



Le break Fiat 2300 « Familiare » de 1963, une populaire italienne qui ne manque ni de robustesse, ni d'élégance !

François de Lacloche

Artiste et collectionneur

Collectionneur sentimental et exigeant, François de Lacloche est également musicien, dessinateur et coloriste. L'automobile, source d'inspiration, est au cœur de sa vie. Il évolue dans un univers peuplé d'objets, de souvenirs, d'émotions et d'impressions fugaces. Artiste doué d'une grande sensibilité, il capture des images, des

gestes, des lignes et des couleurs qu'il restitue avec un immense talent. Au service de notre mémoire ou de nos rêves, il réalise ainsi des tableaux uniques qui nous correspondent.



Artiste à sa table à dessins !

Ses coups de cœur n'obéissent pas aux caprices du hasard, ses voitures de collection lui rappellent un instant vécu, un ami rencontré, une époque qui le fascine. Avec chacune d'elles il tisse des liens étroits, leur attribue un surnom, une personnalité. Il les restaure avec beaucoup de soin, soucieux de préserver leur authenticité jusqu'à dans les moindres détails.

Sans se faire prier, François de Lacloche me conduit à la grange qui les abrite et me les présente une à une avec enthousiasme. À mesure qu'il soulève les couvertures qui les protègent, des souvenirs personnels surgissent, il se livre avec pudeur. La première sortie de l'ombre, est une magnifique Buick Riviera de couleur ivoire de 1964. Premier modèle à part entière se distinguant de la gamme Buick, cette Riviera sera fabriquée de 1963 à 1965. Elle est équipée d'un moteur 8 cylindres en V ; 109,357 x 92,456 mm, 6 970 cm³ ; 340 ch à 4 400 tr/min ; couple maximum 64,3 mkg à 2 800 t/min. Capable, au meilleur de sa forme, d'un 185 km/h ! Son châssis est constitué d'un cadre en X et des longerons à caisson. En ce qui concerne les freins, elle dispose d'un frein à pied hydraulique avec servo à dépression et d'un frein secondaire mécanique sur roue arrière commandé par pédale.

Ses performances exceptionnelles lui permettent des accélérations surprenantes malgré le poids de sa carrosserie. Sa ligne due au styliste William L. Mitchell la place parmi les élégantes du macadam !

En provenance directe des États-Unis où elle a dû affronter pendant trente ans le rude climat du Massachusetts, la belle Américaine de notre collectionneur a nécessité des soins intensifs pour retrouver la santé. Étant donné son origine étrangère, la législation française exige un contrôle technique vierge pour sa mise en circulation. De 1995 à 2001, elle séjourne au bloc opératoire à Laon pour y subir un démontage total, une réfection de ses différents organes, moteur compris, des greffes de tôle pour son plancher rongé de rouille et pour la note finale elle revêt une peinture irréprochable. Au cours de la restauration notre collectionneur doit déménager à Lyon, il laisse la Buick à Laon aux bons soins d'un ami qui va servir de lien entre lui et le mécanicien chargé du remontage de l'auto. À partir de ce moment-là, la restauration s'effectuera par correspondance en quelque sorte, François de Lacloche communique par fax et envoie des croquis explicatifs pour faciliter l'opération. Le résultat est à la hauteur de ses espérances, vous pouvez en juger par vous-mêmes !

« J'en ai vu une pour la première fois à l'âge de neuf ans. Un camarade d'école descendait de cette voiture tous les matins. J'étais subjugué, elle m'a laissé un souvenir inaltérable ! Je me suis promis d'en posséder une lorsque je serai grand. ». Il ajoute avec un sourire lumineux : « Je la trouve fascinante, elle est mi-ange mi-démon. Par son aspect, sa ligne, sa couleur et son confort elle est sophistiquée, sans ostentation cependant, mais sous son capot c'est un monstre ! J'adore son bruit, elle ronronne... ».

En 1983, il devient acquéreur d'une Simca Versailles de 1957, une spacieuse six places, huit cylindres en V à 90°, 13 CV, puissance réelle 80 ch à 4 000 tr/min. Elle dispose de trois vitesses dont deux synchronisées, son embrayage est monodisque à sec. Plutôt vorace, sa consommation peut s'établir autour de 12-14 litres aux 100 km. Au



Extrapolation de la Vedette, la version Vendôme de 1953 est animée par un moteur V8 Mistral de 3,9 litres à soupapes latérales, d'une puissance de 22 CV. Sa vitesse maximum frise les 150 km/h, ses accélérations sont spectaculaires, elle est puissante et silencieuse. Malgré ces séduisantes performances, elle pêche par sa consommation excessive à grande vitesse, ses freins qui ont tendance à chauffer et sa maniabilité qui se trouve gênée par le poids de son train avant. Elle ne sera fabriquée qu'à environ trois mille exemplaires.

niveau mécanique elle accuse son âge et avoue 316 000 kilomètres au compteur. Quatre ans de restauration sont nécessaires pour lui redonner vie, temps volé à son emploi du temps d'homme actif et souvent en déplacement. Elle possède quelques atouts, parmi lesquels la peinture laque de son pavillon qui est en excellent état, ainsi que ses « chromes » en inox qui sont d'origine. François de Lacloche fait de la proto-histoire. Grâce à la décalcomanie fixée sur le cendrier, il parvient à refaire l'historique de sa Versailles et retrouve le nom de ses deux précédents propriétaires. Il doit connaître son histoire pour mieux se l'approprier, lui confier ses propres souvenirs.

Avec bonheur, il se rappelle les départs en vacances de son enfance dans la voiture familiale, une Simca Versailles. Les voyages de Poissy dans les Yvelines à Mercurey en Bourgogne que son père, qui roulait très vite, accomplissait en quatre heures de temps ! « À l'époque la vitesse n'était pas limitée ! » s'empresse-t-il d'ajouter comme pour s'excuser d'une faute, celle de s'être laissé séduire

par la vitesse. Il est vrai que faire des pointes de vitesse de nos jours n'est plus de mise, autre temps, autres mœurs... Il se remémore ces moments de tendre insouciance, la vitesse, la chaleur tempérée par le store à lames de la lunette arrière, la sensation d'aller au bout du monde ! Merveilleuse grisserie éprouvée alors, assis sur la banquette arrière en compagnie de son frère, en regardant défiler le paysage. Il me désigne le fameux store à lames qu'il a eu la chance de retrouver « exactement le même que dans la voiture de mon père... ». À l'époque l'acquisition par son père de cette voiture, à l'esthétique cossue, avait impressionné l'enfant qu'il était. Il s'explique : « Imaginez mon père, un modeste instituteur dans les années soixante, possesseur d'une non moins modeste Juvaquatre qui revient un jour au volant d'une magnifique Versailles V8 ! C'était incroyable ! J'étais ébloui, un tel luxe, un tel confort ! Elle avait même un chauffage ! ».

Sous une couverture se devine la présence d'un deux-roues. Après s'être assuré qu'aucune oreille



Moteur V8 13 CV de la Versailles refait avec l'exigence qui caractérise François de Lacloche en matière de restauration.



Sortie en famille avec la Buick Riviera.



Seul exemplaire connu en France, le mystérieux coupé Matford V8 21 CV de 1938. Son histoire demeure une énigme !

indiscrète ne traîne dans le secteur, il me confie sur un ton de conspirateur : « C'est une surprise pour l'anniversaire de mon fils. Je lui remets en état une petite Honda 50 cm³, la même que celle qui me faisait rêver quand j'avais son âge ! ». Il est important pour lui de partager ses passions et pour sa plus grande satisfaction ses fils ne renient pas leur filiation.

Une silhouette masquée imposante éveille ma curiosité, François de Lacloche ménage son effet, ne relève pas tout de suite la couverture et me déclare : « Ah, celle-ci est spéciale, sur elle plane un mystère ! ». À l'image de l'enfant observateur qu'il était et qui se laissait séduire par une ligne, une esthétique particulière François de Lacloche éprouve un véritable coup de foudre pour la voiture qu'il me présente. « J'appartiens depuis 25 ans au Club Vedette France, j'avais remarqué sur un des tee-shirts du club le dessin d'une voiture ancienne qui me plaisait sans pour autant être capable de l'identifier. Renseignement pris, c'était une Matford ! Je savais désormais que je n'aurai de cesse d'en posséder une un jour... » Son rêve portait maintenant un nom, il n'avait qu'à s'armer de patience pour qu'il devienne réalité.

La Matford naît en 1934 de l'alliance de la marque alsacienne Mathis et de la marque américaine Ford. C'est la seule fois dans l'histoire de l'automobile que Ford accepte d'associer son nom à celui d'un autre constructeur. Le slogan publicitaire « Deux visages, une qualité ! » se vérifie car la Matford V8 est une excellente voiture. On ne tarit pas d'éloges sur son moteur huit cylindres. Douceur, silence, souplesse et consommation raisonnable (critère d'époque) le caractérisent.

« J'ai eu la chance de la trouver en 1996 par le biais des petites annonces à une époque où j'habitais à côté de Lyon. Je me souviens, ça été une vraie course contre la montre, un acheteur de Paris

devait venir la voir. Je me suis décidé très vite, je l'ai achetée. Cela faisait tellement longtemps que j'en cherchais une. ». Le voile se lève sur un impressionnant coupé noir Matford de 1938, dans son jus d'origine. Équipée d'un moteur huit cylindres en V de 21 CV, cette voiture performante de grande classe était une voiture luxueuse en France alors qu'elle était économique outre-Atlantique. Son châssis rigide et sa ligne aérodynamique lui donnent une stabilité et une tenue de route honnêtes. Celle-ci n'est pas très fraîche, sa peinture est terne, des plaques de rouille apparaissent en certains endroits. Pourtant, d'elle se dégage une impression indéfinissable de puissance et de gravité, elle possède l'élégance et le port d'une reine déchue, elle est superbe ! « Je n'ai pas beaucoup d'éléments pour reconstituer son histoire. Ce modèle de Matford est le seul connu en France. Cela fait dix ans que je fais des recherches de pièces et d'informations. J'hésite à me lancer dans sa restauration, je crains de rompre le charme, je ne voudrais pas commettre l'erreur de la priver de son mystère. » Elle porte des stigmates qui laissent penser qu'elle a dû être réquisitionnée pendant la dernière guerre, des traces de fixations de portefanions sont apparentes. François de Lacloche aime à croire qu'elle a peut-être encore un secret à lui livrer.

Plus loin, dans la pénombre j'aperçois un Break Fiat 2 300 « Familiare » de 1963 qui a su, lui aussi, trouver le chemin de son cœur. Cette voiture six cylindres en ligne de 117 ch fait partie, tout comme la Versailles ou la Vendôme de ces « bourgeoises moyenne gamme » ou « Populuxe », comme les nomme François, qui se distinguent par leur jolie ligne, leur équipement et leur robustesse.

« Elle me rappelle la Bourgogne, la maison de mes grands-parents, les vacances... C'était la

voiture du père d'un copain d'enfance qui habitait juste à côté de chez mes grands-parents, elle appartenait vraiment au décor. Elle était flambant neuve et je la trouvais magnifique. J'aimais la musique de son moteur. Lorsqu'elle est sortie à l'époque, elle n'a pas eu le succès escompté, c'était en quelque sorte une erreur de marketing. Deux mois avant sa mort, cet ami m'a confié la voiture de son père, cela m'a beaucoup ému. »

Une belle Ford Vedette « Vendôme » V8 s'est invitée chez lui pour quelques jours. C'est la voiture d'un ami, elle est en « observation » car elle a un problème de freins. Une 504 Peugeot semble s'être égarée parmi cette flotte d'imposantes automobiles. « Ma voiture de jeune homme » précise-t-il. Un dernier véhicule, une Mercedes 250 S W108 de 1966, est sans doute l'exception qui confirme la règle. C'est la seule voiture que François de Lacloche n'a pas choisie. Elle s'est imposée à lui le jour où il a acheté sa maison. Après l'avoir laissé plus d'un an à sa garde les ex-proprétaires ont finalement décidé de lui en faire don. Elle appartient au lieu et François l'a adoptée bien volontiers. Elle ne dépare pas dans sa collection d'élégantes automobiles.

À la façon de « la madeleine » de Proust, chaque voiture possède un puissant pouvoir évocateur et fait renaître en François souvenirs d'enfance, impressions, émotions et rêves enfouis. Chacune détient une parcelle de son histoire personnelle. Il nous reste à reconstituer son parcours, à découvrir en lui l'artiste dont l'œuvre exprime le personnel dans sa globalité.

Le petit François est un enfant actif, à la personnalité attachante, il divertit les adultes par son caractère enjoué et son sens de la répartie. Il manifeste un don précoce pour les arts. La musique entre dans sa vie, il apprend à jouer du piano. Dès l'âge de six ans il dessine des automobiles en compagnie de son cousin, de quatre ans son aîné, avec lequel il partage la même passion pour les belles autos. Ce dernier sera en quelque sorte son premier professeur et l'initiera aux notions de volumes et de perspectives. Amoureux du trait, François s'intéresse dès l'enfance à l'héraldique, science qu'il pratique encore aujourd'hui.

Fils d'un instituteur employé à la base militaire Shape (Supreme Headquarters Allied Powers Europe) à Roquencourt dans les Yvelines, il effectue sa scolarité au collège, puis au lycée international de la base. Il acquiert ainsi une parfaite maîtrise de la langue anglaise et bénéficie d'un bain culturel cosmopolite qui le marquera à jamais. Les classes qu'il fréquente sont constituées à soixante pour cent de filles et fils d'officiers américains. Chaque matin, il observe admiratif le ballet des luxueuses voitures avec lesquelles parents ou chauffeurs conduisent ses petits camarades à l'école.

À l'âge de seize ans il pilote un 50 cm³ Honda, passe ensuite à la 125 cm³, puis à la 250 cm³. En réalité, il n'a qu'une hâte, posséder l'une de ces superbes voitures qui l'ont tant fait rêver enfant !

Après le lycée, il entre à l'École Nationale Supérieure des Arts Appliqués et des Métiers d'Art

à Paris où il satisfait ses aspirations artistiques en matière de dessin et d'architecture. Par la suite, son goût pour les contacts et sa passion pour l'automobile le conduisent vers le secteur de la vente automobile. Reçu au concours Chrysler-France, il devient instructeur de formation commerciale, puis analyste de conception des programmes en audiovisuel. Il rejoint finalement la maison Peugeot et prend part au développement de la direction centrale du marketing où il règne un excellent esprit d'équipe. Il apprécie tout particulièrement la grande liberté de créativité qu'on lui accorde. Il travaille, entre autres, à l'élaboration du magazine *Action*, un support d'information international qui s'adresse aux importateurs, aux concessionnaires et au service après-vente de la marque.

En 2005, sur les conseils de son épouse Florence, de son frère et de Christian Chardin ami de toujours, il opère une totale reconversion. « Fais quelque chose avec tes crayons ! » revient comme un leitmotiv. Ils sont unanimes, François possède des aptitudes tout à fait exceptionnelles qu'il doit exploiter. Il reçoit les encouragements de Paul Bracq, Daniel Picot, François Bruère et du dessinateur Thierry Dubois. Il s'entend dire : « Personne ne traite l'automobile comme vous la traitez, l'architecture lui sert d'écrin ! ». Il n'en faut pas plus pour qu'il franchisse le pas. Aujourd'hui, il se consacre entièrement au dessin et nous propose de mettre son don au service de nos fictions les plus folles, les plus secrètes, de donner chair à nos souvenirs avec tout le tact, l'acuité et le respect dont il est capable. Il réalise selon nos souhaits des tableaux uniques, des compositions originales. Il met en scène des instants de notre histoire passée, présente ou future avec pour vedette une voiture qui partage, a partagé, partagera notre vie, ou tout simplement hante nos songes !

À ma demande, il m'entraîne vers son atelier situé au cœur de son imposante maison, un ancien relais de poste du XVIII^e siècle. En passant dans le salon, j'ai le temps d'entrevoir deux pianos se faisant face, un ours en peluche, une voiture Talbot Lago, une magnifique maquette de voilier. En réponse à mon regard interrogatif, il déclare en souriant, désignant un beau petit piano droit : « Celui-ci date de 1870, c'est mon piano d'enfance et ce Pleyel de 1926 un cadeau de l'oncle de ma femme. » Avec un fier sourire il ajoute : « J'ai gardé mon premier ours en peluche. » Puis, il enchaîne aussitôt : « Ce voilier est l'œuvre d'un artiste extraordinaire de l'île Maurice. Je l'avais admiré en cours de fabrication, j'avais exprimé ma déception de ne pouvoir l'acquérir car mon départ approchant il ne serait sans doute pas terminé d'ici là. Je ne sais pas comment il s'y est pris, mais le jour du départ la maquette était achevée ! Cela m'a beaucoup touché. ». À l'instar de ses voitures, chaque bibelot, chaque meuble qui l'entoure possède un contenu émotionnel. Un chat nonchalant vient quémander une caresse, un regard, son maître en profite pour me dire son admiration et son affection pour la gent féline.

Nous parvenons dans son atelier, pièce som-

bre où rien ne vient distraire l'artiste de son ouvrage. Je m'étonne, je m'attendais à découvrir une pièce éclairée par des baies vitrées. « Non, je travaille uniquement à la lumière artificielle. J'utilise mes photos, mes esquisses et m'inspire des notes prises sur le terrain. J'emploie aussi des documents tels que cartes postales anciennes ou photos fournies par la personne pour laquelle je réalise le tableau. »

Exécutée en 2005, « Rencontre matinale à la Villa d'Este » qui met en scène une Ferrari 250 GT est sa première composition avec un dessin d'automobile détaillé et un décor élaboré.

Il travaille selon l'inspiration ou sur commande après un entretien approfondi avec le client pour que ce dernier exprime ses souhaits de façon précise. Une esquisse est exécutée et proposée avant d'entreprendre l'œuvre finale. Il a ainsi reconstitué, d'après deux documents distincts, une scène d'enfance pour un ami qui avait précieusement conservé la Vedette de son père mais dont la maison de famille avait été vendue.

Il lui est arrivé de se rendre sur les lieux pour observer la végétation afin de reproduire le plus fidèlement possible l'ombre produite par la végétation sur la carrosserie d'une voiture. Ce fut le cas pour ce magnifique tableau qui a pour décor La Grande Cascade du Bois de Boulogne, ancien relais de chasse Napoléon III, avec pour protagoniste, une superbe Delahaye 135 roadster Figoni et Falaschi du Salon de Paris de 1936. Il s'aide également de modèles réduits et de projecteurs pour étudier la lumière et son incidence sur les ombres. Effectuée au crayon d'art, selon une technique additive afin d'obtenir une transparence tout à fait exceptionnelle, chaque œuvre fait l'objet d'une recherche particulière, tant au niveau graphique et technique que documentaire. Il utilise principa-

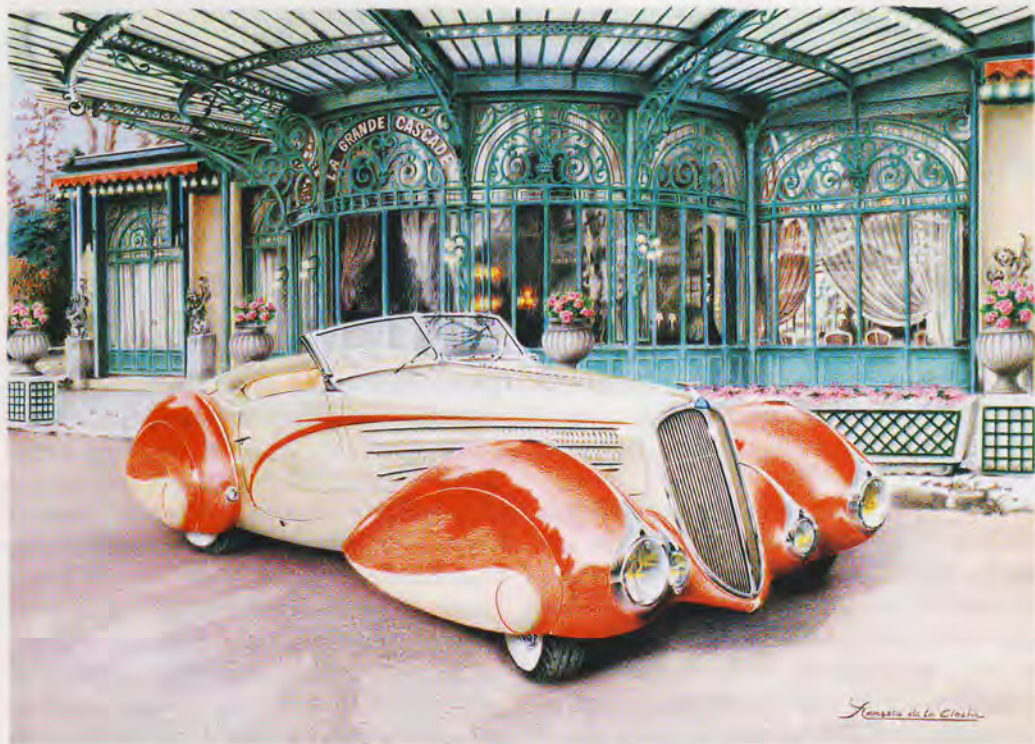
lement les polychromos de Faber et Castel mais peut, si vous le désirez, réaliser des tableaux à la sanguine, à la mine Conté ou au pastel, dans le format de votre choix. Selon François de Lacloche : « Le souci du détail permet à la composition d'être le reflet de la réalité, et donc d'assurer une forme de véracité documentaire. ».

Pour une meilleure concentration, il dessine sur un fond musical choisi en fonction de l'époque évoquée dans la scène représentée. « Lorsque je travaille, il n'est pas rare, avoue-t-il humblement, que je perde complètement toute notion du temps, que j'oublie d'aller chercher mes enfants à l'école par exemple... ».

Conception et réalisation d'affiches événementielles, tableaux, panneaux en trompe-l'œil, création de cartes de vœux d'entreprises, illustrations d'ouvrages et de documents, le talent de François de Lacloche trouve son expression dans divers domaines que je vous invite à découvrir. Chaque année ses œuvres sont exposées à Paris lors du salon Rétromobile.

Ne vous y trompez pas, François de Lacloche n'est pas un nostalgique, un passéiste ou un mélancolique, non, il vit tout simplement avec intensité, tous les sens en alerte, chaque instant de sa vie. Pour lui « la notion de temps n'existe pas, c'est une invention des hommes ». En effet, notre présent n'est-il pas habité par tout ce que nous avons vécu et ce que nous aspirons à vivre ? Quoiqu'il en soit, je puis vous assurer que passé, présent et futur se fondent et deviennent sur la toile une réalité dont la finesse et la beauté sont à vous couper le souffle ! Laissez-vous tenter, emboîtez le pas à ce merveilleux « voyageur du temps » !

Texte et photos : Béatrice Beaudoin



La Grande Cascade du Bois de Boulogne, halte improvisée d'un roadster Delahaye 135 de 1936 sous les volutes aux reflets de jade qui caractérisent la marquise Napoléon III du lieu !