

**ABONNÉS : OPÉRATION PETITES
ANNONCES GRATUITES** P. 50

la vie de **AUTO**

**Une ou Plusieurs ?
J'assure !**

À partir de 23 €*


cabinet
THÉROND
ASSUREUR
depuis 1911

*Tarif au 01.01.2010. Réservé aux membres de club de véhicules de collection RC, DR, pour un véhicule de plus de 39 ans. Hors coût de police.

BP N°3
46130 BRETENOUX
Appel éco **0 821 021 031**
www.assurances-therond.fr

CHAQUE SEMAINE, LE N° 1 DE LA PRESSE AUTO DE COLLECTION

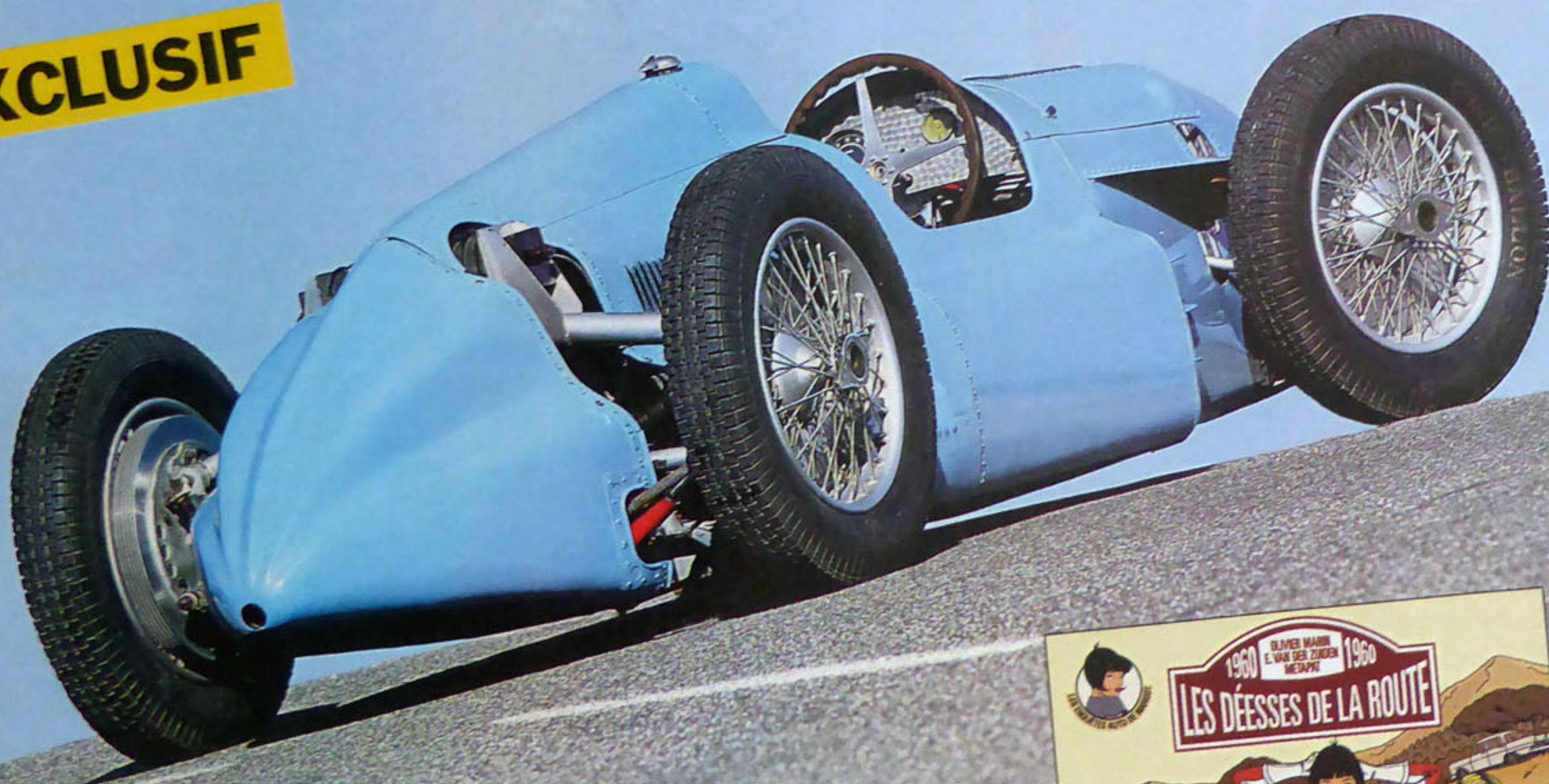
www.lva-auto.fr

N° 1424 • 16 SEPTEMBRE 2010

SURPRENANTE Guidomobile !

P. 12

EXCLUSIF



ELEGANCE A ROSCOFF

P. 16

COX SHOW A MOLSHEIM

P. 18

Les anciennes en pleine lumière

Une 11 CV Commerciale, agrémentée 15/6



Un essaim de Coccinelle

Coupé Karmann-Ghia Type 14 de 1959



BANDE DESSINÉE

**Margot et
les Déesses** P. 41

F 3 € • BEL 3,20 € / ISSN 051 2188

L 19642-1424 - F: 3,00 €



ÉDITIONS
LF

Édito

Merci Louise !

«J'ai admiré mon Père. On vivait ses inventions». Louise est la fille de François Guidobaldi, l'inventeur et le concepteur de la Guidomobile (voir P12). Une femme d'un âge incertain. L'œil malicieux, le pas alerte, elle a traversé les années sans réellement vieillir, seulement "patinée" par la vie. Tout comme l'œuvre de son Papa.

Et, grâce à David Humbert le propriétaire actuel de cette fabuleuse voiture, les retrouvailles entre la fille et la "création" du même homme furent émouvantes.

En voyant la plaque gravée sur le tableau de bord, elle murmura «Mon Père vous bénit de là-haut», la larme à l'œil.



Elle a voulu, avec son mari, suivre notre séance photo. On voyait bien que par le seul fait de toucher la voiture, une multitude de souvenirs remontaient à la surface. Il aurait été stupide de l'interroger à ce moment. Louise et la Guidomobile avaient tant de choses à se raconter, des choses qui ne regardaient qu'elles...

Elle sera là (c'est une promesse faite par David) pour les premiers tours de roues. Comme à l'époque, il y a une cinquantaine d'année. Votre sourire a illuminé notre journée. Merci Madame de nous donner l'envie de vieillir.

Philippe Loisel

SOMMAIRE



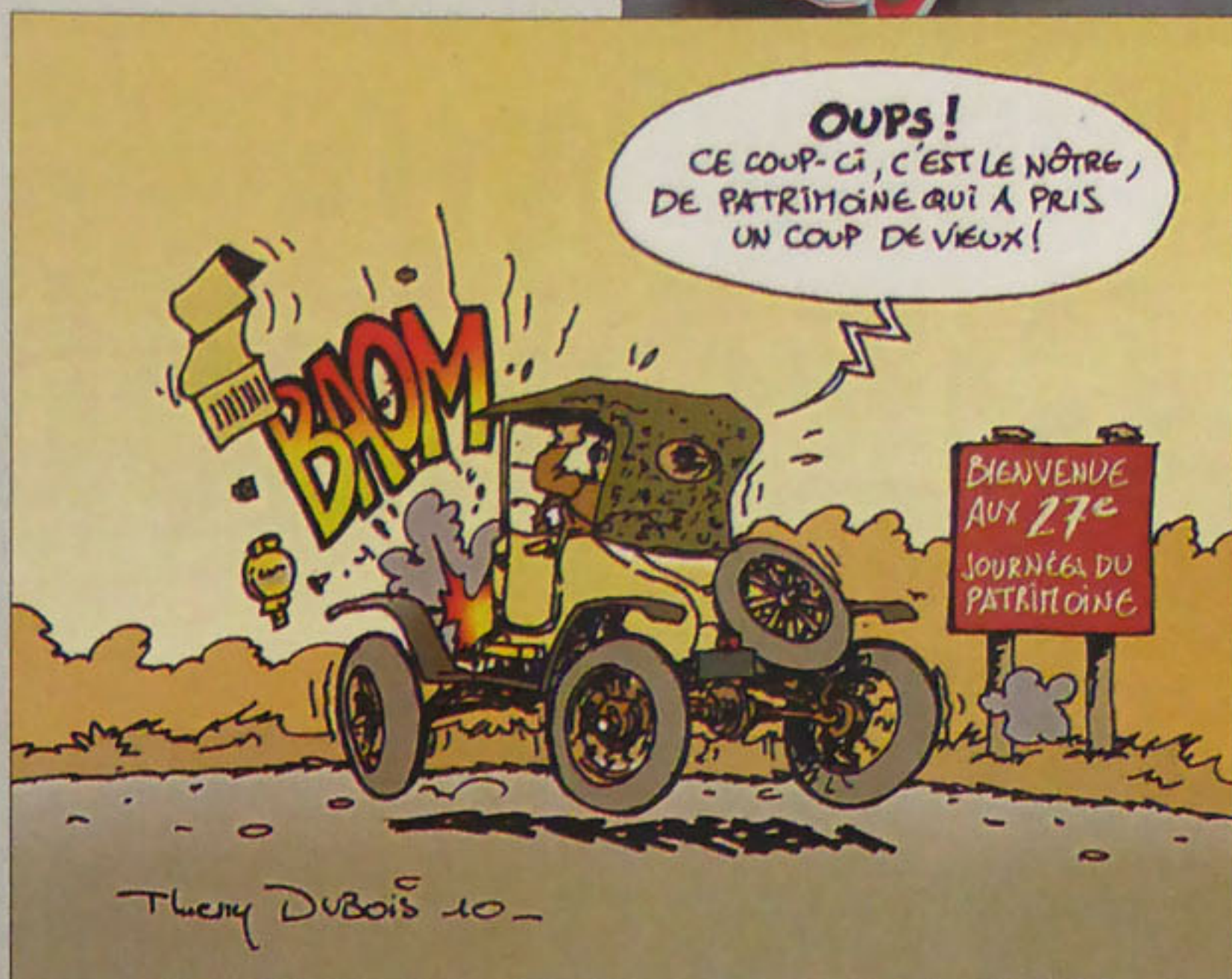
20 LES LIONS SE DÉCHAINENT

9^e Autoréto à la Châtre

22

LES MICROCARS EN MASSE

9^e Rassemblement à Wohlen



ACTU 4-6

COURRIER DES LECTEURS 8-10

Jeux - Mots croisés 10

REPORTAGES

La Guidomobile 12-15

Concours d'élégance à Roscoff 16-17

5^e Cox Show à Molsheim 18-19

9^e Autorétroport à La Châtre 20-21

9^e Rassemblement de micro-cars à Wohlen 22-23

AVENTURES

Suite de l'épopée 4 CV aux USA 25-26

HISTOIRE

Le garage Finck à Strasbourg 27-29

CALENDRIER 32-40

Calendrier des ventes 40

BANDE DESSINÉE

Les déesses de la route 41-42

BOURSE

22^e Rétromoteur de Ciney 43-44

PETITES ANNONCES 45-64

BULLETIN D'ABONNEMENT 54

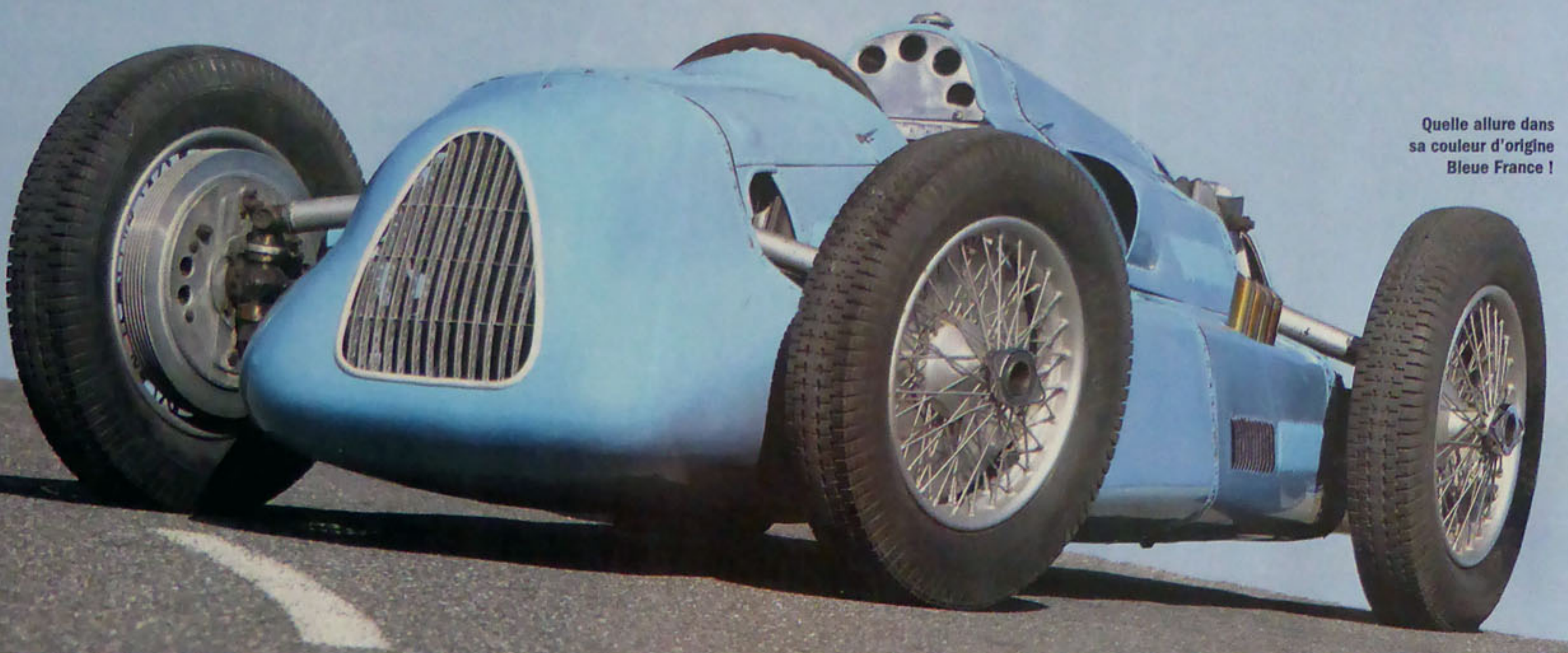
LE PROCHAIN LVA DU 23 SEPTEMBRE



Une autre "exclu" dans LVA. Mais où est donc passée la Turcat-Méry ?

Son récent retour des USA en France sur ordre du ministère de la Culture et des Douanes nous donnera le prétexte de faire le point sur la réglementation française, absolument inconnue des principaux acteurs du marché. Et pour rester aux USA, nous suivrons la "petite" 4 CV. Sans oublier Reims, les Belles mécaniques de Roubaix, et bien entendu, tous les reportages et vos rubriques préférées... Comme d'habitude.

Un chef d'œuvre ressuscité



Quelle allure dans sa couleur d'origine Bleue France !

David Humbert est "tombé dedans" quand il était petit... Il suit une tradition familiale, ses parents, Françoise et Joël, sont eux-mêmes collectionneurs de voitures.



Tout alu, moteur 8 cylindres en étoile, système d'inclinaison dans les virages. une voiture de course unique œuvre d'un inventeur français, François Guidobaldi.

Par Philippe LOISEL
Photos. Cyril de PLATER

« **L**a côte d'Azur est décidément riche de ressources. Nous y avons découvert un certain F. Guidobaldi, expérimentateur ès-moteurs automobiles, qui vient de terminer la première voiture au monde qui soit capable de s'incliner en virage ». Ces quelques lignes ont été écrites par Sven-Ake Nielsen, journaliste danois à "L'Automobile" en... 1959 !

Plus de cinquante ans après, c'est à notre tour de vous faire découvrir cette voiture exceptionnelle, résultat de recherches menées par François Guidobaldi, inventeur de talent et dépositaire de nombreux brevets.

Un article de 1951 publié dans "L'Espoir de Nice" pose la question : « Un artisan antibois va-t-il révolutionner la construction automobile ? ». En 1956, la voiture est exposée à la 18^e Exposition Automobile de Nice, en présence de nombreuses sommités de l'époque dont le secrétaire d'Etat à l'industrie.

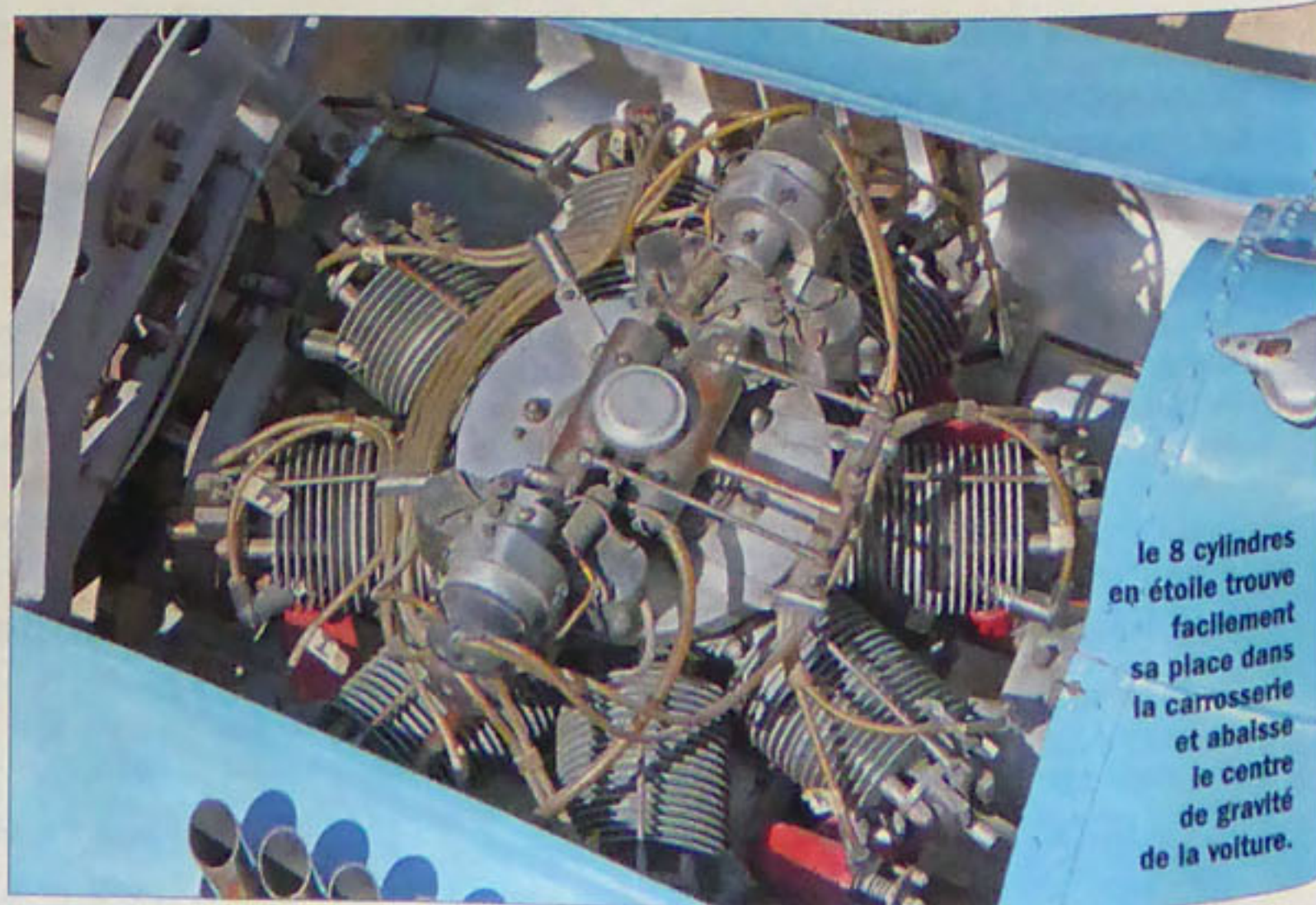
En 1960, notre inventeur fait aussi la "Une" de Sportscar, journal de référence de l'autre côté de la Manche. À l'intérieur, une double page sous le titre évocateur "The leaning car" (la voiture inclinable) explique le mécanisme révolutionnaire.

Et puis... Plus rien. La voiture disparaît des feux de l'actualité. Pourquoi ? Nul ne le sait vraiment. Plusieurs hypothèses se posent. L'idée de la voiture inclinable n'est pas nouvelle. L'allemand Werner Wunch, le docteur Porsche, pour ne citer qu'eux, tentèrent

Un moteur étoile...

Pour beaucoup, le moteur étoile a été principalement utilisé par l'aviation. Et le nombre de cylindres devaient être impair. Mais les exceptions sont toujours là pour prouver le contraire et quelques moteurs à nombre de cylindres pair équipèrent des avions. Ce fut rare mais probant. Le choix du moteur répondait à l'impératif de place et par son architecture extra-plate permettait d'exploiter au maximum l'inclinaison de la voiture et d'abaisser le centre de gravité. Il s'agit d'un huit cylindres fonctionnant selon le cycle deux temps et carburateurs spéciaux. L'alimentation en air était auparavant assurée par deux compresseurs Bugatti. Puis François Guidobaldi les remplaça par un unique compresseur de son invention, alimentant chaque cylindre par un circuit circulaire

placé au dessous des cylindres. Deux bougies par cylindre avec une soupape à commande desmodromique pour l'échappement. Au départ d'une cylindrée de 1100 cm³ et un régime de 6 500 t/min, la puissance au banc atteignait 180 ch. Le système d'avance, automatique avec l'accélérateur, ouvre de 10° à 1000 t/min, à 42° à 3000 t/min. Guidobaldi monta la cylindrée à 1,5 l pour répondre aux exigences de la F1 de l'époque. Mais nous n'avons aucune précision sur la puissance obtenue. Pourtant elle a roulé. Pour preuve dans l'article paru dans "L'Automobile" : « la Guidomobile est un prototype et non une maquette. Elle roule, et vite, sur les routes des Alpes-Maritimes. C'est pour cela que nous avons jugé utile d'en parler en attendant de la voir réellement à l'œuvre... A Montlhéry ou au Mans ».

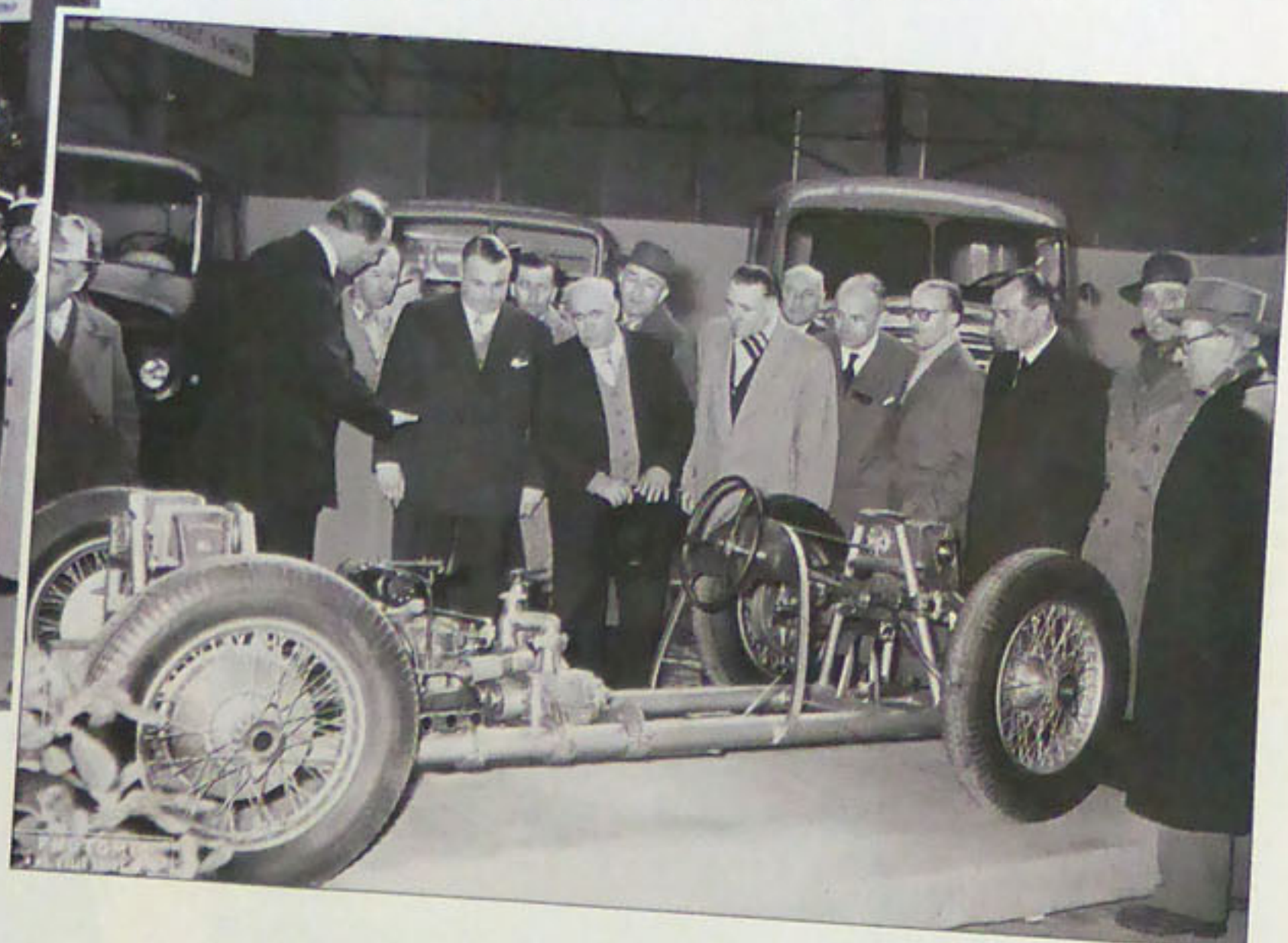


le 8 cylindres en étoile trouve facilement sa place dans la carrosserie et abaisse le centre de gravité de la voiture.

LA GUIDOMOBILE



François Guidobaldi fait partie des "Tournesols" de l'automobile. Inventeur, concepteur et aussi réalisateur. À ce titre notre Antibols, propriétaire d'un garage de mécanique générale, sait tout faire. Moule en bois, creuset, fonderie, rien ne l'arrête. C'est ainsi qu'est née la "Guidomobile" avec une carrosserie tout en aluminium, qui peut ressembler à une Talbot. Mais, faite pour la F1, tout comme aujourd'hui les impératifs techniques et aérodynamiques donnent un air de famille à tous ces bolides...



Le "cul" en forme de bédouin se termine par un accès pour insérer le lanceur/démarrreur.



l'expérience sans être pleinement satisfaits des résultats. Pourtant Mercedes s'intéressa à la Guidobaldi pour le procédé inclinable, mais non pour le moteur en étoile 8 cylindres. Est-ce par excès de patriotisme ou par entêtement de voir sa voiture complète courir ? Quoi qu'il en soit, les tractions s'arrêtèrent net.

Retrouvailles

On retrouve sa trace au début des années 80, où un certain Antoine Raffaelli la récupère dans une casse (ce qui paraît improbable) ou au fond d'un garage. Rachetée en 1984 par Adrien Maeght, elle est exposée dans son musée de Mougins jusqu'en 2009.

Puis un homme tombe "raid amoureux" de la Guidomobile. David Humbert la rachète à Adrien Maeght et ►

Tout est d'origine. A noter le réservoir d'essence qui sert de dossier au pilote et se prolonge sur les deux côtés.



Le levier de vitesses commande une boîte à 3 rapports et marche arrière. On voit entre la commande de boîte et la carrosserie, une partie du réservoir essence qui entoure littéralement le siège du pilote.

Superbe ligne d'échappement 2X4 transformée lors de la modification pour la F1. Au départ, sur le châssis nu, l'échappement était horizontal.

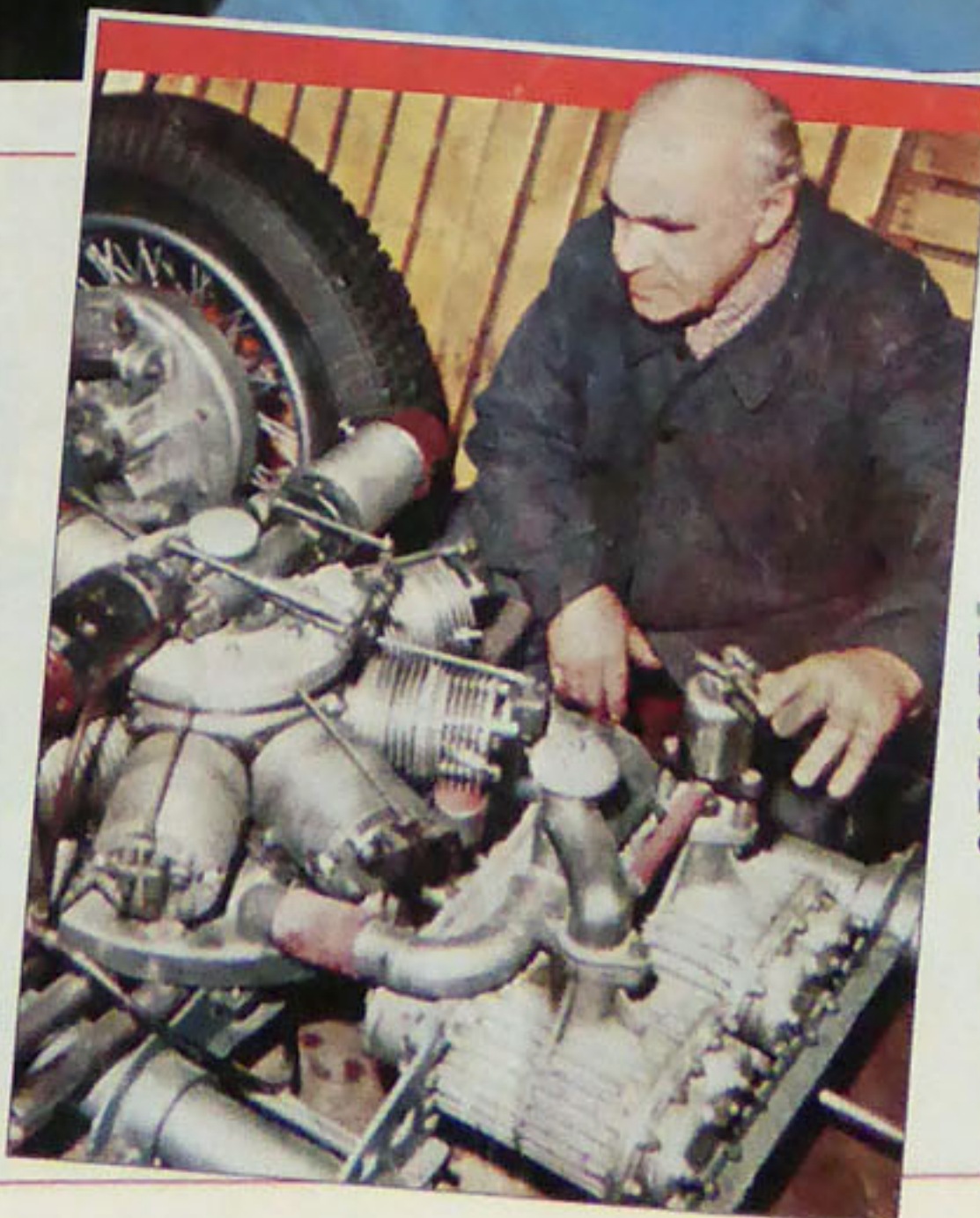
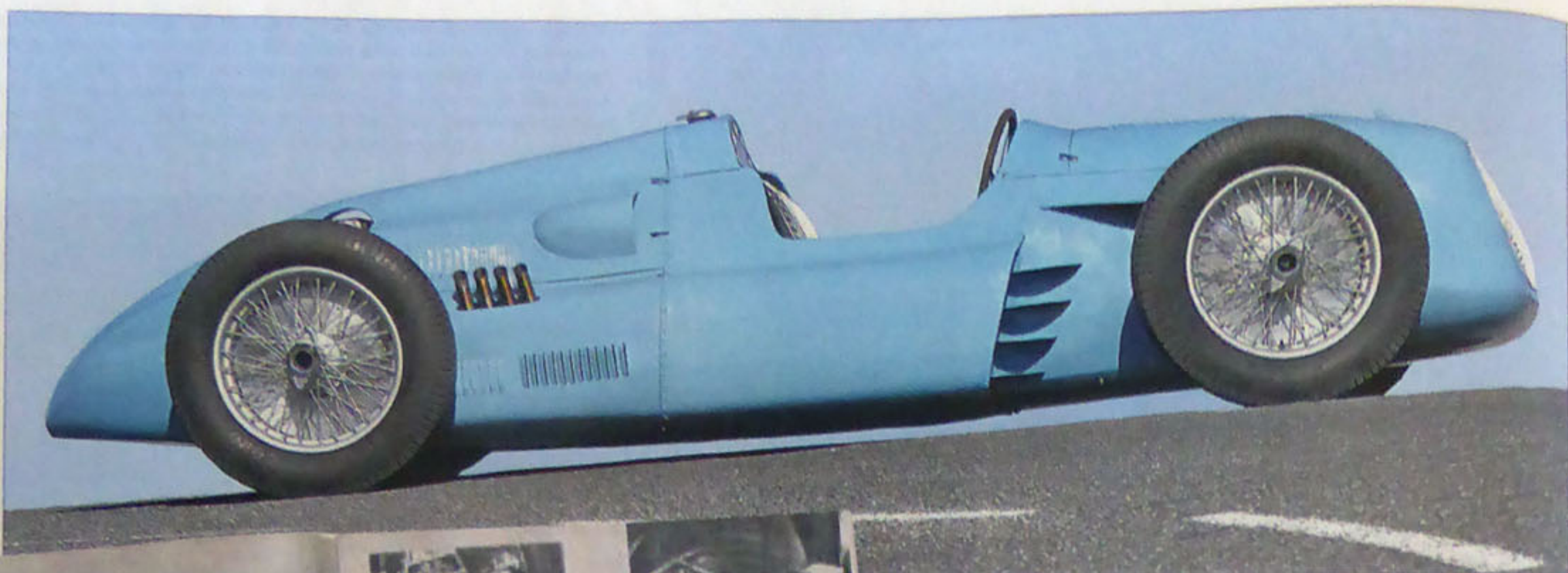


Photo rare. François Guidobaldi peaufine les réglages du moteur.

Racée, dessinée pour la course, la Guidomobile aurait pu devenir une star de la piste.

Le dossier réalisé par "Sportcars" en 1960.



THE LEANING CAR



When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

When the car was first designed, it was intended to be a 'leaner' car, in the sense that it was to be able to lean into a corner.

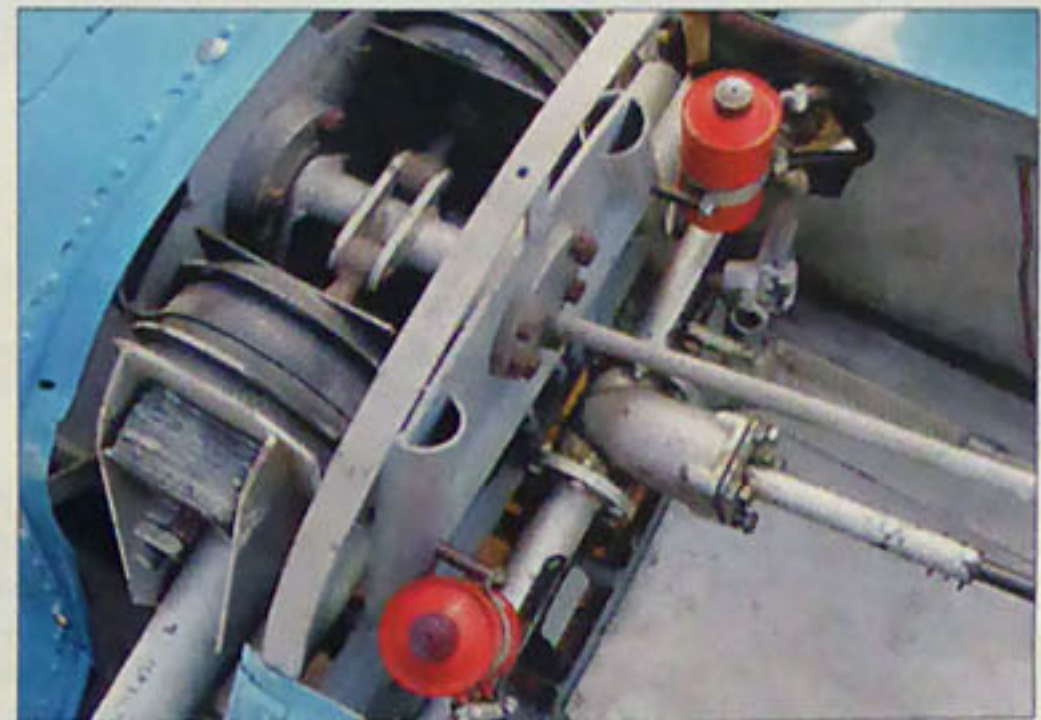
La voiture qui s'incline

Le but est d'obtenir une meilleure stabilité en courbe et améliorer la tenue de route.

Autre facteur important en course, les pneus moins sollicités, voient leur longévité rallongée.

Le moteur, le châssis et la carrosserie ne sont solidaires des roues que par deux points. Un axe à l'avant et un axe à l'arrière derrière le siège.

Pour amortir les oscillations, Guidobaldi a conçu des amortisseurs spéciaux en caoutchouc.



A l'avant, on voit les suspensions autour de l'axe central. Des vis permettent de régler la hauteur de caisse.



Ces vis permettent aussi d'ajuster le carrossage.



Les freins sont de type Bugatti, tout comme les roues. On aperçoit en rouge le vérin avant.

commence la restauration de la voiture de course avec Luc Franza. Un an après la Guidomobile retrouve son état d'origine. C'est à ce moment que David, qui traverse régulièrement l'Atlantique aux commandes d'un 777 d'Air France (dans son milieu on dit "tripe 7"...), débute des recherches sur l'origine de

la voiture et de la famille Guidobaldi. Heureuse surprise, il découvre que la fille de notre inventeur habite à seulement quelques kilomètres. Le contact est chaleureux et les "retrouvailles" de Louissette et de la voiture de son père particulièrement émouvantes !

Cerise sur le gâteau, Louissette a

conservé une documentation quasi-complète sur les inventions et brevets de son père dont ceux concernant la Guidomobile !

La voiture est actuellement en phase de tests. Nous serons là, bien entendu, pour les premiers essais au Cap d'Antibes, comme en 1951. ■

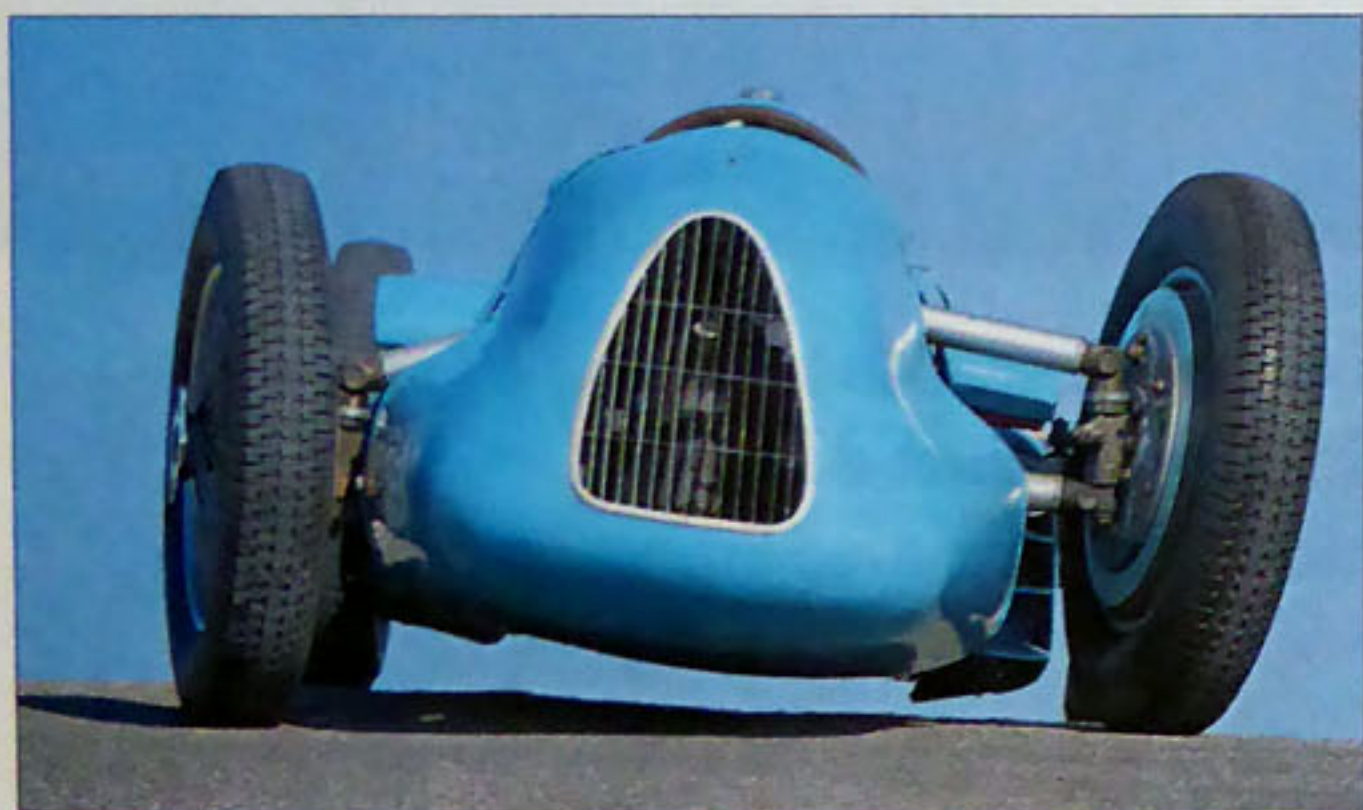
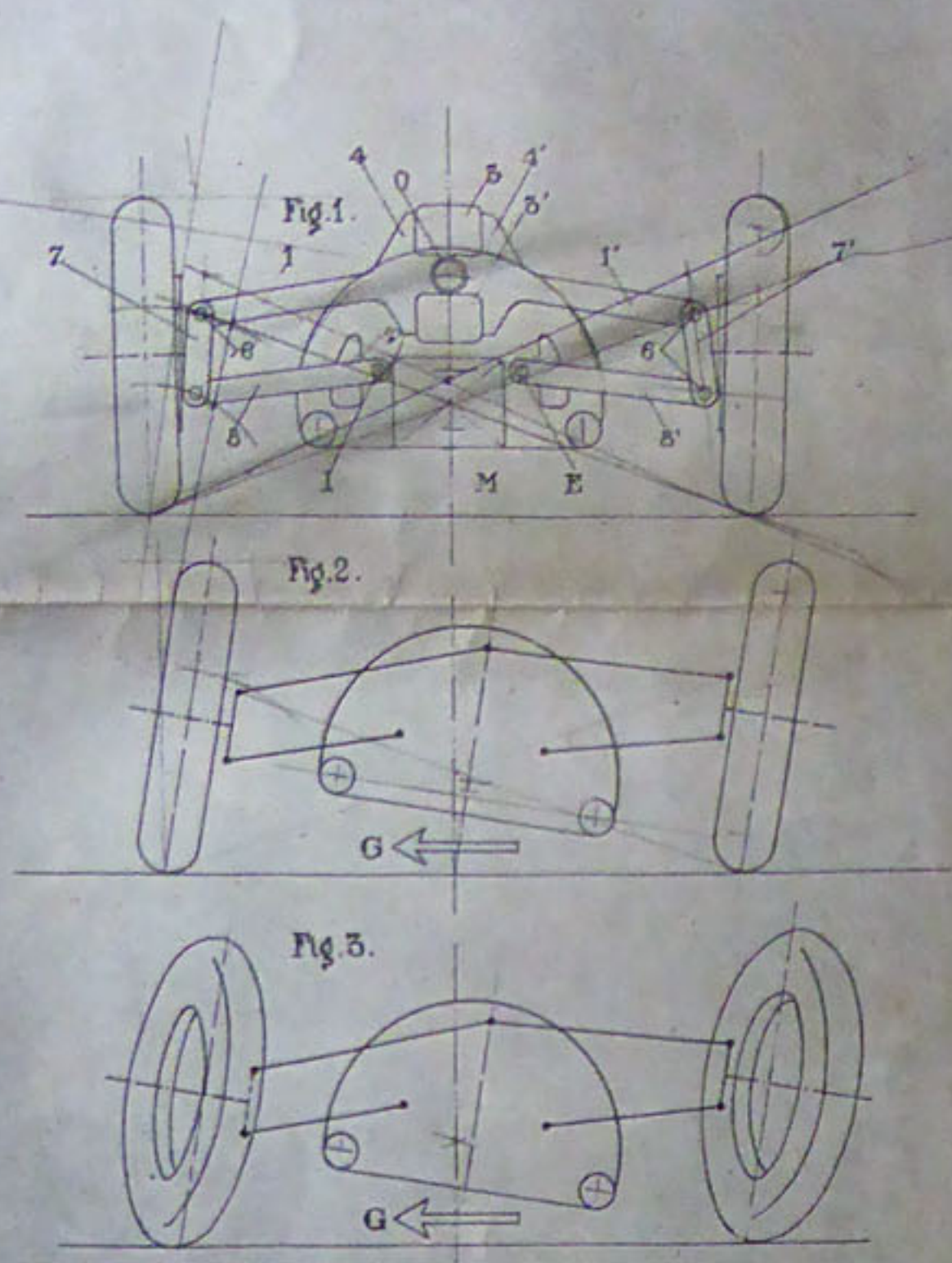


Les retrouvailles. Louissette, fille de François Guidobaldi, son mari et David Humbert autour de la voiture. « Ce sont les pneus que j'avais offert à mon père », s'exclame Louissette toute émue.

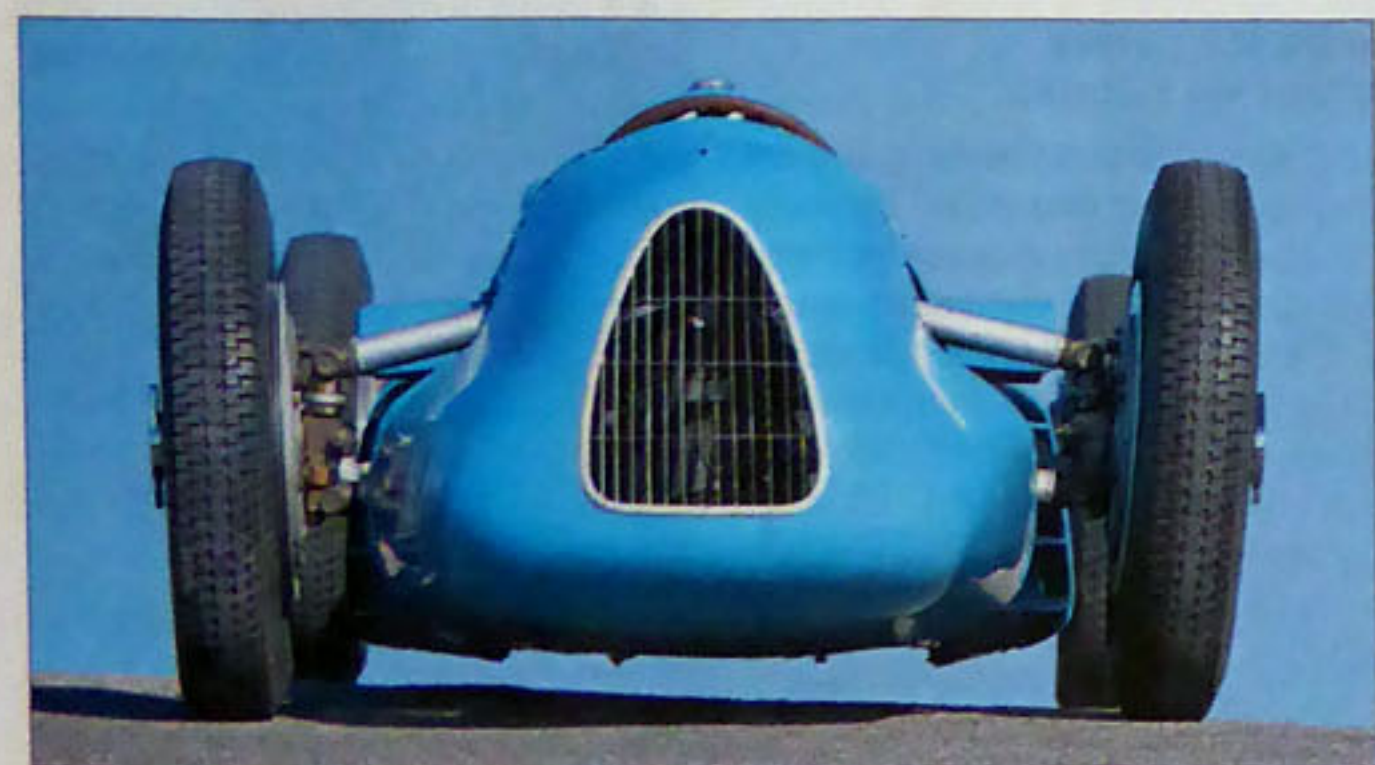
Brevet n°

François GUIDOBALDI

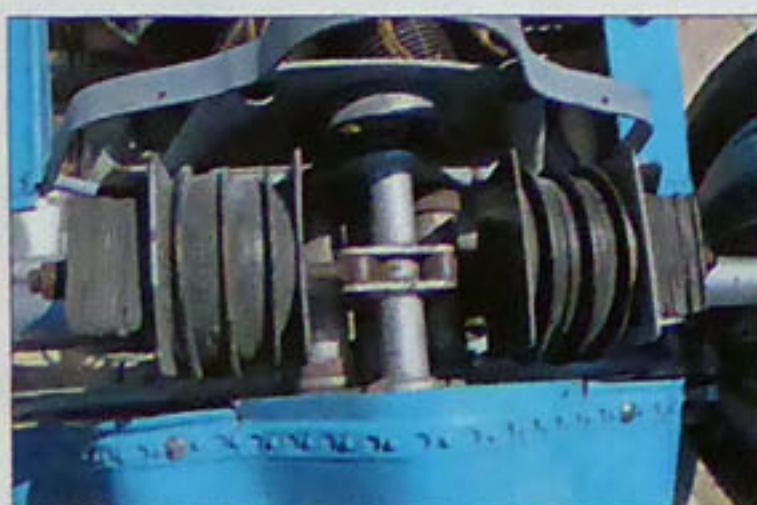
Pl.1-2



En haut, le schéma déposé par François Guidobaldi pour breveter son invention.



Ci-contre, l'illustration du fonctionnement du dispositif aujourd'hui.



De chaque côté de la direction, deux réservoirs hydrauliques alimentent les vérins avant. le même système, au dessus du train arrière, permet de basculer toute la voiture autour des deux axes. Les vérins fonctionnent par couples, gauche et droite.

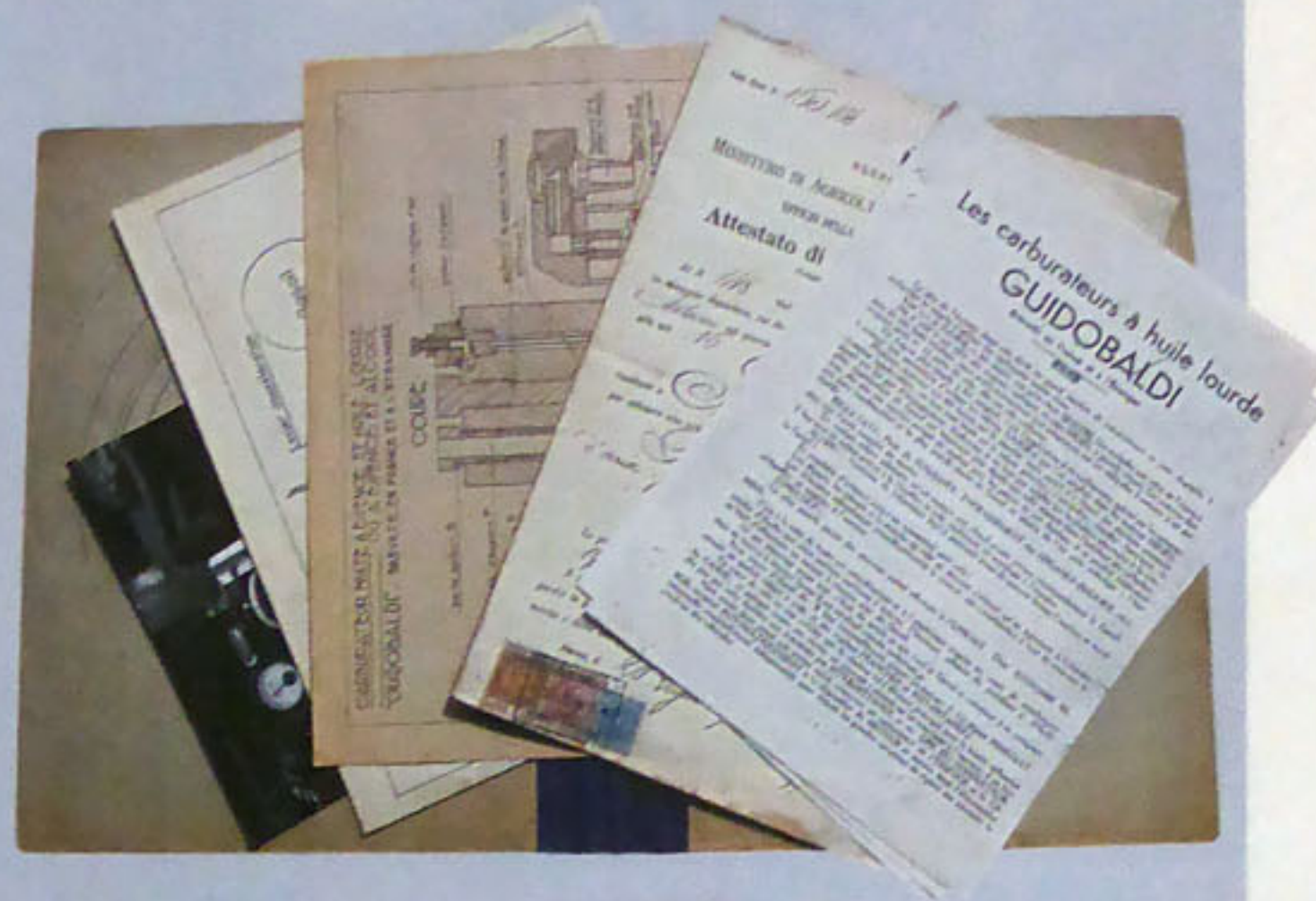
LA GUIDOMOBILE

Guidobaldi, champion du brevet

S'il ne s'est pas ruiné en déposant des centaines de brevets, dont beaucoup à l'international, c'est notamment grâce à sa femme. François Guidobaldi était un inventeur dans l'âme. Du Kart, en passant par un système "brûlant les gaz d'échappement sur une traction avant" et qui annonçait 87% de gaz ainsi rebrûlés. C'est mieux que le système catalytique actuel et, surtout cela date du 8 septembre 1967, soit 6 ans avant le premier choc pétrolier. Et aussi l'amélioration indiscutable du gazogène que l'armée française devait utiliser jusque dans les années 50 sous le label "GF". Il n'a jamais arrêté.

Comme le dit sa fille : « Il n'était pas intéressé par l'argent ».

Son garage Auto et Bateau a cependant employé près de 22 ouvriers à son apogée. Il a rejoint la longue cohorte des inventeurs oubliés, dont on ne saura jamais s'ils avaient trouvé "LA" bonne invention.



Les brevets conservés par sa fille sont impressionnants. Ils sont enregistrés en France, mais aussi en Italie, Allemagne, États-Unis, etc.

