

CHAQUE SEMAINE, LE N° 1 DE LA PRESSE AUTO DE COLLECTION DEPUIS 1976



SALON AUTO E MOTO D'EPOCA (ITALIE) P. 12

Les surprises de Bologne

Parmi les raretés exposées au salon, une des deux Bugatti Type 251 existantes...



BOUCHON (HAUT-RHIN)

200 véhicules à Wittelsheim P. 26



OIL RAG RUN (BELGIQUE)

Pour strict état d'origine! P. 16



RALLYE

Les ancêtres en Picardie

P. 18

COMPÉTITION P. 34



Dijon Motors Cup

BALADE (MORBIHAN)

Entre terre et mer

P. 24



Fiat 126 Bis

ESSAI

P. 49



MASCOTTE assurances

Nous allons vous aider à prendre soin de votre jouet...



A partir de **16€** par an*

Devis gratuit Assurance immédiate sur mascotte-assurances.fr**

04 94 09 79 70

F : 3,80 € - BEL : 4 € - DOM/A : 5,80 € - ESP : 4,80 €
LUX : 4,80 € - CH : 6,80 FS / ISSN 051 2188

L 19642 - 2102 S - F : 3,80 € - RD



ÉDITIONS LVA

PRATIQUE

Dates : 26-29 octobre

Chiffres : 180 000 visiteurs, 14 halls, 235 000 m²

Tarifs : entrée de 25 € à 76 €

Contact : INTERMEETING Srl, Mario Carlo Baccaglini, tél. (+39) 497 38 68 56, www.autoemotodepoca.com

Voyants au vert pour la ville rouge



◀ L'usine Aquila, fondée à Turin en 1906 et active jusqu'en 1917, s'était taillée une bonne réputation en matière d'innovation technique grâce à son ingénieur Giulio Cesare Cappa. Le modèle de compétition 25/30 se distingue par son moteur compact à distribution mixte : soupapes d'admission en tête et soupapes d'échappement latérales. Cette auto a été parmi les premières à être équipée d'amortisseurs avant hydrauliques.

Le Lancia Club a mis les petits plats dans les grands pour monter un stand géant. On y trouvait notamment une très rare Lancia Augusta de 1934. ▼

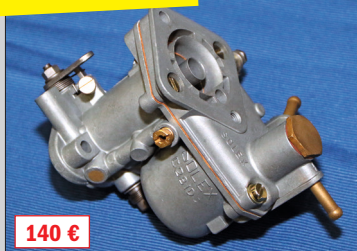
En passant de Padoue à Bologne, les organisateurs d'Auto e Moto d'Epoca franchissent un cap. Le salon d'Émilie-Romagne vise la place de n°1 européen avec une fréquentation qui a dépassé les 180 000 visiteurs !

La savante, la grasse et maintenant la rouge... Bologne, un peu moins connue que ses voisines Venise ou Florence, est désormais le cadre du plus grand salon italien dédié au monde la collection auto et moto : « C'est une grande satisfaction d'avoir enfin un hall de 15 000 m² dédié exclusivement aux 2-roues. C'est quelque chose que je ne pouvais pas faire à Padoue par manque de place »,

explique l'organisateur Mario Carlo Baccaglini. Le gigantisme de la feria de Bologne fait perdre leurs repères à tous les habitués de Padoue : « Il m'a fallu une bonne matinée pour me familiariser avec les lieux », raconte un visiteur. Curieusement, ce gigantisme n'engendre aucune gêne grâce à ses multiples entrées et ses milliers de places de parking (20 € la journée), les déplacements restent très fluides. ▶▶



DES PRIX



140 €

▲ Carburateur Solex C28ID Fiat-Abarth 500



80 €

▲ Paire de cache-culbuteurs Fiat-Abarth 124



300 €

▲ Volant Nardi, diamètre 36



1 200 €

▲ Tableau de bord Fiat Dino



Organisateur



Mario Carlo Baccaglini

« Ouvrir de nouveaux halls »

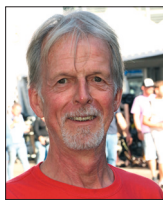
« Il y a toujours une part de risque lorsque l'on change de ville. Les clubs, les exposants et les marchands suivront-ils ? On parlait dans l'inconnu, ça n'a pas été simple. Mais nous sommes très satisfaits avec une hausse de près de 40 % des visiteurs. Les marchands et les exposants sont eux aussi très contents avec cet afflux massif d'acheteurs. L'an prochain, nous allons encore ouvrir de nouveaux halls, peut-être deux ou trois. Il y aura, c'est sûr, un deuxième hall dédié à la moto, en plus de celui de 15 000 m² cette année. Bologne est la terre des constructeurs, et ici, il y a un public de passionnés. Nous voulons créer l'endroit idéal pour qu'ils puissent assouvir leur passion. »

▲ Deux halls entiers consacrés aux pièces. De quoi faire de très bonnes affaires tant les prix pour les italiennes sont encore bon marché et surtout de qualité. Si l'on sait éviter les vendeurs de médiocres refabrications asiatiques !



▲ Ce salon regorge de voitures originales, comme cette Fiat 600 de 1958 avec sa carrosserie spéciale Monterosa.

Visiteurs



Christian Soen

« Je connais bien Bologne car je viens tous les deux ans au rassemblement mondial Ducati où est située l'usine. Je possède deux anciennes Ducati plus trois autos italiennes. Je suis venu en train depuis les Alpes avec des amis. Je trouve le salon immense, tout est bien expliqué, fluide, il n'y a pas de queue à l'entrée. Je pense qu'il faut rester au moins deux jours. Il m'est impossible de désigner un coup de cœur car il y a trop de belles choses. »



Philippe Michel

« Je suis un habitué de Padoue où j'étais allé plus d'une douzaine de fois. Je suis venu depuis la région parisienne avec un groupe d'amis. Pendant que nous sommes au salon, nos épouses visitent la ville. Nous logeons à dix minutes du salon, l'accès est plus simple et plus rapide qu'à Padoue. Le premier jour, nous étions un peu perdus, c'est tellement énorme. Certains halls sont au moins quatre fois plus grands qu'à Padoue. J'aime les voitures italiennes, j'en possède plusieurs : Alfa Romeo Giulia 1600, Lancia 2000 HF... »



Tristan Sauvaget

« Je suis venu depuis la Camargue en voiture avec mon épouse, pour chercher des pièces détachées. C'est mon premier salon italien. Nous avons combiné une semaine de vacances avec la visite du salon. »

J'ai rencontré des professionnels capables de faire du sur-mesure à des prix abordables, ce qui n'est pas le cas en France. Ce salon est géant, rien d'équivalent chez nous. Il faut visiter Bologne, la ville rouge qui est superbe. »



Laurent Mureau

« Je suis venu en voiture, j'en ai profité pour m'arrêter à Maranello visiter le musée Ferrari. Il faut un peu de temps pour prendre ses marques ici. En arrivant c'est le choc, c'est tellement grand. C'est peut-être un peu moins intime, mais c'est très fluide, pas de queue au guichet, on ne se marche pas dessus dans les allées. J'ai eu quelques coups de cœur sur des autos inaccessibles... Il y a de superbes expos, notamment sur les Lancia Fulvia, c'est ma voiture. J'ai trouvé un hôtel à un quart d'heure du salon d'où je viens en navette, pratique ! »

DES AUTOS À VENDRE



32 500 €

▲ Alfa Romeo Spider 2000 de 1990



22 000 €

▲ Fiat 1500 cabriolet de 1965



44 900 €

▲ Fiat 1600 S Oscade de 1962



50 000 €

▲ Lotus Esprit 3S 2 litres de 1987



220 000 €

▲ Maserati Mistral de 1965



46 000 €

▲ Cabriolet Fiat 1200, 1^{re} série de 1958



39 000 €

▲ Chevrolet Corvette C3 de 1974



50 000 €

▲ Torpédo Bianchi S5 Lusso de 1930



220 000 €

▲ Lancia Lambda série 2 de 1923

AUTO E MOTO D'EPOCA DE BOLOGNE (ITALIE)

◀ Grâce à des repères de couleur, les plans indiquent clairement les sites à ne pas manquer : expositions, halls de marchands de pièces ou de voitures, de motos, de clubs... Les halls de plus de 300 m de long sont impressionnants, nécessitant de bonnes chaussures de marche ! Aussi, mieux vaut prévoir un séjour de deux jours pour tout voir, en prenant son temps.

À noter aussi que Bologne et sa région sont des terres de constructeurs d'autos et de motos d'aujourd'hui, mais aussi d'hier avec les nombreux musées dans un rayon de 60 km autour de la ville.

Si vous cherchez une voiture, c'est l'endroit idéal : pas moins de quatre halls sont réservés aux marchands qui proposent cette année environ 8 500 autos. C'est aussi la fête des clubs, avec plus d'une centaine cette

année, et quelque 1 500 exposants.

Le président de l'Automobile club de Bologne est satisfait de la tenue du salon : « C'est très important pour la ville de recevoir ce grand salon qui a déjà une notoriété internationale. C'est un enrichissement pour Bologne car il n'y avait plus de salon depuis trop longtemps. Nous exposons des voitures sportives et historiques Osca, qui sont toutes nées à Bologne. Le salon est magnifique. J'ai ressenti une grande émotion en voyant la Ferrari 312 T5 de Gilles Villeneuve que j'ai vu courir à Imola lorsque j'étais président du circuit. » D'émotion, il en est effectivement question à tous les échelons des kilomètres parcourus dans les 14 halls, en s'arrêtant devant les modèles emblématiques ou uniques dont le salon regorge. ■



LES MUSÉES D'EUROPE S'EXPOSENT À BOLOGNE

Un hall entier est consacré à une exposition d'autos venues des principaux musées européens : Autoworld de Bruxelles, château de Compiègne, musée national de l'Automobile-collection Schlumpf, Louwman Museum des Pays-Bas, musée national de l'Automobile de Turin mais aussi des collections privées de Modène, Turin et Rome. Sélection.



▲ Bologne est à quelques kilomètres d'Imola, théâtre des Grand Prix de San Marin où la Ferrari 312 T5 Ferrari de Gilles Villeneuve, prêtée par le musée, s'est illustrée en 1980.

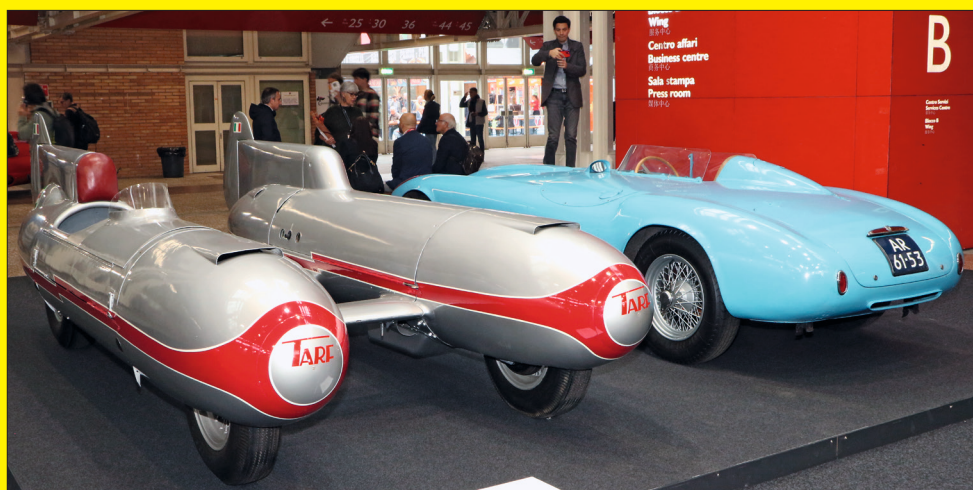
C'est la voiture personnelle de Vincenzo Lancia. Une limousine 6-places en carrosserie Weymann à quatre portes. Le moteur de 2 570 cm³ est celui des dernières générations de Lancia Lambda, produites de 1922 à 1931. ▶



Construite par Amédée Bollée père, La Mancelle de 1878 est l'une des plus anciennes automobiles de France. Équipée de roues indépendantes, elle est capable d'atteindre 42 km/h. Elle a été présentée lors de l'Exposition universelle de 1878 de Paris. La même année, elle a relié Le Mans à Paris en 18 heures. ▶



◀ Prêtée par le musée Autoworld de Bruxelles, cette Nagant Six Type 137 est motorisée par un 6-cylindres de 1 980 cm³.



▲ La Lancia Spider de 1953 carrossée par Pininfarina (à d.) et la Tarf II de 1951, venues du musée Louwman des Pays-Bas, dérivent des recherches aérodynamiques au début des années 1950. Conçue par l'ingénieur Piero Taruffi avec ses deux cadres séparés en tubes d'acier, celui de gauche pour le pilote, celui de droite pour le bloc-moteur, la Tarf, avec sa transmission aux roues arrière par chaînes, a établi 22 records de vitesse internationaux avec différents moteurs de moto entre 1948 et 1957.



◀ La Palombella a été construite en 1909 par Itala pour la reine Marguerite de Savoie. La carrosserie a été réalisée à Milan par Cesare Sala. Le châssis est identique à l'Itala vainqueur du Paris-Pékin en 1907. La mécanique est un 4-cylindres de 7 433 cm³.



◀ Sur le stand du Registro International Touring Superleggera, que du beau avec un des sept coupés LM Ferrari 195 S de 1950 et un cabriolet Alfa Romeo 6 C 2500 Sport Touring de 1943. Début 1942, sous la pression gouvernementale, Touring a été contraint de trouver un nom plus italien, d'où l'appellation Touringa. Le cabriolet fut produit jusqu'à fin 1945 à une dizaine d'unités.

Trois participations aux Mille Miglia en 1947, 1948 et 1949, cette Fiat 1500 Turolla de 1947 est un modèle unique. Elle est à vous pour 750 000 € ! ▼



◀ Le musée national de l'automobile - collection Schlumpf de Mulhouse a envoyé l'un des fleurons de son musée, la Bugatti type 251 de 1955 construite à deux exemplaires. Alignée pour la première et dernière fois au Grand Prix de France 1956 à Reims avec Maurice Trintignant au volant, elle sonne le chant du cygne pour la firme en Formule 1 malgré des idées originales, comme placer le 8-cylindres de 2 421 cm³ dessiné par Colombo en position transversale arrière et l'adoption de freins à disque.



▲ En bonne place dans le hall dédié à la terre des moteurs, une Diatto 20 S de 1923, une Fiat 500 de 1950, une Siata Grand Sport de 1952.



▲ Cette Fiat 520 de 1928 dispose d'une conduite à droite car elle a été vendue neuve à Montevideo en Uruguay. Elle est motorisée par un 6-cylindres en ligne de 2 244 cm³.



◀ La particularité de cette Fiat 18/24 HP de 1908 est de disposer d'un système de démarrage du moteur à air comprimé fourni par un compresseur spécial. Cet exemplaire est équipé d'une carrosserie landaulet réalisée à Milan par Macchi.



◀ Deuxième voiture de course réalisée par les frères Maserati à Bologne, la 26 B de 1928 est directement dérivée de la 26. Le 8-cylindres de 1 980 cm³ doté d'un double arbre à cames en tête est suralimenté par un compresseur Roots et développe 155 ch à 5 300 tr/min.



▲ De très belles et rares autos sur le stand du village ASI, avec la présence de deux Cisitalia 202 de 1948, une Mille Miglia Nuvolari et un coupé 1100.