



SALON
**RETRO
MOBILE**

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

16-20
MARS 2022

PARIS
PORTE DE VERSAILLES

RETROMOBILE.FR
#RETROMOBILE



VENTE AUX
ENCHÈRES
ARTCURIAL
// Motorcars

18 MARS

**DOSSIER DE PRESSE
EDITION 2022**

EDITO DE JEAN-SÉBASTIEN GUICHAOUA DIRECTEUR DU SALON

Enfin, nous pouvons fêter ensemble cette 46ème édition de Retromobile et l'ouverture après deux ans d'absence de l'un des plus beaux salons automobiles du monde. La passion n'a jamais disparu, bien au contraire. Nous sommes heureux de retrouver les marchands automobiles, les restaurateurs de véhicules (selliers, mécaniciens, constructeurs), les ventes aux enchères, les miniatures, les pièces, les organisateurs d'évènements automobiles...

Retromobile est une invitation au voyage, dans le temps, au cœur de nos patrimoines roulants. Rendez-vous au Parc des expositions de Versailles, pavillons 7,2, 7,3 du 16 au 20 mars pour célébrer les 50 ans de la Renault 5, découvrir les trésors de la Gendarmerie Nationale, échanger avec un historien chevronné sur l'histoire de la marque française Gordini, observer les travaux de l'ingénieur de Jean Bertin et de son Aérotrain, le Tridim et bien d'autres découvertes encore.

J'en profite pour remercier ici sincèrement nos exposants et nos visiteurs toujours fidèles à Retromobile, dans les bons moments comme dans la période difficile que nous traversons. Retromobile, c'est plus qu'un salon, c'est un état d'esprit.



RÉTROMOBILE 2022 : L'ÉDITION DU GRAND RETOUR

Les partenaires et les exposants reviennent à Paris Expo Porte de Versailles, du 16 au 20 mars pour le grand rendez-vous des passionnés de véhicules anciens.

Rétromobile, c'est une déclaration d'amour aux anciennes et aux véhicules roulants en tous genres qui ont façonné l'histoire de la mobilité : automobiles, motos, chars et tanks, camions, tracteurs, teuf teuf ... et tous ces vestiges du passé qui ont façonné notre patrimoine roulant.

Répartis sur 2 pavillons ce sont plus de 450 exposants qui exposent chaque année près de 1000 modèles, pour le plus grand bonheur des visiteurs.

Rétromobile est, pour tous ceux qui franchiront ses portes, l'occasion de voyager dans le temps ou de vivre sa passion. Rêver, s'extasier, s'informer, investir, aller à la rencontre des artistes, clubs et fédérations, libraires, organisateurs de rallyes, vendeurs de pièces détachées et de miniatures, restaurateurs, marchands d'automobile, maisons de ventes aux enchères, restaurateurs mécaniciens, assureurs, constructeurs ... Tout est possible sur ce Salon !

Au programme :

- Les autos bleues du sorcier Gordini ;
- Les impitoyables blindés du Musée de Saumur ;
- Le TRIDIM de l'avant-gardiste Jean Bertin ;
- Les véhicules réformés de la gendarmerie ;
- Les mythiques groupe A ;
- Le premier engin automobile, le Fardier de Cugnot ;
- Le cinquantenaire de la R5 ;
- Le french festival of slow du VINTAGE REVIVAL ;
- Les voitures centenaires du club des teuf-teuf ;
- La reproduction de la lamborghini LP 500 countach ;
- Les modèles phares de Citroën ;
- Les ateliers de la FFVE ;
- Les 40 ans de la fondation Berliet ;
- Les ventes de la célèbre maison Artcurial motorcars ;
- La galerie des artistes...

AMÉDÉE GORDINI : UN DESTIN EXCEPTIONNEL

Grande première dans l'histoire des salons automobiles, Rétromobile présentera une rétrospective dédiée au légendaire constructeur français, avec l'exposition de 9 voitures emblématiques.

Pavillion 7.2, stand J027.

D'année en année, le salon Rétromobile ne cesse de surprendre ses visiteurs avec des expositions et animations toujours plus étonnantes. Et la prochaine édition ne dérogera pas à la règle avec une exposition inédite : « la fabuleuse saga GORDINI », présentée par Rétromobile, en partenariat avec le **Musée National de l'Automobile, Collection Schlumpf et l'historien Christian Huet.**

Depuis le début des années 1930 et jusqu'à sa mort le 25 mai 1979, Amédée Gordini a tenu une place prééminente dans le sport automobile français. Mécanicien génial, il sut toujours, avec des techniques simples et des moyens limités, créer des châssis et des moteurs performants.

Pour rendre hommage au « Sorcier » (surnom décerné par le journaliste Charles Faroux après sa victoire aux 24 Heures du Mans de 1938), Rétromobile présente 9 Gordini historiques.



Gordini Spider Simca 5



Gordini Barquette Simca 8



Gordini 37 S type 24 S

1937 Gordini Spider Simca 5

Avec son moteur 4 cylindres de 750 cm³, sa première place aux 24 Heures du Mans en 1937 et ses 22 records mondiaux sur le circuit de Montlhéry, cette voiture réalisée par Amédée Gordini sur la base de la très populaire Simca Cinq marque les débuts du Sorcier de la mécanique.

1939 Gordini Barquette Simca 8

Avec son moteur 4 cylindres, Simca 8 Gordini de 1939 a terminé à la première place des 24 Heures du Mans en 1939 dans la catégorie des 1100 cm³.

1953 Gordini 37 S type 24 S

Avec son moteur 8 cylindres et équipé de freins à disques, le châssis 37, a été utilisé pour la première fois par l'équipe Gordini lors de la course des 1000 kms de Buenos Aires. Elle a ensuite été vendue à l'Italien Franco Bordoni, qui engage la voiture dans la célèbre course des Mille Miglia. Plus tard dans l'année, il remporte le Trullo d'Oro et le Grand Prix de Pergusa. La voiture a fait sa dernière apparition dans la Targa Florio 1955.



Gordini 35 type 16



Gordini 43 type 31S



Gordini 42 type 32

1954 Gordini 35 type 16 de Formule 1

Après une sixième place aux 24 Heures du Mans en 1953, les rêves de gloire Gordini reviennent et dès l'année suivante, il retente sa chance en F1 et développe une monoplace, avec un moteur à 6 cylindres et des freins à disque.

1954 Gordini 43 type 31S de Formule 1

Véritable star des podiums, la Gordini 43 type 31S de 1954 a remporté la première place au Tour de France 1954 et aux 24 Heures du Mans en 1954 dans la catégorie des 2 et 3 litres.

1956 Gordini 42 type 32

Avec son moteur 8 cylindres et équipée de freins à disque, la Gordini type 32 est une monoplace destinée aux Grands Prix de Formule 1. C'est la dernière voiture de course conçue par Amédée Gordini avant l'arrêt d'activité de son écurie.

1957 Renault Dauphine

Renault fait appel à Amédée Gordini pour réaliser une version plus performante de la voiture. Ce dernier modifie le moteur et la boîte de vitesse, ainsi naît la Dauphine Gordini (type R1091) en 1957.

1964 Renault 8

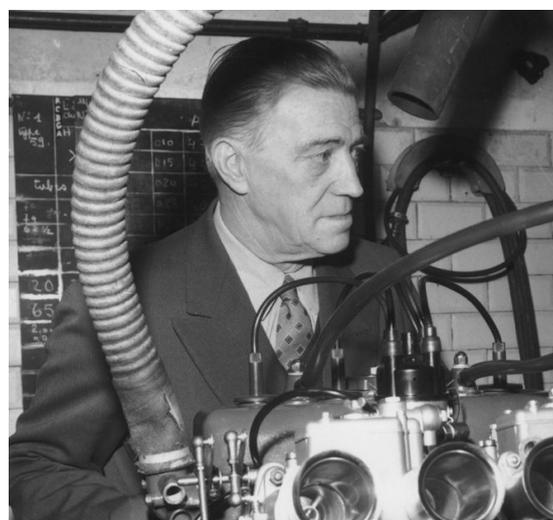
Basée sur la Renault 8 Major, une version améliorée de la Renault 8, la Renault 8 Gordini de 1964 possédait un moteur préparé par Amédée Gordini, qui a pris le moteur de base de 1,1 litre et l'a réglé pour développer 89 ch, soit presque le double des 50 ch de la R8 Major standard. C'est ainsi que naît la version sportive de la Renault sur laquelle s'est formée une génération de pilotes de talent. Propulsion, moteur en porte à faux arrière et une Coupe Gordini organisée par Renault et Elf font entrer la voiture dans la légende du sport automobile français.

1970 Renault 12

Pour dévoiler la nouvelle venue, Renault organise sur le Paul Ricard au cours de l'été 1970, une grande fête avec la présence d'Amédée Gordini en personne, mais aussi d'illustres pilotes ayant débuté sur la R8 Gordini. Malgré la fête, la fiche technique de la R12 Gordini n'est pas accueillie avec enthousiasme, le moteur à l'avant faisant déjà regretter aux passionnés son aînée. Pourtant, la Renault 12 Gordini offrait de bonnes performances, allant jusqu'à 185km/h, franchissant le 0-100km/h en 9,5 secondes ou les 1000 mètres départ arrêté en 32,8 secondes. Gordini oblige, la R12 Gordini est présentée avec sa couleur « bleu 418 » et deux bandes blanches sur les côtés.

Amédée Gordini : Un grand destin

Amédée Gordini est né en 1899 à Bazzano en Italie, au même moment où commençait l'extraordinaire histoire de l'automobile. À 11 ans, déjà passionné par la mécanique, il quitte les bancs de l'école pour une place d'apprenti dans un garage de la région de Bologne. Très rapidement son esprit inventif fut remarqué, ce qui lui permit de commencer sa carrière de mécanicien et de rencontrer de grands noms de l'automobile comme Edoardo Weber et les frères Maserati. Après la première guerre mondiale, Gordini travaille sur des mécaniques d'exception comme Isotta-Fraschini, Bugatti et Hispano-Suiza. Peu après sa venue en France en 1925, il est naturalisé et crée sa propre entreprise à Suresnes : c'est le début de la grande aventure Gordini.



Amédée Gordini

1934 est marquée par le début d'une collaboration avec Henri-Théodore Pigozzi, Président de la société Simca qui construisait des Fiat sous licences en France. La première Simca Gordini sortie de l'atelier en 1937, était une biplace construite sur la base d'un châssis de Simca Cinq qui, avec ses 570 cm³, eut un beau palmarès avec le Record du Monde des 48 heures sur l'autodrome de Montlhéry à 103 km/h de moyenne et en 1938, aux 24 Heures du Mans avec une victoire de catégorie où Amédée Gordini a été surnommé « Le Sorcier ». Dès 1939, le nom de Gordini était reconnu par les grands du monde de la compétition automobile. Il imposa rapidement sa présence comme constructeur dans de nombreuses épreuves.

En 1940, Gordini s'installe en face du Parc des Expositions de la Porte de Versailles. Après la guerre, aidé par son sponsor Simca, il engage une nouvelle monoplace entièrement de sa conception qui, avec son petit moteur de 1100 cm³ d'origine Simca, atteignait 170 km/h. Cette merveille de mécanique lui permit de remporter le Grand Prix de Nîmes, le Bol d'Or et le circuit de Reims.

En 1948, il découvre le talent de Juan-Manuel Fangio, jeune pilote prometteur à qui il donne sa première chance et qui deviendra cinq fois champion du Monde. Ce dernier remporte le Grand Prix de Marseille en 1949 au volant d'une monoplace Gordini. Dès l'année suivante, sans sponsor, Gordini continua avec son bureau d'études et ses 45 employés, à construire des Formule 1, des Formule 2 et des Sport-Prototype qu'il engagea en compétition face aux grandes écuries avec, entre autres, les victoires de Jean Behra à Reims et Pau devant les Ferrari de la Scuderia. Malgré son acharnement, Amédée Gordini n'avait plus les moyens financiers pour être compétitif.

En 1957, et après s'être engagée dans plus de 600 épreuves, Amédée Gordini renonce à la compétition et stoppe sa production d'automobiles de course dont seulement 33 châssis, de différents types, furent réalisés. Il rejoint la Régie Nationale Renault sur le développement et la création de moteurs de compétition. Une collaboration qui durera 17 ans et qui commence dès 1957 la Dauphine Gordini. L'année 1964 fut marquée par le début de la carrière de la légendaire R8 Gordini, puis les années 1970 connurent les succès des Alpine Gordini, pour finir en 1974 par la Renault 12 Gordini qui fut la dernière à être ensorcelée. Amédée Gordini eut la satisfaction de connaître, en 1978 aux 24 Heures du Mans d'une Alpine V6 dont le moteur était badgé Gordini.

Remerciements à : Musée National de l'Automobile Collection Schlumpf et Christian Huet.

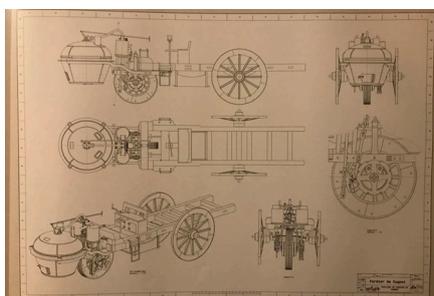
En partenariat avec



Crédit photos : Musée National de l'Automobile Collection Schlumpf et Christian Huet

Rétromobile présente le premier véhicule auto-mobile en démonstration dynamique, « Le Fardier de Cugnot » de Nicolas Joseph Cugnot

Le Salon Rétromobile a toujours eu pour ambition de proposer une ouverture sur l'histoire de la locomotion. Cette 46^e édition ne déroge pas à la règle et fera découvrir la genèse de l'automobile dans le sens le plus explicite du mot « auto – mobile ». A cette occasion, l'association « Le Fardier de Cugnot » présentera le premier véhicule automobile de l'histoire, et ce, en démonstration dynamique.



Il y a deux siècles et demi, et pour la première fois, les rouages du premier engin auto-mobile faisaient leur premier mètre, entraînant avec eux toute l'histoire de l'automobile. Son concepteur et ingénieur militaire Français, Nicolas Joseph Cugnot était loin de se douter qu'il deviendrait le premier pilote de voiture.

Le projet de Cugnot fut soutenu et financé sur la décision du Duc de Choiseul qui était, sous le règne de Louis XV, ministre de la Guerre et sur le conseil du général Gribeauval, éminent spécialiste en artillerie. Tous deux croyaient à la mécanisation des armées et voyaient dans le projet de Cugnot une solution au problème du transport des canons lourds.

En 1770, c'est le plein succès. Le fardier roule à la vitesse de 4 km/h avec une autonomie de quinze minutes. Fin 1770, Cugnot perd son appui financier avec le départ forcé du Duc de Choiseul et la mise à l'écart du Général Gribeauval. Faute de moyens financiers, le Fardier fut remisé dans les entrepôts de l'Arsenal de Paris. Sans nouveaux mécènes, Nicolas Joseph Cugnot dut arrêter ses travaux de mise au point de son Fardier. L'aventure futuriste de la première automobile fut rattrapée et stoppée par l'histoire des hommes car la Révolution française commençait à gronder.

Nicolas Joseph Cugnot était plus qu'un ingénieur militaire, c'était un visionnaire avec de multiples idées d'avant-garde. Malgré ses déboires et ses déceptions, et grâce aux quelques kilomètres parcourus aux commandes de son Fardier, Nicolas Joseph Cugnot avait ouvert la route de la grande aventure de l'automobile. Hélas il rejoindra les rangs des hommes trop en avance sur leur temps.

Le Fardier de Cugnot a traversé des périodes tumultueuses et a été miraculeusement sauvé et conservé. Il est actuellement exposé, depuis 1801, au Conservatoire des Arts et Métiers à Paris.

L'association « Le Fardier de Cugnot » présentera au salon Rétromobile le premier véhicule auto-mobile en démonstration dynamique. L'idée de reconstruire une réplique du Fardier de Cugnot a vu le jour en 2007. Ce fantastique projet a pu être réalisé grâce à la commune de Void-Vacon, où est né Nicolas Joseph Cugnot, son maire André Jannot, Fabrice Génisson enfant du pays et ingénieur des Arts et Métiers, et grâce à une équipe dynamique de bénévoles du village.

Cette reconstruction a fait appel au savoir-faire des artisans de la région et de la Meuse. La réalisation de cette renaissance a pu se concrétiser grâce à l'implication de l'école d'Ingénieurs des Arts et Métiers Paris Tech.



« J'ai éprouvé un grand bonheur de participer à cette aventure avec des gens formidables. La crainte que le Fardier ne soit pas fonctionnel était bien présente. Quelle joie lorsqu'il s'est déplacé de ses propres moyens, et quel bonheur de rouler 50mn sans arrêt, ni rechargement alors que les historiens parlaient de 15min » Francis Marsaux, Technicien de maintenance à la retraite.

Crédit photos : Association du Fardier de Cugnot

FAKE NEWS HISTORIQUE

Cela fait plus de 250 ans que tous les livres scolaires d'histoire relatent l'accident du Fardier de Cugnot, illustré toujours de la même gravure montrant le Fardier défonçant un mur faute de frein. Cette publication a été faite pratiquement un siècle après les essais. Aucune trace officielle ne relate l'accident. Les démonstrations dynamiques prouveront le contraire. Il était temps de redonner ses lettres de noblesse à Nicolas Joseph Cugnot.

Rétromobile présente l'Aérotrain « TRIDIM » de Jean Bertin, prototype précurseur dans le concept des métros automatiques

Si Rétromobile est réputé pour être le salon des passionnés, curieux et amateurs de voitures anciennes, il n'en oublie pas moins les autres moyens de transports. Alors que l'édition dernière avait mis en avant les tracteurs pour le plus grand bonheur des visiteurs, c'est un prototype de transport en commun révolutionnaire créé dans les années 70 qui sera à l'honneur cette année. L'Association des Amis de Jean Bertin présentera en démonstration dynamique sur le salon le « TRIDIM » : un concept de véhicule de transport en commun léger, économique et entièrement électrique.



Créé il y a 50 ans, l'Aérotrain TRIDIM était l'un des grands projets de l'ingénieur Jean Bertin et de son équipe. Ce prototype, entièrement électrique et automatique, se présente sous la forme d'une petite cabine construite en aluminium et matériaux composites qui accueille 4 passagers. Propulsé par 2 moteurs électriques, le TRIDIM est sustenté sur coussin d'air et n'est jamais en contact avec la voie, lui permettant de circuler rapidement. De plus, son coût de construction est dérisoire et son coût d'entretien est inexistant.

Cet aérotrain a été baptisé TRIDIM car il évolue efficacement dans les 3 dimensions : rapide dans le temps de parcours, performant dans la circulation (capable de circuler sur des pentes jusqu'à 20% d'inclinaison), et très mobile dans les parcours sinueux. Promis à un bel avenir du fait de son caractère rapide, économique, silencieux et écologique, le projet est finalement abandonné car jugé trop avant-gardiste. Il est récupéré à l'état d'épave en 1998 et est entièrement restauré par les bénévoles de l'association.



À cette époque, les grands projets de Jean Bertin, le plus connu étant l'Aérotrain, étaient soutenus par le président Georges Pompidou car les deux hommes partageaient la perception d'un idéal futuriste. Mais la disparition de Georges Pompidou en 1974 et la prise du pouvoir de Giscard d'Estaing entraîna la chute de ces grands projets.

En plus de la démonstration dynamique du TRIDIM sur coussins d'air et sur une voie de 20 mètres construite au sein-même du salon, les visiteurs pourront découvrir les travaux et les solutions proposées par Jean Bertin sur la dépollution de l'air des grandes villes et des océans. Des idées qui furent jugées trop avant-gardistes à l'époque, qui aujourd'hui prennent tout leur sens. Jean Bertin était résolument en avance sur son temps, comme le lui avait dit le journaliste Jacques Chancel en 1971 : « Je me demande si, plus qu'aujourd'hui, vous n'êtes pas de demain, c'est-à-dire terriblement en avance... ».

Crédit photos : Association des Amis de Jean Bertin.

Le magazine Youngtimers célèbre les mythiques Groupe A !

Le magazine Youngtimers est un fidèle du Salon Rétromobile. Pour cette 46 édition, le mensuel dédié aux voitures cultes des années 1970-2000 remet sur le devant de la scène les mythiques « Groupe A », qui ont animé le championnat du Monde des Rallyes dans les années 1980-90. Suite à la disparition du « Groupe B » à la fin de la saison 1986, le « A », plus proche de la série, est en effet devenu la catégorie reine des voitures de rallye, et ce, jusqu'à au tournant du XXI siècle. Qu'elles soient luxueuses ou modestes, imposantes ou compactes, ces automobiles vintage que Youngtimers présente ici restent des madeleines de Proust pour bon nombre de quadras...



BMW M3 E30 (1986-90)

Présentée au salon de Francfort en octobre 1985, la M3 E30 héberge en son sein un moteur de course. C'est en effet sur la base du groupe M10, couronné en 1983 sous le capot de la Brabham BT52 de Formule 1 – conçu pour résister à plus de 1000 ch et à des régimes de 10 000 tr/min – que BMW et la team Motorsport développent le 4 cylindres de la M3. Baptisé S14 B23, ce moteur de 200 ch (195 ch avec le catalyseur) s'accouple à une boîte à cinq rapports Getrag à grille inversée. En série, elle a connu plusieurs déclinaisons : Evo 1 (215 ch), Evo 2 (220 ch) et Sport Evo (238 ch).

Palmarès en rallye

- Victoire Tour de Corse 1987 (Béguin/Lenne)
- Deux titres constructeur au championnat de France des rallyes en 1989 et 90 (Chatriot/Périn)
- 16 victoires au championnat de France des rallyes entre 1987 et 1990



Ford Sierra RS Cosworth (1986-92)

La RS Cosworth civile apparaît en juillet 1986 sur la base de la Sierra à trois portes. Parée d'un kit carrosserie peu discret et dopée par un 1 994 cm³ turbo de 204 ch, cette Ford atteint 240 km/h par la seule force de ses roues arrière. En février 1988, lui succède la Cosworth « tout court », élaborée cette fois sur la berline. Équipée de la transmission intégrale en 1990, elle grimpe alors à 220 ch pour compenser sa prise de poids.

Palmarès en rallye

- Victoire Tour de Corse 1988 (Auriol/Occelli)
- Quatre titres constructeur au championnat de France des rallyes en 1987 et 88 (Auriol/Occelli) puis 1991 et 92 (Béguin/Lenne)
- 16 victoires au championnat de France des rallyes entre 1987 et 90



Ford Escort RS Cosworth (1993-96)

Ailes et jantes larges, spoiler rase-bitume, jupes, écopes sur le capot et aileron arrière indécent (en option dès 1994) : l'Escort RS Cosworth ne passe pas inaperçue ! Mais rien n'est gratuit, il s'agit bien d'une authentique voiture de rallye homologuée pour la route. Avec sa transmission intégrale assurant une adhérence extraordinaire et son quatre-cylindres 2,0 l 16 soupapes de 220 ch au turbo brutal, la conduite s'avère jouissive. Le Garrett T35 sera hélas troqué fin 1994 pour un petit T25, plus progressif, en échange de 7 ch supplémentaires.

Palmarès en rallye

- 8 victoires au championnat du Monde des rallyes entre 1993 et 97
- 18 victoires au championnat de France des rallyes entre 1993 et 95



Lancia Delta HF Integrale (1986-94)

La première Delta HF 4WD bénéficie du 1 995 cm³ à huit soupapes de la Thema, développant 165 ch (calandre à quatre phares et ailes plates). La HF Integrale 8v qui lui succède en 1987 atteint 185 ch. Ses ailes gonflent et les sièges sont désormais signés Recaro. La 16v grimpe à 200 ch en 1989 (capot bombé, ailes encore plus larges), l'Evo 1 à 210 ch deux ans plus tard (ailes XXL, aileron réglable et capot percé de prises d'air), et enfin l'Evo 2 à 215 ch en 1993. La plus désirable, surtout s'il s'agit d'une rare série spéciale.

Palmarès en rallye

- 6 titres constructeur au championnat du Monde des rallyes entre 1987 et 92
- 4 titres pilotes au championnat du Monde des rallyes en 1987, 88, 89 et 91
- 46 victoires au championnat du Monde des rallyes entre 1987 et 92



Mitsubishi Lancer Evo (1993-2001)

Des versions Groupe A et Groupe N ont été extrapolées de la Lancer Evolution dès 1993. Au fil des saisons, l'auto évolue sans cesse : Evo I puis II (1994-95, respectivement 250 et 260 ch), Evo III (1995-96, 270 ch), Evo IV (1997-98, 280 ch), Evo V (1998-99, 280 ch) et Evo VI (1999-2001). C'est au volant de ces autos que Tommi Mäkinen remporte le titre de pilote à plusieurs reprises. En 1998, Mitsubishi coiffe également la couronne en tant que constructeur.

Palmarès en rallye

- 1 titre constructeur au championnat du Monde des rallyes en 1998 (Mäkinen/Mannisenmäki)
- 4 titres pilotes au championnat du Monde des rallyes en 1996, 97, 98 et 99
- 6 victoires au championnat du Monde des rallyes en 1998 (Mäkinen/Mannisenmäki et Burns/Reid)
- 4 victoires au championnat du Monde des rallyes en 1997 (Mäkinen/Harjanne)



Nissan Sunny GTI-R (1991-93)

Non, cette Sunny (Pulsar dans certaines contrées) n'est pas passée entre les mains d'un fan de tuning, mais bien par le département compétition de Nissan, afin d'obtenir une homologation en Groupe A. La GTI-R, aux monstrueux appendices aérodynamiques, joue en effet dans la cour des Lancia Delta HF Integrale et Ford Escort RS Cosworth, avec un 2,0 l turbo (Garrett T3) de 220 ch et quatre roues motrices ! Une brute méconnue mais talentueuse, devenue rarissime en strict état d'origine.

Palmarès en rallye

- 3e place au rallye de Suède 1992 (Blomqvist/Melander)



Subaru Impreza GT Turbo (1993-2000)

Quatre-cylindres à plat, turbo IHI, 211 ch et quatre roues motrices voilà qui n'est pas banal, en 1993, sous le capot d'une petite familiale (berline ou break). Peu discrète avec ses appendices surdimensionnés, mais formidable d'efficacité, l'Impreza GT Turbo a forgé la réputation de Subaru en Europe, avec trois titres mondiaux consécutifs en rallye. La puissance atteint 217 ch en 1998 et s'accompagne d'évolutions techniques et esthétiques.

Palmarès en rallye

- 3 titres constructeur au championnat du Monde des rallyes entre 1995 et 1997
- 1 titre pilote au championnat du Monde des rallyes en 1995
- 30 victoires au championnat du Monde des rallyes entre 1993 et 2000



Subaru Impreza GT Turbo (1993-2000)

La Celica a couru avec différents survêtements. Elle revêt d'abord la tenue « T160 » de la quatrième génération. La suivante, baptisée « T180 » cède à la mode du bio-design, en vogue au début des années 1990. Le résultat s'avère plutôt plaisant, mais les vrais motifs de satisfaction se concentrent sur la transmission intégrale et le 2,0 l 16 soupapes suralimenté de la Turbo 4x4 de 204 ch (160 ch pour la GT « de base »). La série Carlos Sainz et son kit carrosserie atteignent même 208 ch.

Palmarès en rallye

- 2 titres constructeur au championnat du Monde des rallyes en 1993 et 94
- 4 titres pilotes au championnat du Monde des rallyes en 1990, 92, 93 et 94
- 29 victoires au championnat du Monde des rallyes entre 1989 et 1995

Crédit photos : DR

Motul, partenaire officiel du salon Rétromobile 2022

Paris, le 22 février 2022 – Motul, le spécialiste des lubrifiants haute performance et acteur incontournable sur le marché des véhicules historiques, annonce sa participation à la 46ème édition du salon Rétromobile, le grand rendez-vous international de tous les passionnés de voitures de collection. Partenaire officiel de cette nouvelle édition, Motul accueillera les visiteurs sur son espace dédié à l'univers youngtimers, en hommage à la passion et à la nostalgie des 80's et 90's. Rendez-vous au pavillon 7.3, stand F024, du 16 au 20 mars 2022 à Paris Expo Porte de Versailles.

UNE GAMME CLASSIC ADAPTÉE AUX VÉHICULES DE COLLECTION

A l'occasion de la sortie des nouveaux lubrifiants Youngtimers **CLASSIC EIGHTIES 10W-40** et **CLASSIC NINETIES 10W-30**, les visiteurs pourront découvrir l'espace Motul se situant au Pavillon 7.3, qui proposera des **conseils d'experts** mais aussi **l'intégralité de la gamme Classic** couvrant les véhicules d'avant-guerre jusqu'aux « Youngtimers » avec l'offre la plus large du marché (huile moteur, transmission, boîte de vitesse, additifs, produits d'entretien et de soin), et enfin une **gamme complète de vêtements** « Motul heritage » présentée pour la première fois en France et reprenant les visuels et logos les plus iconiques des années 50, 60 et 70.



LES AUTRES RENDEZ-VOUS À NE PAS MANQUER

Rétromobile 2022 sera également l'occasion pour Motul de dévoiler sa nouvelle « [offre privilège Clubs](#) » à destination des **clubs et de leurs membres**, qui pourront désormais profiter, **gratuitement et sans engagement**, d'un accompagnement personnalisé ainsi que de divers avantages exclusifs allant jusqu'à une réduction de 30% sur une sélection de produits Motul. Les clubs pourront venir souscrire à l'offre directement sur place auprès des équipes Motul.

Enfin, Motul accompagne étroitement le **musée de la Gendarmerie Nationale** pour la mise en place d'une exposition inédite sur le thème des véhicules de la Gendarmerie. Petits et grands pourront ainsi découvrir les véhicules les plus emblématiques de cette institution française. Alpine 1310 et Matra Djet seront bien sûr exposées aux côtés de nombreux autres véhicules. Ces derniers proviendront des réserves du musée de la Gendarmerie et seront visibles pour la toute première fois du public.

A PROPOS DE MOTUL

Motul est une société française de dimension internationale, spécialisée dans la formulation, la production et la distribution d'huiles moteur haute-performance (deux-roues, voitures et autres véhicules), mais aussi pour l'industrie par le biais de son entité Motul Tech. Motul est également reconnu comme le spécialiste des lubrifiants synthétiques. Dès 1971, Motul a été le premier fabricant de lubrifiant à lancer la conception d'un lubrifiant 100% synthèse pour des moteurs automobiles, le lubrifiant 300V, faisant appel à la technologie des esters et conçue à l'origine pour l'industrie aéronautique. Au fil des ans, Motul a acquis de l'expérience en tant que fournisseur officiel d'un grand nombre d'écuries et fabricants et contribue, avec eux, au développement technologique des sports mécaniques.

Motul soutient toutes ces équipes dans des compétitions internationales tel que : Dakar, 24 Heures du Mans (voitures et motos), Championnat du Monde d'Endurance FIA, Super GT, Drift, MotoGP, Championnat du Monde Superbike, MXGP, Championnat du Monde d'Endurance FIM, Tourist Trophy de l'île de Man, IMSA, Rallycross, F1 Boat et bien d'autres. www.motul.com/fr/fr

Le Musée des Blindés de Saumur présente le char Panther, et en démonstration dynamique le char amphibie AMX 10 PAC 90

Le Musée des Blindés de Saumur rassemble l'une des plus importantes collections mondiales de véhicules blindés de la Première Guerre mondiale à nos jours. Cette institution représente non seulement un très important patrimoine technique mais elle remplit parfaitement sa mission de mémoire de la France au combat qui fait partie de notre histoire. Pour cette 46ème édition du salon Rétromobile, le Musée des Blindés de Saumur présente l'une de ses pièces majeures, le principal char de combat de l'armée allemande : le Panther.



Juillet 1941. C'est sur les immenses territoires russes que les blindés allemands se heurtèrent pour la première fois aux divisions de char T34 de l'armée rouge. Cette bataille fut une surprenante et cuisante défaite pour la Wehrmacht.

Pour l'étude du Panther, les ingénieurs allemands s'inspirèrent largement de la conception très moderne du char soviétique : inclinaison du blindage qui optimisait la protection sans en augmenter l'épaisseur et montage de chenilles plus larges pour mieux répartir le poids du blindé et éviter ainsi les enlisements.

Le Panther fit ainsi son apparition en 1943. Avec ses 45 tonnes à la balance ce char était une arme efficace, il était très mobile et surtout il était équipé d'un canon très puissant qui perforait un blindage de 10 cm à une distance 1500 m. Mais cette bête de guerre avait ses faiblesses, la mise au point du Panther se fit non sans difficultés et son baptême du feu fut terni par de nombreux problèmes techniques. Le Panther était pénalisé par son surpoids et son moteur Maybach 12 cylindres 700 cv de 23 litres de cylindrée qui fonctionnait en permanence en pleine puissance surchauffait. Sa consommation se justifiait par son poids, en tout terrain le Panther engloutissait ses 700 litres au 100 kilomètres. Malgré tout le Panther restait une arme redoutable et bon nombre de blindés alliés en firent les frais. La construction du char Panther nécessitait d'importantes ressources, tant en matériaux qu'en main d'œuvre qualifiées. Les forcent industrielles de l'Allemagne s'épuisèrent et les usines d'armements ne purent fournir que 5 986 Panther toutes versions confondues contre 50 000 chars américains Sherman et 60 000 chars soviétiques T34.



Le Panther présenté faisait partie d'une des divisions de blindés allemandes qui ont participé en 1944 à la Bataille de Normandie. Les combats furent extrêmement violents. Nombreux véhicules allemands furent détruits par les forces alliées. Le Panther du Musée des Blindés a été immobilisé par une panne mécanique ou par un manque de carburant et son équipage s'empressa de fuir sans prendre le temps de le saborder. Début 1945, ce Panther fut récupéré avec d'autres engins allemands, pour former les escadrons blindés français composés de chars de prise de guerre.

Par la suite, il sera remis à Satory avant de rejoindre le Musée des Blindés de Saumur où il est conservé en état de marche.

Caractéristiques du Panther



- Poids au combat : 45 tonnes.
- Longueur : 9 m.
- Largeur : 3,40 m.
- Hauteur : 3,10 m.
- Equipage : 5 hommes.
- Armement : 1 canon de 75 mm 79 coups - 2 mitrailleuses MG 34 4 200 coups.
- Blindage : de 110 mm à 40 mm.
- Moteur : Maybach 12 cylindres en V de 700 cv 24 litres de cylindrée.
- Réservoir de carburant : 720 litres.
- Consommation : 3 litres au kilomètre sur route.
- 7 litres au kilomètre en tout terrain.
- Vitesse sur route : 55 km/h.
- Production : 5 986 exemplaires.

Démonstration dynamique : le Musée des Blindés présente le char amphibie AMX 10 PAC 90

Cette année, l'équipe du Musée des Blindés de Saumur présentera un char AMX 10 PAC 90 de 1979 en démonstration dynamique. A son époque, ce blindé français très performant était équipé d'un redoutable canon anti char haute vitesse qui tirait des projectiles à charge creuse à la vitesse de 1000 m seconde. Les visiteurs seront invités à participer au démarrage et au déplacement de ce char.



- Mise en service: 1979
- Longueur : 6 m
- Largeur : 2,80 m
- Poids: 14,5 Tonnes
- Equipage : 3 hommes
- Caisse en aluminium totalement étanche : amphibie, protection nucléaire, biologique, chimique
- Armement : un canon de 90 mm – 30 obus - une mitrailleuse de 7,62 mm 3 200 cartouches
- Moteur diesel : Hispano Suiza 280 cv – 8 cylindres en V turbo compressé – 8 200 cm³
- Propulsion aquatique par hydrojets.
- Réservoir : 528 litres
- Autonomie : 600 km
- Vitesse : 65 km/h

Rétromobile 2022 par Artcurial Motorcars

Une vente exceptionnelle de haute volée !

- 3 jours de vente les vendredi 18, samedi 19 et dimanche 20 mars prochains
- Exposition et vente au sein même du Salon Rétromobile
- Plus de 170 voitures et 30 motos de collection
- Plus de 50% des lots présentés sans prix de réserve
- Un vaste choix : des fabuleuses voitures d'avant-guerre aux rares bolides de course, sans oublier les véhicules de stars !



1968 Porsche 907
(est. : 4 000 000 - 6 000 000 €)

1974 Porsche 911 Carrera RSR 3.0L
(est. : 1 800 000 - 2 400 000 €)
© Peter Singhof

Parmi les stars de cette vente, il en est deux à ne pas manquer : une **Porsche 907** usine et une **Porsche 911 RSR 3.0L** provenant de la collection du gentleman driver **Ernst SCHUSTER** et qui sont entre ses mains depuis près de 40 ans.

La Porsche 907 de 1968 est l'une des 907 les plus authentiques. Son palmarès est remarquable avec trois participations aux 24 Heures du Mans de 1970 à 1972 après une superbe 4ème place aux 1000 kms du Nürburgring en 1968. Restaurée par les meilleurs spécialistes, elle est bien sûr éligible aux plus belles épreuves historiques.

Quant à la 911 RSR 3.0L, elle s'est, elle aussi, illustrée sur les grandes épreuves d'endurance (24 Heures du Mans, 1000 km du Nürburgring...), pilotée au fil du temps par Neuhaus, Stommelen, Barth, Fitzpatrick, Hezemans pour ne citer qu'eux.

Le formidable succès de la vente online de la collection de Richard Romagny de novembre dernier a réaffirmé une nouvelle fois la position de leader d'Artcurial Motorcars dans les ventes de collection. Si les Collections Bandini, Lafourcade et Lempereur ont déjà été annoncées, les équipes d'Artcurial Motorcars sont fières de compter pas moins de neuf collections pour cette future vente de mars.

Parmi elles, celle d'**Alain Aziza**, créateur d'« **Auto Performance – Aston Martin Paris** » qui distribue depuis les années 80 en France une des marques les plus prestigieuses au monde et celle pour laquelle la passion l'a toujours animé : Aston Martin.

Pas de grande collection sans une **Aston Martin DB5**. Celle-ci, modèle de 1963, fût entièrement restaurée par Aston Martin Heritage Paris et se trouve dans un état époustouflant. Une DB4 de 1961, une DB2/4 MkIII de 1959 et une V8 EFI, construite à trois exemplaires dans cette configuration, complètent cet ensemble de qualité.



1963 Aston Martin DB5 par Touring
(est : 600 000 - 800 000 €)
© Christian Martin

Une autre collection présentée dans la vente est celle d'un **homme d'affaires parisien** qui a très peu de temps la semaine pour assouvir sa passion. Chaque week-end, il consacre les premières heures du jour à faire circuler chacune de ses voitures afin de les maintenir dans un état de fonctionnement optimal.

L'**Alfa Romeo Giulia TZ** de la collection est l'un des modèles légendaires et très performants de la marque, surnommé « la petite Ferrari 250 GTO » grâce à son architecture et à son design très proches. Celui-ci est l'un des 112 exemplaires produits, un authentique modèle très bien préservé, parfaitement entretenu et éligible pour les plus grands événements historiques.

La **Vega 54 Prototype 'V' par Facel** de la collection est la toute première réalisation de Jean Daninos, un coupé deux places au dessin exceptionnel qui préfigurerait la production des modèles de la marque. Les deux autres pièces de cette collection sont une **Osca 1600 GT berlinette Zagato « Double Bubble »** de 1963, produit à seulement 130 exemplaires, et une superbe **Ferrari 330 GTC** de 1967.



1965 Alfa Romeo Giulia TZ
(est : 1 200 000 - 1 400 000 €)
© Xavier de Nombel

Pour cette nouvelle édition du salon Rétromobile, plusieurs modèles d'avant-guerre feront eux aussi partie de la vente.

La **Bugatti Type 57, carrosserie réplique « Aérolithe »** est la réplique exacte d'une automobile devenue mythique, une véritable licorne de l'Automobile : la Bugatti Type 57 Aérolithe. Inspirée du mouvement Art Déco, sa carrosserie en magnésium, très avant-gardiste avec ses arêtes rivetées, préfigure la Bugatti la plus chère au monde, l'Atlantic.



1935 Bugatti Type 57, carrosserie réplique « Aérolithe »
(est. : 1 500 000 - 3 000 000 €)
© Bernard Canonne

La Bugatti 37A est connue dans le cercle des bugattistes comme étant la « 37 Dufilho ». Le célèbre acteur en fut l'heureux propriétaire entre 1957 et 1982. Elle possède la provenance, l'authenticité, la limpidité de son histoire unique et le prestige du modèle, sans jamais avoir subi les affres de la course mais au contraire, l'amour et le respect de ses quelques propriétaires successifs.



1927 Bugatti 37A Ex-Jacques Dufilho
(est. : 900 000 - 1 200 000 €)
© Bernard Canonne

La collection **Paul Thanry** regroupe quant à elle pas moins de 17 automobiles d'avant-guerre soigneusement sélectionnées.

Enfin, on notera la présence de deux voitures de course hors du commun : la **Lorraine-Dietrich Type FM 6,4L Course 28/35cv** de 1908 et la **Guyot Spéciale GS25 2L de 1925**, voiture de Grand-Prix construite à un seul exemplaire.

Dans cette vente exceptionnelle, l'équipe Artcurial Motorcars est fière de présenter des véhicules ayant appartenu à des stars de la chanson et du cinéma, faisant de ces montures des objets uniques à la provenance et à l'histoire exceptionnelle.

La **Rolls-Royce Silver Cloud LWB par Henri Chapron Ex-Brigitte Bardot** fut commandée neuve par un aristocrate français et carrossée sur mesure par Henri Chapron. C'est en 1966 que Brigitte Bardot en fait l'acquisition, avant de partir aux sports d'hiver à son volant. De nombreuses photos d'époque témoignent de cette période.



1958 Rolls-Royce Silver Cloud LWB par Henri Chapron
Ex-Brigitte Bardot
(est : 100 000 - 200 000 €)
© François Gagnon / Paris Match / Scoop

Artcurial Motorcars présente la plus célèbre de ses Harley-Davidson, la **Softail Heritage 1340** de 1990 dessinée pour **Johnny Hallyday** lui-même. Elle est surnommée « Laura Eyes » pour le bleu électrique de sa robe, semblable à la couleur des yeux de sa fille. Cette moto est devenue légendaire puisqu'elle fut conduite par la star lors de ses trois concerts-événements sur la scène du Stade de France en 1998.



1990 Harley-Davidson Softail Heritage 1340 « Laura Eyes »
Ex-Johnny Hallyday
(est : 50 000 - 250 000 €)
© Fondation Angeli

Johnny Hallyday au stade de France, 1998 © Fondation Angeli

Une autre Harley Davidson, une Fat Boy customisée de 2010 et faite sur mesure pour son célèbre propriétaire **Romain Grosjean**. Pour célébrer son premier podium en Formule 1, le pilote s'offre ce cadeau et la confie au préparateur cannois 'Bobber F...'. Romain Grosjean invitera d'ailleurs son acquéreur à dîner !

Dans les voitures utilisées au quotidien par des stars, nous présenterons le **Range Rover 3,5L V8** de 1975 qui a appartenu à **Alain Delon**. Ce 4x4 de collection, très recherché, fut depuis entièrement restauré depuis le châssis.

Enfin, tout le monde se souvient de la scène finale du film '**Le Gendarme de Saint Tropez**' où l'on voit **Louis de Funès**, alias Cruchot, et **Michel Galabru** défiler sur le port du village dans une voiture américaine décapotable, entourés de motards et d'une fanfare festive... Et bien c'est bien cette **Oldsmobile Cutlass F85 cabriolet** de 1963 que nous présentons !

Avec seulement 149 exemplaires dans le monde, la supercar **McLaren Elva de 2020** est une véritable sculpture mécanique taillée pour la vitesse grâce à une aérodynamique inspirée d'une technologie issue directement de la F1. Elle allie toutes les qualités d'une monoplace de la catégorie reine tout en permettant de rouler à deux sur route ouverte. Cet exemplaire affiche seulement 10 kilomètres au compteur !



2020 McLaren Elva
(est : 1 500 000 - 2 000 000 €)
© Peter Singhof

À une semaine du Salon Rétromobile, les équipes d'Artcurial Motorcars sont fières de présenter une nouvelle collection de huit sportives dans un état de conservation exceptionnel. Parmi elles, **quatre Supercars Ferrari**, très faiblement kilométrées: une **Ferrari F40** de 1989, une **Ferrari F50** de 1996, une **Ferrari Enzo** de 2003 et une **Ferrari LaFerrari** de 2013. Et si cette collection est aussi unique, c'est parce qu'il est aujourd'hui rarissime de présenter, lors d'une vente, quatre Supercars Ferrari, de première main, aussi méticuleusement conservées et préservées par leur unique propriétaire.



Collection monégasque de Supercars,
Succession Maître Etienne Léandri
© Kevin Van Campenhout

« La sélection des voitures de cette édition Rétromobile 2022 est exceptionnelle et place cette vente à un niveau des plus élevés au niveau international. Vive Paris ! Vive Rétromobile ! »

Matthieu Lamoure,
Directeur Général, Artcurial Motorcars

A propos d'Artcurial

Fondée en 2002, Artcurial, maison de ventes aux enchères pluridisciplinaire basée à Paris, conforte en 2021 sa place de premier plan sur le marché de l'art international. Avec 3 lieux de ventes à Paris, Monaco et Marrakech, la maison totalise 169 millions d'euros en volume de ventes en 2021. Elle couvre l'ensemble du champ des grandes spécialités : des Beaux-Arts aux Arts Décoratifs, Automobiles de collection, Joaillerie, Horlogerie de collection, Vins fins et Spiritueux... Résolument tournée vers l'international, Artcurial affirme son réseau à l'étranger avec des bureaux de représentation à Bruxelles, Milan, Monte-Carlo, Munich et Vienne. En octobre 2015, Artcurial a organisé sa première vente à Hong Kong et au Maroc. artcurial.com

Retromobile 2022 : Les constructeurs exposent

Le salon Rétromobile est un incontournable pour les acteurs du secteur automobile, notamment pour les constructeurs, et cette 46ème édition ne dérogera pas à la règle. Entre voitures d'exception et célébrations, le rendez-vous international le plus attendu des amateurs d'anciennes promet encore bien des surprises !

Renault – La R5 souffle sa 50ème bougie

Dix ans après la 4L, la marque au Losange continue d'accompagner l'évolution de la société en lançant la R5, une citadine élégante et polyvalente.



Lorsqu'elle apparaît au début de l'année 1972, la Renault 5 fait entrer l'automobile dans la modernité. Sur fond de musique yé-yé, de la mode des pantalons pattes d'éph et du mobilier en plastique, la citadine de l'ex-Régie éclaire les rues de ses teintes acidulées : jaune, orange, vert pomme, bleu layette. Dix ans après la R4, le constructeur boulonnais, décidément visionnaire, a inventé une nouvelle voiture à vivre.

La R5 accompagne les mutations de la société marquée notamment par l'émergence d'une classe moyenne, l'émancipation de la femme, l'apparition des villes nouvelles et l'allongement des trajets en zone urbaine.

La nouvelle citadine du Losange est une réponse pertinente aux besoins de mobilité découlant de ces évolutions. Douée de polyvalence, cette berline de 3,50 mètres au style carré, deux portes à hayon, se prête à une multitude d'usages. Les citadines d'aujourd'hui lui doivent beaucoup : la R5 est aussi à l'aise en ville que sur la route. Elle rompt avec les canons de l'époque, s'affirmant comme une bulle de fraîcheur avec ses boucliers en plastique et sa planche de bord recouverte d'un capitonnage en skaï noir. Le toit ouvrant en vinyle noir, les grandes portes sans poignées et les banquettes tendues d'un vinyle orange finissent de dresser le portrait d'une citadine décidément décomplexée. Renault ne le sait pas encore mais ce modèle populaire arrive à point nommé pour affronter les années de crise.

Citroën, une certaine idée du voyage

Le stand de l'Aventure Citroën témoigne de la longue tradition de la marque aux chevrons en matière de grandes routières.



De la fameuse Rosalie qui célèbre ses 90 ans à la dernière C5 X mixant les influences du break et de la berline, Citroën peut se prévaloir d'une longue tradition de grandes routières. Leurs performances font des envieux. Dès ses débuts, la Rosalie fait parler d'elle. Grâce à l'engagement des huiles Yacco, Citroën multiplie les records sur l'autodrome de Linas-Montlhéry. Equipée d'une carrosserie profilée, la Rosalie II parcourt 100 000 km à la vitesse moyenne de 108 km/h au cours du printemps 1932, glanant soixante records internationaux et trente records mondiaux dans la catégorie 2 à 3 litres. Avec la Traction Avant lancée en 1934, la marque du quai de Javel impose une autre performance.

Novatrice à plus d'un titre, cette berline imaginée par André Lefebvre établit de nouvelles références en matière d'expérience de voyage. La Traction Avant connaît son apogée en 1938 avec la 15 à moteur six cylindres. Ce modèle gagne le qualificatif justifié de reine de la route. Au début des années 1970, Citroën renouvelle le genre avec la CX. Sa suspension hydropneumatique contribue à ses excellentes prestations routières. L'avant-gardisme de la marque aux chevrons se manifeste encore sur le stand avec la présence d'une 2 CV Sahara, un modèle à quatre roues motrices et deux moteurs.

DS, le prestige à la française

Avec les modèles de la marque française de luxe de Stellantis, c'est tout le roman de l'histoire de la Ve République et une certaine idée de l'élégance qui défilent.

En tournant les pages de l'album de la Ve République, on découvre que les DS sont les véhicules préférés de la présidence de la République. Mais pas seulement. Dans les années 1960 et 1970, les fameuses DS 21 et 23 Pallas à moteur à injection électronique sont souvent plébiscitées par les chefs d'entreprise. Aujourd'hui encore, DS continue d'occuper les premiers rôles dans les garages de l'Élysée. Le constructeur vient ainsi de livrer une DS7 Crossback blindée et rallongée de 200 mm au niveau des places arrière. De la DS des années 1960 à la dernière DS9, c'est une certaine idée du prestige qui s'exprime. L'élégance le dispute au confort. Sur le stand de l'Aventure DS Automobiles, une DS21 ie et une DS 23 de finition Pallas nous rappellent qu'un soin particulier avait présidé à leur conception. À bord de ces reines de la route, les voyages avaient une saveur particulière. DS, c'est aussi le symbole du grand tourisme français.



En 1972, Chapron, le carrossier attitré de Citroën décide de servir de l'outillage des landaulets SM réalisés pour l'Élysée et du cabriolet Mylord pour développer une SM 4 portes. Ce sera le modèle Opéra présenté au salon de Paris. Son prix élevé, le premier choc pétrolier et le rachat de Citroën par Peugeot auront raison de sa carrière. Seulement huit exemplaires seront produits.

Les véhicules du Musée de la Gendarmerie Nationale pour la première fois au salon Rétromobile

Le Musée de la Gendarmerie Nationale est chargé de la conservation et de la mise en valeur d'un parc de plus de 80 véhicules anciens de la Gendarmerie, conservé à l'abri des regards. Pour la première fois, une dizaine de ces véhicules mythiques seront exposés à l'occasion du salon Rétromobile, du 16 au 20 mars 2022, Porte de Versailles.

Une exposition inédite

Sur plus de 400m² d'exposition, ce sont 9 engins mécaniques, voitures, véhicules rapides d'intervention, hélicoptère et même motoneige témoins de la diversité de la collection, qui seront exposés.

Le public aura l'occasion de découvrir l'hélicoptère Alouette II engagé en 1959 lors de la rupture du barrage de Malpasset ou encore une motoneige utilisée par les gendarmes à l'occasion des JO d'Alberville en 1992.



©Musée de la gendarmerie

Les stars de la collection, les Véhicules Rapides d'Intervention, seront également de la partie avec la présentation de la Matra Jet V6 et de la Subaru Impreza. Les deux roues aussi seront représentées par la BMW R 80 TIC et la R 50/2 ou encore la Norton 750 Atlas utilisée pour la sécurisation du Tour de France dès 1966.

Cet événement d'envergure sera l'occasion du lancement officiel du Fonds de dotation pour le Musée de la Gendarmerie nationale, pour soutenir le musée dans l'entretien et l'expansion de sa collection.

Une collection variée

Voitures, motos, blindés, camions, bus, hélicoptère, bateau et même motoneige sont les différents véhicules qui constituent la mémoire mécanique du Musée de la Gendarmerie Nationale.



©Tokan Photography

Réformés par l'arrivée de matériels plus récents, ces engins ont été choisis par le musée pour leurs particularités : bon état, potentiel kilométrique, versions rares ou prototypes. Très variés, ils sont représentatifs de l'évolution technique et de l'adaptation des moyens aux missions des gendarmes. Chaque année, la collection actuelle accueille de nouveaux modèles, tels qu'une Renault Megane RS arrivée en mars 2020 depuis Angers, qui affiche pas moins de 394 000kms au compteur, du jamais vu en Gendarmerie.

Le fonds de dotation pour le Musée de la Gendarmerie Nationale

Avec pour fondateur et président d'honneur Jean TODT, ainsi que les fondateurs MOTUL, Amaury Sport Organisation et l'Automobile Club de l'Ouest, le fonds de dotation pour le Musée de la Gendarmerie nationale a pour mission principale d'accompagner le musée dans son activité de conservation, restauration et rayonnement du patrimoine de la gendarmerie nationale.



©Tokan Photography

Ainsi, grâce au mécénat d'entreprises et de particuliers, le fonds pourra apporter son soutien au musée, notamment dans la rénovation de véhicules emblématiques et atypiques, qui font l'histoire de la gendarmerie, et aussi l'histoire de la France.

Des actions à caractère éducatif ou encore scientifique seront également menées dans cette démarche de valorisation du patrimoine.

Le salon Rétromobile lance son audioguide

Cette année, Rétromobile raconte ses plus belles histoires grâce à l'audioguide téléchargeable gratuitement sur smartphone, via un QR code. Le contenu est disponible en 2 langues : français et anglais, accessible jusqu'au 25 mars.

Une dizaine d'animations présentes sur le salon peuvent être approfondies grâce à des contenus audio, texte et vidéo.

Les autos bleues du sorcier Gordini ; les impitoyables blindés du Musée de Saumur ; le TRIDIM de l'avant-gardiste Jean Bertin ; les véhicules réformés de la gendarmerie ; les mythiques groupe A ; le premier engin automobile, le Fardier de Cugnot ; le cinquantenaire de la R5 ; le french festival of slow du VINTAGE REVIVAL mais aussi les ventes de la célèbre maison Artcurial motorcars : autant d'animations proposées sur l'audioguide pour une plongée pédagogique au cœur de notre patrimoine roulant.

Une fois téléchargée, les visiteurs peuvent accéder à ce contenu exclusif via la page d'accueil de l'application, avec deux modes de recherche : via le plan du salon ou via une liste.

Accédez à l'audioguide :



Les exposants présents sur le salon Rétromobile

Aon Classic Car

Présent à Rétromobile depuis l'installation du salon porte de Versailles, « Aon Classic Car » possède entre autres spécialités celle de l'assurance, des voitures de collection, et d'exception depuis plus de 50 ans. Après avoir présenté au public de Rétromobile depuis plusieurs dizaines d'années les plus exceptionnelles voitures de ses clients et amis, Aon présente cette année une Ferrari 365 BB, tout premier modèle d'une longue lignée 12 cylindres qui fête cette année son jubilé. À cette occasion, écrit par Edouard Bernard et Nicolas Delage, est édité un livre consacré à cette prestigieuse lignée.

Hall 7.3 - Stand L016

Ascott Collection

Les 24 Heures du Mans et le Group C seront une nouvelle fois à l'honneur sur le stand de Ascott Collection avec la Porsche 917 K81 et deux LANCIA USINES : une LANCIA LC1 et une LANCIA LC2. Ces voitures évoquent une période de transition dans l'histoire du Mans avec l'avènement du Group C dont c'est le quarantième anniversaire.

Hall 7.3 - Stand L021

Acı Historique

Cette magnifique FIAT 130 HP de 1907 provient de la collection de MAUTO – Musée National de l'Automobile. Une collaboration de longue durée celle entre MAUTO et ACI, ce dernier ayant été parmi les associés fondateurs du prestigieux musée de Turin qui est né en 1933 et partenaire des activités du Centre de Restauration.

Hall 7.3 – Stand B042

Bed And Historic Motors

Bed and historic motors propose des RALLYES AUTOMOBILES : roadbook fléché / métré, sur les plus belles routes de France, étapes gourmandes, patrimoine automobile, convivialité ; L'ORGANISATION DE VOYAGES : Circuits culturels, touristiques, routes gourmandes, routes historiques, routes mythiques.. Ainsi qu'un GUIDE DE VOYAGES PAR LA ROUTE : Roadbook et roadtrip, étapes hôtelières et gourmandes, itinéraires en France et en Italie. Bed and historic motors propose également une conciergerie auto/moto.

Hall 7.2 - Stand G049

Boche Automobiles

Nicolas Martineau vient de reprendre l'entreprise Boche Automobiles, véritable institution Auvergnate pour les amateurs de belles voitures anciennes. Cet ingénieur a quitté la région parisienne pour aller vivre de sa passion en Auvergne. Pour sa première participation au salon Retromobile, il présente le résultat du travail de son équipe d'experts, avec la restauration « partielle » d'une magnifique et rare Mercedes 300SL de 1960 ainsi qu'une Jaguar Type E 3.8 Cabriolet de 1963 tout juste restaurée.

Hall 7.3 - Stand J098

Bourgogne Aventure

Bourgogne aventure est très récent et compte énormément sur le salon pour lancer son activité. Ils proposent à leurs clients de découvrir la Bourgogne, ses châteaux, sa gastronomie, sa nature préservée et ses grands crus. Cela peut se faire par groupe de dix personnes, aussi bien dans le cadre d'un séminaire ou à titre particulier.

Hall 7.2 - Stand E060

Citroën, une certaine idée du voyage

Le stand de l'Aventure Citroën témoigne de la longue tradition de la marque aux chevrons en matière de grandes routières. De la fameuse Rosalie qui célèbre ses 90 ans à la dernière C5 X mixant les influences du break et de la berline, Citroën peut se prévaloir d'une longue tradition de grandes routières. Leurs performances font des envieux. L'avant-gardisme de la marque aux chevrons se manifeste encore sur le stand avec la présence d'une 2 CV Sahara, un modèle à quatre roues motrices et deux moteurs.

Hall 7.3 - Stand J081

Club Amical Facel Vega

Le tout premier modèle Facel Vega était sorti six ans plus tôt, en 1954. Il avait été conçu et fabriqué par la société automobile Facel, l'acronyme de Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir.

Cette dernière s'appelait ainsi car elle avait été créée à Dreux en 1939 pour participer à l'effort de guerre de l'aéronautique militaire. Avec les années, le retour à la paix et le développement industriel, l'entreprise avait déménagé à Colombes (Hauts-de-Seine), mais avait gardé son usine à Dreux qui s'occupait de la carrosserie, la sellerie et des essais sur route.

Hall 7.2 - Stand E014

Clubs Classic de la Fédération des Clubs Porsche de France

Rétromobile revenu, les Clubs Classic de la Fédération des Clubs Porsche de France, en compagnie du Club RS de France représenteront la marque sur un stand dédié aux Clubs Classic par Porsche France. Cette édition 2022 fêtera 3 anniversaires. Les 70 ans de la création du premier club de la marque, les 30 ans de la 968 et, le point d'orgue sera les 50 ans de la 911 2,7 litres RS pour lequel Rétromobile 2022 est le coup d'envoi international de la célébration du demi-siècle de ce modèle iconique de la célèbre 911. Le modèle est mis à l'honneur sur le stand au travers d'une magnifique 911 2,7 L RS Yellow Light accompagnée d'une belle 968 Rouge Indien.

Hall 7.2 H015.

Club Healey France

A l'occasion du salon Rétromobile 2022, le Club Healey France (bâtiment) célèbre 3 anniversaires : Les 70 ans de la marque AUSTIN HEALEY, les 50 ans du fournisseur et partenaire de pièces détachées AH Spare Parts et les 45 ans du Club HEALEY France !

Deux hommes sont à l'origine de la création d'Austin Healey au début des années cinquante ; Donald Healey, doté d'une sérieuse expérience dans l'industrie automobile et la compétition, et Leonard Lord, Président de la British Motor Corporation nouvellement créée par la fusion de Austin et de Morris.

Hall 7.2 - Stand E015

Club Maserati France

Plus que centenaire, la firme au Trident dévoile les contours de son département Classiche chargé de promouvoir la préservation de son patrimoine. En présence notamment du supercar MC20 qui ouvre une nouvelle ère et de la Sebring qui souffle ses soixante bougies, la firme de Modène fait découvrir l'ensemble des activités du département Classiche qui a été officiellement inauguré en décembre dernier. Comme nombre de marques de légende, Maserati a décidé de confier à une entité spécifique la préservation de son patrimoine et sa promotion à travers l'entretien, la restauration, la mise en place d'une banque d'organe et la certification des véhicules assuré par un comité d'experts.

Hall 7.3 – Stand J033

Club Teuf Teuf

Créé en 1935, le club des Teuf Teuf regroupe près de 130 membres passionnés de véhicules produits avant la Première Guerre mondiale. Cette année le club met à l'honneur la marque Darracq avec une présentation de cinq véhicules qui seront accompagné d'une Alcyon et d'un cyclecar Salmson que vous découvrirez en démonstration dynamique sur le parking du hall 7.3.

Hall 7.3 - Stand M096

DS, le prestige à la française

En tournant les pages de l'album de la Ve République, on découvre que les DS sont les véhicules préférés de la présidence de la République. Mais pas seulement. Dans les années 1960 et 1970, les fameuses DS 21 et 23 Pallas à moteur à injection électronique sont souvent plébiscitées par les chefs d'entreprise. Aujourd'hui encore, DS continue d'occuper les premiers rôles dans les garages de l'Élysée. Sur le stand de l'Aventure DS Automobiles, une DS21 ie et une DS 23 de finition Pallas nous rappellent qu'un soin particulier avait présidé à leur conception. À bord de ces reines de la route, les voyages avaient une saveur particulière. DS, c'est aussi le symbole du grand tourisme français.

Hall 7.2– Stand F082

Ebay / Bakelite

Depuis maintenant un an, eBay accueille la boutique de la marketplace de Renovatio sur son site. eBay est ensuite entré au capital de Bakelit en septembre dernier afin de renforcer sa présence sur le marché de la pièce détachée de véhicules anciens. Aujourd'hui, la marketplace s'affiche aux côtés de son partenaire Bakelit sur un stand commun à l'occasion du salon Retromobile. Au fil du temps, eBay est parvenu à devenir un site incontournable dans la recherche de pièces détachées pour les Old et Young Timers. Parmi les 20 millions d'annonces de pièces auto/moto sur ebay.fr, plus d'un million sont des pièces rares pour les véhicules classiques. eBay tend ainsi à devenir la marketplace des passionnés avec une pièce automobile de collection achetée toutes les 7 minutes.

Hall 7.2 - Stand E076

Fédération Française Des Véhicules D'époque (FFVE)

Fondée en 1967, la FFVE est une association française officiellement reconnue d'Utilité Publique. Pas moins de 1200 clubs, 200 professionnels du véhicule ancien, 40 musées, et 230 000 collectionneurs propriétaires d'environ 800 000 véhicules anciens lui font déjà confiance. À l'occasion de Retromobile, des animations riches en informations seront au programme notamment autour de la sortie du livre de Bernard Salvat sur la marque mythique Koehler-Escoffier. Plusieurs modèles de la marque seront exposés, et des séances de dédicaces seront organisées durant le salon. Retromobile sera aussi l'occasion pour la FFVE de lancer le « programme de sécurité », soutenu par la délégation à la sécurité routière.

Hall 7.2 - Stand J015

Fondation BERLIET

Pas une édition de Rétromobile sans la Fondation Berliet, fidèle au salon parisien. Elle célébrera son 40^e anniversaire en mettant à l'honneur l'industrie automobile lyonnaise. Une rare Rochet-Schneider série 18400 de 1921, 6 cylindres, équipement incendie autopompe Delahaye rappelle que Edouard Rochet et Théodore Schneider furent des pionniers de l'automobile. Robustesse, fiabilité, fabrication et finition « haute-couture », telles sont les valeurs de la marque dont la production automobile cessera en 1931 et celle des véhicules industriels vingt ans plus tard.

Hall 7.3 - Stand F080

Lamborghini - Hommage à la Countach

Fidèle du salon parisien, le constructeur de Sant'Agata présente l'ensemble des activités de son département de restauration et la reconstruction de première Countach, la LP 500. Les visiteurs de Rétromobile sont chanceux : Lamborghini expose la reconstruction de la Countach LP 500.

Hall 7.2 - Stand

Méhari 2CV

C'est avec plus de 4200 références et le développement de leurs propres gammes, que l'équipe MEHARI 2CV PASSION est fière aujourd'hui de faire vivre ces véhicules de légende en mariant modernité et tradition. Une nouvelle aventure Spéciale Méhari 2CV Passion attend les visiteurs à l'occasion du Salon Rétromobile. En effet, après 17 ans de bons et loyaux services Stéphane Sultana, ancien directeur général et créateur de l'entreprise, a passé le flambeau le 1er février 2022 à Alain Diana, son nouveau président.

Hall 7.3– Stand H075

Nissan

Nissan est présent du 16 au 20 mars au salon Rétromobile avec trois modèles emblématiques de l'histoire, passée et présente, de la marque. Nissan, en collaboration avec le concessionnaire Nissan Avenir, exposera trois modèles qui correspondent à trois chapitres clés de sa riche histoire, d'hier et d'aujourd'hui : le coupé 240Z de 1972, le tout-terrain Patrol de 1976 et le crossover coupé 100% électrique Ariya de 2022. Une histoire commencée en 1933 et qui continue de s'écrire à travers la stratégie Ambition 2030 vers un futur 100% électrique.

Hall 7.3– Stand F036

Renault – La R5 souffle sa 50^eme bougie

Dix ans après la 4L, la marque au Losange continue d'accompagner l'évolution de la société en lançant la R5, une citadine élégante et polyvalente. La R5 accompagne les mutations de la société marquée notamment par l'émergence d'une classe moyenne, l'émancipation de la femme, l'apparition des villes nouvelles et l'allongement des trajets en zone urbaine. La nouvelle citadine du Losange est une réponse pertinente aux besoins de mobilité découlant de ces évolutions. Douée de polyvalence, cette berline de 3,50 mètres au style carré, deux portes à hayon, se prête à une multitude d'usages. Les citadines d'aujourd'hui lui doivent beaucoup : la R5 est aussi à l'aise en ville que sur la route.

Hall 7.3– Stand F050

TRM garage

Aurélien Letheux, le présentateur de l'émission Wheeler Dealers, sera présent le dimanche 20/03 de 11h00 à 13h00, pour une séance de dédicaces.

Hall 7.2– Stand E046

The Jeepster Collection

The Jeepster collection importe directement des USA des véhicules vraiment très spéciaux et tout à fait inhabituels : il s'agit des Jeepsters ! Ces véhicules ont été fabriqués uniquement de 1948 à 1950 par la société Willys, le constructeur automobile mondialement connue pour la production de ses fameuses Jeeps pendant la dernière guerre. Ce sont des véhicules tout à fait exceptionnels, d'une solidité à toute épreuve, et absolument parfait pour se balader.

Hall 7.3 - Stand C030

Trajectoire 1:32

Denis Bontemps, savoyard d'adoption, s'est érigé en quelques années en figure forte d'un créneau hyperspécialisé : les circuits auto miniatures de luxe. Entouré de sous-traitants tous plus pointus les uns que les autres, il façonne sur mesure des pistes au look vintage traversant de délicats paysages et sur lesquelles s'élancent de chic cylindrées de poche. Il présentera son activité avec un circuit miniature en démonstration permanente.

Hall 7.3 - Stand A035

Vintage Revival Montlhéry présente l'exposition du « F.O.S »

Cette année Vintage Revival propose une exposition unique sur le thème du F.O.S : French Festival of Slowth – Festival de Lenteur Français. Les amateurs d'automobiles pourront y découvrir une présentation exceptionnelle de véhicules sortants de l'ordinaire, fruit de l'imagination d'un constructeur visionnaire ou d'un bricoleur imaginaire, inédits hors du commun.

La marque BNC (Bollack Netter et Compagnie) fondée en 1923, sera la marque à l'honneur du VRM 2022 avec la présence sur le stand de l'ancien BNC du légendaire pilote français : Jean-Pierre Beltoise. Celui-ci commença son apprentissage à 4 roues sur ce BNC et remporta son premier gymkhana à la Baule en 1958. Son Fils, Anthony sera présent sur le stand pour parler avec vous de l'histoire de cette magnifique automobile française.

Hall 7.2 - Stand H047

Les 100 ans d'AMILCAR

Venant de fêter son centenaire, Amilcar, cette autre marque française sera également mise en avant avec un véhicule de course exceptionnel jamais exposé au public : L'AMILCAR six Cylindres C6 version « Client » de 1931 (ex pilote Gaston Réveiller). Cette automobile de course possédant un palmarès connu de 1931 à 1935 se trouve dans un état de conservation exceptionnel. C'est l'unique exemplaire connu, resté dans sa configuration d'origine (à quelques éléments près) de sa livraison neuve en 1931, gardant une incroyable patine.

Hall 7.2 - Stand H047

Volvo

Le Volvo Club de France est présent avec le soutien de Volvo Car France, et exposera deux modèles emblématiques de la marque : la berline 760, qui fête cette année ses 40 ans, et la berline 850 qui célèbre ses 30 ans. Les adhérents, présents sur le stand partageront leur savoir et leur passion autour des valeurs de la marque avec les visiteurs.

Hall 7.2 - Stand B014