1970-2020: 50^e Anniversaire

ASSOCIATION DES CLUBS DE MARQUE **AUTOMOBILE FRANÇAISE**

désignée par abréviation « ACM »



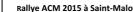
L'Association des Clubs de Marque Automobile Française est une Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901, créée le 4 février 1970 (J.O. du 03 mars 1970) par cinq Clubs fondateurs représentant quatre Marques de voiture classique : Les Amis de Delage, le Bugatti Club de France, l'Amicale Salmson, le Club Hispano-Suiza et le Club des propriétaires de Bugatti.



L'ACM regroupe les Clubs de propriétaires et d'amateurs de « voitures classiques françaises », prestigieuses par leur conception, leur qualité, leur élégance ou leurs succès sportifs. Le nom et le souvenir de ces Marques méritent d'être honorés, la plupart d'entre elles ayant disparu.



Désormais, ce sont dix Clubs de Marque Automobile Française qui composent l'ACM, association qui représente plus de 2.400 membres et 3.200 automobiles prestigieuses.



















Les objectifs de l'ACM sont de créer des relations amicales entre les Clubs de Marque, de discuter de problèmes communs, de défendre des intérêts collectifs, et de promouvoir des actions communes notamment par l'organisation de Rallyes automobiles et d'expositions dédiés aux membres.

Les trois premiers Rallyes furent organisés de 1976 à 1978, respectivement au Touquet, à Vichy et à Jersey. Plusieurs années après, en 1991, le Club Bugatti France a relancé cet évènement exceptionnel et unique en son genre, en organisant un Rallye à Amiens. Depuis, chaque Club organise le Rallye annuel à tour de rôle selon l'ordre alphabétique.

En 2014, l'ACM a été invité par le Salon de Stuttgart à exposer 22 voitures, soit 2 par Club.

En 2019, c'est l'Amicale Salmson qui a organisé le 29^{ème} Rallye de l'ACM à Saint-Raphaël. En 2020, l'ACM célèbre le cinquantenaire de sa création et le Club Talbot organise le 30^{ème} Rallye.

Les 10 Clubs de l'ACM sont membres de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE)

CLUB BUGATTI FRANCE

Le Club Bugatti France, créée en 1967, rassemble les propriétaires d'automobiles Bugatti d'avant-guerre, mais aussi les admirateurs des créations d'Ettore et de Jean Bugatti. Il développe les contacts et l'entraide entre les possesseurs de Bugatti, notamment pour la restauration de leurs voitures. Le Club Bugatti France privilégie l'utilisation sur route des Bugatti d'avant-guerre, grâce à ses nombreuses sorties ou rallyes, en France et à l'étranger, mais également sur pistes pour les Bugatti de Sport ou de Grand-Prix. Le Club Bugatti France effectue également un travail de recherche et de documentation sur l'histoire de Bugatti et des voitures de la Marque. Il compte 350 membres actifs qui possèdent globalement 400 Bugatti de 1909 à 1951. Les membres du Club encouragent la transmission de leur passion, en faisant conduire ou en prêtant leurs Bugatti à leurs enfants ou aux plus jeunes adhérents. Il édite une Lettre mensuelle, deux Bulletins annuels, et est présent dans les grands Salons de voitures anciennes.





Bugatti, Marque mythique d'Avant-guerre par excellence, a été fondée en 1909 à Molsheim, en Alsace, par Ettore Bugatti, un artiste autant qu'un ingénieur. Bugatti s'est d'emblée consacré à des voitures d'exception, sportives, de luxe ou de Compétition, aux performances hors du commun. Dans les années 20 et 30, ses célèbres « Types Brescia » puis « Type 35 » se sont imposés en compétition, le légendaire Type 35 affichant 2000 victoires en course, un record jamais égalé. Ses voitures de tourisme étaient également réputées pour leurs performances et leur beauté mécanique. La devise d'Ettore Bugatti était : « Rien n'était trop beau, rien n'était trop cher. » D'où sa « Royale », la plus grande, la plus puissante, la plus rapide et la plus chère des voitures de luxe de l'époque.

Mais Bugatti, c'est aussi son fils Jean, aux créations également remarquables, telle l'Atlantic, voiture de route extrême, aux allures futuristes, capable de dépasser les 200 km/h en 1936! Comme les autres marques de prestige françaises, Bugatti s'éteignit après un dernier essai usine en 1951 (type 101). Par la suite, après un premier rachat par le groupe Artioli en 1991 (EB 110), la Marque a été relancée en 1998 par le Groupe Volkswagen, qui produit à nouveau des voitures de prestige à Molsheim, les Veyron et Chiron, aux performances extrêmes.



LES AMIS DE DELAGE

Dès l'année 1955, quelques fidèles de la marque, anciens collaborateurs ou clients se groupent dans l'espoir de faire revivre la marque, conserver le souvenir de Louis Delâge et de sa prestigieuse production automobile. De ce désir est née l'Association des Amis de DELAGE fondée le 15 Janvier 1956. Très actif, le Club dont le Président d'honneur est un arrière-petit-fils de Louis Delâge, a repris la marque DELAGE. L'association regroupe près de 70 types de voitures produits alors que subsistent quelques 2.000 "survivantes" répertoriées. L'assistance s'exerce avec efficacité depuis plus de 60 ans pour fournir à ses Membres, des conseils de restauration personnalisés et un grand nombre de documents techniques et commerciaux en provenance des archives de la Maison Delage, généralement introuvables par ailleurs. Des délégués régionaux aident localement et animent notre présence sur les principaux Salons Automobiles et notre bulletin de liaison périodique "L'automobible" est très apprécié du milieu de la voiture ancienne.





La marque Delage fut créée en 1905 par Louis Delâge, ingénieur des Arts-et-Métiers et la réputation des premières autos est assise par les victoires en compétition (voiturettes en 1908, Gd Prix de France en 1913). Dès 1919, Delage sort le premier modèle de tourisme à freins avant de série, puis en 1924 la clientèle de luxe est visée avec le modèle GL puis en 1929, ce sont les prestigieuses « D8 » 32CV à 8 cylindres. En 1935, la société est en liquidation et c'est Delahaye qui fabrique désormais les Delage, « DI » moteur à 4 cylindres, puis « D6 » à 6 cylindres et toujours la « D8 ». La production se poursuit finalement jusqu'au Salon de l'Auto 1953.

Véhicules de luxe et de prestige, les Delage furent souvent la propriété de personnages célèbres. Elles ont été vendues et reconnues dans le monde entier. Et les Delage ont autant brillé dans les Concours d'élégance qu'en Compétition : « DELAGE, Champion du monde en 1927 ! »

En 2019, Les Amis de Delage ont engagé l'ambitieux projet de reconstruire une voiture mythique, la "DELAGE V12 Labourdette", afin qu'elle puisse courir à nouveau sur le circuit de Montlhéry comme en juillet 1937 avec les autres voitures emblématiques de l'époque. Le projet s'articule autour de deux axes. La reconstruction de la carrosserie grâce aux ateliers de restauration titulaires du label Entreprise du Patrimoine Vivant. Et la re-fabrication du moteur V12 de cette auto (1937) par l'école d'ingénieurs des Arts-et-Métiers assisté d'un industriel de l'ingénierie automobile.



CLUB DELAHAYE

L'un des buts du Club Delahaye, licencié de la marque Delahaye, est d'aider par l'entraide à la restauration dans l'état le plus proche possible de celui d'origine de tous les types de véhicules construits par la marque. A cet effet, ses adhérents ont accès à un stock de pièces d'origine ou refabriquées. Le Club perpétue l'esprit de la marque au travers de rallyes promenade, salons, concours d'élégance, des publications et l'édition d'objets dédiés. D'autre part, plusieurs bulletins par an comportent des articles sur l'histoire technique et sportive de la marque, les récits des sorties, les informations concernant la vie du Club, des annonces diverses, le tout illustré de nombreuses photographies.







Emile Delahaye (1843-1905), ingénieur des Arts-et-Métiers, créé son entreprise à Tours en 1879, construit sa première voiture en 1894 et invente l'accélérateur à pied. Il conclut en 1897 un accord avec Georges Morane lequel participait aux compétitions avec sa voiture Delahaye, et avec son beau-frère Léon Desmarais, propriétaires d'une usine de mécanique. L'entreprise Delahaye migre alors à Paris dès 1898 et se diversifie dans la construction de matériel utilitaire et de lutte contre l'incendie.

A partir de 1933, la famille Morane oriente la marque Delahaye vers les voitures de prestige et de compétition. L'apport de la marque Delage en 1935 contribue à ce succès. Le modèle emblématique de la marque est le type 135, conçu en 1934, qui s'illustre dans les compétitions d'avant 1940 : victoires aux 24H du Mans, au Rallye de Monte-Carlo, au Paris-Saint-Raphaël... Ces châssis habillés par les plus grands carrossiers de l'époque remportent de nombreux concours d'élégance. La victoire de la 12 cylindres Delahaye, pilotée par René Dreyfus dans l'épreuve du Million en 1937 est mémorable.

Après la 2^{ème} guerre mondiale, Delahaye perdure dans une conjoncture difficile grâce aux véhicules utilitaires, d'incendie et aux marchés de l'Armée pour les véhicules légers de reconnaissance (VLR). Dernier sursaut, Delahaye sort en 1951 le modèle 235 qui bat le record de la traversée du continent africain, du Cap à Alger (1953).

En 1954, des accords de fabrication entre Hotchkiss et Delahaye aboutissent à une fusion entre les deux sociétés, entité qui cesse de fabriquer des automobiles de tourisme en 1955.

AMICALE FACEL VEGA

FACEL VÉGA: « LE GRAND TOURISME À LA FRANÇAISE »!

L'Amicale Facel Véga, association créée en 1975, compte aujourd'hui plus de 650 membres, dont environ 150 à l'étranger, possédant plus de 970 voitures. Son but est de préserver et faire vivre ces prestigieuses automobiles que furent « les Facel », faire connaître l'histoire passionnante de cette aventure industrielle, sauvegarder ce patrimoine technique et humain, et bien sûr réunir dans un esprit convivial les enthousiastes de cette Marque.





Produites de 1954 à 1964 sous la direction de Jean-Clément DANINOS, ce sont environ 2 900 exemplaires qui virent le jour. La "VEGA", premier modèle exposé au Salon de Paris 1954, était un élégant et luxueux coupé animé par un moteur V8 "DeSoto Firedome" de 4.528 cm³ accouplé à une boîte à quatre vitesses synchronisées Pont-à-Mousson. La Véga devint dès la fin de 1955 la "Facel-Véga" et 850 FVS lui succédèrent. La luxueuse berline baptisée « Excellence » fut présentée au Salon de 1956. L'absence de pilier central entre les deux portes permettait un accès aisé aux places arrière. Ce modèle, lui aussi équipé d'un moteur V8 ne fut produit qu'à un peu plus de 150 exemplaires.

En 1958, le coupé HK500 remplaça les FV avec un moteur de 5.907 cm³, boite mécanique Pont-à-Mousson ou automatique Chrysler. Puissance, grande qualités routières et finitions lui valurent un réel succès.

En 1959, fut présentée au Salon de l'Automobile la "Facellia", voiture de sport entièrement française de cylindrée moyenne (1.647 cm³). Ce modèle destiné à rivaliser avec les modèles italiens, anglais et allemands était doté d'un moteur 4 cylindres à deux arbres à cames en tête d'une puissance de 115 ch SAE.

Reprenant les éléments mécaniques et le châssis de la HK 500, la Facel II fut présentée au Salon d'octobre 1961. Légèrement plus longue mais nettement plus basse, la Facel II est considérée comme l'une des plus belles voitures produites après 1945. Elle était équipée du puissant moteur V8 qui en faisait "le coupé 4 places le plus rapide du monde" avec une vitesse de pointe frôlant les 250 km/h. Pour succéder à la Facellia, en avril 1963 fût présenté un nouveau modèle appelé "Facel III" équipé d'un moteur et boite Volvo. Les modifications de carrosseries étaient très inspirées de la Face II. Enfin, un dernier modèle, la "Facel 6" vit le jour en mai 1964. Il était équipé du moteur de l'Austin-Healey de 6 cylindres en ligne de 2.852 cm³ et ne fut produit qu'à quelques dizaines d'exemplaires, coupés et cabriolet.



www.facel-vega.asso.fr

CLUB DES ANCIENNES AUTOMOBILES HISPANO-SUIZA

Le Club des Anciennes Automobiles Hispano-Suiza a été fondé en 1968 par une poignée de passionnés. Depuis la victoire du coupé 32cv Kellner au Rallye de Monte-Carlo des automobiles anciennes en 1974, les Hispano-Suiza ont parcouru bien des kilomètres : Paris-Madrid-1989, Paris-Barcelone-1993, Barcelone-Paris-2003, Rallye du 100^{aire} en Suisse-2004, Paris-Barcelone-2009, Paris-Prague-2010, Paris-Nice-2014, sans compter les autre manifestations, Rallyes et Salons statiques.





En 1899, Mark Birkigt rejoint La Cuadra à Barcelone et devient Directeur de la « Fabrica Hispano-Suiza de Automoviles » en 1901. Il développe des moteurs performants et Zucarelli remporte la victoire de la Coupe de l'Auto 1910 sur le circuit de Boulogne, d'où l'ouverture d'une Usine en France. Dès 1911, le modèle Alphonse XIII remporte un premier succès commercial. En 1914, l'Usine est réquisitionnée et produit des moteurs d'avions de chasse. L'emblème des Cigognes est repris en hommage à Guynemer dont l'avion de chasse SPAD était équipé de l'excellent moteur Hispano-Suiza, et orne à partir de 1922, les calandres des automobiles.

La H6 apparait au Salon de l'Automobile en 1919 et incarne l'automobile de luxe jusqu'en 1933. Plus de 2.500 exemplaires, déclinés en versions H6B 32cv, Boulogne 39cv et H6C 46cv sont produits avec un châssis-moteur de 6 cylindres de 6,5 à 8 litres, à arbre à came en tête, double allumage et boite 3 vitesses. La H6 remarquée dans les concours d'élégance est « la reine de la route des années folles ».

La Junior ou « petite Hispano », est produite à 124 exemplaires (1930-34) avec un châssis raccourci à 3,46m d'empattement et un moteur 6 cylindres réduit à 4.560cm³.

La J12 digne remplaçante de la H6 est produite à 103 exemplaires (1934-38). Son moteur est un V12 de 9,4 litres, développant 190cv et passe à 11,3 litres pour 230cv. Son prix exorbitant de 200.000£ reste compétitif en regard des 350.000£ de la Rolls-Royce Phantom II.

La K6 version simplifié de la J12, sort en 1934 afin de concurrencer notamment la Bugatti 57 et la Delahaye 135. Avec son moteur 6 cylindres de 5 litres pour 120cv, elle est produite à 201 exemplaires jusqu'en 1937.

Hispano-Suiza cesse alors la production automobile pour les moteurs d'avions et les armes automatiques, telles que le canon d'avion type 404 qui équipe tous les chasseurs alliés de la deuxième guerre mondiale.



www.club-hispano-suiza.overblog.com

CLUB HOTCHKISS

Le Club Hotchkiss: Dès 1973, l'intérêt porté par de jeunes amateurs aux fabrications automobiles de Hotchkiss débouche sur la création du Club. Fort de ses 350 adhérents répartis dans le monde entier, il maintient toujours plus vivant le souvenir de la marque de Saint Denis (Grand Paris) au travers d'un bulletin « Le juste Milieu », et de ses rassemblements.





Hotchkiss, un grand nom de l'automobile française : en 1873, l'industriel américain Benjamin Berkeley Hotchkiss, spécialiste des armes à cartouches métalliques, s'établit aux portes de Paris, à Saint-Denis. En 1903, ses successeurs diversifient leurs activités et se tournent vers l'automobile. De 1904 à la Première Guerre mondiale, les modèles se succèdent. Hotchkiss se rallie alors aux six cylindres en ligne pour ses modèles les plus luxueux.

Dans les années 20, la société met en œuvre une politique audacieuse, autour d'un modèle unique d'excellent standing.

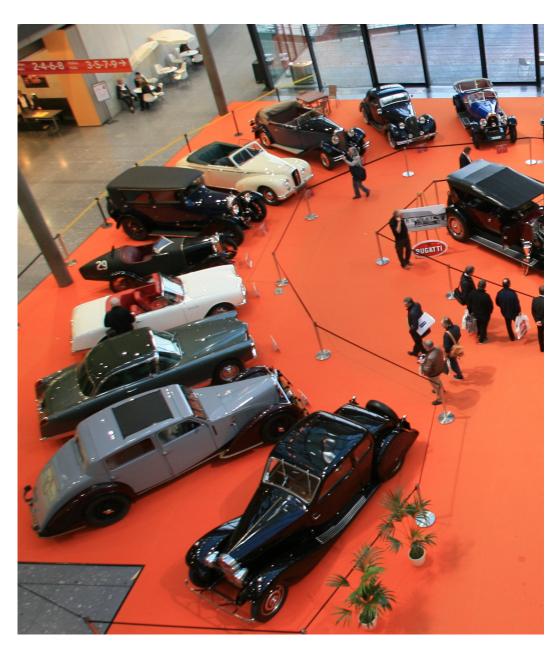
Entre la Citroën et l'Hispano-Suiza, l'AM puis l'AM2 incarnent un « Juste Milieu » automobile, dont le succès est amplifié en 1928 par le lancement de l'AM 80 (6 cylindres). En 1932, la marque remporte une première victoire au Rallye de Monte-Carlo. Cinq autres vont suivre jusqu'en 1950...

Dès 1937, la crise économique et la montée des périls contraignent Hotchkiss à se tourner vers la fabrication de véhicules militaires. La firme renoue avec la voiture de tourisme en 1946 : Les 13 et 20 CV, dérivés des modèles d'avant-guerre, sortent à petite cadence, tandis que Hotchkiss prend pied sur le marché du poids lourd avec le camion PL 20.

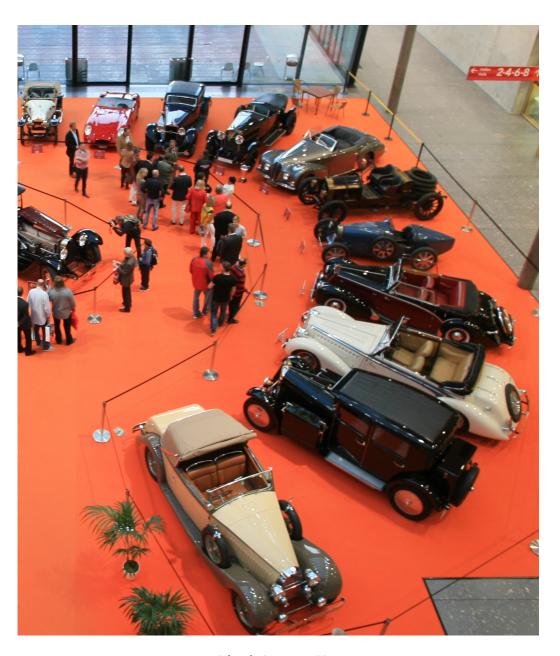
En 1949, un accord formalise le projet du révolutionnaire prototype Grégoire R., aérodynamique et en alliage léger. Mais la Hotchkiss-Grégoire se révèle un fiasco commercial, lié aux faiblesses de la production industrielle. En parallèle, Hotchkiss produit l'Anjou, voiture de bon aloi (1951-54). Après avoir fusionné avec Delahaye, les voitures de tourisme sont abandonnées en 1955. Hotchkiss-Delahaye devient un constructeur de camions, de Jeep, et d'engins spéciaux et fusionne. En 1971, le groupe Thomson-Houston-Hotchkiss-Brandt met un terme à l'activité Automobiles Hotchkiss.



www.club-hotchkiss.fr



Exposition de 22 voitures de l'Association des Clubs de Marque (ACM)



Salon de Stuttgart - 2014

LES DOYENNES DE PANHARD & LEVASSOR

« LES DOYENNES DE LA MARQUE DOYENNE »!

Le Club « Les Doyennes de Panhard & Levassor » créé en 1997, est l'unique club dédié aux véhicules de la marque conçus avant 1940. Il rassemble une centaine d'adhérents, possesseurs ou simples amateurs de « *Doyennes* », répartis dans une quinzaine de pays. L'association est membre de la FFVE n°372 et de la Fédération de Clubs Panhard & Levassor (P&L): http://federationdesclubspanhardetlevassor.com. Des Clubs sont dédiés à la période d'après 1945: le Club P&L France: http://www.club-panhard-france.net et le Dynamic Club P&L: http://www.club-panhard-france.net et le Dynamic Club P&L:





François-René Penhart, breton venu à Paris vers 1800, est sellier puis carrossier. Son petit-fils, René Panhard, ancien élève de l'Ecole Centrale, s'associe en 1867 à Jean-Louis Périn, fabricant de machines à bois puis à son camarade de promotion, Emile Levassor. Dès 1876, l'entreprise fabrique, avenue d'Ivry à Paris, des moteurs à gaz, puis ensuite à pétrole, lorsqu'Edouard Sarazin ami de Levassor acquiert les licences de fabrication de Daimler pour la France.

L'entreprise devenue Panhard & Levassor (P&L) décide en 1889 de monter ses moteurs "statiques" sur des véhicules "sans chevaux". Ainsi débuta la fabrication des premières automobiles de série au monde, en octobre 1891.

Les succès sont là, dans les courses automobiles comme Paris-Bordeaux-Paris en 1895 et en 1900, et dans les records puisque P&L devient plus important constructeur et exportateur au monde.

Paul Panhard, neveu de René, reprend les affaires. A partir de 1919, P&L produit une dizaine de "voitures de luxe et de sport" par jour, souvent carrossées à l'extérieur, toutes avec moteur sans soupapes (1910-1939) et des camions à essence, diesel ou gazogènes, des moteurs pour autorails ou pour avions, des véhicules blindés légers pour l'Armée.

Les années 30 verront l'arrivée des impressionnantes et splendides « 6-CS, 6-DS et 8-DS », équipées des silencieux moteurs 6 et 8 cylindres de 13 à 29 CV, puis en 1933 du modèle « Panoramique ». En 1936, la crise et une grève mettent en péril la société qui limite alors sa stratégie où les marchés de l'Etat lui assurent l'essentiel de ses activités. La « Dynamic » aux lignes trop exubérantes, fait chuter la production des voitures de tourisme à trois par jour environ.

En 1937, Jean Panhard rejoint son père Paul et après 1945, sans délaisser la production de véhicules militaires, Panhard & Levassor effectue une véritable révolution culturelle avec la production de voitures légères, initialement réalisées en aluminium, dotées de mécaniques très performantes à deux cylindres opposés, refroidis par air.

Les Dyna X et Z, PL17 et 24 seront produites jusqu'en 1967, alors que Citroën a pris le contrôle de la doyenne des marques.



www.doyennes-panhard-levassor.fr

AMICALE SALMSON

« SALMSON: LA BELLE MECANIQUE FRANCAISE »

L'Amicale Salmson est une Association loi 1901, fondée le 24 décembre 1965, reconnue d'Intérêt Général le 23 mars 2012. Elle regroupe tous les amateurs des productions Salmson, soit plus de 350 membres de toutes nationalités et plus de 550 automobiles. En outre, elle possède de très nombreuses archives techniques et historiques. Depuis l'origine le « Point-du-Jour », la revue du Club est publiée périodiquement pour rapprocher ses membres. Ceux-ci se rencontrent lors des Salons automobiles spécialisés, au cours de journées pièces et conseils techniques au siège de l'association ou lors des randonnées et rallyes automobiles annuels. La refabrication de pièces selon les spécifications d'origine permet de restaurer et entretenir les véhicules des membres.

L'Amicale Salmson est dépositaire à l'I.N.P.I. des Marques « SALMSON » et « Société des Moteurs Salmson (S.M.S) ».





La S.M.S, créée en 1913 par Emile SALMSON, est un des fleurons de l'industrie aéronautique et automobile française, reconnue pour sa production de grande qualité dans ses ateliers de la rue du Point-du-Jour à Billancourt. Producteur d'avions dont le fameux biplan de reconnaissance 2A2 du vol inaugural de l'Aéropostale et d'une vaste gamme de moteurs en étoile, Salmson reconnu au niveau mondial s'oriente vers l'automobile dès 1919 avec le Cyclecar G.N. réalisé sous licence.

« Sport et Grand Tourisme » : Dès 1921, les Cyclecars AL & VAL3 sortent des usines Salmson, reconnaissables à la Croix de St-André sur la calandre. Pionnier de la technique du double arbre à cames en tête, Salmson accumule les records mondiaux et en compétition en catégorie 1.100cm³, avec plus de 550 victoires !

La crise de 1929 conduit à quitter la compétition pour une clientèle aisée avec des modèles plus imposants et cossus : berlines, faux-cabriolet et cabriolets de « type S4 » et leurs évolutions « S4 C, S4 D/DA, S4-61, S4 E » ont un grand succès. Dans les années 50, Salmson produit encore des modèles fort élégants et luxueux, les « Randonnées-G72 » à moteur en alliage léger. De retour en sport automobile, Salmson conçoit en 1953 *la sportive française*, un « Coach 2.300 S » qui brille en Rallye. La dernière Salmson livrée en 1957 est un exceptionnel cabriolet Chapron 2300 S.





CLUB TALBOT

« Club TALBOT : des TALBOT-DARRACQ aux TALBOT-LAGO »

Officiellement crée le 29 octobre 1983, l'intitulé exact du Club est fidèle à ses origines ! Son objet est de réunir les amateurs et possesseurs de voitures Talbot-Darracq fabriquées dans les usines Talbot-Darracq à Suresnes, entre 1920 et 1959. Et également de promouvoir et de perpétuer l'histoire de la marque, tant par la conservation et la diffusion auprès de ses membres de documents que par l'organisation de manifestations publiques (rencontres, rallyes et expositions). Actuellement, il réunit environ 125 membres répartis sur le monde entier, autant en France qu'à l'étranger, en Europe principalement, et représente environ 200 voitures Talbot sur les 1400 recensées sur une production totale d'environ 40.000 voitures. Le recrutement en termes de modèle s'échelonne des caisses carrées des années 30 jusqu'aux derniers modèles produits, la T14. Si les activités du Club Talbot restent traditionnelles, la « richesse » du Club Talbot reste sa documentation issue de l'usine, essentiellement pour les modèles d'aprèsguerre : Plans, Fiches Usine notamment, permettant de répondre à bon nombre de problèmes techniques.





Après une production de cycles, Alexandre Darracq débute au tournant du siècle la construction automobile à Suresnes. En 1919, la société Clément-Talbot s'associe en 1919 à la société A. Darracq and Co. Ldt., et la branche française produit sous le nom de Talbot des automobiles très classiques, leur réputation s'appuyant sur une politique sportive active, notamment en Grands Prix, en 1926 et 1927 avec la 1500 cm³ à 8 cylindres. En 1934, Anthony Lago est détaché en France pour sauver Talbot et le succès commercial est au rendez-vous avec la T120 Baby Sport. La T150 équipée moteur 4 litres à culasse hémisphérique, donnera naissance à des versions de compétition et à de superbes carrosseries comme les fameuses « Goutte d'eau » créées par Joseph Figoni. A partir de 1946, Anthony Lago produit la T26, au moteur 6 cylindres de 4,5 litres. Moyennant des transformations mineures, elle est déclinée en monoplace ou en biplace : la T26C qui remporte les 24 Heures du Mans 1950. Talbot tente de se maintenir au plus haut niveau avec des voitures de grand tourisme grâce à la T26 Lago Grand Sport de 1953, puis avec la T14 Lago Sport 2500 mais finalement en 1959, SIMCA rachète la marque.



www.clubtalbot.fr

LES AMIS DE GABRIEL VOISIN

Fondée en 1986 et membre de la FFVE n° 400, l'association regroupe ceux qui souhaitent entretenir et développer le souvenir de Gabriel Voisin (1880-1973) et de faire connaître son œuvre, ses réalisations et ses écrits. L'association est le lieu de rencontres et d'échanges à l'occasion de réunions amicales, d'expositions et de diverses manifestations. L'association conserve des archives de la marque : photos, notices techniques, plans, documents d'époque. Elle dispense des conseils techniques et des notes historiques notamment au moyen de bulletins trimestriels. Elle a remis en fabrication des pièces détachées qu'elle met à disposition de ses adhérents.





Pionniers de l'aviation, Gabriel Voisin et son frère Charles (1882-1912) ont construit des aéroplanes autonomes qui ont permis à Henry Farman de piloter et réussir le premier vol d'un kilomètre en circuit fermé en public et officiellement contrôlé ⁽¹⁾. Cette première usine d'aviation a ensuite produit des milliers d'appareils qui se sont illustrés comme bombardiers pendant la Première Guerre Mondiale. A la fin des hostilités, Gabriel Voisin a converti ses usines pour fabriquer jusqu'en 1938, des véhicules haut de gamme, équipés de moteurs (4, 6 et 12 cylindres, ...) sans soupape ⁽²⁾ dont l'originalité, la qualité de fabrication et de fonctionnement sont admirés encore de nos jours. Les carrosseries modernes et originales seront de véritables marqueurs de cette époque ; elles étaient les automobiles de l'Elysée et « du tout Paris ».

Après 1945, la société Voisin est intégrée à la SNECMA, aujourd'hui SAFRAN ⁽³⁾. Gabriel Voisin anime plusieurs bureaux d'études d'où sortiront un grand nombre de projets dont les premiers ULM et le Biscooter, véhicule minimaliste, économique et original. Gabriel Voisin s'éteint le jour de Noël 1973.



- (1) Sur le champ d'aviation d'Issy les Moulineaux (Hauts de Seine France), le 13 janvier 1908
- (2) A l'exception des derniers modèles type C30
- (3) La marque « Avions Voisin » est toujours protégée activement aujourd'hui

Rallye ACM 2012 à Munster en Alsace



Recensement des Automobiles par les Clubs de Marque

Constructeur	Production	Automobiles survivantes	Années de production
BUGATTI	7.800	1.900	1909 - 1956
DELAGE	41.748	1.251	1905 - 1954 ⁽¹⁾
DELAHAYE	85.000 ⁽²⁾	2.500	1894 - 1954
FACEL VEGA	2.897	1.800	1954 - 1964
HISPANO - SUIZA	2.940	427 ⁽³⁾	1920 - 1937
HOTCHKISS	30.000 (4)	1.000	1904 - 1954
PANHARD & LEVASSOR	58.768 ⁽⁵⁾	758	1890 - 1940
SALMSON	29.029	1.350 ⁽⁶⁾	1919 – 1957
TALBOT	40.000	1.400	1919 – 1958
Avions VOISIN	10.000	285	1919 - 1939

⁽¹⁾ Jusqu'en 1935 pour la période Delage à Levallois et Courbevoie et avec Delahaye ensuite.

⁽²⁾ Tous véhicules confondus

⁽³⁾ Production française Hispano-Suiza à Bois-Colombes (hors production Espagnole) soit 427 H-S recencées par J. Heumann, 1996, tous modèles.

⁽⁴⁾ Estimation des voitures de 1923 à 1954, camions (1936-1969): 26.155 Amilcar Compound (1938-47): 681; Hotchkiss Grégoire (1951-54): 247; Militaires & Jeep (1954-69): 33.129.

⁽⁵⁾ Automobiles seules. Tous les véhicules confondus feraient une production totale de 79.896. Les P-L survivantes et recensées au Club sont celles d'avant 1940

⁽⁶⁾ Total survivantes dont 430 Cyclecars.



Coordonnées des 10 Clubs de l'Association des Clubs de Marque Automobile Française

Clubs membres de l'ACM	Nombre d'adhérents	Nombre de véhicules représentés	Contact
Club BUGATTI France	350	310	clubbugattifrance@gmail.com
Les Amis de DELAGE	160	220	amisdedelage@delage.org
Club DELAHAYE	210	300	clubdelahaye@orange.fr
Amicale FACEL VEGA	655	970	amicalefacelvega@wanadoo.fr
Club des Anciennes Automobiles HISPANO-SUIZA	100	51	clubhispano@free.fr
Club HOTCHKISS	350	500	contact@hotchkiss.fr
Les Doyennes de PANHARD & LEVASSOR	101	200	registre.doyennes@free.fr
Amicale SALMSON	350	550	secretariatamicalesalmson@gmail.com
Club TALBOT France	125	200	président@clubtalbot.fr
Les Amis de Gabriel VOISIN	64	100	secretaireagv@gmail.com
Association des Clubs de Marque (ACM)	Total : 2.409	Total : 3.261	ACMAF1970@gmail.com

Mécènat premium : Maison de vente aux enchères ARTCURIAL Motorcars – Paris (75) Mécène : Groupe GARCIA Carrosserie & Mécanique – Roanne (42)

29^{ème} Rallye Automobile de l'Association des Clubs de Marque

« Escapade sur la Côte d'Azur »

12-15 septembre 2019





















