



TCF-Bretagne



UNE ITALIA AU SALON DE BIRMINGHAM



Italia #244



Lancaster Insurance Classic Motor Show
11-13 novembre 2016
National Exhibition Centre
Birmingham
Angleterre

Énorme ! Quelques chiffres pour avoir une idée de la taille de cette exposition, comparée aux salons *Rétromobile* de Paris et *Techno Classica* d'Essen : disons que le *Lancaster Insurance Classic Motor Show* est, en quelque sorte, la réplique britannique au continent ! Dans six halls, d'une superficie de 9,3 hectares (20 terrains de foot), quelques 2 500 véhicules étaient présentés aux 71 000 visiteurs pendant les 3 jours. Parmi les 256 clubs exposants pas moins de 13 stands uniquement consacrés à la marque Standard Triumph. En tête, le TR Register, qui présentait sur podium la 'Jabekke TR2' **MVC 575** (124,889 mph – 200,946 km/h), dans une robe de toute beauté, récemment sortie d'une restauration minutieuse chez 'Protek Engineering.', et tout un plateau dédié à une voiture qui brille autant par sa rareté que par son élégance, '*The Italia Register*.'



A RECORD BREAKER, RESTOREI

Paul Harvey, Directeur Technique du TR Register, est également le conservateur des Italias. Il en rêvait, il l'a créé, un stand uniquement consacré à l'Italia 2000 GT, mettant à l'honneur un triumvirat composé de son géniteur, Salvatore Ruffino, son désigner, Giovanni Michelotti, et son créateur, Alfredo Vignale. Parmi les 56 Italias toujours roulant, sur un peu moins d'une centaine identifiées, six se trouvaient sur ce stand. Probablement la première fois qu' autant de ces 'bellas' s'étaient données rendez-vous au même endroit, sur le même salon, le même week-end. Parmi ces six, une seule avait fait la route du continent vers L' Angleterre, la #244, voiture de Guy Viel, animateur TCF pour la Bretagne.



Peter avait accepté d'être l'interprète de Guy, étant de surcroît admirateur de l'Italia depuis au moins dix ans. Et tous deux, nous quittâmes Rennes le mercredi 9 novembre à bord de #244 direction Caen. Arrivés dans la soirée au port de Ouistreham, nous prîmes le temps de faire le ravitaillement à la fois de l'Italia et de ses deux occupants. Au fait, il faudrait spécifier que tous les deux sommes plutôt de taille XXL, mais nous arrivons à nous insérer et à nous extraire de la voiture sans trop de problème : Guy vous dirait qu'il faut un chausse-pied et un peu de vaseline pour faciliter l'entrée et un tire-bouchon pour en sortir mais, il a tendance à exagérer! N'empêche qu'une fois installés à bord, l'habitacle est vraiment très 'cosy.' Après une traversée par mer calme, trop tôt le lendemain matin, nous avons avalé notre petit déjeuner, à bord du 'Mont St Michel', notre ferry, avant de nous aventurer sur la M27. Il faut dire que cette autoroute est totalement saturée au petit matin, par les britanniques qui se rendent sur leurs différents lieux de travail, le long de la côte sud de l' Angleterre. D'après notre GPS nous avons perdu 46 minutes dans le 'traffic jam' avant de dépasser la vieille ville de Winchester et d'arriver sur la nationale A34, où enfin nous avons pu libérer les chevaux.

Vers 9h30, une pause dans une station service a vite démontré les limites de l'interprétariat : nous avons commandé deux petits noirs à la machine à café, résultat un gobelet d' eau chaude pour Guy et un chocolat pour Peter !... Nous sommes arrivés au 'N.E.C' vers midi et à peine sortis de l'auto, nous étions pressés de laisser #244 entre les mains de l' équipe de bénévoles prévue par Paul, pour un nettoyage complet et la mise en place avec ses copines. Au fait, #244 indique que la voiture de Guy est la 244ème des 329 Italias construites. A cet effet, elle était une des plus récentes sur le stand, la plus ancienne étant #8. Le soir, installation dans nos confortables chambres à 'l' Ardencourt Manor Hôtel', au sein d'un parc privé de 80 hectares, dîner sur le pouce et il n'a pas fallu nous bercer pour nous endormir.



En ce matin du 11 novembre, tout nous presse, l'ouverture du Salon est prévue à 9h00. 'Mesdames et Messieurs, votre chauffeur est là'! Quelle surprise nous attendait devant l'entrée de l'hôtel ? Le dernier des jouets de Paul : un bus 'Bristol,' de 1937, qu'il est en train de modifier pour le transport de ses voitures de collection. Passons sur les dernières interventions mécaniques pendant la nuit, le bus était fin prêt pour le transport d'une quinzaine d' entre nous vers le Salon. Ce fut un grand moment : l'inexpérience du jeune chauffeur intrépide ne s'accommodait pas de la résistance de la boîte de vitesse vintage. En conséquence, ou nous montions les côtes en quatrième et le vaillant moteur diesel 'Gardiner' s'époumonait à 300 tours/minute (je pense que le volant libre devait peser dans les 750 kg !), ou nous nous laissions aller dans les descentes au point mort, le chauffeur ne pouvant alors se fier qu'à ses freins pour stopper la machine aux feux rouges !



Mr Paul HARVEY himself

Ouf ! une fois arrivés au N.E.C, nous profitâmes de quelques minutes de calme avant l'ouverture des portes, ensuite ce fut un véritable déluge de visiteurs. Notre stand a attiré beaucoup de monde, et les questions fusaient : "Qu'est ce que c'est, cette voiture ?" - "Mais qu'est ce qu'elle est belle !" - "C'est la première fois que j'en vois une !" - Tellement de gens voulaient s'informer, Guy et moi, nous nous étions inventés un petit discours de cinq minutes où, chacun avec ses connaissances de la langue de Shakespeare, arrivait à raconter l'historique de l'Italia, sa production, sa base de TR3, les dernières voitures en vie. Pour sa part, Peter concluait en empruntant les arguments de notre ami Jez, le propriétaire de #210, la belle Italia noire préparée course : "Finalement, combien vaudrait une très belle carrosserie, fait-main en acier en Italie, sur un châssis 'Ferrari'?... Un million (de £, \$ ou € selon le visiteur) n'est ce pas ? Sur un châssis 'Maserati' combien?...500 000, peut être? Et sur ce châssis 'Triumph'?...100 000, sans aucun doute, mais peu importe! Sa beauté reste exceptionnelle et, de toute façon, du point de vue des performances, elle n'est pas du tout gênée par les conditions de circulation sur les routes d'aujourd'hui !"

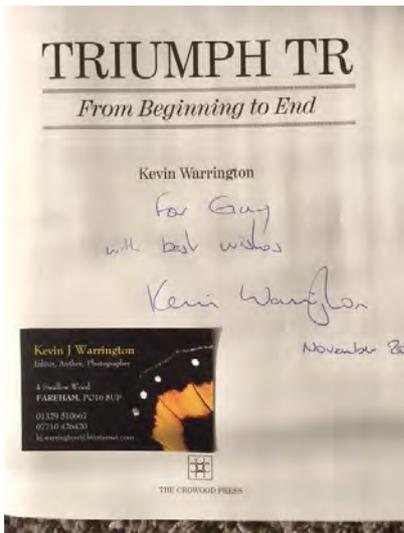
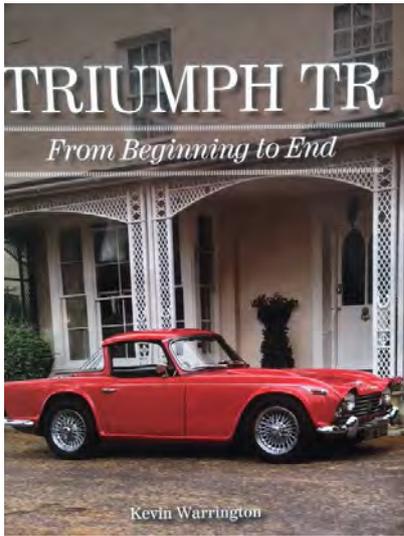


En parlant châssis, notre stand 'Italia Register' présentait sans doute les plus belles voitures du salon, mais nous avons deux atouts supplémentaires : Hariette et Aurélie, copines de lycée d' Alice, la fille de Paul et Anna Harvey. Ces deux jeunes beautés furent photographiées au moins une fois toutes les cinq minutes, sans compter les selfies. A elles seules elles attiraient des vagues successives d'aficionados !



De plus, nous avons l'aide de quelques jeunes italiens de l'association 'Triumph in Italy' et parmi eux un descendant du Docteur Salvatore Ruffino, le célèbre importateur Triumph en Italie à qui nous devons ce projet d' avoir réalisé un des coupés les plus désirables : l'Italia... On comptait aussi parmi nous, Adrian Sinnott, historien américain de la marque, collectionneur de Triumph, qui a la chance de posséder deux Italias dans ses écuries, ainsi que d'autres propriétaires britanniques, américains, néerlandais et belges, et même un résidant britannique aux Baléares. Deux petits comptoirs au milieu de nos belles étaient réservés, l'un pour Kevin Warrington, l'auteur du livre 'Triumph TR *from beginning to end*,' qu'il dédiait, livre que nous ne saurions que vous recommander (*cf. ci-dessous*), et l'autre pour Roger Penwill, fils du célèbre illustrateur ayant très souvent mis en scène des TR et même l'Italia (*cf en fin d'article*). Kevin formule le projet de consacrer un livre entier sur l'Italia : à suivre. Au total une vingtaine de spécialistes se trouvaient en permanence sur le plateau pour discuter de l'Italia. Même rentrés à l'hôtel, le soir au bar, après dîner, les discussions reprenaient sur le sujet jusque tard dans la nuit.







Le Samedi 12, Paul a pris les commandes du 'Bristol' et là, il faut bien le dire, il maîtrisait mieux la boîte. Affublé de sa casquette de chauffeur et d'une veste 'haute visibilité', il a réussi à faire entrer le bus dans l'enceinte du salon, avec ses 15 passagers munis de seulement 10 billets ! De surcroît, nous étions très contents de nous faire déposer devant un grand portail, à une cinquantaine de mètres seulement de notre stand. Nous avons tellement mis d'ambiance avec le bus que les agents de sécurité nous ont, tous les 15, laissés rentrer sans contrôle, Bien joué...ce fut de même le lendemain Dimanche, se souvenant de nous et du bus, ils nous ont fait signe de passer, encore une fois sans avoir assez de billets d'entrée pour tout le monde !

Ce Samedi, nous avons eu un visiteur de marque sur le stand, Sir Stirling Moss himself – un des héros que Peter voyait pour la première fois en entier, et pas à moitié caché dans une voiture de course. Il a fait des commentaires élogieux sur la beauté des Italias, nous a serré la main et, pour le remercier, on lui a présenté nos 'assistantes techniques', Aurélie et Hariette !



Sir Stirling Moss

Samedi soir, c'était dîner de gala. Présentation aux quelques 55 convives invités des voitures de tous les propriétaires présents. Guy, avec l' aide de Peter, dût conclure de quelques mots la soirée et ils en profitèrent pour offrir quelques bouteilles d' un excellent cru français à leurs hôtes Paul, Adrian et Graham , propriétaire de #82. Puis en suivirent de longues conversations. C'est à cette occasion qu'un des américains présents nous confia qu'il travaillait sur son Italia depuis 30 ans – photos de son travail à l'appui ! Il est vrai qu'il a du apprendre, sur le tas, les subtilités de tous les métiers nécessaires à cette restauration ; il commence seulement maintenant à remonter l'ensemble des différentes pièces du puzzle : un vrai perfectionniste !



Italia's owners...the band

Le dernier jour, Dimanche, encore et encore des hordes de visiteurs, parmi eux la fille ainée de Peter, qui vit en Angleterre. La journée fut plus courte : fermeture au public à 16h30, une heure consacrée à l'évacuation des lieux nous amène à 17h30, conspuée par un concert de klaxons, un quart d'heure après nous étions autorisés à démarrer le moteur et quitter le N.E.C, un autre quart d'heure plus tard, nous étions en chemin pour regagner notre hôtel. On a beau dire, l'ordre et la discipline..., mais ne nous égarons pas, vive 'Rétromobile' !

Le lendemain après des "au revoirs" à tous ces nouveaux amis, Guy a lancé #244 vers 'Stratford upon Avon', ville natale de William Shakespeare, qui était sur le parcours. Après la visite de sa propre salle de classe, toujours utilisée pour leurs cours, par les collégiens de la 'Stratford Grammar School', une halte s'imposait dans un pub, fréquenté par les acteurs du 'Royal Shakespeare Theater': son nom officiel est 'The Black Swan' (le cygne noir) mais pour les générations d'acteurs qui se sont succédées, il est plus connu sous l'appellation de 'The Dirty Duck' (le sale petit canard), au sens figuré que tout le monde comprendra ! Après une collation et une dernière bière, il était temps de reprendre la route pour Portsmouth. C'est sous la pluie qu'il fallut s'armer de patience avant d'embarquer sur le ferry 'Le Bretagne'. Grand festin et sommeil mérité. Il est 8h15, Mardi matin, nous sommes débarqués à Saint Malo, sous un crachin habituel. Arrivés à Rennes, Peter récupère sa voiture, laissée en lieu et place de l'Italia de Guy. Pour lui c'est la fin du voyage, pour Peter, il lui reste à enfile 200 kms pour Quimper. Clémentine, l'épouse de Peter, a confié qu'il lui avait fallu cumuler trois heures de sieste suivie par huit heures de sommeil pour récupérer ! Mais voilà, c'est le prix à payer pour vivre cette magnifique aventure...en Italia.



Peter JOHNSTON et Guy VIEL

Un dernier clin d'œil...avec humour 'so british'



Merci Messieurs de nous faire toujours rêver...

