

DOSSIER DE PRESSE – RETROMOBILE ÉDITION 2016

{zmirov COMMUNICATION}



SOMMAIRE

Communiqué de synthèse	Page 3
Retromobile met à l'honneur Philippe Charbonneaux	Page 4
Retromobile et le musée des blindés de Saumur	Page 5
Une femme, une collection	Page 7
Elles ont plus de 100 ans et pourtant elles roulent toujours	Page 9
Les rhomboides, les ORNI de l'automobile	Page 10
Retromobile et le National Museum of Beaulieu présentent 3 monstres de records	Page 11
C'était l'année 1976	Page 13
Voyage dans le temps avec le Musée national de la voiture de Compiègne	Page 15
Exposition Lartigue et les autos	Page 18
Les constructeurs	Page 20
Voiture de collection et investissement	Page 27

DATES : du mercredi 3 au dimanche 7 février 2016

LIEU : Porte de Versailles, Pavillons 1 et 2.2

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

TARIFS : 16€ en prévente sur le site internet, 18€ sur le salon, gratuit pour les enfants de moins de 12 ans

ORGANISATEUR : Comexposium www.comexposium.com

an event by comexposium The place to be



Communiqué de synthèse

RETROMOBILE 2016

RENDEZ-VOUS INTERNATIONAL DE RÉFÉRENCE DE LA VOITURE DE COLLECTION

41ème édition du 3 au 7 février 2016

PARIS - PORTE DE VERSAILLES – PAVILLONS 1 & 2.2

Véritable référence internationale avec plus de 500 véhicules anciens exposés sur 51 000 m², 120 000 visiteurs venus du monde entier et de nombreuses animations exclusives, Retromobile transforme chaque année Paris en capitale de l'automobile de collection.

L'événement incontournable pour les amoureux des belles anciennes

Du mercredi 3 au dimanche 7 février 2016, Retromobile donne rendez-vous aux passionnés, amateurs ou simplement curieux de trésors automobiles. Pour cette 41ème édition, le salon s'agrandit et investit les pavillons 1 et 2.2 de la Porte de Versailles – preuve de l'engouement toujours croissant pour les belles anciennes.

Inédit, extraordinaire, inattendu … Autant d'adjectifs pour décrire « l'expérience » Retromobile, qui donne à ses visiteurs l'opportunité de venir rêver, s'extasier et s'informer auprès des artistes, constructeurs, clubs, fédérations, vendeurs de pièces détachées et de miniatures, restaurateurs et marchands d'automobiles, réunis à Paris pour cette occasion.

La vente aux enchères officielle du Salon Retromobile

Organisée par Artcurial Motorcars, c'est l'une des plus importantes au monde pour les Automobiles de Collection. Chaque année les collectionneurs et amateurs se donnent rendez-vous à Paris pour cet événement unique. Cette année, Artcurial Motorcars proposera aux enchères 172 automobiles d'exception dont la légendaire Ferrari 335 Sport Scaglietti de 1957 provenant de la collection du célèbre industriel Pierre Bardinon qui devrait faire grimper les enchères. Elle est estimée 28 – 32 M€ / 30 – 34 M$.

Au programme : des animations et des collections exclusives

- Une exposition dédié à Philippe Charbonneaux avec les véhicules et autres objets du quotidien créés par ce designer exceptionnel.
- Musée national de la voiture de Compiègne : l'un des plus vieux musées au monde expose une partie de sa collection de voitures, genèse de l'automobile, considérée comme l'une des plus belles collections au monde de voitures hippomobiles.
- Les 110 ans de l'Automobile Club de l'Ouest : le premier club automobile du monde, à l'origine des 24h du Mans, fêtera son anniversaire à l'occasion du salon
- Bizarre vous avez dit bizarre ? 5 voitures losanges dont une Pininfarina en provenance des Etats-Unis.
- Elles ont 100 ans et roulent toujours : véritables pionnières, ces voitures sont en démonstration tout autour du Parc des Expositions de Versailles.
- Fiat et Sunbeam, voitures de records : démonstration de démarrage de deux monstres de l'automobile pouvant atteindre jusqu'à 250km/h.
- Exposition et vente Lartigue avec en exclusivité des tirages exceptionnels.
- L'exposition Youngtimers qui réunit les modèles mythiques de l'année 1976 qui furent notamment présent lors de la 1ère édition de Retromobile, un véritable voyage dans le temps.
- Sans oublier les constructeurs … Citroën, Honda, Peugeot, DS, Jaguar, Mercedes, Porsche, Renault, Maserati … Cette année encore ils exposent leurs plus belles automobiles de collections.



RETROMOBILE MET À L'HONNEUR PHILIPPE CHARBONNEAUX, DESIGNER GÉNIAL ET CONSTRUCTEUR DES TEMPS MODERNES.

General Motors, Delahaye, Renault, Citroën, mais aussi Unic, Bernard, Willeme, Berliet … Philippe Charbonneaux a dessiné pour les plus grand constructeurs automobiles ou poids lourds et signé des modèles iconiques comme la Chevrolet Corvette de 1953, la Delahaye 235 ou encore la Renault 8 et la Renault 16. Retromobile met à l'honneur cette année ce grand designer « touche à tout », avec une exposition exceptionnelle intégrant plusieurs prototypes tels que la Wimille, l'extraordinaire camion Pathé-Marconi, de nombreux dessins et objets du quotidien.



Renault 8 et Camion Bernard

Très jeune, Philippe Charbonneaux consacrait ses loisirs à inventer et dessiner des autos et des avions alors que son professeur déclarait à sa mère « Qu'il fasse n'importe quoi, mais surtout pas du dessin ! ». Pendant ses vacances, et de sa propre initiative, il allait présenter ses croquis aux plus grands carrossiers de l'époque. A la fin de la seconde guerre mondiale, Philippe Charbonneaux réalisait régulièrement les dessins des couvertures des revues importantes de l'époque comme « Sciences et vie » et « Le Monde Illustré ».

Après avoir travaillé dès 1946 sur des projets pour le constructeur Delahaye, il dessine et construit avec le grand pilote Jean-Pierre Wimille, en 1948, un prototype voiture aérodynamique qui adopte des principes révolutionnaires.
En 1949, il part aux États-Unis rejoindre l'équipe du centre de style de la General Motors où il dessine les premières esquisses de carrosseries qui vont donner naissance à la **célèbre Chevrolet Corvette de 1953**.



Camion Pathé-Marconi

En 1950, de retour en France, Philippe Charbonneaux dessine la toute nouvelle carrosserie du style « ponton » pour le nouveau modèle de la Delahaye 235. En 1960, il est appelé par la Régie Renault, il va créer le service de style au Centre Technique de Rueil et c'est à ce moment qu'il dessinera les nouveaux modèles, la **Renault 8 et la Renault 16.**

Il **dessine les Citroën présidentielles**, de nombreux camions publicitaires dont l'extraordinaire **camion « Pathé-Marconi »**. Il dessinera également des carrosseries pour les plus importants constructeurs de poids lourds de l'époque comme Renault, Unic, Bernard, Willeme et surtout Berliet pour qui il réalisa de nombreux véhicules : autobus, pompier, service aéroport, camion pour l'armée. C'est à lui que nous devons la ligne futuriste du **Berliet Stradair**.



La Nenette

Philippe Charbonneaux s'intéresse à tous les domaines que lui offre un monde moderne. Il dessine des autoroutes, des bâtiments, des engins de manutention, des bateaux, des appareils électroménager, des brosses à dents, des jouets, des réveils, des téléviseurs… nous lui devons le design ergonomique de la poignée de la célèbre brosse à lustrer les carrosseries « La Nenette ».

Philippe Charbonneaux ne prendra jamais sa retraite, il consacra ses dernières années à travailler sur la sécurité des automobiles et réalisa plusieurs prototypes de véhicules aérodynamiques dont les roues sont positionnées en losange.



RETROMOBILE ET LE MUSÉE DES BLINDÉS DE SAUMUR PRÉSENTENT : LES CHARS VENUS DU FROID
Les mythiques chars d'assaut soviétiques T34 et l'américain Chaffee M24

Le Musée des Blindés de Saumur constitue 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 incarne également mémoire de la France au combat qui fait partie de notre histoire.



Le T34

Un char venu du froid : le légendaire T34

L'équipement de ce char d'assaut soviétique est sommaire. A l'intérieur, c'était l'enfer, il n'y avait pas de place, chaleur, bruit infernal et maniement brutal étaient le quotidien de l'équipage. Pourtant, le célèbre général des forces allemandes Heinz Guderian disait de ce blindé : *« Il est le meilleur des chars au monde. »* Il ne pouvait pas mieux dire car en 1943 les divisions de chars T34 terminèrent vainqueurs au cœur de Berlin en ruine. Ce char est incontestablement l'un des instruments de la victoire de l'Armée Rouge.

Sa conception était simple, bien étudiée et standardisée pour une production de masse. Son puissant et robuste moteur diesel 12 cylindres et son large train de chenilles rendait le T34 redoutablement efficace. L'immensité des plaines russes et un climat extrême ont eu raison de la mécanique sophistiquée des blindés allemands qui imposait chaque jour une importante maintenance alors que l'entretien du T34 se limitait à une simple vérification du niveau d'huile et de carburant.

Surproduction et acharnement industriel

Le T34 représente le plus fabuleux effort de guerre produit par une population affamée, disséminée et constamment bombardée. Au début de l'été 1941, alors que l'armée allemande s'enfonçait rapidement dans les grands territoires russes, 25 millions de civils russes se mobilisèrent pour commencer à déménager les 1 500 usines de production militaire.

C'est en plein hiver, malgré des températures descendant à - 40 °C, que des milliers de trains surchargés livrèrent le matériel pour reconstruire entièrement des complexes industriels à plus de 300 km de leurs lieux d'origine. Beaucoup d'ouvriers redémarrèrent les chaînes de montage des T34 alors que les usines n'avaient pas encore de toit et encore moins de chauffage. Les hommes valides livraient de terribles batailles sur le front tandis que les femmes, les enfants et les vieillards travaillaient nuits et jours au montage des armes et des chars. Grâce à ces efforts inespérés, les troupes allemandes furent stoppées à quelques kilomètres de Moscou. La carrière du T34 continua jusqu'en 1996.





T34/85 de 1940 : la dernière version du mythique T34 à Retromobile

Le T34/85 est la dernière version du mythique T34**.**

Il était équipé d'une tourelle plus grande qui abritait un redoutable canon de 85 mm qui lui permettait de détruire tous les autres blindés.

Le Musée des Blindés présentera ce char d'assaut dans un diorama retraçant les combats du front de l'est.

Fiche technique du char soviétique T34/85.
Masse : 30 tonnes
Armement : un canon SIS de 85mm
2 mitrailleuses Degtaryev de 7,62 mm
Longueur : 8m
Largeur : 3 m
Hauteur : 2,60m
Production : 22 559 exemplaires
Equipage : 4 hommes
Moteur : V12 diesel à arbres à cames en tête de 38 litres de cylindrée
Puissance : 500cv
Vitesse : 40 km/h
Consommation : 160 litres aux 100 km
Autonomie : 450 km
Blindage : 47 mm à 65 mm



Présentation dynamique du char Chaffee M24 du Musée des Blindés

Le Chaffee a toutes les qualités d'un char léger, il est rapide, véloce, robuste et souple en suspension. Ce char cache dans ses entrailles deux superbes moteurs V8 Cadillac qui le propulsent à 60 km/h par l'intermédiaire d'une boite automatique. Il connaîtra le baptême du feu dans la bataille des Ardennes en 1944.

Les visiteurs seront invités à participer aux démarrages et aux démonstrations dynamiques de ce char surprenant.

Carte d'identité du char Chaffee M24 du Musée des Blindés de Saumur :
Service : 1943 à 1955
Production : 4 731 exemplaires
Longueur : 5,60 m
Largeur : 2, 80 mm
Poids: 18,5 Tonnes
Armement : un canon de 75 mm 48 obus - deux mitrailleuses de 7,62 mm 3750 cartouches – une mitrailleuse de 12,7 mm 440 cartouches.
Moteur : 2 moteurs Cadillac V8 d'une puissance totale de 300 cv
Consommation : 50 litres heure
Vitesse : 60 km/h



UNE FEMME, UNE COLLECTION

Retromobile met à l'honneur ces femmes qui partagent une passion universelle : l'automobile et ses classiques. Parmi cet univers considéré comme majoritairement masculin, se cache une femme passionnée, découvrez -la!

Julia, femme et collectionneuse

Avec son élégance, son sourire et son enthousiasme communicatif, Julia rayonne dans cet univers décrit souvent comme très masculin. Aussi à l'aise sur son tabouret de piano que dans le siège baquet d'un des bolides qu'elle mène avec maestria, cette mélomane prend autant de plaisir à écouter une mélodie de Chopin que le vrombissement sourd d'un 8 cylindres ! Si elle n'a pas la prétention d'être un grand pilote, pour elle la victoire c'est « prendre le départ et être à l'arrivée », peu importe le classement.

L'odeur d'un parfum de grand couturier l'enchante autant que celle du méthanol ou de l'huile de ricin. Sa passion pour l'automobile remonte à sa plus tendre enfance et le choix éclectique qui guide sa collection est souvent le fruit du hasard et de rencontres. Elle se plait à dire que ce n'est pas elle qui choisit les automobiles mais que ce sont elles qui la choisissent. Pour preuve lorsqu'en 1999 elle acquiert la Bugatti 35B qu'aurait pu conduire à l'époque Elisabeth Juneck ou Tazio Nuvolari, elle réalise que tous trois sont nés un même jour de novembre.

Ses modèles 100 % féminins

Parmi les voitures présentes dans sa collection, on retrouve pas moins de trois voitures de « femmes » :

- l'unique exemplaire de Bugatti type 40 Fiacre que Jean Bugatti fit construire pour sa sœur Lydia,
- la McLaren monoplace de 1965 de la britannique Patsy Burt
- Le coupe Frazer Nash de Kitty Maurice

Une écurie d'exception

Julia nous offre l'opportunité de nous faire partager sa passion au travers d'une sélection représentative des automobiles qui seront exposées à Rétromobile.



Wolseley Doctor's Coupe, 1100 cc, 1922

L'un des trois modèles existants. C'est la plus vieille voiture de sa collection, celle qu'elle garde pour les "jours de pluie".



Bugatti T 40 "Lidia" – 1500 cc – 1928

Construite par **Jean** Bugatti pour sa sœur Lydia, elle est restée dans la famille jusque dans les années 70. A participé à beaucoup de rallyes depuis qu'elle est la propriété de Julia.



Bugatti 35B – 2300 cc – 1929

Voiture officielle de l'usine jusqu'en 1937. Arrivée en Angleterre en 1938 et a toujours couru depuis. La promesse de Julia de la faire courir au prix Monaco Historique lui a permis de conclure l'achat.





Voisin C14 Chartre – 2600 cc – 1930
L'un des deux modèles existants. Cette voiture ne plaisait pas à Julia au début, jusqu'à ce qu'elle en devienne folle ! Gagnante de sa catégorie à Peeble Beach, 2ème dans la catégorie "Iconoclastic interiors" à Chantilly 2015, elle apparait dans le film "Docteur Jekyll et Mr Hyde ».



Aston Martin Headlam Coupé -1500 cc – 1930
Construite spécialement pour W. Headlam par Bertelli, elle a séduit immédiatement Julia, qui a convaincu son propriétaire de la lui vendre.



Maserati A6GCM – 2000 cc -1951
Première Maserati sans compresseur. Lorsqu'elle la vit pour la première fois, Julia dit au propriétaire « quand vous voudrez la vendre, faites moi signe ». Ce fut chose faite…



Alta - 1,5 GP - 1500 cc – 1955
Initialement construite pour Robert (plus tard Roberta) Cowell. Elle est apparue dans le film « Masque de poussière" tourné à Goodwood en 1954. Elle fut exportée ensuite en Australie.



Frazer Nash - Le Mans coupé – 2000 cc -1955
Achetée par Kitty Maurice, propriétaire du domaine de Castle de Coombe. La voiture participa au Mans en 1959.



McLaren - M3A – 4900 cc -1965
Ex Patsy Burt. A son volant, celle-ci remporta de nombreuses victoires en courses de côte.



Volkswagen- XL1 – white – 800 cc – 2014
L'un des 200 modèles existants. Devient déjà un objet de collection.



ELLES ONT PLUS DE 100 ANS ET POURTANT ELLES ROULENT TOUJOURS AVEC LA PARTICIPATION DU CLUB DES TEUF-TEUF

Ces voitures ont cent ans, mais qui sont-elles? Elles portent parfois de curieux noms comme Borderel et Cail, De Bazelaire, Lacoste et Batmann ou Delaugére et Clayette. Les carrosseries étaient très rudimentaires et largement inspirées des voitures hippomobiles, les portières et le toit étant très souvent réservés aux automobiles haut de gamme. Tous ces petits constructeurs qui n'ont souvent survécu que quelques années avant de tomber dans l'oubli, sont aujourd'hui les dignes représentant de la modernité dans l'histoire de la locomotion.



Brouhot et Cie – 1908
Ce petit constructeur était installé à Vierzon dans le Cher. La première Brouhot sortit de l'atelier en 1898. Un modèle fut exporté en Angleterre en 1908. La petite industrie ferma ses portes en 1910. Le modèle présenté a une très élégante carrosserie Double Phaeton et un moteur 2 cylindres de 10 cv.



Richard Brasier – 1903
Cette voiture est née de l'association de deux constructeurs d'automobiles : Charles Henri Brasier et Georges Richard. C'est au volant de la Richard Brasier 80 cv que le pilote Léon Thery remporta la coupe Gordon Bennett en 1904. Le modèle présenté est habillé d'une carrosserie « Tonneau » et propulsé par un moteur bicylindre 12 cv de 1700 cm3.



Corre – 1905
Ce constructeur installé dans l'ouest parisien construisit sa première automobile en 1901. Economiques et robustes, les modèles proposés étaient très appréciés. Le modèle présenté a une carrosserie ouverte « Tonneau » et un moteur De Dion Bouton monocylindre.

Renault – 1912
Le premier prototype construit par Louis Renault date de 1898. La petite voiture était équipée d'un monocylindre De Dion Bouton de 273 cm3 et se propulsait à 50 km/h. Le modèle présenté est une superbe limousine de voyage de 1912 dont l'imposante carrosserie est signée Kelner. Bois précieux, marqueterie fine, cuivre et cuir ouvragés sont au rendez-vous.
La mécanique est à la hauteur : sous le capot type alligator, les visiteurs pourront admirer un imposant 4 cylindres de 5 litres de cylindrée.





Deux modèles de Dion Bouton. En 1883 les ateliers commencèrent à produire des voitures à vapeur. Dix ans plus tard De Dion Bouton mit au point un moteur simple, robuste et économique qui équipa non seulement ses propres véhicules mais également ceux des autres constructeurs. En 1906 L'entreprise employait 3000 personnes et couvrait le marché de l'automobile, du camion, des autobus, des Autorails et du véhicule agricole.

Vis-à-Vis type G – 1900
Cet étrange véhicule offre 4 places en vis-à-vis, son petit, mais vaillant monocylindre de 498 cm 3 propulse le Vis-à-Vis à 50 km/h.



Torpédo type DI – 1912
Cet élégant torpédo est une véritable invitation au voyage. Il est motorisé par un 4 cylindres de 1100 cm3 et d'une boite de vitesse à 4 rapports.



BIZARRE… MOI ! J'AI DIT BIZARRE ?…COMME C'EST BIZARRE…

Non ce n'est pas une nouvelle adaptation de «La Guerre des Mondes » d'Orson Welles ni le nom d'une nouvelle planète satellite de Saturne. Depuis que l'automobile existe, les inventeurs n'ont jamais cessé de rechercher de nouvelles solutions techniques qui, selon certains, vont être sans aucun doute révolutionnaires. C'est dans cet état d'esprit que le concept d'un véhicule à quatre roues positionnées en losange est né il y a pratiquement un siècle. Les automobiles à train roulant « Rhomboïde ». Rétromobile présente une nouvelle animation : 5 ORNI (Objet Roulant Non Identifié) uniques au monde !

Gabriel Voisin, pionnier de l'aéronautique et constructeur d'automobiles, a pensé et conçu les premiers plans d'une voiture à roues positionnées en losange, il a baptisé ce projet « Voiture de l'Avenir ». Depuis, ce concept hors norme est toujours d'actualité car la dernière réalisation de véhicule à configuration Rhomboïde date de 2007.



Automodule - 1968



La City - 1996



L'Alamagny - 1947

Les Rhomboïdes de Retromobile

Cette année les visiteurs pourront découvrir 5 automobiles uniques au monde à roues positionnées en losange:

- **L'Alamagny de 1947** à carrosserie en aluminium dont l'avant et l'arrière est identique. Cette voiture symétrique a fait ses premiers essais sur l'autodrome de Montlhéry
- **La Pininfarina X** de 1960 a été dessinée par l'ingénieur Alberto Morelli. Ce prototype a fait l'objet d'une étude de carrosserie aérodynamique très aboutie
- **L'Automodule de 1968**, extraordinaire voiture sphérique échappée d'un film de sciences fiction des années 70, conçue par Jean Pierre Ponthieu pour une opération publicitaire, elle avait la particularité de se dresser sur ses trains roulants et de tourner sur elle-même
- **La City de 1996**, prototype d'une mini voiture citadine électrique à carrosserie coulissante, conçue par le grand designer français Philippe Charbonneaux
- **L'Ellipsis**, prototype futuriste conçu en **1990** par le grand designer français Philippe Charbonneaux dont la forme ovoïde de la carrosserie optimise la protection des passagers en cas de choc



RÉTROMOBILE ET LE NATIONAL MOTOR MUSEUM OF BEAULIEU PRÉSENTENT 3 MONSTRES DE RECORDS

La vitesse a toujours été un véritable leitmotiv des constructeurs, aujourd'hui comme hier. Pas si loin des performances de certaines voitures contemporaines, les voitures d'antan n'étaient pas en reste. Le Salon Retromobile présentera aux visiteurs 3 voitures de records : des voitures mais surtout des histoires d'exception dont le point commun était la chasse de la vitesse. Véritables témoins d'histoire, ces bolides furent pensés par des passionnés de mécanique à la recherche de sensations.



La plus ancienne. La Napier de 1903.

Cette doyenne est la plus ancienne voiture de course britannique qui a survécu jusqu'à aujourd'hui. Elle participa, entre autre, à la célèbre course de la Coupe Gordon Benett de 1903. C'est à son volant que le pilote Charles Jarrott, alors qu'il était en pleine accélération, fit une embardée et finit par se retourner dans le fossé. Lui et son copilote furent blessés et la Napier partiellement détruite. C'est le pilote belge Camille Jenatzy qui remporta la course au volant de sa Mercedes. C'est ce même pilote qui fit le premier à dépasser les 100 k/h aux commandes de la voiture électrique La Jamais Contente en 1899. Par la suite la Napier traversa l'océan pour l'Amérique et c'est en 1987 qu'elle retrouva son pays d'origine dans la collection du National Motor Museum of Beaulieu. A ne pas manquer sur Retromobile, les démonstrations de démarrage de son impressionnant moteur 4 cylindres de 7,7 litres.



La fabuleuse histoire de la Darracq V8

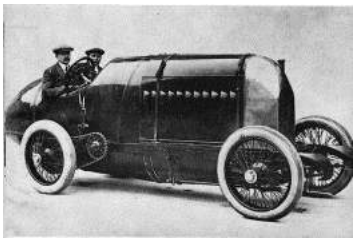
Qui se souvient du jour où, pour la première fois, une automobile a frôlé la vitesse mythique des 200 kilomètres par heure ? L'évènement s'est déroulé aux États-Unis en Floride il y a 110 ans. À cette époque, les constructeurs s'affrontaient sur le champ de bataille de la vitesse pure. En 1905, c'est l'effervescence dans les ateliers Darracq à Suresnes : l'ingénieur mécanicien Ribeyrolles accouple 2 blocs moteurs 4 cylindres sur une base commune et crée ainsi un énorme 8 cylindres en V dans l'espoir de pouvoir aller plus vite que les autres.

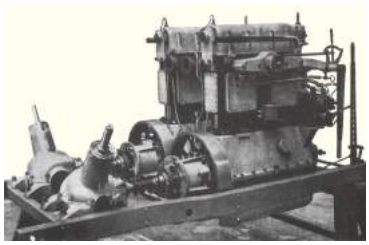


C'est à la fin du mois de Janvier 1906 que le pilote français Victor Demogeot démarra l'énorme moteur de sa Darracq. Cette impressionnante automobile française représentait la puissance mécanique à l'état brut. Son châssis nu sans freins à l'avant, offrait deux places assises et l'absence totale de carrosserie laissait à l'air libre le gros moteur V8 surmonté de son réservoir d'essence en forme d'obus.

Après un court instant de chauffe Victor Demogeot poussa la manette de l'accélérateur à fond. Dans un bruit de tonnerre le gros V8 de 25 litres et demi de cylindrée lâcha ses 200 chevaux et s'élança sur la piste de terre pour atteindre la vitesse de 197 km/h. Cette voiture mythique fera de nouveau entendre le son rageur de son énorme V8 en démonstration extérieure.







FIAT S 76 - 1911
2 moteurs FIAT accouplés. Système conçu pour être monté dans un ballon dirigeable

La FIAT S 76 ou la « Bête de Turin »

Il y a des autos qui impressionnent par leurs dimensions et par leur histoire, la FIAT S76 en fait partie. Cette voiture de record fut conçue par FIAT en 1911 pour concurrencer la puissante Blitzen Benz 200 cv. Deux exemplaires de ce monstre mécanique furent construits. Les ingénieurs italiens de l'époque montèrent sur un châssis un imposant moteur qui, à l'origine, était conçu pour propulser des ballons dirigeables : 4 cylindres, pratiquement 30 litres de cylindrée, 300 cv à 1900 tr/min pour un poids de près d'une tonne. Ce moteur était un véritable monument de métal.

Malgré des essais inquiétants, Fiat engagea le grand pilote italien Pietro Bordino, qui à son tour tenta plusieurs records de vitesse maximale sans jamais réussir à battre la Blitzen Benz. Bordino arrêta l'aventure fin 1911 car il eut la frayeur de sa vie quand l'énorme FIAT dérapa à plus de 180 km/h pour finir sa course enlisée dans le sable de la plage de Saltburn. Par la suite, cette voiture indomptable fut vendue au prince russe Boris Soukhanoff. A son tour, il tenta des records. Il atteignit plus de 210 km/h à Ostende en décembre 1913, battant ainsi le record sur le kilomètre établi de la Blitzen Benz. Il raconta que la voiture était impressionnante à l'arrêt et terrifiante à conduire. Il fallait se battre en permanence pour maintenir le fauve en ligne droite mais qu'il était impossible de faire quoique ce soit en virage du fait du poids de l'énorme moteur et du freinage inexistant. La voiture fut renvoyée à Turin fin 1913 après que le prince Soukhanoff soit passé très près de la mort à Brooklands. Par la suite la FIAT S 76 fut vendue au Mexique puis finalement traversa les océans pour arriver en Australie. Et c'est très loin de son pays d'origine qu'elle termina finalement sa course folle détruite dans un grave accident.

La deuxième S76 était restée en réserve chez Fiat. Les ingénieurs italiens décidèrent de neutraliser cette bête infernale. La voiture fut réformée en 1920 puis démontée. Par respect d'une prouesse technique, seul l'imposant moteur fut conservé. Pratiquement un siècle plus tard, Duncan Pittaway, un anglais qui se passionnait pour l'histoire de la FIAT S76 passa des années à rechercher la trace de cette fabuleuse voiture. Son acharnement et sa patience le menèrent sur la piste d'un châssis retrouvé dans le fond d'un garage en Australie, vraisemblablement celui de la Fiat accidenté et d'un moteur qui fut conservé dans les années 20 par FIAT.

Notre collectionneur rassembla ces vestiges historiques et redonna vie à la FIAT S76.
Pour la plus grande joie des visiteurs, Duncan Pittaway partagera son enthousiasme et sa passion en organisant des démonstrations de démarrages de ce monstre mécanique.



C'ÉTAIT L'ANNÉE… 1976

Elles ont 40 ans, certains ont connu leurs premières joies à bord de ces bolides, d'autres ont été bercés par le ronronnement de leurs moteurs. Comme une note de nostalgie, le salon Retromobile et le magazine Youngtimers offrent aux visiteurs un véritable saut dans le temps pour redécouvrir les classiques de cette année.

Souvenez-vous… En 1976, Bison Futé met de l'ordre sur la route des vacances ; Steve Jobs et ses acolytes inventent Apple le 1er avril. En août, au Nürburgring, la Ferrari de Lauda dévie de sa trajectoire et s'envole. Il revient dans la course quelques semaines plus tard !
Cette année là … La Française des Jeux invente le Loto ; le Concorde effectue son premier vol commercial opéré par Air France à destination de Rio de Janeiro ; Téléphone, The Clash et U2 émergent sur la scène musicale ; la Palme d'or cannoise revient à Taxi Driver de Martin Scorsese ; Peugeot happe Citroën et une bande de doux dingues inventent le premier grand salon dédié à la voiture ancienne : Rétromobile.
Cette année-là justement, Renault dégaine sa « 7 CV du bonheur » : la R14, Mercedes présente sa nouvelle berline W123, BMW son coupé de grand tourisme Série 6 E24, Citroën décline sa CX en break , Alfa Romeo dévoile son élégant coupé Sud Sprint, Alpine implante un V6 PRV dans son A 310 et Volkswagen lance une bombe : la Golf GTI.
Ces autos ont aujourd'hui quarante ans et le magazine Youngtimers tenait à célébrer cet anniversaire en les réunissant sur un podium dédié.



Alfa Romeo Sud Sprint
Présentée à l'automne 1971, la berline Alfasud constitue une véritable révolution. Elle abandonne en effet la propulsion pour des roues avant motrices et le « double arbre » maison pour un quatre cylindres à plat ! Ce qui ne l'empêche pas de rencontrer le succès et d'être déclinée en coupé cinq ans plus tard (1976) : le Sprint, que nous vous présentons ici. Il débute sa carrière avec un Boxer 1 286 cm^3 de 76 ch (un carburateur Weber double corps). En 1978, ce bloc est épaulé par un nouveau 1,5 l de 85 ch (un seul carbu), tandis que le 1,3 l passe à 1 351 cm^3 et 79 ch. Re-stylé en 1983, le Sprint termine sa carrière en 1986 après environ 120 000 exemplaires produits.



Alpine A 310 V6
Le 11 mars 1971, sur le stand Renault, le public découvre la nouvelle Alpine au salon de Genève. Côté mécanique, faute de V6, le staff s'en remet dans un premier temps au quatre-cylindres de la R16 TS, mais en version optimisée (1 605 cm^3, 125 ch DIN). Pas un mauvais cheval, mais un souffle un peu court pour aller chasser les pur-sang de Stuttgart. En juillet 1976, exit le quatre-cylindres et place au V6 tant attendu. Repris de la R30 TS, le PRV voit sa puissance passer de 125 à 150 ch. L'A 310 V6 a été produite à 9 269 unités entre 1976 et 1984, dont 7 286 versions 2700 VA, 6 versions 2700 VA Groupe 4, 1 950 versions 2700 VAA Pack GT et 27 versions 2700 VAA Boulogne.



BMW Série 6 E24
Succession opulente du gracile CS/CSI, la Série 6, basée sur la Série 5 E12 (puis E28) fut un symbole de réussite très apprécié des classes aisées. La BMW Série 6 est lancée en deux versions : 630 CS à carburateur (185 ch) ou 633 CSi à injection (200 ch), avec à chaque fois une boîte à quatre rapports en série. Suivront la 635 CSi (218 ch) et, plus tard, la M 635 CSi au moteur de M1, développant 286 ch. Sa carrière fut exceptionnellement longue : elle a été produite, en de multiples variantes, jusqu'en juillet 1989 à 86 216 unités.





Citroën CX break

Mission ô combien difficile que de prendre la succession de la mythique DS. Un défi relevé d'abord timidement par la CX, présentée au public en août 1974, en deux versions seulement, mues par des mécaniques qui remontent à la Traction ! Les ventes décollent toutefois rapidement pour dépasser 100 000 unités en 1975. La gamme s'enrichit et le break fait son apparition au catalogue en septembre 1975 (millésime 1976). Il deviendra la coqueluche des brocanteurs et des ambulanciers. Le modèle présenté est l'un des tout premiers, un break 2000 Super de mars 1976.



Mercedes W123

Véritable marathonienne, l'immortelle Mercedes W123 sort « pneu à pneu » du chemin de l'occasion pour aborder celui de la collection. Présentée en janvier 1976, la très sécuritaire W123 est l'une des premières voitures de série à proposer l'ABS et un airbag conducteur (en option). Ajoutez une qualité de fabrication poussée à son paroxysme, et vous obtenez la berline la plus robuste de l'histoire. En essence et diesel, de 55 à 185 ch, en berline, break et coupé, elle a été déclinée à toutes les sauces. Produite à 2 696 915 exemplaires (toutes carrosseries confondues) de 1976 à 86 et réputée indestructible, la Mercedes W123 est sans doute la voiture de sa génération la plus répandue sur la planète.



Renault 14

Ringardisée à outrance, la « poire » n'a pas, sur le papier, l'étoffe d'un « collector ». Il ne s'agit pourtant pas d'un fruit totalement avarié. Commercialisée en mai 1976, la « 7 CV du bonheur » ne propose qu'un quatre-cylindres de 1 218 cm^3 (57 ch) et deux finitions très dépouillées (L et TL). La motorisation transversale, à lubrification commune bloc/boîte d'origine Peugeot, rebute les vendeurs de la Régie, qui doutent de la longévité d'une telle architecture, au point de faire fuir le client. La Renault essuie un second revers en 1978, avec la légendaire campagne de pub l'assimilant (et indirectement son propriétaire) à une poire, fruit censé évoquer « ses courbes voluptueuses ». S'y ajoutent des problèmes de corrosion précoces, de finition et d'étanchéité. La Renault 14 ne s'est ainsi écoulée qu'à 999 250 exemplaires (moitié moins que la R12) entre 1976 et 1983.



Volkswagen Golf GTI

Présentée en Allemagne en septembre 1975, la GTI 1.6 affiche 110 ch et dispose d'une boîte à quatre rapports. Commercialisée en France à l'automne 1976, elle règne en maîtresse absolue sur la catégorie des « hot hatch » plusieurs années durant, ne trouvant sur sa route que la Renault 5 Alpine, moins puissante (93 ch). Produite à 470 826 exemplaires entre 1976 et 1984, ce blockbuster a créé un nouveau segment qui porte ses initiales : les GTI, lesquelles inondent le marché dans les années 1980. Elle a également donné naissance à toute une lignée : fin 2013, la septième génération a vu le jour.



VOYAGE DANS LE TEMPS AVEC LE MUSÉE NATIONAL DE LA VOITURE DU PALAIS DE COMPIÈGNE

Avis aux férus d'histoire, avec une exposition aux véhicules d'exception du musée national de la voiture du Palais de Compiègne. Au programme, une berline de gala de la République française de 1896, la fameuse « *Mancelle* », une diligence à vapeur, des vélocipèdes ou encore une moto conçue pendant la Première Guerre Mondiale … C'est une véritable rétrospective sur l'évolution de la mobilité entre 1880 et 1920 qui est proposée aux visiteurs du salon.

Musée national de la voiture de Compiègne : ambassadeur de l'épopée de la mobilité individuelle

Souvent méconnu, ce domaine, érigé par Louis XV et Louis XVI, réaménagé sous Napoléon 1er puis Napoléon III, est l'une des trois plus importantes résidences royales et impériales françaises avec Fontainebleau et Versailles. Ce Palais regorge de trésors entre les appartements impériaux, le musée du Second Empire et le musée de la Voiture, qui mérite à lui-seul un ouvrage. Il représente un témoignage quasi unique de l'histoire de la locomotion, depuis le 18ème siècle jusqu'aux années 1920. Cette collection est une véritable rétrospective sur l'évolution de la mobilité à travers plusieurs centaines de pièces, des palanquins à l'autochenille Citroën de la Croisière Noire de 1924, en passant par les voitures d'apparat du 18ème siècle, les calèches, les vélocipèdes, les premières motos ou encore les premières voitures à vapeur et à pétrole mais aussi la voiture électrique comme la *« Jamais contente* » de 1899. Du siècle des Lumières au seuil de la période Art-Déco, c'est toute l'histoire de la transition entre les deux mondes que symbolisent l'hippomobile et l'automobile qui est retracée.

Le premier musée de ce type en Europe

Inauguré le 1er juillet 1927, le musée national de la Voiture du palais de Compiègne marque l'aboutissement de l'ambition de Georges Kellner qui a pris corps lors de l'exposition universelle de 1900 à Paris. À l'origine de la rétrospective sur les moyens de transport qui se tient à cette occasion, ce carrossier émérite défend la nécessité de conserver les témoignages de cette période héroïque du passage de la diligence à cheval aux premières automobiles. Léon Auscher, vice-président du Touring Club de France et également carrossier, soutient l'importance de préserver ce patrimoine. En 1907, il rassemble à l'exposition décennale des Salons de l'Automobile, plusieurs véhicules associés aux débuts de l'automobile. En 1925, l'exposition de la Houille Blanche et du Tourisme à Grenoble donne le coup d'accélérateur décisif pour la mise en œuvre du projet. La présentation d'une sélection de véhicules illustrant justement la transition entre ces deux mondes connaît un tel succès que Léon Auscher reçoit le soutien assuré de Paul Léon, alors directeur des Beaux-Arts, pour la création d'un musée national dédié à la voiture. En 1927, le Palais de Compiègne abrite donc le premier musée de ce type en Europe.

Une initiative qui déclenche l'enthousiasme

Grâce à des multiples dons provenant des milieux les plus divers, que ce soit des membres de la haute société, des pionniers de l'automobile, des industriels du luxe ou encore de grandes figures de la carrosserie française, le musée s'enrichit de précieuses pièces. La collection des équipages de la Présidence de la République et un remarquable ensemble de pièces du 18e siècle provenant du musée de Cluny font également leur entrée à Compiègne.

Aujourd'hui la collection est composée d'une centaine de véhicules hippomobiles datant du 18e et du 19e siècle. Certaines ont accompagné de grands événements de notre histoire, d'une trentaine d'automobiles de 1878 aux années 1920, d'une cinquantaine de cycles et motos.





« La Mancelle »
©RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne) / Jean-Pierre Lagiewski

« La Mancelle »

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, cette berline de gala de la République, qui était attelée, n'est pas le modèle le plus ancien à se présenter au public parisien. Le titre en revient à *« La Mancelle »*. Conçue par Amédée Bollée père, cette imposante voiture à vapeur est dévoilée à l'Exposition universelle de 1878 où elle obtient une médaille d'argent. Sous sa carrosserie héritée des victorias hippomobiles, ses caractéristiques préfigurent les automobiles modernes avec sa suspension avant à roues indépendantes, ses roues arrière motrices, et son moteur à deux cylindres verticaux placé à l'avant. La chaudière Field est placée à l'arrière. Amédée Bollée ira même jusqu'à Vienne présenter *« La Mancelle »* à l'empereur François-Joseph.



Automobile à vapeur du marquis de Broc
©RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne) / Daniel Arnaudet

La diligence à vapeur du marquis de Broc

De Bollée, il en est encore question avec la présence de la diligence à vapeur commandée par le marquis de Broc à Amédée Bollée père. Elle est Carrossée par Mühlbacher. Ce véhicule unique pouvait transporter jusqu'à quinze personnes et pouvait atteindre une vitesse de près de 20 km/h. Pesant presque sept tonnes, ce « Mail coach » est animé par un moteur de 50 CV alimenté par une chaudière à charbon placée à l'arrière. Le marquis de Broc utilise cette diligence qui aura coûté la somme astronomique de 35 000 francs pour relier son domicile sarthois à son château des Perrais à Parigné-le-Pôlain. Une époque héroïque où quelques privilégiés découvrent les charmes de l'automobile. Sous la plume de Tristan Bernard, la revue L'Illustration du 17 août 1894 raconte « qu'avec le nouveau mode de transport que représente l'automobile, nous partons à l'heure que nous voulons. Ces dames ont tout le temps qu'il faut pour ajuster leurs voiles sur leurs chapeaux. Si elles sont un peu en retard, ça n'a aucune importance ».



Motocycle prototype Terrot-Cuzeau
©RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne) / Tony Querrec

Des vélocipèdes et une moto prototype conçue pendant la Première Guerre mondiale

À côté des trois véhicules témoignant des progrès fulgurants de la mobilité individuelle à la fin du XIXe siècle et de la créativité des ingénieurs, Compiègne a dépêché à Retromobile deux exemplaires de vélocipèdes et une moto conçue pendant la Première Guerre mondiale qui symbolisent la richesse de son patrimoine. Le deux-roues motorisé est une rare Terrot-Cuzeau datant de 1916-1919 et préservée dans un état remarquable. Cet engin représente un jalon important dans l'histoire de la moto. Henri Cuzeau est à l'origine du moteur bicylindre à plat à deux temps positionné dans le sens du cadre et qui a fait l'objet d'un brevet. Enfin, les deux cycles exposés traduisent la recherche d'autres pistes de réflexion pour remplacer les chevaux.



Star Bicycle
©RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne) / Tony Querrec

Le public de Retromobile peut donc admirer un grand-bi Renard et le bicycle Star. Doté d'une grande roue à l'avant permettant d'atteindre une vitesse élevée en un tour de pédale, ce grand-bi côtoie un bicycle de sécurité d'origine américaine se démarquant par une petite roue à l'avant et une grande roue à l'arrière. L'originalité provient de son pédalier qui autorise trois options : pédaler d'une seule jambe lorsque l'on est fatigué, effectuer des mouvements alternatifs avec les pieds ou effectuer des tours complets.





Berline de gala de la république française de 1986
©RMN-Grand Palais (domaine de Compiègne) / Jean-Pierre Lagiewski

Une berline de gala de la République française de 1896

Lorsque l'on ouvre une porte de cette berline, un frisson parcourt l'échine. L'intérieur garni à capitons et couvert d'un satin crème est d'un luxe inouï et a été magnifiquement préservé. On a pénétré l'intimité de nos dirigeants. On est transporté plus de cent cinquante ans en arrière. Notre regard se porte sur une voiture de grand luxe aux portières ornées des emblèmes de la République française.

Cette berline de gala à sept glaces, pourvue de quatre lanternes en cuivre ciselées et d'une galerie décorative en bronze a été exécutée par le grand carrossier parisien Mühlbacher à la demande de la République française. Reconnue pour être l'une des berlines les plus fastueuses de son époque, elle a servi à transporter le tsar Nicolas II lors de sa visite en France en 1896. Cette berline sera l'un des cinq chefs-d'œuvre du palais de Compiègne exposés à Retromobile. C'est la première fois qu'elle quitte son repaire picard depuis son entrée au musée en 1934.

Lorsque Rétromobile aura fermé ses portes, il ne faudra pas oublier d'aller au Palais de Compiègne pour découvrir tous les trésors du musée national de la Voiture. Du 8 avril au 25 juillet, ce gardien de notre histoire retrace la grande aventure du deux-roues, en présentant une exposition L'épopée fantastique, cycles et motos, 1820-1920.

Toute l'actualité du palais de Compiègne sur le site www.musees-palaisdecompiegne.fr

@Texte écrit par Jules Lénard



EXPOSITION « LARTIGUE ET LES AUTOS » AU SALON RETROMOBILE

Des Grands Prix de Monaco aux Grands Prix de l'ACF, Jacques Lartirgue, célèbre photographe et passionné de voitures, a immortalisé les plus belles automobiles de son époque. Retromobile met à l'honneur ce photographe d'exception, précurseur de la photographie en mouvement, à travers l'exposition « Lartigue et les autos », des tirages inédits - encadrés, datés et certifiés- exceptionnellement proposés à la vente.

L'exposition présentée à Retromobile est consacrée à la passion de Lartigue pour les automobiles de course. Il a promené son objectif au gré de ses envies, sur les théâtres les plus divers: de la Coupe Gordon-Bennett 1905 au Grand Prix de Monaco 1978 en passant par les Grands Prix de l'ACF de la grande époque, mais aussi la course de côte de Gaillon en 1912, l'inauguration de l'autodrome de Linas-Montlhery en 1924, les courses des "années folles" à Saint Sébastien, La Baule ou au Cap d'Antibes, les 500 miles d'Indianapolis en 1967... même les tournages à Monaco des films The Racers en 1954 et Grand Prix en 1966 avaient attiré sa curiosité toujours en éveil. Lartigue a immortalisé, pour notre plus grand bonheur, les Lorraine-Dietrich, Darracq, F.I.A.T, Schneider, Delage, Peugeot et autres Bugatti ou Alfa Romeo, traduisant par son immense et unique talent cette "chic impression de vitesse".



Photographie Jacques Henri Lartigue©
Ministère de la Culture - France / AAJHL
Grand Prix de l'A.C.F,circuit de Dieppe Automobile Delage Le Tréport, 26 juin 1912

Lartigue et les autos

Comment penser aux photographies de Lartigue sans penser à « L'auto déformée» comme certains l'appellent familièrement ? Elle est le signe que cette image est devenue presque comme un «logo» de Lartigue. Elle condense, en effet, plusieurs des qualités inhérentes à la photographie de Lartigue : le mouvement, le dynamisme, la modernité et la beauté.
Très tôt, Jacques s'intéresse aux courses automobiles. En 1905, toute la famille se déplace en Auvergne pour assister à sa première course, la Coupe Gordon-Bennett. Dès lors, Jacques s'exerce à photographier les voitures en mouvement. Petit à petit, son œil s'aguerrit et avec l'évolution constante de la technique photographique, il obtient des images d'un réalisme surprenant pour l'époque.



Renée à Eden Roc, Cap d'Antibes
Août 1931

En 1912, au Tréport, il écrit dans son journal comment il effectue ses prises de vue : «*La première automobile arrive là-bas ! Il y a d'abord une courbe, puis c'est la ligne droite… elle passe devant nous à toute vitesse, c'est formidable ! La seconde arrive. C'est Boillot sur Peugeot. Je la photographie en vitesse (180 à l'heure) en pivotant un peu sur moi-même pour la conserver dans mon viseur, pendant qu'elle passe. C'est la première fois que je fais ça ! Moi, je fais des photographies. Yves (le chauffeur) pointe sur la liste. Madame Folletête dit l'heure et Monsieur Folletête (son précepteur) annonce le numéro. Si bien que nous suivons la course dans tous ses détails*. » Pierre Darmendrail, dans *Lartigue et les autos de course* explique la spécificité de l'image :
« *Non seulement Lartigue a utilisé pour sa photo une technique novatrice, mais il l'a également poussée à l'extrême en allant se placer tout au bord de la route, à très courte distance de la voiture qui passait parallèlement à lui à 140km/h ou davantage. Il est ainsi allé chercher la sensation de vitesse jusque dans son cœur même, se coulant dans le mouvement ultra-rapide de son sujet, d'où le dynamisme et la puissance de cette photo.*»

Une question demeure : celle de la légende. Lartigue a collé l'image dans l'album 1912 en la titrant : Automobile Delage, Grand Prix de l'Automobile-Club de France, Le Tréport, 26 juin 1912. Or, d'après David E. Junker, il semble que le véhicule soit une Théophile Schneider qui concourait au Grand Prix de l'ACF 1913. Lartigue s'est-il trompé? Était-ce intentionnel? Aucune trace dans les écrits de Lartigue ne permet de lever le voile sur ce mystère.





Photographie Jacques Henri Lartigue© Ministère de la Culture - France / AAJHL

Renée, Route Paris- Aix les Bains, Juillet 1931



Photographie Jacques Henri Lartigue© Ministère de la Culture - France / AAJHL

Voyage en auto, Zissou et Yves le chauffeur changent une roue, Octobre 1911



Photographie Jacques Henri Lartigue© Ministère de la Culture - France / AAJHL

Grand Prix de l'A.C.F. Automobile de course Lorraine Dietrich, 1912

Biographie

La photographie, Jacques l'a apprise au contact de son père dès 1900. Répondant à l'enthousiasme de son fils, Henri Lartigue lui offre son premier appareil photographique à l'âge de 8 ans en 1902. Dès lors, il n'a de cesse de photographier sa vie d'enfant rythmée par les voyages en automobile, les vacances en famille et surtout par les inventions de son frère aîné. Les deux frères sont passionnés par l'automobile, l'aviation et tous les sports alors en plein essor. Jacques les enregistre grâce à son appareil photographique. Il continuera adulte à fréquenter les manifestations sportives et à pratiquer lui-même quelques sports réservés à l'élite : ski, patinage, tennis, golf…

Cependant, pour cet enfant si soucieux de retenir le temps qui passe, la photographie est insuffisante. Comment, en effet, tout dire et tout retenir dans une image prise en quelques secondes ? Parallèlement, sans doute aussi pour s'engager dans une activité reconnue, il commence à dessiner et à peindre. Jusqu'au début des années 30, il mène une vie luxueuse et mondaine. Mais la fortune des Lartigue s'étiole et Jacques est contraint de trouver d'autres sources de revenus. Se refusant à travailler par crainte de perdre sa liberté, il vit chichement de sa peinture durant les années trente et quarante.

Dès les années 50 et contrairement à la légende le prétendant inconnu de tous, Lartigue commence à exister comme photographe tout en continuant à peindre. En 1962, avec Florette, sa troisième épouse, Jacques embarque à bord d'un cargo à destination de Los Angeles. Petit détour par la Côte Est, ils rencontrent Charles Rado, de l'agence Rapho qui contacte John Szarkowski, alors jeune conservateur du département photographique du MoMA. L'enthousiasme est général. En 1975, la première rétrospective de son œuvre a lieu au Musée des Arts Décoratifs, à Paris. Un an auparavant, Lartigue avait réalisé la photographie officielle du président de la République, Valéry Giscard d'Estaing.

En 1979, l'acte de donation est signé : Lartigue est le premier photographe français à faire don, de son vivant, de son œuvre à l'Etat français. Il charge l'Association des Amis de Jacques Henri Lartigue de conserver et de diffuser les fonds. En 1980, l'exposition Bonjour Monsieur Lartigue au Grand Palais répond à la volonté de Lartigue de voir ouvrir son « musée ». Jusqu'à ses derniers jours, il poursuit son œuvre à travers la photographie, la peinture et l'écriture. Il s'éteint à Nice le 12 septembre 1986, à l'âge de 92 ans. Il laisse plus de 100 000 clichés, 7000 pages de journal, 1500 peintures.

DUREV EVENTS
www.durevevents.com

Exposition « Lartigue et les autos »
Salon Rétromobile – Porte de Versailles
Du 3 au 7 février 2016
Pavillon 1 – T 066



LES CONSTRUCTEURS EXPOSENT AU SALON RETROMOBILE

Citroën, Honda, Peugeot, DS, Jaguar, Mercedes, Porsche, Renault, Maserati … Cette année encore les constructeurs exposent leurs plus belles automobiles de collections pour le plus grand plaisir des férus du volant. Des voitures touristiques aux voitures de sport en passant par les voitures d'élégances, les constructeurs n'ont de cesse de surprendre les visiteurs du salon Retromobile.



Aston Martin – DB4

ASTON PARIS – *stand 1 M 063*

Auto Performance est le distributeur officiel de la marque Aston Martin à Paris, Bordeaux et Lyon. Son département Heritage en fait le spécialiste français de la restauration d'Aston Martin. Il restaure et entretient tous les modèles de la marque depuis la DB2 de 1950, jusqu'aux dernières V8 Vantage des années 90.



Bugatti - Vision Gran Turismo

BUGATTI – *pavillon 1 S 014*

Bugatti est présent avec une Veyron 16.4 et le concept Vision Gran Turismo dévoilé au dernier salon de Francfort et qui préfigure la Chiron lancée en mars prochain, à l'occasion du salon de Genève. La Chiron s'annonce comme la voiture de sport de tous les superlatifs.

CITROEN – *stand 1 H 062*

À l'occasion de la 41e édition du salon Retromobile, Citroën présente deux icones d'antan : la 2 CV Fourgonnette considérée comme la deuche des artisans et la Méhari, modèle de loisirs avant l'heure.



2 CV Fourgonnette

2 CV Fourgonnette, la deuche des artisans

Imaginée avant la Seconde Guerre mondiale, la 2 CV est dévoilée le 7 octobre 1948 au salon de Paris. Sortant des sentiers battus en marquant son refus de tout compromis, déconcertante de par sa drôle de bouille, rustique jusqu'à l'extrême, la 2 CV déclenche une vague de controverses houleuses. Conçue ni pour paraître ni pour séduire, la 2 CV ne tarde pas à s'imposer dans toutes les couches de la population. Dès 1950, le délai de livraison de ce carrosse existant uniquement en gris, atteint six ans. Cela n'empêche pas la firme aux chevrons de lancer en mars 1951, la version fourgonnette, seconde et unique variante de la 2CV. Les petits artisans et les administrations adhèrent à cette petite camionnette qui s'avère l'utilitaire le plus économique du marché français.



Méhari

La Méhari, sur les sentes des vacances

Joli mois de mai 1968, alors que la jeunesse estudiantine bat le pavé parisien, que *Peace and love* devient le slogan de toute une génération, Citroën présente au bord de la mer un drôle d'engin apparenté à la famille de la 3 CV Dyane : la Méhari. Modèle de loisir avant l'heure, taillée pour le sable et les champs, cette voiture de niche qui ne ressemble à rien d'exceptionnel, repose sur une carrosserie en plastique et des portières articulées. L'habitacle réduit à sa plus simple expression a été conçu pour être lavé au jet. La Méhari va connaître une formidable longévité puisque elle prend sa retraite en 1987 après avoir été produite à près de cent quarante-cinq mille unités. Citroën vient de lui donner une héritière animée par un moteur électrique.



DS – *stand 1 H 062*

Il y a presque un an jour pour jour, Citroën coupait le cordon ombilical avec DS. Imaginés au départ pour créer une ligne parallèle de véhicules premium, les modèles de la famille DS composent désormais une nouvelle marque à part entière. Sous sa propre griffe, DS aspire à présent à faire revivre le prestige à la française qui conjugue raffinement et innovation. Des gènes qui renvoient au salon de Paris d'octobre 1955 où apparaissent pour la première fois les deux lettres magiques DS.



SM

Le style est révolutionnaire et futuriste, la technologie, elle, est avant-gardiste. En coulisses, les ingénieurs peaufinent la mise au point d'une super DS. Star du salon de Genève 1970, ce nouveau modèle prend la forme d'un coupé 2 + 2 de grand tourisme. Le nouveau véhicule dénommé SM « a vingt ans d'avance » écrit l'Automobile magazine. La SM est à la DS ce que le Concorde est à la Caravelle. Tout en reprenant de nombreuses technologies de la DS, le coupé de standing accueille un 6 cylindres en V à 90 degrés. Fruit des accords Citroën-Maserati, ce bloc à deux arbres à cames en tête affiche une puissance de 180 chevaux. Il permet à ce grand coupé, dont un exemplaire est présenté à Retromobile dans la teinte or identique à celle du salon helvétique, d'atteindre une vitesse de pointe de 220 km/h. À ce jour, la SM demeure le dernier coupé de prestige de la production française.



DS Bossaert

La DS vue par Hector Bossaert

Henri Chapron, concessionnaire du nord de la France spécialisé dans la préparation de modèles Citroën, s'adresse au carrossier italien Pietro Frua pour réaliser un coupé sur la base d'une DS. Les visiteurs du salon de Paris 1960 découvrent une voiture raccourcie de 47 cm et surbaissée de 17 cm. La GT 19 se démarque par des ailes arrière à aileron et la lunette arrière panoramique. Le tarif élevé de la transformation explique certainement que ce modèle ne sera reproduit qu'à 12 unités entre 1960 et 1964. Datant de 1963, la voiture présentée à Retromobile serait le seul exemplaire survivant de cette petite série. Par ailleurs, Bossaert produira deux cabriolets DS.

HONDA – *stand 1 M 026*

De la S800 à la NSX… Honda se souvient de ses débuts, au salon Retromobile



Honda - S800

1962, le président de la Honda Motor Company annonce à l'assemblée qu'il a décidé de se lancer dans la production de voitures et de s'engager en Formule 1. Au mois d'août 1963, le constructeur nippon présente deux premiers véhicules : un petit utilitaire dénommé T360 et une minisportive S360. À l'automne, ce prototype passe au stade de la série sous le patronyme S500. L'évolution est rapide. En mars 1964, c'est au tour de la S600 de faire son apparition. Partout, la S600, déclinée en trois versions – roadster, roadster SM et coupé, fait sensation avec le tempérament de son moteur semblable à celui d'une moto et son aptitude à tourner à régime élevé. La S800 fait sauter les derniers obstacles. Lorsque le public du salon de Paris 1966 découvre la nouvelle sportive, Honda a déjà fêté son premier succès en grand prix. Richie Ginther remporte l'épreuve mexicaine de 1965 au volant de la monoplace RA 272 dotée d'un V12 1 500. Honda se retire de la F1 en 1968.



Honda - NSX

Née en cabriolet comme ses sœurs 500 et 600, la S800 est une « vraie » voiture, qui apparaitra en coupé quelques mois plus tard, avant que sa production ne s'arrête en 1970. Honda décide alors de se recentrer sur la production de modèles de plus grande diffusion. À partir de 1983, il relève le défi de la technologie du turbocompresseur en revenant en F1. Honda tient à faire savoir qu'il se situe à la pointe du progrès en matière de voitures rapides.





Honda - Civic type R

C'est ainsi que Honda dévoile au salon de Genève 1989 une voiture à moteur central arrière qui s'attaque aux plus prestigieuses productions occidentales. Pierre dans le jardin de Ferrari, la NSX ne laisse personne indifférent. Au-delà de ses lignes assez personnelles, cette berlinette 2 places révolutionne les canons des sportives avec sa carrosserie monocoque en aluminium. Les performances de la NSX sont exceptionnelles : 0 à 100 km en 5,9 secondes, 270 km/h en vitesse maxi. Sa commercialisation débute en 1990. En Europe, les ventes ne seront pas à la hauteur des attentes, la faute sans doute à un manque d'image.

JAGUAR et LAND ROVER – *stand 1 K 030*

Cette année, Retromobile salue l'arrivée, pour la première fois, du groupe Jaguar Land Rover, qui a depuis quelques mois développé une activité de restauration et de refabrication de pièces détachées. Sur un espace de 400 m^2, le groupe anglais expose six véhicules et assure la promotion de son activité Heritage comprenant la restauration de véhicules, la vente de pièces et d'accessoires d'origine et le négoce de véhicules.



Jaguar Type E

L'expertise du constructeur

C'est ainsi que le département Heritage Parts propose des sets complets de pièces de carrosserie pour les Type E Série 1 ainsi qu'une sélection de pièces pour les Séries 2 et 3. Pour lever tous les doutes pouvant subsister sur la qualité des travaux réalisés, le constructeur expose ainsi à Paris une Type E d'un client français actuellement en cours de restauration et une XJS fraîchement restaurée et aussi neuve qu'au premier jour de sa sortie de la chaîne d'assemblage.

Il y a quarante ans. Ce coupé 2 + 2 est proposé à la vente comme un coupé Type E Série 1 de novembre 1962. Répondant à la catégorie des « sorties de grange », ce véhicule trouvé dans l'état du Nevada a été plutôt bien préservé. Il est vendu restauré. Par ailleurs, le catalogue de pièces détachées portant le label d'origine comporte plusieurs milliers de références de pièces détachées est disponible pour les Jaguar et les Land Rover dont la production est interrompue depuis plus de dix ans. Une activité mise en valeur par la présence d'un 12 cylindres de Type E refait à neuf et d'un Range Rover de 1979 revendiquant seulement 5 000 km depuis sa première mise en circulation.



Range Rover

L'activité du département Heritage comprend également la promotion de l'histoire sportive de Jaguar à travers la participation à des épreuves historiques type Mille Miglia ou Le Mans Classic. Dans la Sarthe, le félin a remporté sept victoires, entre 1951 et 1990. La 6ème est détenue par la XJR-9 LM 488 exposée à Paris. À son bord, l'équipage Jan Lammers, Johnny Dumfries et Andy Wallace a couvert, en 1988, 394 tours en deux tours d'horloge, soit une distance de 5 332,79 km. Ce châssis a contribué à assurer à Jaguar le titre mondial dans le championnat des voitures de sport. De performance, il en est encore question avec un Land Rover Freelander de première génération qui a traversé 50 pays en 50 jours. Un modèle faisant désormais partie de la catégorie des véhicules Heritage.

MERCEDES – *stand 1 L 064*

A quelques semaines du lancement de la Classe S Cabriolet, la firme à l'étoile profite de Retromobile pour nous rappeler que les roadsters et les cabriolets appartiennent à son patrimoine. La vie sans toit est inscrite dans les gènes de la marque de Stuttgart. Alors qu'il s'apprête à renouer avec le cabriolet 4 places de grand luxe à travers la nouvelle Classe S Cabriolet présentée, pour la première fois en France, à Retromobile, et à commercialiser une version remaniée de son roadster SL, Mercedes nous ouvre sa galerie jalonnée de décapotables de légende.





Mercedes - 300 SC Cabriolet W188

Sans remonter à des débuts plus que centenaire, Mercedes présente au public de Retromobile quelques modèles post 1945. La plus ancienne du stand est une 300 SC Cabriolet W188. Présentée au salon de Francfort 1955, cette grande découvrable est issue de la lignée de la berline 300, le symbole du renouveau de la marque. Avec la SC proposée dans trois carrosseries (coupé, cabriolet A ou roadster), la mécanique accède à la technologie moderne de l'injection directe d'essence. Délivrant désormais 175 chevaux, la 300 SC est capable d'atteindre les 180 km/h.

Un roadster 300 SL pour l'Amérique



Mercedes - Roadster 300 SL

Malgré la fascination qu'entretiennent ses portes papillon, le coupé 300 SL n'a pas que des inconditionnels. Le roadster 300 SL devient une réalité au salon de Genève 1957. Surtout sur la côte ouest des Etats-Unis, les automobilistes souscrivent rapidement à cette voiture de sport à déguster cheveux au vent. Lorsque la carrière du roadster s'arrête en 1963, 1 858 unités auront été produites. Place aux formes carrées du nouveau SL surnommé Pagode. Décliné en 230, 250 et 280 SL, ce roadster ne succède pas à la 300 SL mais plutôt à la 190 SL. Il faudra attendre 1971 et la Série R107 pour que le roadster SL monte en gamme. Mais le sport s'efface au profit du grand tourisme. Sur le terrain du cabriolet 4 places de luxe, Mercedes n'est pas resté inactif. En 1969, le constructeur présente au salon de Francfort un nouveau V8 de 3,5 litres alimenté par injection électronique. Retiré du catalogue en 1971, ce cabriolet de grand luxe reste aujourd'hui un must du marché de la collection. Les amateurs du genre auront attendu 45 ans avant que Mercedes lui donne une descendance avec la Classe S Cabriolet.

MASERATI – *pavillon 1 K 062*



Maserati - Ghibli Edition Zegna

Cette année, Maserati sera, à nouveau, présent sur le salon Retromobile !
Fier de son histoire centenaire et des évolutions de ces dernières années, Maserati souhaite mettre en avant son passé florissant, notamment en compétition et son actualité très riche avec la berline, symbole de cette révolution... À quelques jours seulement de la présentation d'un premier SUV au sein de sa gamme : le Levante.

Pendant 5 jours, les passionnés et visiteurs auront le loisir de découvrir 3 modèles emblématiques de la marque au trident :
- Une voiture de Course Maserati (années 50)
- Une Maserati Mexico (années 70)
- Une nouvelle Ghibli Edition Zegna (année 2016)



Maserati Mexico

Le Club Maserati France associé à Maserati France sera ravie de vous accueillir sur son stand pour découvrir ces modèles, symboles du luxe à l'italienne depuis plus de 100 ans.

PORSCHE – *stand 1 K 046*



Porsche -718W-RS Spyder

La firme de Zuffenhausen profite de Retromobile pour remettre les trophées de la deuxième édition du « Concours de Restauration Classic ». Passé les premières années de son existence, la firme souabe assure la disponibilité de la plupart des pièces de ses anciennes productions. À l'usine, un atelier de restauration est ouvert, s'intéressant notamment à la restauration des machines de course puis à celle des Porsche Classic.
Plus récemment, un peu partout dans le monde naissent des Centres Porsche Classic. Pour encourager les Centres Porsche de province à développer les activités d'entretien et de restauration – partielle ou totale – des modèles Classic, c'est-à-dire produit avant 1993, Porsche France donne naissance à un « concours de restauration Classic » en 2014.





Les quatre véhicules primés ont été exposés l'an dernier sur le stand Porsche de Retromobile. Ouverte entre avril et décembre dernier, cette seconde édition a enregistré une hausse de la participation. Neuf Centre Porsche se sont engagés, répartis sur l'ensemble de l'hexagone et représentant près de la moitié des investisseurs français. Le format du concours a évolué et au lieu de quatre prix (Carrosserie, Mécanique et Marketing et général), Porsche remet cette année à Retromobile deux récompenses : Restauration Complète et Restauration partielle, basées sur les trois catégories de 2014. Si le concours est ouvert aux voitures antérieures à 1993, le constructeur a fait une exception en acceptant une rare 993 Carrera RS Clubsport de 1995 et une 993 Carrera de présérie (1994). C'est à Retromobile que le suspense est levé avec l'exposition de deux lauréates et la remise des trophées.



Porsche -718W-RS Spyder

Porsche 718 W-RS Spyder : une pièce unique

Ce n'est pas un hasard si le musée Porsche a dépêché à Paris ce prototype développé en 1961. Le constructeur a annoncé qu'il allait bientôt accoler le matricule « 718 » à la prochaine génération des Boxster et Cayman. Ces nouvelles sportives vont se convertir au flat-4. En 1961, le spyder 718 W –RS n°134 destiné à Bonnier-Gurney se présente au départ de la Targa Florio avec un 4 cylindres de 1966 cm^3 délivrant 165 ch mais son empattement porté à 233,5 cm doit lui permettre d'accueillir le 8-cylindres en gestation. Cette barquette ressemble à un gros spider RS60 doté d'un imposant coffrage surplombant le moteur. Culminant à peine à 930 mm du sol, ce véhicule expérimental monte sur la seconde marche du podium en Sicile. L'année suivante, le coffrage a disparu et le 4-cylindres a cédé sa place à un 8-cylindres 2 litres, double arbre et double allumage fournissant 240 ch pour un poids de 685 kg. Un nouveau podium en Sicile convainc l'usine d'engager le spider dans le championnat d'Europe de la montagne. Une décision couronnée de succès. Edgar Barth remporte deux années de suite (1963-1964) le titre.

PEUGEOT – *stand 1 F 062*



Peugeot - 205 GTI

Cette année, les différents stands des clubs de l'Aventure Peugeot offrent un panorama assez exhaustif des modèles frappés du lion et bénéficiant des silhouettes les plus admirables. La plus ancienne est un roadster 301 C de 1932. Grande sœur de la 201 qui inaugure la numérotation avec un zéro central en 1929, la 301 se décline en plusieurs versions de carrosserie. A Retromobile, il côtoie un exclusif roadster 402 Darl'mat. L'une des premières réalisations est un coupé 301 à pavillon escamotable, dessiné et breveté par Georges Paulin, et assemblé chez le carrossier Marcel Pourtout. Ce prototype va donner naissance à la Peugeot Eclipse, l'ancêtre de la Peugeot 206 CC.

Toujours avec la complicité de Paulin et Pourtout, il commercialise autour des châssis de 302 et de 402 des versions coupés, cabriolets et roadsters qui brillent par leur aérodynamique profilée. Avec cette voiture, Darl'mat a inventé le concept se résumant par « une vitesse de voiture de course, le confort d'une voiture de tourisme et le budget d'une voiture de série ». Les Peugeot Darl'mat ne font pas que retenir l'attention dans les concours d'élégance et truster les trophées. Elles s'illustrent également en compétition. Trois exemplaires sont ainsi engagés au Mans en 1937. La 402 Darl'mat Sport exposée à Retromobile est un rare modèle à conduite à droite livré en 1938 à un comte anglais.





Peugeot - coupé 204

Le complice Pininfarina

Après la 402 DS, on fait un grand bond jusqu'aux grandes heures de la collaboration Peugeot-Pininfarina. Elle est marquée en 1962 par l'apparition du coupé 404 dont un exemplaire trône sur le stand, à proximité d'un cabriolet 504. Les visiteurs pourront aussi admirer un coupé 204, présenté en grande pompe au salon de Paris d'octobre 1966. Avec ce modèle qui remporte le grand prix de l'Art et de l'Industrie automobile, Peugeot met le coupé plaisir à la portée de nombreuses bourses. Surnommé le coupé pour tous, la 104 sert de base à la réalisation de quelques découvrables dont la version SOVRA exposée à Retromobile.



Peugeot - cabriolet 205 Roland-Garros

Le cabriolet 205 Roland-Garros

Peugeot ne pouvait pas aborder le thème de l'élégance sans une référence au tournoi de tennis de Roland-Garros dont il est partenaire depuis plusieurs décennies et qui a donné naissance à la réalisation de plusieurs séries limitées. La première d'entre elles est un cabriolet 205. Ce véhicule développé à partir de la CJ mais doté du moteur de l'ancienne CT de 85 ch a été présenté en mars 1990. Outre une sellerie mixte cuir-tissu, la Roland-Garros accède à la capote électrique. Peugeot profite également de Retromobile pour annoncer que la 205 GTi bénéficie désormais de la refabrication de pièces détachées qui étaient indisponibles.

RENAULT– *stand 1 G 064*

Renault célèbre plus de 115 ans de passion sportive en exposant 17 véhicules illustrant la diversité de l'engagement de la marque en compétition automobile.



Renault - Type AK

Les visiteurs pourront ainsi découvrir, sur une surface de 700 m² :

- La Renault Type AK qui a remporté le premier Grand prix de l'histoire en 1906.
- L'Etoile Filante de 1956 et la 40 CV des records de 1926.
- Les Formules 1 RE40 d'Alain Prost en 1983 et R26 championne du monde en 2006.
- La Formula E de la saison 2016.
- Les 24 Heures du Mans seront représentées par une 4CV et L'A442B victorieuse en 1978.
- Le rallye sera également illustré par une Nervasport, une Renault 5 Alpine groupe II, une Dauphine, une Renault 17 groupe V et la Renault 20 des frères Marreau.
- La Renault 21 Superproduction de 1988.
- 3 Alpine illustreront également la diversité de l'engagement sportif de cette marque : une A366, une A310 et l'Alpine M65.



Renault - Nervasport

Alpine, la firme au Losange

Alors que Renault revient en formule 1 avec l'écurie Alpine, le constructeur profite du salon Retromobile pour rappeler que la course automobile est inscrite dans ses gènes. Sur un espace de 700 m², le constructeur français nous propose un insolite voyage dans le temps en exposant 17 véhicules qui racontent sa grande aventure dans la Formule 1. Le véhicule le plus ancien de l'exposition n'est autre que le Type AK à moteur 4-cylindres de 12,8 litres qui a décroché la victoire au premier grand prix de l'ACF, en 1906.

De grands prix, il en est encore question avec la présence de la RE40 au volant de laquelle Alain Prost a échoué de deux points dans la conquête du titre 1983 et de la R26 championne du monde 2006 avec Fernando Alonso.





Renault
La 4CV aux 24 heures du Mans

La 4 CV, sur la piste des records

A Retromobile, la firme au Losange nous rappelle qu'elle a gagné dans quasiment toutes les disciplines. Au Mans, par les victoires de classe de la 4CV, l'ascension vers les sommets se poursuit sous la marque Alpine.

L'équipage Pironi-Jaussaud touche au but en 1978 avec l'A442B. Renault, c'est également le rallye avec la victoire de la Nervasport coupé de Lahaye-Quatresous au rallye Monte-Carlo de 1935, l'exploit des petites R5 Alpine groupe II de Ragnotti et Fréquelin qui accèdent au podium de l'édition 1978, les originales Dauphine 1093 et R17 et l'épopée du Paris-Dakar illustrée par la R20 des frères Marreau victorieuse en 1982. En 1926, une 40 CV habillée d'une carrosserie de course profilée et dotée d'un 6-cylindres de 9,1 litres pulvérise le record des 24 heures sur l'autodrome de Linas-Montlhéry. Trente ans plus tard, c'est au tour de l'Etoile Filante, de faire tomber les records sur le lac salé de Bonneville, aux Etats-Unis.



LES VOITURES DE COLLECTION :
ENTRE INVESTISSEMENT ET COUP DE CŒUR

Pour les amateurs de belle carrosserie, de mécanique exceptionnelle, et pour tous ceux qui cultivent leur jardin de nostalgie, les voitures de collection représentent à coup sûr le summum du placement plaisir, à la fois coup de cœur et produit financier. Aujourd'hui l'investissement dans un véhicule de collection semble ne jamais avoir été aussi rentable.

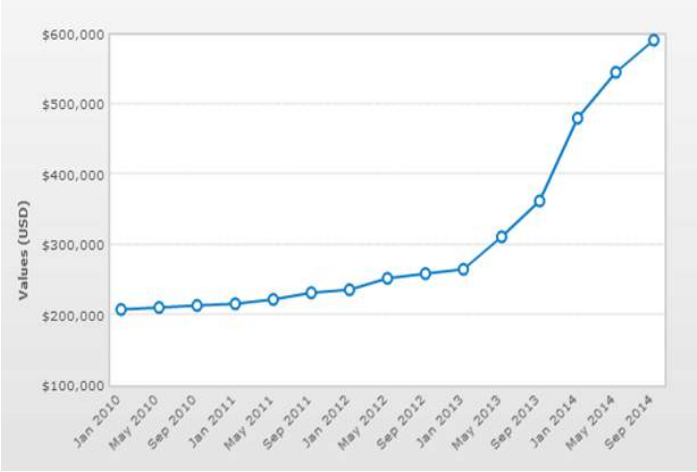
Les voitures de collection, un trésor dans son garage !

Depuis la fin des années 80, les voitures de collection n'ont cessé de susciter l'engouement des passionnés. Le marché des voitures de collection est évalué aujourd'hui à 55 milliards de dollars, selon le Financial Times, et ne cesse de progresser. Les côtes ont grimpé de 400% en 10 ans, pulvérisant celle de l'art, des grands vins ou des montres. Témoin du dynamisme du secteur, la maison de vente aux enchères Artcurial Motorcars, qui a vu son chiffre d'affaires multiplié par près de 12 depuis 2009.

En organisant les ventes officielles du salon Rétromobile – Paris, Le Mans Classic et les ventes Automobiles sur les Champs-Élysées, le volume de vente de ce département dirigé par Matthieu Lamoure est passé de 6 M€ / 6,9 M$ en 2009 à 71 M€ / 78M$ en 2015, porté notamment par l'extraordinaire Collection Baillon.
Même si la hausse des prix n'est pas liée à la spéculation, comme pour l'art contemporain, et s'explique par la forte culture automobile des Européens, Canadiens et Américains qui forment l'essentiel des collectionneurs, elle est tout de même liée à l'internationalisation des ventes.

Oldtimers : des rendements impressionnants

Le Guide Hagerty Indice des prix des voitures allemandes est un indice sur le modèle des indices boursiers. Il regroupe ici les valeurs moyennes de 21 véhicules de collection allemands les plus recherchés des années 1950 et des années 70. Dans cette sélection on retrouve des modèles incontournables : Porsche 911 Targa de 67, Mercedes 300 sc de 55, Mercedes 190 SL de 62, BMW 507 de 59 (modèle rendu célèbre par *Elvis*)
D'après ce graphique du très sérieux *Hagerty.com,* la valeur des Oldtimers du panel est passée de 250 000$ en janvier 2013 à 600 000$ en septembre 2014, soit une appréciation de 140% en l'espace de 21 mois.





Youngtimers : les jeunes anciennes ont la côte

Les amateurs se rajeunissent et les collectionneurs qui ont en moyenne entre 30 et 50 ans s'intéressent aux véhicules de leur jeunesse, les fameuses Youngtimers, des voitures créées entre 1970 et 1990. Des modèles populaires à leur début mais qui se raréfient peu à peu. Longtemps jugées démodées, ces bijoux vintages se font aujourd'hui une nouvelle réputation. Actuellement, une Renault 5 bien entretenue peut valoir au minimum 2 000€ ! Véritables objets de collection en devenir, encore adaptées au réseaux routiers d'aujourd'hui, la côte de ces jeunes anciennes devrait vite grimper.



Volkswagen GOLF GTI

Le B.A. BA de la voiture de collection

Au regard de la loi française, un véhicule de collection est considéré comme tel dès qu'il passe les 30 ans. Son propriétaire doit disposer d'une carte grise spécifique – délivrée par la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE).

Une *belle* voiture de collection doit être le plus possible dans son état d'origine. Il ne doit pas y avoir de changement substantiel du châssis et de la carrosserie, du système de freinage, d'embrayage et du moteur. Il faut privilégier des faibles kilométrages et les restaurations doivent avoir été réalisées dans les règles de l'art (il existe un marché des pièces détachées d'automobiles anciennes). Critères importants, la rareté du modèle, les petites séries ou encore l'histoire du véhicule ou sa provenance qui pèsent beaucoup sur son prix.

Les autres paramètres qui influencent la côte d'une voiture restent « classiques ». Ce qui est rare est cher, la loi de l'offre et de la demande reste la règle maitresse. Egalement la beauté et la puissance. Les Porsche notamment 911, les Ferrari des années 50 / 60 atteignent des sommets. Les versions les plus recherchées sont généralement les plus puissantes ou celles collant aux canons esthétiques de leur époque.

Un régime fiscal favorable

Depuis 2013, le Ministère de l'Economie et des Finances encourage l'investissement dans l'automobile de collection avec des mesures phares en faveur du contribuable, tel que l'exonération des droits de douanes et de l'ISF ou encore le taux de TVA réduit à 5,5%, voire 0% pour un véhicule importé de la Communauté Européenne. A la différence d'une voiture récente, l'utilisation d'un véhicule de collection est plus occasionnelle, mais sans doute aussi plus prudente. Les frais d'usage sont raisonnables et le coût de l'assurance est moindre. Bien entretenus, les véhicules de collection présentent des prix de revente toujours intéressants.

Mais attention à la taxe des plus-value à la cession. Pour un véhicule détenu moins de 22 ans, revendu plus de 5 000 euros, la plus-value est taxable au taux de 19%, plus les prélèvements sociaux, ce qui donne un total de 34.5 %. La plus-value étant calculée d'après le prix de vente, duquel il faut déduire le prix d'acquisition, augmenté des frais réels de restauration et de remise en état. Le résultat, constitue la plus-value taxable, dont le montant est réduit d'un abattement de 5% par année de détention au-delà de la deuxième, d'où une exonération totale après 22 ans de détention du bien cédé.

Si le particulier vendeur n'est pas en mesure de prouver la date et le prix d'acquisition du bien cédé, ou s'il ne souhaite pas être imposé sur la plus-value, il peut verser une taxe forfaitaire de 6.5 % (6% CSG + 0,5% CRDS) du prix de vente du bien cédé.