

# Honneur au groupe Sunbeam-Talbot-Darracq

Cette 26<sup>e</sup> édition, intitulée Trégor et Léon, a regroupé plus de 150 anciennes. Les marques invitées étaient celles issues du groupe Sunbeam-Talbot-Darracq (STD) et leurs dérivées. Les collectionneurs ont sillonné plusieurs circuits de la région de Morlaix.



Les collectionneurs sont conviés à Morlaix lors de cette 26<sup>e</sup> édition, pour découvrir la région du Trégor et du Léon.

## PRATIQUE

**Date :** 20-23 mai

**Chiffre :** près de 150 véhicules

**Contact :** AUTOMOBILES ET PATRIMOINE DU PAYS DE FOUGÈRES, [www.rallye-fougeres.org](http://www.rallye-fougeres.org)

Venus des quatre coins de l'Hexagone et de quelques pays européens, les participants se retrouvent le samedi matin sur le port de Morlaix pour un circuit qui les emmène vers Roscoff. L'auto la plus ancienne est une Sunbeam 16/20 tourer 1912, modèle produit entre 1909 et 1914 à 600 exemplaires. Plusieurs autos sont datées d'entre les deux guerres, comme la Lagonda 12/24 coupé docteur de 1924, une voiture appartenant à la même famille britannique depuis soixante-dix ans. Deux Lagonda 21 Tourer, de 1928 et de 1930, appartiennent à d'autres collectionneurs d'outre-Manche. La

marque remporta les 24 Heures du Mans en 1935 et fut vendue à Aston Martin en 1948. La firme Talbot fut créée pour sa part au début du XX<sup>e</sup> siècle par Lord Shrewsbury & Talbot, pour être absorbée par le groupe STD entre les deux guerres. Un modèle ici présent est une BA 105 Tourer de 1933. La Ford V 848 de François Stephan est datée de 1935 : « Elle a été produite au Canada, animée par un V8. Elle fut importée en France en 1935 et vendue à une personne qui la garda jusqu'à la fin des années 1950 pour la revendre à un garagiste de la Creuse qui la remisa jusqu'en 1990. Puis un

collectionneur de la région parisienne la restaura et cela fait près de vingt ans que j'en suis son propriétaire. »

En milieu de matinée, les équipages atteignent Saint-Pol-de-Léon. Sur le site de la promenade de Penarth s'expose une rareté française : une coach décapotable Citroën Rosalie 15 CV de 1933 sur une carrosserie Sical. Sur seize exemplaires produits, seul deux sont connus à ce jour. La Steyr de 1938 carrossée en modèle sport sur la base de la 220, appartenant à l'Autrichien Thomas Treul, est tout aussi rare. On découvre aussi une Triumph Dolomite 14/60 de 1939, la dernière auto fabriquée

par l'entreprise Triumph avant son rachat par le groupe Standard Nash Ambassador Eight Convertible produite en 1940, qui serait le modèle répertorié en France !

## Exposition à Morlaix

L'après-midi est consacré à un circuit. Les autos datées entre des années 1940 et 1960 sont représentées. En redescendant à Morlaix, Alan Mills est au volant d'une Alvis TA 21 Grey Lady de 1953, à l'humour *so british* : « Auparavant, j'avais possédé le modèle Eagle Silver. Elle déplaçait à mon épouse par



« Une passionnée s'intéresse à cette Alvis 12/70 de 1937, sortie de grange en Grande-Bretagne en 1990 puis restaurée en 2004. »

L'auto la plus ancienne qui participe







▲ Sur la place des Otages à Morlaix, cette Steyr de 1938 carrossée en modèle sportif sur base 220.



Exposition d'une Triumph Dolomite 14/60 de 1960. C'est le dernier modèle produit par Triumph avant son rachat par le groupe Standard. ►



▲ Éric Godefroy, alias André Citroën, fait ici la promotion de sa décapotable Citroën Rosalie 15 CV de 1933 carrossée par Sical.

« son manque de confort. Du coup, je l'ai vendue pour acheter cette Grey Lady. Dorénavant, mon épouse n'a plus les cheveux au vent et comme nous habitons près de Windsor, elle se prend parfois pour la reine en saluant les passants ! »

Le lendemain, les collectionneurs se rendent sur la place des Otages à Morlaix, où toutes les autos et leur équipage sont présentés au nombreux public. Dont quelques AC. Celle de

Jean Odoul est un coupé ACE Aceca de 1956, qui avait été préparé pour la compétition. En 1970, l'auto a été remise puis a intégré une école de mécanique où on lui a monté un moteur de Renault Frégate ! Après l'avoir sauvée, Jean lui a bien entendu remis un moteur d'origine. Celle présentée par Jean-Marc Dubosc est une Ace Bristol de 1958 : « Sa première propriétaire était Françoise Sagan et je l'ai acquise par le biais d'une vente aux enchères



cabriolet Alfa Romeo 6 C 2500 Touring de 1939

« Cette auto, carrossée par Touring, a appartenu au p. italien Roberto Vallone. Sa dénomination est Superle nom du brevet de construction alu sur treillis acier de par Touring. C'est mon père qui l'a trouvée en épave il y a trente-cinq ans, puis restaurée comme à l'origine. Il ne resterait que trois de ces modèles : un au musée, Romeo de Milan en Italie, un aux États-Unis et la mienne.



Pierre Daniron, Talbot Lago Baby T 15 de 1950

« Elle a été achetée neuve en 1950 par le P.-D.G de la branche française des thés Lipton. Ensuite, elle a appartenu au pilote Charles Pozzi, qui a notamment couru sur Talbot. Lorsque je l'ai trouvée, elle avait peu de kilomètres car elle roulait le plus souvent à Paris. Elle est restée d'origine, sauf que je lui ai apposé un vernis de peinture et fiabilisé sa mécanique. »



Christian Clouard, Lancia Aurelia B 20 S de 1950

« C'est le premier modèle à recevoir un V6 en Europe. Je cherchais une B 20 et j'ai trouvé celle-ci par le bouche-à-oreille, à Vence dans les Alpes-Maritimes qui avait été préparée pour les rallyes en 1961. Pour l'histoire, ce même modèle apparaît lors d'une poursuite dans l'album L'Affaire Tournesol d'Hergé. »



Jacques-Antoine Brochet, Lancia Aurelia B 24 de 1957

« Lors d'une balade avec mon cousin Christian Clouard, bord de son coupé Aurelia B 20 S, je suis tombé amoureux de son auto ! Mais je ne pensais pas acquérir un tel modèle. Un jour qu'il était en contact avec un collectionneur de Lancia, il m'indiqua que cette B 24 était à vendre en pièces détachées, son propriétaire venait de décéder avant d'avoir pu la restaurer. Je l'ai acquise et rénovée de A à Z en lui apportant une couleur bleue Lancia qui change de teinte suivant la luminosité. »

chez Osenat. Elle était dans un triste état et cela m'a demandé trois ans pour la restaurer. » Quelques magnifiques Talbot Lago se remarquent également, à l'image du coach T 14 LS de 1956 appartenant à François Stéphan, le président du club Talbot France. Ce dernier précise que son auto a été dessinée par le designer Carlo Delaisse, très méconnu, qui travailla avant-guerre au sein du carrossier Letourneur & Marchand. ■



▲ Le 1<sup>er</sup> propriétaire de ce cabriolet Bristol Vioti de 1962 a été l'acteur Peter Sellers, connu notamment pour ses rôles de l'inspecteur Clouseau dans les films The Pink Panther.



▲ Construite sous licence Humber, cette Amilcar est un cabriolet à moteur Composit.

◀ Christoph Guillery a réalisé son rêve d'adolescent en s'offrant cette Amilcar de 1927.





## Organisateur

Patrick Rollet

### « Deux parcours cette année »

« Le Rallye de Fougères est né en 1995 et prend l'appellation APPF deux ans plus tard. En 2018, la Fédération internationale du sport automobile

le sélectionne parmi dix événements au monde permettant d'accueillir le trophée de la meilleure préservation. Pour cette 26<sup>e</sup> édition, les marques invitées d'honneur étaient Talbot Suresnes, Talbot London, Sunbeam et toutes celles du groupe Sunbeam-Talbot-Darracq. Nous devions accueillir une Darracq, mais au dernier moment son propriétaire a dû se désister. Cette année, le rallye s'est déroulé dans le giron de Morlaix avec deux parcours au cœur du Trégor et du Léon, et nous remercions Jean-Paul Vermot, maire de Morlaix, qui a permis d'accueillir comme il se doit tous les collectionneurs. L'édition 2023 se déroulera du 2 au 5 juin dans les environs de Fougères. »



▲ Dans sa robe bleue électrique, cette auto est une Lea-Francis 14 Sport de 1949.



cabriolet Hotchkiss Anjou de 1954

« Le modèle Anjou a été produit entre 1950 et 1954. Celui que je possède était une berline qui a été transformée et carrossée par l'entreprise Morel à Provins en Seine-et-Marne. Je l'ai baptisée "Saint-Tropez", nom qui n'est pas répertorié chez cette marque. En effet, quelques modèles Hotchkiss, modifiés par Chapron, portaient des noms de stations balnéaires, comme l'Anthéor. L'Anthéor est un viaduc ancré dans un remarquable site près du rivage au pied du massif de l'Estérel à Saint-Raphaël dans le Var, non loin de Saint-Tropez. »



Éric Deleplanque, roadster Lancia Belna de 1935

« Cette voiture, carrossée par Labourdette, a été exposée au Salon de l'auto à Paris 1935. Elle est dans ma famille depuis près de soixante-dix ans, puisque c'est mon père qui l'a acquise en 1955 à Bergues, dans le Nord. Elle a été restaurée il y a trente-cinq ans et c'est à mon tour d'assumer sa pérennité au sein de ma famille. »



Jean-Louis De Brux, coach Talbot Lago T 26 de 1948

« Son 6-cylindres en ligne de 4,5 l développe 170 ch. Cette mécanique fut modifiée et montée dans la T 26 GS qui remporta dans sa catégorie les 24 Heures du Mans 1950 avec l'équipage Rosier père et fils. Auparavant, je possédais une Delage, mais j'étais passionné par la marque Talbot. J'ai trouvé cette T 26 dans le Sud-Ouest, que j'ai échangée contre ma Delage. »



Gérard Chapuis, coupé Studebaker Flight Hawk de 1956

« Je rêvais de ce modèle et lorsqu'en 2010 j'ai découvert dans les petites annonces de LVA celui-ci à vendre, je me suis empressé de l'acquérir. 560 exemplaires ont été produits et cette auto est l'une des dix connues à ce jour. Je suis le président de l'Amicale Studebaker et nous participons à cette édition de l'APPF avec quatre modèles différents. En 2016, nous étions 23 membres, mais depuis que nous avons créé un site Internet consacré à Studebaker, nous sommes plus de 120 ! »



« Ce joli cabriolet anglais est une Swallow Doretti Sport de 1954 animée par un moteur provenant de la firme Stanley Triumph. »



« Jean-Claude Legros a acquis l'an passé cette Studebaker Gran Turismo de 1961. »



## Rencontre

**André Ségolen**, brocanteur

En passant par Pluvigner, certains collectionneurs ont fait une halte chez un brocanteur. C'est ici que vit André Ségolen, pilote renommé et dénommé le "Finlandais breton" : « J'ai débuté en 1962 en tant que navigateur à bord d'une AC Bristol. Puis comme pilote sur Renault 8 Gordini, 4 CV, Dauphine et R 12. En 1972, j'ai commencé à courir en Porsche. J'ai participé sept fois aux 24 Heures du Mans avec une 1<sup>re</sup> place en 1976 dans ma catégorie. J'ai également couru à Daytona et sur d'autres circuits à travers la planète. À ce jour, à 80 ans, je participe toujours à diverses compétitions. J'ai ça dans la peau ! »

**Bernard Morinay**, artiste peintre et concepteur de l'affiche du 40<sup>e</sup> Tour de Bretagne

« C'est la 5<sup>e</sup> affiche que je réalise pour le Tour de Bretagne. Là, je me suis inspiré des mégalithes puisque tout se déroule à Carnac. En mettant en exergue des véhicules de collection, j'y ai inséré un marin-pêcheur portant un menhir, faisant un clin d'œil au personnage d'Obélix. De nombreux collectionneurs m'ont félicité pour cette affiche très représentative de la région. Je suis également passionné par l'automobile ancienne et participe au Tour avec une Jaguar Mk 2. »

## UNE CARROSSERIE LABOURDETTE



### Citroën B 14 Sport base B 2 Caddy de 1922

Cette auto fut offerte à Annick Maeking par son père en 1928, à l'occasion de son mariage avec François Richépin, fils de Jacques Richépin, célèbre poète et auteur de chansons ayant acquis l'île Tristan en face de Douarnenez en 1911. Après leur mariage, les jeunes époux résidèrent sur l'île Tristan où madame roulait avec sa voiture pour faire ses emplettes en passant au Gué à marée basse. En 1938, pour leurs dix ans de mariage, les époux Richépin offrirent un coup de jeune à la B 14 Sport en faisant moderniser sa carrosserie par Labourdette. Dès 1940, suite à l'invasion des Allemands en France, les Richépin ont quitté l'île Tristan avec l'auto pour se rendre à Cannes, sur la Côte d'Azur. Il faudra attendre le début des années 1950 pour que la B 14 Sport retrouve son île en Bretagne. En 1994, lors de la cession de l'île Tristan par les descendants des Richépin au Conservatoire du littoral, Josig Henriot, alors antiquaire à Quimper et passionné d'autos anciennes, découvrit dans le garage de la résidence la B 14 Sport. La voiture étant saine et complète, Josig décida de l'acquérir

## Participants

**Yves Rolland**, Hotchkiss DH 50 de 1958

« À l'âge de 18 ans, j'ai passé mon permis poids lourd dans un modèle identique. À l'origine, c'était un plateau qui servait à un primeur pour ses produits agricoles. Lorsque je l'ai trouvé, il était en mauvais état et lors de sa restauration je l'ai transformé en camion laitier. Je suis breton mais je vis à Nice et c'est un réel plaisir de participer à ce 40<sup>e</sup> anniversaire. »



**Éric Lepetit et Chloé**,

Hotchkiss torpédo Sport AM 80 de 1931

« J'ai acheté un châssis et un moteur d'AM 80. Comme je ne trouvais pas les pièces nécessaires pour la restaurer au mieux, je l'ai transformée. Je me suis inspiré d'une Ballot pour redessiner une carrosserie. Cela m'a pris huit ans de travail et aujourd'hui, c'est son baptême de sortie. Plus tard, elle sera transmise à Chloé qui est déjà passionnée d'anciennes. Elle passe son code de la route et sera bientôt en conduite accompagnée en Rosengart LR 2 ! »



**Anne-Marie et Thierry Quartier**,

cabriolet Peugeot 203 de 1953

« Elle date de novembre 1953. Elle fut vendue neuve à La Baule puis a séjourné à Belle-Île-en-Mer. Plus tard, elle s'est retrouvée à Fouesnant où je l'ai acquise. Elle a été restaurée dans les années 1990. Sur 2 567 exemplaires fabriqués, la mienne porte le n°1731. Produite entre septembre 1951 et mars 1956, il en resterait à ce jour 126 en France et même quelques-unes en Afrique du Nord. »



**Didier Pépin**, Hotchkiss AM de 1923

« C'est le tout premier modèle AM puisque c'est en 1923 que débute la production. Elle sera le modèle phare de la marque entre 1923 et 19. suivi par l'AM 2 culbutée dès 1926. C'est une au que l'on m'a gracieusement cédée et elle est toujours dans son jus. Je ne connais pas vraiment son historique, mais je sais que dans les années 1950, elle a appartenu à un ferronnier. J'ai fiabilisé quelques organes, mais j'ai l'intention de la laisser dans cette patine. »



**Christian Prebost** (à d.),

Renault EK de 1913

« À 80 ans, je pense être le doyen de ce 40<sup>e</sup> anniversaire. J'en avais 20 lorsque j'ai acquis ma Renault auprès d'un ami qui jouait beaucoup trop au casino... Je l'ai baptisée "Caroline Renault" et lui ai consacré divers ouvrages pour conter mes multiples aventures que j'ai eues à son volant depuis toutes ces années. Sous le capot, j'y ai collé deux faux escargots pour rappeler que mon auto va aussi vite que ces gastéropodes ! »



**Alain David**, Citroën Traction 11 B de 195

« C'est une sortie de poulailler, remisee durant plus de vingt ans. Pour ce Tour de Bretagne, j'ai juste refait les freins. Je l'ai configurée en poulailler roulant en lui ajoutant du grillag sur les vitres arrière pour éviter que les poules se sauvent... Et sur la carrosserie, j'ai ajouté un renard qui lorgne les gallinacés et deux haricots qui se lèchent les babines. Mais le n°

