

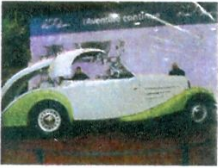


Le journal du

N° 40 - année 2010

CAHORS AUTO RETRO

Revue trimestrielle



Le Salon
Rétromobile



Soirée Tee Shirt



Sortie Gillou



Sortie années trente



Paul ARZENS



Les taxis de la Marne

Le Salon

RETROMOBILE



La Tour Eiffel



Le mot du Président

Au moment où j'écris ces quelques mots, nous venons d'annuler la sortie en thalasso du 8 & 9 mai. Le centre du Rouget ferme, quel dommage. Mais il y a quand même quelques réconforts car nous avons fait depuis le début de l'année de nouveaux amis tout d'abord au club, mais aussi des rencontres, des sorties, des soirées extraordinaires, des vraies, qui marquent la vie du CAR.

La soirée tee shirt aux Bouysses, pour remercier les bénévoles du club ainsi que les sponsors, a été une totale réussite avec tout ce qui fallait; repas, animation, ambiance.

Pour la sortie à la mémoire de notre ami Gilles, notre petit Gillou de la haut nous avait programmé un grand soleil. Merci à vous tous pour cette agréable journée passée dans un très beau domaine des Savarines. C'était super.

Enfin la sortie des années trente avec comme toujours un très beau plateau de voitures plus rutilantes les uns que les autres. Une organisation parfaite de nos amis du VAS comme ils savent le faire.

Deux sorties sont à venir, et il vous faudra rapidement vous inscrire, les places étant limitées.

Pour ceux qui ne le savent pas encore, un nouveau site Internet du Car, vient d'être réalisé par notre ami Yan Van Der Velden sur la rubrique CAHORS AUTO RETRO . FR

Beaucoup de clubs rêveraient d'avoir le même. Vous pouvez faire passer à Yan vos articles éventuels, photos etc.... à l'adresse suivante : rooveld@alsatis.net. Un grand merci à lui pour son dévouement.

Merci à tous et à bientôt pour de nouvelles ballades.

Philippe Prévost

Siège social :
Garage des Quais - 270 quai de Regourd - 46000 CAHORS
Tél. 05 65 53 94 02

Soirée Tee Shirt

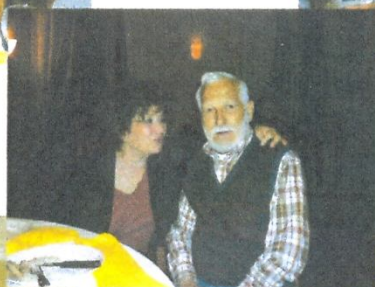
(samedi 27 mars 2009)

Cette soirée tee shirt avait pour but de remercier tous les bénévoles qui avaient participé à l'élaboration des journées des 14 & 15 juin 2009 au Château des Bouysses à Mercuès.

Belle manifestation avec un bal à la clé, et un excellent repas concocté par notre ami Nono.

Tout le monde à passé une très bonne soirée autour d'une bonne table , mais aussi avec une bonne sono, profitant des pasos, valse, tango etc. et s'en donnant avec joie.

Un grand merci au club du Cahors Auto Rétro, initiateur de ce divertissement.



Dimanche 11 avril 2010
Souvenir
SORTIE GILLOU

Cette journée du 11 avril 2010 était une journée particulière. En effet, le CAR avait décidé de rendre un hommage particulier à notre ami Gilles DURANT, disparu trop tôt. Le rendez-vous avait donc lieu au Château Les Bouysses à Mercuès. Vingt cinq véhicules étaient présents pour cette journée de commémoration.



L'accueil était fort chaleureux, puisque un petit déjeuner nous attendait. Le soleil étant de la partie, les petites routes



de notre beau département nous accueillait et c'est un long chapelet de voitures qui s'élançait. Après s'être recueillis sur la tombe de notre regretté Gillou et la remise du plaque commémorative, c'est Michèle son épouse qui nous recevait pour un petit apéro convivial.



Puis il était temps de passer à autre chose, et c'est au tour du Domaine des Savarines de nous accueillir. Une bonne am-



bianche s'installait sous un soleil radieux. Le printemps était bien là. Chacun prenait ses positions et dispositions afin de déguster un bon repas sorti tout droit des paniers. Et comme à



l'habitude, les partages allaient bon train. Le temps passait vite et il était temps de rentrer chacun chez soi.



Après une visite des caves, il ne nous restait plus qu'à remercier nos hôtes, pour cet accueil on ne peut plus chaleureux, faire un gros bisou à Michèle, lui dire que nous pensons fortement à notre ami Gillou, et qu'il nous manque.

Tout le monde repartait enchanté de cette belle journée que nous offrait le printemps.

Un petit discours du Président Philippe Prévost pour nous souhaiter encore de bien belles ballades en anciennes dans notre très agréable département.



LE SALON RETROMOBILE

La locomotion urbaine

Histoire de la locomotion urbaine

Les grandes métropoles doivent, entre autre, leur dynamisme et leur prospérité aux nombreux moyens de communication mis en place au cours des décennies dans le but de faciliter les échanges.

Rétromobile rend hommage en 2010 à l'une des étapes majeures de l'histoire de la locomotion, en plongeant les visiteurs de cette édition Anniversaire, au cœur de l'aventure des transports urbains : du premier omnibus à moteur, au dernier omnibus à cheval, en passant par les astucieuses micro-cars.



Omnibus à cheval



Premier omnibus à moteur



Avant l'effort, le réconfort !...



VISITE DU SALON



PEUGEOT 601 Éclipse
(1935)



ALFA ROMEO 6C
1750 GS



Différents modèles de pompe à essence



Autochenille CITROËN
P 17 D 68 (1933)



BUGATTI
Type 22 Brescia (1925)
Restée 73 ans sous l'eau du lac Majeur, puis remontée l'an passé à près de 53 mètres de profondeur, cette Bugatti de 1925 s'est échangée contre 260 500 euros. A l'origine, cette voiture était française, et son immatriculation de châssis 2461, fut faite à Nancy



DELAHAYE Type 22
(1936)

SORTIE ANNEES TRENTE

24 & 25 avril 2010



Cette sortie des années trente était organisée par nos amis du VAS. Pour une réussite, cela en fut une, car tout s'y prêtait. Le soleil et la bonne humeur étaient de mise. C'est une trentaine de voitures qui s'est retrouvé à Domme autour d'un casse-croûte matinal composé de rillettes au foie gras !....un délice.

Cette sortie était placée sous le signe des bastides et dieu sait qu'il en existe de bien belles en Dordogne. La journée commence par la visite de Monpazier où sur les coups de midi, le repas se passe sur la place centrale.



Au menu, et pour changer un peu, daurade royale. Puis destination Villereál et stationnement autour de la halle.



Arrivée à Monflanquin. Nous tombons sur un mariage et nos voitures sont prises pour cible.



Vive les mariés !....



Et puis, cerise sur le gâteau, une surprise de taille que nous n'aurons pas une autre fois.



Château de LATOUR



Musée privé !..... Et pas en miniatures.....



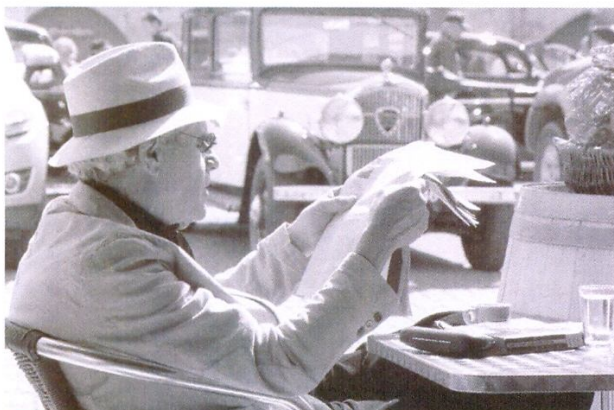
Bugatti, Delahaye, Auto Union Horch se cotoyent et toutes en état de marche et parfaitement entretenues.



M. Ogliaastro, propriétaire des lieux, M. Clavelle président du club de Corrèze, Jean-Marc Fourcaud, vice président du CAR, Bernard Colombier, président du VAS.

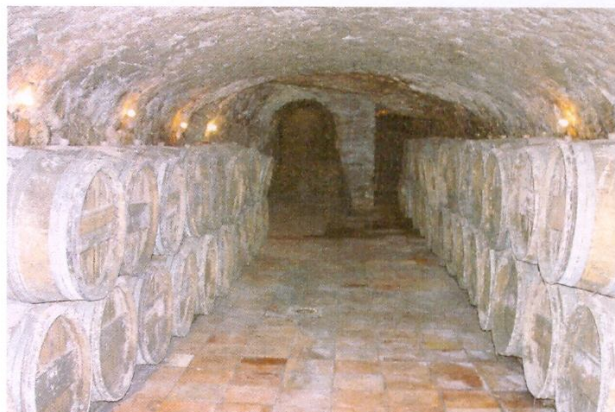
Puis c'est le départ vers l'hôtel l'Étape Gasconne à Al-lemans du Drop.

Le lendemain matin nous nous nous dirigeons vers Eymet pour refaire les pleins. Visite du village fort agréable.



Château de SANXET

Visite du musée automobile et des caves. Une petite dégustation et un bon repas sur belle table !...



Il est grand temps de repartir ; un petit incident de démarreur, et **pousse Monique** !... La séparation, à regret, se faisait à Cadouin après un dernier verre de l'amitié.

Un super week end recommandé à tous les amateurs des années trente.



Paul ARZENS, Poète et créateur

étrange voiture : La Ba-

leste, mais elle ne laisse pas indifférent. Elle est le fruit de l'imagination débordante et du travail de Paul ARZENS, designer industriel parisien, ingénieur autodidacte et accessoirement artiste et sculpteur. Il est entre autre, le père des locomotives BB et CC, du Trans Europe Express et du RER. A son actif également, la décoration de certaines stations de métro Parisien, ce qui lui vaudra le surnom de « Christian DIOR du rail ».

En 1935, il dessine et réalise lui-même, une boîte de vitesse automatique dont il dépose le brevet. Son principe permet de ne conserver qu'une seule pédale: en l'enfonçant, on accélère et les rapports montent automatiquement; en la relâchant progressivement, on ralentit, et les rapports redescendent; en libérant totalement l'appui, on freine énergiquement grâce à un système de dépression. Il équipe ainsi une Chrysler de 1926 qu'il fait essayer à Robert Peugeot. Ce dernier la jugea fort intéressante, mais trop « révolutionnaire » pour la clientèle maison...et Peugeot venait de s'engager avec le fabricant des boîtes Cotal.

C'est en 1936 que Paul ARZENS décide de fabriquer sa propre voiture. Il déshabille sa Buick standart de 1928 ne conservant que la châssis (dont il allonge sin-

gulièrement les longerons) et le moteur V6 de 3,4 litres. Il confectionne une carrosserie en tôle sur armature métallique (et non en bois comme il est encore coutume). Le résultat, c'est cette silhouette à la ligne « ponton » avant l'heure, de 7 mètres de longueur et capable d'atteindre, grâce à une préparation moteur, les 160 km/h.

La face avant, avec sa calandre à fanon, lui vaudra son surnom de baleine. Pour satisfaire son besoin d'observation des paysages qu'il reproduit sur ses toiles, Paul ARZENS fait réaliser, chez Alsthom, ce pare brise en plexiglass, coulé sur gabarit en tôle qu'il forme lui-même.

Dans le tableau de bord, une tablette rétractable lui permet même de « croquer » ou de peindre directement ce qu'il voit.

Cette voiture unique sera utilisée par son propriétaire / créateur jusqu'aux environs de 1990. Elle côtoie maintenant les plus grandes stars de l'automobile au sein du musée de Mulhouse où nous l'avions découverte lors de notre visite organisée par le Cahors Auto Rétro en 2001.

Autres réalisations de Paul ARZENS : un ensemble châssis/moteur de Peugeot 402 habillé d'une très aérodynamique carrosserie évoquant un cigare ainsi que deux microvoitures électriques, dont « l'oeuf » en 1942, équipée d'une carrosserie en aluminium poli dont la partie arrière pourrait avoir inspiré les designers de Renault pour la 4CV.

Michel ESTINGOY



La structure en duralinox donnant à l'ensemble un bel éclat métallique, incorpore une poutre centrale arrière, où se placent les accumulateurs de 60 volts et 100 ampères animant l'unique roue arrière.



L'ARZENS Baleine fut produite de 1938 à 1938. 1 motorisation, 3.4 litres de 67 cv

Avant d'entrer dans l'histoire sous les traits glorieux du « taxi de la Marne », le Landaulet Renault a mené la vie de simple taxi. Un jalon dans l'essor industriel de l'homme de Billancourt.

Les embarras de Paris alimentent l'imagerie du tournant du siècle. Un désordre d'omnibus bondés, d'automobiles pétaradantes et de chevaux attelés, martelant le pavé, s'entremêlent dans le Paris de la Belle Époque. L'automobile tente de se frayer un chemin au milieu des bâtardes, des coucous, des milords et des tilburys.

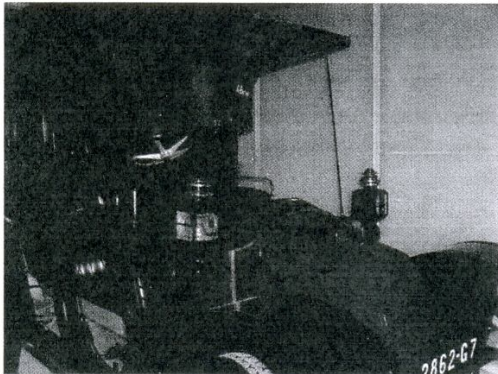
La Renault Type AG s'adresse aux compagnies d'« autos taxis » pour remplacer les véhicules hippomobiles par ces landaulets. Renault a pratiquement le monopole du marché des taxis parisiens. Le type AG est d'abord choisi par la Compagnie française des automobiles de place (ou « autoplace »), mais d'autres maisons utilisent des Renault : à la Compagnie générale des voitures à Paris, les taxis sont verts et portent la plaque « G-3 », tandis que celles de la Kermina métropole reçoivent l'identification « G-2 ». La fabrication de la Renault AG se poursuivra jusqu'à la veille de la première guerre mondiale au cours de laquelle les taxis parisiens vont connaître leur heure de gloire.

L'automobile monte au front

Les guerres nourrissent ce cynique paradoxe : la mise au point d'armes de plus en plus meurtrières fait partie du moteur de la recherche et du progrès technologique. La Grande Guerre vit l'entrée en scène de l'aviation et des chars d'assaut. Mais c'est l'épisode célèbre des Taxis de la Marne qui symbolise avec le plus de panache le rôle joué par l'automobile sur le théâtre des opérations.

Au mois de septembre 1914, quelques semaines après le début des hostilités, la ville de Paris est menacée par les armées allemandes, dont certaines unités ne sont plus qu'à une trentaine de kilomètres. Pour préserver la capitale, il faut envoyer de toute urgence des renforts au Général Maunoury dont l'armée, épuisée, recule devant les forces ennemies, supérieures en nombre.

Le général Joseph Gallieni, gouverneur militaire de Paris, dispose de 6000 hommes, mais son parc automobile est limité à 250 véhicules. Il lui en faudrait cinq fois plus ! Le 5 septembre, la première armée allemande, sous les ordres d'Alexandre Von Kluck, est tellement avancée dans les lignes françaises qu'elle se trouve dans une situation stratégique délicate. Une attaque sur ses flancs permettrait en effet de l'isoler com-



plètement du reste des armées. Joffre va profiter de cette occasion pour enrayer la progression des Allemands en lançant une contre-attaque qui permettra enfin de stabiliser le front.

Mais le but du Maréchal Joffre est d'encercler complètement l'armée de Von Kluck. Pour atteindre cet objectif, il faut parvenir à transporter pas moins de 12000 hommes à Nanteuil-Le Haudouin, au nord-est de Paris. Le train ne peut en assurer que la moitié. C'est alors que le Général Jean-Baptiste Clergerie, chargé de cette opération, obtient l'autorisation

de Gallieni de réquisitionner les taxis parisiens.

L'ordre de réquisition est lancé le 7 septembre 1914 à 13 heures. A 18 heures, six cent taxis sont rassemblés à Gagny, dans la proche banlieue parisienne. Il leur faudra effectuer deux voyages aller et retour à raison de cinq soldats par voitures, avec tout leur barda. Les deux convois successifs roulent pendant la nuit, tous feux éteints, jusqu'à Nanteuil-Le-Haudouin. Ce renfort inattendu suffit à renverser la situation. Touchée sur son flanc droit, l'armée de Von Kluck recule.

Paris est sauvé. L'automobile est entrée dans l'histoire, avec un grand « H ».



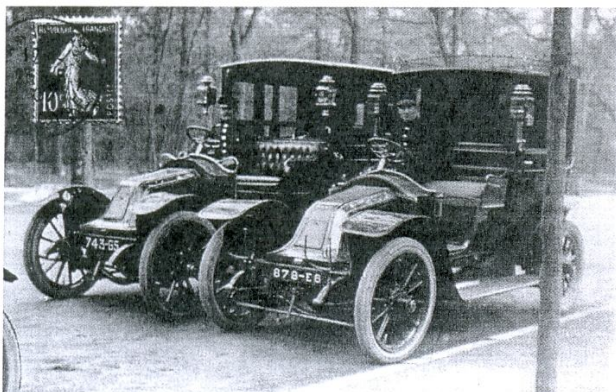
Un train de Taxis

Bondés de soldats et de matériels, les taxis parisiens partent vers le front, discrètement, en un long cortège.

Si la réquisition des voitures était chose régulière, celle des chauffeurs pouvait se discuter au strict point de vue de la légalité.

L'opération était faite dans des conditions difficiles d'improvisation et d'urgence; elle réussit par l'esprit d'initiative, l'intelligence et la bonne volonté de tous et montra les services que l'on pouvait attendre des transports automobiles de personnel en campagne

Quand aux chauffeurs parisiens s'ils n'ont pas gagné la bataille de la Marne, comme le veut une légende un peu simpliste, ces braves gens en y contribuant dans leur modeste sphère, ne méritent pas moins une mention dans l'histoire.



La DS 19

Quand la DS 19 est présentée pour la première fois au public, c'est l'émeute. Dans les allées du 42^e Salon de l'Auto, les gens entourent la nouvelle Citroën. Si elle est admirée, elle est également désirée : 12000 commandes dès le premier jour ! L'avant gardiste DS va contribuer à la renommée de la marque aux chevrons.

En reprenant la direction de l'usine Citroën en 1935, les Michelin sont bien décidés à redresser l'entreprise déficitaire. Pour cela, le bureau d'études est lancé dans de nombreux projets.

Les ingénieurs planchent sur le « TPV » (très petit véhicule), qui va devenir la 2 CV, mais aussi sur une « VGD » (voiture grande diffusion) destinée à remplacer la Traction Avant. C'est précisément le père de la Traction, Alain LEFEBVRE qui est chargé de cette création.



Cet ingénieur formé à l'école de Gabriel Voisin - célèbre constructeur d'avions et d'automobiles - décide d'appliquer les théories de son maître. Il va offrir à la « VGD » (aidé par Flaminio Bertoni qui a travaillé sur la Traction et la 2 CV) une aérodynamique proche de la perfection, non sans faire preuve d'audace sur côté mécanique. Pour cette automobile, rien ne sera trop beau. Lefebvre la dote d'une suspension à quatre roues indépendantes. Celle-ci est hydropneumatique, et l'assiette de la voiture peut être modifiée grâce à une simple manette située dans l'habitacle.

Moteur 4 cylindres en ligne
Cylindrée de 1911 cm³ à 2347 cm³
Puissance de 75 à 130 chevaux
Vitesse maxi de 140 à 188 KM/h
Production 1 455 746 exemplaires
Tous modèles confondus (DS, ID, Breaks) construits en France et à l'étranger (en Belgique, Angleterre...)



L'hydraulique est omni présente dans la belle de Javel : direction assistée, boîte de vitesses mécaniques commandées par un embrayage hydraulique, ce qui va supprimer la pédale d'embrayage. Elle possède également des freins à disques à l'avant, réservés à l'époque aux voitures de compétition, un curieux petit champignon en lieu et place de la pédale de frein et un volant monobranché.

La DS va également connaître la consécration sportive. Aux mains des plus grands pilotes de rallyes du moment, elle remportera de nombreuses compétitions. Monte Carlo, Maroc, Acropole, Tour de Corse tomberont dans son escarcelle. En 1961, Bianchi et Harris triomphent du célèbre Marathon de la route Liège-Sofia-Liège et en 1972, Bjorn Waldegaard termine à la seconde place de la Ronde hivernale de Chamonix au volant d'une DS qui a perdu une roue en cours d'épreuve !.



Mais toutes les belles histoires ont une fin, et celle de la DS se termine le 24 avril 1975. Alors qu'une dernière 23 Pallas à injection sort de la chaîne, la CX prend sa place.

Samedi 3, Dimanche 4 Juillet 2010

Sortie CHRISTIAN PIERON

Cette sortie, devenue traditionnelle, se fera comme à l'habitude chez Christian et Monique PIERON à Lugagnac les samedi et dimanche 3 & 4 juillet 2010.

- Le point de ralliement aura lieu à l'hôtel Kyriad à 8h00. Café, thé, gâteaux etc. seront offerts par le club.
- Départ 8h30 et direction Lugagnac.

En espérant que le temps soit avec nous, une ballade ainsi que le repas sont organisés au bord du lac de Maroule.

N'OUBLIEZ PAS VOTRE PANIER pour le repas de samedi midi - Possibilité de faire des grillades

Également chaussures de marche ainsi que boules de pétanque.

Très important : pour ceux qui couchent sur place portez votre toile de tente, sinon belle étoile !....

En ce qui concerne le samedi après midi, Madame MAURY s'est proposé pour nous faire une démonstration sur la fabrication de pastis et anguille.

SAMEDI soir repas à Lugagnac chez Christian

Apéritif, salade de tomates, tripes aveyronnaises (possibilité changement pour ceux qui ne les aiment pas, le préciser à l'inscription), pommes de terre vapeur, fromage, dessert, vin, café.

Prix / personne : adhérents club :	15 €	enfant - de 12 ans	10 €
Non adhérent :	25 €	enfant - de 12 ans	15 €

DIMANCHE matin : petit déjeuner à la ferme de Lugagnac

Aux environs de 10 h, départ pour une ballade à pied à travers bois et découverte de la faune et de la flore.

Retour vers 13 h et repas : Taboulé, reste de tripes, pommes de terre vapeur ou grillades / chips, fromage, dessert, café, vin

Prix / personne : adhérents club :	15 €	enfant - de 12 ans	10 €
Non adhérent :	25 €	enfant - de 12 ans	15 €

INSCRIPTION avant le 20 juin 2010