

# Tempus Fugit

## Portfolio



Tempus Fugit



# Matra Simca Bagheera



Voiture entièrement restaurée.

Je suis née en 1973, je fête donc mes 40 ans cette année ! Je suis le fruit de la première collaboration entre Matra et Simca. Mon originalité consiste à offrir trois places de front ! Mon aérodynamisme parfaitement étudié me permet d'atteindre les 180 km/h.



Voiture avant la restauration.



Voiture en cours de restauration.





# VW Golf GTi



Voiture entièrement restaurée.

J'ai vu le jour en 1974, depuis six générations se sont succédées et 25 millions d'exemplaires ont été vendus, toutes générations confondues, un best seller !

Bien sûr dans ma livrée rose et blanche, style vintage, je n'ai pas grand chose à voir avec le modèle actuel, nous avons juste le nom «Golf» en commun. Moi je suis beaucoup plus légère avec mon moteur de 1,6 l de 110 ch dans une caisse de 810 kg. Ma corpulence m'a d'ailleurs valu le surnom peu flatteur de «cercueil roulant».



Voiture avant sa restauration.



# Jaguar XK 120



Voiture entièrement restaurée.



Voiture avant sa restauration.

Je suis un grand classique de l'élégance et de la sportivité anglaise. J'ai été produite de 1948 à 1954. Saviez-vous que dans l'histoire de Jaguar il n'y a eu que cinq modèles sportifs ! Je viens en 2ème position dans le palmarès, derrière celle qui m'a succédé, la mythique Jaguar Type E.

Lors de ma création en 1948, j'offrais un rapport qualité/prix qu'aucun autre constructeur ne pouvait atteindre. A cette époque, William Lyons, le fondateur de Jaguar voulait développer la compagnie créée 20 ans plus tôt en développant ses propres moteurs. Mais lorsque mon moteur fut prêt, ma carrosserie ne l'était pas encore. Lyons décida de lancer son moteur révolutionnaire dans une série limitée de voitures de sport. Un roadster fut rapidement dessiné et produit sur la base d'un châssis de MKV. Mon nom XK 120 était censé rappeler que la vitesse maximale supposée était à l'époque de 120 mph.

Dire que j'ai remporté un succès avec mon moteur à double arbre à cames et mes lignes élégantes serait se moquer de moi. En fait, j'ai réalisé un véritable coup de tonnerre. Les raisons de ce succès : un intérieur en cuir Connely et surtout un prix très attractif, trop bas pour être vrai.



# Jaguar XK 120



Voiture en cours de  
restauration

Pour des raisons fiscales il était inférieur à 1'000.- £. Par comparaison, il fallait à l'époque déboursier 4 fois le prix pour une Bugatti 57SC.

J'ai même été la voiture la plus rapide du monde avec l'incroyable vitesse de 126 mph (201 km/h).

Mon succès en compétition a contribué à ma légende et la production n'arrivait plus à suivre. 200 exemplaires avaient été prévus et je fus finalement produite à 12'055 exemplaires.



Voiture en cours de  
restauration

Moi, la XK 120, je suis la plus légère et la plus sportive des XK, mais ma conduite demande une certaine familiarisation avec ma direction lourde et imprécise et mes freins sont peu efficace. Ma boîte Moss est lente et demande un double débrayage dans les deux sens.

Bref, je suis une petite merveille de technologie des années 50 dont il faut prendre grand soin.

Tempus Fugit



# Bugatti Atlantic 57SC



Voiture entièrement restaurée



Voiture entièrement restaurée

Je suis une magnifique déclinaison de la Bugatti type 57S, j'ai été produite entre 1934 et 1939 à Molsheim en Alsace et dessinée par Jean Bugatti en personne. Carrossée en «Tank» j'ai gagné les 24 Heures du Mans en 1937 et 1939. Si vous souhaitez vous offrir ma version originale, il vous faudra déboursier entre 30 et 40 millions de US \$. Dans ma livrée noire, j'appartiens au couturier Ralph Lauren et j'ai gagné le prestigieux concours d'élégance de Villa d'Este.



Voitures en cours de restauration



Epave au cimetière de voitures





# Bentley Blower 4,5 l



La maquette a été entièrement construite.

J'ai été produite à 720 exemplaires, dont 55 modèles «Blower» entre 1927 et 1931. Je suis une automobile sportive de luxe et un modèle emblématique des automobiles de course britanniques d'avant-guerre.

Je suis populaire en raison de la phrase prononcée lors de ma conception par le fondateur de Bentley, Walter Owen Bentley : «There's no replacement for displacement.» Par cette expression il a marqué sa volonté de produire une voiture de course bien plus puissante via une augmentation importante de sa cylindrée.

A mon époque, les grands constructeurs, comme Bugatti s'affrontent aux 24 Heures du Mans. Ma version Blower (moteur suralimenté) comme présentée ici a remporté le Mans. Toutefois mon palmarès sportif n'est pas exceptionnel. J'ai par contre battu de nombreux records de vitesse (222,03 km/h en 1932).

Certains considèrent que je suis à l'automobile ce que le Spitfire est à l'aéronautique. Une partie de ma notoriété vient peut-être du fait que dans les romans de Ian Fleming James Bond conduit une Blower de 1930...



# Renault 4CV



La maquette a été entièrement construite.

J'ai été développée en secret durant l'Occupation. Je suis petite mais spacieuse pour l'époque (1946). On m'a surnommée la 4 pattes mais aussi la motte de beurre en raison de la forme et de la couleur des premiers exemplaires. Je symbolise aussi le retour de la paix et de la prospérité, car je suis la première voiture française accessible au plus grand nombre. Comme le disait si bien le slogan publicitaire de l'époque : « 4 chevaux, 4 portes, 444'000 francs ! ». Il s'agit bien sûr d'anciens francs.

Dans ma version sportive (comme présentée ici), j'ai atteint des sommets pour une petite voiture ! J'ai raflé les 5 premières places de la course de côte du Mont-Ventoux. Je me suis aussi illustrée au Rallye de Monte-Carlo, à la Coupe des Alpes et lors des Mille Miglia. Mais, en 1948 Renault ne songe pas à m'alligner aux 24 Heures du Mans.

Sans prévenir mon constructeur, cinq 4 CV sont engagées au Mans en 1950, trois terminent la course. Dès 1951, Renault s'implique officiellement et alligne cinq voitures. Celle de François Landon et André Briat remporte la catégorie H et bat le record de la classe !



# Renault Clio Maxi



La maquette a été entièrement construite.

Mon existence officielle n'aura duré qu'une année !

Dérivée de la Clio Williams, j'ai été présentée début 1995. J'ai aussitôt démarré ma carrière au Rallye de Monte-Carlo avec Jean Ragnotti au volant.

J'ai représenté la marque Renault en Championnat de France des rallyes avec Philippe Bugalski. J'ai également couru en Belgique avec Bernard Munster.

L'année suivante (1996) j'ai été remplacée par la Renault Mégane Maxi. Heureusement pour moi, j'ai continué d'être pilotée par des pilotes privés !

Mon moteur de 1998 cm<sup>3</sup> développe 270 chevaux et j'appartiens au groupe A/7K et je pèse 960 kg.



# VW Coccinelle



Voiture entièrement modifiée.



Voiture de base

Je suis la première voiture produite par le constructeur allemand Volkswagen. Mon nom signifie voiture du peuple. J'ai été dessinée par Ferdinand Porsche à la demande d'Adolf Hitler.

Ma diffusion et ma longévité sont remarquables. J'ai été construite de 1938 à 2003. J'ai même battu le 17 février 1972 le record du nombre de modèles produits, détenu jusqu'à cette date par la Ford T. En effet, j'ai été commercialisée à plus de 21 millions d'exemplaires !

Initialement dénommée KdF (Kraft durch Freude - la force par la joie), mes formes rondes m'ont valu le surnom de Coccinelle.

Durant les Trente Glorieuses, j'ai connu un succès phénoménal aux USA, principalement auprès des femmes !

J'ai également connu un incroyable succès médiatique et j'ai même fait du cinéma !

Qui a dit que je suis une star ?



# Opel Calibra



La maquette a été entièrement construite.

J'ai succédé chez Opel à la célèbre Manta, reprenant ainsi l'esprit coupé sport. Mais, l'abandon de la propulsion au profit de la traction a été vu d'un mauvais oeil chez les puristes de la marque. J'ai été produite entre 1990 e 1997.

C'est à l'approche de la retraite que j'ai prouvé ma suprématie en devenant une championne. Avec mes 570 ch j'ai remporté neuf victoires dans le championnat de super tourisme allemand (DTM).

J'ai connu une immense popularité et j'ai été produite à près de 240'000 exemplaires, toutes versions confondues.

Avant même que ma production ne soit arrêtée, le talent de mon concepteur, Erhard Schnell, a été salué par tous, il a fait de moi un classique.



# Lancia Stratos



La maquette a été entièrement restaurée.

Ciao ! Je suis une belle italienne de compétition née en 1973. J'ai remporté trois titres consécutifs du Championnat du Monde des Rallyes en 1974, 75 et 76 et trois autres titres consécutifs en Championnat d'Europe des Rallyes en 1976, 77 et 78.

Je dois mes lignes peu communes au crayon affûté du grand maître Nuccio Bertone.

J'ai été la première voiture conçue pour les rallyes internationaux, ce qui m'a permis de m'imposer face aux autres modèles de l'époque qui étaient de simples adaptations de modèles standards.

J'aurais pu gagner encore beaucoup de courses, seulement, pour des raisons de politique commerciale, j'ai été remplacée par la Fiat 131 Abarth.

Au final, je n'ai été produite qu'à 492 exemplaires + 3 prototypes ce qui fait de moi un modèle rare et recherché.



# Renault Twingo



La maquette a été entièrement restaurée.

J'ai été présentée officiellement au Mondial de l'automobile de Paris en 1992 et j'ai démarré ma carrière en 1993 et je l'ai terminée en 2007.

Mon nom vient de la contraction des mots «twist», «swing» et «tango».

Ma robe me donne des airs de mini-monospace avec une bouille de grenouille. Je suis une petite citadine qui offre beaucoup de place,

La construction monocoque pour une petite citadine a été employée pour la première fois pour moi. Jusque-là, ce type de conception était réservé aux monospaces.

Mon habitacle a été parfaitement adapté à la clientèle visée, essentiellement féminine.

Avec mes 1239 cm<sup>3</sup> délivrant 55 ch, je ne suis pas vraiment une bombe.



# Renault 5 Turbo



La maquette a été entièrement modifiée.



Base qui a servi à sa réalisation

S'il fallait trouver un adjectif pour me décrire, je dirais que je suis atypique, une voiture pour les puristes. Mon moteur en position centrale-arrière développe 162 ch depuis un 1397 cm<sup>3</sup> suralimenté par turbocompresseur.

Je ne laisse personne indifférent, je dirais même que j'en ai impressionné plus d'un, aussi bien sur route qu'en compétition (FIA Groupe B). Certains me considèrent comme le premier custom de série.

J'ai été réalisée en deux versions, Turbo I de 1981 à 1982 et Turbo II de 1983 à 1986. J'ai également eu droit à plusieurs versions spéciales comme par exemple l'édition Tour de Corse compétition-client.

J'ai raflé de nombreux titres, mais comme la liste est longue, je ne vais pas m'en vanter.

J'ai même eu droit à quelques apparitions cinématographiques, comme dans le James Bond «Jamais plus Jamais» en 1983. J'ai aussi été conduite par le commissaire Moulin. Ah ! j'oubliais, on me voit dans de nombreux jeux vidéos, comme Gran Turismo par exemple.

Tempus Fugit



# Chrysler Viper ou Dodge Viper



Le détail réside dans la peinture du capot très originale

Je suis toute en muscles (650 ch pour 8357 cm<sup>3</sup>)  
En effet, je suis la voiture la plus puissante conçue par Dodge puis par SRT, une filiale de Chrysler. J'ai été produite à partir de 1992.

A l'origine, je suis une voiture créée par deux américains, Bob Lutz (futur PDG de Chrysler) et Carroll Shelby (l'homme qui fit gagner les 24 Heures du Mans à Ford avec l'incroyable Ford GT40).

Mon look unique et agressif me rend aisément reconnaissable, tout comme mon moteur hors normes issu à l'origine d'un camion...

J'ai rencontré un immense succès et j'ai contribué à la notoriété de Dodge dans le monde entier. Je suis devenue une référence sur le marché des muscle cars (voitures musclées) en Amérique du Nord.

En version compétition, j'ai remporté de nombreuses épreuves d'endurance comme les 24 heures de Daytona, de Spa et de Nürburgring. Sans oublier les 24 Heures du Mans. Entre 1997 et 2000 je n'avais comme adversaire que la Porsche 993 GT2.



# Ford Escort Cosworth



La maquette a été entièrement construite.

Je n'ai qu'un vague air de ressemblance avec une Escort classique. En effet, j'ai été développée dans l'unique but d'une homologation en rallye en groupe A et N.

J'ai droit à une carrosserie gonflée et à des ailerons qui ajoutent encore au caractère sportif de ma mécanique. 4 cylindres, 16 soupapes, double arbre à cames en tête, le tout accouplé à un volumineux turbocompresseur Garrett T3.

Ma version routière a été un peu adoucie pour être utilisable au quotidien.

En rallye j'ai gagné le Monte-Carlo, le Tour de Corse et Sanremo. De grands pilotes ont été à mon volant, comme François Delecour pour le modèle exposé.

Conçue pour mettre fin au règne des Lancia Delta et Toyota Celica, j'étais très physique à conduire.