



2022-S01

AMPHOTOSPORTS 2 MAGAZINE

2022-S01



SALON HISTORIC AUTO TROISIÈME ÉDITION NANTES PARC DES EXPOSITIONS LA BEAUJOIRE 26 et 27 février



La première édition de ce Salon avait marqué les esprits, réussie au regard de tous, la seconde édition avait confirmé que ce Salon filait vers ce qu'on appelle un incontournable pour les amateurs de l'historique avec un grand H. Cette troisième édition a été magique pour plusieurs raisons, elle a fait la part belle aux marques Françaises sans oublier les autres, elle a mis l'accent sur le côté régional et elle s'est ouverte, ce qui n'était pas le cas des deux premières éditions, de manière exceptionnelle sur les sports mécaniques en accueillant quelques figures emblématiques (Henri Pescarolo, Jean-Pierre Jarier, Jean-Claude Andruet, Jürgen Barth entres-autres). Elle a innové avec ses directs télévisés (Youtube et facebook) et ses conférences spécifiques dans l'espace Canopé. Une fois de plus le trio organisateur a enchanté les nombreux visiteurs. Il a aussi permis à nos Magazines AMP et BPL MAG de décerner le Trophée de la meilleure féminine de la saison 2021 dans le cadre de ce Salon en association avec l'Automobile Club de l'Ouest et nous les en remercions. Pour en terminer et cerise personnelle sur le gâteau, Messieurs, je vous remercie plus particulièrement pour m'avoir offert le plus beau des cadeaux d'anniversaire. (Patrick Durand / Rédaction AMP-BPL MAG).



Vues d'ensemble sur la troisième édition

MARQUES DISPARUES



Avant 1902, plus de 2000 constructeurs s'activaient pour faire de cette nouvelle invention, une révolution, mais après 1902, seulement 185 étaient encore actifs, pour arriver à 155 après la première guerre mondiale, et aujourd'hui...

Grâce à ces pionniers, l'automobile a sans cesse évolué, passant de bizarrerie écraseur de poules, au transport de masses, de marchandises, mais aussi d'objet culte ou performant, elle n'a eu de cesse de grandir, de se réinventer et surtout de nous faire rêver.

Marques exposées : De Dion Bouton, Delahaye, Facel Vega, Hispano Suiza, Hotchkiss, Rosengart, Salmson et Talbot Lago.



Hispano Suiza

Un plateau d'exception



Hotchkiss, Talbot Lago, Rosengart et Salmson

MATRA

Matra, cinq lettres qui résonnent encore dans la tête et dans le cœur des amoureux de l'automobile Française. Une success story avec un homme emblématique : Jean Luc Lagardère. En 1937, Marcel Chassigny fonde la CAPRA (Compagnie Anonyme de Production et de Réalisations Aéronautiques) qui donnera naissance en 1941 en zone libre française à la société MATRA (Mécanique Aviation TRAction). En 1945, après la libération, Matra évolue dans les secteurs de l'armement et de l'aéronautique.



Le plateau consacré à Matra avec une forte implication des clubs de la Région, Henri Pescarolo était bien sur très présent sur ce plateau

Afin de rendre le nom de Matra populaire, Jean-Luc Lagardère jeune PDG, décide de lancer Matra dans l'automobile. Matra-Sports va marquer la compétition automobile entre 1965 et 1974 avec un titre de Champion du Monde F1 Pilotes (Jacky Stewart) et constructeur (1969), 2 titres de Champion du Monde des voitures de sport (1973 et 1974), 3 Trophée d'Europe F2 (1967, 1968 et 1969), 5 titres de Champion de France F2 (1966 à 1970), 3 titres de Champion de France F3 (1965, 1966 et 1967), 3 victoires au Mans (1972, 1973 et 1974), 9 victoires en Championnat du Monde F1 (1968-1969), 2 victoires F1 Hors championnat (1968-1969) et 2 victoires au Tour de France Auto (1970 et 1971).

A l'automne 1964 Matra-Sports reprend les activités de constructeur automobile de René Bonnet qui produit le coach Djet depuis 1962 à Romorantin-Lanthenay. La gamme des véhicules va évoluer : 530 en 1967, Bagheera en 1973, Rancho en 1977, Murena en 1980.

En 1984 l'association avec Renault va aboutir à la commercialisation de l'Espace (qui sera décliné en 3 générations) puis du coupé-space Avantime lancé en 2001.

Après l'arrêt de l'Espace en 2002, il ne reste plus que la production de l'Avantime dont les chiffres de vente sont insuffisants pour assurer la pérennité de l'entreprise. Le 26 février 2003, Matra Automobile annonce l'arrêt de la production, le 18 avril 2003 le dernier Avantime sort des chaînes et le 28 mai 2003 l'usine ferme, Matra disparaît en tant que constructeur automobile...

Jean-Luc Lagardère qui a quitté la direction de l'entreprise pour laisser place à son fils décède le 14 mars 2003. Le 16 septembre 2003, le groupe Lagardère cède le bureau d'ingénierie de Matra Automobile à Pininfarina SpA, la société est rebaptisée Matra Automobile Engineering.

A Romorantin-Lanthenay, il reste une filiale du groupe Lagardère : Matra Manufacturing & Services qui fournit les pièces d'origine pour les Renault Espace et Avantime et qui a relancé la marque Matra-Sports pour la production de vélos électriques.



Les stars du Salon : la MS80-V8 Ford Cosworth (Matra et Stewart Champion du Monde 1969) et la MS120-V12 Matra

VENTURI

L'histoire de la marque débute en 1984, et la rencontre entre deux hommes, Claude Poiraud et Gérard Godefroy. Fort d'une énorme expérience dans le milieu de l'automobile, les deux associés se lance dans l'aventure et Hervé Boulan les rejoins en 1985 pour créer la marque MVS, Manufacture de Voiture de Sport, et c'est en 1986 que les prototypes sont présentés au Trocadéro.

C'est en juillet 1986 que l'usine de Cholet sort de terre, et la mise au point des prototypes est mené par des grands noms du sport auto français : Mauro Bianchi, Jean Pierre Beltoise et Jean Philippe Vittecoq.

Au salon de Paris 1986, une Venturi gris métallisé quasiment définitive est exposée au salon de Paris. Au salon 1988, ce sera au tour du cabriolet Transcup, équipé d'un système de transformation de coupé en cabriolet original et jamais copié.

En 1989, à la suite d'une augmentation de capital, la marque MVS disparaît au profit de la marque Venturi. Un nouveau logo et un nouvel emblème, le gerfaut, est créé et les modèles porteront des dénominations en rapport avec la puissance des moteurs.

En décembre 1990, Venturi déménage de Cholet pour s'installer dans une usine de 5500 m² à Couëron, en Loire-Atlantique. Venturi est présent au salon de Genève 1991, et sur un autre stand, une concurrente fait son apparition, l'Alpine A610. L'étude de style de cette voiture a été réalisée chez Heuliez. La maquette 1/5^e retenue avait été sculptée par un certain... Gérard Godfroy, alors salarié Heuliez de 1978 à 1983. Mais Gérard Godfroy a toujours regretté l'avant trop anguleux, imposé par Renault.



Plateau MVS Venturi

En 1992, à l'initiative de Stéphane Ratel et de son Gentleman Drivers Trophy, la Venturi 400 Trophy est créée. La 400 GT en sera la version dérivée pour la route.

En 1992 encore, le nom de Venturi figure au championnat du monde de F1, grâce à une association avec l'écurie Larousse. De 1993 à 1996, des Venturi participent aux 24 Heures du Mans. En 1993, pas moins de sept Venturi sont sur la ligne de départ !

Pour la petite histoire, la première MVS qui sortira des usines de Cholet en 1987 appartiendra à Monsieur Raymond Gouloumes, le Président de l'Automobile Club de l'Ouest (1973 à 1992). Quelque part, il semblait déjà qu'une des pages du livre de la marque se devait d'être écrite sur le célèbre circuit de la Sarthe. En 1994, Hubert O'Neill, qui a repris Venturi, présente la 300 Atlantique.

Depuis 2000, l'entreprise est détenue par Gildo Pallanca Pastor. Le président monégasque a choisi dès l'acquisition de Venturi d'opérer un virage stratégique pour relancer l'entreprise : développer des véhicules de sport électriques.

En 2004, il présente la Fétish, première voiture de sport à motorisation électrique au monde. Elle ouvre la voie à d'autres Venturi électriques telles que Volage ou l'America. Cette orientation devient une source d'inspiration pour d'autres constructeurs automobiles.

En 2005 apparaît la Venturi GT3 Héritage, dernière voiture thermique de Venturi, extérieurement assez proche des 400 Trophy, mais dotée d'une mécanique allemande : Un V8 Audi de 4.2 litres et 485 chevaux après passage chez le spécialiste MTM. Mais la voiture ne sera jamais mise en conformité et homologuée par la FIA, seuls 2 prototypes seront construits.

En 2015, la marque annonce qu'elle cesse la production de véhicule de série pour se concentrer sur la compétition de Formule E et le développement du programme sur les records de vitesse.



Venturi présent sur d'autres stands – Clin d'œil d'époque : 24 Heures du Mans 1993 et 1995



Les monoplaces du salon

MONOPLACES

La France a toujours été un vivier de pilotes talentueux. Au plus haut niveau, F1, rallye, circuit... la France a longtemps brillé. Pour arriver à ce niveau, les jeunes pousses du sport auto se sont chamaillés sur les circuits, en karting pour les prémisses puis en monoplace à travers les formules de promotion. Le plateau Monoplaces évoquait ces grandes heures de la filière auto circuit. La Formule France monoplace de 1968 à 1971 puis la Formule Renault 2.0 (1972 à 2010) restent la base principale de ce vivier Français. De nombreux petits constructeurs Français dont certains s'illustreront en Formule 3, Formule 2 et même en Formule 1 formaient les plateaux de ces formules de promotion, citons parmi ceux-ci Alpine, Cusson ARPA, Elina, Fournier Marcadier, Gerca, Grac, Jefa, Martini, Orion, Pygmée... Autant de noms qui ont permis à La Marseillaise de résonner sur les plus grands circuits. De 2003 à 2017, Eurocup Formula Renault (2005 à 2020), Formule Renault 3.5 (2005 à 2015) puis V8 3.5 seront considérés comme antichambre de la Formule 1 avant de disparaître mais ceci est une autre histoire sans châssis français.

PORSCHE



Club Porsche

La marque Porsche a été fondée en 1931 par Ferdinand Porsche. Le premier coup de maître sera la conception à la demande du gouvernement allemand d'une « voiture pour le peuple ». La Volkswagen Coccinelle est née. Son fils Ferry prend les rênes de la société et lance le développement du premier modèle vendu sous la marque Porsche : le coupé 356, qui reprend bon nombre d'éléments mécaniques de la Volkswagen Coccinelle. Au fil des générations (A, B et C), la Porsche 356 adopte de plus en plus de pièces maison. En 1953, Porsche lance le 550 Spyder, un cabriolet ultraléger conçu pour la compétition, et qui rentrera définitivement dans l'histoire lorsque l'acteur James Dean se tuera à son volant, le 30 septembre 1955.



Sur un air de Dakar classique

En 1964, Porsche lance son modèle fétiche : la 911. Celle-ci reprend l'architecture générale des 356, mais adopte un 6 cylindres à plat et un style dû à Ferdinand Alexander Porsche, dit « Butzi », le fils aîné de Ferry Porsche. Porsche connaît alors ses premiers succès en compétition. Au total, Porsche remportera 19 fois l'épreuve mancelle (17 si comme pour les puristes, Dauer en 1994 et TWR en 1997 sont les vrais vainqueurs) mais aussi 18 fois les 24 Heures de Daytona, 18 fois les 12 Heures de Sebring, 11 Targa Florio, 4 rallyes de Monte Carlo et 2 Paris-Dakar. Porsche reste à ce jour la marque au palmarès sportif le plus impressionnant. Dès la fin des années 60, Porsche tente de sortir de la monoculture 911. Conçues avec Volkswagen, les 914 connaissent un certain succès, et sont remplacées en 1976 par une 924 à moteur avant. En 1977 est présentée la 928, un coupé de Grand Tourisme qui restera au catalogue jusqu'en 1995. À la fin des années 80, la Porsche 959 se pose en alternative « high-tech » aux super cars de l'époque, Dans le même temps, la situation financière de Porsche se dégrade. Il faudra l'arrivée de la 911 type 993 (1994), mais surtout du Boxster (1997) pour que la firme sorte la tête de l'eau et renoue avec une insolente rentabilité.



Plateau Porsche

SUPERCARS

Qui n'a jamais rêvé devant une Ferrari F40 ou une Maserati, voire une Lamborghini ou même une Bugatti. Elles sont en collection sur nos étagères, ou en posters sur les murs de nos chambres ou garages. Les Supercars sont la part de folie des constructeurs, voiture proche de la course aux performances qui font pâlir notre précieux papier rose... mais elles sont le rêve ou le graal pour certains. Une petite partie de ces autos mythiques des années 80/90 étaient présentées sur le Salon.



Supercar rimait avec Bugatti, Ferrari et Lamborghini



Les buggys

BUGGY

Vers 1965, un certain Bruce F. Meyers construit, en Californie, des véhicules pour rouler dans le désert, équipés d'une carrosserie en polyester sur une base de Coccinelle VW. Le Meyers Manx est considéré comme le buggy originel. Le succès est immédiatement au rendez-vous, mais il faut attendre 1968 pour que les premiers buggys soient importés en Europe.

Le Wallon Edmond Pery, l'homme à l'origine de la marque Apal (application polyester armé Liège) à Blégny-Trembleur, est l'un des premiers à comprendre le potentiel des buggys. Il veut être le premier à présenter un buggy original à la direction de Volkswagen afin d'obtenir la garantie du fabricant pour les pièces mécaniques.

En collaboration avec la société française Multimaco, un premier buggy Apal est présenté au Salon de Paris en 1969. 160 commandes sont prises en 10 jours. D'autres constructeurs ne tarderont pas à s'engouffrer dans la brèche : Buntly Hunter, Ritter, Baboulin, Sovra, Montcorgé, Ruska, EMPI, Sand Tiger,...

En hommage au fabuleux créateur qu'était Bruce Meyers, une exposition de différentes marques et modèle était à découvrir au salon. Et n'oublions pas que les Buggys de compétition sont aussi de redoutables machines sur les Rallyes-Raids



Superbe plateau de cyclecars et voiturettes avec marques représentées (Amilcar, Bignan, BNC, Darmont, Delfosse, Morgan, Rally et Salmson)

CYCLECARS et VOITURETTES

Comment ne pas parler de sport auto en évoquant le savoir-faire français : de la genèse avec les Cyclecars et voiturettes, en passant par les fameuses formules de promotion Renault monoplace.

Une sélection de marques qui fleure bon le sport auto était exposée au Salon. Amilcar, BNC, Salmson, Darmont... un condensé de la course auto made in France de 1920 à nos jours, révélatrice de grands talents depuis des décennies.

MOTOS FRANÇAISES DE GROSSES CYLINDRÉES D'AVANT 1950

L'année 1950 sera le début du déclin des grandes marques françaises de motos, même les leaders comme Terrot disparaîtront en 1957 face à la concurrente à 4 roues, la 4 Chevaux Renault...

Motobecane disparaîtra dans les années 70 face à l'arrivée massive des japonaises.

Le Salon présentait un ensemble de modèles mythiques de la production française, des engins d'avant 1950, et des cylindrées de 350 à 750 cm3, voir plus...



Quelques-unes des très nombreuses motos présentes sur le Salon

SIDE-CARS

A deux roues, à quatre roues, mais aussi à trois roues...

Stars dans de nombreux films, Indiana Jones, la Septième Compagnie, la Grande Vadrouille, le side-car reste encore un ovni sur la route.

L'espace dédié aux side-cars allait de la Harley bien connue, Bonny, à l'Indian flamboyante. Un coup de projecteur sur ces engins qui permettent de profiter des deux roues, tout en emmenant la petite famille sur les routes et chemins.



Les side-cars

SCOOTERS DES DEUX ALLEMAGNE

Si, dans la rue, nous interrogeons des passants en leur posant la question suivante : "Pour vous, en Europe, quel est le pays le plus emblématique du scooter ? ", un pourcentage très important répondrait : Italie. Ensuite, loin derrière : Italie - France.

Toutefois, si une de ces personnes était relativement âgée et que le hasard fasse qu'elle ait passé des vacances en Yougoslavie, au bord de la mer Adriatique ou en Roumanie - Bulgarie, au bord de la mer Noire, il est probable qu'elle ajouterait Allemagne, oubliant que, depuis 1949, il existait 2 Allemagne : la R.F.A. et la D.D.R.

En effet, à cette époque, des cohortes de centaines de jeunes couples blonds, chevauchant de gros scooters tirant de magnifiques remorques «Campi», traversaient pour certaines l'Autriche, pour d'autres la Tchécoslovaquie - Hongrie, encadrées par les motards de la police routière du pays concerné, pour aller se baigner et se dorer au soleil !... écrasant par leur nombre les pauvres ressortissants des pays voisins.

Ce sont ces scooters, quasiment inconnus en France mais qui ont été fabriqués dans les usines des deux Allemagne, certains par plusieurs centaines de milliers, que le Salon nous faisait découvrir.



Les scooters allemands (DDR & RFA)



BUS NANTAIS

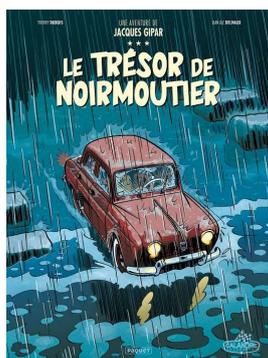
Nous les connaissons en bleu, en rouge, en vert, en orange, articulés ou simple...

Les transports en commun nantais de la CNTC à la TAN, en passant par la STAN et la SEMITAN, ont rythmés nos vies.

Avec l'aide précieuse de l'association Omnibus Nantes, et de l'Auto Rétro Nantes Océan, quatre bus retraçant l'histoire des transports nantais de 1953 à 1976 trônaient autour de la fontaine en extérieur. Un retour vers le passé et dans nos souvenirs nantais.



De la CNTC à la TAN



JACQUES GIPAR (BANDE DESSINÉE)

En 2020, les éditions Paquet étaient présentes à leur salon de leurs dessinateurs et scénaristes phares.

Pour cette nouvelle édition, le célèbre héros de BD Jacques Gipar était mis en avant, lui et son fidèle Petit-Breton qui se lancent dans une intrigue entre Paris et la Vendée, et plus précisément à Noirmoutier et son célèbre "Passage du Gois".

Jean-Luc Delvaux et Thierry Dubois, les auteurs dédicaçaient leurs ouvrages.

Le salon était l'occasion du lancement officiel du Tome 10 (« Le Trésor de Noirmoutier ») et pour fêter cette naissance, les autos vedettes de Jacques Gipar étaient mises en valeur, une façon presque réelle de se plonger dans l'univers années soixante des aventures du journaliste enquêteur.

Pour la petite histoire, quelques jours avant le Salon, les auteurs ont traversé le passage du Gois avec une Ford 1949 pour marquer la parution du nouvel album.



Espace bande dessinée – Reconstitution de la Nationale 7



PILOTEZ VOS EMOTIONS
EXTREME LIMITE

Animation commerciale, stages de pilotage, Promotion Jeunes Pilotes, Sport et prestige, éco-conduite.

www.extreme-limite.com

PERSONNALITÉS, CONFÉRENCE et PLATEAU TV

Nombreuses étaient les personnalités présentes cette année et non des moindres avec Henri Pescarolo (Pilote complet et patron d'écurie, connu pour ses 33 participations aux 24H du Mans et ses 4 victoires sur ce même circuit), Jean-Pierre Jarier (pilote automobile français qui a disputé 134 Grand Prix de Formule 1 entre 1971 et 1983, pendant lesquels il a obtenu trois podiums, trois pôle positions et trois meilleurs tours en course. Nombreuses victoires également en endurance, Production, Super Production et Grand Tourisme), Jean-Claude Andruet (Pilote automobile éclectique et de grand talent, vainqueur du Monte-Carlo, Tour de Corse, Sanremo, 19 participations au 24H du Mans), Jürgen Barth (Pilote allemand vainqueur aux 24H du Mans 1977 sur Porsche, grande carrière dans l'endurance, co-fondateur du Championnat GT BPR avec Patrick Peter et Stéphane Ratel), Thierry De Montcorgé (Plasturgiste de métier, il a connu le succès en championnat de France tout-terrain sur des buggys de sa conception. Il a également engagé une Rolls-Royce au rallye Paris-Dakar en 1981), Marcel Grué (Pilote nantais de talent, mémoire vivante du rallye depuis 1965), Patrice Roussel (Dirigeant de l'école de pilotage Extrême Limite, 6 participations aux 24H du Mans, une victoire en LMP2 en 1995), Pascal Huteau (Pilote Nantais, vice-champion de France FFSA GT Am en 2019 et en 2020, Champion de France FFSA GT Am en 2021), Philippe Guedon, Robert Charbonnel et Enzo Garavelloni (Tous trois ingénieurs automobile chez Matra).



Conférence Sport et Pilotes

Le Salon innovait cette année avec des conférences très spécifiques dans l'Espace Canopée pouvant accueillir 200 personnes. Assurances et expertises, bande dessinée et dessinateurs, pilotes et sport auto, contrôles techniques, huiles moteur, cartes grises et ZFE, tel était le programme de ces conférences.

Innovation également avec le plateau télévision animé par Igor Bietry (Commentateur et animateur de grands événements, instigateur d'aventures en véhicules de collection).

Programme live sur la chaîne Youtube Historic Auto tout comme sur la page facebook Historic Auto.



Conférence Sport et Pilotes



Igor et quelques-uns de ses invités (Anne-Chantal Pauwels, Charles Hervouet, Patrick Morisseau et Jean-Pierre Jarier)

LES CLUBS, LES ASSOCIATIONS & LES PROS

Cinquante-huit Associations ou Clubs et cent-trente-sept professionnels étaient présents sur ce salon. Chacun aura fait en sorte d'attirer le regard des visiteurs par des animations et par la présentation de véhicules spécifiques.

Parmi les Associations, les fers de lance de la Région (Atelier du Temps, Auto Rétro Nantes Océan, Club Citroën Maserati Nantes, Idéale DS Atlantique Pays de Loire, Amicale Peugeot 203 Pays de Loire, Amicale Rétro Peugeot Atlantique, Les Bielles Anceniennes, Mini Club Pays de Loire, De Dion et Patrimoine, Omnibus Nantes, le CVMA ou encore le Rotary Nantes Auto Passion) occupaient la place qui leur est due.

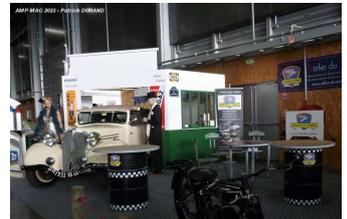
L'Espace Matra accueillait l'Amicale 530, le Club Djet et le Club Matra Passion, parmi les grosses Associations faisant références, la Fédération Française des Véhicules d'Époque, l'Automobile Club de l'Ouest, l'Association Bretonne de Véhicule Ancien (Tour de Bretagne) ou encore l'Amicale des Passionnés des Véhicules Anciens siégeaient au milieu des nombreux Clubs de Marques (Alpine Bretagne Club, Amicale A310, Amicale Facel Vega, Amicale Studebaker, Classic Sunbeam & Rootes de France, Club 403, Club Datsun France, Club Ford Taunus, Club Golf GTI Serie 1, Club Mercedes-Benz France, Club Porsche 928, Club Simca Bertone, Club Simca France, De Dion et Patrimoine, Dynamic Club Panhard et Levassor, Amicale Citroën et DS de France, CX Club de France, La Traction Universelle, Club 104 de France, Club 404, le Jaguar Enthusiast's Club, Lancia Club de France, l'Aventure Peugeot Citroën DS, le MG Club de France, Mustang Club de France, Opel Classic Club de France, Passion Scirocco, Porsche 911 Classic, Scuderia Passion et le Vintage Racing Ouest Motorsport.

Citons également pour les deux roues le Moto Club Amorce 50 et le Scooter Lambretta Club de France.

Parmi les professionnels, tout ce qui concerne de près ou de loin les collectionneurs de véhicules anciens étaient représenté.

Atres thèmes sur ce Salon avec les miniatures, la bande dessinée, les vêtements, les casquettes, les chapeaux, les casques, les agences de voyages, les assurances, les montres (BRM faisait gagner une pendule murale) sans oublier les artistes peintres, la diversité était de mise.

N'oublions pas Autosur, Autosur Classique, Motul, France Bleu Loire Océan, Rétrocalage et News D'Anciennes, partenaires de la manifestation.



Autosur / Autosur Classic et Motul partenaires principaux d'Historic Auto

Auto Rétro Nantes Océan – Atelier du Temps

Idéale DS Atlantique Pays de Loire – Amicale 203 Peugeot Pays de Loire

Mini Club Pays de la Loire – De Dion et Patrimoine





Clubs, Associations et professionnels



FFVE



21 539, c'est le nombre de visiteurs de l'édition 2022



Matra Passion



Clubs, Associations et professionnels



BRETAGNE ET PAYS DE LA LOIRE MAGAZINE – LE MAGAZINE DE LA LIGUE F.F.S.A. BRETAGNE ET PAYS DE LA LOIRE

Téléchargeable sur le Site de la Ligue : <https://www.ligue-sportauto-bpl.org>

Voodoo Works Tour 2022

LITTLE MOUSE & THE HUNGRY CATS

Voodoo Works Tour 2022



- 11/02 Hall Blues Club (42)
- 12/02 Casino La Bourboule (63)
- 22/02 Festival L'Arènes La Bourboule (63)
- 11/03 Concert de la Micochillère Clermont Fd (63)
- 12/03 Blues Café Live (38)
- 18/03 La Maison Du Blues (41)
- 19/03 La Maison du Blues (41)
- 09/04 L'Odéon Tremblay (93)
- 19/05 Kerry's Pub Clermont Fd (63)
- 21/05 Le Blue Jumbilee (24)
- 22/05 Festival Jazz Pourpre (24)
- 28/05 Festival Jazz à Munster (68)
- 03/06 Festival Blues à Bevilles (86)
- 04/06 Festival Carrefour du Blues (15)
- 11/06 Grand Défi Bio Aydat (63)
- 17/06 Marrres de Veyre (63)
- 18/06 Lussat (63)
- 24/06 Souzy yLoire (58)
- 25/06 Festival de la Gare Vertelaye (63)
- 30/06 Brin de Zinc (73)
- 01/07 Festival Summer Blues Basel (CH)
- 07/07 Festival Jazz à Vienne (38)
- 13/07 Best'ival Besse (63)
- 30/07 Festival Douçhapt Blues (24)
- 07/08 Festival de la Rue Champagnat (63)
- 12/08 Festival Blues Lake Membre (CH)
- 14/08 Festival Apéro de Blesle (43)
- 27/08 Festival Blues Spirit Mixx (40)
- 28/11 Festival Blues Sur Seine (76)

What Prod!





Remise du Trophée AMP MAG sur le stand de l'Automobile Club de L'Ouest de Loire Atlantique

Nous avons le plaisir de remettre le Trophée AMP MAG qui consacre une féminine pour son parcours sportif lors de la saison passée pendant ce Salon. Ce Trophée a été remis à **Mendy Holley**, Vice-Championne de France Sprint Girl 2021.

Cette remise de Prix s'est déroulée le dimanche sur le stand de l'Automobile Club de l'Ouest de Loire Atlantique en présence d'Emmanuel Danaï, Président de l'Automobile Club de l'Ouest de Loire Atlantique, de Patrick Morisseau, Président de la Ligue F.F.S.A. Bretagne et Pays de la Loire et Directeur de Course des 24 Heures du Mans, de **Lucette Martineau**, Jean-Jacques Vallet et Alain Bernard, membres du bureau de la Ligue F.F.S.A. Bretagne et Pays de La Loire. Le lien établi entre la Ligue et l'Automobile Club de l'Ouest de Loire Atlantique à cette occasion mérite probablement d'être renouvelé sur d'autres manifestations.

EXTRÊME LIMITE

Nos magazines et Extrême Limite se connaissent depuis un certain nombre d'années, une aventure commencée il y a 26 ans ici même au Parc des Expositions de la Beaujoire dans le cadre du Rallye de Loire Atlantique les 19 et 20 octobre 1996. La Venturi du Mans de 1993 était exposée sur l'Exposition 24 Heures Passion, une exposition sur le thème des 24 Heures en partenariat avec l'Automobile Club de l'Ouest, Extrême Limite, le concessionnaire Mazda de Nantes et le Musée Automobile de la Sarthe (La Mazda victorieuse en 1991 était également exposée).

La suite nous emmènera sur les circuits pour les Séries V de V et bien entendu vers les 24 Heures du Mans. C'est donc avec un plaisir non dissimulé que nous avons retrouvé Patrice Roussel et Extrême Limite sur ce salon qui faisait la part belle à Venturi.



L'Espace Extrême Limite sur le Salon

La Rédaction AMP-BPL MAG remercie chaleureusement les organisateurs pour leur accueil.

Messieurs Charles HERVOUET, Florian BOMPAS et Benoit CHENET, votre Salon est exceptionnel et mérite de figurer au calendrier des rendez-vous incontournables pour les amateurs du patrimoine automobile et de tout ce qui va avec. Continuez de nous faire rêver.

La Rédaction remercie également les responsables de l'Automobile Club de l'Ouest de Loire Atlantique pour leur accueil et leur partenariat à l'occasion de la remise du Trophée AMP MAG 2021 sur leur stand lors de ce Salon 2022.



RENDEZ-VOUS EN 2024 POUR LA QUATRIÈME ÉDITION



Ligue Régionale du Sport Automobile
Bretagne – Pays de la Loire
19 Rue de la Bégaudais
44810 LA CHEVALLERAI
www.ligue-sportauto-bpl.org – ligue.sportauto.bpl@gmail.com
Tél. 02 40 79 02 11



CARS ART © PATRICK
Illustrations
Plume et pastels

Contact
carsartpatrick@orange.fr



AMPhotosports 2 MAGazine 2022-S01 (28.02.2022)

Sources

historic-auto.com, reportage AMP-BPL MAG et archives AMP MAG

Photos

AMP MAG (Patrick DURAND, Gilles FRONGIA et Stéphane LUSTEAU),
Archives AMP MAG 1993 (D.R.) et 1995 (Jean-Claude Veau), historic-auto.com et les Éditions Paquet (BD).

Illustration Cars Art Patrick – CONCEPT © AMP MAG 2022 / Patrick DURAND – Contact : ampmag44200@gmail.com