

PRESENTATION PHILIPPE CHAUSSONNIERE

UNE HISTOIRE DE TRANSMISSION

Chaque famille a ses propres légendes.

Dans la mienne, celle de mon père occupait une place à part : sa participation au Rallye de Monte-Carlo entre 1936 et 1939, évoquée au fil des années sans beaucoup de détails, mais avec suffisamment de mystère pour marquer durablement l'imaginaire d'un enfant. Avec le recul, je mesure combien cette histoire a sans doute été à l'origine de mon intérêt profond et durable pour l'automobile.

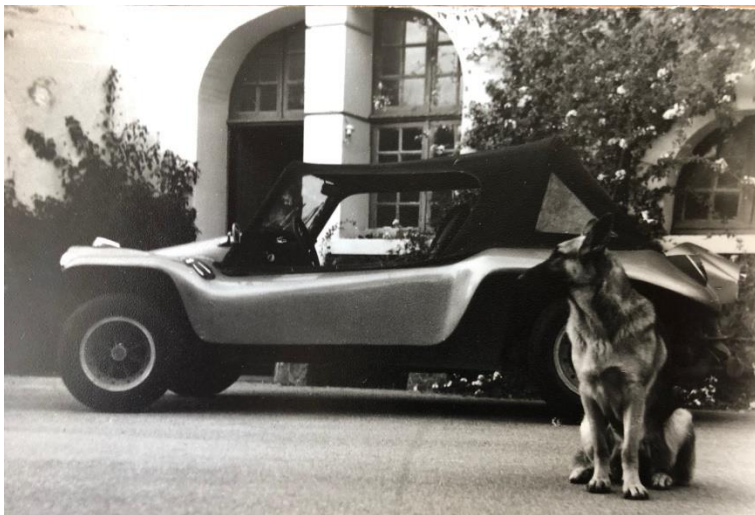
Mon premier contact concret avec le monde automobile remonte à 1968–1969. Avec mes frères et quelques copains, nous pilotions un petit kart artisanal animé par un moteur de tronçonneuse McCulloch, capable de grimper jusqu'à 12 000 tours/minute. Nous roulions à Cormeilles-en-Vexin, sur une portion de piste de l'aéroport local — un lieu aujourd'hui occupé par le RKC Karting, devenu le plus grand complexe de karting d'Europe.

À 18 ans, ma première voiture fut une Volkswagen Coccinelle 1200 orange, sans jauge à essence : il fallait actionner une petite manette à droite de la pédale d'accélérateur pour passer sur la réserve. Elle m'a fidèlement accompagné tout au long de mes études.

Lorsque j'ai commencé à travailler, mon attrait s'est rapidement porté vers des voitures déjà anciennes, que j'utilisais au quotidien : BMW 3.0 CSI, Buggy Marland, Mercedes 230 Coupé, Peugeot 504 Coupé 6 cylindres... À une époque où mes amis roulaient en 205 GTI ou Opel GT, je privilégiais déjà des automobiles plus atypiques, alors que j'occupais des fonctions commerciales dans la presse professionnelle destinée à l'industrie, en région parisienne.

En 1995, après quelques péripéties professionnelles et une vie familiale bien installée avec ma conjointe et nos deux enfants, je me suis installé à Tours comme Agent Général d'Assurances.

Trois ou quatre ans plus tard, j'ai pu racheter à un ami ma première véritable voiture de sport : une Audi RS2. Ce break de 315 ch, animé par un cinq cylindres et doté de la transmission intégrale, m'a ouvert des horizons de sensations jusqu'alors inconnus.



En 1974, Buggy Marland, ma première voiture « exotique ».

Entre 2000 et 2003, un parcours professionnel particulièrement chahuté m'a conduit à reprendre un cabinet d'assurance spécialisé dans la moto. L'aventure fut risquée, financièrement lourde, mais déterminante : AMT s'est rapidement développée pour devenir APRIL Moto, qui comptait plus de cent collaborateurs lorsque j'ai quitté l'entreprise en 2020.

La réussite de l'entreprise m'a permis de renouer avec l'automobile-plaisir. J'ai troqué une sage Mercedes 300 TD pour une Maserati 4200 GT, gris Alfieri, intérieur rouge Cartier — une voiture que j'ai adorée... et que j'ai toujours regretté d'avoir vendue.



Maserati 4200 GT, ma première « Bella machina » en 2005.

La proximité du Garage Chassay n'a rien arrangé. Il était bien trop facile d'y passer et de se laisser tenter. Se sont alors succédé Corvette C6, Z06, ZR1, C7 Z06 (coupé et cabriolet), Lotus Exige S, Jaguar XK8, BMW 630 Coupé, Cadillac CT6...

Ces grandes routières nous ont permis, à mon épouse et moi, de parcourir l'Europe entière pour jouer au golf, dans une douzaine de pays — de l'Écosse à l'Italie, en passant par la Scandinavie, l'Allemagne ou l'Espagne — toujours dans d'excellentes conditions.

Ces voitures ont également joué un rôle commercial important pour mon entreprise, notamment lors de journées de roulage organisées pour mes clients sur des circuits tels que Le Bugatti, Magny-Cours, Lurcy-Lévis ou Spa-Francorchamps.

J'ai même eu le plaisir de confier ma Corvette C7 Z06, stickée aux couleurs de l'entreprise, au pilote MotoGP Johann Zarco, que je sponsorisais alors.

Parallèlement, j'ai fait un premier pas vers la collection avec une Morgan Roadster de 2005, parcourant plus de 45 000 km lors de nombreux rallyes touristiques.

En 2018, la retraite approchant, j'ai racheté une petite entreprise basée à Biarritz, spécialisée dans la location de 2CV Citroën pour l'événementiel.

En 2019, nous exploitions 28 2CV et trois camions, avant que 2020 ne mette brutalement fin à l'aventure.

En 2020, je me suis installé définitivement à Hossegor.

C'est à ce moment-là que je suis tombé sur un bâtiment de plus de 600 m², très vite baptisé La Garageonnière.

Après l'arrivée d'une superbe Aston Martin DB6 de 1967, la seconde voiture à rejoindre les lieux fut naturellement une Jaguar Type C.

Pour conclure la légende familiale : mon père a bien participé au Rallye de Monte-Carlo — en 1936 depuis Varsovie, puis en 1937 et 1939 depuis Palerme. Il était le copilote de sa "patronne", Madame de Bourbon, fille de Sir Basil Zaharoff, industriel célèbre et proche de la famille princière de Monaco.



Jaguar Type C Copy Cats (1978) : une barquette faite pour rouler, dans l'esprit des années 50.

La Garageonnière – La collection

À La Garageonnière, les voitures ne sont ni des trophées ni des objets figés. Elles forment un ensemble volontairement éclectique, choisi au fil du temps pour ce qu'il raconte : des automobiles conçues pour rouler, voyager, courir parfois, et surtout pour transmettre une histoire, un esprit et une certaine idée du plaisir automobile.



Vue d'ensemble de La Garageonnière : un lieu pensé pour des voitures vivantes.

- Jaguar Type C Copy Cats (1978)
- Jaguar Type E 4.2 Cabriolet Série 1 (1967)
- Jaguar MK2 3.8 (1960)
- Morgan Plus 4 Baby Doll n°6 (2013)
- Morgan 3 Wheeler (2013)
- Aston Martin DB6 Saloon (1967)
- Ferrari 365 GT 2+2 (1968)
- Lancia Flaminia 2.8 Cabriolet (1963)
- Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale (1961)
- Citroën DS21 Cabriolet Chapron 2 (1967)
- Formule Ford Royale (1985)
- Porsche 911 Carrera RS 2.7 (1973)
- Bentley Continental GTC Speed (2010)
- Chevrolet Corvette C7 Z06 (2017)

La Garageonnière – Un lieu de passion et de rencontres

Bien plus qu'un simple garage, La Garageonnière est progressivement devenue un véritable lieu de rencontre et d'échange autour de la passion automobile. Depuis 2021, près de 5 000 visiteurs y ont été accueillis, collectionneurs, amateurs éclairés ou simples curieux, tous animés par le même intérêt pour la belle mécanique.

Le lieu se distingue également par son caractère singulier et son atmosphère soignée. La décoration mêle architecture industrielle, lustres spectaculaires et de nombreuses œuvres d'art, créant un dialogue original entre automobiles, objets et créations artistiques.



La Type C au cœur de La Garageonnière, aux côtés d'autres Jaguar emblématiques.

La Garageonnière a ainsi accueilli plusieurs expositions de peinture et de sculpture, ainsi que des réunions et étapes de clubs automobiles de passage, faisant du lieu un espace vivant, ouvert et en constante évolution.

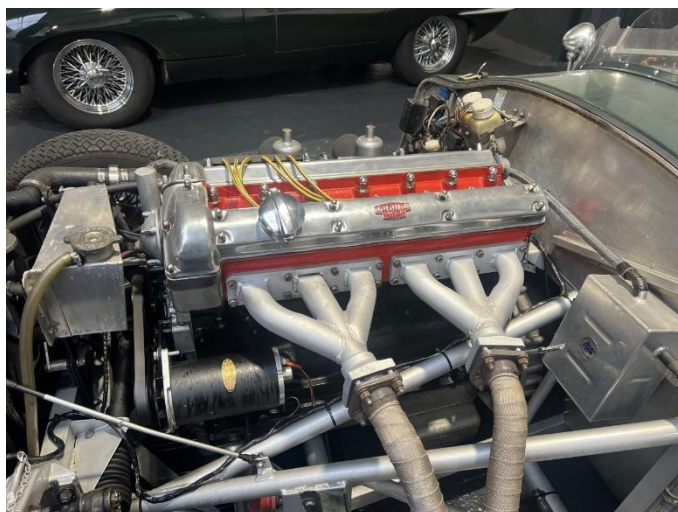
Enfin, chaque samedi matin, les membres du Club Nickel Chrome d'Hossegor s'y retrouvent autour d'un café-croissant. Ces rendez-vous informels sont devenus un rituel : un moment privilégié d'échanges, de projets, et bien souvent de retrouvailles, dans l'esprit convivial qui caractérise La Garageonnière.

Ma Jaguar Type C (Copy Cats, 1978)

Une Type C vivante, entre héritage et plaisir de conduite

C'est presque par hasard que cette Jaguar Type C est entrée dans ma vie. En allant voir une Lancia Flaminia Coupé, je suis finalement reparti avec cette barquette britannique à la patine immédiatement séduisante. Sa ligne, son extrême légèreté, sa facilité de pilotage et l'authenticité de sa configuration (moteur XK 3,4 litres) m'ont convaincu qu'elle avait toute sa place à La Garageonnière.

Construite en 1978 par Copy Cats, la voiture s'inscrit dans la lignée des meilleures répliques de Type C : châssis tubulaire, carrosserie en aluminium, mécanique Jaguar fidèle à l'esprit d'origine. Ici, pas d'objet figé, mais une automobile pensée pour rouler, être entretenue et partagée.



Moteur XK 3,4 L entièrement reconstruit : le cœur de la voiture.

Carte d'identité

- Modèle : réplique de Jaguar Type C
- Constructeur : Copy Cats
- Année de construction : 1978
- Carrosserie : aluminium (capots AV/AR en composite)
- Moteur : Jaguar XK 6 cylindres 3,4 L (~200 ch)
- Carburateur : 2 carburateurs SU HD6
- Boîte : 4 rapports + overdrive

La Type C : l'origine du mythe

Au début des années 1950, la Jaguar XK120C — bientôt surnommée Type C — impose une recette redoutable : châssis léger, aérodynamique avancée et moteur XK double arbre. Les victoires au Mans en 1951 et 1953 inscrivent définitivement la Type C au panthéon du sport automobile.

Copy Cats : une filiation exigeante

Dès les années 1970, Copy Cats s'impose comme l'un des pionniers britanniques de la reconstruction fidèle des grandes barquettes de course. Le sérieux de conception et le respect des proportions expliquent la reconnaissance actuelle de ces voitures, bien avant l'essor de Proteus.



Cockpit : dépouillement, lisibilité et position de conduite typée barquette.



Sur circuit : la Type C fidèle à sa vocation lors d'événements historiques.

Historique de la voiture et vente Poulain

Cette Type C a appartenu à la Collection Pilote de René Mauriès et a été proposée à la vente en 1997 lors d'une vacation conduite par Maître Hervé Poulain. Elle a également participé à des événements historiques, confirmant une utilisation fidèle à sa vocation.

Depuis son arrivée à La Garageonnière

À son arrivée, la voiture a bénéficié d'une remise à niveau, notamment sur le freinage. Elle est utilisée régulièrement dans les Landes et le Pays Basque, avec une sortie annuelle au Classic Festival de Nogaro. Le moteur XK, récemment entièrement reconstruit, lui a rendu toute sa vitalité.

« Welcome à la Garageonnière » ! Quand vous passez dans le sud-ouest, appelez-moi au 06.60.35.17.75.



Dédicace de Jacky Ickx et Jacques Laffite (2021).

