DOSSIER DE PRESSE

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

- Le podium d'honneur Page 4

- Deutsch & Bonnet à la mécanique Panhard Pages 5-8

- GT des années 80/90
  Lancia Delta Page 9

- 50e anniversaire de la Ford Mustang Page 10
  Les Rods

- 5e Motorama Page 11

- Les clubs de marques Page 12
  Les objets Vintage
  Le parking de collection
  Les stands exposants

- L'organisateur Page 13

14e SALON AUTOMÉDON : COMPÉTITION ET PERFORMANCE

Vitesse, performance, compétition, passion sont les ingrédients de cette édition.
Le salon vise, chaque année, à dévoiler les facettes d'automobiles et de motos d'hier. Aller toujours un peu plus loin, présenter la richesse et la diversité du patrimoine roulant et retracer ainsi les grandes étapes de l'histoire de l'automobile est la dynamique qui anime les organisateurs d'Automédon.
Cette année, avec l'appui de la FFVE, Automédon présentera des modèles rares issus de collections privées, de clubs ou de musées automobiles français et réservera une place de choix aux objets vintage.
Automédon investira le hall 4 du Parc des Expositions du Bourget (93) (20.000 m² en intérieur et 23.000 m² en extérieur pour le parking de collection) pour accueillir les passionnés de belles mécaniques, les férus de courses automobiles ou les amateurs de belles lignes.

Un salon à plein régime pour les passionnés d'automobile et moto de collection

« Pour les pionniers de l'automobile, la conduite représentait la griserie de la vitesse et la recherche de sensations fortes avec des poussées d'adrénaline. À l'époque, une vraie maîtrise du volant était nécessaire car on ne conduisait pas sur le bitume mais sur des pavés ou des routes.
La compétition permettait de se mesurer aux autres dans un esprit sportif. En amont, il y avait la préparation des voitures puis, sur route, tactique, stratégie et adresse faisaient partie des compétences requises. De surcroît, la course automobile est un vrai laboratoire qui a permis des avancées considérables en matière d'équipement » explique Yves Levasseur, organisateur du Salon.

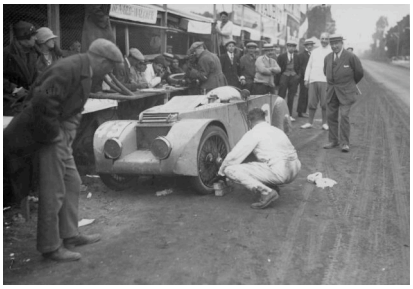
Au programme
- ✓ Le podium d'honneur dédié aux voitures de course de légende
- ✓ Les **Deutsch & Bonnet** avec mécanique Panhard
- ✓ Les **50 ans** de la **Ford Mustang** avec des modèles de compétition
- ✓ Les podiums GT des années 80/90 **avec la Lancia Delta**
- ✓ Les **Rods**
- ✓ Le **5e Motorama** avec la présentation de motos vintage, custom et low riders et une **concentration** **le dimanche 19 octobre de 10 h à 17 h**
- ✓ Les **Clubs multimarques**
- ✓ Le **parking de collection**
- ✓ Les **250 stands exposants** du monde de l'automobile ancienne

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 18 et 19 octobre : 01 41 69 21 21

De mythiques voitures de compétition s'exposent

Durant l'entre-deux-guerres, les constructeurs rivalisent d'ingéniosité afin d'établir des records de vitesse. Gagner une course offre aux constructeurs la notoriété et des retombées commerciales importantes. Pour cela, ils construisent des véhicules équipés de très gros moteurs de 8/10 cylindres.

Le podium d'honneur est consacré à ces modèles mythiques qui ont défrayé les chroniques sportives à l'époque**, parmi eux :**



Tank CW Type Z1 - © ACO

Tank Chenard & Walcker type Z1 de 1925
(Musée des 24 h)
Arrivée 10e aux 24 h du Mans de 1925, cette voiture est extrêmement rapide par rapport à sa cylindrée. Le châssis ne pèse que 600 kilos. Cette voiture a été conduite par Raymond Glaszmann et Manso de Zuniga.

Mercedes F1 « Flèche d'argent »
© Culturespaces

La Mercedes F1 « Flèche d'argent » de 1939
(Cité de l'Automobile de Mulhouse - Collection Schlumpf).

Cette reine des grands Prix est une véritable « étoile » filante. Flèche d'argent est d'abord le nom donné, avant-guerre par la presse allemande puis, après-guerre, pour désigner les Mercedes-Benz en Formule 1 et en championnats du monde des voitures de sport.

Afin de respecter un nouveau règlement relatif au poids, il avait fallu poncer la peinture blanche qui laissait apparaître leur carrosserie en aluminium. Les « Flèches d'argent » ont dominé les Grand Prix entre 1934 et 1939.

Ford GT 40 © Musée des 24 h

La Ford GT 40 (Musée des 24 h)
Cette voiture a couru les 24 Heures en 1967 avec l'équipage Guy Ligier et Jo Schlesser (abandon). Une voiture identique a gagné en 1966, (67 MK IV), 68, 69.

La Pescarolo C60 Peugeot (Musée des 24 h)
Cette voiture a terminé 8e des 24 Heures 2003 avec l'équipage Boullion-Lagorce-Sarrazin – Châssis réutilisé avec un moteur Judd classée 2e des 24 Heures 2005 N°16 – équipage : Collard-Boullion-Comas. Fournie en moteurs par Peugeot Sport jusqu'en 2003, l'écurie a tout d'abord fait courir ses voitures sous le nom de « Courage », qui était le fournisseur du châssis pour les modèles des éditions 2000 à 2003, puis sous le nom de « Pescarolo », ceci reflétant le fait que les châssis Courage étaient de plus en plus modifiés et adaptés par l'écurie sous la direction d'André de Cortanze puis de Claude Galopin. Pescarolo Sport devenant constructeur de prototype LMP en fin de saison 2006. La première « Pescarolo » (Pescarolo P01) est donc apparue en 2007. Les voitures sont équipées à partir de 2004 par des moteurs Judd. Pescarolo Sport reste à ce jour l'écurie privée la plus titrée de tous les temps.

Pescarolo C60 © Musée des 24 h

Quand D.B et Panhard faisaient route commune
Sur 300 m^2, 15 Panhard de course

D.B, une marque française née de la rencontre de Charles Deutsch et René Bonnet. Le premier est un ancien élève de Polytechnique, il devient ingénieur en aérodynamique. Il sera, à partir de 1969, et jusqu'à sa mort en 1980, directeur des courses des 24 h du Mans. Le second, issu d'un milieu modeste, rachète, en 1931, l'affaire de charronnage de la mère de Charles Deutsch. Les deux hommes se lient d'amitié. Dans les années 30, René se perfectionne dans sa maîtrise du pilotage. Charles et René fondent la marque de construction automobile qui porte l'initiale de leur nom : D.B laquelle sera en activité jusqu'en 1962.

À partir de 1950, la mécanique Panhard prend le relais sur la mécanique des Traction Avant Citroën avec le petit bicylindre à plat refroidi par air. En 1964, cette mécanique participe pour la dernière fois aux 24 Heures du Mans. À l'occasion de ce 50^e anniversaire, l'Amicale D.B, le Club Panhard & Levassor et Automédon ont collaboré pour offrir ce plateau d'exception. Les 15 voitures exposées rappelleront le passé sportif du plus ancien constructeur automobile au monde.

Au centre du podium, trône **la Panhard 8 cylindres de 7940cc** qui, en 1934, pilotée par le Capitaine anglais Georges EYSTON, a parcouru 214,64 Km en une heure sur l'anneau de Montlhéry.

Elle est entourée de 14 voitures équipées du petit bicylindre Panhard d'après-guerre qui a apporté près de 1.000 victoires de catégorie à la marque doyenne. Leur cylindrée, suivant le modèle, s'échelonnait de 500 à 1000cc, mais le plus souvent en 750 et 850cc.

La Panhard & Levassor 35 CV Monoplace de 1933 (Panhard des records).

Paul Panhard, nouvellement arrivé à la tête de la firme, souhaite redresser l'image sportive de la marque en se lançant dans cette chasse aux records.

Panhard & Levassor 35 CV Monoplace
© Culturespaces

Parallèlement, après 1930, un grand intérêt se manifeste Outre-Manche pour ces « monstres » de 8 litres et plus, dont raffolent les gentlemen de l'époque, épris de courses courtes ou même de pures tentatives de records. Le vieil autodrome de Brooklands est ainsi le théâtre d'inoubliables rassemblements. Cette 35 CV est ainsi modifiée à l'initiative de l'un de ces amateurs, le capitaine Eyston qui fait dessiner cette carrosserie profilée sur un châssis Panhard. Il pense que, bien mis en condition, ce véhicule est apte à couvrir 125 miles en une heure, soit 201,25 km. Dans cet objectif, le moteur est poussé à 290 CV avec double allumage, les freins sur les roues avant supprimés et le maître couple pratiquement réduit à la surface frontale du radiateur. En février 1934, à Montlhéry au volant de ce modèle unique et ce, après plusieurs tentatives, Eyston dépasse de loin son objectif de record, parcourant 214,64 km en 60 minutes. Le retentissement est grand, mais les records sont éphémères. Ainsi, une vingtaine d'années plus tard, un bicylindre Panhard fait presque aussi bien en parcourant près de 202 km en une heure avec un moteur dix fois moins gros.

Conservée aux usines Panhard, la voiture fut confiée à l'Association des Amis de l'Histoire de l'Automobile (AAHA) et remisée à l'Autodrome de Linas Montlhéry en vue de la création d'un grand Musée Parisien de l'Automobile (1959). Le projet est abandonné et la voiture exposée, de 1966 à 1970, à l'Autorama du Château de la Grange. Rentrée chez Panhard à la fermeture de l'Autorama, elle est présentée à la Cité de l'Automobile depuis 1983. (Cité de l'Automobile de Mulhouse - Collection Schlumpf).

D.B Racer – 1950 : à la fin des années 40, naît en Angleterre la formule 3. Ce sont de petites voitures de circuit équipées de moteur 500cc, le plus souvent de moto (Norton, Jap..). Intéressés par cette formule qui permet à de jeunes pilotes de débuter (Stirling Moss, par exemple), Charles Deutsch et René Bonnet décident la réalisation de Racers avec moteur Panhard dont la cylindrée est abaissée à 500cc. Le premier modèle est présenté au salon de l'Auto 1949 à Paris. Contrairement aux anglaises à moteur arrière (telles les Cooper), la D.B est une traction avant comme les Panhard de série.

Fairchild – 1952 : cette barquette est réalisée aux USA sur châssis tubulaire, carrosserie en polyester. Le moteur 850cc amélioré pour obtenir une puissance de 67cv. En 1958, le moteur fut très modifié par l'adaptation d'arbres à cames en tête et alimentation par injection.

D.B HBR – 1953 : barquette à carrosserie en duralinox étudiée en soufflerie assemblée sur châssis plateforme acier formé de 3 poutres longitudinales renforcées par des traverses. La voiture présentée a couru les **24H du Mans 1953** avec le n°58, pilotée par Gignoux et Azema, et de nombreuses autres épreuves jusqu'en 1955. Fabriquée à 8 exemplaires, ce type de voiture a été utilisé par plusieurs pilotes également en rallyes.

D.B barquette © Amicale D.B

D.B Barquette – 1954 : carrosserie en alliage léger sur châssis formé de 2 poutres longitudinales encadrant le siège du pilote en position centrale. 2 exemplaires ont été fabriqués. La voiture présentée au salon, pilotée par René Bonnet et Marc Gignoux avec le n°57, a remporté l'indice de performance aux 24H du Mans 1954. La 2e voiture, pilotée par Paul Armagnac et Gérard Laureau a gagné cette même année le Tourist-Trophy en Irlande, disputé au handicap.

D.B Trouis – 1955 : cette voiture a la particularité d'être assemblée sur le châssis qui a servi à la présentation du Coach D.B carrosserie verre – polyester au salon de l'Auto de Paris 1954.
Georges Trouis, garagiste, fait réaliser cette barquette en aluminium par son carrossier Dohest. Trouis participe aux 24H du Mans 1955 avec Louis Hery.

D.B Coach HBR – 1955 : ce Coach est l'un des premiers de la série d'un peu plus de 420 modèles fabriqués avec carrosserie verre-polyester sur châssis à poutre centrale. Les 100 premières carrosseries ont été réalisées chez Chausson. Au fil des ans, plusieurs évolutions sont apportées sur ces modèles dont le remplacement des phares escamotables par des phares « sous bulles ». Une grande partie de ces voitures ont été utilisées en rallyes et même sur circuits.

D.B Formule 1 – 1955 : D.B s'est bien lancé dans la Formule 1 contre les voitures disputant le championnat du Monde des pilotes, Ferrari, Maserati, Lancia, Gordini etc… et toujours avec le petit bicylindre Panhard.
L'équivalence cylindrée des moteurs de la formule était alors 2500cc atmosphérique ou 750cc suralimentée. C'est évidemment la solution retenue par Deutsch et Bonnet, mais avec seulement 100cv, même sur un circuit très sinueux et un poids plume (350Kg), les 2 voitures engagées au Grand Prix de Pau n'ont rien pu faire contre les 250cv et 700Kg de leurs concurrents… l'expérience s'est arrêtée là ! (Pilotes : Paul Armagnac et Claude Storez.)

© Amicale D.B

D.B HBR – 1957 : deux barquettes identiques ont été réalisées en 1957 sur châssis poutre identique à celui du Coach de série. La voiture présentée au salon a participé aux 24H du Mans 1957 avec le n°50, pilotée par Claude Storez et Jo Schlesser. Accidentée au cours de l'épreuve, elle sera réparée et équipée d'un toit qui, avec l'immatriculation, lui permettra de participer à de nombreuses épreuves routières dont le Tour de France Automobile et même le Tour de Corse. À nouveau accidentée en 1958, elle change plusieurs fois de propriétaires et le dernier en date la restaure dans sa configuration barquette d'origine.

© Amicale D.B

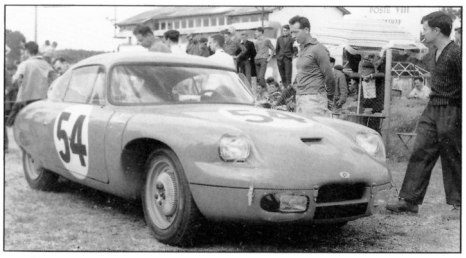
Panhard Monopole – 1958 : l'équipementier automobile Monopole a réalisé de 1950 à 1958 des voitures pour courses d'endurance avec le bicylindre plus ou moins amélioré. Cette équipe fut même « l'écurie » officielle Panhard jusqu'à ce que la prise de participation d'un équipementier américain la retire de la compétition. Ce coupé très profilé à carrosserie en aluminium a participé, entre autres, aux 24H du Mans 1958, n°49, avec l'équipage René Cotton et André Beaulieux.

D.B coupé dit « la Camionnette » – 1958 : voiture réalisée sur un châssis poutre identique à celui des 2 barquettes D.B de cette même année. Sa carrosserie en aluminium a la particularité d'un arrière très court et suivant le principe de l'aérodynamicien Kham équipé d'une lunette arrière verticale qui lui a valu son surnom. C'est sans doute la D.B qui a le palmarès le plus fourni, ayant couru depuis son apparition victorieuse à l'indice du Tour de France Auto 1958 jusqu'en 1962, participant au Mans, à la Targa Florio en Sicile …

© Amicale D.B

D.B Coach HBR4 dit « Le Monstre » – 1959 : Jacques Rey a acheté en 1959 un Coach de série qu'il transforma aussitôt, sur les conseils de son pilote et préparateur André Guilhaudin, afin d'améliorer les performances de cette voiture en vue exclusive de la compétition. Le toit, découpé, est surbaissé de 11cm ce qui amène à modifier la partie avant pour avoir une hauteur de pare-brise suffisante. C'est alors une lunette arrière de Panhard Dyna Z1 et une partie de son encadrement aluminium qui le remplace. Ainsi modifiée, cette voiture court de 1959 jusqu'en 1962 en rallyes, au Mans et en courses de côtes.

Panhard CD – 1962 : ce modèle fait partie des 4 voitures préparées spécialement pour la compétition, notamment pour les 24H du Mans 1962 où l'une d'elles apporte sa dernière victoire à l'indice pour Panhard.
Réalisée chez Chappe et Gessalin, sur le prototype carrossé en acier, ces premières voitures à caisse verre-polyester sont à la base du très beau Coach Panhard CD de grand tourisme qui, après quelques modifications, sera commercialisé jusqu'en 1964.



© Amicale D.B

© Amicale D.B

D.B Monomill – 1954 : le Racer de la marque ne s'imposant pas face à la concurrence anglaise, D.B décide la réalisation d'une série de petites monoplaces qui en dérivent mais équipées du Panhard 850cc qui ne couraient qu'entre elles, mettant alors en avant les seules qualités de ses pilotes. Jo Schlesser est le premier à se faire remarquer sur une de ces voitures. La catastrophe du Mans 1955 mettra fin à l'expérience et les voitures seront alors vendues. Le modèle présenté est une re-fabrication parfaitement à l'identique.

D.B Junior – 1961 : cette monoplace unique, née la dernière année de la marque D.B, est équipée du moteur Panhard monté en position centrale arrière comme les Lotus anglaises, reines de cette formule Junior 1.000cc qui deviendra vite la nouvelle formule 3.
Cette D.B est réalisée sur un châssis multitubulaire et équipée d'un moteur Panhard monté à 950cc. Faute de mise au point, sa tenue de route et la puissance du moteur n'étaient pas à la hauteur de la concurrence et elle n'a participé qu'au GP de Rouen avec Gérard Laureau.

© Amicale D.B

© Amicale D.B

MEP X2 – 1969/71 : fabriquée par Maurice Emile Pezous, concessionnaire Citroën à Albi, cette petite monoplace a été fabriquée à 20 exemplaires pour des écoles de pilotage. Environ 70 voitures ont été vendues pour ce qui était la « Formule bleue » qui, comme le Monomill D.B, était une formule de promotion monotype permettant à moindres frais de faire de la compétition sur circuit, à armes égales avec ses adversaires.
La MEP X2 était équipée du 848cc Panhard de 60cv et de la boîte de vitesses de la Citroën Ami6.

Leurs exploits (tant en Rallye que sur les circuits : Sebring aux USA, Nürburgring en Allemagne, Tourist-Trophy en Irlande, les Milles Miles en Italie, mais en particulier en France aux 24Heures du Mans où Monopole, D.B et C.D ont remporté 10 fois l'indice de performance) ont apporté une excellente publicité en faveur des modèles de série, Dyna, PL17 et 24.

Les GT des années 80/90

Si Automédon s'intéresse aux origines de la course automobile, il n'oublie ni les modèles plus récents ayant contribué aux grandes heures de la compétition, ni les Youngtimers Sport et GT, ces « jeunes anciennes » des années 80, populaires, accessibles, pleines de caractère et reflet de leur époque.

Lancia Delta, une discrète Berline, devenue légende des Championnats du monde de Rallyes.

Née en septembre 1979, elle se présente sous la forme d'une berline compacte 5 portes avec hayon. Traction avant, moteur transversal selon les grands classiques italiens, équipée de motorisations de 1 498 et 1 301 cm^3 (dérivées de bases provenant de la maison mère Fiat), distribution par arbre à cames en tête et courroie dentée, allumage électronique. Les puissances sont respectivement de 85 et 75 ch, plus tard le 1 301 cm^3 passera à 78 ch. Dès 1980, elle est élue « Voiture de l'année » par un jury de journalistes spécialisés.

Rapidement, la gamme s'étoffe avec la Delta GT équipée d'un moteur de 1 585 cm^3 à double arbre à cames en tête, soupapes bi-métal, allumage électronique Marelli Digiplex de 105 ch (1982) et avec la Delta HF turbo, suralimentée par un turbo compresseur en série, de 1 585 cm^3 développant 130 ch (1983).

En 1986, Lancia rajeunit la Delta et introduit la Delta GT IE de 108 ch, la Turbodiesel de 1 929 cm^3 de 80 ch, la HF Turbo IE 1.6 de 140ch et la Delta HF 4WD de 2 litres et 165 ch.

La Lancia Delta S4 est présentée en 1985. C'est à l'origine un prototype à moteur arrière construit en 200 exemplaires pour l'homologation en Groupe B du championnat du monde des rallyes.

En mai 1986, la Lancia Delta HF 4WD apparaît, conçue pour une utilisation normale. La traction est de type intégrale permanente à 3 différentiels avec une répartition du couple de 56 % sur l'avant et 44 % sur l'arrière (165 ch).

En octobre 1987, Lancia présente la Delta HF Intégrale (185 ch). L'évolution de la Delta est étroitement liée à son utilisation dans le Championnat du monde des rallyes.

C'est la première Intégrale à gagner ce championnat en 87. Elle sera finalement championne du monde des rallyes 6 fois consécutives.

En mai 1989, la Delta connaît une nouvelle évolution : la Delta HF Intégrale 16v. Le moteur est toujours le même, mais équipé, cette fois-ci, de 4 soupapes par cylindre. La puissance est de 200 ch.

Octobre 1991, Lancia présente la Delta HF Intégrale « Evoluzione » (Evolution 1 – 210 ch). L'expérience acquise lors des nombreuses compétitions a conduit Lancia à cette dernière synthèse technologique. Esthétiquement, le coffre a été redessiné et les ailes sont encore plus larges. Les feux sont devenus lenticulaires, et le hayon arrière est doté d'un spoiler.

En 1993, la dernière modification « Evoluzione 2 » voit le jour. Le moteur est doté d'un catalyseur avec une sonde Lambda, il fournit la puissance remarquable de 215 ch à 5 750 tr/min avec un couple énorme de 32 mkg à seulement 2 500 tr/min.

Pour terminer en beauté, Lancia a sorti quelques séries spéciales exclusives (Martini 5 (400 ex) et Martini 6 (310 ex), Verde York (470 ex), Giallo Ferrari (295 ex), Club Italia (15 ex), Giallo Ginestra (220 ex dont 19 importées en France), Blue Lagos (215 ex), La Perla (365 ex), Club HiFi (18 ex), Dealers collection (177 ex) et Edizione Finale (250 ex toutes exportées au Japon) sans oublier les 24 exemplaires de la Hyena (carrosserie Zagato sur base d'intégrale evo 1). Ce sont 483 162 exemplaires de cette voiture, toutes versions confondues, qui sortiront des ateliers Lancia et Maggiora pour les dernières Intégrale, dont 42 069 Intégrale.

50e anniversaire de la Ford Mustang : de la voiture de série au mythe

Le Salon célèbrera cet anniversaire avec des modèles de compétition de différentes années.

Mustang Time Bandit © Kiki Desbois

Grâce à campagne de publicité particulièrement bien menée, la Ford Mustang devient, dès sa présentation officielle en avril 1964, une voiture culte. La clientèle s'arrache la voiture, qui bat tous les records de ventes dès sa commercialisation ! Présenter et promouvoir une automobile différente et innovante constituent les raisons de ce succès planétaire. Une autre raison est l'engagement de Ford en compétition. Au début des années 60, le constructeur est en effet présent sur tous les circuits du monde. Du rallye de Monte-Carlo, au cinq-cents Miles d'Indianapolis en passant par les très populaires épreuves de dragster US ; des superspeedways de la Nascar aux circuits routiers de la Trans-Am ; des 24 heures du Mans jusqu'au championnat du monde de Formule I, aucune compétition n'échappe au géant Ford.

En Europe, l'écurie Alan Mann et Ford France fait courir la Mustang sur tous les fronts. C'est ainsi qu'en septembre 1964, à peine quelque mois après sa commercialisation, quatre Ford Mustang prennent le départ du Tour de France Automobile et domineront la concurrence avec un historique doublé en catégorie Tourisme. La légende est en marche. L'écurie Ford France participera bien sûr à la naissance du phénomène Mustang en France. Une campagne promotionnelle sans précédent fait découvrir la Ford Mustang aux Français. La voiture devient star de cinéma, avec de véritables rôles dans « Le gendarme de Saint Tropez » en 1964, et dans « un homme et une femme » en 1966.

Pendant ce temps sur les rallyes et circuits, entre 1964 et 1970, la Mustang continue sa moisson de trophées avec d'innombrables victoires dans les épreuves et championnats européens, anglais et français réservés aux voitures de tourisme (groupe 1, 2 et 5). Aux USA, la Mustang gagnera trois fois le championnat Trans-Am, en 1966, 1967 et 1970 et d'innombrables victoires en dragster NHRA et AHRA dans les catégories Super Stock. Ainsi débutait la légende du plus célèbre des Pony-Cars.

Ford avait bien compris les besoins du moment. Avec la Mustang, le constructeur proposait en une seule voiture, une multitude de possibilité à ses acheteurs. Elle pouvait aussi bien satisfaire la secrétaire désirant un modèle économique, avec un look flatteur, que le pilote chevronné sur une spéciale du Tour Auto. Elle comblait également les attentes d'une jeunesse américaine issue du Baby-Boom, avide de sensations fortes et d'identité, tout en se pavanant à Saint-Tropez avec les stars du moment.

Parmi les voitures exposées : le coupé 1965 (orange / bande noire) de compétition (VHC), le coupé aux couleurs de l'écurie Ford France 1967, la Mustang 1973 "time bandit", la Mustang 1979 édition limitée "500 miles Indianapolis official pace car", le coupé 2008 du championnat de France de Drift…

Le nec plus ultra des Rods

Le mouvement Rod se développe en France même s'il demeure assez confidentiel. Le Salon montrera les modèles les plus rares qui reflètent le travail de personnalisation du véhicule par l'emploi de matériaux ou de design particuliers.

5e MOTORAMA : machines de sport, race, vintage et collection

Depuis 5 ans, un Motorama est développé au sein du salon Automédon.
Un rendez-vous très attendu par les férus de motos qui viennent découvrir ou redécouvrir les belles mécaniques d'hier.

Les triplettes de Bonneville pour la première fois au Salon

Bonneville est un lac salé de plus de 400 km^2 situé dans l'Utah. Une fois par an, une semaine durant, ce lac accueille les engins les plus rapides de la planète lors de sa « Speedweek ». Au milieu de cette incroyable réunion d'hot rods, de Belly tankers et de streamliners, d'incroyables motos conduites par des Français, **« Les triplettes de Bonneville ».** Ce groupe de quatre amis est à la tête, depuis 2008 et en six participations consécutives, de 32 records du monde de vitesse. « Les Triplettes » seront présentes au salon Automédon avec notamment un Motom de 1952 (50 cc).
Le **Club Triton France** proposera un podium de 15/20 machines exclusivement anglaises classiques (BSA, Triumph, Norton, Velocette, Vincent, Royal Enfield etc..) dont certaines Triton.

Gérald Motos exposera un podium de 10 machines de course en 250cm^3, des machines sportives ayant été primées en compétition. Des modèles récents (vintage ou rééditions) ou les motos café racer seront également présentées.
Les vélos Kustom, low bikes aux influences diverses issues des années 50 et 60 apporteront leur touche de modernité et de créativité.
Une vingtaine de préparateurs motos sur Ducati, Triumph, Royal Enfield seront présents ainsi que des exposants spécialisés dans l'univers de la moto pour amateurs ou professionnels.

Un side-car sur le toit du monde

Le DZO, side-car de randonnée conçu par Jean Burdet et présenté au salon, a franchi, cet été, cinq cols carrossables les plus hauts du monde entre 3.000 et 5.600 m d'altitude.
L'équipage est parti de Dehli pour rejoindre Leh par la Trans-himalayenne.
L'aventure a demandé une préparation minutieuse et une mise en œuvre méthodique.
Le side-car était attelé à une Royal Enfield Bullett 500. Tout avait été prévu pour qu'il puisse affronter les routes caillouteuses des hautes altitudes de l'Himalaya. La rigidité et la robustesse de l'attelage ont permis de parcourir sans défaillir plus de 1.200km.

5e réunion « Les motos d'hier » le dimanche 19 octobre de 10h à 17h sur le parking collection (Réservé aux motos et 2 roues d'avant 1980, US Bikes, Café Racer et motos de caractère) avec le concours de Moto Magazine, la FFMC, RAD Magazine, WILD Magazine et la FFVE.

Les Clubs de marques, l'avenir de la voiture ancienne

Le Salon rassemble également le mouvement associatif et une centaine de clubs de marques venus de toutes les régions. Ces Clubs assurent la continuité et la mémoire de la voiture ancienne, qu'il s'agisse de marques disparues ou existant toujours. Pour eux, le salon est l'occasion de partager un moment de convivialité avec les visiteurs mais aussi de rencontrer leurs adhérents. Passionnés et intarissables, ils le sont ! À l'initiative du salon, chaque club prépare avec soin, des mois durant, la décoration de son stand. Les trois stands ayant fait preuve de créativité remportent l'enjoliveur d'or, d'argent ou de bronze décernés par un jury d'experts.

En 2013, les récompenses sont allées :

- au Club SIMCA France **(Enjoliveur d'or).** Le stand rendait hommage à Aston Martin en évoquant James Bond dans le film « Opération Tonnerre » avec une Simca Deville Coupé de 1956.
- au Club Deuche 77, **(Enjoliveur d'argent),** toujours foisonnant de créativité, avec une 2CV qui évoquait un voyage en ballon.
- Rétro Camping Club France **(Enjoliveur de bronze)** qui recréait l'ambiance des vacances en camping dans les années 70

Les objets vintage font salon

La voiture ancienne c'est aussi un univers. Cette année, pour la première fois, les objets vintage sont au Salon : Juke box, flippers, baby-foots, objets de décoration ou de design.
On pourra jouer gratuitement sur l'un des baby-foots placés près des deux bars du Salon relookés dans l'esprit auto "La manivelle" et moto "Le kick bar"

300 spécialistes sur le grand marché de l'ancienne

Le Salon est l'endroit idéal pour se procurer des pièces d'origine ou rééditées. De nombreux professionnels sont présents : carrossiers, tôliers-formeurs, menuisiers, selliers, peintres, peintres-décorateurs, fraiseurs, chromeurs, marchands de pneumatiques… vendeurs de pièces détachées, de miniatures et rééditions, de voitures, d'ouvrages sur l'automobile participent à ce grand marché spécialisé. Chacun est spécialiste dans son domaine et apporte ses conseils avisés. Ces professionnels, grâce à leur expertise, assurent la pérennité de la voiture ancienne ; grâce à eux, les voitures sont restaurées dans les règles de l'art pour rouler en toute sécurité.

Le parking de collection : inégalable

Parmi les grandes attractions du salon, le parking de collection qui accueille des voitures, de toutes marques et de tous pays, antérieures à 1984. Populaires, luxueuses, utilitaires, elles présentent un éventail inégalé en la matière. Chaque année, près de 2.000 véhicules y stationnent une journée ou quelques heures. Le spectacle est sans cesse renouvelé, il est coloré et festif. L'ambiance y est décontractée, on s'y rencontre, on discute à bâtons rompus mécanique, marque, pièces détachées, nostalgie.

Yves Levasseur, un organisateur 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 !

Contact Presse : Anne Quémy – Tél : 01 44 83 01 10
Courriel : anne.quemy@orange.fr -