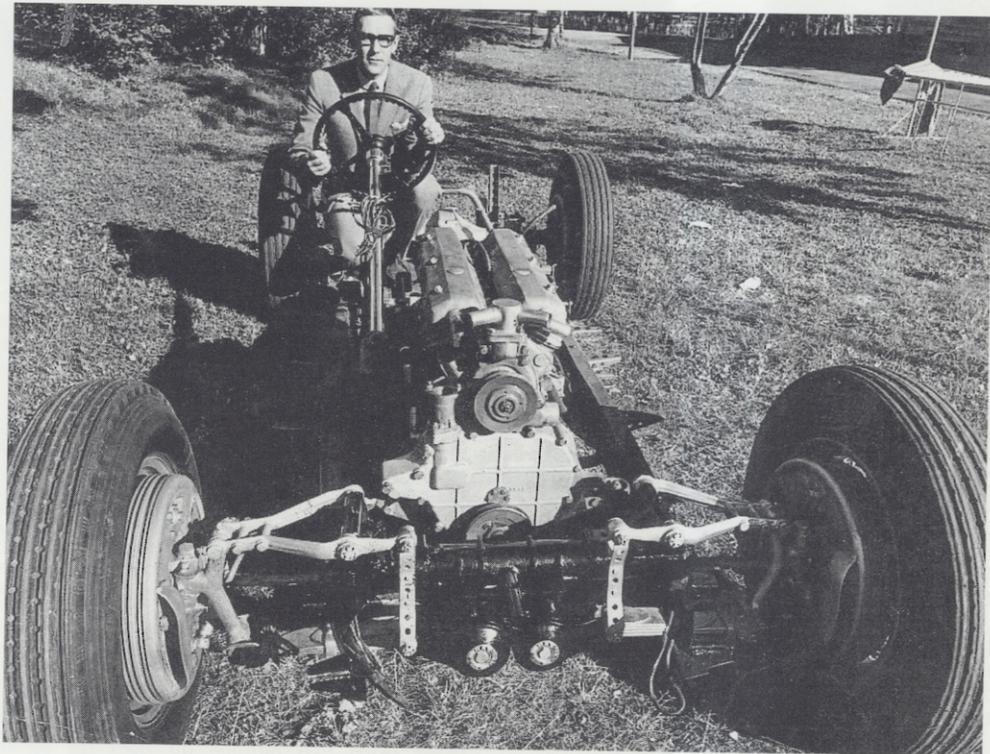
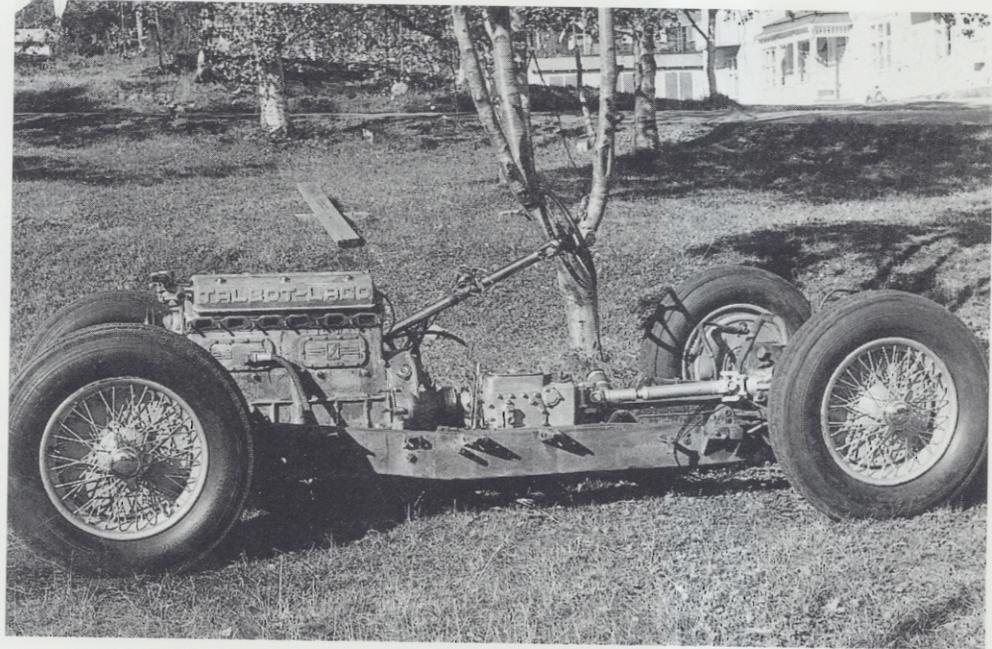




- La calandre est rectangulaire comme d'ailleurs le saute-vent.
- La partie supérieure de la roue de secours est apparente.
- Le levier de présélection des vitesses n'est plus à droite au volant mais à gauche au plancher.



## CHRONOLOGIE DES MODIFICATIONS

### *En Suède*

- Adaptation de clignotants sur les ailes avant.
- Immatriculation locale O37170.
- Montage de pneus cloutés la plupart du temps.

- Remplacement du saute-vent d'origine par un pare-brise courant sur toute la largeur de la voiture.

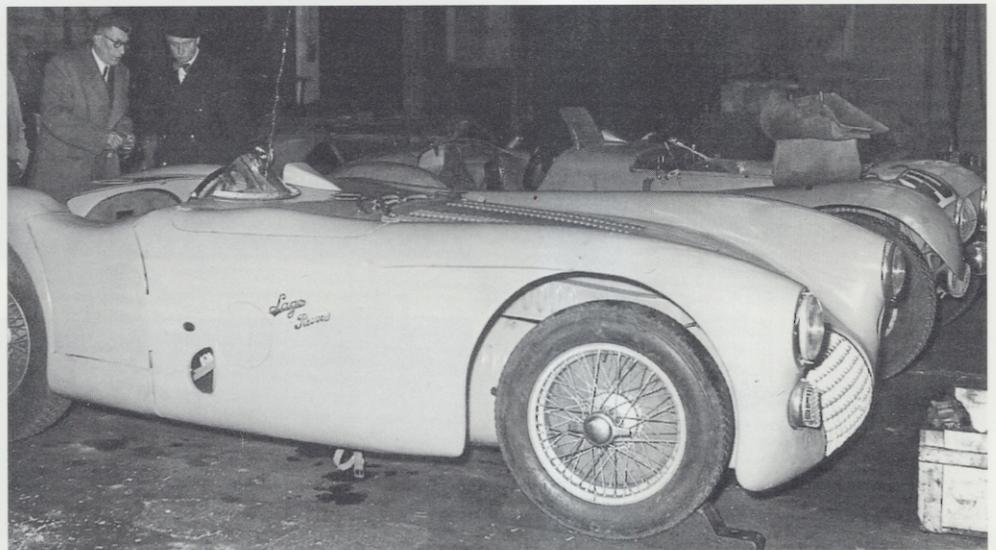
Toutes ces modifications ne sont en fait que des adaptations à l'utilisation routière de l'auto dans des conditions hivernales.

## PROPRIÉTAIRES SUCCESSIFS

1952 Usine → 1953 Eric Carlson (immatriculation O37170) → ... → X (Stockholm) → Magnus Gyllenpetz → 1971 Anthony Blight (immatriculée APF 999) → 1982 Paul Grist/Keith Duly → 1983 Keith Duly → Don Young → Ron Kellogg → Fin 1986 Fine car Store → Takeo Kato → 1988 Eckart Berg → 10 juin 1991 Nicolas Seydoux → 12 Février 1992 Collection Charbonneaux.

## HISTORIQUE DU MODÈLE

110060, la dernière biplace Talbot de course à moteur Talbot, sort de l'usine en 1952 ; elle est construite à partir d'un châssis Lago Grand Sport 2,80 m d'empattement raccourci de 30 cm. Conformément au règlement alors en vigueur, elle est immédiatement carrossée en barquette. Elle a aussi comme particularité, son sélecteur de vitesse directement sur la boîte et non au volant.



Lors de la préparation des 24 Heures du Mans 1953 : 110060 encore avec son numéro de Reims 1952, se trouve derrière 110058.

110060 participe seulement à deux épreuves avant de rejoindre un coin d'ombre de l'usine. En 1953, lors de la préparation des biplaces pour le Mans où... elle n'est pas engagée, elle s'y trouve encore, puis se volatilise pour ne réapparaître qu'en 1971 chez Anthony Blight. Historien dans l'âme, cet Anglais de Cornouailles se fait un plaisir d'effectuer des recherches sur la voiture qu'il vient d'acquérir :

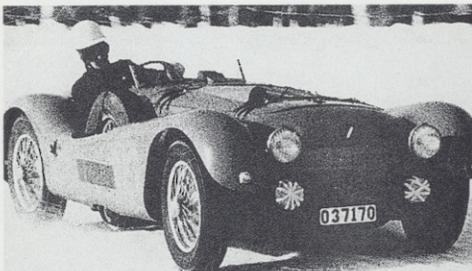
« On a vu cette auto pour la première fois au Mans 1952 avec Meyrat/Maïresse. Là, elle a abandonné mais a pris sa revanche à Reims le mois d'après, en terminant 2<sup>e</sup> derrière la Jaguar de Moss. Ensuite, elle a été achetée par le Suédois Eric Carlson, plus tard grand pilote de rallye chez Saab (1<sup>er</sup> au Monte-Carlo 1962-1963, au Rac en 1960-1961 et 1962, à l'Acropole en 1961 et à San Remo en 1964, année de son mariage avec Pat Moss, la sœur du célèbre Stirling). Avec 110060, il a couru quelques années en Suède, bien souvent sur des circuits verglacés nécessitant le montage de pneus cloutés (si la voiture a bien couru aux mains d'un Suédois du nom d'Eric Carlson, il n'est pas certain qu'il s'agisse du célèbre pilote de rallye). Vers la fin des années cinquante, fatiguée, 110060 est envoyée à Lulea, dans une ferraille au nord du cercle arctique.

Plus de dix ans après, un professeur de Stockholm l'y trouve, la rachète et la rend roulante avant de la vendre à Magnus Gyllenpetz, étudiant à Uppsala. Quand survient une panne grave, celui-ci commence à la restaurer. Une fois ses finances épuisées, il met une annonce dans la revue anglaise « Motor Sport ». Je l'ai lue le 31 décembre 1970 et j'ai téléphoné le même jour vers minuit. J'ai immédiatement acheté l'auto sans l'avoir vue, alors qu'elle était démontée. En mai 1971, avec ma remorque, je suis allé la chercher. Elle avait un châssis court, un moteur simple allumage de T26C, allumage par bobine et embrayage de série. En plus ses voies étaient plus larges et ses tambours de freins de diamètre inférieur à celui des autres Talbot de course (en fait les suspensions avant et arrière, ainsi que les freins, étaient du type Lago Grand Sport standard ; ce qui s'explique quand on connaît l'origine de 110060).

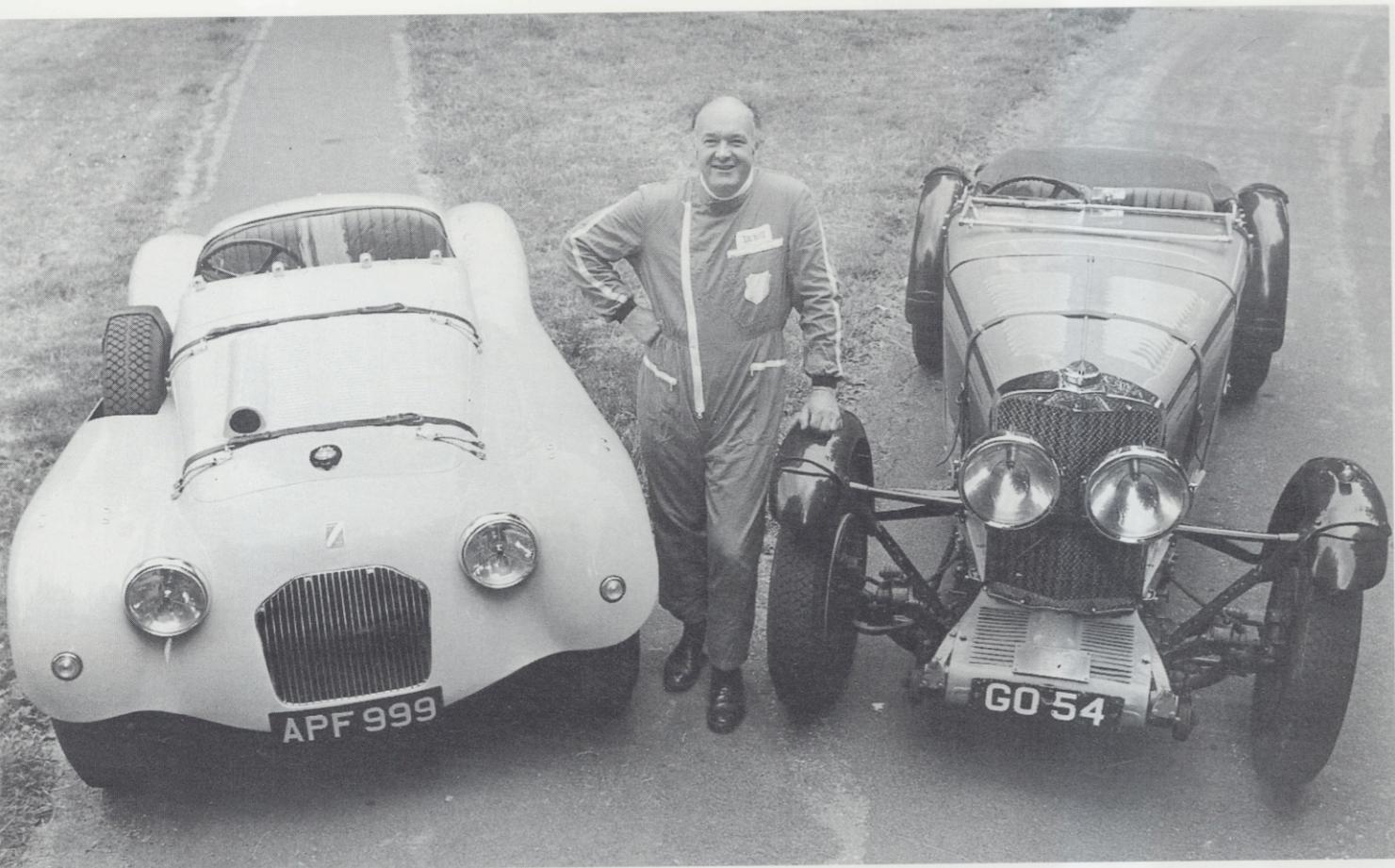
Je me suis mis immédiatement au travail pour la restaurer complètement. J'ai notamment remplacé le pot d'échappement qui était en cuivre. J'ai aussi supprimé le carter sec car la deuxième pompe à huile était cassée. Puis pour éviter une présélection involontaire de la marche arrière voisine et dans le même plan que la première, j'ai adapté un petit levier amovible de ma fabrication, de type Tour Eiffel. Enfin, j'ai modifié la carrosserie. Pour moi, elle souffrait de trois gros défauts de style : l'arrière trop haut, la ligne admirable de la carrosserie cassée à droite de façon désastreuse par la roue de secours et, pour finir, sa calandre aux formes très raides imposées par le radiateur d'eau. Pour faire disparaître ces fautes de goût, il aurait fallu envisager une reconstruction complète. Respectueux de l'histoire, je ne pus me résoudre à adopter cette solution radicale et irréversible.

Je me suis donc contenté de retoucher l'avant, en intégrant les phares à la carrosserie et en modifiant la forme de la calandre. Je n'ai pas la prétention d'être un nouveau Zagato ou d'avoir le talent d'un Pinin Farina, mais je suis content du résultat : j'estime modestement que mon travail constitue une amélioration. En plus, augmentant mon intérêt pour cette Talbot méconnue, je pensais depuis longtemps qu'il s'agissait de la voiture avec laquelle Meyrat/Maïresse avaient terminé 2<sup>e</sup> au Mans en 1951 (en fait, 110059).

Spitz m'avait dit non, mais ne m'avait donné aucun argument valable, car il ne savait pas vraiment. Pourtant, les points communs entre les deux voitures ne manquaient pas. Toutes deux se distinguaient singulièrement des quatre biplaces « de série » et elles avaient eu le même équipage. En plus, j'avais lu dans un compte rendu de l'époque que l'auto 2<sup>e</sup> au Mans en 1951, avait

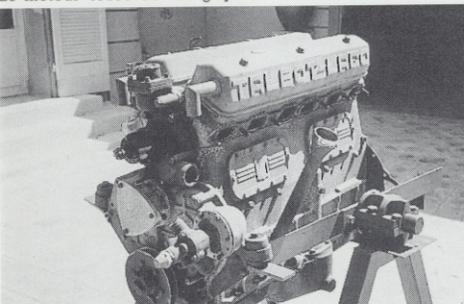


Course sur glace en Suède.



110060 porte l'immatriculation APF999 récupérée sur la Talbot de Londres type 105 initialement immatriculée GO51. Cette voiture sous sa première identification a disputé, en 1931 pour le compte de l'usine anglaise, les 24 Heures du Mans avec Lewis/Hindmarsh et s'est classée 4<sup>e</sup> du Tourist Trophy conduite par Lewis. Elle a été vendue en 1933 à Arthur Fox. C'est lui qui l'a faite immatriculer APF999. Il s'en est servi jusqu'en 1952. Charles Mortimer l'a achetée en 1959 puis l'a cédée en 1961 à Anthony Blight qui l'a remise dans sa première version et lui a rendu son immatriculation GO51 d'origine. Sur la photo du haut Anthony Blight pose entre la T26GS 110060 (APF999) et la Talbot type 105 (GO54), sceur jumelle de la type 105 GO51... ex APF999.

Le moteur 45156 de Tainguy.



terminé la course avec son châssis cassé, à côté du pied droit du pilote. Or, le châssis 110060, chez moi, présentait une « blessure » identique, réparée par une plaque (en fait, due dans ce cas au raccourcissement du châssis de 2,80 m). Conforté dans mes intuitions par cette « preuve », j'avais la conviction que les deux autos n'en faisaient qu'une ; celle dont j'étais justement l'heu-

reux propriétaire. Puis, les choses se sont dégradées et mon état d'esprit a changé radicalement. En effet, en 1982, en plein déboires mécaniques avec 110056, je ne voulais plus de mes Talbot Lago. J'ai vendu 110060 à Keith Duly et Paul Grist (qui ont de plus en commun, de posséder chacun et de faire courir une Alfa Romeo Monza équipée d'un moteur 2,6 L - respectivement, les n<sup>os</sup> 2111032 et 2211125).

Lorsque Anthony Blight leur vend 110060, il leur fait part de sa conclusion sur l'origine de l'auto. Ayant déjà beaucoup travaillé sur sa T26C (voir 110004) et sur la T26C de Dönhoff (voir 110052), Paul Grist n'hésite pas un instant. Il remonte le carter sec avec les pièces d'origine cédées par Blight et réalise dans ses ateliers, une carrosserie avec garde-boue, la plus proche possible de la biplace 2<sup>e</sup> au Mans en 1951. Pour lui, cela ne fait aucun doute : c'est la version la plus glorieuse de l'auto qu'il possède. Pour faire « plus course », il remplace aussi les fourches de l'essieu avant ajourées, si caractéristiques des dernières Grand Sport, par d'autres de sa fabrication, carénées comme celles des « vraies Course ». A ce stade, il vend la carrosserie barquette d'origine en Hollande, à Joseph Bruggeman (voir Les Fausses Course page 302).

Pour en revenir à 110060, surviennent des tensions entre les deux associés que Paul Grist traduit par : « un navire ne peut avoir deux capitaines ». En vertu de cette belle maxime, il vend sa part à Keith Duly, qui en devient donc le seul propriétaire. Ce dernier l'amène alors aux États-Unis, participe avec elle à la célèbre course de Laguna Seca en 1983, dans le but d'assurer la promotion de la voiture qu'il désire vendre. Ce qui ne tarde pas. Ron Kellog l'achète et la met à nouveau en vente, plus de quinze ans après Gillenpetz, dans une annonce de la revue anglaise « Motor Sport » (numéro de novembre 1986) avec comme palmarès, la 2<sup>e</sup> place de 110059 aux 24 Heures du Mans en 1951. « Fine car Stores », un garage californien spécialisé dans ce genre de négoce, la rachète et lui trouve finalement une place stable dans la collection du Japonais Takeo Kato à Nagoya. Il est dit généralement qu'une voiture de collection partie au Japon n'en revient jamais. Pourtant, en janvier 1989, 110060 est à nouveau à vendre en Californie dans le « Hemmings Motor News ». Eckart Berg un allemand installé à Cologne s'en porte acquéreur. Il la garde peu avant de l'inscrire en décembre 1990, à la vente aux enchères organisée le 10 juin 1991, par Maîtres Le Fur et Poulain.

Elle y est acquise pour 2 150 000 F (plus les frais) par Nicolas Seydoux, le frère de Michel (voir 110056). Pour qu'il puisse la conduire le volant de direction Talbot trop important est immédiatement remplacé par un autre de diamètre nettement inférieur.

**Dernier écho** - Moins d'un an après, Nicolas Seydoux a l'opportunité de récupérer la 110055, la T26GS victorieuse au Mans en 1950. Pour réaliser cette opération, il donne en échange 110060 qui passe ainsi dans la collection Charbonnecux en février 1992.

- D'autre part Roger Tainguy, éminent membre du club Talbot, a trouvé et acheté début mars 1992 un moteur course numéroté 45156. N'en ayant pas l'utilité, il l'a proposé depuis aux propriétaires des T26C et T26GS.



### ETAT DES PARTICIPATIONS

1952				
14 et 15 juin	24 Heures du Mans	n° 9	Maireisse/Meyrat	Ab
29 juin	GP de Reims	n° 40	Maireisse	2°
1954				
10 mai ?	Course Sport à Helsinki ?			
1982				
10 juillet	VSCC-Silverstone	n° 20	P. Grist/K. Duly	
1983				
27 août	HMSA Laguna Seca	n° 6	K. Duly	
1992				
12 septembre	Les Damiens-Monthéry	n° 43	Charbonneaux/du Montant	

