

DOSSIER DE PRESSE

12^e SALON AUTO/MOTO
DE COLLECTION

AUTOMÉDON



13 - 14 oct. 2012

Parc des expositions Paris Le Bourget

9h-19h.

300 STANDS

CLUBS, PIÈCES, LIBRAIRIE, VENTE AUTO-MOTO, JOUETS etc.
Tél. 01.64.46.52.22 - www.automedon.fr



NITRO

Rétro Passion

POWER GLIDE

YOUNGTIMERS

MOTOMAG.COM

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
- Les Tricyclecars	Pages 4 – 5
- Les cabriolets	Page 5
- Les 2 CV 1950-1959	Pages 6-7
- La Renault Rambler	Page 7
- La Lancia Beta	Page 8
- Le Motorama	Pages 8-9
- Les Clubs, Le parking de collection Le concours d'élégance Les stands exposants	Page 10
L'organisateur	Page 11
- Informations pratiques	

12^e SALON AUTOMÉDON : PATRIMOINE ET PASSION !

Les mécaniques roulent au Bourget le 2^e week-end d'octobre



Au moment où le Mondial s'apprête à fermer ses portes, Automédon ouvrira les siennes. Pour ce rendez-vous annuel, qui a accueilli 14.000 visiteurs en 2011, Automédon expose, cette année, sur 20.000 m² - Hall 4 du Parc des Expositions du Bourget (93). Le salon offre un tour d'horizon complet du marché de l'ancienne. Podiums prestigieux, clubs de marque, artisans spécialisés, vendeurs de pièces, de voitures ou de motos anciennes.

Les amoureux des voitures de collection viennent s'offrir un peu de rêve, dénicher la pièce rare ou indispensable, trouver un conseil. Ils admirent les lignes, la qualité d'une restauration, un matériau précieux utilisé jadis, la perfection d'une carrosserie ; toutes les anciennes exposées sont rutilantes et entretenues.

Toutes les facettes et les tendances de l'automobile de collection rassemblées au Salon

Dans la mythologie grecque, Automédon est le fils de Diorès, l'émérite cocher du char d'Achille durant la guerre de Troie ; ce ne sont pas d'antiques chars que l'on vient admirer au Salon mais tout un patrimoine de véhicules anciens encore en parfait état de marche pour la plupart. Automédon est un musée vivant qui incarne le riche passé de l'automobile et de la moto.



CE QU'IL NE FAUT PAS MANQUER :

- **Le défilé des cabriolets le 13 octobre** en ouverture du Salon.
- Les podiums d'honneur dédiés **aux tricyclecars** et aux **2 CV des années 50**
- Les anniversaires : **50 ans** de la **Renault Rambler** et de la **Lancia Beta**
- Les podiums **Vintage et Classics**
- Les **US Automobiles Classics des années 60/70** : ces voitures américaines spectaculaires.
- Le **3^e Motorama** avec la présentation de motos françaises d'avant 1960, de scooters des années 50 et un **grand rassemblement le dimanche 14 octobre de 10 h à 17 h**
- **Les Clubs multimarques**, sous la houlette de la FFVE (Fédération Française des Véhicules d'époque), qui concoctent des stands plein de nostalgie et réservent quelques belles surprises.
- **Le 1^{er} concours d'élégance Inter-clubs le dimanche 14 octobre à 15h** organisé par l'Association « Vincennes en Anciennes ».
- **Le plus grand parking de collection d'Europe**
- **Les stands exposants (plus de 300)** représentant le monde de l'automobile ancienne (artisans, vendeurs de véhicule anciens, de pièces détachées, Automobilia...).

TOUS À AUTOMÉDON !

Chaque année, le salon propose des podiums qui sont consacrés à une page de l'histoire de l'automobile permettant de découvrir un patrimoine rare.

À L'HONNEUR, CETTE ANNÉE



POUR AMATEURS DE SCARABÉES AUTOMOBILES : LES TRICYCLECARS

Les **tricyclecars** sont d'in vraisemblables 3 roues avec moteur apparent entre les roues avant. Ils ressemblent à un cockpit d'avion. Mi-auto, mi-moto, le tricyclecar apporte les sensations des 2 machines. Émotions garanties sur les routes sinueuses de campagne ! Les tricyclecars sont très populaires dans les années 20, la construction du premier modèle remonte toutefois à **1909**. La production s'est étendue jusqu'à la seconde guerre mondiale.

Ils sont légers, maniables et rapides et peuvent atteindre jusqu'à 150 km/h, un record pour l'époque : 350 kg maximum, moteur de 750, 1.000 voire 1.100 cm³ par bicylindres en V ou par 4 cylindres en ligne. Le châssis est tubulaire et la caisse en bois et métal, bien contemporaine de son époque. L'ensemble, quoique d'aspect léger, est robuste et ne subira au fil du temps que de simples améliorations techniques.

« Les Tricyclecaristes », comme on les nommait, étaient souvent issus du milieu motocycliste, ils désiraient plus de « confort » tout en conservant une pratique très sportive.

Les tricyclecars sont de véritables véhicules de sport au palmarès élogieux, aussi bien sur circuit, qu'en course de côte.

Le Salon a voulu rendre hommage à ces curieuses machines, minutieusement restaurées et pilotées dans l'esprit ô combien sportif.

Le **Darmont spécial** possède une carrosserie basse, un châssis renforcé, un moteur à culbuteur de 1.100 cm³, un freinage très puissant sur les roues avant. Il se distingue dans les courses de côte avec, pour pilote officiel, Marcel Dhomé.

Parmi les tricycles de fabrication 100% française, le Sandford. Stuart Sandford était un britannique, chef de rayon chez « Old England » à la Madeleine. Il occupait ses loisirs en pilotant des Morgan. En 1923, il abandonne son poste pour construire un tricycle. S'inspirant de la formule des Morgan, il réalise un véhicule parfaitement original en inventant des solutions plus automobiles et plus robustes. Le Sandford ne garde que le dessin du train avant de la Morgan et le modèle propose un moteur Ruby 4 cylindres, une boîte de vitesses conventionnelle, avec marche arrière, et transmission finale par chaîne. Construit avec beaucoup de soin, le Sandford est deux fois et demie plus cher que le Darmont. Léger mais élégant, avec seulement 290 kg, une caisse en aluminium et ses petites ailes horizontales.

Spécialiste des épreuves d'endurance, le Sandford gagna le Bol d'Or 1932, toutes catégories, avec 21 heures de pluie sur 24 heures de course !



Ratier était au début du XX^e siècle une entreprise d'ébénisterie située à Malakoff. Au moment de la guerre 1^{ère} guerre mondiale, elle se spécialisa dans la réalisation d'hélices d'avions pour l'aviation française, puis pour l'Aéropostale ainsi que pour tous les grands raids réalisés pendant les années 1930. L'usine fut transférée à Montrouge. Une grosse partie de son travail était la sous-traitance pour la fabrication de la Citroënnette, une voiture d'enfant à pédales de Citroën.

Paulin Ratier réalisa un prototype de voiture à hélice mais surtout créa un tricycle monoplace qui gagna de nombreux rallyes, ainsi que le Bol d'or.

Les tricyclecaristes des années 2000 : de vrais Automédon !

Bons vivants avec un profond désir de vieillir le plus tard possible, les pilotes de tricyclecars sont des passionnés qui offrent sans retenue un véritable spectacle à eux seuls, ou en vedette, dans les manifestations ou autres prix Rétro.

Ce podium est mis en place avec *l'Amicale Tricyclecariste de France*. Cette association, de loi de 1901, a vu le jour en 1990 sous l'impulsion de plusieurs passionnés de tricyclecars. Affiliée à la F.F.V.E, elle rassemble principalement des tricyclecars, mais aussi quelques cyclecars (4 roues) et voitures de sport d'avant 1940.

L'ÉLÉGANCE DÉCONTRACTÉE DES CABRIOLETS

À l'origine, le cabriolet est un véhicule hippomobile léger biplace, avec deux roues et muni d'une capote.



Aujourd'hui, le cabriolet est une voiture de 4 à 12 cylindres qui allie liberté et séduction.

Apparus au début du XX^e siècle, les Phaëton (dont un modèle fut présenté lors de la 11^e édition du Salon) cèdent bientôt la place, et cela jusqu'à la fin des années 20, aux Torpédo.

Les automobilistes sportifs, possesseurs de ces bolides, n'avaient cure des conditions climatiques dont ils se protégeaient avec des casquettes à rabats, de grosses lunettes,

des cache-poussières, de riches fourrures.

Dans les années 30/40, les cabriolets incarnent le luxe et la volupté avec les Talbot, Delahaye, Hotchkiss, Hispano Suiza, ou encore le sport avec les Porsche, Facel-Vega, Bugatti, Amilcar...

Après la seconde guerre mondiale, place à la joie de vivre et à l'insouciance avec la « nouvelle vague » qui cicatrise les blessures de guerre. Les amateurs de soleil et de liberté conduisent de petites Triumph, Alfa ou MG. On pense à Sagan, à Bardot, à la Dolce Vita, à Saint Tropez !



Sur le **podium US Automobiles Classics** du *Club FSRA* et de la revue *Nitro Magazine* seront présentés les derniers gros cabriolets des années 60-70. Spectaculaire !

Le défilé du 13 octobre, en ouverture du salon, rendra hommage à ces « belles » pour aller se promener

Torpédo, cabriolets, roadsters et coupés antérieurs à 1975 sillonneront les rues de Paris. Le cortège partira de la place Joffre (en face de l'Ecole Militaire) à 10 h et arrivera au Salon vers 12 h où

les voitures seront exposées toute l'après-midi. Ce défilé est une co-organisation *Fan d'Anciennes et Automédon*.

Les cabriolets et coupés de légende des années 80 seront exposés sur le podium du magazine « *Youngtimers* ».

INDÉMODABLES 2 CV : 1949-1959, la légende en marche



Le podium 2 CV, réalisé par le magazine *2 CV & Dérivés*, présente six modèles de 2 CV des années 50 parmi les plus emblématiques. Ces modèles retracent l'épopée de cette voiture qui est sans doute l'une des plus populaires de l'automobile française. Même si elle n'est plus produite aujourd'hui, la 2 CV a encore de beaux jours devant elle, elle est toujours en vogue.



La genèse d'une histoire

Au printemps 1934, l'usine Citroën du Quai de Javel est en ébullition. André Citroën vient de lancer la Traction Avant. L'homme de la production en grande série, des croisières légendaires et inventeur de la publicité moderne a toujours cru en l'innovation technique. Ce nouveau modèle doit révolutionner l'automobile, mais aussi sauver son entreprise qui affronte alors de plein fouet la crise économique.

Le miracle escompté n'a pas lieu et, dès le mois de janvier 1935, le manufacturier Michelin prend les commandes de la marque aux deux chevrons. Si la priorité est donnée à la Traction Avant, dès 1936, le projet TPV (Toute Petite Voiture) est lancé avec la bénédiction d'Edouard Michelin qui en est un fervent partisan. Le fameux bureau d'études de la rue du Théâtre, emmené par le génial André Lefebvre, père de la Traction Avant, est chargé de concevoir une petite voiture pouvant transporter confortablement quatre personnes, 50 kilos de bagages, consommant trois litres au cent kilomètres et roulant à 60 km/heure. Elle est avant tout destinée à servir en milieu rural, sa suspension doit lui permettre de traverser un champ labouré avec un panier d'œufs sans en casser un seul.

La production commence dans l'usine de Levallois mais la déclaration de guerre annule le Salon de l'Automobile de Paris 1939 où devait être présenté ce nouveau modèle. Équipée d'un seul phare et innovante à tout point de vue, cette voiture extrêmement légère est réalisée en aluminium et en magnésium. Pour rigidifier son capot, on s'est inspiré de la construction aéronautique en optant pour de la tôle nervurée. En juin de 1940, les Allemands sont à Paris et découvrent la 2 CV. PDG de Citroën depuis janvier 1938, Pierre Boulanger abandonne, la mort dans l'âme, le projet sous cette forme. Mais, dès 1942, convaincu de la victoire des Alliés, il relance l'étude du projet TPV dans la plus grande clandestinité. La carrosserie de la 2 CV est désormais en tôle d'acier, une suspension entièrement nouvelle est imaginée. Le moteur refroidi par eau est remplacé par un moteur refroidi par air.



La boîte de vitesse offre quatre rapports au lieu de trois. Et un second phare est adopté.

Le 7 octobre 1948, la 2 CV est présentée au Salon de Paris. Un seul modèle est disponible, la 2 CV A. Une seule couleur est prévue, le gris métallisé. Elle ne possède pas de clé. Le contact se fait avec une simple tirette et la porte chauffeur ne se verrouille pas !

La production débute en juillet 1949, la commercialisation est un véritable succès. L'usine de Levallois a du mal à répondre à la demande. Les délais de livraison, au début des années 50, grimpent jusqu'à cinq voire six ans ! La 2 CV AU carrossée en camionnette, présentée en octobre 1950, est commercialisée à partir d'avril 1951, avec le même moteur de 375 cm³ que la 2 CV A. Le succès est là aussi au rendez-vous... La légende est en marche !

Au cours des années 50, la 2 CV va sans cesse s'améliorer et les nouveaux modèles vont se succéder. Après la 2 CV A et la 2 CV AU, seront ainsi successivement lancées, la 2 CV AZ et la 2 CV AZU en septembre 1954 (nouveau moteur de 425 cm³), la 2 CV AZL en novembre 1956 (version luxe de la version AZ) et la 2 CV AZLP en septembre 1957 (version luxe avec porte de malle en tôle à la place de la capote longue).

La production de cette voiture qui défia les époques et unifia les classes sociales prend officiellement fin le 27 juillet 1990. Aucune voiture ne peut se targuer d'avoir obtenu autant de succès durant une période aussi longue.

Parmi les six modèles présentés au Salon :

- 2 CV A 1950 : premier modèle, gris métallisé avec capote longue petite lunette.
- 2 CV A 1953 : la plus ancienne 2 CV anglaise connue avec volant à droite.
- 2 CV AZU 1957 : camionnette 425 cm³
- 2 CV AZLP 1958 : le premier avec une porte de malle en série
- 2 CV 4 x 4 Sahara : la fameuse et surprenante 2 CV à deux moteurs

LES 50 ANS DE LA RENAULT RAMBLER

Avant la Seconde Guerre et jusque dans les années 30, Renault figurait en bonne place parmi les constructeurs de voitures de prestige, d'abord avec sa légendaire 40 CV, puis avec les Reinastella, Nervastella et enfin Suprastella.

Début des années 60, Renault n'a plus de voiture de haut de gamme, la Frégate n'est plus commercialisée et la Renault 16 n'est encore qu'un projet. Un accord est signé avec American Motors (AMC) le 22 novembre 1961 pour produire à partir de 1962 la **Rambler** Classic Six, assemblée à l'usine de Haren de la Régie Renault en Belgique.

Les derniers modèles **Rambler** seront produits en juillet 1967. Pendant ces 6 années, la Renault Rambler n'a cessé d'être modifiée en mécanique (moteur alu de 3205 cm³ en 62-63 et 64, moteur fonte de 3.256 cm³ en 65 et 66, et moteur fonte de 3.800 cm³ en 67) et en carrosseries suivant ainsi l'évolution de leurs consœurs américaines, 4 modèles différents en 6 ans. 6.342 véhicules ont été produits au total, ces voitures avaient un look de voiture américaine mais n'étaient pas adaptée aux routes françaises de l'époque.



La Renault Rambler blindée du Général de Gaulle exposée au Salon

À partir d'une Renault Rambler 62, le carrossier Chapron réalise, à la demande de la Régie, une voiture présidentielle à soumettre à l'Élysée. Ceci, en vue de reprendre à Citroën ce prestigieux marché dont elle était la spécialiste jusque dans les années 40. Il en résulte une auto assez austère, aux lignes rigides : la calandre a été simplifiée, la lunette arrière panoramique transformée en lunette classique, laissant de larges custodes. L'insigne du carrossier figure sur les ailes avant, sous la baguette de caisse. Ce projet ne déclencha aucun enthousiasme de la part du Général De Gaulle, qui, quand il fut sauvé par sa DS au Petit-Clamart, demeura un inconditionnel de la marque du Quai de Javel.

Ce podium est mis en place en collaboration avec le *Renault Rambler Club de France*. Créé en 2008, il regroupe les propriétaires de Renault Rambler, ainsi que les propriétaires de leurs cousines américaines de la marque AMC, afin de les aider dans la recherche de pièces et la remise en état de leurs voitures.

LES 50 ANS DE LA LANCIA BETA : une berline devenue reine des Rallyes

Ce podium est organisé par la *Lancia Club de France*.

La berline **Beta** est apparue au salon de l'Automobile de Turin en 1972.

C'est une traction avant alors que la marque ne fabriquait que des voitures à propulsion ; de ce fait, il fallut modifier le moteur transversal (venant des Fiat 124 sport). La voiture était bien équipée avec une boîte 5 vitesses, 4 freins à disques à système Superduplex, répartiteur de freinage et suspensions totalement indépendantes avant/arrière. L'intérieur est soigné : outre les instruments de bord dignes d'une sportive, elle possède des appuie-têtes réglables électriquement, deux vitesses d'essuie-glace... !



Enfin, la **Beta** est la première voiture équipée de série avec des éléments de sécurité passive comme la déformation contrôlée de la carrosserie en cas de choc et un habitacle renforcé.

En 1975, naît la deuxième série avec une ligne plus moderne et un moteur plus puissant.

Quatre ans plus tard, apparaît la troisième série : nouvelle calandre, équipement intérieur confié au styliste Mario Bellini, et merveille de modernité l'**Electronic Check Control** permettant de voir en un clin d'œil les défauts du véhicule.

Côté coupé et sport, la Beta possède une gamme depuis 1973 avec la **Beta coupé**. Il s'agit d'un confortable 2 places + 2. La carrosserie sera modifiée en 1978 puis en 1981. La version décapotable avait un toit amovible type « Targa ».

Pour la compétition, la Beta est connue par son modèle « Monte - Carlo » présentée en 1975 à Genève. Le moteur est alors central, l'auto est équipée optionnellement d'un châssis tubulaire.

Les nombreux succès ont amené l'équipe de Lancia Courses à étudier une formule Turbo. C'est ainsi que « La Scuderia Lancia », visant le titre de champion du monde, décide la construction en 1981 d'une voiture de rallye à 200 exemplaires (pour l'homologation) : la **037** était née.



LES AMÉRICAINES TOUJOURS EXCEPTIONNELLES

Outre les cabriolets US 60/70 dont le Lincoln Continental convertible 4 portes (un des cabriolets les plus chers et les plus imposants de son époque immortalisé par l'attentat de Dallas), on trouvera des Rods « Californian » et d'extravagantes « Lowriders », ces puissantes voitures américaines restent impressionnantes et



hors normes.

La *FSRA* (France Street Rod Association) qui rassemble les passionnés de Hot Rodding et promeut le street-rodding auprès du public a sélectionné de magnifiques Rods.

LE MOTORAMA : UNE PLACE PRÉPONDÉRANTE AU SEIN DU SALON



Pour la 3^e année consécutive, Automédon développe un Motorama qui s'étoffe chaque année pour combler les passionnés de « motocycles de collection ».

UN PODIUM CONSACRÉ AUX PLUS BELLES MOTOS FRANÇAISES ANTÉRIEURES À 1960

Quarante modèles mis en place Club de Terrot *Ballancourt*, retraceront l'histoire de ces motos.

La Terrot, aussi renommée que la moutarde de Dijon !

Charles Terrot, français venu d'Allemagne fonde à Dijon une société spécialisée dans la



construction et la vente de machines à tricoter.

Dès 1890, il entame la fabrication de vélos. En 1900, il commence à fabriquer des « motocyclettes » munies de moteurs Faure, Bruneau,

Givaudan etc., et quelques quadricycles à moteur monocylindre De Dion Bouton.

En 1903, Charles Terrot meurt, son fils Charles lui succède mais disparaît en 1905. L'entreprise est reprise par le gendre allemand, Wilhem Duttlinger, qui prendra la nationalité française en 1912. De nouveaux modèles de motocyclettes sont créés. Le plus connu est la 125, 4 temps, 4 vitesses. Il est fabriqué à plus de 154.000 exemplaires entre 1949 et 1955 !



En 1920, suite à une nationalisation pour collaboration, Terrot est rachetée par la SICCMM, société dirigée par Alfred Vurpillo, un proche de la famille Peugeot.

Bientôt, la SICCMM devient les Ets Terrot après avoir racheté la marque Magnat-Debon.

Les Terrot sont de conception moderne et particulièrement robustes, ce qui amènera l'Armée et la gendarmerie à en commander des milliers.

Dès 1923, Terrot s'installe dans la compétition, remportant les 24 heures du Bol d'Or en 1934.

La marque sera 17 fois championne de France avec des machines mythiques 350HSSC ou la 250 OSS.

Terrot produira de fortes cylindrées telles la 500RCP, 500 culbutée, la 500 (à moteur J.A.P) ou la 680 à moteur J.A.P en V de 1931.

Cette entreprise performante emploie 1.800 salariés dans les années 30 et possède 3.000 agents dans le monde !

La cylindrée la plus vendue reste la 350.

En 1936, les ventes chutent et l'Armée rompt le contrat d'équipement, la 500 RATT n'étant plus conforme au cahier des charges.

Après la guerre, l'activité redémarre, mais les modèles proposés ne tiennent pas le marché.

En 1959, l'entreprise est définitivement absorbée par Peugeot.

En 70 ans, Terrot aura construit 600.000 machines dont certaines auront été exportées au Japon !

Du fait même de la grande diffusion, Terrot est la marque la plus collectionnée en France où il existe de nombreux Clubs. On estime à 25.000 machines le parc actuel des Terrot en France.



VENT DE LIBERTE SUR LE SALON AVEC LES SCOOTERS DES ANNÉES 50, 60, 70

La Vespa qui veut dire "guêpe" en italien a été baptisée ainsi par Enrico Piaggio. Cette ligne de scooters a été brevetée en 1946. La Vespa est un immense succès commercial puisqu'elle sera construite dans 13 pays et commercialisée dans 114.

Les marques italiennes (Vespa, Lambretta, Ducati ...) incarnent parfaitement le symbole de la créativité italienne synonyme de liberté, de mobilité et de convivialité.

L'esprit *wild* soufflera sur le **podium Choppers et Harley**

Rassemblement des motos d'hier de motocycles antérieurs à 1975 le dimanche 14 octobre de 10 h à 17 h avec la participation des clubs l'UCMAC.

Un parking collection gratuit pour les motos antérieures à 1975 : une façon originale pour le public de découvrir des motos rares et de discuter avec leurs propriétaires.



LA FÊTE DES CLUBS ET LEURS PÉPITES



Automédon accueille de très nombreux Clubs qui représentent toutes les marques et toutes les régions. Ces Clubs reçoivent leurs adhérents qui viennent visiter le salon en ancienne.

Les Clubs mettent en scène leurs véhicules pour participer au concours **de l'Enjoliveur d'or, d'argent ou de bronze** dont un jury d'experts récompense les trois stands au décor le plus original.

Véritable mémoire vive des marques d'hier, ces Clubs mettent un point d'honneur à animer leurs stands. Parmi les stands remarquables, celui *des Amis de Gabriel Voisin* qui présentera un véhicule qui a été restauré pendant une **quinzaine d'années** par un passionné dont certains membres de la famille avaient travaillé chez Voisin.

Toutes les pièces ont été refaites à l'identique (car on n'en trouve plus aucune sur le marché) que ce soit la tôlerie ou les pièces en bois. Un bel exemple de l'attachement de certains à faire vivre et connaître un patrimoine en voie de disparition.



TOUJOURS LE PARKING DE COLLECTION



Unique en son genre par sa richesse et sa variété, il accueille chaque année près de 2.000 véhicules sur 23.000 m² en extérieur ! Il constitue une des grandes attractions du Salon, véritable concentration et spectacle sans cesse renouvelé de voitures anciennes dans une ambiance décontractée. Garées par marque, elles illustrent les constructeurs de tous les pays. Cette année, les voitures les plus contemporaines datent de 1982. De la plus rare à la plus populaire, le public peut s'approcher et les admirer tout en discutant avec leurs propriétaires.

ET LE PREMIER CONCOURS D'ELEGANCE

Le 14 octobre à 15 h, Automédon co-organise avec « Vincennes en Anciennes », son premier concours d'élégance. Tous les clubs pourront y participer en concourant dans l'une des 5 catégories :

- les Avant-guerre,
- les voitures des années 50/70,
- les cabriolets de 50 à 75,
- les cabriolets US de 50 à 65,
- les motos antérieures à 75.

Ce sera visuel et festif et gageons que les clubs réserveront quelques surprises vestimentaires.



DES EXPOSANTS SPÉCIALISÉS DANS L'UNIVERS DE LA VOITURE

Le salon est l'endroit idéal pour se procurer des ou rééditées. De nombreux professionnels sont carrossiers, tôliers-formeurs, menuisiers, selliers, peintres-décorateurs, fraiseurs, chromeurs, pneumatiques... Chacun est spécialiste dans son apporte la solution ou le conseil. Ces grâce à leur expertise, assurent la pérennité de la ancienne ; grâce à eux, les voitures sont restaurées dans les règles de l'art pour rouler en toute sécurité.



pièces d'origine présents : peintres, marchands de domaine et professionnels, voiture

YVES LEVASSEUR, UN ORGANISATEUR PASSIONNÉ



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 Bagnole, 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. Ce fervent défenseur de l'automobile ancienne ne possède pas de voitures de moins de 20 ans !

« Le salon est la fête annuelle de tous les passionnés, et ils sont nombreux, des modèles anciens de toutes époques et de tous pays. On vient en famille ou entre amis pour passer un moment de convivialité, pour rêver ou acheter. 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.

INFORMATIONS PRATIQUES

Automédon / Motorama –

13 et 14 octobre - Hall 4 - Parc des Expositions Paris-Le Bourget (93)

De 9h à 19h

Parking sur place (gratuit pour tous les 2 roues et les voitures anciennes munies d'une accréditation)

Accès : RER B - Station Le Bourget –

A1 sortie 5 –

Entrée : 10 € (gratuit pour les moins de 14 ans), Tarif réduit : 8 €

Défilé en ouverture du Salon le 13 octobre à 10 h départ de la Place Joffre (Paris) - Arrivée au Salon vers 12h

Concours d'élégance le 14 octobre à 15 h.

Site internet : www.automedon.fr - **Renseignements pour le public :** 01 64 46 52 22 – Tél au salon les 12 - 13 - 14 octobre 2012 : 01 41 69 21 21

