



Communiqué presse

Angoulême, le 25 Janvier 2023

LE « CIRCUIT DES REMPARTS » D'ANGOULEME PRESENT A RETROMOBILE

La mythique course du Circuit des Remparts, née en 1939 à Angoulême, ressuscitée en 1978 puis relancée en 1983 avec la réhomologation du Circuit, sera présente à Rétromobile 2023 pour présenter sa 51^e édition qui se déroulera du 15 au 17 septembre 2023.

Venez rencontrer ses organisateurs – Jean-Marc Laffont, Président de l'Association du Circuit des Remparts d'Angoulême, Michel Loreille et Vincent Marcillaud, ses vice-présidents – sur le stand 005 situé allée B dans le Hall 2.2.

Après une édition 2022 exceptionnelle qui a fêté la 50^e édition de cette course mythique qui se déroule sur un tracé inchangé depuis 1939, le Circuit des Remparts revient en 2023 avec une attention particulière accordée à deux autres mythes de l'histoire de la compétition automobile : la **Lancia Stratos** dont la production a commencé il y a 50 ans et la **marque Ballot** fondée par l'industriel d'origine angoumoisine Ernest Ballot.

Ces deux légendes méritaient de figurer sur l'affiche de cette nouvelle édition qui a été conçue et réalisée par le talentueux illustrateur Michel Janvier.

La troisième attraction de l'édition 2023 du Circuit des Remparts sera la **marque MG** qui fête cette année son centenaire.

Enfin, à l'occasion de Rétromobile 2023, l'Association du Circuit des Remparts remet au cœur de l'actualité le **projet « Mors »**, qui vise à remettre en route cette voiture de 1896, propriété de la Mairie d'Angoulême depuis le début des années 2000, à la suite d'une donation.

Il s'agit d'une Mors à moteur V4 carrossée en « dog-car » (ou « dos-à-dos »), sortie en 1896 des ateliers du constructeur français installés à Paris 15^e. Modèle rare et précieux de notre patrimoine, c'est aujourd'hui la plus ancienne Mors recensée dans le monde.



Privée pendant la Seconde Guerre Mondiale de plusieurs de ses organes mécaniques, pour qu'elle retrouve une configuration aussi proche que possible de son état d'origine et qu'elle puisse vivre, c'est à dire rouler, cette Mors doit bénéficier d'une prise en charge technique experte, réalisée par les meilleurs spécialistes – qui par chance sont français voire charentais.

Pour financer cette opération, l'association du Circuit des Remparts a lancé en 2019 une souscription publique en partenariat avec la Fondation du Patrimoine. Dès lors qu'elle sera « remise à la route » la Mors deviendra une ambassadrice de la Ville d'Angoulême et des partenaires qui auront participé à sa renaissance, au fil des événements populaires, notamment automobiles, auxquels elle participera.



© Eglise Sainte Foy-Lès-Lyon

Plus de renseignements : <https://www.fondation-patrimoine.org/les-projets/voiture-mors-1896>

Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*
BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France
www.circuitdesremparts.com

**association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901*



UN PROGRAMME RICHE ET INEDIT

Comme chaque année, pendant ces trois jours, la ville d'Angoulême va vivre au rythme des animations, des expositions et des courses du Circuit des Remparts et accueillir grand public, passionnés, médias et personnalités du monde automobile.

Un programme qui continuera de s'enrichir au cours des mois qui précéderont la manifestation. Le programme sera en ligne sur le [site](#) du Circuit des Remparts.

Les expositions

- Au Musée d'Angoulême, une exposition sera consacrée à **Ernest Ballot** et ses créations. Né et inhumé à Angoulême, cet industriel d'origine angoumoisine a fait briller les couleurs de la France en course, d'Italie à Indianapolis.
- En hommage à Ernest Ballot, différents modèles de la marque **Ballot** seront également présentés à Angoulême. Les visiteurs pourront ainsi découvrir quelques-unes des pépites développées par la marque, et notamment avec le génial ingénieur mécanicien suisse Ernest Henry.
- Dans le cadre du centenaire de la marque, une exposition sera dédiée à **MG**, symbole de l'industrie automobile britannique, et son fondateur Cecil Kimber.
- Les Femmes pilotes seront également mises à l'honneur à l'Espace Mémoirel.

Les concours

Comme chaque année, le concours d'Elégance et le concours d'Etat, labellisés par la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE), constitueront des moments forts de ce week-end automobile et accueilleront un très large public, qu'il soit initié ou juste amateur de belles voitures.

- **Le Concours d'Elégance** : vendredi 15 septembre à 20H30
Les voitures engagées se présenteront au public avec leur équipage Place du Champs de Mars
- **Le Concours d'Etat** : les voitures seront exposées samedi et dimanche, le concours se déroulera le samedi 16 septembre toute la journée place Saint-Martial
Les membres experts du jury s'attacheront à sélectionner laquelle des voitures présentées est la plus proche de son état d'origine.

Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*
BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France
www.circuitdesremparts.com

**association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901*



Les Rallyes

Quatre rallyes auront lieu le samedi 17 septembre, avec des parcours différents et adaptés à l'âge des véhicules engagés :

- Le **Rallye des Doyennes** : réservé aux voitures d'avant 1914
- Le **Rallye des Légendes** : pour les voitures jusqu'en 1959
- Le **Rallye International de Charente** : pour les voitures depuis 1960
- Le **Rallye Ernest Ballot**

Les compétitions et démonstrations

Classées par âge et par catégorie, le Circuit des Remparts présente chaque année des voitures qui racontent un siècle d'automobile sportive.

Les essais, courses et démonstrations se dérouleront tout au long de la journée du dimanche 17 septembre selon les différents plateaux.

Six plateaux compétition FFSA :

- Plateau Prince Bira : MG d'avant-guerre
- Plateau Marc Nicolosi : Bugatti
- Plateau Maurice Trintignant : moins de 1500 cm³ avant-guerre
- Plateau Raymond Sommer : plus de 1500 cm³ avant-guerre
- Plateau Jean-Pierre Beltoise : GT/GTS avant 1965
- Plateau Henri Greder : GT/GTS de 1965 à 1976

Deux plateaux démonstration :

- Plateau Louis Rosier : voitures de sport des années 50
- Plateau Bernard Darniche : Lancia Stratos

Inscription d'une voiture de collection

Pour les collectionneurs indépendants ou les membres de club, l'inscription d'une voiture de collection – que ce soit sur un plateau d'une course FFSA, à l'un des Rallyes, au concours d'Elégance ou au concours d'Etat – se fait directement sur le site : <https://www.circuitdesremparts.com/>

Dans la rubrique, *Edition 2023*, il suffit ensuite de sélectionner l'événement auquel on veut inscrire un véhicule : Rallyes, Concours d'Etat ou Concours d'Elégance.

Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*

BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France

www.circuitdesremparts.com

*association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901



BILLETTERIE GRAND PUBLIC

Accès du grand public aux courses du dimanche

- **Un tarif unique Enceinte Générale de 30 €** permet d'accéder au circuit historique, de se promener dans les paddocks, de côtoyer les pilotes et leurs machines et de vivre de près les compétitions FFSA qui se déroulent par plateaux
- L'accès est **gratuit pour les moins de 16 ans** accompagnés d'un adulte, entrée délivrée uniquement le jour-même (pièce d'identité demandée)
- Une remise de 9 € sur l'entrée circuit est accordée aux **étudiants** sur présentation de leur carte

Pour ceux qui souhaitent une place assise dans l'une des cinq tribunes pour assister au spectacle magique et toujours impressionnant des courses du dimanche (place assise numérotée) :

- **Une place en tribune Fangio** est disponible au tarif de **40 €**
- **Une place dans l'une des quatre autres tribunes** – Cathédrale, Carnot, Théâtre ou Wilson – est disponible au tarif de **50 €**

La réservation des places se fait directement sur le site :

www.circuitdesremparts.com/billetterie/

Pour les retardataires, et dans la limite des places disponibles pour les tribunes, trois points billetterie seront ouverts sur place pendant la manifestation : Place Bouillaud (tous les jours), Jardins de l'Hôtel de Ville et avenue Wilson (le dimanche uniquement).

En dehors des courses FFSA et des démonstrations qui se déroulent le dimanche sur le circuit historique le long des remparts de la ville d'Angoulême et qui nécessitent l'achat préalable d'un billet, toutes les autres animations sont gratuites. Programme à découvrir sur le [site](#).

Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*

BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France

www.circuitdesremparts.com

**association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901*



MICHEL JANVIER, CREATEUR DE L’AFFICHE DE L’EDITION 2023

Michel Janvier, illustrateur et passionné d’automobile

Illustrateur, dessinateur, coloriste, lettré de bande dessinée, Michel Janvier s’est notamment fait connaître au travers de ses collaborations dans les albums de Rantanplan, Lucky Luke ou encore Astérix. Il est d’ailleurs présent au Festival de la Bande Dessinée d’Angoulême dès le début des années 1980 pour présenter ses œuvres.

C’est aussi et surtout un passionné d’automobile qui, enfant, aime déjà dessiner des voitures et qui fréquente dès son plus jeune âge les circuits automobiles où il découvre les plus grands pilotes dans les années 60 et 70. Membre actif du Club Alfa Romeo France dans les années 80, il participe par ses dessins, illustrations et rédactionnels à la réalisation du Bulletin de l’Association. Uderzo, grand amateur de Ferrari, dont il est proche, l’encourage à présenter en 1990 à Angoulême, en marge de la compétition des Remparts, une série de portraits dessinés qui associent un pilote, sa voiture et un souvenir personnel de Michel Janvier.

Au-delà de ces travaux épisodiques et ponctuels, la vraie collaboration éditoriale de Michel Janvier avec l’automobile est finalement assez récente puisqu’elle date de 2013 avec la sortie de l’album collectif « *Les Légendes du sport automobile* » chez l’éditeur Vents d’Ouest. Puis en 2014, une « *Petite histoire des 24 Heures du Mans* » pour le groupe AVIA - Picoty Autoroutes. Suivra en 2018 aux éditions Paquet l’album très remarqué, scénarisé par Olivier Marin, sur la vie de *Jo Siffert*, talentueux pilote suisse qui avait réalisé au début des années 60 son rêve d’enfant de devenir pilote de Formule 1. Dans la même période il crée diverses affiches pour des événements automobiles régionaux (Creusekistan Classic) ou des constructeurs (Skoda Motorsport / Oreca). Adeptes du travail en équipe, Michel Janvier va également participer à un certain nombre d’ouvrages dédiés à l’automobile. Ainsi, en 2020, il intègre l’équipe Graton Éditeur pour un dossier Michel Vaillant consacré à l’histoire du Circuit Magny-Cours, publié en mai 2021, augmenté d’un deuxième tome en septembre 2022. En 2021 et 2022, il illustre deux recueils sur l’histoire de Spa-Francorchamps dédiés à l’automobile et à la moto pour l’éditeur belge JVDH. Deux nouvelles publications auxquelles il a collaboré sont d’ores et déjà programmées en 2023, l’une consacrée à Briggs Cunningham dans « *Les histoires incroyables des 24 Heures du Mans* » aux éditions Petit à Petit, l’autre à une biographie en bande dessinée de *François Cevert* dont il a déjà révélé quelques planches, de nouveau chez l’éditeur suisse Paquet.

Michel Janvier et le Circuit des Remparts

Si Michel Janvier, longtemps spectateur anonyme, connaît bien la course des Remparts, c’est en 2018 en venant dédicacer ses albums sur *Jo Siffert* qu’il se rapproche des organisateurs de la manifestation et qu’une amitié naît. Sa première collaboration se concrétise l’année suivante avec l’exposition « *Portraits de pilotes* », une collection qui inclut les réalisations présentées en 1990 que Michel Janvier a enrichie de nouveaux portraits, en utilisant la même technique que 30 ans auparavant. Depuis, chaque année, c’est toute la ville d’Angoulême qui se pare de quelques-uns de ces portraits géants. En 2021, le public peut découvrir au musée de la ville les premières planches de l’album à venir sur François Cevert.

Association du Circuit des Remparts d’Angoulême*

BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France

www.circuitdesremparts.com

*association sans but lucratif sous l’égide de la loi de 1901



Fasciné et passionné par cette course mythique, il n'a pas non plus hésité quand Jean-Marc Laffont, Président de l'Association des Remparts, lui a proposé lors d'une rencontre sur le salon Epoqu'auto de réaliser l'affiche de l'édition 2023.

Habitué à travailler à partir de thèmes imposés qu'il aime mettre en scène, il a tout de suite visualisé l'affiche quand Jean-Marc Laffont lui a proposé de prendre comme base deux des stars de cette prochaine édition : la Lancia Stratos, véritable reine des rallyes, dont la production a débuté il y a 50 ans, et le moteur des Ballot de course conçu pour Indianapolis avec Ernest Henry. Sans oublier naturellement la ville d'Angoulême qui se doit d'être présente sur chaque affiche par l'un de ses symboles architecturaux.

Trois éléments pour une affiche évocatrice

L'affiche présentée par Michel Janvier reprend donc ces trois éléments, traités chacun avec une technique spécifique, puis assemblés avec l'aide d'un graphiste.



En premier plan, on voit la Lancia Stratos, illustrée sur la base du modèle vainqueur du San Remo en 1978, dont le traitement type « crayons de couleurs » des teintes rouge, blanc et noir, associe ces techniques anciennes avec des techniques nouvelles comme la reprise numérique des dessins.

En second plan, on découvre le moteur Ballot de 1919, traité en sépia et blanc sur fond gris. La formation de Michel Janvier vers les bureaux d'études automobiles explique son dessin réaliste extrêmement précis et minutieux.

Enfin, en arrière-plan, en gris et blanc, la tour dite carrée du clocher de la cathédrale, très reconnaissable, rappelle que la course des Remparts est née en 1939 ici à Angoulême.

Le travail ainsi réalisé sur trois sujets distincts et assemblés par un graphiste a permis une composition multi supports et multi formats que les visiteurs croiseront tout au long de leur séjour lors de la course qui se déroulera les 15, 16 et 17 septembre 2023.

Michel Janvier – « Plus qu'une collaboration, c'est une véritable histoire d'amitié qui me lie au Circuit des Remparts. Au travers de cette affiche, c'est toute ma passion pour l'automobile et le travail d'illustration qui s'exprime. Faire une affiche pour les Remparts, c'est y mettre beaucoup de moi-même, au travers de ma technique et de mes choix graphiques. »

Jean-Marc Laffont, Président de l'Association du Circuit des Remparts – « Michel Janvier a tout de suite saisi l'âme de notre manifestation et a su parfaitement la ressentir et l'exprimer dans l'affiche de l'édition 2023. Avec l'exposition de ses « Portraits de pilotes », il contribue à perpétuer le lien fort qui existe entre le Circuit des Remparts et l'histoire du sport automobile. »

Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*

BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France

www.circuitdesremparts.com

*association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901



LANCIA STRATOS

Née du génie de Bertone et de l'intuition de Cesare Fiorio, la Lancia Stratos associait un dessin révolutionnaire, une conception moderne et avant-gardiste et une âme mythique avec un moteur Ferrari. Elle est rentrée par la grande porte au Panthéon de l'automobile avec ses succès inégalés en compétition.

Conçu comme un rêve de designer et exposé tel quel, le concept-car Lancia Stratos "Zero" est dévoilé au salon de l'automobile de Turin le 28 octobre 1970. Exposé sur le stand de Bertone, il est l'œuvre du designer en chef de l'époque, le génial et très créatif Marcello Gandini. Le dessin futuriste et la conception avant-gardiste vont séduire le directeur de la compétition de Lancia Cesare Fiorio qui voit le potentiel pour remplacer les Lancia Fulvia HF engagées en compétition. Avec l'accord de sa direction, il demande à Bertone de retravailler le concept Stratos selon un cahier des charges précis.

En un an de travail, la Stratos "Zero" est transformée en Lancia Stratos HF. Le prototype, de couleur rouge vif, est présenté au public en novembre 1971, toujours au salon de Turin. Il propose un design cunéiforme futuriste, toutefois plus réaliste que le concept initial. Côté moteur, le V6 de la Ferrari Dino 246 GT installé en position centrale transversale remplace le V4 de la Lancia Fulvia HF installé dans le concept.



Lancia Stratos 0



Lancia Stratos 1973

Imaginée pour la compétition, la Lancia Stratos connaît une première année de mise au point avant la production de 500 exemplaires "stradale" nécessaires à son homologation. Les tests de course ayant permis de perfectionner la voiture, la production commence en 1973 avant de passer à plein régime à la mi-1974 jusqu'en avril 1976, date de la fin de production. Son design et son évolution sont figés et ne peuvent être modifiés. La version "stradale" est dépourvue d'éléments aérodynamiques

Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*

BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France

www.circuitdesremparts.com

**association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901*



contrairement à la version "compétition" qui se pare d'appendices avant et arrière ainsi que d'ailes élargies, rendant la Stratos agressive, même à l'arrêt !

Le châssis de la Stratos se compose d'une coque en acier avec une cellule centrale recevant, à l'avant, deux longerons pour supporter le train avant et la suspension, tandis que le moteur et la boîte de vitesses sont fixés dans un berceau tubulaire à l'arrière. Par rapport au concept car, la hauteur gagne 25 centimètres et la voiture est dotée de portières classiques et d'un pare-brise enveloppant.

La Stratos reçoit le moteur V6 Dino Ferrari, qui a trouvé place dans son très court empattement (2,18 mètres), moteur que l'on retrouve également dans la Dino Ferrari 246 et la Fiat Dino 2400. Ce bloc de 2,4 litres à quatre arbres à cames en tête reçoit trois carburateurs Weber double corps. Avec 190 ch à 7400 tr/mn, il entraîne la Stratos à 230 km/h. Compacte — sa longueur est de 3,71 mètres — et ultra légère (890 kilos), la Stratos offre la maniabilité d'un kart et une tenue de route d'une vivacité exceptionnelle.

Si la version "stradale" n'a pas évolué pour des raisons d'homologation, les différentes versions compétitions ont bénéficié d'évolutions moteur pour porter la puissance à 280 ch, et même à 480 ch avec l'ajout d'un turbocompresseur pour les versions expérimentales destinées aux épreuves sur circuit comme les 24 Heures du Mans par exemple. Au fil des ans, les Stratos évolueront pour passer de culasses à 12 soupapes à 24 soupapes.



Les premières voitures engagées en compétition arborent la livrée blanche et rouge du cigarettier Marlboro, sponsor de l'écurie Lancia.

Cette livrée est ensuite remplacée par le vert et blanc du sponsor Alitalia à partir de la saison 1975. Ce nouveau graphisme célébrant la compagnie aérienne nationale italienne va devenir emblématique deux ans plus tard : le logo tricolore est doublé et harmonisé avec la

forme aérodynamique de la voiture. Aujourd'hui encore, la livrée "Alitalia" de la Stratos est considérée comme l'une des plus belles et des plus iconiques de l'histoire du sport automobile.

Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*

BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France

www.circuitdesremparts.com

**association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901*



La Stratos en compétition

L'histoire sportive de la Stratos a commencé avant qu'elle ne soit homologuée, et même avant qu'elle ne soit produite. Première voiture conçue pour la compétition et plus particulièrement les rallyes, elle a été en mesure de s'imposer face à ses concurrentes qui, à l'époque, étaient de simples adaptations de modèles de grande série.

La première apparition d'une Stratos en rallye a lieu au Tour de Corse 1972. Il s'agit en réalité de tests destinés à corriger les défauts et fiabiliser l'auto. Le 8 Avril 1973, la Lancia Stratos engrange sa première victoire au Rallye Firestone en Espagne, le 15 mai elle se classe à la seconde place à la Targa Florio et le 23 septembre, elle gagne le Tour de France, première victoire majeure. Les premiers succès d'une longue série.

Si la voiture est alors surtout engagée en championnat d'Europe, cela va changer avec l'homologation Groupe 4 qui fut obtenue le 1^{er} octobre 1974, pour la seconde partie du championnat du monde des rallyes 1974.

Dès lors, la Stratos s'imposera rapidement et sa domination en rallyes sera absolue. Un premier titre de Championne du Monde en 1974 sera le début d'un règne inégalé. La Lancia Stratos est la voiture la plus titrée, elle a gagné pendant sept saisons consécutives, ce qui n'est quasiment jamais arrivé pour une voiture de rallye. Et les plus grands pilotes se sont révélés à son volant, à commencer par Sandro Munari mais également Jean-Claude Andruet, Markku Alen, Bjorn Waldegaard..., sans oublier Monsieur "Stratos", Bernard Darniche.

Elle aurait pu gagner d'autres titres et d'autres courses si Fiat n'avait pas décidé, en 1977, de la remplacer, pour des raisons de politique commerciale, par la Fiat 131 Abarth. Mais la Lancia Stratos est restée une voiture très compétitive et a continué de gagner aux mains d'écuries privées jusqu'en 1982 et l'expiration de son homologation, notamment avec Bernard Darniche sur la voiture engagée par l'importateur français André Chardonnet.

La Stratos a fait de glorieux adieux au Rallye de Monza le 28 novembre 1982 en signant un triplé ; elle s'est retirée avec un palmarès riche de trois titres de Champion du Monde, trois titres de Champion d'Europe, et un nombre record de victoires dans les rallyes les plus prestigieux. Son palmarès affiche près de 500 victoires, un record.

Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*

BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France

www.circuitdesremparts.com

**association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901*



LA MARQUE BALLOT

Ernest Ballot s'engage volontairement « aux équipages de la flotte » le 3 janvier 1887 à la mairie d'Angoulême. Il n'a pas encore 17 ans. Il sera apprenti puis élève mécanicien pour terminer mécanicien de 1^{ère} classe. Il est libéré du service actif le 27 septembre 1894. L'ancre marine sera toujours son signe distinctif, emblème de la marque.

Sa passion pour les moteurs va le conduire, au milieu des années 1900, à créer sa propre activité de fabrication de moteurs, pour l'industrie, l'agriculture, l'automobile et la moto, la marine ou l'aviation.

Au cours de la Première Guerre Mondiale, Ballot participe à l'effort de guerre en produisant dans l'usine du boulevard Brune à Paris des moteurs pour le compte de l'armée française, et notamment des moteurs d'avions.

Une fois la paix revenue, Ernest Ballot cherche de nouvelles opportunités de développement. Il saisit l'opportunité d'entrer dans le monde de la construction automobile par la grande porte, celle du sport automobile. Le pilote René Thomas, vainqueur des 500 miles d'Indianapolis en 1914, lui présente le meilleur ingénieur du moment, le suisse Ernest Henry, qui avait permis à Peugeot de remporter les 500 miles d'Indianapolis en 1913. Il développe un modèle de Grand Prix d'une modernité surprenante et répondant à la nouvelle réglementation des moins de 4,9 litres. Il est animé par un moteur 8 cylindres à chambres hémisphériques, 4 soupapes par cylindre et deux arbres à cames en tête de 4 817 cm³. Avec 150 ch, la voiture frôle les 200 km/h et se révèle la voiture de Grand Prix la plus rapide du monde. Quatre exemplaires sont alignés aux 500 Miles d'Indianapolis de 1919 pour un résultat décevant. Pourtant, elles avaient signé le meilleur temps en course à la moyenne de 168,5 km/h.

En 1920, Américains et Européens se mettent d'accord pour une nouvelle cylindrée limitée à 3 litres en compétition. Ballot poursuit la même technologie d'avant-garde à 4 soupapes par cylindre et double arbre à came en tête, la Ballot 3 litres.

En 1920, à Indianapolis, les voitures terminent 2^e, 5^e et 7^e, puis 2^e et 3^e au Grand Prix de l'ACF au Mans 1921. En septembre 1921, Jules Goux remporte le Grand Prix d'Italie à Brescia sur la Ballot 3 litres, tandis que Jean Chassagne signe la seconde place.

En 1922, une nouvelle réglementation limite la cylindrée à 2 litres, signant ainsi l'arrêt de la 3 litres. Une nouvelle fois Ernest Henry adopte la même technologie sur un modèle de compétition, cette fois un 4 cylindres 2 litres qui remporte un grand succès.

Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*

BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France

www.circuitdesremparts.com

**association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901*



A la demande des clients, Ballot adapte le châssis et le moteur 4 cylindres 2 litres double ACT pour produire pour la route la 2LS, une voiture hyper sportive, très rapide (148 km/h) mais chère. Moins d'une centaine d'exemplaires seront fabriqués entre 1922 et 1924.

En parallèle, Ballot sortira une automobile plus accessible mais aussi plus simple (simple ACT, 2 soupapes par cylindre, toujours en 2 litres mais moins puissante) sur des châssis plus longs, la 2LT (T pour Tourisme). Trop lourde pour ses 40 ch, elle déçoit et sera remplacée par une version sport, la 2LTS.

A la fin des années 20, Ballot produit également des 8 cylindres, adaptés sur des automobiles de luxe, notamment la RH3.

A partir de 1929, l'entreprise Ballot est acculée, pénalisée par des moteurs qui se révèlent peu à peu insuffisants pour de lourdes berlines et la crise économique qui pèse sur tous les constructeurs. Elle se voit contrainte d'accepter la proposition d'Hispano Suiza de produire ensemble des modèles moyenne gamme. La Ballot HS 26, présentée au salon de Paris 1930, est alors renommée Hispano « Junior ».

Hispano Suiza rachète Ballot en 1931, mais ne conserve la marque Ballot qu'une année de plus. La marque Ballot disparaît en 1932. Ernest Ballot meurt à son domicile parisien près du parc Montsouris en août 1937.



Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*
BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France
www.circuitdesremparts.com

**association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901*



LA MARQUE MG

Symbole de l'industrie automobile britannique, MG fêtera son centenaire en 2023, même si le débat existe toujours sur la date de création de la Marque. Si la société a retenu 1924 comme année de sa création, c'est bel et bien dès 1923 que l'on voit apparaître des voitures portant le badge MG, alors accolé à celui de Morris, et en novembre de cette même année que la presse d'Oxford fait référence au logo octogonal de MG.

A l'origine de MG – anciennement Morris Garages, un concessionnaire Morris installé à Oxford – on trouve **Cecil Kimber**, un ingénieur automobile né à Londres en 1888.

Attiré dès son plus jeune âge par les engins à moteur, la compétition, puis la construction automobile, son destin bascule lorsqu'il est embauché en 1921 comme directeur des ventes chez Morris Garages à Oxford. Deux ans plus tard, devenu directeur général de Morris Motors, qui fabriquait alors des véhicules populaires, il commence à concevoir des carrosseries spéciales sur châssis Morris. C'est ainsi qu'on voit apparaître en novembre 1923 les premiers modèles de la marque, qui étaient alors des modèles Morris Oxford recarrossés.

La première MG quant à elle sort en 1924, c'est la 14/28, une berline 4 portes, suivie très rapidement de la MG quatre places Special Sports. Le succès est immédiat.

En 1925, Cecil Kimber développe la première MG de compétition « Old Number One ».

La MG Car Company Ltd, détenue par William Morris, est créée en mars 1928. Sous l'impulsion de Cecil Kimber, elle se démarque rapidement des productions Morris et son développement est tel qu'elle est contrainte de déménager sur un site plus grand, Abington.

C'est le point de départ d'une grande lignée de sportives, des M Midget au Midget TA, en passant par les Magna F, Midget Type C « Monthléry », Midget J2, Magnette K3 ou encore Midget PA.

L'image de MG est intimement liée à la compétition et à l'engagement dès 1930 des voitures de la marque dans des rallyes, trials, courses sur route ou sur circuit, qui ont forgé sa notoriété, même si Nuffield – groupe auquel appartient Morris Motors, nouveau propriétaire de MG – n'est pas très favorable à cette activité. Il finira d'ailleurs par dissoudre le département compétition de MG en 1935.

Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*
BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France
www.circuitdesremparts.com

**association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901*



De nouveaux programmes virent néanmoins le jour, notamment les courses de trial et les records de vitesse dans lesquels Cecil Kimber s'était beaucoup investi. A la veille de la guerre, la EX 135, sur base d'un châssis Magnette et moteur à compression Zoller, atteint même la vitesse de 327,5 km/h sur l'autoroute de Francfort !

Si l'intention de Cecil Kimber avait été de transformer Abington en industrie de guerre, aucun contrat ne fut confié par le gouvernement britannique à l'usine MG, pourtant moderne. Kimber décida donc lui-même de partir à la recherche de contrats, qu'il obtint, notamment pour l'aéronautique. Mais l'esprit individualiste et électron libre de Cecil Kimber eut finalement raison de sa carrière chez MG, le Groupe Nuffield décida de l'évincer en 1941. Il terminera sa carrière chez le fabricant d'autocars Charlesworth et mourra tragiquement dans un accident de train en 1945 à l'âge de 56 ans.

L'esprit MG a néanmoins survécu à son départ. Depuis 1923, et la première Morris modifiée par le fondateur de la marque Cecil Kimber, ce sont plus de 80 modèles qui ont vu le jour et les petits véhicules sportifs, comme les MG A, MG B ou encore Midget, ont continué à faire la renommée de la marque dans les années 1960 et 1970.

En 1952, MG fut racheté par British Motors Corporation puis, en 1968, par British Leyland qui fermera en 1980 l'usine historique d'Abington, provoquant un vrai cataclysme, tant auprès des ouvriers que des clients de la marque.

Les modèles suivants de MG furent construits par Rover Group dans l'usine de Longbridge, puis la marque MG fut successivement achetée par British Aerospace en 1988, BMW en 1994 et enfin par le consortium Phoenix en 2000, qui changea le nom du groupe Rover qui devint MG Rover. En avril 2005, la faillite de MG Rover est inéluctable et la production s'arrête. La maison-mère de MG est désormais le constructeur chinois SAIC Motor.

La MG K3 3009 au Circuit des Remparts 2023

L'édition 2023 du Circuit des Remparts d'Angoulême accueillera la MG K3 numéro de châssis 3009, sortie en 1933, plus connue sous le nom de « K3 Reg Parnell », du nom du pilote ayant remporté avec elle toute une série de victoires. Considérée comme l'une des plus belles MG Spéciales, elle avait été transformée après avoir été fortement endommagée par Parnell aux 500 miles de Brooklands en 1937. Dans la plus pure tradition des MG Spéciales, la K3 poursuit sa carrière en compétition après la guerre, s'engageant même.... au Circuit des Remparts d'Angoulême en 1947.

###

Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*

BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France

www.circuitdesremparts.com

**association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901*



A propos de

Né en 1939 à Angoulême, le Circuit des Remparts s'est imposé dès sa première édition comme une épreuve incontournable. Après plus de quatre-vingts ans et 50 éditions, si cette manifestation reste mythique malgré son histoire mouvementée, c'est qu'elle a su évoluer, se réinventer et innover, tout en gardant l'âme de ses débuts avec notamment un tracé en ville de 1279 mètres inchangé. Aujourd'hui sous la responsabilité de Jean-Marc Laffont, président de l'Association du Circuit des Remparts d'Angoulême, et de ses deux vice-présidents Michel Loreille et Vincent Marcillaud, la manifestation accueille chaque année en septembre plusieurs centaines de véhicules anciens qui s'affrontent sur circuit fermé, se retrouvent sur des rallyes ou s'exposent lors d'un concours d'élégance et un concours d'état. Pendant trois jours, ce sont également des milliers de spectateurs qui profitent de la fête et s'émerveillent d'un spectacle qui n'a rien à envier à l'épreuve mythique des débuts.

Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*

BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France

www.circuitdesremparts.com

*association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901