

N° 2206 • 13 novembre 2025 • www.lva-auto.fr • f LVA.auto • i la_vie_de_lauto

la vie de l'auto

la vie de l'auto

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

La passion des accessoires P. 28



SALON (ITALIE)

Bologne fête la F1

P. 12



CLUB

L'Écurie les Trapadelles a 60 ans

P. 46



INDRE-ET-LOIRE

Vacances tardives

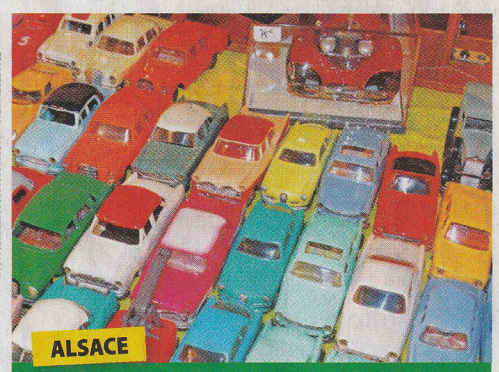
P. 24



ESSAI

Morgan STO : sensations brutes

P. 50



ALSACE

Thann, temple de la p'tite auto depuis 40 ans

P. 20

ISSN 051 2188
F : 4,10 € - BEL : 4,30 € - DOM/A : 6,10 €
LUX : 5,50 € - ESP : 5,10 € - CH : 7 FS
L 19642 - 2206 S - F : 4,10 € - RD

ÉDITIONS LVA

MASCOTTE assurances

Devis gratuit et assurance immédiate sur mascotte-assurances.fr**

A partir de **16€** par an*

04 94 09 79 70

* Tarif annuel TTC de 01/01/2024 en formule Essentielle pour un véhicule d'achat 1975 Paris frais de souscription. ** Sous réserve d'acceptation Mascotte Assurances - Siège social : 1191 avenue de la Résistance 68700 Toulon - SAS de courtage d'assurance au capital de 345 000 € - N° Oras 14201765 (www.oras.fr)



On ne sait jamais trop comment l'appeler. Lancia ? Lancia Ferrari ? Ferrari ? Au volant de la D50 engagée par Ferrari, Juan Manuel Fangio devient champion du monde de F1 en 1956. Le V8 alimenté par 4 carburateurs Solex développe 260 ch.

PRATIQUE

Date : 23-26 octobre

Chiffres : 235 000 m², 14 halls, plus de 190 000 visiteurs

Tarifs : entrée, de 22 à 143 €

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

La Formule 1 dans tous ses états

Le salon de Bologne a pris des allures de circuit. Cette année, le rendez-vous célèbre en grande pompe les 75 ans de la Formule 1, avec un panel grandiose de monoplaces, en plus des autres expositions. Exceptionnel, tout simplement.

Le 13 mai 1950 à Silverstone, en Angleterre, sur un ancien aérodrome militaire converti en piste automobile, se déroule le premier Grand Prix de Formule 1 de l'histoire sous l'égide de la FIA (Fédération internationale de l'automobile). L'Italie règne en maître, Alfa Romeo et Maserati (Ferrari ne sera présent qu'au 2^e GP) représentent 10 des 21 voitures au départ. Giuseppe Farina, au volant de son Alfa Romeo, s'impose devant Fagioli et Parnell. La marque milanaise remporte six des sept Grand Prix de la saison, ne participant pas aux 500 Miles d'Indianapolis, aux États-Unis, épreuve intégrée au calendrier jusqu'en 1960.

Pour cette édition 2025 du salon de Bologne, Mario Carlo Baccaglini s'est battu pour réunir un plateau exceptionnel de plus de 60 modèles de F1 qui retracent l'histoire de ce qui représente le summum de la compétition automobile.

Son idée ? Célébrer les 75 ans de la naissance du championnat du monde F1 au travers de marques emblématiques. Excepté le hall des expos motos et les deux attribués aux pièces détachées, il n'y en a pas un seul sans au moins la présence d'une monoplace.

Hégémonie italienne

En point d'orgue, la marque Ferrari, qui depuis 1950 a disputé la totalité des Grand Prix sauf celui d'ouverture à Silverstone : 500 F2 de 1952 et 1953, Ferrari-Lancia de 1956, 156 de 1961, 312 T4 de 1979, F2005 et F2007... les voitures de la Scuderia sont omniprésentes à Bologne, ville située à deux pas de Maranello.

Les marques italiennes trustent les victoires de 1950 à 1953 avant l'arrivée de Mercedes en 1954. Puis Lotus, Cooper, McLaren et surtout le très regretté Jack Brabham, seul

pilote-constructeur titré à ce jour sur une voiture portant son nom. À partir de 1963, il participe au championnat du monde de F1 sur ses voitures jusqu'à l'attribution de son 3^e titre de champion du monde en 1966 avec une Brabham Repco. Un exploit inégalé à ce jour. Dommage qu'aucune de ses voitures n'ait été de la fête de la ville rouge très (trop ?) teintée Ferrari. Qu'importe, Bologne reste sur le curseur le salon mondial en termes de fréquentation, autour des 200 000 visiteurs avec plus de 48 nationalités différentes d'après les organisateurs, des expositions avec plus de 7 000 voitures à vendre chez les marchands venus de toute l'Europe. Des affaires en très nette hausse dans tous les secteurs et comme toujours, des voitures que l'on ne voit pas ailleurs, ce qui en fait un rendez-vous immanquable. ■

RARETÉS

Fiat 1100/103 carrosserie Wendler de 1953

Au printemps 1953, la présentation au Salon de Genève de la Fiat 1100 éveille les sens d'une diplomate britannique, Lady Edna Hill (aucun lien de parenté avec Graham, le pilote de Formule 1). Elle contacte aussitôt Fiat, puis les carrossiers Zagato, Viotti et Monvisio pour leur demander de réaliser une commande spéciale. Après divers courriers, la Lady se lasse de la lenteur des réponses des Italiens. Elle commande une plateforme de 1100/103 chez Fiat qu'elle fait livrer au carrossier Erhard Wendler à Rentinghen près de Stuttgart qui se plie aux exigences de l'excentrique Anglaise. Son coupé sera unique, gardant le 1 221 cm³, mais doté d'une calandre de XK 120, d'un toit ouvrant Webasto, d'une ligne d'échappement à deux sorties, de sièges inclinables et, ultime raffinement, d'une prise 12 volts pour faire chauffer l'eau de son thé !



Osca 1600 GT2 de 1963

Produite entre 1961 et 1963, l'Osca (Officine Specializzate Costruzione Automobili) 1600 GT2

est le fruit des trois frères Maserati, Ettore, Bindo et Ernesto. Elle est équipée d'un 4-cylindres de 1 568 cm³ double arbre à came en tête d'une puissance de 105 ch, alimenté par deux carburateurs Webber 38 DCOE. Carrossée par Fissore sur un châssis tubulaire équipé de jantes en magnésium, elle est l'une des 21 construites dans l'usine Maserati de San Lazzaro di Savena.



Alfa Romeo 6 C 2500 Coloniale de 1939

Commandés par le ministère de la guerre en 1938, les deux prototypes 6 C Coloniale sont équipés d'un 6-cylindres de 2 443 cm³ qui développe 90 ch à 4 500 tr/min et d'une boîte à quatre rapports avec un différentiel débrayable depuis le poste de conduite. Le bloc est en fonte, la culasse en alliage léger. En 1939, les deux prototypes partent pour des essais de carburation en Afrique de l'Est. Les tests d'un dispositif permettant des réglages de mélange de 0 à 3 000 m d'altitude sont tellement positifs que le ministère de la guerre passe une commande 150 véhicules à Alfa Romeo. La voiture est équipée d'un double pare-brise, de deux roues de secours, d'un réservoir de 120 l et de quatre réserves supplémentaires d'une capacité de 70 l d'essence. Ce prototype est l'unique survivant.

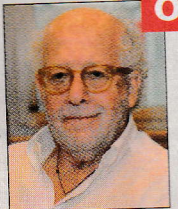


Elio Severi

« J'étais un grand habitué des salons de Turin et Padoue. Il y a beaucoup plus de choses ici. Surtout, il y a un hall dédié aux motos et à leurs pièces détachées et j'en suis ravi car je collectionne les Moto Guzzi. Nous sommes très bien accueillis sur tous les stands. J'ai parlé longuement avec un restaurateur de DS qui fait un travail fantastique. »



ORGANISATEUR

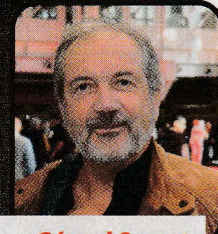


Mario Carlo Baccaglioni

« Question d'adaptation »

« La situation politique et économique mondiale n'est pas facile, et le milieu des collectionneurs d'autos et motos anciennes n'y échappe pas. Il est très difficile de dire comment ce monde de la collection va évoluer dans les prochaines années. Ce qui est sûr, c'est que nous resterons à Bologne. Nous voulons faire quelque chose pour attirer les jeunes et les femmes. Ça peut-être des expositions dédiées à ce public ou s'adapter avec des partenaires comme le salon international Cosmoprof, dédié à l'industrie de la cosmétique. Le projet est en discussion. Les marchands et boursiers nous ont dit avoir très bien travaillé, chez certains, la quasi-totalité des voitures sont parties. »

▲ La Fiat 525 SS (pour Supercompressa) a été dessinée par le styliste Mario Revelli de Beaumont et produite à une dizaine d'unités. Elle est considérée par le magazine américain Automotive Quartely « comme l'une des plus belles voitures de tous les temps. »



Gérard Servat

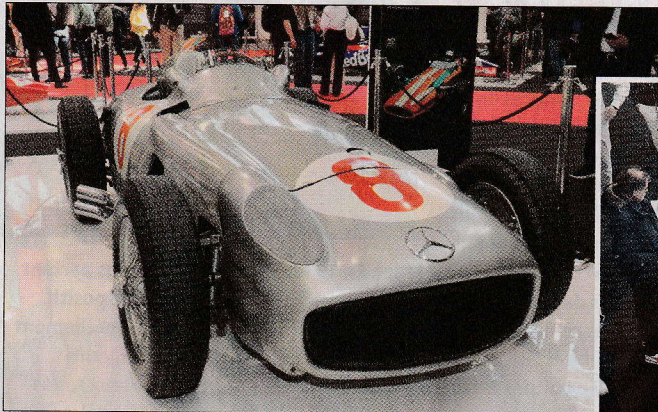
« Je suis passionné de Ferrari. Je viens depuis le déménagement, j'allais déjà à Padoue et je vais aussi Essen, Madrid, Lyon... J'aime les salons, on y voit des voitures exceptionnelles. Les halls de pièces détachées sont très bien achalandés, même si ça s'adresse beaucoup aux marques italiennes. Cette année, il y a moins de voitures d'exception que l'an dernier. Un conseil, il faut au moins rester deux voire trois jours pour tout voir. »

75 ans de Formule 1

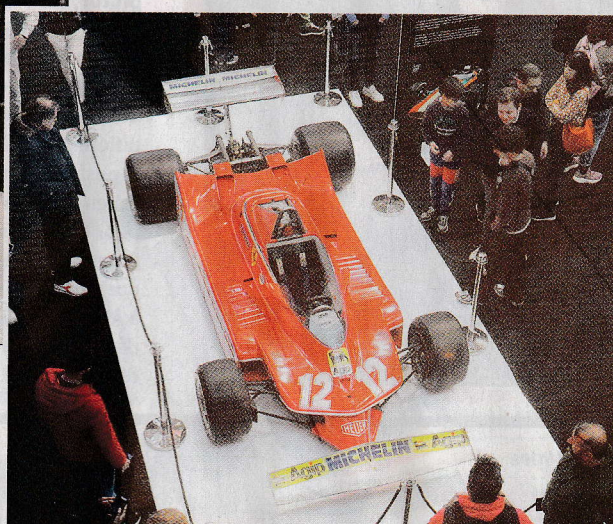
Le mot avait été donné auprès des marchands de voitures, des clubs, des fédérations. Cette année, le thème principal est la célébration des 75 ans de la naissance du championnat du monde de F1. Outre l'organisateur bien entendu, l'ensemble des exposants a joué le jeu avec au total plus de 60 modèles de F1 répartis sur les 135 000 m² du salon. Ferrari 500 F2, 156, 246, 312 T4, F2005 et F2007, Alfa Romeo 184 T, Maserati 250 F, Dallara, Lancia D50, Osella FA1G, Tecno, De Tomaso, Minardi, Toro Rosso STR 12, les marques italiennes sont à l'honneur, mais pas que. Pour preuve, la Mercedes W196 sort pour la première fois du musée de Turin. Les écuries anglaises sont représentées par les Lotus 24, BRM P139, Cooper T81 Maserati, Shadow DN3 et DN8, Arrows A3. La panoplie compte même une Ligier JS 11 qui, contrairement à l'annonce du programme, n'était pas motorisée par Alfa Romeo. Mais qu'importe le facon pourvu qu'on ait l'ivresse ...



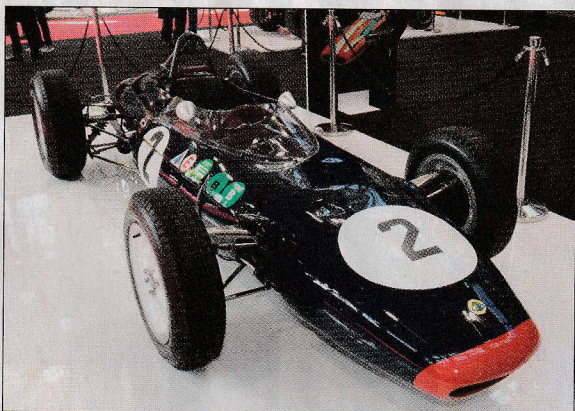
▲ Pour s'adapter à la nouvelle réglementation à l'aube de la saison 1952, Ferrari fait courir la 156 équipée d'un 4-cylindres de 2 l. La Scuderia rafle sept des huit Grand Prix (excepté les 500 Miles d'Indianapolis), Ascari est couronné avec six victoires. L'exemplaire exposé est un don d'Enzo Ferrari au musée de Turin.



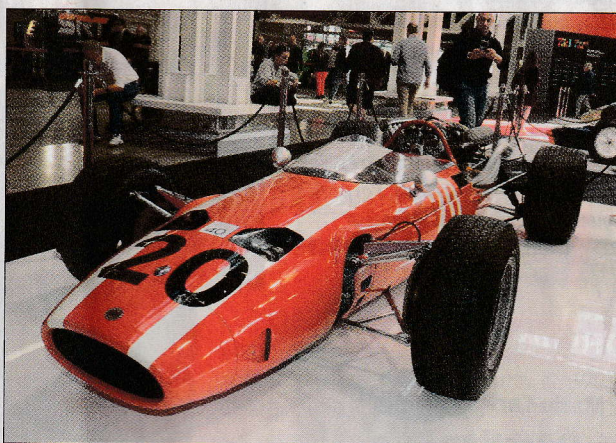
▲ Après trois années de domination outrancière, les écuries italiennes veulent arriver la Mercedes W196 qui s'impose dès sa première course au Grand Prix de France en 1954, pilotée par Juan-Manuel Fanglo. Elle est motorisée pour un 8-cylindres en ligne de 280 ch alimenté par une injection directe Bosch.



◀ La 312 T4 remporte la victoire dès sa première sortie en Afrique du Sud aux mains de Gilles Villeneuve qui devance son coéquipier Jody Scheckter. La Scuderia est sacrée championne du monde, Villeneuve étant vice-champion des pilotes derrière son coéquipier sud-africain.



▲ La Lotus 24 est un modèle de transition entre la 21 et la 25. Elle est utilisée par de nombreuses écuries privées ainsi que par Lotus en 1963, et dispose du nouveau moteur V8 Coventry Climax de 1 500 cm³.



◀ En 1966, le règlement introduit la motorisation 3 l. Cooper installe dans sa première monocoque T81 le V12 type 9 Maserati qui dérive de celui de la 250 F. Annoncé par Maserati avec 340 à 360 ch, Cooper passe le moteur au banc qui révèle une puissance en dessous des 300 ch !

AUTOS À VENDRE



▲ Orsa Spring de 1970



▲ Lancia Aurella B 24 Spider America de 1955



▲ Fiat 1100 Monterosa de 1956



▲ Alfa Romeo 1900 C Sprint Coupé Pinin Farina de 1953



◀ Les barquettes Siata Grand Sport ne courent pas les rues, il faut se rendre en Italie pour y découvrir cette 636 de 1937. L'entreprise, fondée au milieu des années 1920 par Giorgio Ambrosini à Turin, est spécialisée dans la transformation (le T de Siata signifiant Transformation) de voitures de série en autos de sport.

Trio d'exception

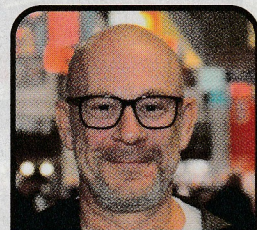
Heritage Hub, qui regroupe le département historique des marques Alfa Romeo, Fiat, Lancia et Abarth, présente toujours des expositions de très grand intérêt, même si le stand a tendance à se réduire d'année en année... Pour autant les trois autos exposées sont exceptionnelles. Exemple unique, la Lancia D25 de 1954 (à g.) carrossée par Pinin Farina (V6 à 60°, 3 750 cm³, 305 ch) mérite le coup d'œil. Même désir pour le prototype Alfa Romeo Scarabeo de 1966 (au centre) présenté au Salon de Paris en 1966. Carrossé par Osi, l'engin est doté d'un 4-cylindres 1 570 cm³ Bialbero en position centrale montée sur un châssis tubulaire. L'Abarth 750 Record de 1956 n'est pas en reste. Carrossée sur un dessin de Franco Scaglione pour le compte de Bertone, elle est équipée d'un 4-cylindres en ligne dérivée de la Fiat 600 devant en théorie lui permettre d'atteindre les 190 km/h grâce en partie à son poids plume de 385 kg.



▲ Dans les allées se trouvait cette rarissime Ansaldo type 4CS de 1924 dotée d'un 4-cylindres de 1 800 cm³. Les autos étaient assemblées à Turin dans l'usine de Giovanni Ansaldo.



◀ Touring a carrossé 19 Alfa Romeo 6 C 2500 SS coupé en version Aerlux dotées d'un toit ouvrant panoramique. Le nom Aerlux est tiré des mots latins pour air et lumière. L'auto dispose déjà d'une suspension indépendante sur les quatre roues.



Stéphane Royer

« Je découvre ce salon, c'est immense ! Je le considère comme l'épicentre des grandes marques italiennes. Il est assez proche de ce que l'on peut voir à Paris mais ici, la surface est beaucoup plus grande. L'exposition consacrée aux 75 ans de la Formule 1 est très réussie, même si je suis plus intéressé par les rallies. »



50 000 €

▲ Lancia Artina carrosserie présidentielle Pinin Farina, années 1940



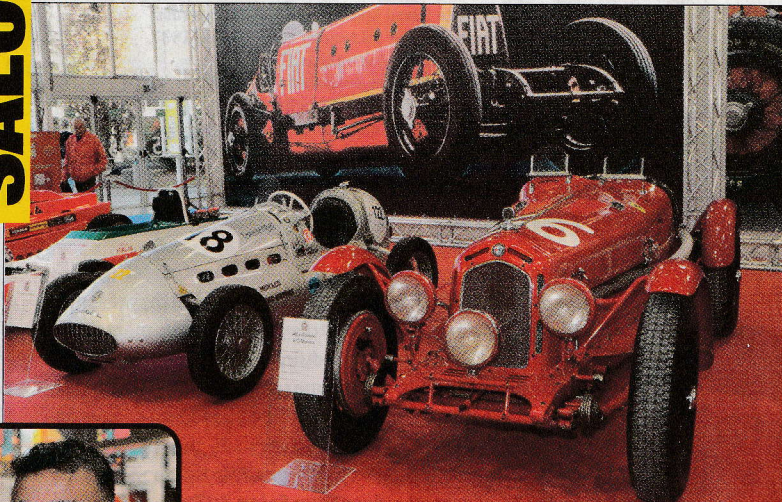
37 500 €

▲ Lancia Aprilia convertible Pinin Farina de 1939



280 000 €

▲ Ballot 21 Tourer carrosserie Boat Tail Henri Labourdette de 1925



▲ Piero Dusio fondateur de la marque Cisitalia a tenté de qualifier une D46/48 (à g.) au GP d'Italie 1962 sans succès. À ses côtés, une Alfa Romeo 8 C Monza de 1933 qui a dominé les courses avant la création du championnat du monde de F1 en 1950.

Stéphane Liedico

« Je suis agent Renault en Moselle. Je suis ravi de l'exposition des 75 ans de la F1, surtout en voyant de près la Ferrari de Gilles Villeneuve qui me rappelle son duel avec René Arnoux à Dijon et la première victoire de la Renault turbo de Jean-Pierre Jabouille. Ce qui me frappe, c'est la présence de beaucoup de femmes. J'ai l'une des trois Renault 16 cabriolet réalisées par un carrossier néerlandais. »

Ligier sans Alfa

L'Italie est une terre de Formule 1 depuis la création du championnat du monde en 1950. Derrière la Ferrari 248 F1 de 2006, le visiteur peut découvrir une Dallara F192, une Minardi M189, une Osella FA1 de 1986 et curieusement, une Ligier JS 11 de 1979 présentée comme motorisée par Alfa Romeo. Pour autant l'affaire a tourné court à l'époque. Après son retrait en tant qu'écurie en 1985, Alfa Romeo remplace Renault dans l'écurie de Guy Ligier. Les essais hivernaux sont catastrophiques. Alfa Romeo vient d'être rachetée par Fiat et préfère se tourner du côté de Ferrari. Le divorce est consommé avant le mariage ! Ligier se tourne vers le moteur Judd pour une énième saison de transition...



▲ Le club de camions historiques italiens présente une sélection de Fiat 682N de 1952 à 1960. Les versions de 682N de 1954 ou 682 N2 de 1956 jusqu'à 1960 sont toutes équipées de 6-cylindres diesel de 10 676 cm³ et 152 ch.

Bonnes adresses

L'Italie regorge de petits artisans, de préparateurs ou encore de grands spécialistes.

Habillage Lancia

VG Racing Cars, restaure, fabrique des carrosseries de Lancia pour la compétition ou la route. Les prestigieuses Delta, 037, Stratos n'ont aucun secret pour l'entreprise située en banlieue de Gènes.

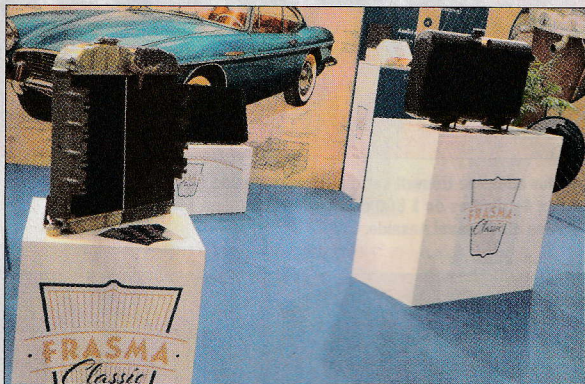
► VG RACING CARS, Giunta Vincenza, tél. (+39) 328 233 4238, e-mail: vgracingcars@gmail.com



Radiateurs sauvés

Frasma Classic restaure et répare tout type de radiateurs. L'entreprise fondée en 1974 par le grand-père de Vittorio Mangolini dispose d'outils ultraperformants pour la restauration des plus anciens radiateurs pour ancêtres.

► FRASMA CLASSICS, e-mail: restauro@frasmaclassic.it



La puissance max

Alba Corse vend des pièces pour la préparation de moteurs, dispose d'un service électronique pour kit d'injection, restaure les autos et les moteurs pour Fiat 500 ou 600. L'entreprise sicilienne installée en banlieue de Palerme rectifie et personnalise les moteurs pour en tirer le maximum de puissance.

► ALBA CORSE, tél. (+39) 3381 179 6721, www.albacorse.it

