



© Collection Maurice Luchès

Carlos Alberto "Charles" Pozzi

vendeur et pilote automobile

Carlos Alberto Pozzi est né le 27 août 1909 dans l'un des plus célèbres quartiers de Paris : Montmartre. Petit-fils du sculpteur d'art italien de la fin du XIX^e siècle Egidio Pozzi, sa vie se situe surtout par l'automobile. Alors qu'il n'a qu'une dizaine d'années, il se rend avec son oncle sur le circuit de Lize-Morhéry. Cette journée est le point de départ de sa passion pour l'automobile et la course automobile. Il se voit déjà derrière un volant de voiture de course et assiste dès lors à tous les grands prix disputés à Montlhéry.

Le petit Carlos Pozzi grandit. La francisation de son prénom est vite adoptée: Charles. Sa grand-mère lui offre sa première moto, la première d'une longue lignée, puis à l'âge de 16 ans, il passe son permis de conduire. Sa première voiture

est une Amilcar couverte en Skiff. Une fois rétro ses baccalauréat, vient le service militaire, mais il ne pense qu'à ses motos et aux voitures. Lors de son incorporation, il fait connaissance de Monsieur Noble, futur Président de la Chambre Syndicale des Importateurs.

En 1930, Monsieur Noble fait entrer Charles Pozzi comme vendeur au Garage du Parc, le plus grand concessionnaire de Neuilly, où l'on vend des Unic puis des Peugeot. Rapidement, il s'établit à son compte.

En 1932, Charles Pozzi ouvre son propre garage à Saint-Maur-des-Fossés, en proche banlieue au sud-est de Paris, avec un ami rouennais qui réglait déjà ses motos. Il y vend des voitures de tourisme et devient agent l'année suivante. Mais il veut vendre des voitures qui sortent de

de l'ordinaire et, dès 1934, propose des occasions de luxe comme Delage, Delahaye, Talbot, Hotchkiss, Voisin... pour lesquelles il offre une garantie de six mois et la possibilité d'essayer la voiture et même sur 100 ou 200 kilomètres si les clients le désirent: il est l'un des premiers dans le métier à le proposer, ce qui lui vaudra d'acquiescer au fil des années une très bonne réputation. En 1936, il devient agent Delahaye. Charles Pozzi doit maintenant concrétiser son rêve le plus fou: devenir pilote. Mais le début de la seconde guerre l'en empêche.

Pendant cette période difficile, il quitte le métier de vendeur et part en zone libre dans le Tarn et Garonne. Il devient, dans le sud-ouest de la France, fabricant de charbon pour les géopneus, permettant aux automobiles de rouler malgré la pénurie d'essence. En 1943, il revient à Saint-Maur et se lance dans l'installation de géopneus pour véhicules, principalement sur des camions. A la libération, la demande en véhicules est importante en région parisienne. Charles Pozzi devient agent Talbot mais le reprise de la production automobile est difficile et les délais de livraison de voitures neuves sont très longs. Il part alors

régulièrement dans le sud de la France vers Nice ou Bayonne à la recherche de belles automobiles d'après guerre cachées pour les préserver des bombardements et des réquisitions, afin de les revendre ensuite sur Paris. Tous les vendredis soirs, Charles Pozzi, accompagné de son mécanicien Marcel Taveri, prend le train vers le sud avec des jerricans d'essence en raison des restrictions de l'époque. Par souci d'économie, ils reviennent avec deux voitures, l'une tractant l'autre afin de limiter la consommation de carburant. Ces allers-retours s'échelonnent d'octobre 1945 à 1952. Il propose une gamme de voitures de luxe comme Delage, Delahaye, Talbot, Hotchkiss, Salmson, Bugatti... qu'il repère par le biais des petites annonces et grâce à un réseau d'amis et d'informateurs, et les voitures sont revendues dans la semaine accompagnées de leur garantie.

En 1946, Charles Pozzi trouve une amorce proposant une Delahaye 3,6 litres de compétition type 135 MS. Le propriétaire lui indique que devant courir à Nice, l'auto ne sera disponible qu'après l'épreuve. Deux jours avant le départ de l'épreuve, après avoir pris peur et reconnu le circuit, un dernier prévenu Charles Pozzi qu'il venait à participer et lui offre



© Collection Maurice Luchès

Grand Prix du Parc 1946.

Publicité parue dans le revue Motors, numéro d'octobre-décembre 1965, une des premières pour Charles Pozzi comme importateur officiel Ferrari pour la France.



Charles Pozzi S.A.

Charles Pozzi S.A. devient officiellement importateur exclusif Ferrari pour la France le 1er janvier 1965.

Daniel Marin est un des hommes à qui Charles Pozzi fait confiance pour l'avenir de sa société. C'est à l'occasion de l'achat d'une Porsche 356 Super 90 qu'ils avaient fait connaissance. Le courant était passé entre les deux hommes, Daniel Marin avait été engagé deux mois plus tard. En août 1963, il s'était spécialisé peu à peu dans les modèles les plus sportifs Porsche et Ferrari et était devenu chef des ventes. Ce grand passionné s'était installé un formidable gestionnaire et devient responsable des ventes de tout ce qui concerne Ferrari chez Pozzi le 1er janvier 1966.

L'activité Ferrari en France se développe petit à petit. L'arrivée de la Dino 246 GT élargit la clientèle tout en la rejuvenant.

Puis au début des années 1970, sous l'impulsion de Daniel Marin, le garage Ferrari-Ch. Pozzi s'engage dans une nouvelle activité : la compétition. Le double au Tour de France Automobile 1972 dynamise les ventes de Ferrari, mais également celles de la société Automobiles Charles Pozzi : Porsche et BMW en premiers. Les établissements Ch. Pozzi sont alors quasiment seuls sur le marché du très haut de gamme automobile. Les différentes crises pétrolières de cette décennie rendent les ventes difficiles avec tout au plus une certaine de Ferrari écoulée par an. La crise touche également l'usine Ferrari. Daniel Marin rassemble alors à Paris, Luigi Chinetti, Jacques Swaters et un représentant du Colonel Hoare pour un repas et leur propose que tous s'unissent



© Collection C2

pour des commandes fermes de plusieurs centaines de Dino 300 GT4. Ce qui fut fait au grand soulagement de l'usine.

Fin 1974, le Garage Ferrari Ch. Pozzi a une nouvelle adresse, après un an et demi de travaux, il emménage à Levallois-Perret en investissant un bâtiment de 3000m² sur deux niveaux. Il s'agit d'une ancienne annexe du carrossier Henri Chapron, alors détenue par Françoise Chapron, où à l'époque on assemblait les cabriolets Citroën DS. Charles Pozzi y installe son atelier de réparation et d'entretien; au premier étage quelques occasions et le lieu de livraison des voitures neuves. Cette nouvelle vitrine se situe au 109 rue Aristide Briand et compte jusqu'à quarante personnes. Les adresses du 9-10 boulevard Doucin St Cyr et du 10 rue de l'Abbé Rousselet ont maintenant le rôle de centres d'essais et de magasin d'exposition.

Le 109 rue Aristide Briand à Levallois-Perret au milieu des années 1980.



Une des premières publicités publiée en 1975 pour le concessionnaire de Levallois-Perret.



© Collection Automobiles

Septembre 1985, après une longue restauration, d'un coupé 238 GT. Puis l'arrivée de 1960 de l'atelier de Levallois sous le regard des Pozzi. Deux tiers de leur travail.

Tour de France Automobile

17-26/08/1971

Course hors Championnat

Pour cette première course, Jean-Claude Andruet neit qu'il ne peut pas tout renouveler. Daniel Marin lui alors appoi à l'un de ses agnt, Bernard de Saint-Auban à Nîmes, qui accepte d'emprunter Andruet partout où il veut avec son avion personnel !

C'est un camion en provenance directe de Maranello qui apporte la voiture de l'Écurie Ch-Pozzi au départ du Tour de France Automobile, à Nice. L'auto est à peine terminée. Une fois débarquée, les mécaniciens de chez Ferrari passent les dernières pièces, comme les échappements, sous la surveillance de Gaetano Fiorini patron du département Assistance Clients. Jean-Claude Andruet effectue ses premiers tours de roues avec la Ferrari la veille du départ.

Le parcours comporte 3200 km en sept étapes et vingt épreuves chronométrées de Nice à Nice. Jean-Claude Andruet réalise le septième temps de la première épreuve. Lors de la seconde, sur le circuit du Castellet, il est juste derrière les pilotes Matra sur la ligne de départ. Sachant qu'il

ne devait pas perdre trop de temps sur les profits, il se lâche rien et dans le courbe amorçant la ligne droite, Jean-Claude Andruet ne lève pas le pied et part en tête à queue : un arbre de roue cassé... Il prend deux heures de pénalité et se retrouve dernier au classement. Réparation faite, il repart le couteau entre les dents. Son expérience du rallye lui permet d'identifier de belles places lors des épreuves sur route et en course de côte. Mais le circuit de Montjuich lui est alléste avec deux sorties de piste. Les circuits suivants ne réussissent pas plus à Andruet qui doit faire face à la fatigue qui s'accroît. À l'arrivée, Andruet et sa Ferrari ne peuvent rien faire face à la Mahe des vainqueurs Larrousse-Rives et doivent se contenter d'une dixième place non représentative du réel potentiel du duo.

365 GTB/4 Competizione
n° : 140
Châssis : 14407
Résultat : 10^e
Équipage :
Jean-Claude Andruet
Hélène Claude Bourc



© Luc Jolly

1000 km de Paris, Montlhéry

17/10/1971

Championnat de France des circuits



© Luc Jolly

365 GTB/4 Competizione
n° : 9
Châssis : 14407
Résultat : 37^e Gr.6
Équipage :
Jean-Claude Andruet
Claude Ballet-Léna

Satisfait de ses prestations au Tour de France, Daniel Marin confie une nouvelle fois la Ferrari à Jean-Claude Andruet associé à Claude Ballet-Léna.

Lors des essais, Andruet réalise le vingtième temps en 2'59". La Ferrari est engagée en Groupe 6 (Grand Tourisme Spécialisé sans minimum de production) aux côtés des Porsche 917E, Ferrari 512M, Lola T70 et autres Matra 550 !

La course se déroule dans des conditions hivernales, la fine brume laisse place à une violente averse à partir du 74ème tour. Dans ces conditions, les abandons et les sorties de piste se succèdent. Ainsi la Ferrari est sixième après vingt tours, sixième au quatre-vingt-dixième puis quatrième au centième. Deux Porsche 917 occupent la tête de la course, la

place redouble et Andruet parvient à dépasser la Lola T212 de Sovietik pour la troisième place. S'il s'offre même le privilège de rouler plus vite que les Porsche dans les derniers tours. Après 8h15 de course, la 365 GTB/4 Competizione de l'Écurie Ch-Pozzi conserve sa très belle troisième place derrière les Porsche 917 de Bill-Kean Leary et Larrousse-Cousson !