



GIMS 2024 - Le retour
26 février - 3 mars 2024

1

Le passé assure et rassure!

Du 26 février au 3 mars 2024, après 5 ans d'absence, le salon de l'auto de Genève comme les anciens le nomment a fait son retour. Bouleversant tous les repères antérieurs et déconcertant bien des visiteurs...

Cette 91^e édition, marquant le centenaire de la première édition internationale de 1924, aurait mérité son lustre d'antan. Mais depuis quelques années, avant que la Covid ne mette par terre l'édition 2020 à la dernière minute, un moins grand intérêt à poursuivre avec les fastes du passé animait déjà certains constructeurs. De là à ce que 2024 propose en tout et pour tout deux halles de Palexpo aux visiteurs, force est de constater que l'époque n'est plus du tout à l'euphorie...

34 exposants annoncés, dont certains avec un lointain lien avec l'automobile, de très rares marques généralistes au rendez-vous et l'arrivée de quelques marques chinoises ne proposant que des véhicules électriques, vraiment difficile de sentir animé par la fièvre d'antan. J'y suis tout de même allé pour voir de quoi il retournait.

En ayant vécu 30 éditions sur divers stands depuis 1990, j'avais en mémoire une foule de moments in-

croyables. Des lancements, la présence fabuleuse de véhicules hors norme, uniques ou produits en très petite quantité, des prototypes laissant augurer de nouvelles tendances, enfin de quoi rêver pour une bonne année!

En 2024, mieux vaut avoir un moral solide pour supporter le contenu uniquement tourné vers l'électrification à marche forcée, décrétée en Europe dans les délais les plus brefs. Sympathique de revoir une R5 de première génération qui marqua les années 1970 un peu perdue par son nouvel avatar électrique qui grâce au marketing tout puissant va vraisemblablement connaître le succès en reprenant le même nom de modèle. Je ne m'attarderai pas sur les autres véhicules bourrés de batteries, car ce futur soi-disant écologique ne m'intéresse guère. Et n'est pas directement lié avec le contenu de notre revue annuelle!

1 Bugatti Royale type 41 Esders

Le passé assure et rassure!



2 Pic-Pic MIV 1914

3 Ford T 1907

4 Bentley 4L 1/2 1927 tourer Le Mans surnommé le camion le plus rapide du Monde.



Aussi, enfin un point positif qui fait du bien, la découverte de la Classics Gallery présentant 40 autos ayant marqué leur époque dont plusieurs ont fait en première mondiale leur apparition à Genève à Plainpalais à l'ancien Palais des Expositions ou depuis 1982 dans l'une des halles de Palexpo. Cette superbe évocation préparée par Jean-Pierre Mitard commissaire de l'exposition occupait, avec l'Adrenaline Zone exposant une sélection de 12 super cars, presque une halle entière! Vous en déduisez tout comme moi qu'au final une seule halle concerne le futur électrique automobile... Eh oui c'est la stricte vérité!

Revenons à la Classics Gallery. En plusieurs tableaux ces 40 véhicules marquent une infime partie de la très riche histoire de l'automobile. Le développement d'une industrie dans les premières décennies du 20^e siècle, l'après seconde guerre mondiale avec l'accès à l'automobile au plus grand nombre, les années 50-60 âge d'or des GT, les années 70 séparées en deux périodes distinctes par le choc pétrolier de 1973 et les innovations qui sont encore en vigueur de nos jours.

Le développement d'une industrie dans la première partie du 20^e siècle

La Pic-Pic MIV 1914, 110 ans, ouvre les feux en nous rappelant que la Suisse a aussi connu quelques marques célèbres durant les premières décennies du 20^e siècle. Cette berline de voyage construite à Genève est avec 7 autres véhicules Pic-Pic un rarissime témoin d'une production qui entre 1906 et 1921 culmina à 3'000 unités. A ses côtés une Ford T 1910 indique que ce modèle fut construit de 1908 à 1927 à plus de 15 millions d'unités en principe toutes noires. La carrosserie luxueuse de ce modèle diffère quelque peu de la grande série. Elle est encore dépourvue de parebrise.

La Bentley 4L1/2 Tourer le Mans 1927 provenant d'une célèbre collection neuchâteloise apporte une lumière sur la course mancelle dans laquelle les Bentley Boys s'illustrèrent durant plusieurs années. La légende prétend qu'Ettore Bugatti surnommait ces autos «les camions les plus rapides du monde»...





5

5 MG K3 Magnette 1933 très affûtée

6 Les Bugatti type 35 régnèrent durant près d'une décennie sur les circuits dès 1924.



6

Pour rester dans la course, la MG K3 Magnette 1933 vert anglais honore les 100 ans de la marque née à Oxford en 1924 (Morris Garages) et trouve une belle compagne en livrée Bleu de France nommée Bugatti 51C 1931. Initialement elle avait un moteur de type 35C lorsqu'elle appartenait à la pilote Hellé Nice. Ultérieurement un moteur de type 51 a trouvé place sur le châssis.

Très différentes deux automobiles incroyables brillent de mille feux. L'Avions Voisin C25 Aérodyne 1934 de la Fondation Hervé d'Aigle représente le génie de Gabriel Voisin qui construisit des avions avant de s'essayer à l'automobile. Le grand luxe à la française. Le toit ouvrant coulisse de manière pneumatique et la suspension est réglable depuis le poste de conduite. Le cabriolet Maybach Zeppelin DS8 1934 autre perle de la collection neuchâteloise est une voiture statuaire qui pèse 3 tonnes bien que carrossée en cabriolet à 4 portes. Son V12 de 7978 cm³ lui permettait d'atteindre 160 km/h sur les premières autoroutes allemandes.

Avec le concours du Musée national de l'Automobile de Mulhouse collection Schlumpf, deux carrosseries successives de la mythique Bugatti Royale châssis 41111 étaient exposées au fond de la halle. Un spectacle rare permettant de voir le coupé de ville Binder bleu et gris, châssis de 1930 son moteur 8 cylindres en ligne de plus de 12L de cylindrée et 300 Ch. permettait à ce monstre de 4 tonnes de monter à 200 km/h. Le roadster Esders, initialement la première carrosserie de ce châssis, est un chantier de recreation avec des pièces récupérées par les frères Schlumpf et ensuite repris et achevé par le musée de l'automobile avec le carrossier André Lecoq en 1990. Au musée à Mulhouse on peut voir le gabarit en bois qui sert pour fabriquer les ailes de dimension hors norme! Ettore Bugatti pensait trouver parmi les monarques de l'époque suffisamment de clients pour les Royales type 41 projetées. La crise boursière en décida autrement, seules 6 voitures furent construites et les moteurs fabriqués en nombre trouvèrent un débouché ferroviaire dans les autorails Bugatti équipés de deux moteurs de Royale couplés.



7

7 La Voisin C 25 Aérodyne 1934 ne peut renier ses gènes aéronautiques.

8 La Maybach Zeppelin 1930 cabriolet 4 portes pèse tout de même 3 tonnes.

9 Sa célèbre cocotte surmonte le radiateur profilé en nid d'abeilles.



8



9

L'automobile se démocratise après la seconde guerre mondiale

L'évocation se poursuit avec les autos de l'après seconde guerre mondiale. On change de monde et de taille. Les carrosseries sont simples, légères et de taille réduite. Elles ont pour nom VW Coccinelle 1947 en livrée grise mat qui pèse 725 kg, la 2 CV 1951 montre l'allure minimaliste, 375 cm³ 9 CV, de cette auto qui remotorisa la France profonde avant de plaire aux hippies et continuer sa carrière jusqu'au début des années 1990. En Italie la Nuova Fiat 500 1957 succédait à la populaire Topolino née en 1936. Avec un petit moteur bicylindre de 495 cm³, elle filait à 85 km/h ne pesant que 470 kg. En 1959 en Grande-Bretagne Alec Issigonis donnait naissance à la Mini, une 4 places à l'encombrement minimal avec un moteur placé transversalement. Une recette tellement performante que la version Mini Cooper triompha même au rallye de Monte-Carlo en 1964! En Allemagne, les micro cars connaissent leur apogée avec les Messerschmitt KR 1953 et les BMW Isetta 250, 350 et 600 1958 4 places, la version exposée. Entre 1955 et 1962 BMW en fabrique 160'000 unités de différentes cylindrées. Cette auto minimaliste fabriquée sous la licence italienne ISO sauva de la banqueroute la marque automobile bavaroise dont les grosses et onéreuses 502-503 se vendaient mal.

En France, la Peugeot 203 déclinée en 10 carrosseries remit la marque au lion en selle dès 1948. L'usine avait été pillée par l'occupant et bombardée par les alliés. L'auto servit tant les artisans que les notables. En 1950 un Raid eut lieu entre Le Cap et Paris par André Mercier et Charles de Cortanze avec un break Peugeot 203 en 17 jours et 9 h. L'auto fut exposée à Genève en 1951. Un rappel eut lieu en l'an 2000 pour le jubilé par Didier Pijolet qui expose ici son véhicule en version commerciale.

L'âge d'or du Grand Tourisme

Deux autos connaissent le succès dans les années 60 avec des recettes différentes, mais la patte du même homme. A partir d'une AC Ace assez sage, Carol Shelby dopait l'anglaise avec un moteur V8 américain, L'AC Cobra était née, produite à moins de 1'000 unités entre 1962 et 1966 avant d'être copiée et dupliquée par d'innombrables officines. Chez Ford les années Ford GT 40 au Mans avaient un effet indéniable sur la clientèle. La Pony car Ford Mustang destinée plus volontiers à une clientèle féminine se devait de connaître une version plus musclée. La Ford Mustang Shelby GT 350 était née. Construite entre 1965 et 1970 à 7'000 exemplaires son V8 la propulse à 210 km/h. L'auto exposée est un des 570 véhicules assemblés en 1965.



- 10 La Voiture du Peuple fera après-guerre une carrière mondiale.
- 11 Fiat Nuova 550N 1957 et Morris Mini Minor 1959 proposent toutes deux 4 places.
- 12 Plus ingénieux que la 2 CV, difficile à trouver!
- 13 Des bases mécaniques de motocyclettes équipent les BMW Isetta et Messerschmitt KR.

- 14 La Ford Mustang GT 350 revisitée par Carol Shelby n'est plus une Pony Car.
- 15 AC Cobra Shelby transfigurée par la greffe d'un V8 américain
- 16 La 203 relança Peugeot dès 1948. Le raid Le Cap - Paris en 1950 démontra sa solidité et sa fiabilité!



Les Porsche 356 et 911 sont deux jalons incontournables en matière de sportives. Bien que la 356 ait été extrapolée des bases mécaniques de la très sage VW Coccinelle. Elle sut rapidement devenir au fil des millésimes une véritable sportive lors de compétitions très dures, dont ses dérivés 550 devinrent mythiques avec James Dean. En 1963, la 911 passe la vitesse supérieure pour devenir durant des décennies une référence mondiale. La 356 SC 1964 rouge et la 911 bleue de 1963, le prototype exposé à Genève en 1964, marquent cette époque charnière.

Revenons maintenant vers les voitures sportives qui dès 1948 devinrent des GT reconnues. La Jaguar XK 120 débute en 1948, elle est présentée à Genève en 1951, similaire au modèle coupé 1954 exposé en 2024. Son moteur dérive directement de la compétition et fit les belles heures des Jaguar type C et D avec 5 victoires au Mans. En proposant de tutoyer les 200 km/h elle ne frime pas, elle assure!

La Mercedes 300 SL coupé à portes papillon (Gullwing) arrive en 1954 elle aussi dérivée de la compétition, demandée par l'importateur américain Max Hoffmann qui convainc l'usine d'en vendre 1'000 au moins. Elle inaugure en série l'injection d'essence nourrissant son 6 cylindres de 2'900 cm³. Son poids contenu d'à peine 1300 kg lui permet de foncer jusqu'à 240 km/h. Sa structure tubulaire demande quelques contorsions pour prendre place au volant qui s'incline pour faciliter l'accès à bord. Rapidement, les U.S.A demandent une version cabriolet qui succède au coupé jusqu'en 1961. L'auto exposée est ici équipée de son hard-top. Sa couleur est très exclusive.

En Italie en 1957 la Maserati 3500 GT est la première voiture de tourisme de la marque. Elle démarre sa carrière à Genève en 1957 et dérive des versions 300S de compétition. Carrossée avec le procédé Superleggera de Touring qui sur un treillis métallique de petite section pose une fine couche de tôle d'aluminium. Produite de 1957 jusqu'en 1964 en coupé et spyder à un peu plus de 2'200 exemplaires. L'auto exposée est une 2^e série de 1962.



- 17 Les Porsche 911 et 356, deux icônes allemandes de la seconde partie du 20^e siècle.
- 18 La version 300 SL Gullwing de 1954 dérivait de la compétition.
- 19 Mercedes 300 SL roadster avec hard-top le summum de l'époque.
- 20 La Maserati 3500 GT est en 1957 la premier modèle destiné à la route. Et quelle auto...
- 21 La Jaguar XK 120 démarre en 1948 une longue histoire qui séduira les gentlemen drivers.



22



23

22 L'Aston-Martin DB 4 plaît dès son lancement. Avec la DB 5 aux mains de James Bond elle sera définitivement entrée dans l'histoire!

23 La Jaguar type E a époustoufflé les journalistes en mars 1961 à Genève.



24

24 En 1961 la Facel II aux lignes modernisées est la 4 places la plus rapide de son époque (240 km/h).

25 La Ferrari 500 Superfast est rare, seuls 36 exemplaires construits.

26 La Lamborghini Miura marque son époque seulement 3 ans après la naissance de la marque.



25



26

Incontournable, l'Aston-Martin DB4 produite de 1958 jusqu'en 1963 prend ses marques. L'auto exposée de 1962 fut la voiture personnelle de Georges Filipinetti, propriétaire de l'écurie éponyme et importateur Ferrari. La DB5 qui la suivit devint iconique avec ses gadgets, voiture de James Bond dans Goldfinger...

En 1961, le salon de l'auto de Genève connaît un lancement qui a marqué les mémoires! La Jaguar Type E fait son apparition. Elle provoque un tel engouement lors de sa présentation au parc des Eaux-Vives le 15 mars 1961 que de toute urgence un exemplaire supplémentaire rallie Genève dans la nuit pour pouvoir être essayé dès le lendemain par les journalistes spécialisés. Enzo Ferrari l'aurait désignée comme étant la plus belle voiture du monde, rien de moins! Sa structure mélange coque autoporteuse et faux châssis en treillis. Une cérémonie similaire au lancement de 1961 avait été organisée en 2011 pour le jubilé. Je me souviens très bien des propos de Norman Davis, chef essayeur de l'époque, qui 50 ans plus tard narrait son voyage express commandé par Sir William Lyons en personne au volant de la seconde auto. Toute une époque...

9600 HP son immatriculation d'époque a connu une histoire mouvementée et a bien failli disparaître. Retrouvée en ruine elle fut reconstruite avec tout le respect nécessaire à cette légende automobile, Son propriétaire Philipp Porter lui a même dédié un livre... En 1961 en France seul Facel tente encore le pari de pro-

duire des autos de standing supérieur depuis 1954 grâce à Jean Daninos. La Facel II produite à 181 exemplaires sera le porte étendard de 1961 à 1964, tandis qu'un segment au-dessous la Facellia censée doper les volumes et séduire une autre clientèle devient suite à ses déboires mécaniques l'inéluctable fossoyeur de la marque. La Facel II avec son gros V8 Chrysler de 6298 cm³ monte à 240 km/h, elle est momentanément le coupé 4 places le plus rapide du monde. L'auto exposée date de 1961 et a appartenu à Debbie Reynolds vedette féminine de «Chantons sous la pluie».

En 1964 Ferrari propose à Genève la 500 Superfast produite à 36 exemplaires seulement. Son appellation n'est pas usurpée, elle atteint 280 km/h! L'auto revient 60 ans plus tard sur le lieu de ses débuts!

Depuis 1963 Ferrari avait un nouveau concurrent pour ses GT avec la jeune marque Lamborghini. Ferruccio Lamborghini industriel qui produisait des compresseurs de réfrigération et des tracteurs, déçu de sa Ferrari, avait fait part de ses remarques au Commendatore qui lui avait répondu qu'il n'avait qu'à construire lui-même une meilleure auto! Piqué au vif naquit la marque Lamborghini Automobili. Et à peine trois ans après la naissance de la marque, arrivait une pure merveille fruit des travaux de Gian Paolo Dallara et Marcello Gandini, la Miura carrossée par Bertone! L'auto exposée de 1967 est de la même couleur que celle qui fut la reine du salon de Genève 1966.



En 1969 une nouvelle création de chez Ferrari marque les esprits, la Dino 246 GT présentée à Genève. Elle succède aux 206 GT de 1968. 246 signifie 2.4 L et 6 cylindres. L'auto ne porte pas la marque Ferrari traditionnelle ni le cheval cabré, elle se nomme directement Dino en hommage au fils trop tôt disparu en 1954, issue d'une filiale de Maranello. Ses lignes sont sculpturales, quel que soit l'angle pris pour l'admirer elle subjugue. L'exemplaire exposé de 1972 est de couleur « Blu Dino Metallizzato ». Compacte et racée elle est totalement intemporelle, tout comme la berlinette Alpine A110!

Les années 70 d'avant et après le choc pétrolier de 1973

En 1970 l'Alfa Romeo Montreal attire une fois de plus les regards à Genève. Elle dérive tout droit du prototype exposé en 1967 à l'exposition universelle de Montréal. Son moteur V8 vient en ligne droite de la 33 de compétition. Ses lignes sont signées Marcello Gandini qui signe un autre chef d'œuvre. L'auto signifiait les plus hautes ambitions de l'Homme en matière d'automobiles. L'exemplaire exposé a été totalement restauré

avec très grand soin, une nécessité découlant de la résistance médiocre à l'usure du temps des aciers de l'époque.

La même année Citroën présentait sa super sportive de haut de gamme issue, de ses amours avec Maserati, la très exclusive Citroën SM 6 cylindres. Sa mise au point lacunaire aura entaché les débuts de sa commercialisation avec des soucis sérieux sur la distribution primaire exempte de tendeur. L'auto fut reçue avec enthousiasme aux U.S.A bien que les normes lui aient imposé une face avant bien moins technologique. Une fois fiabilisée, la crise du pétrole de 1973 et de nouvelles normes américaines n'acceptant plus sa hauteur de caisse variable entre le parcage et la marche mirent fin à l'histoire en 1975 après 12920 unités. L'auto exposée est la toute première livrée en Suisse, elle porte le numéro de châssis 00039! Le propriétaire actuel, fervent collectionneur Citroën et membre du VCCSR, était apprenti dans la concession de Fribourg qui entretenait l'auto du premier propriétaire après sa livraison

En 1971 Lamborghini étonne une fois de plus en présentant le prototype de la Countach aux lignes acérées. Son nom ne descend pas d'un taureau célèbre mais de l'argot piémontais qui signifie l'étonnement à la vue de l'auto! Elle est commercialisée dès 1974 et jusqu'en 1990. L'auto exposée est une édition 25^e anniversaire LP 500 de 1989.

En 1972 BMW semble à des années lumières de l'époque des Isetta. La 1500 Neue Klasse de la décennie 1962 - 1972 a ouvert le chemin à de nouveaux hauts de gamme de grande qualité. C'est le cas du coupé BMW 3.0 CSL 1972 qui dérive de la 3.0 CS de 1971. La 3.0 CSL est considérée comme le précurseur des déclinaisons M (BMW Motorsport) qui suivront. L'auto était efficace sur les routes et les circuits!



30 Volvo et la sécurité, dès 1959 la PV 544 est équipée de ceintures 3 points en série. Volvo renonce même aux droits de son brevet!

31 L'Alfa Romeo Montreal dérive de la 33 de compétition.

27 La Dino est sculpturale et intemporelle.

28 La Citroën SM fruit des amours avec Maserati.

29 La BMW 3.0 CSL 1972 est le premier produit de la division M.

32 La Renault 16 ni berline ni break explore la modularité élégante!

33 En 1977 la Matra Simca Rancho explore le nouveau segment des loisirs.



34 La Golf GTI devient dès son lancement en 1976 la coqueluche des jeunes.

35 En 1980 l'Audi Quattro devient culte en rallye et comble « Monsieur tout le monde »...

Les innovations du passé encore actuelles

Petit à petit, les autos gagnent en sécurité active et passive. Volvo en première mondiale équipe sa PV 544 de ceintures de sécurité 3 points dès 1959 et renonce au droits du brevet. La PV 544 jaune exposée date de 1961. En 1965, la Renault 16 dessinée par Philippe Charbonneaux est totalement novatrice. Equipée d'un hayon elle inaugure les voitures pratiques et polyvalentes ni berline ni break, sans pour autant ressembler à une fourgonnette vitrée. Elle fut élue voiture de l'année en 1966! Et l'auto fut produite jusqu'en 1980, une carrière longue et méritée.

La VW Golf sortie en 1974, devenue pratique à l'usage, sauve VW qui n'arrivait pas à trouver une succession digne à sa légendaire Coccinelle étudiée avant-guerre et devenue obsolète. En 1976, la version GTI apporte un nouveau terme désignant une version plus dynamique. Avec sa sellerie spécifique à motif écossais, son pommeau de vitesse en forme de balle de golf et ses appendices extérieurs la bombinette de Wolfsburg démarre une carrière incroyable. Le terme GTI désignera dorénavant les versions affûtées de modèles de série de bien d'autres constructeurs. L'auto exposée est de la toute première génération. En 2024 la Golf fête ses 50 ans!

En 1977 un véhicule différent arrive en première mondiale à Genève, fabriqué par Matra et vendu par le réseau Simca, destiné aux loisirs ce « tous chemins » aux allures de baroudeur ouvre un nouveau marché.

Basé sur la base roulante du Simca 1100 pick-up VF2, il reçoit une cellule polyester et armature en acier avec la mécanique Poissy 1442 cm³ de la Simca-Chrysler 1308. L'auto exposée est un des tous premiers modèles livrés dans les show-rooms des concessionnaires. Produit à 56'457 unités, il connut un joli succès bien qu'avec sa boîte à 4 rapports et sans transmission 4x4 il dérivait directement de l'utilitaire tout comme ses 2 uniques portes latérales. Il n'eut pas de successeur immédiat. Plus tard les ludospaces s'en inspireront...

Chez Audi la dénomination « Quattro » va elle aussi devenir culte dès 1980. La transmission 4x4 dérivée de la VW Iltis militaire (!) va connaître une seconde vie et le succès tant en rallye que pour Monsieur et Madame tout le monde lorsque les conditions hivernales demandent une motricité sans failles. Le coupé Audi Quattro exposé date de 1985.

En 1984 le Renault Espace, projet Matra boudé par PSA, trouve un meilleur accueil chez Renault après les premiers mois de commercialisation fort calmes. Pour fêter en 1994 les 10 ans du modèle, la version Espace Matra Williams Renault F1 voit le jour et est présentée en automne au salon de Paris. Mêlant la mécanique de F1 de l'écurie Williams Renault en position centrale arrière et la cellule revisitée de l'Espace, il rend hommage aux trois titres de constructeur gagnés successivement en 1992, 1993 et 1994 de Nigel Mansell et Alain Prost. Avec 820 CV il atteignait 310 km/h. Ce show car est 30 ans après sa naissance toujours aussi incroyable!



36 Pour les 10 ans du Renault Espace, la version Williams F1 se transforme en fusée!

37 En position centrale arrière 820 CV de feu de ce Concept Car

L'avenue des 12 supers cars de l'Adrenaline Zone exposées par un garage spécialisé dans les autos d'exception, avec le concours de collectionneurs privés, est l'autre pôle qui procure du plaisir pendant la visite du GIMS 2024. Tandis que M6 Turbo tourne quelques séquences en évoquant les trois Ferrari: F40 1987, puis l'autre Ferrari dénommée LaFerrari 2013 et enfin la Ferrari 296 GT3 2022, la sculpturale et très exclusive Pagani Huayra 2011, la Bugatti Veyron 16.4 Super Sport 2012, les cinq Mc Laren: F1 GTR longtail 1997, P1 2013 et P1 GTR 2015, GTR Senna 2019 et Speedtail 2020, la Porsche 959 1986 à traction intégrale et en bouquet final l'Aston-Martin Valkyrie 2021, les représentants des médias mitraillent et filment ce qui faisait rêver lors de précédentes éditions du salon de l'auto de la grande époque.

Chez Renault, un des très rares généraliste à être présent, la présentation de la Future R5 électrique rappelle qu'en 1972 la vraie R5 était née! 50 ans après elle fait toujours rêver ceux qui l'ont connue ainsi que les jeunes collectionneurs qui découvrent cette petite auto pratique simple et accessible.

Des Lancia de la grande époque

Un peu plus loin, sur le stand Kimera qui dévoile sa très exclusive 038 à traction intégrale se trouvent réunies 8 Lancia entrées dans la légende toutes aux couleurs du Lancia Martini Racing. Lancia Delta HF Integrale 1990 16V Evo Groupe A 1990 Rallye du Portugal (2^e) et à gauche en version vainqueur du Tour de Corse 1990. A leur suite deux autres perles du passé glorieux de Lancia la Delta HF 4WD Groupe A 1987 du Tour de Corse 1987 (3^e) et à gauche la Delta S4 Gr B qui gagna le Rallye d'Argentine 1987. Le bonheur continue avec les Lancia 037 Rally Gr B gagnante en 1983 du San Remo Rally et à gauche la Lancia LC2 Gr C du Mans 1985 (7^e) à moteur Ferrari V8 de 700 CV. Pour terminer ce moment rare et si imprégné d'histoire(s), encore deux merveilles: Lancia LC1 Gr 6 vainqueur aux 1'000 km du Nürburgring en 1982 propulsée par



son 4 cylindres de 1425 cm³ fournissant 460 CV et à gauche la Beta Montecarlo Turbo gr 5 du Mans 1981 (8^e) à moteur 4 cylindres turbo de 1996 cm³ et 480 CV.

Terminons avec la Motosacoche type A de 1901, avec ce fameux moteur inventé par Henri et Armand Dufaux permettant en fixant un moteur dans un cadre de vélo! Cet engin de génie trouve 120 ans plus tard une version électrifiée qui se nomme Nouvelle type A grâce au marketing qui se sert de l'histoire...

La manifestation était prévue à nouveau à Palexpo l'an prochain du 17 au 23 février 2025, en espérant retrouver bien d'autres constructeurs et de quoi rêver vraiment le futur.

Cependant le 31 mai 2024, le couperet est définitivement tombé il n'y aura plus de Salon International de l'Automobile (GIMS) à Palexpo Genève. La fondation sera dissoute et il ne restera que des souvenirs. Quant à la poursuite de la manifestation au Qatar, je n'en serai pas un visiteur et je ne serai pas le seul Suisse de cet avis... Bien triste épilogue!

*Texte et photos:
Jean-Marc Kohler*



- 38** La Renault 5 débarque en 1972 pour une très longue vie commerciale.
- 39** Mc Laren F1 GTR Longtail 1997 chassis 28R ex Gulf Team Davidoff.
- 40** La première Motosacoche type A débute sa carrière en 1901.

- 41** Lancia 037 Rally Gr B 1983 et LC gr C Le Mans 1985

- 42** Lancia LC 1 Gr6 1982 et Beta Montecarlo Gr 5 Le Mans 1981

