

dessinés par :

pour les timbres
Honda et BMW : Ptiluc

pour les timbres Harley
Davidson et Voxan : Coyote

pour les timbres
Terrot et Ducati : Niokolaz

pour les timbres Majestic et
Norton Commando :
Denis Sire

pour les timbres Triumph et
Yamaha : Franck Margerin

**Mis en page et
conception du contour
du bloc par :**

Jean-Paul Cousin

Imprimé en :

héliogravure

Couleurs :

polychrome

Format :

vertical 108 x 183

comprenant dix timbres de

format horizontal 36,85 x 22

Valeur faciale :

2,30 € comprenant

5 timbres à 0,16 €

et 5 timbres à 0,30 €

vente indivisible



11 02 130

premier jour



Dessiné par
Jean-Paul Cousin

Vente anticipée

À Paris (Premier Jour)

Les samedi 14 et dimanche 15 septembre 2002 de 10h à 18h.

Un bureau de poste temporaire sera ouvert au musée
de La Poste, 34, bd de Vaugirard, 75731 Paris CEDEX 15.

(suite des ventes anticipées page 11)

• • • Cylindrées et Carénages



Les Timbres-Poste de France

Vente anticipée le 14 septembre 2002
à Magny-Cours (Nièvre) et à Paris

Vente générale
dans tous les bureaux de poste
le 16 septembre 2002



LA POSTE 

• Cylindrées et Carénages

*Bloc d'un format vertical 108 x 183
composé de dix timbres-poste d'un format horizontal 36,85 x 22
dessinés par Ptiluc pour les timbres Honda et BMW
dessinés par Coyote pour les timbres Harley Davidson et Voxan
dessinés par Nikolaz pour les timbres Terrot et Ducati
dessinés par Denis Sire pour les timbres Majestic et Norton Commando
dessinés par Franck Marguerin pour les timbres Triumph Bonneville et Yamaha
Concepteur du contour du bloc et metteur en page des timbres : Jean-Paul Cousin
Imprimé en héliogravure*

Née en Europe à la fin du XIX^e siècle, la motocyclette ne fut d'abord qu'une curiosité. Très vite, elle s'impose pourtant comme une alternative au cheval et devient le prétexte d'une folle escalade technologique. Dès 1929, la 350 Majestic française ose même un rapprochement avec l'automobile, dont elle reprend la carrosserie en tôle emboutie. Tantôt véhicule d'exception, tantôt moyen de locomotion populaire, la moto affirme sa véritable identité dans l'ambivalence.

Débute alors l'âge d'or de l'industrie britannique. Des machines performantes auxquelles l'américain Harley-Davidson oppose la carte du confort. En 1949, la FL Hydra-Glide adopte ainsi une fourche hydraulique, tout comme la Terrot 500 RGST (Grand Sport Télescopique). Avec nettement moins de succès pour cette dernière grosse cylindrée française, qui patientera près d'un demi-siècle avant de connaître une descendance viable (Voxan 1000 Café Racer en 2000). L'Angleterre connaît l'apogée de sa gloire grâce à l'emblématique Triumph T120 Bonneville, apparue en 1959 et commercialisée pendant trente ans ! Tandis que, dès 1968, la géniale Norton 750 Commando sera le dernier best-seller du genre.

Aussi fiable que puissante, la Honda CB 750 Four, premier quatre-cylindres de l'ère moderne (1969), remet les compteurs à zéro. Devenue ludique et japonaise, la moto s'immisce dans la société de loisirs naissante. Témoin la Yamaha 500 XT (1976), à l'aise sur route comme sur la piste des premiers Paris-Dakar. Aujourd'hui, les constructeurs européens remontent la pente grâce à leurs traditions techniques. Bicylindre à plat chez l'allemand BMW, dont la R 90 S (1974) fut l'une des plus fameuses réussites. Moteur en L chez les Italiens de Ducati, dont la gracile 916 (1994) passe désormais pour l'une des plus belles réalisations du XX^e siècle !

Moto Magazine

Cylindrées & Carénages

Notice philatélique Premier Jour



Née en Europe à la fin du XIX^e siècle, la motocyclette ne fut d'abord qu'une curiosité. Très vite, elle s'impose pourtant comme une alternative au cheval et devient le prétexte d'une folle escalade technologique. Dès 1929, la 350 Majestic française ose même un rapprochement avec l'automobile, dont elle reprend la carrosserie en tôle emboutie. Tantôt véhicule d'exception, tantôt moyen de locomotion populaire, la moto affirme sa véritable identité dans l'ambivalence.

Débute alors l'âge d'or de l'industrie britannique. Des machines performantes auxquelles l'américain Harley-Davidson oppose la carte du confort. En 1949, la FL Hydra-Glide adopte ainsi une fourche hydraulique, tout comme la Terrot 500 RGST (Grand Sport Télescopique). Avec nettement moins de succès pour cette dernière grosse cylindrée française, qui patientera près d'un demi-siècle avant de connaître une descendance viable (Voxan 1000 Café Racer en 2000). L'Angleterre connaît l'apogée de sa gloire grâce à l'emblématique Triumph T120 Bonneville, apparue en 1959 et commercialisée pendant trente ans! Tandis que, dès 1968, la géniale Norton 750 Commando sera le dernier best-seller du genre.

Aussi fiable que puissante, la Honda CB 750 Four, premier quatre-cylindres de l'ère moderne (1969), remet les compteurs à zéro. Devenue ludique et japonaise, la moto s'immisce dans la société de loisirs naissante. Témoin la Yamaha 500 XT (1976), à l'aise sur route comme sur la piste des premiers Paris-Dakar. Aujourd'hui, les constructeurs européens remontent la pente grâce à leurs traditions techniques. Bicylindre à plat chez l'allemand BMW, dont la R 90 S (1974) fut l'une des plus fameuses réussites. Moteur en L chez les Italiens de Ducati, dont la gracile 916 (1994) passe désormais pour l'une des plus belles réalisations du XX^e siècle!

Dessinateurs des timbres :

Honda et BMW : Ptiluc;
Harley Davidson et Voxan :
Coyotte;

Terrot et Ducati : Nikolaz;
Majestic et Norton

Commando : Denis Sire;
Triumph Bonneville et Yamaha :
Franck Margerin.

Concepteur du contour
du bloc et metteur en page
des timbres:

Jean-Paul Cousin

Imprimé en héliogravure