



F. COLET EN CARAVANA

NUESTROS VIAJES

ALEMANIA

ALSACIA EN NAVIDAD

AUSTRIA

BÉLGICA

DINAMARCA

ESTONIA

FINLANDIA

FRANCIA

Paris-Loira-Disney

Bretaña - Normandía

Castillos del Loira

Cité Automobile

Côte Azur-FêteCitron

Côte Azur - Toscana

Etilómetros oblig.

Evitar peajes A-63

Fête Citron 2017

Languedoc-Viaje gafe

Le Mans Classic

Manoir Autom. Lohéac

Museo del Aire Paris

Museo Aviones Caza

Museo Matra

Museo Peugeot

Museo 24 h Le Mans

Norte Francia

Palais Bonbon Nougat

Perigord

Provenza en navidad

Saboya en Navidad

GRAN BRETAÑA

HOLANDA

HUNGRÍA

IRLANDA

ITALIA

LUXEMBURGO

MALTA EN AVIÓN

MÓNACO

NORUEGA

PORTUGAL

"PUENTES" Y "FINDES"

REPÚBLICA CHECA

SAN MARINO

SUECIA

SUIZA

ORGANIZA TU VIAJE

MOVERSE POR EUROPA

COSAS DEL CARAVANING

MUSEOS SOBRE RUEDAS

MUSEOS AIRE Y GUERRA

DE LA "A" A LA "Z"

PARQUES ATRACCIONES

TURISMO VALLADOLID



Le "Manoir de l'Automobile et des Vieux Métiers" de Lohéac

La Mansión del Automóvil y de los Oficios Antiguos

Lohéac - (Bretaña/Francia)



Este interesantísimo museo de automóviles muestra una espléndida colección de automóviles que resume a la perfección más de un siglo de la automoción.

Es una colección privada que ha ido creciendo con los años, hasta alcanzar los cuatro centenares de vehículos expuestos, que muestra una amplia variedad de coches, motocicletas, vehículos industriales y agrícolas, lanchas fuera borda, un avión y casi todo lo que uno pueda imaginar siempre y cuando equipe un motor. Toda la automoción europea -y algo de la americana- se nos ofrece de un solo vistazo.

Desde las carrozas de antaño -también incluye un curioso y bonito "Museo de los Viejos Oficios" a una auténtica parrilla de 18 Fórmula 1, pasando por más de 3.000 miniaturas y varias decenas de dioramas a cual más bonito.

Si bien las marcas francesas ocupan un lugar de honor -nobleza obliga- el museo rinde homenaje a la historia del automóvil sin que la nacionalidad importe lo más mínimo. Ferrari, por ejemplo, tiene su propio espacio, al igual que los míticos Alpine-Renault que marcaron toda una época en los rallies de los años sesenta y setenta del pasado siglo.





La exposición de modelismo está distribuida por marcas



Uno de los bonitos dioramas

El "Manoir de l'Automobile" completa su oferta con un pequeño circuito de carreras, de 2.500 metros de longitud, que puede alquilarse para eventos, rodar en uno de sus vehículos de competición o también hacerlo en el propio coche. En suma, una amplia oferta que, a buen seguro, dejará encantada a toda la familia y, por supuesto, a los amantes de las cuatro ruedas.



El Manoir se ubica en una antigua mansión-granja de la campiña bretona



El acceso al circuito y los coches de competición que pueden alquilarse

Aspectos prácticos

El Manoir de l'Automobile de Lohéac, propiedad de Mr. Michel Hommell, entusiasta aficionado al motor, se ubica en una antigua granja-mansión "de sólo 15.000 metros cuadrados".

El museo abre todos los días del año, excepto los lunes, de 10 a 13 h. y de 14 a 19 h. Sin embargo, en julio y agosto abre todos los días, de 10 a 19 horas.

El museo es muy grande y es tan completo que su visita seguramente no será corta para casi nadie. Aunque dar tiempos orientativos de visita es siempre arriesgado, a poco aficionado que uno sea, tres horas sabrán a poco porque se pasarán en un visto y no visto.

En julio y agosto eso puede importar menos, pero fuera de los meses centrales del verano es mejor plantearse la visita por la tarde que por la mañana, pues aún estando en la puerta a las diez en punto, tres horas pueden quedarse cortas, muy cortas, porque a la una de la tarde amablemente os invitarán a abandonar el museo. Sin embargo, por la tarde, las cinco horas de apertura ya nos darán el margen necesario para disfrutar a tope del museo sin preocuparnos demasiado de las manecillas del reloj. Eso sí, a condición de llegar también sobre las dos, pues nosotros estuvimos más de cuatro horas, así que ojo al dato, que el que avisa no es traidor.



Las tarifas de la foto se corresponden a julio de 2016

Encontraréis toda la información necesaria en la web www.manoir-automobile.fr

El museo se encuentra situado en el pueblecito de Lohéac, en plena campiña bretona, en el noroeste de Francia entre Rennes y Redon.

El aparcamiento no ofrece ningún problema y es totalmente gratuito, ya que es realmente una gran explanada junto a la entrada. Es apto para cualquier tipo de vehículo y, por la mañana, hay buena sombra junto a los árboles que bordean la carretera. Eso sí, por la tarde ya no habrá sombra alguna. Ese es un detalle importante cuando se viaja con mascotas, por ejemplo, puesto que no tienen permitida la entrada.



Nosotros viajábamos con la caravana y en la foto puede apreciarse que pillamos sombra. Por supuesto "las localidades con sombra son limitadas" y si dejar el vehículo a la sombra se convierte en "asunto de estado" entonces conviene llegar prontito, prontito.



En esta vista aérea del Manoir de l'Automobile podemos apreciar perfectamente el conjunto de edificios del museo, así como el aparcamiento junto al acceso del circuito de carreras.
(Google Maps)



Taquilla en la entrada del museo



La "boutique" vende miniaturas y otros objetos relacionados con el automóvil, además de albergar la taquilla.

Los "Abuelitos"

Aunque el museo no sigue ningún tipo de orden cronológico, nada más rebasar la taquilla nos toparemos con un amplio ramillete "de viejas glorias", desde los primeros Renault a todo un espectacular Ford T, el primer coche de la historia fabricado en serie y que, por razones obvias, marcó un hito en la industria automovilística mundial.



El Ford T (1914)

Con "sólo" 3 litros de cilindrada desarrollaba 14 cv, pero eso... ¡A quién le importaba!



Tampoco faltaban a la cita los famosos Citroën "Traction Avant" de los años 30

A diferencia de otros museos del automóvil más preocupados por informar sobre los vehículos expuestos, el "Manoir" es bastante parco en "explicaciones" sobre cada modelo. La identificación y poco más. Realmente se agradecería un mayor cuidado en ese aspecto. De todas maneras ello no ensombrece el altísimo nivel del museo.



Unos Panhard de los primeros sesenta

*Un Tracta D2 Coach Duval de 1933
Marca francesa fundada en 1926, en 1934
tuvo que cerrar por problemas económicos.
Los Tracta llegaron a correr en Le Mans*



Los carteles de la época crean ambiente



El museo dispone de una sidrería, junto a las "genovevas" y una cafetería en la planta superior



De su antiguo pasado como granja, se conserva este alambique



Esta vitrina de miniaturas es solo un aperitivo de lo que nos espera después...

La "Colección Alpine", Le Mans y mucho más...



Una vez entonados con la visión de los "abuelitos", accederemos al enorme espacio dedicado a la mayor colección de "Alpine" que pueda encontrarse en un museo, pero nuestro asombro no terminará con los "diablos azules" que hicieron historia en el Rally de Monte Carlo de 1971 y 1973...



El Alpine 1600 S de 1971 en primer plano



El Alpie A310 1600 VE de 1973

Detrás podemos apreciar los restos de un Bugatti EB 110 estrellado en las 24 de Le Mans de 1994



Varios prototipos de Le Mans, junto a lo más granado de los rallyes de los ochenta nos regalarán la vista. En suma, una sala de lo más ecléctico, pero no menos sorprendente e impactante.



Aquí tenemos a dos Courage Le Mans de 1996 y 1997 y a un Aston Martin DB7 de 1995



El Courage "Vaillante" C11 es un homenaje rodante a las aventuras de "Michel Vaillant", el famoso piloto de carreras del mundo del cómic - y a la marca familiar "Vaillante"- personaje creado por Jean Graton en los años 50. La traslación de los álbumes de cómic a la realidad tuvo lugar en 1997.

Pintado con el escudo y los colores de "Vaillante", el constructor Yves Courage hizo correr este prototipo en las 24 horas de Le Mans de 1997, clasificándose en una meritoria cuarta posición.

El dorsal 13, muy poco frecuente en el automovilismo, no solo es el número fetiche de Courage, también es un homenaje a uno de los primeros álbumes de la larga serie de aventuras de Michel Vaillant, "El 13 está en la salida", ambientado en las 24 horas de Le Mans de los primeros años 60.

La serie, con más de setenta álbumes publicados, continúa editándose actualmente.



Michel Vaillant, campeón del mundo de F1 y de todo los campeonatos

Michel Vaillant



Una viñeta de sus aventuras, ambientada en Le Mans

que se pueda imaginar. Ventajas de ser un personaje de ficción.



Este Peugeot 908 HDI FAP quedó segundo en las 24 horas de Le Mans de 2011



El Jaguar XJR11 de 1990

Pero esta sala no empieza en los Alpine ni termina en los prototipos de resistencia. Hay mucho, mucho más...



Un dragster, una moto galáctica y un buggy, por ejemplo



La Top Fuel Bike. Un monstruo de 4 cilindros, 1,5 litros y 800 caballos. Cubre los 400 metros en 6,8 segundos (1988)



Tampoco faltaba el Trabant, estandarte de la antigua República Democrática de Alemania



La representación Matra también es numerosa

El campeonato mundial de rallys

En un pequeño rincón de la amplia sala disfrutaremos de algunos de los más míticos coches del mundial de rallys...



*Dos mitos de los rallyes de mediados de los '80
El Lancia 037, en primer plano, venció el mundial del 84 y el Delta S4 de 1985 y 1986 venció en varios rallys, aunque este modelo no llegó a coronarse campeón del mundo.*



Nissan 240 RS de 1985 Grupo B



El Audi Quattro S1 de 1985 - Grupo B



Renault 5 Maxi Turbo Gr. B - 350 cv (1983)

La "Sala Lamborghini" , dos fuera borda y un taller antiguo...

Alpines, Le Mans, dragsters, campeones de rallyes, deportivos... el recorrido por el museo ha empezado de la mejor manera. ¡Y lo que queda!

La siguiente sala, dedicada a los Sport GT de la mítica Lamborghini, nos aguarda: los Countach, Diablo, Urraco, Jarama nos esperan. Ellos y dos impresionantes fuera borda.

La salas del museo se interconectan por pasillos, adecuadamente ambientados...



Un fuera borda de competición de los años '70



Los jardines del museo están espléndidamente cuidados y hacen que la transición entre salas sea aún más bonita.





Impresionante ramillete Lamborghini. Nos reciben, en primer lugar, el Diablo (amarillo) y el Countach (rojo)



Lamborghini 350 GT - 12 cil. (1965)



El Miura S de 1970



El impactante, pero trágico, "Colibri", fuera borda de competición diseñado por Didier Pironi, piloto de F1 . Restaurado por amigos de Pironi, el Manoir de l'Automobile. Elf y otras empresas, e 23 de agosto de 1987 Pironi y sus copilotos Guénard y Giroux encontraron la muerte en un accidente durante una carrera en Poole (GB)



Impresionante desde todo punto de vista



El museo nos cuenta la historia del Colibri y su trágico final



Los talleres automóviles también están presentes en el Manoir



La historia de las marcas a través de sus escudos

Automovilismo "a escala"

Y llegamos a una de las salas más sorprendentes y alucinantes de todo el museo, la de las miniaturas y los dioramas. Más de 3.000 modelos a escala nos esperan, con una puesta en escena de lo más sugerente...



La iluminación en semi-penumbra y la avalancha de vitrinas sobrecogen nada más entrar...



El Tyrrell 003 (1971) y el 008 de 1978



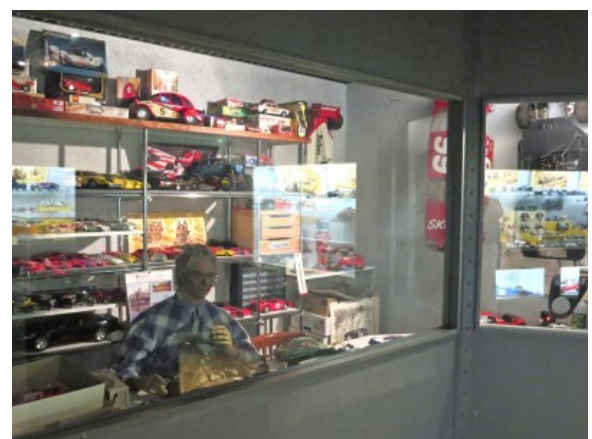
Los Williams F1 estaban bien representados





El Renault R25 de 2005, campeón con F. Alonso





El Tour de Francia tampoco faltaba a la cita

De lo pequeño a lo grande...

En el Manoir de l'Automobile vamos de sorpresa en sorpresa. Dejamos atrás la impresionante muestra de miniaturas - de hecho creo que nunca había visto tantas juntas y tan bonitas- y enseguida entramos en otra enorme sala en la que

nos esperan camiones, tractores y furgonetas junto a algunas de las limusinas más lujosas o a los coches de carreras de los años veinte. Eclecticismo por todos los poros...



En primer plano y de verde, el Panhard Coupé Vulka de 1935. A su lado, el Talbot T15 de 1939



Este Cadillac Fleetwood de 1956 perteneció a Gamal A. Nasser, presidente de Egipto.



*Parece un Jeep Willys pero no lo es.
¡Es un Gaz soviético!*



Los vehículos industriales y agrícolas también tienen su minuto de gloria en el Manoir



La mítica Citroën Type H



Los coches de lujo no faltan a la cita. Bentley y Rolls Royce así lo acreditan.



La checa Tatra, de la época del Talón de Acero, también tiene su representación.





Amílcar 4 cilindros (1922)



Citroën "Petite Rosalie" (1933)
Autor de una de las mayores hazañas del automovilismo de la primera mitad del siglo XX.
Un "Rosalie" rodó más de 300.000 kilómetros durante 134 días, parando solo lo imprescindible.



Territorio Peugeot, Citroën y Renault

A continuación toca adentrarse en territorio "patrio" a través de las tres marcas francesas más importantes: Peugeot, Citroën y Renault.

El pabellón no solo muestra los modelos más emblemáticos de las marcas francesas a través de su historia. También encontraremos un buen puñado de curiosos coches anfibios o militares.



Si algo tienen en común todos estos Peugeot es que son todos "cabriolet"...



*En primer plano el Peugeot 203 de 1950
La primera berlina de la marca tras la SGM*



*El Renault Juva 4 de 1951
Aunque su génesis es de los años 30, tras la guerra se
convirtió en el coche más vendido en Francia.*



Los Peugeot de "entreguerras" estaban perfectamente representados



El elegantísimo Peugeot 302 de 1938



Fantástica estampa de la fluida trasera del 302



El R10 de 1970



El R16 TS, lo más de lo más de Renault en 1971



Citroën no falta a la cita con sus míticos 2 CV o Dyane



Y qué decir del D21, el famoso "Tiburón"



La hora de los vehículos anfibios, a cual más original. O raro.



Este curioso "Hydromobile" de 1942 podía alcanzar los 120 en "suelo firme" y 45 km/h en el agua. Se ve que durante la guerra todavía había gente que podía dedicarse a semejantes extravagancias.



Este feísimo "Voisin" anfibio fue un desarrollo militar de 1952.



*El más moderno de la expo, el Panhard VBL Carioca de 1990
En el agua sólo alcanza una velocidad de 8,5 km/h*

Viva l'Italia!

Llegamos a Italia. Fiat y muy especialmente Ferrari nos reciben con una exposición acorde a la fama e importancia de la marca creada por "il Commendatore"...



El Ferrari C3 (1983) de Fórmula 1 preside la sala, flanqueado por algunos de los GT más reputados de Ferrari



El Testarossa de 1986, clásico entre clásicos



El Ferrari BB512 de 1978



Si bien el C3 no fue uno de los mejores Ferrari F1, no puede decirse lo mismo del 250 GT Berlinetta V12 de 1960, uno de los GT más bellos y exitosos de la historia del automóvil.



En primer plano el Isetta Velam de 1957. Bajo su apariencia inofensiva se esconde una auténtica bestia capaz de rodar 24 horas a una media de 110 km/h con un motor de solo 2 cilindros.

Detrás, la famosa "Isetta" y el motocarro Vespa



El canot automobile "Baby Touring" de 1937



Fiat, a la derecha, aportaba un precioso 600 "racing" flanqueado por dos 850 Coupé.



Lauda, campeón del mundo en título, en Monaco 76.



Las miniaturas Ferrari se encuentran en su propio pabellón



El Ferrari T2 de 1976

La parrilla de Fórmula 1

Dejamos atrás el mundo Ferrari y nos adentramos en otro igualmente sugerente. O incluso más, porque nos espera, ni más ni menos, que una parrilla de salida de F1.

18 monoplazas de F1 de los años 80 y 90 en formación de salida, con importante presencia de equipos franceses y - con dos campeones del mundo entre ellos, nos dejarán boquiabiertos. La iluminación tampoco es ajena a ese impacto, pues los claroscuros crean una atmósfera muy especial.



En la "pole", el Williams Renault FW18, campeón del mundo 1996 con Damon Hill al volante

En las vitrinas de ambos lados de la sala se rinde un homenaje a los diferentes campeones del mundo de la especialidad entre 1950, año de inauguración del campeonato del mundo de F1 hasta la llegada del siglo XXI. Cincuenta años de historia en las vitrinas, con fotos de los pilotos y multitud de objetos y piezas de la F1. Un espacio a disfrutar.



Los cincuenta campeones del mundo de la segunda mitad del siglo XX



Nigel Mansell y Damon Hill, campeones '92 y '96



Fangio, posiblemente el más grande entre los grandes. Ganar 5 campeonatos con tres marcas diferentes en una época en la que se corría en mangas de camisa y en la que morir al volante era más que fácil es algo que solo algunos mortales son capaces de hacer.



Desde el final de la parrilla la visión es impresionante



El Jordan-Peugeot de 1995, pilotado por Ralf Schumacher y Giancarlo Fisichella



El Larrousse-Lamborghini LH93 de 1993 no destacó demasiado pilotado por Alliot y Comas, pero es pintón



El McLaren MP4 de 1986, campeón del mundo con Alain Prost
 Algo raro, que no he logrado explicar, pasa en este coche, pues en 1986 el motor del equipo era TAG-Porsche y no Honda. ¿Qué pintan los rótulos de Honda en la carrocería?
 Tampoco coincide el modelo, puesto que el coche de 1986 fue el MP4-2 y no el 5 como dice el cartel explicativo.
 Al menos aciertan con el compañero de Prost, que fue Keke Rosberg. Extraño ¿no?



El Ligier de 1992



El Renault RE60 de 1985



El italiano Osella, de 1981



Jackie Stewart, el escocés tricampeón del mundo con Matra y Tyrrell.



El francés AGS de 1986-87



El más "antiguo" de la parrilla, el McLaren Ford M29 de 1980 de los ilustres Prost y Watson



El vistoso Lotus Honda 100T de 1988, tuvo al flamante Nelson Piquet, campeón en título, al volante.



Todo contribuye a crear ambiente...



No fue muy competitivo, pero sí vistoso.

Un solo punto adorna el palmarés del Prost Peugeot AP01 de 1998, el primer modelo del equipo Prost.



No siempre se tiene la oportunidad de ver "las intimidades" de una tapa de carrocería F1



El motor Lamborghini del Lola Larrousse (1988) al descubierto

Aunque me resistí bastante a abandonar la sala de los F1, la visita continuaba. Esta vez rumbo a la planta superior del museo. Este detalle nos dará una buena base para darnos cuenta de lo inmensamente grande que es el Manoir de l'Automobile... ¡todo lo visto hasta ahora está en la planta de calle! Llegó la hora de subir las escaleras...

La planta superior. Una curiosa cafetería y más sorpresas...



La cafetería, aunque estaba cerrada en ese momento, resulta originalmente sorprendente

Tras dejar atrás la cafetería desembocaremos en un largo pasillo en el que los Sport y las grandes berlinas, muy especialmente Maserati, se convierten en los reyes del mambo...





Turno para los Porsche 356 y el 911

Los Maserati Sebring y Mistral



Momento Alfa Romeo, el 2000 GT en primer plano



El muy poco conocido Aston Martin DBS de 1971



El lujoso Citroën Maserati de 1972



Las motocicletas, aunque estén en minoría, también tienen su huequecito en el Manoir



¡Y los mini-coches!



Dejamos las grandes berlinas y los mini-coches y nos adentramos en otro mundo...

El "Museo de los Viejos Oficios"

Cambio radical de tercio. Dejamos atrás el mundo del automóvil y entramos en otra dimensión, en otro mundo.

Un largo pasillo nos zambulle en un pueblo de antaño, con sus tiendas, su colegio, sus talleres de oficios recreando un mundo extraño y curioso a la vez que nos transportará desde el siglo XVIII a nuestros días a través de los carros, carretas, diligencias y un "Dos CV furgoneta". Es el homenaje que el Manoir de l'Automobile rinde a su actual edificio que antaño fue una granja...

Además de ser algo simpático y diferente, el "Museo de los Viejos Oficios" es un guiño tanto a los visitantes más menudos como a aquellos otros "visitantes forzosos" que se ven "obligados" a "tragarse coches y más coches" sólo porque alguien de la familia se ha empeñado en visitar el Manoir. De esa manera se ofrece un "plus" que aporta más interés a la visita y que, en definitiva, acabará gustando a todo el mundo. Un verdadero acierto.



"El Museo de los Oficios Antiguos" constituye una agradable sorpresa en toda la regla



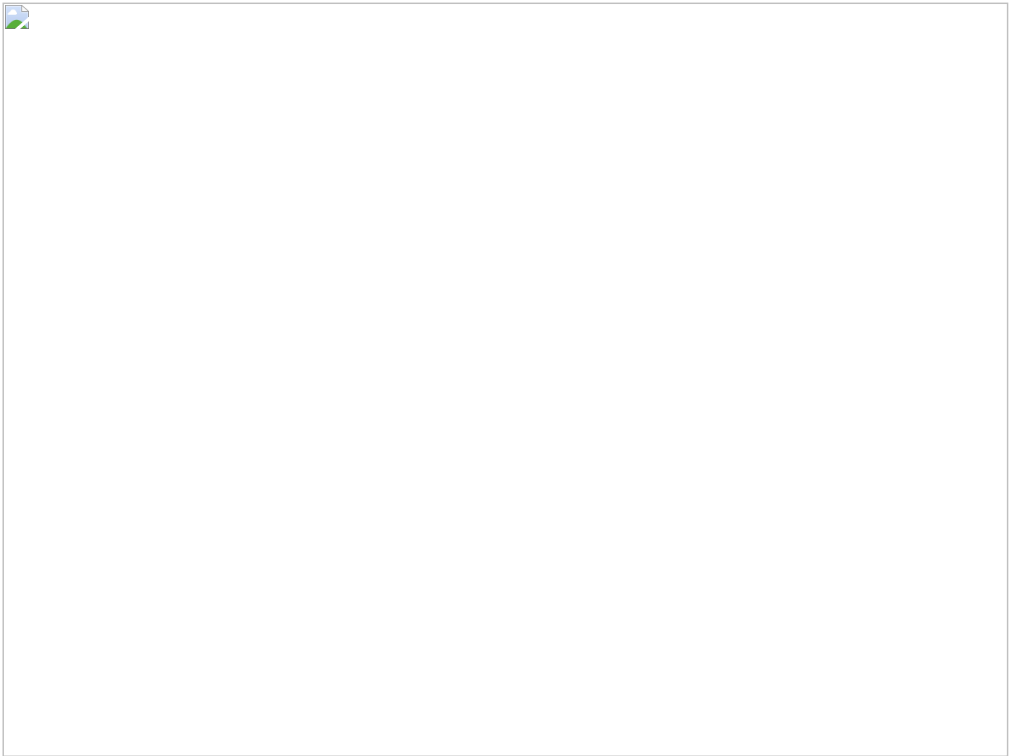
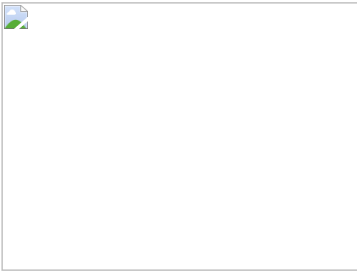
Éste transportaba objetos varios



Éste los transportaba "de otro tipo"...



Vida y costumbres de antaño se dan cita en el Manoir de l'Automobile





¡Una caravana, cómo no! No tiene marca, pero procede de la década de los '30 y está remolcada por un Hotchkiss AM 80. Doy fe de ello.

Un taller de "los de antes"

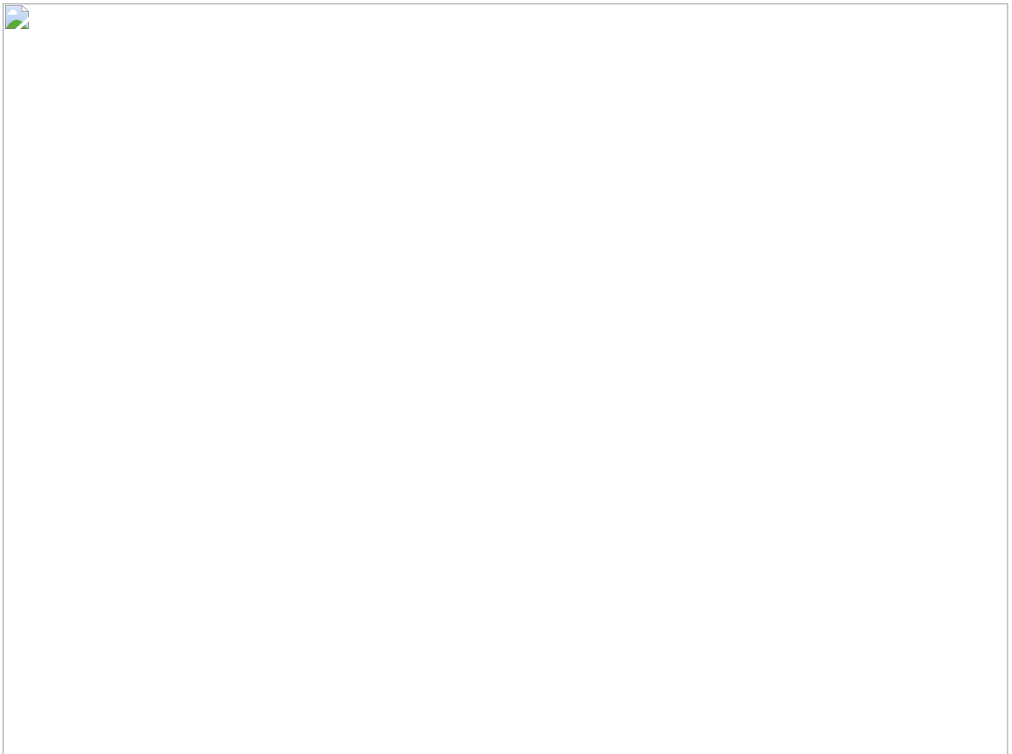
Hubo un época en la que los coches no iban a motor



El largo pasillo de los "Oficios de Antaño"

La misteriosa "Sala en penumbra"

Ya he comentado hasta la saciedad que este museo es una constante sorpresa. Cuando uno ya ha asumido que se encuentra a varios siglos de distancia de la actualidad, una pequeña sala adyacente al largo pasillo de los "Antiguos Oficios" nos devuelve, de sopetón, al siglo XX. Allí encontramos desde un avión a reacción francés, el "Fouga Magister", hasta varios coches de rally y raid. O un extraño monoplaza. Lo dicho, sorpresa tras sorpresa...



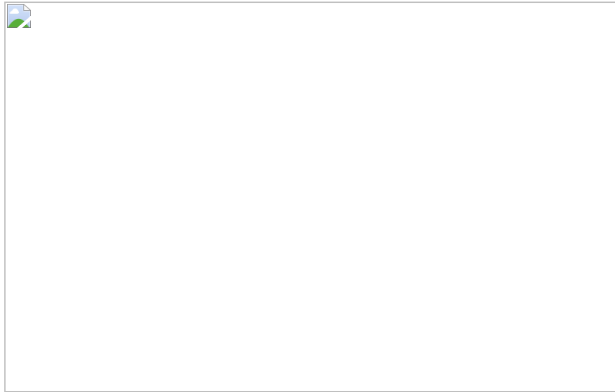
Uno de los míticos Peugeot 504 que reinaron años y años en los rallyes africanos



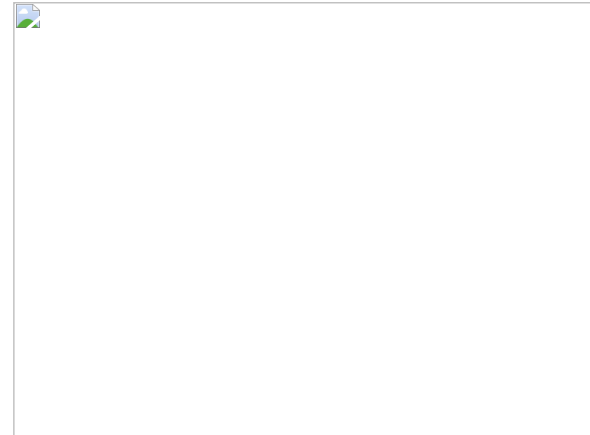
El Fouga Magister sobrevolando los coches de raid



Este curioso y pequeño monoplane carecía de nombre y demás "explicaciones"



A través de este "Túnel del Tiempo" volveremos al siglo XX

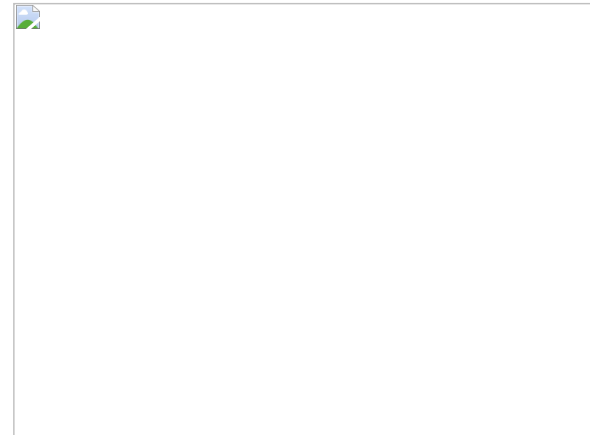


Y las vitrinas que lo bordean nos irán "ambientando"...

Y, por último, los rallys...

Después de viajar en la "máquina del tiempo" toca regresar a sólo unas décadas atrás y sumergirnos de nuevo en el mundo de las cuatro ruedas. Ha llegado la hora de los rallys. La sala está especialmente dedicada al campeonato nacional francés, aunque no faltará un buen repaso a algunos de los más afamados coches de rally y carreras de turismos de los años 60 y 70 -aunque no todos sean galos- incluido un motor V12 biturbo "Motori Moderni Alloni" de 1990, pensado para las carreras de "Fuera borda".

De hecho, esa será la última sala "novedosa" que visitaremos en el museo, pues finalizada su visita ya sólo nos quedará desandar la primera parte de sus salas. Una oportunidad para "revisitarlas" de nuevo, seguramente con algo más tranquilidad, una vez saciada el ánsia de descubrir todo lo que nos ofrece el Manoir. Y a estas alturas ya sabemos que es mucho, pero mucho. en fin, que llega la hora de los rallys...



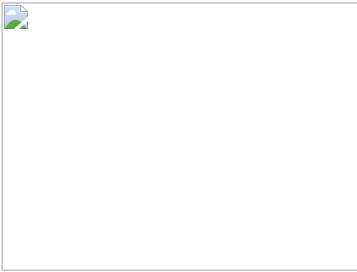


El Ford Escort 1600 RS de 1977, hizo un memorable 2º puesto en el Rallye de Nueva Zelanda a manos de los míticos Vatanen y Waldegaard

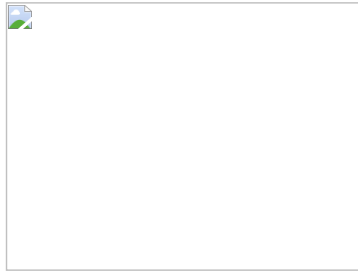
Un Citroën Xantia con 600 cv (1994)



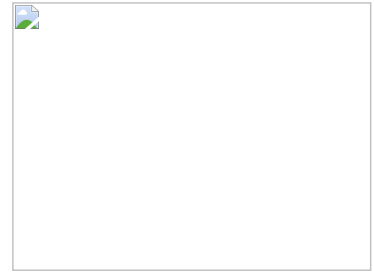
Los años 70 en todo su esplendor



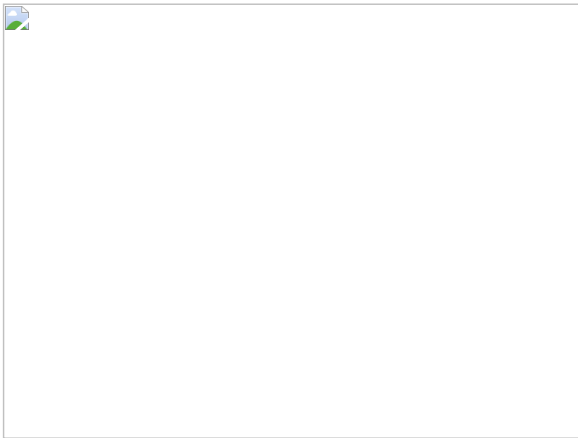
Porsche y Audi de la mano en el campeonato francés



¡Cómo iba a faltar el VW Escarabajo!

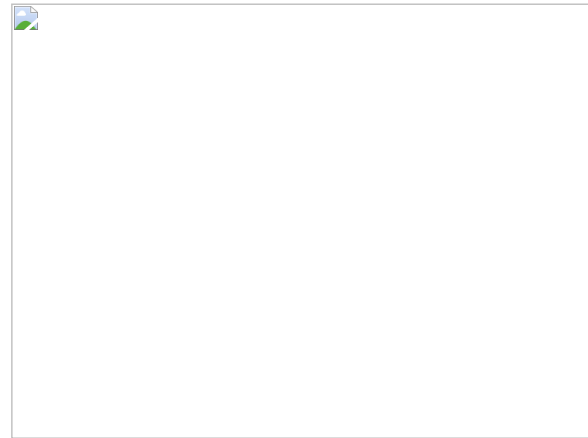


El Peugeot 104 ZS de 1980 en primer plano



Con esta barqueta Hommell el francés Phillippe Couesnon batió el récord mundial al rodar 100.000 km en solitario y en 94 días.

Couesnon detenta múltiples récords de largos kilometrajes en solitario.



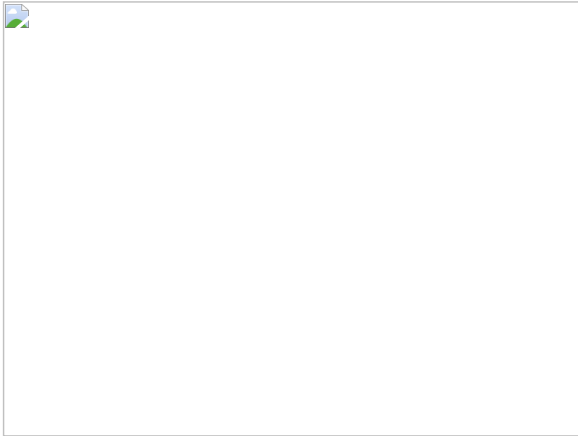
Otra fuera borda, esta vez "colgada" sobre los prototipos de resistencia de la "Sala Alpine"



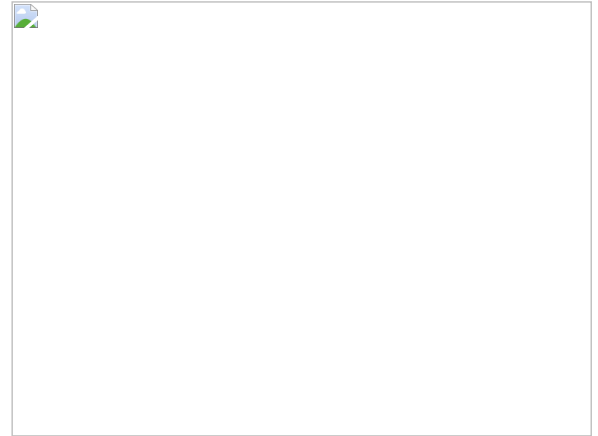
*Los Simca 1.000, otro clásico entre clásicos.
Nos consta que no todo fue fácil en ellos...*



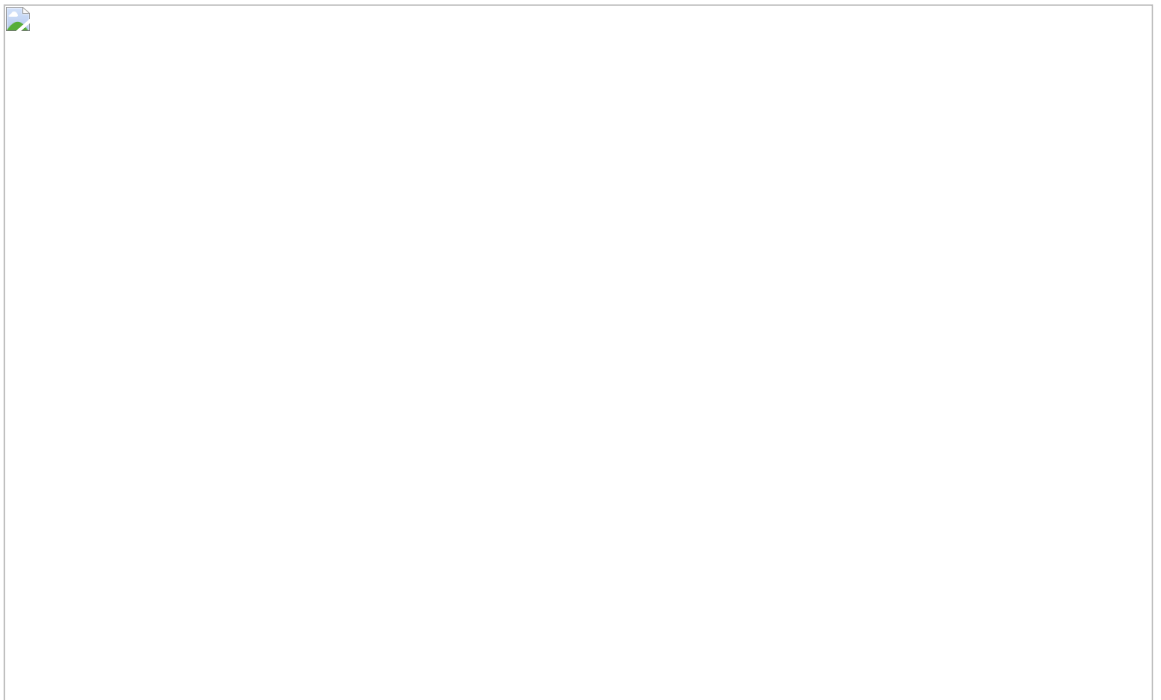
El Lotus Seven de 1961



El V12 biturbo "Motori Moderni Alloni" de 1990



Diseñado para competir en fuera-borda.



Los entrañables Renault 8 TS de los campeonatos de turismo. Pioneros en España en los '60.



Estos Renault forman también parte de nuestra historia automovilística...



Los "Gordini", apellido mítico de los Renault 8 y 12 TS, que hicieron furor a principios de los '70

Y así, con algo tan francés como los Renault, pondremos punto final a este fantástico y totalmente recomendable museo situado en plena campiña bretona.

Bretaña es un destino turístico de primer orden, así que cuando os deis una vuelta por aquellos lares no olvidéis dejar un hueco para el Manoir de l'Automobile de Lohéac. ¡Ya hemos visto que hay de todo para toda la familia!

www.francisco-colet-viajesycaravaning.com
contacto@francisco-colet-viajesycaravaning.com

Julio, 2016