio entièrement équipé. **Bernard Dortomb** ●



Reportages

Maroc

Journal de voyage d'une Bentley type R

Confidences recueillies par Keith Ryan, le conducteur



Baptisée à Londres en janvier 1953 sous le joli nom de NGP9 et ayant passé l'essentiel de ma vie en Angleterre, imaginez mon angoisse lorsque mes

maîtres ont décidé de nous faire partir en septembre dernier pour un voyage de deux semaines au Maroc !

Je redoutais de rencontrer des terroristes et des bombes à tous les coins de rue et le refus d'une compagnie de nous assurer n'avait fait qu'ajouter à mes craintes... Au lieu de cela, ma plaque GB m'a valu continuellement le plaisir de larges sourires, de saluts ou d'éclairs de flash tout au long des presque 2 000 km que mes roues ont parcouru tout autour de cet accueillant pays.

Quelle différence avec la vie dans le nôtre ! Ainsi, lorsqu'il nous arrivait de nous perdre, les gens n'hésitaient pas à modifier leur route pour nous ramener sur le bon chemin, non sans souvent nous avoir offert au préalable un verre de thé à la menthe. Et quel pays !

Le dernier voyage de mes maîtres en 1980 avait été gâché par la pression incessante des sollicitations et des mendiants, ce qui est rarement le cas aujourd'hui. Et la qualité des infrastructures ; les routes sont bonnes et bien entretenues et nos portables ont fonctionné partout, même à dos de chameau dans le désert !

Quant aux paysages ils sont d'une variété étonnante, des zones cultivées jusqu'au plus aride désert, sans oublier les montagnes de l'Atlas.

A l'embarquement à Sète, j'ai fait la connaissance de mes 21 compagnes de voyage, dont plusieurs venaient également d'Angleterre, des Jaguar E et XK, des MG TF et B, une Rolls Silver Cloud III

et plein d'autres venant de France et d'ailleurs, dont une Delage 1946, des Porsche 356 et Carrera, une Traction, une 203, une Corvette, une Mustang, des Lancia Flaminia, des Alfa-Romeo, des Mercedes SL et même une Ferrari...

Que du beau monde ! Et quelle organisation ce rallye « Escapade au Maroc » ! Menée par le couple des sympathiques organisateurs, Philippe et Dominique Chapeyroux, l'équipe comprenait un docteur, deux infirmières, un photographe, et pour soulager nos suspensions, un fourgon à bagages avec une remorque en cas de pépins, mais il y en a eu peu (en réalité, on doit relever qu'il y a eu plus de surchauffe d'intestins que de radiateurs ; on a été raisonnables, nous...).

Le premier jour, nous sommes partis de Tanger pour atteindre Rabat. Après déjeuner au Yacht-Club, cap au sud pour 400 km et arrivée à la nuit à Marrakech.

Le lendemain, repos mérité pour moi, pendant que mes maîtres partaient, en calèche, se délecter de la visite de la ville, ses souks, ses charmeurs de serpents, arracheurs de dents ambulants, etc...

Le mardi, ils m'ont fait trembler à l'idée d'avoir à gravir un col à 2 260 m, mais en montant piano à 50 km/h à travers les palmeraies, je n'ai jamais dépassé 80 ° et on est arrivés sans encombre à Ouarzazate, région de tournage de nombreux films, dont le célèbre « Lawrence d'Arabie ».

Autre magnifique souvenir, les Gorges de Dades avec ses parois de roches multicolores effilées par l'érosion ; on en a raté le déjeuner et ce n'était pas à cause d'erreurs de navigation parce que la route, encaissée, ne possède aucun embranchement !

J'ai bien aimé aussi les 15 et 16 septembre parce que c'était encore relâche pour moi, les humains étant partis se faire secouer sur des chameaux à l'ascension des dunes de Merzouga, où ils ont bivouaqué, puis assisté au petit matin à un extraordinaire lever de soleil sur le désert.

Le lendemain, 400 km vers le Nord à travers les gorges de Ziz et le Moyen-Atlas (2128 m à grimper avec, surprise, au passage une station de ski) pour rejoindre Fez, la « Florence de l'Islam », qui renferme la plus vieille medina d'Afrique du Nord.

Reveillés dès 4 heures du matin par le muezzin de la Grande Mosquée, relayé par quelque 200 autres, les voyageurs se sont régalés à déambuler dans la foule des souks pour admirer et marchander épices, parfums, tanneries, cuirs, tapis, poteries, visiter une antique Madrassa ou une riad du 13^e siècle...

De mon côté j'ai beaucoup apprécié le garage du très bel hôtel Merinides.

Le 12 septembre, dernière grande étape de 400 km, via de grands champs de blé puis une barre montagneuse avant de retrouver le panorama de la côte, que nous suivrons jusqu'à Tanger.

Le dernier jour, visite et derniers achats dans cette ville très cosmopolite où l'on parle autant l'espagnol que le français puis déjeuner typique, ultime occasion pour mes maîtres d'apprécier la succulente cuisine marocaine, avec musiciens et danseuses, et enfin départ vers le port et embarquement sur le ferry pour le retour en France.

Finalement, j'ai bien du reconnaître que mes appréhensions étaient totalement injustifiées et je ne peux que vous recommander ce remarquable pays et ce fort agréable rallye.



Reportages

Nouveaux venus, nouveau raid



Nathalie et Gilles, nouveaux membres du Club de l'Auto, ont participé du 22 octobre au 6 novembre 2005 au 1^{er} rallye RAID AFRICA GAZOLINE au volant de leur aronde.

Deux circuits étaient proposés : un routier de 3 200 kms, accessible à tout type de véhicules anciens, et un circuit piste. Quarante véhicules ont choisi la route et vingt-deux la piste.

De plus, une opération humanitaire a permis de déposer dans la vallée du ZIZ, au milieu des paysages somptueux de l'Atlas.

La découverte de Tanger, Fès, Erfoud, Zagora, des gorges du Todra et du Dadès en a séduit plus d'un.

UN MEILLEUR ALLUMAGE?



plus fiable
plus régulier
plus puissant

L'allumage
électronique
MAGNETIC



kitallumage.com
02 37 25 89 50

Le Saucisson du Marin

Brut de Porc

Porc élevé en Normandie
Salé au gros Sel de Guérande
Séché à l'anctenne en cheminée

Le saucisson était fabriqué jadis pour les Marins Bretons qui partaient plusieurs mois sur les voiliers avec leurs sacs de Terre Noire. Sa particularité réside dans son élaboration à partir de noix d'échine de porc entières non broyées. Son salage au gros sel de mer lui assure une conservation naturelle. Il est affiné durant plusieurs mois à l'air salin et fumé au feu de bois de hêtre en cheminée à l'ancienne, ce qui lui confère une saveur unique, digne de son passé.

FABRICATION
SPÉCIALITÉ
ANCIENNE
ARTISANALE

**Saucissons
Roches Blanches**

R.B. - BP 38-76450 Carry, Tél : 02 35 97 78 11
Fax 02 35 97 26 70 www.roches-blanches.fr

En vente dans
les magasins de tradition

Reportages

FACEL VEGA

Historique de l'Amicale Facel Vega (1939/1964)

C'est en 1939 que fut créée FACEL S.A., sous le nom de « Forges et Ateliers de Constructions d'Eure et Loir ». Son fondateur, Jean Daninos avait débuté en 1928 chez Citroën où il avait participé à la conception des coupés et cabriolets de la fameuse Traction. L'activité de Facel à ses débuts en 1939 était essentiellement destinée à satisfaire aux besoins des industries aéronautique et automobile.

En 1945, Facel orientât ses activités vers l'industrie automobile en produisant des carrosseries en blanc, embouties et assemblées suivant les spécifications des constructeurs, et des voitures de luxe ou utilitaires.

Après la disparition de Talbot, Delahaye, Bugatti, Facel devint en 1955 le seul constructeur français d'automobiles de luxe en produisant la FACEL-VEGA.

La « VEGA », premier modèle exposé au Salon de Paris 1954, était un élégant et luxueux coupé animé du moteur Chrysler V8 type « DeSoto Firedome » de 4 528 cm³ accouplé à une boîte à 4 vitesses synchronisées Pont-à-Mousson. La VEGA devint dès la fin 1955 la « FACEL-VEGA » et les coupés FVS produits reçurent différents moteurs de cylindrée comprise entre 4 527 et 5 798

cm³. La ligne générale ne fut que légèrement modifiée par l'adoption d'un pare-brise panoramique, de deux phares ronds superposés à l'extrémité de chaque aile et d'une calandre verticale et des ouïes latérales élargies.

La luxueuse berline baptisée « Excellence » fut présentée au Salon de 1956. L'absence de pilier central entre les deux portes permettait un accès aisé aux places arrière. Ce modèle, lui aussi équipé d'un moteur Chrysler V8 dépassant 6 litres de cylindrée sur les derniers exemplaires, ne fut produit qu'à un peu plus de 150 exemplaires.

En 1958, le coupé HK 500 remplaça les FVS avec un moteur de 5 907 cm³ équipé soit de la boîte mécanique Pont-à-Mousson, soit d'une boîte automatique Chrysler. Les freins à disques furent adoptés dès la fin de 1958 et la cylindrée passa à 6 267 cm³ en 1959. Les grandes qualités routières, la puissance et la finition du coupé HK 500 lui valurent un réel succès tant en France qu'à l'étranger. Plusieurs pilotes de renom tels que Maurice Trintignant et Stirling Moss l'utilisèrent pour leurs déplacements privés. La clientèle était internationale et en 1959 plus de 75 % (un record) de la production a été exporté !

Modèles	Nombre d'exemplaires	
FV et HK 500	849	dont 11 cabriolets
Facel II	184	
Excellence	153	
Facellia	1 050 environ	dont 620 cabriolets environ
Facel III	624	dont 192 cabriolets
Facel 6	43	dont 6 cabriolets
Total	2 900 environ	

Ces chiffres de production diffèrent de ceux habituellement avancés (3 033 Facel produites) car l'étude des documents d'usine montre qu'un certain nombre de numéro de châssis de Facellia n'a jamais donné lieu à la commercialisation d'une voiture.

(1 647 cm³). Ce modèle destiné à rivaliser avec les modèles italiens, anglais et allemands était doté d'un moteur 4 cylindres à 2 arbres à cames en tête d'une puissance de 115 ch SAE à 6 400 tr/mn. Les premiers cabriolets furent livrés en mars 1960. Deux autres types de carrosseries furent ensuite proposés : coupé 2+2 et coupé 4 places. Le premier type de moteur (FA) s'avérant fragile, des améliorations donnèrent le jour en 1961 à la « Facellia F2 ». Les modifications de carrosserie suivirent : nouvelles poignées de portière, blocs optiques doubles Mégalux confectionnés spécialement pour Facel par Marchal.

Reprenant les éléments mécaniques et le châssis de la HK 500, la Facel II fut présentée au Salon d'octobre 1961. Plus longue mais nettement plus basse, elle est considérée comme l'une des plus belles voitures produites après 1945. Elle était équipée des optiques Mégalux et du puissant moteur V8 Chrysler qui en faisait « le coupé 4 places le plus rapide du monde » avec une vitesse de pointe frôlant les 250 km/h.

Avec l'accord de la direction de la Production industrielle d'importer un moteur, le Pont-à-Mousson de la Facellia fut remplacé par le moteur Volvo B18B de 1 780 cm³. « Facel III » fut présenté en avril 1963. Enfin, « Facel VI », vit le jour en mai 1964. Il était équipé du moteur de l'Austin-Healey : 6 cylindres en ligne de 2 852 cm³. La différence de finition était visible : sellerie en cuir, volant aluminium et bois, roues à rayons.

Ce dernier modèle ne fut produit qu'à quelques dizaines d'exemplaires avant la fermeture définitive, le 31 octobre 1964 •

En 1959, fut présentée au Salon de l'Automobile la « Facellia », voiture de sport entièrement française de cylindrée moyenne

Acquisitions



Ma Facel Vega, par Pierre Semence

Appellation commerciale : Facellia
Type : F2B
Numéro de série : 417A (le 17^e des coupés 4 places produits)
Mise en circulation : septembre 1961

Carrosserie : coupé 4 places
Châssis : tubulaire + carrosserie soudée
Moteur : Pont-à-Mousson (4 cylindres, 1646 cm³, 115CV à 6400t/min, bloc fonte chemisé, culasse double arbre aluminium)
Boîte : Pont-à-Mousson 4 vitesses
Pont : essieu rigide Salisbury 7HA
Freins : 4 disques Dunlop avec servo
Suspension AV : double triangle, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
Suspension AR : ressorts à lames, amortisseurs télescopiques

Mercury «Park Lane» 1958, par Marc Lebourg

J'ai acheté cette voiture sur Y.Bay en juin 2004 et, après quelques difficultés de transaction, celle-ci est bien arrivée au Havre après avoir descendu le Saint Laurent et traversé l'Atlantique, en août 2004. Ouf !!! La voiture était pas mal... Voici son historique : La voiture a été achetée dans un état déplorable en 1993 par Mr Michel Mercier, un adepte de Mercury, dans la banlieue de Montréal. Après sept longues années et environ 75 000 dollars de restauration, la Mercury «Park Lane» fait son entrée dans un complexe rétro : «Le Park Lane Café» à Saint Jean-sur-Richelieu, à quelques miles de Québec. Ce complexe était destiné à la rencontre d'amateurs «d'Américaines», les serveuses sexy servaient en rollers, les orchestres country et Rock'n Roll jouaient tous les week-ends jusque tard dans la nuit et vous aviez le frisson à voir entre 500 et 600 voitures des années folles garées sur le site. Et oui, c'est bien ici que le génie Georges Lucas a tourné « Ame-

rican Graffiti », l'un des meilleurs films de tous les temps. Et, malheureusement, Michel Mercier et son épouse Chantal, fatigués après plusieurs années d'exercice, prennent la triste décision de tout vendre et se reconvertir. Cette décision n'étant pas triste pour tout le monde !!! Ainsi, nous retrouvons la « Park Lane » en... Normandie... Maintenant quelle décision prendre ? La voiture n'avait que 340 miles depuis sa restauration et n'avait jamais roulé depuis cinq années. Premièrement, un grand nettoyage s'imposait et nous prenons la route. La voiture avait tous les défauts d'une voiture qui n'avait pas roulé ; direction pas en place, moteur de capote fatigué, durites craquelées, fuites d'huile et d'eau, boîte mal réglée, Kit down non réglé et je devais rouler doucement car, avec peu de kilomètres, il fallait tout roder... Il fallait reconnaître que



tout était neuf... mais d'il y a cinq années ! La peinture, c'était un autre problème : elle était ternie et pleine de petites et grosses rayures dues au stockage dans le complexe au Québec. Ma décision était prise : elle restera dans sa couleur d'origine et je ferai faire un « poli lustré » par un ami carrossier à Yvetot, Mr Porret qui a eu bien du courage et de la patience pour élaborer avec beaucoup de savoir un chantier si important et réussi. Voilà comment, plusieurs mois après, nous pouvons ma femme et moi, cheveux au vent, participer au 39^e rallye Paris-Deauville, dont le tracé de la Bouille à Deauville était un véritable bonheur. Quel beau cruising!!! This is the best car that you can find for: Nostalgic Dream Car !!!

Acquisitions

Delage Coach Olympic D6 75-36, 1939 (30 exemplaires), de Cathy et Armel Legourrierec



Pensez à consulter les membres et partenaires du Club de l'Auto

- **Garage CTA Concessionnaire**
Wolkswagen, Kia et Subara.
M. Bonhoure
10/14, rue Jules Princet
93623 Aulnay sous Bois
Tél. : 01 48 19 85 45
- **Garage Henri Sauvegrain**
Concessionnaire Peugeot
45, rue du Pdt Georges Pompidou
92500 Rueil-Malmaison
Tél. : 01 47 32 15 16
- **Carrosserie André Sauvegrain**
36/40, rue des Bons Raisins
92500 Rueil-Malmaison
Tél. : 01 47 08 39 82
Fax : 01 47 14 91 82
- **Assurances Auto TEA Cérède**
2, rue Rossini
75009 Paris
Tél. : 01 48 01 95 40
- **Vintage Tyre Supplies**
Spécialiste du pneu ancien
Jean Pierre, de la part du Club
Tél. : + 44(0)1590 612 261
Remise pour le Club de l'Auto
- **Garage PRO-C.A.R**
13, rue Manissier
92800 Puteaux
Tél. : 01 42 04 09 28
- **Multic.sa/Kitallumage.com**
Armel Le Gourrierec
10, chemin de la guinguette
28120 Nogent s/Eure
Tél. : 02 37 25 89 50
- **Retro Roadster**
Cour de la Ferme des Ebisoires
78340 Plaisir
Tél. : 01 30 79 00 25
Email : info@retroadster.com
- **A l'élégance d'Autrefois**
Claudio Mancini
Location et vente de toilettes
d'époque
5, rue du Pas de la Mule
75004 Paris
Tél. 01 48 87 48 84 (15h/20h)
et 06 68 55 79 15
- **Photocopies et reproductions**
Aposit David Millet
38/40, square des Corolles
92400 Courbevoie La Défense
Tél. : 01 47 62 99 99
- **Cadrillage**
Encadrement d'art
Piera Cabili
46/48, rue de Chézy
92200 Neuilly s/Seine
Tél. : 06 30 39 61 33
et 06 74 52 42 57
Email : jess00@wanadoo.fr
- **Friend's Amis**
Jeux, flippers-baby foot,
machines à sous
Jacques Bernard
95450 Commeny
Tél. 01 30 27 21 82
- **Webmaster**
Julien Delmouly
Tél. : 05 63 36 50 50

Auburn 654 Phaeton Salon 1936, de Jean- Claude Beauvais

Ce modèle 654, version pour l'Europe, a été baptisé «La Norvège», avec un moteur Lycoming 6 cylindres latéral. 210 Cubic inches (3,5 litres), 85 chevaux. Boîte de vitesse 3 rapports, «Dual Radio Synchro-clutch Differential». La production est inconnue mais la version européenne est extrêmement rare. Celle-ci, selon l'histoire connue mais non vérifiée, était produite pour le marché norvégien et vendue à l'exposition Frogner en 1937. La marque Auburn était la propriété de E.L. Cord, qui produisait aussi la Duesenberg et la Cord •



Acquisitions

Jaguar Mark V, de Carlos Tournade



Mark V 3 1/2 Litres Saloon 1950

Berline 4 portes toit ouvrant
Châssis : N° 628184 - Moteur : N° Z-2193 - Caisse : N° G-7625 - Boite : N° JH-3301
(matching numbers)

1 905 exemplaires de ce modèle produits de Mars 1949 à Juin 1951

6 CYLINDRES EN LIGNE EN LIGNE, bloc et culasse en fonte, vilebrequin 7 paliers, soupapes en tête commandées par culbuteurs
82 mm x 110 mm soit 3 485 cm³ - 2 carburateurs SU H4 125 CV à 4 250 tr/mn 20CV Fiscaux
Boite MOSS 4 rapports (2.3.4 synchros)
Roues AV indépendantes, barres de torsions amortisseurs télescopiques - Direction Burman à billes
Pont AR hypoides suspension à lames et amortisseurs hydrauliques Girling - Freins à tambour et circuit hydraulique
Poids à vide : 1 676.4 Kg - Long : 4.763 m - Larg : 1.765 m - Haut : 1.59 m - Vitesse : 150 Km / H

Sortie d'usine en 1950 - Importée neuve au Venezuela en 1951.
Conduite à gauche + compteurs en lun. Type export USA (sans flèches de direction) Toit ouvrant.
Ailes arrières modifiées sans ailettes (sans doute utile pour les pays chauds).

M. Luis Miguel Monsanto la vend à mon cousin Charles Dubois le 22 Février 1984

Il effectue un premier travail de remise en état général, mécanique et intérieur, et j'ai l'occasion de la conduire plusieurs fois pendant cette période lors de mes déplacements au Venezuela.

Il me la cède en Juin 1999

J'en organise le transport depuis La Guaira Venezuela et l'importe en France.
Immatriculée en Septembre 99 : 51 CKQ 95

En 2001 la carrosserie est mise à nu, poncée, traitée anticorrosion, repeinte.
En 2004 la boite de vitesse et le moteur sont totalement démontés, restaurés.

Bloc moteur chem sé. pistons neufs, culasse et distribution renouées - guides de soupapes neufs - changement axe culbuteur, arbre à cames refait, changement des bielles (acier), vilebrequin rectifié traité et paliers réalignés - Ligne d'échappement inox, pompe à essence neuve, flexibles de freins changés et cylindres de freins démontés, nettoyés - Pompe à eau renouée - Arbre de transmission équilibré - Rénovation des carburateurs et de l'Allumage.

Production des Mk 5 : 10 502 unités tous modèles confondus

Répartition:

1 480	2,5 RHD Saloon	190	2,5 LHD Saloon
17	2,5 RHD DHC	12	2,5 LHD DHC
6 926	3,5 RHD Saloon	1 905	3,5 LHD Saloon
395	3,5 RHD DHC	577	3,5 LHD DHC

En septembre 1948, Jaguar dévoile son premier modèle d'après-guerre. Le modèle d'origine était plus avant-gardiste dans sa conception mais un certain nombre d'éléments ont fait que la Mark V allait accompagner la bonne fortune de la société pendant quelques années. La principale innovation a été l'adoption d'une suspension avant indépendante conçue par Haynes. Le nouveau moteur (XK) était pratiquement prêt pour la production mais il a été estimé que la Mark V était un peu trop classique pour le recevoir, aussi les berlines et coupés Drophead Mark V ont reçu les habituels moteurs de 2,5 et 3.5 litres. Elle sera produite de mars 49 à juin 51 puis remplacée par la Mark 7.

En 1951 le pilote Irlandais Cecil Ward termine troisième du Rallye de Monte Carlo au volant d'une berline Mk 5... Il persista en 1953 et termine cinquième. (en 53 la performance me semble exceptionnelle car les voitures avaient considérablement évolué entre 51 et 53...)



Club de l'Auto
ASSOCIATION FRANÇAISE AUTOMOBILE
(association à but non lucratif - Loi 1901)

(Ne pas remplir)

N°: _____

Cotis : _____

Timbre : _____

Registre : _____

**RENOUVELLEMENT DE L'ADHÉSION
AU CLUB DE L'AUTO**

**DEMANDE D'ADHÉSION
AU CLUB DE L'AUTO**

(cocher la mention s'appliquant)

Je soussigné,

N° de Membre _____ (en cas de renouvellement)

Nom : _____ **Prénom** : _____

Né le _____ à _____ Dépt : _____

Adresse personnelle : _____

Ville : _____ Code Postal : _____

Pays : _____ Email : _____

Téléphone domicile : _____ Fax domicile : _____

(J'autorise (Rayer si non applicable) le Club de l'Auto à publier mon adresse personnelle si un annuaire des membres du Club est réalisé à leur attention)

Profession : _____

Adresse professionnelle : _____

Ville : _____ Code Postal : _____

Pays : _____ Email : _____

Téléphone professionnel : _____ Fax professionnel : _____

(J'autorise (Rayer si non applicable) le Club de l'Auto à publier mon adresse personnelle si un annuaire des membres du Club est réalisé à leur attention)

Propriétaire des véhicules ci-dessous : (Information non publiée dans l'annuaire)

Marque	Type	Cylindrée	Puissance	Année	Carrosserie & Carrossier	N° minéralogique

Demande à renouveler mon adhésion au / faire partie du **CLUB DE L'AUTO**, et vous fais parvenir par chèque/virement bancaire à l'ordre du « CLUB DE L'AUTO» le montant de ma cotisation : _____ € pour l'année 2006. (IBAN : FR76 3000 4007 9900 0057 5586 360 - BIC : BNPAFRPPPOP)

Pour les nouveaux Membres :

Parrain : Monsieur _____ Prénom : _____ N° Membre : _____

Cotisation annuelle membre actif 70 €.

Cotisation annuelle membre moins de 35 ans 50 €.

Signature :

CLUB DE L'AUTO
19, rue du Mont Valérien
92210 Saint Cloud
Tél. & Fax : +33 (0)1 46 89 62 75
Email: jsauvegrain@wanadoo.fr

Internet

www.clubdelauto.org
Un site d'information et de services



Pour vous procurer les articles de la Boutique, présentés sur le site Internet du Club de l'Auto, www.clubdelauto.org rubrique «Boutique», renseignez-vous auprès de Jocelyne Sauvegrain.

La boutique



la casquette bleue
ou beige 5 €
La cravate 25 €
la chemise jean 40 €



Le cendrier 10 €



Le parapluie 30 €



la mascotte du
Club de l'Auto
l'ours Rodchenko
15 €

Remerciements et aménagement, par Bernard Dortomb



Depuis de nombreuses années, Claude Dolléans a eu l'amabilité de mettre à la disposition du Club de l'Auto son sous-sol (heureusement qu'il est assez grand pour garer des centaines d'affiches, un stock d'articles de la boutique et, pendant un temps, la fourgonnette Simca 5 et l'imposante camionnette Citroën C4 en plus de ses voitures de collection...)

Nous savons tous qu'avec Daniela, il est très attaché à notre association et qu'à de nombreuses reprises, il a inscrit ses voitures de différentes marques (que nous aimerions revoir plus souvent) et participé activement aux rallyes du Club de l'Auto depuis 1971 en mettant même à notre disposition un camion plateau de dépannage. Merci Claude et Daniela.

Mais nous ne pouvions pas abuser davantage de leur hospitalité. Après avoir réglé la question des véhicules, le bureau avait

décidé de « rapprocher » les articles de la boutique et les stocker dans un petit local « trouvé » à Nanterre par l'intermédiaire d'un autre ami : Hugo Fuchs. Et c'est le 8 septembre dernier que « l'expédition » fut organisée par le commando composé de Henri Sauvegrain et sa camionnette Peugeot, Guy Dibouès et sa voiture particulière, Bernard Dortomb et Jacques Maison. Bernard en avait profité pour se munir de son appareil photo numérique car il connaissait le trésor caché à Jouy (lieu de garage) de plaques et affiches anciennes...



Il aura fallu plusieurs heures pour remplir pleinement les deux voitures. Ce n'est pas très facile d'obtenir une rendez-vous et se rendre chez Claude, mais une fois sur place on ne le quitte pas facilement.

Apéritif et casse croûte font partie de la culture de Claude et nous nous plions facilement à ces coutumes sympathiques... Dans l'après midi, le retour fut tranquille jusqu'au nouveau local plus modeste mais plus près. Un nouveau rendez vous est pris le 22 septembre pour vider le local très encombré et installer des étagères

(fournies gracieusement par Guy, merci...) afin de pouvoir ranger convenablement le stock de la boutique et répondre ainsi à la demande de notre charmante et efficace secrétaire chargée (aussi) du stock de la boutique. Nos Membres et leurs Amis peuvent passer leurs commandes, il sera plus aisé de les satisfaire.

Merci à tous.



ACHATS
VENTES
EXPERTISES



Vendu 924.000 euros par Behr Paris et Spink Londres

VENTES A PRIX NET
VENTES SUR OFFRES
VENTES AUX ENCHERES

le Leader Mondial de la Philatélie Classique

www.behr.fr

eMail: pascal.behr@behr.fr

30 ave de l'Opéra Paris

BEHR

Paris - Geneve - Londres

www.rue-drouot.com

phone: 33 1 43 12 37 67

fax: 33 1 43 12 37 73

the World Philatelic Classic Dealer since 1920

BUYING STAMPS
SELLING STAMPS
EXPERTISES

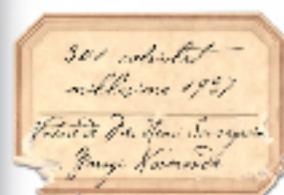


Sold for 1.5 M\$ by Catara-Behr SA, Geneva

PRIVATE TREATY SALES
MAIL AUCTIONS
PUBLIC AUCTIONS

Philately ... Art and Passion

La passion, nous la partageons.



Consommation (l/100) et Émission de CO₂ (g/km) pour un coupé 407 2.0i 16V :
Urbain : 11,9/15, Extra-urbain : 5,9/7,5, Mixte : 8,9/12,8

