

PRÉ-DOSSIER DE PRESSE SALON RÉTROMOBILE 2018

De retour du 7 au 11 février 2018, les anciennes transforment Paris en capitale de l'automobile de collection pour le plaisir des petits et des grands.

SALON
**RETRO
MOBILE**
LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

**07-11
FEVRIER
2018**

// PARIS PORTE DE VERSAILLES
PAVILLONS 1.2.3

VENTE
AUX ENCHÈRES
ARTCURIAL
// Motorcars
09 FÉVRIER

RETROMOBILE.FR
#RETROMOBILE

  

RETRO MOBILE
LE SALON & PARTENAIRES EN LIGNE

PLEINS PHARES SUR LES PROPRIÉTAIRES FRANÇAIS DE VOITURES DE COLLECTION

QUI SONT-ILS ?



98%
d'hommes



55 ans
Age moyen

ORIGINE DE LEUR PASSION POUR LES VOITURES ANCIENNES

1. Eux-mêmes (72%)
2. La famille (grands-parents, conjoint...) (21%)
3. Les amis (15%)
4. Les collègues de travail (1%)

DEPUIS QUAND SONT-ILS PROPRIÉTAIRES ?

60%
sont propriétaires depuis plus de 10 ans

COMBIEN DE VOITURES POSSEDENT-ILS ?



OÙ GARENT-ILS LEUR(S) VOITURE(S) ?



COMMENT ONT-ILS ACHETÉ LEUR(S) VOITURE(S) ?

- 88% Autres particuliers (connaissances, amis, collègues...)
- 32% Sur internet, via un particulier
- 21% Marchand spécialisé (lieu de vente physique)
- 10% Sur internet, via un pro
- 5% Vente aux enchères
- 2% Autres (salons, rassemblements...)

TOP 3 DES CRITÈRES D'ACHAT

- 82% L'esthétique
- 88% Le budget
- 87% La marque

TOP 3 DES MARQUES DE LA 1^{ÈRE} VOITURE

- 16% CITROËN
- 12% RENAULT
- 8% PEUGEOT

COMMENT RESTAURENT-ILS LEUR(S) VÉHICULE(S) ?

- 38% Par eux-mêmes (goût pour la mécanique)
- 29% Par un professionnel dans tous les cas
- 34% Par un professionnel lorsqu'ils n'ont pas le choix
- 13% Par eux-mêmes (pour économiser)

QUEL BUDGET MOYEN ANNUEL CONSACRENT-ILS À L'ENTRETIEN ?



MODES D'UTILISATION DE LEUR(S) VOITURE(S)

- 60% Sorties Week-ends
- 47% Rassemblements
- 35% Sorties club
- 24% Vacances
- 20% Rallyes
- 18% Utilisation quotidienne
- 7% Courses sur circuit

BUDGET ANNUEL MOYEN CONSACRÉ AUX SORTIES



POSSÉDER UNE VOITURE DE COLLECTION, C'EST

- 90% Se faire plaisir
- 50% Partager ses moments avec d'autres passionnés
- 26% Un moyen de se rapprocher de bois sonnés
- 17% Un investissement pour se constituer un patrimoine

TOP 3 DES ÉPOQUES PRÉFÉRÉES

- 49% Des années 60 (aux années 80)
- 32% Après la Deuxième Guerre Mondiale (jusqu'aux années 60)
- 21% Youngtimers après les années 80

TOP 3 MARQUES PRÉFÉRÉES



LES SENS LES PLUS STIMULÉS



VALEUR ACTUELLE DE LEUR VOITURE LA PLUS CŒUFEUSE



ET LA REVENTE ?

1 personne sur 4 pense revendre une ou plusieurs voitures

POURQUOI REVENDRE ?

- 34% Je n'ai plus de place pour l'entreposer
- 17% J'ai besoin d'argent
- 17% Je souhaite en acheter une neuve
- 16% La voiture ne me plaît plus
- 16% J'espère générer une plus-value

DANS QUEL DÉLAI ?

- 25% Dans moins de 6 mois
- 34% Dans moins d'un an
- 8% Dans plus d'un an
- 33% Pas de délai

ENVIE D'ACHETER UNE VOITURE DE COLLECTION ?

60%
ont l'intention d'acheter une voiture de collection dont 13% en 2018

*Source : enquête menée en décembre 2017 auprès de 1301 personnes de la base newsletter France du salon Retromobile.

**SALON RÉTROMOBILE 2018 : LE RENDEZ-VOUS DE RÉFÉRENCE DES
PASSIONNÉS D'AUTOMOBILE DE COLLECTION**

Rétromobile, l'événement leader des voitures de collection revient du 7 au 11 février 2018, au Parc des Expositions de la Porte de Versailles. Depuis 43 ans, le Salon attire des amateurs, professionnels et curieux du monde entier tous animés par la même passion : les belles anciennes, le bruit ronflant des moteurs, la beauté des courbes et des mécaniques.

De l'inédit, de l'extraordinaire et de l'inattendu sont au rendez-vous. Cette année, ce sont 68 000 m² d'exposition, près de 600 exposants réunis et plus de 600 automobiles anciennes qui sont exposés dans les 3 pavillons du Parc des Expositions. Le monde de l'automobile de collection regorge de pépites parfois oubliées, le Salon Rétromobile est l'occasion de découvrir ou redécouvrir ces véhicules rares. Cet événement, unique en son genre, est le lieu de rendez-vous des constructeurs, clubs et associations, marchands de véhicules ou de pièces détachées mais surtout celui des passionnés d'automobile. Nouveauté sur le salon cette année, un espace de vente dédié aux voitures dites «populaires» dont la valeur ne dépasse pas 25 000€ TTC et dont l'âge est supérieur à 30 ans sera aménagé.

AU PROGRAMME DE CETTE 43^{ème} ÉDITION :

- Des rétrospectives anniversaires des plus grandes marques et modèles, avec des constructeurs comme Honda, Citroën, Peugeot, Renault ou encore Porsche.
- La célébration des 120 ans de Renault, avec une rétrospective unique de la marque au losange.
- Participeront aussi à la célébration des 120 ans de Renault : Le Musée de Compiègne avec des exemplaires historiques, Le Musée des Blindés qui présentera des chars Renault issus de sa collection
- L'exposition de deux Dalahaye 135 S à l'occasion des 80 ans de la victoire du constructeur aux 24H du Mans ;
- L'hommage à Paul Berliet pour le centenaire de sa naissance. Une occasion unique de découvrir le Centaure, précurseur des routiers haut de gamme du 21^{ème} siècle ;
- Une exposition dédiée au mythique autodrome de Linas Monthléry, le circuit aux 1000 records de vitesse en auto et moto en partenariat avec Les Grandes Heures Automobiles ;
- Les voitures françaises cultes des années 70-90 mises à l'honneur par le magazine Youngtimers sur le thème du luxe à la française;
- Les 110 ans de Carlo Abarth avec la présentation de 20 modèles mythiques issus de la collection d'Engelbert Möll, avec en prime l'unique moteur v12
- Une exposition exclusive en hommage à Jean-Pierre Wimille, pilote français d'exception et concepteur de la « voiture du futur » ;
- Le National Motor Museum of Beaulieu fait découvrir aux visiteurs du salon la richesse de l'industrie automobile anglaise à travers quatre modèles emblématiques dont la Bentley 4,5 litres Supercharged de 1930, cinq fois victorieuse aux 24H du Mans ;
- Des démonstrations dynamiques en extérieur avec le Musée des Blindés de Saumur, le Club des Teuf-Teuf et National Motor Museum ;
- La Galerie des Artistes, la plus importante galerie éphémère au monde dédiée à l'automobile.

ARTCURIAL MOTORCARS EN POLE POSITION

Rétromobile 2018 by Artcurial Motorcars, revient au Salon Rétromobile pour quatre vacations d'exception : le vendredi 9 février avec les automobiles de Collection, le samedi 10 février pour la dispersion des Collections *Guélon et Broual*, et le dimanche 11 février avec la vente *Racing, Flying & Yachting*. Artcurial Motorcars est réputé pour ses têtes d'affiche et records : la Ferrari 275P, victorieuse des 24H du Mans en 1964, provenant de la Collection Bardinon, devrait en amener cette édition 2018 ! A ses côtés, les collectionneurs pourront retrouver un plateau diversifié couvrant toute l'Histoire de l'Automobile avec des véhicules de l'Âge d'Or dont une Bugatti 57 C Atalante, des voitures de course aux palmarès impressionnants à l'image de l'Abarth 1000 SP ayant participé à la Targa Florio en 1969 et bien sûr des modèles mythiques, comme une Mercedes-Benz 300 SL Papillon ou encore les plus modernes avec les fameuses Supercars (Ferrari F40, Enzo, FXX...).

THE PENINSULA CLASSICS BEST OF THE BEST AWARD

Pour sa troisième édition annuelle, le prix *The Peninsula Classics Best of the Best Award*, plus haute distinction automobile récompensant la voiture de légende la plus exceptionnelle, investira pour la première fois Paris pendant l'événement Rétromobile. Lauréates du premier prix de grands concours, les voitures sélectionnées représentent la crème du monde automobile. La lauréate du prix *The Peninsula Classics Best of the Best Award* sera révélée lors d'un dîner privé à l'hôtel The Peninsula Paris, le jeudi 8 février 2018.

RENDEZ-VOUS DU 7 AU 11 FÉVRIER AU PARC DES EXPOSITIONS !

SAVE THE DATE : SOIRÉE PRESSE LE MARDI 6 FÉVRIER

DE 19H À 22H

RETROMOBILE 2018

Dates : du mercredi 7 au dimanche 11 février 2018

Lieu : Porte de Versailles - Pavillons 1, 2, 3

Horaires : mercredi, vendredi de 10h à 22h, jeudi, samedi, dimanche de 10h à 19h

Tarifs : 18 € en prévente sur le site internet, 20 € sur le salon, gratuit pour les enfants de moins de 12 ans.

Organisateur : Comexposium (www.comexposium.com)

LE SALON RÉTROMOBILE FÊTE LES 120 ANS DE RENAULT EN PARTENARIAT AVEC LE MUSÉE NATIONAL DE LA VOITURE

2018 marque le troisième chapitre du partenariat entre le musée national de la Voiture de Compiègne et le Salon Rétromobile. Ce nouveau chapitre sera signé Renault, en hommage aux 120 ans du constructeur ! L'occasion pour les visiteurs d'apprendre ou de réapprendre l'histoire de la célèbre marque au losange.



Paris-Vienne, juin 1902. Mr Louvet sur Renault
crédits : RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne) / Stéphane Maréchal



Voiturette Renault - Carrosserie du type Tilbury, moteur monocylindrique à ailettes de 1 3/4 CV fabriqué par la Firme de Dion-Bouton
crédits : RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne) / Jean-Pierre Lagiewski



Petit coupé de ville Renault, type C
Moteur de Dion-Bouton monocylindrique de 3 CV, allumage par magnéto.
crédits : RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne) / Tony Querrec

DE 1898 À 2018, RETOUR SUR 120 ANS D'HISTOIRE

L'aventure commence dans le petit cabanon du fond du jardin de la propriété familiale à Boulogne- Billancourt. Louis Renault, quatrième garçon d'Alfred Renault, qui a fait fortune dans la fabrication des boutons, se passionne pour la mécanique. Il bricole à vingt-et-un ans un tricycle de De Dion- Bouton qu'il transforme en quadricycle en y apportant une quatrième roue. Il imagine aussi un nouveau système, la prise directe, qui supprime courroie et chaîne de transmission, peu propices au bon rendement du moteur dont la puissance est encore faible. Le brevet est déposé le 9 février 1899, tandis que la voiturette Renault type A, qui a déjà rencontré ses premiers clients lors du fameux réveillon de 1898 dit de la rue Lepic, est mise en fabrication. Cette exceptionnelle Type A, offerte au Musée National de la Voiture par Louis Renault en 1929, sera exposée au Salon Rétromobile.

Le 29 février 1899, les deux frères de Louis Renault, Marcel et Fernand, investissent et fondent la Société Renault Frères dont le siège social est au 10 avenue du cours à Billancourt.

A la voiturette de type A succède le second modèle produit par les frères Renault, la type B de 1900, une des premières conduites intérieures du marché, dont le musée national de la Voiture possède un exemplaire également présenté à Rétromobile en février prochain. Comme la type A, elle est dotée d'un moteur De Dion-Bouton, et sa carrosserie s'inspire de celle des fiacres qui circulent encore dans les grandes villes.

L'année suivante, en 1901 sort la type D, également équipée d'un moteur De Dion-Bouton. Si l'exemplaire du musée national de la Voiture a connu quelques évolutions, il a été offert à l'institution par le marquis de Dion en avril 1936. Celui-ci rappelle d'ailleurs que les moteurs De Dion-Bouton furent montés par M.-M. Renault frères « dès le début et jusqu'en 1902-1903 ». Ces trois premières automobiles Renault pouvaient atteindre 30 à 45 km/h.

Dès août 1899, les frères Renault comprennent que pour se faire connaître, il faut s'engager dans les courses automobiles qui connaissent alors un étonnant succès public et dans la presse. Marcel et Louis décrochent dès leur première course, de nombreuses victoires dans la catégorie voiturette, jusqu'au décès accidentel de Marcel dans le tragique Paris-Madrid de 1903. Le pilote François Szisz prend désormais les rennes de l'écurie Renault.



Coupé chauffeur Renault, Carrosserie Labourdette, photographie, plaque de verre
crédits : RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne)



Renault 1901 type D début 20e siècle
crédits: RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne) / Jean-Gilles Berizzi



Double coupé limousine, Renault, type CC, 1911
crédits : RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne)

La renommée de la marque s'étend, comme les usines de Billancourt tandis que la Compagnie des Fiacres parisiens commande 1500 taxis équipés du nouveau taximètre mécanique. Suite au décès de Marcel et à la maladie de Fernand, Renault frères est dissoute et la Société des Automobiles Renault est fondée le 1er octobre 1908. Louis est le seul maître à bord, les innovations se multiplient, la production progresse : en 1907, Renault représente 14 % de la production automobile française (179 voitures en 1900 ; 1179 à 5100 entre 1905 et 1910).

LA RENAULT TYPE V ET LE TYPE CC

1907, date de la quatrième automobile Renault du Musée National de la Voiture sortie exceptionnellement des réserves pour être exposée à Rétromobile : cette limousine de luxe de type V, présente une carrosserie signée Million Guiet et Cie, un des carrossiers parisiens les plus renommés. Sur les portières figurent, discrètes, les armes de la famille de Bourbon-Parme : l'aristocratie adopte l'automobile, mais garde encore un chauffeur.

Le type V constitue le haut de gamme de Renault et sort des usines de Billancourt entre 1904 et 1908 ; le type CC, produit entre 1911 et 1912, également. Pareillement inspiré des véhicules hippomobiles, le double coupé limousine de 1911 récemment acquis par le musée national de la Voiture, est représentatif des automobiles de grand luxe réalisées par Renault avant la première guerre mondiale : la carrosserie est signée Kellner et fils, célèbre carrossier parisien, le moteur 4 cylindres est un moteur Renault, l'intérieur rappelle la sellerie hippomobile.

Le Ministère de la Culture et de la Communication, par l'intermédiaire de la Direction générale des Patrimoines et du Service des Musées de France, avec la participation du fonds du patrimoine, a permis cette acquisition remarquable, qui est présentée pour la première fois et en exclusivité au public au salon Rétromobile de février 2018.

L'authenticité de ces deux automobiles de luxe Renault constitue une des caractéristiques principales et essentielles de la politique d'acquisition et de restauration du musée national de la Voiture, dont les collections sont traitées et considérées comme des œuvres d'art, représentatives du génie créatif humain. En l'occurrence ici, celui de Louis Renault, de ses frères et de ses équipes, mais aussi celui de l'industrie française de l'automobile du début du 20e siècle, qui était alors la plus brillante au monde.

LES CHARS RENAULT À L'HONNEUR AU SALON RÉTROMOBILE EN PARTENARIAT AVEC LE MUSÉE DES BLINDÉS

Renault fait partie de l'histoire de la France depuis plus d'un siècle. En 1911 Louis Renault lance une production de véhicules pour équiper l'armée Française, ce qui marque le début de la grande aventure « Renault sous les drapeaux ». Renault devient ainsi un acteur essentiel de cette nouvelle économie de guerre en fournissant armes, munitions, moteurs d'avions, camions et autos blindées. Cette année, Rétromobile en partenariat avec le Musée des Blindés, rendra hommage à cette belle alliance et pour le plus grand plaisir de ses visiteurs, le canon automoteur M7 Priest sera présenté en démonstration dynamique devant le Pavillon 1.

LE CHAR LÉGER RENAULT FT

Ce blindé véritable symbole de la Première Guerre mondiale fut baptisé le Char de la Victoire. Il succéda aux Schneider et Saint-Chamond qui étaient, avant tout, des chars de rupture, manquant de maniabilité et assez fragiles. En 1916, le général Estienne surnommé « Le Père des Chars » demande à rencontrer Louis Renault pour lui parler du grand projet de concevoir un char révolutionnaire. Après avoir décliné la proposition dans un premier temps, Louis Renault répondit : « *Mon général, je vais vous le construire votre char* ». Rapidement, il se met à étudier un prototype. Le Général avait été très clair dans sa demande, il fallait un char léger, rapide, efficace au combat et dont la fabrication devait être simple, faite pour une production de masse et peu coûteuse. Le 22 décembre 1916, Louis Renault prenait les commandes de son prototype pour effectuer la première démonstration officielle devant les autorités militaires. Ce blindé était complètement moderne, petit, maniable et efficace. Une tourelle pivotante à 360°, des trains de chenilles débordants, un moteur arrière séparé du compartiment de l'équipage. Cette conception révolutionnaire est toujours adoptée sur les chars de notre époque. Le baptême du feu pour les petits chars FT eut lieu le 31 mai 1918 entre Bétheny et Neuville, au nord de Reims. Leur utilisation permit de repousser les forces allemandes sur l'autre rive de la Marne. 20 ans plus tard, le Renault FT était utilisé au début de la Seconde Guerre mondiale. Le char FT fut exporté dans de nombreux pays. Il fut également construit sous licence aux États-Unis à environ 700 exemplaires. Ce char de la Victoire est aujourd'hui un véritable monument historique.



Renault FT 1917
Collection Musée des Blindés

FICHE TECHNIQUE DU CHAR LÉGER RENAULT FT DE 1917

Équipage : 2 hommes
Poids en ordre de combat : 6,7 tonnes
Blindage maxi : 22 mm
Armement : 1 mitrailleuse de 8 mm ou 1 canon de 37 mm
Moteur : 4 cylindres Renault de 4,5 litres de cylindrée
Puissance : 35 cv
Carburant : Essence
Consommation : 30 litres d'essence pour 100 km
Vitesse sur route : 7,5 km/h

LE CHAR RENAULT B1 BIS

Avec ses chenilles enveloppantes, son canon de 75 déporté sur la gauche en caisse et un canon de 47 mm en tourelle, ce char de 32 tonnes était très impressionnant. Le puissant moteur Renault 6 cylindres de 307 CV était un dérivé d'un moteur d'avion. La direction du char ainsi que la visée du canon de 75 étaient assurés par un système révolutionnaire entièrement hydraulique du type « Naëder ». A l'époque, cette technique était très moderne. Durant les combats, le B1 Bis était redouté des blindés allemands. Il était puissamment armé et son blindage était si épais que les obus ennemis n'arrivaient pas à le perforer. Mais ce monstre demandait un entretien rigoureux, son pilotage nécessitait une sérieuse formation et il était très gourmand en carburant : le B1 Bis engloutissait ses 330 litres aux 100 km. Sur les 400 chars B1 et B1 Bis construits, il en reste 11 dont certains en épave. Le modèle présenté est le seul en état de fonctionner.



Renault B1 bis
Collection Musée des Blindés

FICHE TECHNIQUE DU CHAR RENAULT B1 BIS DE 1937

Équipage : 4 hommes
Poids en ordre de Combat : 32 tonnes
Blindage : 60 mm
Armement : en latéral 1 canon de 75 avec 74 obus, en tourelle 1 canon de 47 avec 62 obus, 2 mitrailleuses de 7,5 avec 4800 cartouches
Moteur : 6 cylindres Renault dérivé d'un moteur d'avion de 16 litres de cylindrée
Puissance : 307 CV
Carburant : essence
Autonomie: 180 km
Consommation : 330 litres/100 km
Capacité carburant : 400 litres
Vitesse sur route : 28 km/h

L'AUTOMITRAILLEUSE DE RECONNAISSANCE AMR RENAULT

En 1931, le projet d'une automitrailleuse blindée sur chenilles, équipée d'une tourelle, fut étudié chez Renault pour les régiments de cavalerie. Grâce au moteur 8 cylindres qui était monté sur les Renault Reinastella, l'AMR pouvait atteindre la vitesse de 50 km/h et se révéla bien adapté à son rôle de reconnaissance, avec d'excellentes qualités tout-terrain. Ce blindé léger fut utilisé jusqu'en 1940. Le modèle présenté est le seul existant sur les 123 construits.



Automitrailleuse Renault AMR
Collection Musée des Blindés

FICHE TECHNIQUE DE L'AUTOMITRAILLEUSE DE RECONNAISSANCE AMR RENAULT DE 1933

Equipage : 2 hommes
Poids au combat : 5 000 kg
Blindage maximum : 13 mm
Armement : 1 mitrailleuse de 7.5 mm
Moteur : 1 moteur Renault Reinastella
Puissance : 84 cv
Carburant : essence
Consommation : 64 l aux 100 km
Vitesse sur route : 65 km/h

RENAULT 36R, LE TRACTEUR DE RAVITAILLEMENT POUR CHARS

Ce petit tracteur Renault était conçu pour assurer le ravitaillement en carburant et en munitions des chars au combat. Le plateau était chargé de 800 kg d'obus et de cartouches. Sa cabine, provenant d'une camionnette civile, lui donnait une allure très moderne. Ce tracteur chenillé tirait une remorque de 600 kg de charge qui comprenait une citerne d'essence de 450 litres, des bidons d'huile et d'eau. Le véhicule est présenté aux autorités militaires en janvier 1938. Il existe encore 8 exemplaires sur les 260 produits.



Tracteur ravitaillement 36 R

FICHE TECHNIQUE DU RENAULT 36R TRACTEUR DE RAVITAILLEMENT POUR CHARS DE 1936

Équipage : 2
Poids en ordre de marche : 2700 kg
Moteur : Renault 4 cylindres de 2 120 cm³
Puissance : 38 ch à 2500 tr/mn
Vitesse maxi : 35 km/h
Autonomie : 130 km

CHAR LÉGER RENAULT R 35

Au début des années 30, le char Renault FT de 1917 équipait encore majoritairement l'armée française. Le temps était venu de concevoir un char plus puissant. Le cahier des charges était précis : 2 hommes à bord, un poids de minimum 8 tonnes, un moteur qui permettait d'évoluer à 20 km/h quelle que soit l'inclinaison, une autonomie de 8h de fonctionnement et comme armement un canon semi-automatique de 37 jumelé à une mitrailleuse de 7,5 mm. Renault produisit 1 540 exemplaires du R35 entre 1935 et 1940. Ce char possédait un blindage suffisant pour résister aux canons de petit calibre. L'équipage était composé, à l'avant, d'un pilote et, en tourelle, d'un chef de char-tireur simplement assis sur une sangle en cuir. Ce char équipa également l'armée polonaise, roumaine, yougoslave et turque. Ce char d'infanterie construit en 1540 unités était de conception très robuste. Il fut utilisé jusqu'aux années 50 par d'autres pays comme la Syrie et l'Israël.



Renault R35
Collection Musée des Blindés

FICHE TECHNIQUE DU CHAR LÉGER RENAULT R 35 DE 1935

Équipage : 2 hommes
Poids en ordre de Combat : 11 tonnes
Blindage maxi : 40 mm
Armement: 1 canon de 37 mm 1 mitrailleuse de 7,5 mm
Moteur : 4 cylindres Renault de 10 litres de cylindrée
Puissance : 84 CV
Carburant : Essence
Consommation : 200 litres d'essence pour 100km
Vitesse sur route : 20 km/h

PRESENTATION DYNAMIQUE DU CHAR M7 PRIEST DU MUSÉE DES BLINDÉS

Cette année, l'équipe du Musée des Blindés de Saumur présentera en démonstration dynamique, en extérieur devant le pavillon 1, le canon automoteur M7 Priest. Ce blindé fut conçu pour l'artillerie en 1941 et servira jusqu'à la fin de la guerre. La casemate recevait un gros obusier de 105 mm qui en faisait une arme redoutable. Ce canon automoteur joua un rôle décisif dans la victoire sur les forces allemandes dans la bataille du désert « El Alamein ». Ce blindé fut baptisé « Priest » par les soldats de l'armée Britannique car il est équipé d'une petite tourelle ouverte qui ressemble étrangement à une chaire utilisé par les prêtres pour s'adresser à ses paroissiens. Le moteur de cette pièce d'artillerie est tout aussi impressionnant, un superbe V8 Ford digne d'une voiture de compétition, entièrement en aluminium, deux culasses à 4 arbres à cames en tête, 4 soupapes par cylindre. Les 18 litres de cylindrée développaient 500 CV et engloutissaient ses 500 litres d'essence au 100 km.



M7 Priest Tank
Collection Musée des Blindés

FICHE TECHNIQUE DU CHAR M7 PRIEST DU MUSÉE DES BLINDÉS

Équipage : 7 hommes

Poids en ordre de combat : 23 tonnes

Blindage : 50 mm

Armement : un canon de 105 mm - une mitrailleuse 12,7 mm

Moteur : Ford 8 cylindres en V de 18 litres de cylindrée - 4 arbres à cames en tête - 32 soupapes

Puissance: 500 cv

Carburant : Essence

Autonomie : 180 km

Consommation : 500 litres/100km

Vitesse sur route : 40 km/h

LE SALON RÉTROMOBILE REND HOMMAGE À PAUL BERLIET À L'OCCASION DU CENTENAIRE DE SA NAISSANCE

Du 7 au 11 février, le Salon Rétromobile consacrera une exposition à Paul Berliet en partenariat avec la Fondation Berliet pour fêter le centenaire de sa naissance. Les visiteurs pourront admirer « le Centaure », un tracteur routier maxi-code Berliet qui, au Salon de Paris 1978, impressionna fortement les professionnels et le grand public.



Berliet TR 350 «Le Centaure» - 1978

«LE CENTAURE», CE ROUTIER HAUT DE GAMME

« Mais qu'est-ce qu'il a ce camion, à emporter les foules alors que, de son côté, la voiture devient d'une tristesse insupportable ? » constate l'Auto-Journal du 12 mars 1979.

« Le Centaure », réalisé sur la base d'un tracteur Berliet 350, offre une esthétique innovante et un confort exceptionnel qui en font **un grand routier haut de gamme** rutilant, précurseur des modèles du 21ème siècle adoptés par la majorité des constructeurs.

Rehaussée en polyester renforcé, dotée d'un échappement vertical en inox avec grille, d'une admission d'air verticale également en inox au niveau du pavillon, **sa cabine 2,400**, née en 1969, est en outre parée de deux feux anti-brouillard, quatre feux longue portée, cinq feux de pavillon orangés, deux projecteurs grande puissance ainsi que quatre klaxons chromés type « marine » et de vitres et pare-brise teintés.

L'habitacle est aménagé, en option, avec audace et raffinement pour assurer un espace de vie et un confort exceptionnel au pilote : kitchenette, réfrigérateur, cuisinière, douchette et couchette en étage. Cette cabine avec rehausse sera produite jusqu'en 1990.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU CENTAURE

- Moteur Berliet diesel 8 cylindres en V 135 x 130, injection directe / 14,8 litres de cylindrée / 356 ch à 2 000 tr/mn / suralimenté par turbo-compresseur sur échappement.
- Boîte Berliet B 18 / 2 x 8 rapports AV dont 16 synchronisés et 2 extra-lents + 2 AR
- Pont AR Berliet à double réduction par couple hypoïde et réducteur dans les moyeux.
- Poids Total Roulant (PTR) : 38 000 kg.

LE SALON RÉTROMOBILE FAIT LA BELLE PART AUX POPULAIRES AVEC UN ESPACE DE VENTE DÉDIÉ

L'automobile de collection a toujours été perçue comme une passion réservée aux plus fortunés. Rétromobile prouve le contraire en continuant à **présenter des voitures accessibles au plus grand nombre.**

Grande nouveauté cette année, la possibilité de présenter son véhicule de collection à la vente (plus de 30 ans - jusqu'à 1989) avec une seule et unique règle : ne pas dépasser 25 000€ TTC. Les populaires ont le vent en poupe !



Bugatti, Ferrari, Porsche... toutes ces marques ont marqué l'histoire automobile. Mais loin d'une Bugatti royale ou d'une Porsche 911, de nombreux modèles anciens se vendent à des prix encore très raisonnables. Ces automobiles dites «populaires» sont pour beaucoup l'occasion de se replonger dans les souvenirs de son enfance ou de revivre des moments précieux.



Pour l'édition 2018, le Salon va de nouveau s'agrandir, en proposant dans le Pavillon 3 du Parc des Expositions de la Porte de Versailles un espace dédié aux professionnels et / ou particuliers pour la mise en vente de véhicules de collection (avec une valeur de 25 000€ TTC maximum).

L'offre comprend un espace nu de +/- 12.5 m², valable durant les cinq jours du Salon, ainsi qu'un badge d'accès exposant pour un tarif de 404€ TTC (270 € HT + 80 € d'assurance automatique).



L'offre étant valable pour les professionnels comme pour les particuliers, il est possible de consulter l'espace exposant du [site internet](#) ou contacter [Emmanuel Cohédali](#), chef de marché du Salon Rétromobile.

“LES GRANDES HEURES DE L'AUTODROME” EXPOSÉES SUR LA PASSERELLE DU SALON RETROMOBILE

Passage incontournable entre les Pavillons 1 & 2, la passerelle du Salon Rétromobile réserve chaque année à ses visiteurs un voyage dans le milieu de la course automobile. Après le succès, en 2017, de l'exposition « Groupe B, 30 ans déjà ! » le Salon Rétromobile et Les Grandes Heures Automobiles s'associent de nouveau pour une exposition dédiée aux records de l'Autodrome de Linas-Montlhéry, ce circuit mythique tout près de Paris.



Voisin des records de 1927



Yacco Petite Rosalie de 1933



Peugeot 404 Diesel - Michel Menard mécanos techniciens de La Garenne - 1965

L'AUTODROME DE LINAS-MONTHLERY À L'HONNEUR LORS DU SALON RETROMOBILE 2018

Organisées sur ce même Autodrome, Les Grandes Heures Automobiles - partenaire de Rétromobile - sont devenues, en seulement 3 éditions, l'une des manifestations phares du calendrier automobile. Véritable revival des sports mécaniques, l'édition 2017 a notamment rassemblé près de 16 000 spectateurs.

À l'occasion du Salon Rétromobile, une exposition sera entièrement dédiée aux «Grandes Heures de l'Autodrome» de Linas-Montlhéry. Créé en 1924, le légendaire circuit et ses virages relevés à 51° mérite son nom de temple de la vitesse et des records, puisque plus de 1000 records de vitesse en auto, moto ou vélo y ont été battus depuis son ouverture.

Près d'une vingtaine d'autos et de motos illustrant la longue histoire des records sur l'Autodrome sont à retrouver comme la Voisin des records de 1927, la Citroën Rosalie de ceux de 1933 ou la Peugeot 404 de ceux de 1965.

Rendez-vous sur la passerelle du 7 au 11 février 2018 pendant Rétromobile 2018.



LA "FRENCH TOUCH" PAR LE MAGAZINE YOUNGTIMERS, LES FRANÇAISES À L'HONNEUR AU SALON RÉTROMOBILE

Pour la huitième année consécutive, le magazine Youngtimers participe à Rétromobile. Pour cette 43^e édition, le mensuel dédié aux voitures cultes des années 1970-90 met les voitures françaises à l'honneur. Mais pas n'importe lesquelles : les plus belles, les plus originales, les plus chics et les plus innovantes, avec cet art consommé qu'ont les constructeurs de savoir transformer le prêt-à-porter en haute couture. Quatre décennies d'automobiles françaises se donnent ainsi rendez-vous sur le podium Youngtimers, au travers de six modèles...



Citroën CX Prestige
crédits : E.Houplain

CITROËN CX PRESTIGE

Apparue en 1976, la version Prestige de la CX possède tous les attributs d'une voiture de haute lignée. Un empattement allongé de 25 cm – celui du break –, le toit vinyle typique des hauts de gamme des années 1970, de l'inox et du chrome en abondance, des enjoliveurs spécifiques. Il faut cependant pénétrer à bord pour prendre véritablement la mesure du travail accompli par la marque aux chevrons. Cuir capitonné à tous les étages, moquette pure laine, ciel de toit en Alcantara, pare-soleil et allume-cigares individuels, repose-pieds pour se détendre les voûtes plantaires, dragonnes pour s'extraire de la voiture, vitres électriques pour tout le monde et climatisation : ça, c'est palace !



Matra Bagheera «Courrèges»

MATRA BAGHEERA « COURRÈGES »

La Bagheera débute sa carrière le 14 avril 1973 devant les journalistes au bord du lac d'Annecy. Avec elle, Matra recycle les bonnes idées de la 530 : châssis-coque en acier, caisse en polyester armé et moteur central arrière, cette fois positionné transversalement. Seul point de discordance entre Chrysler-Simca et Philippe Guédon, le patron de Matra Automobiles : le nombre de places à bord. Le premier en souhaite quatre, le second deux... Compromis fut finalement trouvé avec les trois fauteuils de front ! La série limitée « Courrèges » apparaît en septembre 1974 et se singularise par sa teinte, son garnissage intérieur blanc et son sigle « AC » (pour André Courrèges) sur la porte conducteur.



Peugeot 406 Coupé
crédits : D.Meunier

PEUGEOT 406 COUPÉ

Elle débarque fin 1996, et de l'avis de tous, il s'agit d'une des plus belles réalisations françaises. C'est à Lorenzo Ramaciotti, directeur « études et recherches » depuis 1988 chez Pininfarina, que l'on doit son profil élancé. Ce brillant designer a supervisé la genèse d'une kyrielle de Ferrari, de la 456 GT à la méchante Enzo, en passant par les 550 Maranello, 360 Modena, 612 Scaglietti et F430. Les bonnes fées se sont en outre penchées sur le berceau de la belle, puisqu'à sa plastique avantageuse, la sculpturale franco-italienne ajoute une partie cycle sophistiquée et une motorisation de pointe (V6 3.0), en mesure de coller au train de certains coupés souabes ou bavarois du moment.



Renault Supercinq Baccara
crédits : A. Saunier

RENAULT SUPERCINQ BACCARA

A la fin des années 1980, le clivage « citadine sous-équipée » et « grande routière tout confort » est en passe de tomber. Car la clientèle urbaine chic n'entend plus parcourir le dédale des ruelles des centres-villes à bord d'une encombrante berline. La Supercinq Baccara apporte la réponse avec la manière : boucliers ton caisse, jantes en aluminium « Comète », antibrouillards, peinture métallisée ou noire, pack électrique (vitres avant électriques + verrouillage centralisé par télécommande), direction assistée, sièges garnis de cuir Connolly couleur Ficelle et... housse fixée sous la tablette arrière, permettant de loger quelques vêtements sans les froisser. So chic...



Renault Avantime
crédits : A.Saunier

RENAULT AVANTIME

Le bien nommé Avantime (« avant l'heure » en français), né dix ans trop tôt, n'a jamais rencontré le succès escompté. Dans l'esprit des concepteurs, il s'agissait en effet de capter la clientèle aisée des grands monospaces, appréciant la position de conduite surélevée et l'habitacle inondé de lumière, mais finissant généralement par céder aux charmes d'un statuaire coupé made in Germany, une fois les enfants émancipés... Ce « coupéspace » accouché par Renault (et Matra) à l'aube des années 2000 témoigne à lui seul de l'esprit d'innovation et de singularité des constructeurs français : carrosserie SMC (Sheet Moulding Compound), portes à double cinématique, structure et brancards en profilés d'aluminium, etc.



MVS Venturi
crédits : A.Saunier

VENTURI

En treize ans (1987-2000), Venturi s'est construit une petite légende : 643 voitures produites, quelques morceaux de bravoure sur route ou sur piste et un taux de survie exceptionnel, grâce à ses fanatiques. La sobriété élégante du dessin de Gérard Godfroy lui a permis de traverser le temps sans prendre trop de rides. A bord, l'impression reste flatteuse avec une atmosphère chaleureuse à souhait, digne d'un boudoir anglais, avec de nombreux placages en ronce de noyer et un garnissage en cuir intégral, aux coutures soignées. Une authentique GT doublée d'une vraie sportive : direction ultra vive, roulis réduit à néant et un goût très prononcé pour les changements d'appuis nets et sans bavure...

LA SAGA ABARTH, EXTRAIT DE LA COLLECTION SUISSE D'ENGELBERT MÖLL AU SALON RETROMOBILE

Relancée il y a dix ans, la marque italienne au Scorpion a damné le pion aux plus grandes marques au cours des Trente glorieuses. Cette aventure haute en couleur sera explorée, le temps du Salon Rétromobile, avec vingt-deux modèles extraits de la magnifique collection suisse d'Engelbert Möll.



La Collection Engelbert Möll
Crédits : Rémi DARGESEN



Fiat Abarth 1000 TCR (Radiale) 1968
Crédits : Rémi DARGESEN



Fiat-Abarth 2000 Sport SE010 4-fari 1968
Crédits : Rémi DARGESEN

CARLO ABARTH, UN PERSONNAGE !

Au royaume des sorciers de la mécanique, la France avait Amédée Gordini. L'Italie ? Carlo Abarth !

Le 15 novembre 1908, Dora Taussig, héritière d'une famille d'industriels du textile, met au monde un garçon au caractère bien trempé : Karl Abarth, plus connu sous le prénom de Carl. Dès l'adolescence, le jeune homme manifeste une forte attirance pour la mécanique et plus particulièrement les motocyclettes. Après avoir débuté chez l'artisan Castagna & C. à Vienne, son destin bascule, lorsqu'il rejoint l'atelier Motor Thun dirigé par le comte Thun. La défection d'un pilote de l'écurie lui vaut de se retrouver au grand prix de motocyclettes d'Autriche en avril 1928. Meilleur temps des essais libres et des qualifications : Karl ne manque pas son entrée dans le grand monde. Les dés étaient jetés et ce fut début d'une série de course où ses aptitudes de pilotes ne passèrent pas inaperçues. Sa notoriété dépasse les frontières de l'Autriche lorsqu'il gagne son pari d'aller plus vite que l'Orient-Express sur le tronçon Ostende-Vienne. En 1938, il est sollicité pour courir sous les couleurs de l'Italie, la patrie de son père revenu vivre à Merano, dans le Trentin. En 1946, Ferry Porsche lui accorde la représentation pour l'Italie du prestigieux Porsche Konstruktionbüro de Stuttgart. Avec le concours de l'ingénieur Rudolf Hruska, Abarth se retrouve ainsi propulsé sur le devant de la scène pour conduire l'accord conclu entre Porsche et Piero Dusio, le fondateur de Cisitalia, pour la conception d'une monoplace à moteur central.

LA NAISSANCE DE LA MARQUE ABARTH

Le 31 mars 1949, un notaire de Bologne enregistre l'association de Carlo Abarth et d'Armando Scagliarini sous l'entité Abarth & C. Le 17 juin, une filiale de la société se constitue au n°10 de la rue Trecate, à Turin. En guise d'indemnité de son ancien employeur, Carlo est parti avec cinq Cisitalia qu'il va modifier et engager en compétition sous la marque Abarth. Le cadeau de naissance de la marque ? Un blason frappé d'un scorpion sur fond rouge et jaune. Outre la conception et l'engagement de voitures de course, Abarth étend ses activités à la fabrication d'accessoires pour améliorer les performances des voitures de grande diffusion. L'artisan italien devient réputé pour ses systèmes de changement de vitesses au volant et ses collecteurs d'admission et ses pots d'échappement spéciaux.

1950 est une année importante pour la marque. C'est en effet la première participation aux Mille Miglia des Cisitalia transformées en Abarth. Verdict : une cinquième place au général.



Fiat-Abarth 750 Bialbero Record Monza 1959
Crédits : Rémi DARGESEN



Fiat-Abarth 2000 Monoposto World Record, 1966
Crédits : Rémi DARGESEN

Le salon de Turin, cette même année sert de rampe de lancement à la première véritable Abarth : la berlinette Tipo 204 A, tandis que le grand champion Tazio Nuvolari vante les mérites de la jeune société dans les publicités. Bertone, Ghia, Boano, Michelotti, Pininfarina, Vignale, Zagato, les plus grands carrossiers italiens, habillent les Abarth. Si Fiat fournit le plus souvent les bases mécaniques, Abarth flirte avec Alfa Romeo, Simca et Renault.

Un nouveau pas est franchi en 1956 avec le lancement de la Fiat Abarth 750 GT. Cette année-là, pour montrer que ses modèles n'ont rien à envier à la concurrence en termes de fiabilité et de sécurité, Abarth entreprend une campagne de records de vitesse qui se solde par une moisson de succès.

Les années soixante marquent l'ascension de la marque. Présent sur tous les fronts, le Scorpion est même chargé de concevoir la série de Porsche 356 Carrera 1600 GTL dessinée par Franco Scaglione. A partir de 1962, l'association avec Simca, cousin français de Fiat, donne naissance à une série de berlinettes très performantes. Quant aux Fiat 500 transformées en Abarth, elles animent les pelotons des championnats de voitures de Tourisme.

La consécration arrive en 1967 où la OT 1300 remporte la première place de la 1ère division du Championat International des Voitures de Sport. 1967 est également marquée par la réalisation de la Fiat-Abarth 6000 Prototipo, une machine d'endurance animée par un V12 6 litres de 610 ch. Un changement de réglementation coupa les ailes de ce projet qui laissa place à des protos équipés de V8 de 31 litres.

Le 15 octobre 1971, le groupe Fiat annonce le rachat de la société Abarth. Le Scorpion devient ainsi le département compétition du groupe mais signe également les modèles sportifs de Fiat. Alors que les 131 Abarth rafflent les victoires en rallyes, Carlo Abarth s'éteint le 24 octobre 1979 à son domicile de Vienne. En 1981, Abarth est dissoute dans le groupe Fiat. Fin 1986, l'arrêt des programmes sportifs de Lancia, en endurance et en rallyes, signe la mise en sommeil d'une grande partie des activités du scorpion. Il faudra attendre le salon de Genève de 2007 pour voir renaître la marque.

LES CONSTRUCTEURS EN FÊTE

L'année 2018 marque une année riche en anniversaires. Comme à chaque édition du Salon, de nombreux constructeurs donnent rendez-vous aux visiteurs pour une rétrospective de leurs plus grands modèles. Le thème de cette année ? Les 120, 70 et 50 ans de marques et de modèles mythiques.



Renault 8 Gordini
Coupe Gordini 1965

RENAULT : 120 ANS « D'EASY LIFE »

Renault c'est 120 ans d'innovations au service des automobilistes mais c'est également de nombreux modèles mythiques. Fondée en 1898 par Louis Renault, cette entreprise indissociable du monde automobile français, exposera cette année une vingtaine de véhicules au Salon Rétromobile, dont :

- Une Type A de 1898, la première automobile produite par Renault
- Un Fourgon postal Type BD de 1909 qui pouvait accueillir un mini bureau de poste
- Un taxi Type AG1 de 1910
- Une Vivastella PG7 de 1933, la grande routière des années 30
- Une Juvaquatre de 1937
- Une 4CV de 1947, premier véhicule du constructeur vendu à plus d'un million d'exemplaires
- Une R8 Gordini de 1964, célèbre pour avoir donné son nom à la Coupe de France Renault Gordini et pour avoir contribué à la démocratisation du sport automobile
- Une Espace datant de 1984, une Twingo de 1992



Peugeot 203 cabriolet
Crédit photo : L'aventure Peugeot Citroën DS - Centre d'archives de Terre Blanche

PEUGEOT CÉLÈBRE SES SUCCÈS : LA 203 ET LA 504

2018 marque l'anniversaire de deux grands succès commerciaux pour la marque au Lion : la 203 et la 504 ! Les deux automobiles souffleront respectivement leurs 70 et 50 bougies sur le Salon. Véritable symbole du renouveau de Peugeot après la Seconde guerre mondiale, la 203 a été présentée à la presse en marge du Salon de l'Auto en octobre 1947 et commercialisée un an plus tard. Cette berline robuste et fiable capable d'accueillir jusqu'à 6 personnes fera le succès de Peugeot jusqu'en 1960, après plus de 685 000 unités produites. L'année 1968 marque un nouveau tournant dans l'histoire des voitures Peugeot. La firme au Lion se réinvente avec la 504, un modèle signé par le carrossier italien Pininfarina. Peugeot prouve sa volonté de modernité en proposant en option la boîte automatique ZF. Commercialisée en version berline, coupé et dans une variante pickup exclusivement produite en Afrique, la 504 sera élue Voiture de l'Année en 1969. Véritable succès commercial jusqu'en 2005, près de 3 millions d'exemplaires de ce véhicule seront produits.



Peugeot 504
Crédit photo : L'aventure Peugeot Citroën DS - Centre d'archives de Terre Blanche



Honda RA273 S. Honda, Y. Nakamura (1966)
Crédit Photo : Archives Honda



Citroën 2CV
Crédit photo : L'aventure Peugeot Citroën DS - Centre d'archives de Terre Blanche



Citroën Dyane 6 Méhari
Crédit photo : L'aventure Peugeot Citroën DS - Centre d'archives de Terre Blanche



Devant l'usine Porsche en 1955

HONDA : UN SAVOIR-FAIRE EXCEPTIONNEL

Déjà 70 années d'existence pour la Honda Motor Company qui, à ses débuts, était une petite marque japonaise de motos. Aujourd'hui, Honda est sur la première marche du podium des producteurs de moteurs. Retour sur son histoire. Dans un contexte post-guerre mondiale, où les Japonais ont interdiction de produire des voitures particulières, Soichiro Honda se lance le 24 septembre 1948 dans la fabrication de deux-roues à moteur. La marque rencontre rapidement un large succès notamment avec la première motocyclette de la série Dream. Porté par la réussite du département moto, Honda s'intéresse dès 1963 au marché de l'automobile avec le lancement de la S500. Honda impose rapidement ses automobiles dans l'univers de la compétition, notamment en F1. Néanmoins, le succès ne viendra que 20 ans plus tard grâce à l'association du constructeur avec McLaren et Williams.

CITROËN : COUP DE PROJECTEUR SUR LA 2CV ET LA MÉHARI

2018 est aussi une année anniversaire pour la marque aux chevrons ! La 2CV, voiture emblématique française, célèbre ses 70 ans, tandis que la jeune Méhari fête son 50ème anniversaire.

La 2CV est sans doute l'automobile française la plus populaire de l'histoire. Bien qu'elle ait été imaginée en 1936 par Pierre Boulanger, cette petite voiture ne sera finalement présentée au public qu'en 1948, à l'occasion du Salon de l'Auto de Paris. L'engouement est tel qu'en 1950, le délai de livraison est de six ans ! Véhicule intemporel et connu de tous, ce sont 5 114 959 exemplaires de la 2CV qui seront fabriqués en 42 ans de production.

La Dyane 6 Méhari, ou plus communément appelée « la Méhari », voit le jour au milieu de la crise de mai 1968. Ce véhicule de loisir conçu par Roland de la Poype, un industriel de la plasturgie, attire à nouveau l'attention du grand public et étonne par son originalité. Dotée d'une carrosserie de style pick-up, elle sera proposée au lancement en trois teintes : ocre sable, rouge vif et vert forêt. Sa production sera reconduite jusqu'en 1987 à hauteur de 150 000 unités.

PORSCHE : 70 ANNÉES D'EXCELLENCE SPORTIVE

C'est au lendemain de la Seconde Guerre mondiale que Ferry Porsche se lance dans la conception d'automobiles. Avec ses 70 années d'existence et un savoir-faire de légende, la marque Porsche s'est rapidement imposée comme l'un des leaders mondial des automobiles sportives. Le premier modèle signé Porsche, la 356 est lancée en juin 1947 et est commercialisée courant 1948. La firme



Porsche 356

s'emploie depuis sa création à développer des voitures légères et performantes avec notamment des modèles emblématiques tels que la 911 dont la production perdure depuis bientôt 55 ans. Porsche, c'est une marque aux multiples records en sport automobile : plus de 23 000 victoires en course, dix-neuf triomphes aux 24 Heures du Mans et trois championnats du monde de Formule 1.

JEAN-PIERRE WIMILLE, LE PILOTE D'EXCEPTION À L'HONNEUR DU PROCHAIN SALON RÉTROMOBILE

Pour sa 43ème édition, le Salon Rétromobile dédie une exposition exclusive à un pilote au talent incontestable : Jean-Pierre Wimille. Vainqueur de nombreuses compétitions internationales dont certaines comptent parmi les plus mythiques au monde, le pilote a par la suite dédié sa carrière à la conception de la « voiture du futur ». Reconnu parmi les plus grands, le destin de Jean Pierre Wimille s'achève tragiquement en janvier 1949, en Argentine, lors de l'essai d'une Gordini. Retour sur son œuvre et son histoire.



Bugatti monoplace type 5950B
Crédit photo : Christian Huet

L'EXPOSITION WIMILLE À RÉTROMOBILE

Pour la 1ère fois au monde, le Salon Rétromobile réunira 6 automobiles historiques :

- La Bugatti monoplace type 59/50 B de la Coupe des Prisonniers en 1945
- L'Alfa Roméo 308 monoplace - 3 victoires en 1946
- La Gordini monoplace type 15
- Les 3 prototype Wimille GT « Voiture de l'avenir » encore existants : la JPW 01 exposée au Musée de Reims, la JPW 03 conduite des années durant par le fils du concepteur et conservée par la Cité de l'Automobile de Mulhouse, mais aussi la JPW 04 issue de la collection du Musée Malartre de Lyon



Tank Bugatti 57 G
Crédit Photo : Christian Huet

UN COMPÉTITEUR PASSIONNÉ

Passionné dès son plus jeune âge par le sport automobile, Jean Pierre Wimille participa à son premier Grand Prix de France en 1930 au volant d'une marque qui le faisait rêver : Bugatti. L'histoire d'amour entre le coureur automobile et le constructeur durera pendant 10 ans. Jean Pierre Wimille remportera d'ailleurs avec son co-pilote Robert Benoist, la première place aux 24H du Mans avec le fabuleux Tank 57 G.

Reconnu dans le monde automobile pour son coup de volant exceptionnel, Jean Pierre Wimille remportera 22 compétitions internationales au cours de sa carrière dont certaines parmi les plus mythiques au monde comme les 24H du Mans, la Coupe de Paris ou encore le Grand prix de l'ACF à Montlhéry.



Alfa Roméo 308 Monoplace
Crédit Photo : Christian Huet

LES PRÉMICES DE LA VOITURE DU FUTUR

Guerre oblige, Jean Pierre Wimille s'investira, avec ses amis du monde automobile, dans l'armée française puis dans la résistance. Il ne délaissa pas pour autant sa passion ! Parallèlement au conflit, le pilote mène une réflexion autour du véhicule du futur. Il imagine une automobile dotée d'une boîte de vitesses à commande électrique,



JPW 01
Présentation au salon de l'Automobile en 1948



Jean-Pierre Wimille

venant bouleverser les codes établis par des constructeurs centenaires. La concrétisation de ce projet ne verra le jour qu'au lendemain de la guerre, en 1946, avec la première apparition du prototype de la Wimille 01.

Au terme des hostilités, Jean Pierre Wimille reprit le chemin des circuits avec toujours autant de succès. Il sorti vainqueur de la Coupe des Prisonniers au volant d'une Bugatti 59 monoplace.

Interpelé par cette idée de véhicule du futur, Maurice Dolfus alors PDG de Ford France offre à Wimille les moyens pour concrétiser son projet. Le pilote signe un contrat avec la marque le 28 février 1948. Un département « Voitures Spéciales » est créé par le constructeur de Détroit pour produire les automobiles Jean Paul Wimille. Le premier modèle né de cette collaboration, sera la JPW 01. Pour ce véhicule, Wimille fera appel à l'atelier Faget Farnet pour la carrosserie et au jeune styliste Philippe Charbonneaux qui proposera un design respectant la ligne très aérodynamique du véhicule. Aboutissement d'un projet né durant la guerre, ce modèle résolument moderne avec une ligne futuriste sera présenté avec succès au Salon de l'Auto en 1948.



Jean-Pierre Wimille
Crédit photo : Christian Huet

GORDINI- WIMILLE : UNE RENCONTRE DÉTERMINANTE

Bien qu'il soit de plus en plus occupé par la conception automobile, Wimille n'abandonna pas la compétition et poursuivi sa carrière au sein de l'écurie Alfa Roméo. Il remporta 8 compétitions dont 3 victoires successives au volant de la puissante 308 : la Coupe de la Résistance, le Grand Prix du Roussillon et le Grand Prix Burgundy. La rencontre entre Jean Pierre Wimille et Gordini est l'une des plus belles histoires de la compétition automobile. Les modèles Gordini, bien que moins impressionnants que les Bugatti et les Alfa Roméo avec lesquels le pilote avait l'habitude de concourir, se démarquent rapidement grâce à son talent. Avec 5 victoires au compteur en moins de 2 ans, le binôme Gordini/Wimille s'impose rapidement dans le milieu du sport automobile.



Gordini Monoplace Type 15
Crédit photo : Christian Huet

Le 29 janvier 1949, alors que l'écurie Gordini est invitée en Argentine pour participer à plusieurs compétitions, Jean Pierre Wimille effectue des essais au volant de sa voiture. Alors qu'il s'élance sur le circuit de Palermo en enchainant les courbes avec précisions, Wimille, surpris par de nombreux spectateurs autour de la piste n'a qu'une seule sortie possible pour éviter de les percuter. Il s'engage alors



Wimille GT dans la rue

vers l'extérieur du virage et la course s'achève de manière tragique pour son pilote. La disparition de Wimille sera un véritable choc !

Cette disparition prématurée marqua également la fin du projet Wimille GT, tel qu'il était imaginé par Jean Pierre Wimille. Bien que défendu par Ford et arrivé à maturité, ce sera finalement un nouveau prototype de type « Cyclope » qui sera présenté au concours d'élégance du Bois de Boulogne en 1949. Malgré le succès de ce modèle lors du concours, Ford décida en juin 1949 d'abandonner la conception d'automobile JP Wimille.