

■ 5^e BOURSE-EXPOSITION DE CAVAILLON

Bolides en bleu, blanc, rouge



Le thème de la bourse expo de Cavillon : les sportives françaises. Ici, deux monoplaces, une formule Renault Alpine A 336 de 1972 et une Gordini T 15 de 1948. Derrière, une Alpine A 110 et une Rallye 2.

Après avoir fait honneur aux sportives italiennes et anglaises ces deux dernières années, l'Écurie des Trapadelles a braqué ses projecteurs sur les bolides français, les 10 et 11 décembre.

Corr. Alain PATRICE

Petit à petit, la bourse exposition de Cavillon se forge une réputation dans le grand Sud-Est. Par la qualité des autos exposées d'une part, mais aussi par la cote de sa bourse qui atteint aujourd'hui une telle notoriété qu'elle est devenue la plus grande de la région en termes de représentation. On y dénombre plus de 150 exposants. Les visiteurs, qui ne s'y trompent pas, ont été plus de 3 700 à rejoindre le M.I.N. de Cavillon, un score en constante progression depuis la création de cette manifestation.

C'est une tradition depuis la création de l'exposition consacrée à l'automobile, les organisateurs proposent toujours un voyage dans le temps qui retrace, en condensé, l'histoire mondiale de l'automobile. Cette année, le parcours présente une vingtaine d'autos de 1903 à 1981.

L'allée des années vingt

Noël approche à grands pas. Aussi, dès qu'il pénètre dans les 1 000 m² de l'exposition, le visiteur est accueilli par un attelage un peu particulier. Un caribou traîne une Rochet-Schneider de 1910 conduite par un Père Noël la hotte chargée de cadeaux.

Contrairement à la 25 HP choisie la même année par le Président de la République Raymond Poincaré, cette 12 HP n'est pas équipée d'un six-cylindres monobloc de 4,8 l, mais du quatre-cylindres de 3 l. Sa transmission s'effectue toutefois par cardan et elle est dotée d'un allumage haute tension, comme l'auto présidentielle.

A ses côtés, un coupé chauffeur Ariès de 1907, ancienne auto du marquis de Barbantane, capable d'atteindre les 100 km/h. La Bugatti Type 13 paraît bien petite à côté. Un BNC Monza de 1929, une Mathis de 1923 et une Citroën B 12 de 1926, du Torpédo

club Gordien, complètent cette allée des années vingt.

A l'amorce du virage menant aux années folles, on découvre une auto exceptionnelle. La Peugeot 402 Andrau de 1936 dont la pureté des lignes aérodynamiques mérite que l'on s'y attarde (*Lire notre encadré "Une 402 venue d'ailleurs"*). Les Vieux volants de Provence présentent deux autres Peugeot : un roadster 601 C de 1934 et un cabriolet 202 de 1939. En remontant l'allée, le

parcours s'achève sur une Porsche 911 SC de 1981 qui préfigure le thème de l'an prochain : les autos allemandes. Pour le moment, contentons-nous de refaire un tour pour découvrir les joyaux de 2005 : les sportives françaises qui trônent sur l'ilot central.

Trintignant, Pescarolo les ont pilotées

Confiée à l'historien Maurice Louche, cette exposition ne souffre aucun reproche sur l'authenticité

Ces Toscans font des affaires



Ils viennent de Toscane, de Pise exactement. Ces trois collectionneurs italiens participent pour la première fois à Cavillon comme exposants : « *L'an passé, je suis venu voir l'exposition et j'ai eu le coup de cœur. J'ai convaincu mes amis Gori et Bacco de m'accompagner pour proposer nos produits* », explique Paolo Biaggi. Sur le stand transalpin, il y a trois tables. La première propose des affiches entre 45 et 75 €

retraçant l'histoire d'un modèle, la deuxième, des accessoires d'Alfa Romeo des années 50 à 70 et la dernière, toujours des accessoires Alfa Romeo, mais destinés aux modèles des années trente : « *Les Trapadelles, c'est un grand club très connu en Italie et le salon de Cavillon est un grand salon. Les affaires marchent bien pour nous, ici* », affirme le trio italien, visiblement satisfait de son séjour en France.



Citroën B 12 Normande et Bugatti Type 13 : les avant-guerre ont la faveur de l'Écurie des Trapadelles.



Le hall de 4 000 m² consacré aux échanges reçoit plus de 120 exposants, ce qui en fait la plus grande bourse du Sud-Est.



Cette Alpine A 220 est motorisée par un V8 Gordini de 308 ch. Elle participa aux 24 Heures du Mans 1969, pilotée par Patrick Depailler et Jean-Pierre Jabouille.

Une 402 venue d'ailleurs



Stands bien garnis et allées larges : la bourse de Cavillon est un endroit où il fait bon chercher la perle rare.

Longtemps exposée au musée Peugeot, cette 402 Andreau de 1936 est la propriété d'Hubert Auran : «Je collectionne les autos depuis l'âge de 18 ans et plus particulièrement les Peugeot. 402, Dar'nat, 403, en tout j'en possède près de quarante, dont une vingtaine de 402 différentes ! Je suis aussi passionné de camions et la collection s'agrandit petit à petit. En 1936, Peugeot confia au "docteur" Jean-André Andreau, ingénieur en aérodynamique, une étude sur une base de 402. Le premier proto baptisé N8, réalisé en octobre 1936, devait recevoir un 8 cylindres. Il est suivi de la construction de six N4, des

prototypes, qui furent pourtant toutes vendues. Andreau s'essaya ensuite à un exercice de profilage dans le but d'en améliorer le Cx. En 1986, lors d'un test à la soufflerie de Saint-Cyr, on a déterminé un Cx de 0,29 sur cette 402. Le gain estimé en vitesse est de 30%, quant à celui d'économie de carburant, il est estimé à 35%», explique ce passionné du lion. Cette 402 Andreau est considérée comme unique, la trace des cinq autres étant définitivement perdue. Portes "suicide", boîte Cotal, pare-brise profilé, la 402 N4X Andreau, qui ne manque pas d'allure, suscite bien des regards interrogateurs !

des modèles exposés : «Nous avons ici quelques modèles que peu de gens ont vu ou auront l'occasion de revoir», souligne-t-il. Sans les détailler, il est indispensable de citer pêle-mêle les bolides à palmarès comme l'Alpine A 220 ex-Patrick Depailler et Jean-Pierre Jabouille, engagée aux 24 Heures du Mans 1969, la Matra MS 5 qui a gagné en 1966 et 1967 les Grands Prix de F3 de Monaco aux mains de Servoz-Gavin puis de Pescarolo. Plus anciennes, deux monoplaces Simca-Gordini s'offrent aux yeux du public. La première, confiée généreusement par le musée Henri Malartre de Rochetaillée-sur-Saône, est la Type 16 de 1952 équipée du 6-cylindres double arbre avec laquelle des champions comme Behra, Le prince Bira, Maurice Trintignant, Schell ou encore Robert Manzon s'illustrèrent. L'autre est une Type 15 de 1948 qui s'imposa à Genève dès sa première sortie. Elle est motorisée par le 4-cylindres de 1 500 cm³. La même année, toujours en Suisse, mais cette fois à Berne, c'est au volant de cette auto que Maurice Trintignant fut éjecté et déclaré mort cliniquement pendant une minute. En 1948 encore, Robert Manzon s'imposa au Mont Ventoux avec cette Type 15. Gordini régna d'ailleurs en maître de 1948 à 1952 sur les pentes du Géant de Provence.

l'unique Milano construite. «Pari ou coup de pub ?», interroge le panneau de présentation. La voiture a été réalisée en 1956 par les frères Milano, agents Simca toulonnais. Sur un châssis tubulaire, on retrouve une mécanique Simca Flash avec compresseur. Destinée à Louis Chiron, la Milano devait participer aux 12 Heures d'Hyères de 1956, annulés après l'accident mortel des essais.

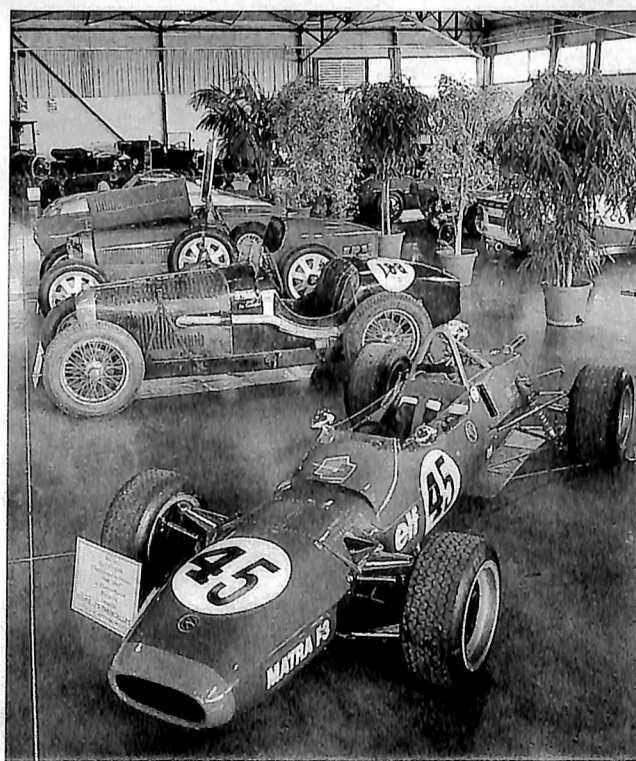
Où s'arrêteront-ils ?

Parmi la quinzaine d'autos qui emplissent cet îlot central, signalons encore la belle réalisation de Pierre Blain, qui vient de terminer la restauration de sa Sera SP5 : «C'est une petite série de 20 exemplaires construite en 1961 dans la région bordelaise. Le moteur Tigre est implanté sur un châssis poutre où sont greffés des éléments de Panhard PL 17 et Dyna. Aujourd'hui, neuf sont recensés, celle-ci est la dernière construite et porte la référence 124, car il y a d'abord eu quatre prototypes», détaille Pierre. Quittons le hall bien chauffé de l'exposition pour rejoindre celui de la bourse dans les pas de son commissaire, Bernard Fabre : «La notoriété de la bourse ne cesse de croître. Cette année, j'ai installé 120 exposants à l'intérieur et une bonne trentaine à l'extérieur. En plus des Espagnols et des Anglais, j'ai cette année un trio d'Italiens (Lire notre encadré

«Ces Toscans font des affaires»). Les grands professionnels sont toujours fidèles et Cavillon est devenu un événement incontournable sur leur agenda de fin d'année. Bernard est intarissable et ce n'est que justice, car les 4 000 m² de la bourse regorgent d'exposants.

Outre les professionnels du jouet ancien, de la miniature, de la documentation et des accessoires, que l'on retrouve habituellement dans les grands salons, nous croisons une multitude de vendeurs occasionnels qui débarrassent leur garage ou leur atelier. C'est l'une des spécificités de la bourse des Trapadelles, et aussi l'explication de son succès. Pas d'exposition cette année dans ce hall «faute de place», explique Bernard, mais le Moto club de Sénas présente quelques beaux spécimens, comme cette BSA de 1913 : «L'Écurie des Trapadelles possède aussi de très belles motos et nous avons de quoi faire une belle exposition. Il faudra y songer un jour», déclare le président Roger Barthélémy. Décidément, rien ne les arrête. Avec un calendrier annuel qui dépasse la dizaine de manifestations, il ne manquerait plus que les Trapadelles fassent un salon de la moto ancienne !

ÉCURIE DES TRAPADELLES, BP 3, 13660 Orgon, tél. 04 90 73 01 37, fax 04 90 73 05 46.



Cette Matra MS 5 de F3 s'est imposée aux Grands Prix de Monaco 1966 et 1967, entre les mains de Johnny Servoz-Gavin et Henri Pescarolo.

A gauche, clin d'œil aux fêtes de fin d'année, le visiteur débute la visite devant cette Rochet-Schneider de 1910 transformée en traîneau du Père Noël.