

DOSSIER DE PRESSE

AUTOMEDON

15^e SALON DE L'AUTO ET DE LA MOTO DE COLLECTION

« COMPÉTITION ET PATRIMOINE »

10 ET 11 OCTOBRE 2015

Paris, Le Bourget - Parc des Expositions



francecollection.com / autoVox / joo.fr

+300 STANDS

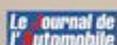
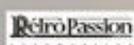
clubs, pièces, services, librairie,
vente auto-moto, jouets etc.

9h-19h - Entrée : 12 €

MOTORAMA
salonmotorama.fr



RÉSERVATION : 01.64.46.52.22 - AUTOMEDON.FR



Contact Presse : Anne Quémy – Tél : 01 44 83 01 10
Courriel : anne.quemy@orange.fr -
24, rue de Chabrol – 75010 PARIS

SOMMAIRE

- Synthèse Page 3

- Honneur aux voitures de course d'avant-guerre Page 4

- Simca Pages 5-6

- 60^e anniversaire de la Ford Thunderbird Page 7
Les Rods

- 6^e Motorama, histoire de la moto de Birmingham Pages 8-10
à Bologne

- Les clubs de marques Page 11
Les stands exposants
Le parking de collection

- L'organisateur Page 12



Miss You cherche sa route pour se rendre à Automédon



15^e SALON AUTOMÉDON : COMPÉTITION ET PATRIMOINE

Chaque année, Automédon s'intéresse à un pan de l'histoire de l'automobile et de la moto. Le salon présente des podiums inédits, toujours plus riches, composés par l'organisateur du salon, Yves Levasseur, spécialiste et passionné intarissable.

Automédon donne non seulement à voir, à découvrir mais réunit aussi, dans une ambiance amicale et festive, tous les amoureux des belles mécaniques (automobiles ou motos). De la pièce rarement exposée à la voiture populaire, il y en a pour tous les goûts.

Les amateurs ne s'y trompent d'ailleurs pas, en 2014, le salon a comptabilisé une affluence record avec 17.000 visiteurs.

Pour cette 15^e édition, les organisateurs ont concocté 9 podiums exceptionnels qui retraceront l'histoire de la compétition à travers son patrimoine.

Automédon investira le hall 4 du Parc des Expositions du Bourget (Seine Saint-Denis) (20.000 m² en intérieur et 30.000 m² en extérieur pour le parking de collection).

Un salon tout en séduction

« Automédon démontre l'exceptionnelle richesse et diversité en matière de voitures et de motos anciennes et l'engouement toujours aussi prégnant des collectionneurs amateurs à exposer leur patrimoine dans le cadre de notre salon. Cette année, nous ne présentons pas des voitures issues de musées mais des pièces de toute valeur provenant de collections privées, très rarement exposées et qui n'ont jamais été réunies au sein d'une thématique. La force du salon réside dans cette alchimie et dans la relation de confiance que nous avons su instaurer au fil des années avec les collectionneurs, les prestataires de l'automobile et la presse professionnelle et spécialisée » explique Yves Levasseur.

Au programme

- ✓ Les voitures des **Grands Prix ancêtres de la Formule 1**
- ✓ Les **Simca** et le tiroir de l'inconnu
- ✓ Les **60 ans** de la **Ford Thunderbird**
- ✓ Le mouvement **Rod**
- ✓ Le **6^e Motorama** avec l'histoire de la moto de Birmingham à Bologne et les motos du Bol d'Or
- ✓ Les **Clubs multimarques**
- ✓ Les **250 stands exposants** du monde de l'automobile ancienne
- ✓ Le **parking de collection**

INFORMATIONS

PRATIQUES

Hall 4 - Parc des Expositions Paris-Le Bourget (93) - 9h à 19h
Parking sur place (gratuit pour tous les 2 roues et les voitures anciennes de collection)

Accès : RER B - Station Le Bourget – A1 : sortie 5

Entrée : 12€ (gratuit pour les moins de 14 ans), Tarif réduit : 10 €

Site internet :

www.automedon.fr -

Facebook :

<https://www.facebook.com/pages/Salon-Automedon-officiel/122674794444>

Renseignements pour le

public : 01 64 46 52 22

Tél au salon les 10 et 11

octobre : 01 41 69 21 21

La réunion des plus puissantes voitures de course d'avant-guerre

La course automobile a enthousiasmé les générations du XX^e siècle qui ont vécu la grande épopée de l'automobile. Chaque épreuve était une fête et chaque pilote rapidement idolâtré en fonction de ses résultats. Toujours plus vite, plus d'audace, plus d'adrénaline et... plus de spectacle.

Compétitions et courses automobiles vont de pair avec l'ingéniosité des constructeurs à établir des records de vitesse. Ces résultats techniques leur offrent ainsi une image et une notoriété qui leur permettent d'obtenir de nouveaux marchés et surtout de nouveaux clients.

Automédon rend hommage aux « Grands Prix », ancêtres de l'actuelle Formule 1.

Sept à huit voitures prestigieuses réunies, encore une fois grâce à la participation de collectionneurs privés, toujours passionnés, qui préservent ce fameux patrimoine :

la monoplace **Talbot T46** de 1939, la **Delage 3 litres**, héroïne des 24H du Mans 1939 et star des grands prix européens pilotée par Louis Gérard, la **Bugatti 35** qui brilla à Monaco, Reims, Francorchamps, Le Mans grâce à sa fiabilité et à son comportement routier et la

Delahaye 135 S de 1936 couronnée en 1936 et 1937 sur les circuits du monde entier. Quatre fois victorieuse au 24h du Mans, elle a été un modèle-phare et l'une des meilleures voitures de course au monde. Réalisée pour la nouvelle formule Sport de 1936, dans laquelle couraient notamment des voitures françaises : les 4 litres Talbot, les tanks Bugatti 57 G et les 3 litres Delage. Sa carrosserie a été exécutée par Figoni & Falaschi. Cette voiture a été acquise par un pilote privé, Louis Villeneuve. Pour les 24 Heures du Mans, il fit ajouter un réservoir supplémentaire afin de limiter les ravitaillements, **l'Amilcar 6 cylindres**, seront les têtes d'affiche de ce podium.



Miss You présente la Delage 3L



Delahaye 135 S

Automédon et le Club Simca France ouvrent le tiroir de l'inconnu !

Le public se souvient-il aujourd'hui de Simca? Peut-être un peu à travers Talbot ou Chrysler...

Les premiers véhicules à mécanique Fiat, vendus sous licence, ont permis le démarrage d'une activité industrielle qui s'installa d'abord sur le créneau des voitures populaires. Les premiers congés payés et la Simca 5 sont nés en 1936. La cible fut donc la famille, les classes moyennes, la voiture citadine, économique et robuste. Simca équipa en mécanique aussi beaucoup de voitures de compétition, secteur incontournable à l'époque pour le marketing. Les ingénieurs, préparateurs, garagistes ont toujours cherché à améliorer les performances afin de gagner en renommée; les multiples records à l'endurance de Simca furent une excellente publicité diffusée dans le monde entier.

Automédon et le Club Simca France ont choisi de présenter une trentaine de voitures rares qui ont marqué le domaine sportif et de l'endurance :

- les « **compétition et sportives** » : des monoplaces et barquettes de course (Barthe, René Berte ... parmi elles :

- la **Simca Bouvot-Caron** créée par Paul Bouvot possède une carrosserie barquette biplace, coque en acier soudée à un châssis tubulaire. Son moteur est un 4 cylindres en ligne Simca de 1 300 cm³ préparé par Monopole, sa boîte de vitesses Cotal a 4 vitesses automatiques, ultra-rapides à passer grâce à un petit sélecteur sur le tableau de bord. Ses freins à tambour sont ventilés et percés. Après être passée entre les mains d'une quinzaine de propriétaires, cette voiture immatriculée en 1954, a été retrouvée et rachetée par son fils Marc un demi-siècle plus tard.

- la **Simca 5 Germain Morère**, sauvée de la casse de justesse dans les années 80. Elle a été créée après la guerre par l'ingénieur Germain Morère passionné de sport et commissaire sur les circuits. Agréée par les Mines, il entend la présenter à des personnalités afin d'en faire une petite série. Mais la réponse se fait attendre et Morère épuise ses économies. La voiture est vendue à un musicien. Tombée dans l'oubli, elle est mise à la casse. La voiture est repérée par la Scuderia Michel qui lance un avis de recherche dans un magazine spécialisé dans l'automobile ancienne. Un forestier des Landes la reconnaît et mène jusqu'à son propriétaire qui l'authentifie. Elle est alors sauvée de la casse et entièrement restaurée.



Barquette Germain Morère

- La **Simca 8 Ferrer et Lacoste** n'a existé qu'en deux exemplaires, sa fabrication est résolument révolutionnaire pour l'époque; sa carrosserie ne pèse que 25 kg car elle est réalisée en tôle d'aviation. Cette voiture a couru en France et à l'étranger.



Monoplace René Berte
Spéciale



Barquette Roux Spéciale

- la **Simca 5 Racer 500**, fait partie des après-guerre. Période où l'on reprenait plaisir à la course dans de petites voitures qui couraient dans des courses de côtes, sur autodromes ou vélodromes.

- **les deux premières «Gordini»** sont rassemblées pour la première fois. La Simca 5, championne des 24h du Mans en 1937 (provenant de la collection privée de l'ACO-Musée des 24 heures), donnera à Amédée Gordini, l'immortalité sous le nom du « sorcier », côtoiera la rarissime Gordini base Simca 8 dont il ne subsiste que 3 exemplaires au monde.



Simca Racer 500

On trouvera aussi une reconstitution de l'**Aronde** qui couvrit les 100.000 km en 1953 sur le circuit de Montlhéry et l'historique **Ariane** des 200.000 km de Miramas (1960).

- les « **carrosseries spéciales** » de carrossiers comme Figoni ou Facel-Metallon : **Simca 9 sport coupé Figoni, Aronde Plein Ciel, Simca 936.**

Un monument de l'histoire de France sera exposé : **la célèbre « Présidence cabriolet »** utilisée par le Général de Gaulle à l'Elysée et carrossée par Henri Chapron. Cette voiture a accueilli à son bord tous les chefs d'état de son époque : Kroutchev, Kennedy et seulement deux femmes : Farah Diba et la Reine Elisabeth II... ! Le Général de Gaulle a sillonné la France lors de ses voyages officiels dans cette voiture.

Les « **production** » : les premières Simca Fiat dont **deux rares 11cv** qui illustrent les premières années de collaboration entre Fiat et Simca.



Simca Fiat Berlinne 11 CV
découvrable de 1938



Ariane des records



Simca Présidence Cabriolet

Les 60 ans de la Ford Thunderbird : de la voiture de sport à la voiture de luxe



À l'origine, en 1955, cette voiture est un modèle « sport » conçu pour concurrencer la Chevrolet Corvette, puis elle deviendra une voiture de luxe sur le créneau de la Cadillac Eldorado.

De 1955 à 1957, c'est un modèle cabriolet de deux places au moteur puissant.

En 1958, le bureau d'études de la Ford Motor Company transforme cette voiture en une quatre-places à l'allure sportive.

Le modèle suivant, de 1961 à 1963, comprend une finition et un luxe hors du

commun. La voiture est une totale réussite commerciale. De 1972 à 2002, la Thunderbird, équipée d'un gros moteur gourmand, suscitera alors peu d'engouement et se transformera en une voiture banale. En 2002, une Thunderbird, onzième génération, renaît dans l'esprit des premiers modèles. La Thunderbird sera produite jusqu'en 2005. Sa dernière édition (limitée à 1 500 exemplaires) sera nommée « 50th Anniversary Edition ». Le salon présentera une palette de cinq véhicules dont un rare cabriolet Hard Top 1957 avec toit rétractable.

Rod toujours !

Le Rod ou encore Hot-Rod est une voiture personnalisée (forte puissance mécanique, relooking carrosserie, aménagements spéciaux, peinture personnalisée) sur la base, de préférence, d'une américaine souvent d'avant-guerre.

Le mouvement venu directement de la côte ouest des Etats-Unis est une façon de se singulariser en affichant ostensiblement ses goûts automobiles. Le mouvement existe aussi dans toute l'Europe et donc en France. Le mouvement des « rodders » est une confrérie rassemblant l'amitié, la camaraderie, souvent dans une ambiance familiale sur fond de Rock'n'Roll. Automédon est un des rares salons à présenter chaque année une sélection des plus beaux modèles de Rods.

Cette année, première sortie pour la **Mercury 1949**, véritable performance de carrosserie par un amateur passionné.

Deux autres pièces exceptionnelles venues directement des Etats-Unis : **le Ford 32 Best of Show** à Las Vegas et le **Ford A 5^e/100** du concours de la revue américaine « Rod & Custom ».



Ford 32 best of show à Las Vegas



Autre rareté, **la surprenante Simca 5 « Le Mans »**. Un Rod ? Pas tout à fait. Une préparation 100 % française réalisée par un passionné de l'automobile venant de chez Citroën. Une qualité inouïe et une pièce unique !

Histoire de la moto de Birmingham à Bologne

Le 6^e Motorama s'affirme au sein d'Automédon avec plus de 200 modèles historiques. Automédon organise, avec le Club Triton de France et le **DUCATI PERFORMANCE CLUB**, deux vastes podiums consacrés l'un aux motos anglaises (Triumph, Norton, Velocette, Vincent, BSA, Royal Enfield...) et l'autre aux motos DUCATI, marque sportive, reconnue pour ses machines de compétition.

Triton et performances !



Norton Commando Production Racer, 1977, 850cc © JFM

À l'occasion de ses 20 ans, le « Club Triton France » spécialisé dans les motos anglaises et membre du **World Association of Triumph Owners Club (WATOC)** va réunir sur deux podiums les plus belles anglaises, classiques et surtout Triton. Triton ? Il s'agit de motos anglaises, que les amateurs motocyclistes préparaient à leur « sauce anglaise » pour en améliorer le look ou les performances.

Le Club Triton présentera 16 motos Café Racer : Rickman Royal Enfield, Interceptor série 2, 1970, 700cc ayant participé au Bol D'Or en 1970, Triumph Bonneville Thruxton Replica, 1965, kitée 820 cc (modèle développé par l'Usine Triumph pour les courses de production), Norton Commando Production Racer, 1977, 850cc, Norfield, cadre Norton, moteur Royal Enfield Constellation, 1958, 700cc et des Classic British Bikes comme la Norton Commando, 1974, 850cc ou la Triumph 6T Thunderbird 1952, 650 cc...

Une sélection de l'évolution mécanique de la reine de l'asphalte italienne

L'histoire de DUCATI commence à Bologne en 1926 dans le berceau d'une région d'où sont issus les plus grands noms des voitures sportives italiennes. Ce n'est qu'en 1946 que le premier 2 roues motorisé sera fabriqué sous le nom Cucciolo. En 1949, la première moto d'une cylindrée de 60 cm³, légère et performante préfigure ce que seront les modèles à venir.

À partir de 1954, l'ingénieur Fabio Taglioni initie la réputation de DUCATI en engageant la marque dans la compétition, ce sera le début d'une longue série de succès.

La compétition a permis des évolutions technologiques et techniques qui ont souvent été reprises pour créer des modèles aussi époustouflants que mythiques.

25 machines seront présentées sur ce podium : la **Messine**, véritable vélomoteur, fabriqué en France avec un moteur Cucciolo l'un des tout premiers modèles, il n'en resterait que deux exemplaires. Dans les petites cylindrées le **Brisk** de 48 cm³ est une petite mobylette citadine. La distribution desmodromique existe sur la majeure partie de la gamme DUCATI et est souvent la réalisation de l'ingénieur Taglioni.



Ducati 900 SS

Les stars de ce podium seront sans doute, réunies pour la première fois, la **750SS** à carter rond en hommage à la victoire à Imola en 1972 et la rarissime **900 SS** carter carré à carbu, dans la fameuse teinte bleu et gris.

Autres vedettes, la **750TTF** engagée par l'usine pour le Bol d'Or de 1984 et le **Café Racer**, sur base DUCATI, championne du Monde au Salon de Düsseldorf en 2014 ! La **Superbike 916** championne de France.

La marque pourrait se résumer en quatre termes : italienne, sportive, authentique, compétition. Ainsi, l'ADN de chacun des modèles se traduit par un caractère unique et une identité déclinée en 6 familles : Monster, Streetfighter, Diavel, Multistrada, Superbike, Scrambler.

DUCATI possède un palmarès exceptionnel en compétition :

- 1 titre de champion du Monde des constructeurs en moto GP
- 14 titres de Champion du Monde et 17 des conducteurs en Superbike.

Ces succès ont permis la mise au point de motos de légende à haute technicité mécanique et électronique : la Desmosedici, la famille Superbike avec aujourd'hui la Panigale.

Enfin, le **podium « Bol d'Or »**, réalisé par l'Écurie Gérald Motos, l'infatigable protecteur des machines de course, présentera des motos mythiques dont la Kawasaki ZX10R laquelle a gagné le Bol d'Or en 2014, pilotée par Leblanc, Lagrive et Salchaud et parcouru 3.158 km.

Automédon a choisi de présenter les motos du Bol d'Or car cette course mythique a suivi la progression de la moto en France. Créée en 1922 par Eugène Mauve et l'Amicale des Anciens Motocyclistes Militaires, cette course d'endurance mythique se déroule sur 24 heures. La première édition est courue sur route sur le parcours de Livry Gargan – Vaujours – Coubron – Clichy (pendant 50 h). Seul sur sa moto, le gagnant est celui qui parcourt le plus de kilomètres en 24 heures. Ce fut Zind sur Motosacoche avec 1.245 km soit une moyenne de 51,9 km/h.

Au fil du temps, la course change souvent de lieu : Saint-Germain en Laye, Fontainebleau, Monthléry, pour finir, aujourd'hui, à Magny-Cours.

Elle réunissait des professionnels, mais surtout beaucoup d'amateurs. L'assistance des coureurs était assurée par 2 ou 3 copains ou la famille. Le pilote avait dans sa poche la clé et la bougie d'avance. Le public, clairsemé au départ, a grandi au fur et à mesure des performances des machines.



À l'époque, le Bol était pire que le premier Paris-Dakar ! Le spectacle était tant sur la piste que sur les stands où l'on changeait les pistons, décalaminait des soupapes, soudait les cadres, rivetait les embrayages à la barbe des commissaires !

L'éclairage des motos avec un phare unique posait beaucoup de problèmes. Les pilotes peinaient à suivre les contours de la route. Peu à peu, les phares à acétylène des années 20 sont remplacés par de l'électricité alimentée par des dynamos. Les feux arrière grillaient souvent, pas facile pour de grosses cylindrées de slalomer à 2h du matin, entre les 175, et les Side-Cars !

Après des arrêts de 1938 à 1946 et de 1961 à 1968, cette course a connu les plus grands circuits français : Montlhéry, Le Mans, Le Castellet, etc...

La production française motocycliste décline puis s'éteint. En 1969, le Bol d'Or renaît de ses cendres mais la puissance des motos, le confort des circuits a détrôné l'esprit pionnier du départ.

D'anciennes gloires du passé ayant participé au Bol d'or entre 1927 et 2014 seront exposées : Gillet-Herstal, Japauto 950 SS, Godier-Genoud, Suzuki, Kawasaki Performance, Yamaha 750TZ, Yamaha 350TZ, Kawasaki ZXR 750 ...

Autour de ces trois expositions, une dizaine de Clubs motos sera présente (Laverda, BMW, Japonaises, ...) avec notamment la FFVE section Motos et aussi les scooters des année 50 et même de petits 50cm³ !

Sans oublier le mouvement café racer qui cohabite avec la moto ancienne classique.



Les Clubs, la mémoire des marques



Le salon représente l'impressionnante vitrine de la vie associative. 100 Clubs sont présents sous la houlette de la FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Époque). Le collectionneur sort de son isolement pour retrouver des passionnés comme lui et ils peuvent ainsi s'entretenir, échanger autour de leurs thèmes favoris, comparer avec des voitures de la même marque.

Ces Clubs mettent en scène leurs véhicules en

sortant des sentiers battus et participent ainsi au concours de l'Enjoliveur d'or qui récompense le stand le plus original.

En 2014, ont été couronnés :

- le Club SIMCA France (Enjoliveur d'or) qui présentait, dans une ambiance « bûcheron », une Simca 8 canadienne de 1948
- le Club Deuche 77, (Enjoliveur d'argent) qui célébrait les 90 ans de la Croisière noire d'André Citroën.
- le Club Avec'L (Enjoliveur de bronze) qui exposait une René Berte spéciale, monoplace ayant couru le Bol d'or, à Angoulême et Montlhéry en 1948.

Le marché des spécialistes pour les collectionneurs et amateurs

Automédon est un vaste marché de la pièce pour entretenir ou restaurer autos ou motos. Ces pièces assurent la pérennité et la sécurité des véhicules même les plus anciens.

Les artisans spécialisés (carrossiers, selliers, peintres-décorateurs ...), quant à eux, exposent leur savoir-faire et donnent de bons conseils pour que les véhicules soient restaurés dans les règles de l'art.



Nouveau : deux entrées pour le parking de collection



Le parking de collection est un salon dans le salon. Toutes les marques, tous les modèles s'y côtoient pour peu qu'ils soient antérieurs à 1975. Un défilé incessant et haut en couleurs de voitures de luxe, populaires, atypiques. L'année dernière, le parking a connu un succès inégalé avec plus de 3.000 véhicules durant le week-end. Pour faciliter l'arrivée des voitures sur ce parking de collection, les organisateurs ont prévu deux entrées qui devraient assurer la

fluidité de la circulation. Ce parking est un paradis pour les collectionneurs, amateurs et...photographes. Un spectacle à ne pas manquer où règne bonne humeur et convivialité.

Yves Levasseur, un organisateur énergique et passionné

« Le salon est la fête annuelle où tout le monde se retrouve autour des modèles anciens, populaires, rares, sportifs ou luxueux. On vient en famille ou entre amis pour passer un moment de convivialité, pour rêver, acheter ou trouver la pièce pour restaurer son ancienne. Automédon est une sorte de grand musée vivant puisque la plupart des voitures ou des motos sont encore en état de marche ! » déclare-t-il.



Yves Levasseur, organisateur du Salon Automédon, a toujours été un amateur de voitures anciennes. À 18 ans, il acquiert sa première voiture une DKW cabriolet de 1939.

Pendant 10 ans, ce Citroënniste passionné, est Président du Club de la Traction Avant Citroën : “La Traction Universelle” dont il organise le rassemblement à Chartres en 1971 avec 600 véhicules et 7.000 visiteurs.

En 1980, il crée sa Société de production événementielle et se spécialise dans les événements pour collectionneurs (Numi-Carta, le salon des collectionneurs...).

Un an plus tard, il crée, Porte de Bagnolet, le premier parking de sécurité pour 400 voitures de collection. En 1986, il est l'un des premiers Français à construire un Rod sur base de Ford 33 qu'il fera entrer dans le Guinness Book des records avec 15.000 km en 15 jours sur le périphérique parisien !

Homme de caractère, il est l'un des acteurs incontournables de la voiture ancienne, il crée le Salon Automédon en 2001 et, depuis 2010, le Motorama du Salon. Toutes les voitures de ce fervent défenseur de l'automobile ancienne ont plus de 20 ans !

