

**Dessiné et
mis en page par :**

Pascale Pichot

Imprimé en :

héliogravure

Couleurs :

polychrome

Format :

carré 36 x 36

30 timbres à la feuille

Valeur faciale :

3,00 F



premier jour



Oblitération disponible
sur place

Timbre à date 32 mm
"Premier Jour"

Vente anticipée

Les jeudi 1^{er}, vendredi 2, samedi 3 et dimanche 4 octobre 1998 de 10 heures à 20 heures.

Un bureau de poste temporaire sera ouvert sous une tente installée devant la porte V du Parc des Expositions de la Ville de Paris, Porte de Versailles.

Autres lieux de vente anticipée

Les jeudi 1^{er}, vendredi 2 octobre 1998 de 8 heures à 19 heures et le samedi 3 octobre 1998 de 8 heures à 12 heures, à Paris Louvre RP, 52 rue du Louvre, Paris 1^{er} et à Paris Ségur, 5 avenue de Saxe, Paris 7^e.

Les jeudi 1^{er}, vendredi 2 et samedi 3 octobre 1998 de 10 heures à 18 heures au Musée de La Poste, 34 boulevard de Vaugirard, Paris 15^e.

Ces bureaux seront munis d'une boîte aux lettres spéciale pour le dépôt des plis à oblitérer. Il ne sera pas possible d'obtenir l'oblitération "Premier Jour" sur place.

LES TIMBRES-POSTE DE FRANCE

SALON DE L'AUTO 1898-1998



Vente anticipée le 1^{er} octobre 1998
à Paris

**Vente générale dans tous les bureaux de poste
le 5 octobre 1998**



LA POSTE 

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Dessiné par Pascale Pichot

Imprimé en héliogravure

Format 36 x 36

30 timbres à la feuille

SALON DE L'AUTO 1898-1998

Juin 1898. L'Automobile Club de France, créé trois ans plus tôt, organise sur la terrasse du jardin des Tuileries, à Paris, "l'Exposition internationale d'automobiles". 269 exposants y présentent leur production. Pour être admises dans l'Exposition, les voitures ont dû subir le redoutable test d'un voyage aller-retour entre Paris et... Versailles. L'exposition n'accueille pas moins de 140 000 visiteurs. Ainsi s'ouvre, par un succès qui ne se démentira pas en cent ans, l'histoire du célèbre "Salon de l'auto".

1901 : le Salon s'installe au Grand Palais, construit pour l'Exposition universelle qui a inauguré le siècle l'année précédente. Il s'y tiendra – annuellement – jusqu'en 1961. Son organisation est confiée, dès 1910, à un comité composé de représentants des constructeurs français d'automobiles et de cycles, ainsi que des carrossiers et fabricants d'équipements.

Le Salon s'interrompt pendant la première guerre mondiale. Mais le conflit a consacré l'essor de l'automobile – chacun connaît la légendaire épopée des taxis de la Marne – et la manifestation reprend de plus belle dès 1919, sous l'appellation de Salon de l'automobile. Le public de l'entre-deux-guerres y découvre en particulier les somptueuses créations des carrossiers français, reflet d'une époque où l'automobile était un objet de luxe, habillé souvent sur mesure pour quelques clients fortunés.

Après la seconde guerre mondiale, l'automobile entre véritablement dans l'ère industrielle. Accessible à une clientèle de plus en plus large – qu'on se rappelle les légendaires 2 CV et 4 CV – elle passionne le grand public, qui plébiscite le Salon. Celui-ci s'installe en 1962 à la porte de Versailles, devient biennal en 1976 et prend en 1988 le nom de Mondial de l'automobile. Une appellation qui consacre la stature internationale du Salon d'aujourd'hui, à la fois rendez-vous incontournable des professionnels du monde entier et immense vitrine pour le grand public où chacun peut découvrir la quasi-totalité des modèles disponibles sur le marché.

Dessiné par Pascale Pichot
Imprimé en héliogravure



Salon de l'auto 1898-1998

Juin 1898. L'Automobile Club de France, créé trois ans plus tôt, organise sur la terrasse du jardin des Tuileries, à Paris, "l'Exposition internationale d'automobiles". 269 exposants y présentent leur production. Pour être admises dans l'Exposition, les voitures ont dû subir le redoutable test d'un voyage aller-retour entre Paris et... Versailles. L'exposition n'accueille pas moins de 140 000 visiteurs. Ainsi s'ouvre, par un succès qui ne se démentira pas en cent ans, l'histoire du célèbre "Salon de l'auto".

1901: le Salon s'installe au Grand Palais, construit pour l'Exposition universelle qui a inauguré le siècle l'année précédente. Il s'y tiendra – annuellement – jusqu'en 1961. Son organisation est confiée, dès 1910, à un comité composé de représentants des constructeurs français d'automobiles et de cycles, ainsi que des carrossiers et fabricants d'équipements.

Le Salon s'interrompt pendant la première guerre mondiale. Mais le conflit a consacré l'essor de l'automobile – chacun connaît la légendaire épopée des taxis de la Marne – et la manifestation reprend de plus belle dès 1919, sous l'appellation de Salon de l'automobile. Le public de l'entre-deux-guerres y découvre en particulier les somptueuses

créations des carrossiers français, reflet d'une époque où l'automobile était un objet de luxe, habillé souvent sur mesure pour quelques clients fortunés.

Après la seconde guerre mondiale, l'automobile entre véritablement dans l'ère industrielle. Accessible à une clientèle de plus en plus large – qu'on se rappelle les légendaires 2 CV et 4 CV – elle passionne le grand public, qui plébiscite le Salon. Celui-ci s'installe en 1962 à la porte de Versailles, devient biennal en 1976 et prend en 1988 le nom de Mondial de l'automobile. Une appellation qui consacre la stature internationale du Salon d'aujourd'hui, à la fois rendez-vous incontournable des professionnels du monde entier et immense vitrine pour le grand public où chacun peut découvrir la quasi-totalité des modèles disponibles sur le marché.