



◀ Lors de cette édition, dont le thème porte sur les véhicules anglais, sont mises en exergue des machines produites sous l'étendard de l'Union Jack.

Sous le signe de l'Union Jack

Ce 13^e salon a remporté un vif succès, notamment chez les amateurs d'anglaises. En effet, un thème précis est mis chaque année en exergue et cette nouvelle édition a fait l'honneur des modèles produits sous le signe de l'Union Jack.

Dès le samedi matin, nombreux sont les passionnés et les curieux de la mécanique d'antan à se présenter à l'entrée du parc des expositions du Mans.

Le premier hall accueille de nombreux vendeurs de miniatures et d'objets liés aux véhicules anciens. Quelques professionnels de tous horizons exposent sur leur stand des machines, à l'image d'Alexis Millet de la société Polamix qui est spécialisée en sérigraphie sur textile : « Pour agrémenter mon stand, un ami

m'a prêté cette Gnome-Rhône 350 Super Major de 1936 totalement dans son jus et parfaitement tournante. Si je devais la piloter, il est certain que je changerais les pneus car ils sont sans doute eux aussi datés de 1936 ! » Dans un espace, un vendeur propose deux 125 cm³ d'avant-guerre, une Terrot et une Gnome-Rhône.

Rencontres

Le second hall accueille les clubs et les associations de la région qui présentent

sur leur stand de belles machines. Philippe Le Bossé, de l'association Chapitôrock, en partenariat avec le Rétro moto club alençonnais (RMCA), en profite pour promouvoir le Mobyette Show qui se déroulera le samedi 8 juin à Fresnay-sur-Sarthe. Cette manifestation, qui cible plutôt les petits cubes, proposera une bourse, une expo de scooters et de cyclos, des balades en mobs et motos anciennes ainsi que diverses animations. En parlant de scooters, Jean-Pierre Blin, du Vespa



▲ Pour les modèles d'avant-guerre, la marque Terrot est représentée par cette 350 cm³ HST de 1930 dans son jus.

club du Mans, présent lui aussi, convie les passionnés de petites guêpes de la région du Mans à rejoindre le club. Se croisent sur leur stand les délégués FFVE de la Sarthe et du Maine-et-Loire. « Je viens d'être nommé délégué du 49 en novembre 2023, explique Pierre Vivalta. J'ai commencé par rencontrer les clubs de la région, comme le Teuf Teuf douessin et le Club rétro macairois, qui intègrent une section de motos anciennes. Il est vrai que l'automobile d'époque

Le RMS du Mans exposait des anglaises telle cette 500 cm³ Triumph 5T Speed Twin de 1955. ▼

ORGANISATEUR

Martial Soulard, organisateur de l'exposition
« Un salon en trois parties »

« Le salon se divise en trois parties : une bourse d'échanges, une exposition et une vente aux enchères. L'année 2024 a pour thème les véhicules britanniques, autos et motos. De nombreux clubs et professionnels ont ainsi présenté au public des modèles dont, côté moto, la plus ancienne a été une 500 cm³ Triumph Type C Roadster de 1913. Plusieurs machines ont été également mises à l'honneur sur le stand du Rétro motocyclettes sarthoises, le club le plus important sur la région du Mans. Par ailleurs, nous avons prévu un plateau central où auraient dû être exposées de nombreuses marques de motos anglaises. Mais nous n'avons pas eu assez de candidats et celles qui sont présentées sont réparties à travers le salon. »





◀ Cette Zündapp de 1954 est une 600 cm³ KS601, le fameux "Grüner Elefant" dit "Éléphant vert" en français.

représente une majorité de collectionneurs, mais j'incite les motards à sortir leurs machines notamment lors des Journées du patrimoine les 21 et 22 septembre prochains dans le Maine-et-Loire. »

Les machines britanniques du RMS

C'est dans ce second hall que la majorité des machines sont exposées. Le club Rétro motocyclettes sarthoises (RMS), le plus important de la région du Mans, expose un très beau plateau d'anciennes avec quelques modèles britanniques. Se dévoilent ainsi une Triumph 5T Speed Twin de 1955 animée par un bicylindre 500 cm³, une Velocette 350 Viper de 1958 ou une 350 Mac 1957. Des avant-guerre sont également présentées, notamment des 350 cm³ comme une Terrot HST de 1930, une NSU OSL de 1936 ou une Dollar R2 de 1932.

Sur le stand de l'ACO est exposée la plus ancienne des motos anglaises du salon, une rare 500 cm³ Triumph Type C Roadster de 1913, modèle identique à celui qui a remporté la Coupe internationale des motocyclettes au Mans en 1912 avec le pilote français Devay à son guidon. On trouve également chez le Triumph club de France, plutôt axé sur l'auto, une 500 cm³ T100 de 1955 dans un parfait état de restauration. ■



4 000 €

Honda 350 cm³ Four Super Sport

De 1978, prête à partir par la route.

2 000 €

Terrot 125 cm³

Datée de 1939, tournante et vendue avec sa carte grise.



ZOOM SUR...



Didier Beldent et sa Panther 650 M120

« La marque britannique Panther fut créée en 1901 par Joah Phelon et le dernier modèle produit en 1966 fut justement la 650 cm³ M120. La griffe de cette marque a surtout été la position de son moteur incliné vers l'avant appelé "Sloper" dès les années 1930. J'ai acquis la mienne auprès d'un collectionneur que j'ai rencontré lors d'une édition de la France à motos anciennes du Gavap. Il possédait une M100 et cette M120 qu'il souhaitait vendre. Elle était en très bel état, mais j'ai dû revoir sa mécanique et j'ai fait refaire son réservoir en Inde. À noter qu'en France, la marque La Panthère produite par la Société manufacturière d'armes et cycles (SMAC) a existé. »



▲ Parmi les motos produites outre-Rhin, une 350 cm³ NSU OSL de 1936.

600 €

Jawa 250

Moteur non bloqué, a trouvé preneur.



GROS PLAN

Mathieu Moreau, atelier Champion Motocycles

« Étant mécanicien et passionné de motos anciennes, j'ai débuté ma profession chez Yamaha. C'est en 1932 dans le quartier de Pontlieue, au Mans, que la famille Champion ouvrit un atelier de réparation de motocyclettes. Celui-ci fut transmis en 2009 à un nouveau repreneur et en 2016 j'ai remplacé un mécanicien. Puis en 2020, j'ai racheté l'atelier dans l'idée de réparer plus précisément des modèles à partir des années 1960 jusqu'aux plus récents. Pour certains travaux, j'ai dû acquérir de l'outillage d'époque spécifique à la réparation de certaines mécaniques. Bien entendu, je ne perds pas contact avec les nouveautés, mais il va de soi que c'est plus simple d'intervenir sur une machine des années 1960 à 1980 que sur un modèle des années 1990 à 2000 ! »

