

PRÉ-DOSSIER DE PRESSE SALON RÉTROMOBILE 2017

De retour du 8 au 12 février 2017, les anciennes investissent Paris et transforment la ville lumière en épicerie de l'automobile de collection

SALON RETRO MOBILE

8 > 12
FÉVRIER
2017

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR



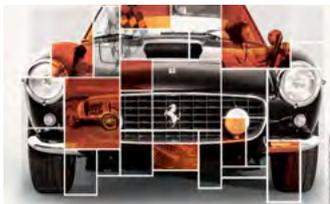
© Christian Martin STUDIO VIVAGE PARIS - Thinkstock

PARIS • PORTE DE VERSAILLES • PAVILLONS 1/2/3

COMEXPOSIUM

// VENTES AUX ENCHÈRES ARTCURIAL, 10 FÉVRIER // WWW.RETROMOBILE.COM
// Motorcars

[t](#) [f](#) [i](#) #RETROMOBILE



QUI SONT LES AMATEURS D'AUTOMOBILES DE COLLECTION ?

À quelques semaines du plus grand rendez-vous européen dédié à l'automobile de collection, découvrez qui sont les amateurs d'anciennes. Le Salon Rétromobile a lancé une étude* qui dresse LE profil complet de ces aficionados du volant à trois branches.

PROFIL DES ACHETEURS



97 % sont des hommes d'environ 55 ans
CSP +



40% résident en Île de France



34% des potentiels acheteurs sont
membres d'un club de voitures anciennes



60% résident en province



2 porteurs de projet sur 3 possèdent déjà
une ou deux voitures



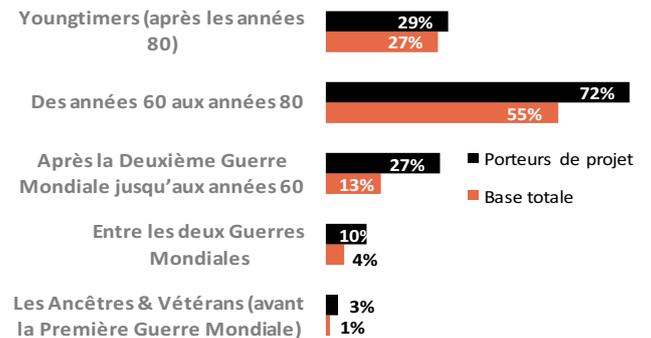
34% sont des primos acheteurs

Les potentiels acheteurs sont prêts à allouer en moyenne une enveloppe de 5001 à 10 000€. Quant aux voitures, ce sont les automobiles des années 60 à 80 qui sont les plus prisées. La nouvelle acquisition serait majoritairement destinée à un usage ponctuel ou au weekend.

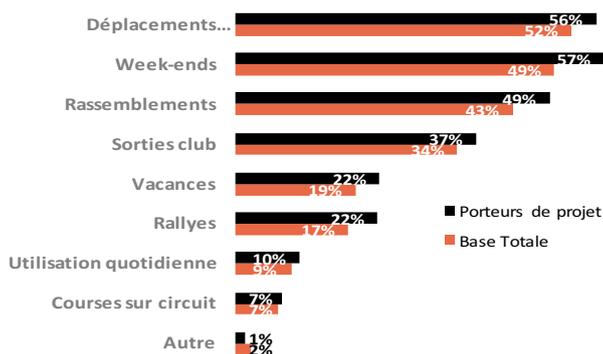
Quelle est l'enveloppe allouée au projet d'acquisition ?



Quelle est l'époque recherchée ?



Pour quelle utilisation ?



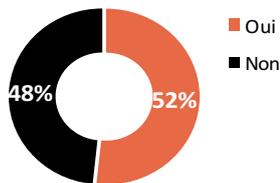
* Enquête administrée via internet du 21/10/2016 au 13/11/2016
BDD : 16 228 contacts - France uniquement
2 293 répondants (soit 14% de la BDD totale)



PROFIL DES PROPRIÉTAIRES

Un peu plus de la moitié des propriétaires d'anciennes ont investi dans une automobile des années 60 - 80, nécessitant une restauration. Sur une année, ils consacrent en moyenne entre 501 et 1000€ pour l'entretien de leur automobile sachant que 79% d'entre eux s'occupent eux mêmes de la mécanique.

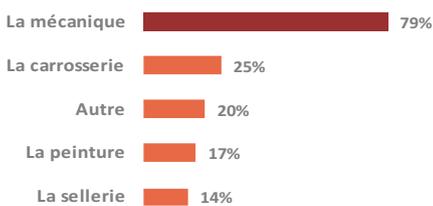
Lors de son achat le véhicule avait-il besoin d'une restauration ?



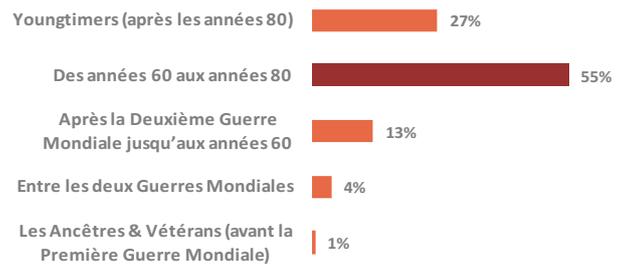
Sur une année, quel budget consacrez vous en moyenne à votre automobile ?



Qu'êtes vous capable de réaliser vous même ?

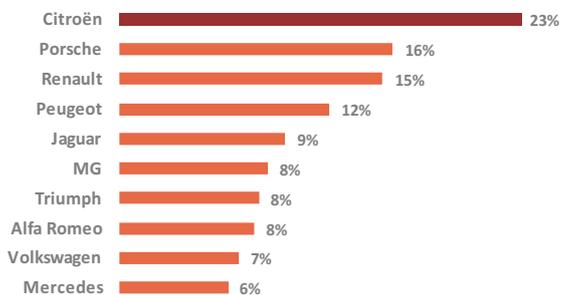


De quelle époque est votre voiture ?



Si la grande majorité des propriétaires ne possèdent qu'une seule automobile de collection, il faut noter que 10% d'entre eux en possèdent plus de 5. En moyenne, la valeur du véhicule est comprise entre 5001 et 10 000€, quant à la marque plébiscitée par les propriétaires d'anciennes, elle est française : il s'agit de Citroën. Tout comme les potentiels acheteurs, l'utilisation de ce véhicule est dédiée à des déplacements ponctuels avec en moyenne entre 500 et 1499km parcourus en une année.

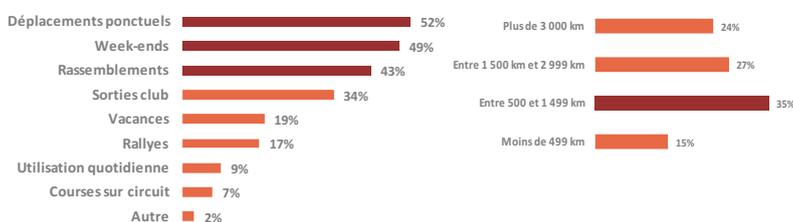
Quelle est la marque de votre automobile ?



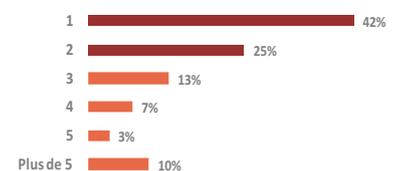
Quelle est sa valeur ?



Combien de kilomètres parcourez-vous par an ? Dans quel but ?



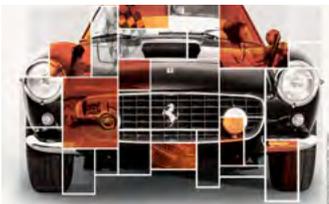
Combien de voitures possédez-vous ?





SOMMAIRE

Communiqué de synthèse	p.5
Rétromobile célèbre les légendes du Rallye en partenariat avec les Grandes Heures Automobiles	p.6
Les 6 Delage du Grand Prix de 1927 rassemblées pour la première fois en un seul et même lieu	p.7
Les deux derniers exemplaires des premiers blindés français présentés à Rétromobile par le Musée des Blindés de Saumur	p.9
Les Youngtimers en tête d’affiche : Renault, les années Turbo	p.11
Prototype chausson CHS, le témoin retrouvé d’une épopée industrielle à découvrir en exclusivité au Salon Rétromobile	p.14
Le National Motor Museum of Beaulieu : lorsque l’originalité et la rareté sont au rendez-vous	p.16
Le Musée National de la Voiture et Rétromobile s’associent encore en 2017 pour valoriser le patrimoine automobile et son histoire	p.18
Les voitures Ballot, deux exemplaires pour la première fois réunis depuis 1921	p.20
La vente aux enchères officielle du Salon par Artcurial Motorcars : le podium dévoilé	p.21
Une galerie d’art dédiée à l’automobile avec la Galerie des Artistes	p.25
Informations pratiques	p.26
Contacts presse	p.26



L'ÉPICENTRE DE L'AUTOMOBILE DE COLLECTION

Véritable rétrospective de l'histoire automobile, Rétromobile est de retour au Parc des expositions de la Porte de Versailles du **8 au 12 février 2017** pour le grand plaisir des amateurs, passionnés et curieux du monde entier.

Unique en son genre, ce rendez-vous offre une expérience multisensorielle à tous ceux qui en franchissent les portes : au fil des allées, les lignes des voitures émerveillent, les effluves du cuir séduisent et les chromes éblouissent...

Les anciennes, qu'elles soient old ou youngtimers séduisent toujours plus. Cet engouement du grand public se traduit par une fréquentation croissante du salon qui a gagné **40 000 visiteurs en 4 ans** et les records de ventes aux enchères par la Maison Artcurial. Pour sa prochaine édition, le salon poussera les murs et se tiendra dans les **pavillons 1, 2 et 3, soit 60 000 m²** de collections et d'animations inédites !

UNE VÉRITABLE MINE D'OR

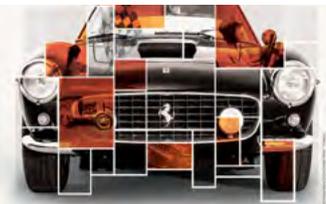
Au-delà de tous les trésors dont regorge ce véritable musée éphémère, cet événement est aussi l'occasion d'avoir l'univers automobile à portée de main. Il y en aura pour tous les goûts.

Et si au détour d'un stand de marchands l'envie d'acheter vous prend, Rétromobile permettra au futur propriétaire de trouver toutes les infos : le club le plus proche de chez lui, l'assureur qui conviendra le mieux à ses besoins mais aussi les conseils d'un collectionneur avisé...

DÉBUT DU PROGRAMME ...

- Les célèbres légendes de Rallye, les incontournables bolides du Groupe B à l'honneur en partenariat avec Les Grandes Heures Automobiles
- Une première mondiale avec les 6 Delage du Grand Prix de 1927 réunies en un seul et même lieu
- Les deux derniers exemplaires des premiers blindés français
- Une exposition dédiée aux Youngtimers de Renault avec les années Turbo
- Le prototype Chausson CHS, le témoin retrouvé d'une épopée industrielle à découvrir en exclusivité à Rétromobile
- Le National Motor Museum of Beaulieu avec une exposition qui rassemblera originalité et rareté
- Une nouvelle exposition du Musée National de la Voiture qui reviendra sur l'histoire de la voiture électrique
- Deux exemplaires de voitures Ballot pour la première fois réunis depuis 1921
- La galerie des artistes avec une véritable galerie d'art dédiée à l'automobile au sein du Salon
- La vente aux enchères officielle du Salon organisée par Artcurial Motorcars

Et bien d'autres surprises de taille à découvrir dès Janvier !



RÉTROMOBILE CÉLÈBRE LES LÉGENDES DU RALLYE EN PARTENARIAT AVEC LES GRANDES HEURES AUTOMOBILES

Les Groupe B seront mises à l'honneur au travers d'une rétrospective sur le pont des expositions situé entre les pavillons 1 et 2.2.



HOMMAGE AUX REINES DES RALLYES

Ceux qui les ont vues ne sont pas près de les oublier. Et ceux qui les ont entendues encore moins !

Créé en 1982 pour remplacer les Groupes 4 et 5 dans le cadre du Championnat du Monde des Rallyes, le Groupe B représente les voitures de Grand Tourisme modifiées et produites à 200 exemplaires. Le Groupe B fut la catégorie reine du rallye au tout début des années 80 : elle laissait aux ingénieurs de grandes libertés techniques et **ces voitures marquèrent par leur puissance phénoménale pouvant aller au-delà de 600 chevaux** (à titre d'exemple l'Audi Quattro Sport S1 E2 en comptait 600), avec un poids de moins d'une tonne !

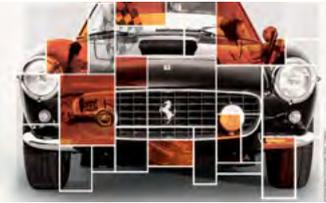
Hélas, l'engouement toujours plus fort pour ces monstres de puissance conduit à des accidents et à l'arrêt de la catégorie au 1er janvier 1987 par la Fédération.

La saison 1986 fut donc la dernière pour les Groupe B, mais 30 ans plus tard, ces fringantes youngtimers sont encore dans les esprits et continuent de faire rêver les passionnés et amateurs de sensations !

Outre les Peugeot 205 T16, les Audi Quattro, la Delta S4 et les Lancia 037 qui ont marqué cette époque, les BMW, Citroën, Ferrari, Ford, Mazda, MG, Opel, Renault, Talbot, Toyota et d'autres modèles encore plus rares seront au RDV !

EN PARTENARIAT AVEC





LES 6 DELAGE DU GRAND PRIX DE 1927 RASSEMBLÉES POUR LA PREMIÈRE FOIS EN UN SEUL ET MÊME LIEU

Il y a 90 ans, Delage remportait avec panache le titre de champion du monde des Grand Prix contre Bugatti et Talbot, Robert Benoist et sa Delage 1500 décrochaient la victoire à tous les Grand Prix de la saison (Montlhéry, San Sebastian, Monza et Brooklands). Rétromobile revient sur l'histoire de ce constructeur français en réunissant pour la première fois 6 Delage uniques.



Delage GP 1927, photographie de Peter Harholdt, courtesy of The Revs Institute®

UN TITRE MONDIAL GRÂCE À UNE TECHNIQUE D'AVANT-GARDE

Pour en arriver là, Louis Delage avait mis en œuvre tous les moyens de l'entreprise pour faire de la biplace Grand Prix de 1926, déjà extrêmement performante, une gagnante absolue. Son ingénieur Albert Lory avait encore amélioré ce qui était déjà son chef-d'œuvre : **le moteur huit-cylindres 1500 à compresseur, une merveille de mécanique**, conçu avec la précision d'une pièce d'horlogerie. Avec ses deux arbres à cames en tête et toutes ses pièces mobiles montées sur rouleaux, il développait une puissance spécifique de plus de 100 ch/litre et il était capable d'atteindre un régime de 8500 tr/mn, des valeurs supérieures à tout ce que l'on connaissait alors.



Delage ERA, surnommée «ERA-Delage»
© Michael FURMAN

Quatre voitures et cinq moteurs avaient été construits par Delage pour la saison 1927 ; elles sont numérotées de 1 à 4, de même que leur moteur. En 1936, à la demande du prince Chula pour son cousin le prince Bira, brillant pilote privé, deux autres châssis ont été dessinés par Lory pour bénéficier d'une nouvelle suspension avant à roues indépendantes. Réalisés en Angleterre ils sont, par convention, dénommés «GP5» et «GP6». En tout, six voitures ont donc existé, mais dont les deux «familles» (1927 et 1936) n'ont jamais été réunies.

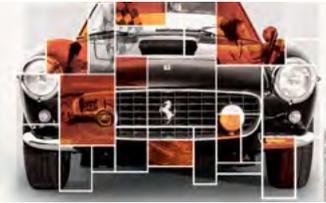


Delage ERA, surnommée «ERA-Delage»
© Michael FURMAN

Toutes les six se sont illustrées sur les circuits, les dernières ayant continué à courir jusqu'au début des années 1950, ce qui souligne à quel point ces machines étaient en avance sur leur époque. En fait, dans sa dernière évolution, cette Delage Grand Prix a couru contre les toutes premières Ferrari!

Voici un bref résumé de leur histoire particulière:

- La n°1, jamais accidentée, est aujourd'hui la mieux préservée et comporte sa carrosserie d'origine. En 1927, c'est la voiture confiée par Delage à Divo et, en 1929, elle participe au tout premier GP de Monaco. Elle est équipée du moteur n°5 et, après avoir appartenu à Briggs Cunningham, elle fait partie de la collection américaine Collier : THE REVS INSTITUTE



L'équipe Delage aux essais du Grand Prix de Brooklands, en 1927. De gauche à droite, Bourlier, Benoist (futur vainqueur de l'épreuve) et Divo
© Archives Pund

- La n°2 est la «voiture laboratoire», avec laquelle Robert Benoist a participé à la première course de la saison 1927, le GP d'Ouverture à Montlhéry. Six ans après sa conception, elle s'octroie à Montlhéry le record des 24 heures en Class F (1500 cm3). Au fil des ans, le moteur et la carrosserie ont été remplacés. Elle est exposée aujourd'hui au musée de Brooklands, en Angleterre: BROOKLANDS MUSEUM.
- La n°3 est la voiture avec laquelle Robert Benoist a remporté plusieurs courses en 1927, lui permettant d'apporter à Delage le titre mondial. Gravement accidentée en 1932 par Lord Howe, elle est dotée du moteur n°4. Christophe Pund, qui va redonner vie à la n°3, exposera tous les éléments d'origine qu'il a réunis.
- La n°4, utilisée pendant la saison 1927 par André Morel, est partie aux États-Unis en 1929 pour courir les 500 Miles d'Indianapolis entre les mains de Chiron. Revenue en Angleterre, elle est modifiée par Dick Seaman qui s'offre le luxe de battre régulièrement les ERA en 1936. Équipée du moteur n°3, elle a fait partie de la collection de Serge Pozzoli et est aujourd'hui la propriété de "The Peter Giddings collection".
- La GP5 a été commandée par le prince Chula pour son cousin Bira qui, dans les années 1930, a possédé jusqu'à trois Delage 1500 simultanément. Elle utilise le moteur de la n°2 ainsi que les éléments de carrosserie. Elle a couru avec le prince Bira en 1937 et jusqu'en 1946 lors du Grand prix de Genève. Elle fait aujourd'hui partie de la collection de Jean-Claude Miloé.
- La GP6 court notamment en 1949 à Goodwood avec un moteur Delage. Elle affiche à l'époque les couleurs de l'écurie de Rob Walker et, après une casse moteur, celui-ci laisse place en 1950 à une mécanique ERA, ce qui lui vaut son surnom «ERA-Delage»; elle court jusqu'en 1952 où elle affronte les premières Ferrari et en 2016 finit première de sa catégorie à Laguna Seca. Elle est aujourd'hui exposée dans le musée de Peter Mullin, en Californie : MULLIN AUTOMOTIVE MUSEUM



LES DEUX DERNIERS EXEMPLAIRES DES PREMIERS BLINDÉS FRANÇAIS PRÉSENTÉS À RÉTROMOBILE PAR LE MUSÉE DES BLINDÉS DE SAUMUR

Le Schneider et le Saint-Chamond sont les deux premiers blindés de l'armée française à avoir participé à la Première Guerre Mondiale. Désormais centenaires, ces chars sont de véritables monuments historiques. Derniers témoins de celle que l'on nomme «La grande guerre», ils racontent l'histoire de ces hommes qui ont combattu au front.

Le 22 août 1914, le Général d'Estienne déclarait :

« La Victoire appartiendra à celui qui le premier aura réalisé un engin cuirassé capable de progresser en tout terrain et armé d'un canon. »

LES DÉBUTS DES CHARS AU COMBAT

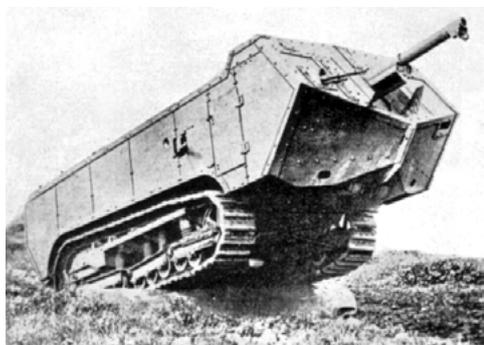


Char Schneider

Il y a **100 ans**, pour la première fois, l'armée française utilise l'arme blindée pour participer à une bataille. **Le 16 avril 1917**, 132 chars, basés au nord de Berry-au-Bac, participent à ce combat. Les chars sont répartis en deux groupements : le groupement BOSSUT et le groupement CHAUBES. Il s'agit de chars Schneider de 13 tonnes armés d'un canon court de 75 et de deux mitrailleuses. Sept hommes composent l'équipage.

Cette première participation ne sera malheureusement pas une grande réussite. Pratiquement la moitié des chars, mis hors de combat, sont, soit détruits par l'artillerie allemande, soit immobilisés en raison de pannes. Le chef d'escadron BOSSUT, commandant cette première concentration de blindés, sera lui-même tué dès le premier jour de cette bataille. Cette tragique expérience entrainera une réflexion

sur l'utilisation de cette nouvelle technologie : le blindé deviendra une arme décisive dans les grandes batailles à venir.



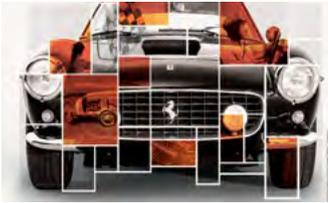
Char Saint-Chamond

LES CUIRASSÉS TERRESTRES DE LA GRANDE GUERRE

Les premiers blindés Schneider et Saint-Chamond s'engagèrent dans la Grande Guerre en avril 1917.

Pour l'équipage, c'était l'enfer à bord : les hommes pouvaient à peine se tenir debout, avaient comme compagnons de combat le bruit et la chaleur brûlante de l'énorme moteur et respiraient une atmosphère chargée de gaz et de fumée dégagés par les coups de canon et les salves des mitrailleuses. Les champs de bataille étaient de véritables océans de boue parsemés de trous d'obus, d'obstacles et de tranchées. Lors des premiers combats, le Schneider et le Saint-Chamond dévoilèrent rapidement leurs faiblesses. Trop lents et une fois

enlisés, ils devenaient très vulnérables ; une cible parfaite pour l'artillerie allemande. Utilisés d'une façon intensive, ces vétérans à bout de souffle, furent remplacés, en 1918, par le premier char de l'histoire le Renault FT 17.



LE SCHNEIDER, PREMIER BLINDÉ FRANÇAIS

Le Schneider était massif avec ses 6,30 m de long et 2,30 m de haut. Il ressemblait à une véritable forteresse sur chenilles. Son moteur à essence de 65 cv avait du mal à déplacer les 14 tonnes du blindé à la vitesse de 4 km/h. Le Schneider était armé, à l'avant droite, d'un canon court de 75 avec une réserve de 90 obus et deux mitrailleuses Hotchkiss placées de chaque côté. L'équipage se composait d'un chef de char, d'un pilote et de cinq hommes qui servaient le canon et les mitrailleuses.

Les difficultés de maintenance forçaient les mécaniciens à récupérer des pièces de rechanges sur les chars touchés au combat. Les 160 litres d'essence permettaient au Schneider de parcourir 50 km.

FICHE TECHNIQUE DU CHAR SCHNEIDER DE 1916

Masse : 14 tonnes	Puissance : 65 cv à 1200 t /mn
Armement : un canon court de 75 et 2 mitrailleuses Hotchkiss	Vitesse : 4 à 8 km/h selon le terrain
Longueur : 6,30 m	Consommation : 320 litres pour 100 km.
Largeur : 2,05 m	Blindage : 8 à 11 mm
Hauteur : 2,30 m	Un seul exemplaire existant
Production : 400 exemplaires	Collection du Musée des Blindés de Saumur
Equipage : 7 hommes	
Moteur : 4 cylindres Schneider	

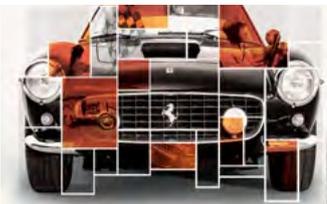
LE SAINT-CHAMOND

Son profil bas et allongé qui se terminait par une étrave donnait à ce char une allure de navire de guerre. Cet étrange blindé avait une particularité qui le rendait très contemporain car il était équipé d'une motorisation hybride. Un gros moteur Panhard à essence entraînait une génératrice qui alimentait deux moteurs électriques reliés aux trains de chenilles. Ce système permettait de simplifier le fonctionnement de la transmission et de la direction. Mais comme le Schneider, le Saint-Chamond avait ses faiblesses, son sur-blindage le rendait trop lourd et trop lent. Son important porte-à-faux avant et arrière ne lui facilitait pas son évolution en terrain accidenté. En revanche, ce blindé était puissamment armé, sa face avant était équipée du célèbre et redoutable canon de 75 et de quatre mitrailleuses Hotchkiss. Sa puissance de feu permettait au Saint-Chamond de percer les fortifications de campagnes ennemies.

FICHE TECHNIQUE DU CHAR SAINT-CHAMOND DE 1916

Masse : 23 tonnes	reliés aux chenilles
Armement : un canon de 75 et 4 mitrailleuses Hotchkiss de 8 mm.	Puissance : 90 cv à 1450 t/mn
Longueur : 9 m	Vitesse : 4 à 12 km/h selon le terrain
Largeur : 2,70 m	Consommation : 400 litres pour 100 km.
Hauteur : 2,40 m	Blindage : 11 mm
Production : 377 exemplaires	Collection du Musée des Blindés de Saumur
Equipage : 8 hommes	Un seul exemplaire existant
Transmission hybride : 4 cylindres Panhard à essence et moteur électrique	

EN PARTENARIAT AVEC LE



LES YOUNGTIMERS EN TÊTE D’AFFICHE : RENAULT, LES ANNÉES TURBO

Les youngtimers? Ce sont ces voitures des années 80/90 au design atypique et parfois visionnaire qui ont bercé l’enfance des trentenaires et quadras. Véritables collectors, ces anciennes pas comme les autres seront à l’honneur du Salon Rétromobile avec une exposition dédiée à la star des constructeurs français : Renault et ses routières sportives ! L’occasion de remonter dans le temps et de revivre nos jolis moments d’enfance.

C’ÉTAIT IL Y A 40 ANS !

Le 16 juillet 1977, au Grand Prix de Grande-Bretagne de Formule 1 à Silverstone, la Renault RS 01 à moteur V6 turbo 1.5 l fait sa première apparition officielle en course avec Jean-Pierre Jabouille à son volant. Une première en F1 à une époque où les écuries utilisent des V8 et V12 3.0 l atmosphériques. La fiabilité douteuse des débuts lui vaut ce sobriquet, inventé par les britanniques : The Yellow Tea Pot (la théière jaune), en référence à sa couleur et aux nombreux problèmes mécaniques générant bien des volutes de fumée...

Il n’empêche, Renault y croit et remporte son premier Grand Prix deux ans plus tard en France ! Dans la foulée, le turbocompresseur intègre la gamme courante. Ainsi, au Salon de Paris de 1978, le prototype R8820, sans moteur, mais à la silhouette quasi-définitive, se dévoile au public. Cette voiture de sport à moteur central arrière, destinée à l’homologation en Groupe 4 du championnat du monde des rallyes donne naissance à la fameuse R5 Turbo, présentée dans sa version définitive au Salon de Bruxelles en janvier 1980. Le 20 mai, la production démarre pour une commercialisation le 20 juillet.

À sa suite, toutes les gammes du losange se voient coiffées d’une version Turbo : R5 Alpine Turbo, R5 GT turbo, R9 et R11 Turbo, R18 Turbo, R21 2 L. Turbo, R25 V6 Turbo, Alpine V6 turbo, etc. Ces autos ont marqué toute une génération de conducteurs et font aujourd’hui le bonheur des amateurs. Le magazine Youngtimers et Rétromobile tiennent à leur rendre hommage en les réunissant sur un podium.



Renault 5 Turbo

RENAULT 5 TURBO

Les formes généreuses de cette R5 provoquent en général un effet bœuf sur la libido masculine ! Même si le déguisement façon Spiderman et la planche de bord « à trous » de la Turbo première du nom prêtent à sourire. En revanche, la voix rauque, les coups de boutoir du Garrett T3 et la conduite pointue de cet engin à moteur central (160 ch) prouvent qu’il n’est pas né pour amuser la galerie. La Turbo 2 n’est guère plus civilisée : juste parée d’un intérieur de R5 Alpine, d’un pavillon et de portes en tôle (aluminium auparavant).



Renault 18 Turbo

RENAULT 18 TURBO

En matière de familiales sportives, les standards n'ont cessé de s'élever. En 1980, 110 ch suffisaient à classer la Renault 18 Turbo, première française du genre, dans ce club très sélect. L'auto gagnant sur le tard 15 ch, des freins à disques arrière et moult autres progrès (1984). De nos jours, la « 18 » est plutôt une bonne autoroutière, confortable, bien équipée (direction assistée, glaces électriques, etc.) et assez rapide. En revanche, oubliez le sport, sous-virage et roulis prononcé n'y incitant guère.



Renault 11 Turbo

RENAULT 9/11 TURBO

C'est la R11 à trois portes qui a la primeur de la version Turbo en mars 1984 (la cinq-portes est proposée en mars 1985), tandis que la R9 déboule en juin 1985 et récupère d'office le train arrière à quatre barres de la Supercinq GT turbo, réservé jusqu'ici à la R11 Zender (série limitée lancée en mai 1985). En octobre 1986, restylage et puissance portée à 115 ch. La R11 reçoit à cette occasion le fameux train arrière. Deux sportives très attachantes et utilisables en famille. À redécouvrir et à préserver.



Renault 5 GT Turbo

RENAULT 5 GT TURBO

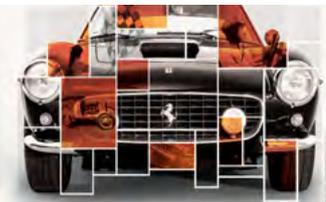
Après la « 5 », place à la Supercinq ! En mars 1985, la GT turbo descend dans l'arène, armée de son Cléon fonte C1J-C782 de 1 397 cm³ à carburateur. Dopé par un turbo Garrett T2, il développe 115 ch et le fait savoir via un accoutrement tapageur. En juillet 1987, pour mieux contrer la Peugeot 205 GTI 1.9, la GT turbo phase 2 affiche 120 ch et adopte de nouveaux réglages de trains roulants. Série limitée Alain Oreille en décembre 1989 (2 000 unités), assez prisée. En janvier 1991, elle laisse place à la Clio 16S.



Renault 25 V6 Turbo

RENAULT 25 V6 TURBO

« Le fabuleux vaisseau », c'est ainsi que Renault nous la vendait à la télévision en juin 1985. Dans la catégorie des grandes routières sportives, la 25 V6 Turbo rejoignait d'un coup l'élite en égalant en puissance la terrible Audi 200 turbo. Entre 1985 et 1992, la Renault 25 V6 Turbo a connu plusieurs variantes. D'abord, la phase 1, de mars 1985 à juin 1988. La phase 2 apparaît le mois suivant pour le millésime 1989. En mars 1990, un nouveau moteur 205 ch fait son apparition tandis qu'est commercialisée une luxueuse finition Baccara. Le 13 février 1992, la dernière 25 sort des chaînes de Sandouville.



Renault Alpine V6 Turbo

RENAULT ALPINE V6 TURBO

Par rapport à l'A 310, l'Alpine GTA marque un net progrès, notamment au niveau puissance et aérodynamique. Et le PRV s'est amendé, la version Turbo apportant un vilebrequin à manetons décalés et 200 ch véloces. L'auto offre également un habitacle plus luxueux et une meilleure tenue de route. La gamme comprend aussi une V6 GT de 160 ch, tandis que les dernières Turbo descendent à 185 ch (dès juillet 1989, sauf kit Danielson : 210 ch). Série limitée Mille Milles (100 unités, 1989) rouge, avec cuir et ABS.



Renault 21 Turbo

RENAULT 21 2L. TURBO

Un brin voyante, la 21 2 L. Turbo est un modèle du genre. Et cela ne tient pas qu'à ses trains roulants de qualité, mariant efficacité et confort de très bon niveau. Car, avec 175 ch (162 sur les ultimes, catalysées), son quatre-cylindres sait aussi moucher des autos bien plus huppées. À vous de voir si vous préférez la phase 1 (1987-1989) ou la phase 2 (1989-1993), cette dernière, mieux finie (planche de bord, feux arrière fumés), étant disponible en version à quatre roues motrices Quadra, sûre mais peu agile.

EN PARTENARIAT AVEC LE MAGAZINE

YOUNGTIMERS
Le magazine des voitures cultes des années 70 à 90



PROTOTYPE CHAUSSON CHS, LE TÉMOIN RETROUVÉ D'UNE ÉPOPÉE INDUSTRIELLE A DÉCOUVRIR EN EXCLUSIVITÉ AU SALON RÉTROMOBILE

Si le nom de Chausson reste associé aux célèbres autocars, la société assura pendant 90 ans bien d'autres productions majeures. La découverte fortuite en 2012 d'un prototype de microcar, lors d'une vente aux enchères à Silverstone, permet de retracer l'histoire passionnante de cette grande entreprise industrielle française.



Tom Delaney en Angleterre avec la CHS

CHAUSSON - L'EMPIRE INDUSTRIEL DE DEUX FRÈRES CHAUDRONNIERS

En 1942, au sein des Usines Chausson réquisitionnées par l'armée allemande, un bureau d'études clandestin développe dans le plus grand secret un prototype de microcar. Les rationnements de matières premières de l'après-guerre rendront sa mise en production impossible. Un seul prototype roulant est fabriqué, le N° 0001. Il réapparaît aujourd'hui en exclusivité au salon Rétromobile après 70 ans d'oubli. Remarquée par son design précurseur et ses nombreuses innovations technologiques, cette voiture est le témoin d'une véritable épopée industrielle, celle de la Société des Usines Chausson.

Partis de rien, les frères Chausson ont bâti au siècle dernier un groupe leader dans de multiples secteurs. En 1917, dix ans après sa création, Chausson est déjà le plus important fabricant mondial de radiateurs d'avions. En 1950, il est le premier constructeur français de cars. Chausson devient le premier fabricant de radiateurs au niveau mondial en 1973 et le premier constructeur européen de véhicules utilitaires légers au début des années 1980. Pas mal pour des compagnons chaudronniers venus de l'Yonne avec une simple sacoche à outils...



Salon de l'automobile 1924
Stand Chausson - radiateurs

LA SAGA CHAUSSON

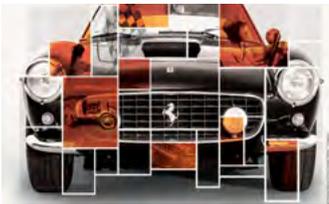
En 1907, deux frères - Gaston et Jules Chausson - lancent à Asnières-sur-Seine leur entreprise de chaudronnerie spécialisée dans les radiateurs pour l'industrie naissante de l'automobile. Année après année, grâce à Corre, Panhard, Berliet, Mors, Clément... le chiffre d'affaires explose. La Grande Guerre arrivant, Chausson s'oriente vers l'aviation et ses radiateurs équiperont 80 % des avions alliés. A la fin du conflit l'entreprise a changé d'échelle, passant de 350 salariés en 1914 à 2.000 en 1918, avec un chiffre d'affaires multiplié par 16 !

Au tournant des années trente Chausson fait des choix audacieux et se lance dans l'emboutissage de carrosseries avec la reprise de Gallay, et surtout du constructeur Chenard & Walcker. Avant la seconde guerre mondiale, la société devient un véritable groupe qui pèse le tiers du chiffre d'affaires de Peugeot.

L'activité clandestine de ses bureaux d'études pendant la guerre permettra à l'entreprise d'aborder les années cinquante avec de multiples productions industrielles : autocars, camionnettes, radiateurs, réfrigérateurs... et même train et avion ! C'est l'âge d'or pour Chausson dont les cars sillonnent les routes, les radiateurs équiperont une large partie de la production automobile française, et les usines produisent à plein régime les caisses des «Versailles», «PL17», et «Dauphines».



Camion de transport des caisses en aluminium de la Dyna Panhard en 1954



Chaîne de montage Renault R17 à Maubeuge en 1972

Mais la perte progressive du contrôle de la société, associée à la disparition de la seconde génération familiale, entraîneront un basculement du pouvoir au profit de puissants clients-actionnaires.

Chausson devient un sous-traitant de plus en plus dépendant et, malgré une taille respectable (le groupe emploie 18.150 personnes en 1973) et de vrais succès industriels (premier fabricant de radiateurs au niveau mondial), les commandes de Peugeot et Renault sont totalement vitales pour l'entreprise. De l'usine de Gennevilliers sortent les camionnettes «J7» pour Peugeot, les «R15» et «R17» de Renault sont produites à Maubeuge. Creil a en charge les coupés et cabriolets «304» Peugeot, puis la «104». Au fil du temps le plan de charge baisse, et les crises consécutives aux deux chocs pétroliers, ainsi que les aléas stratégiques de ses actionnaires, porteront une série de coups fatals à Chausson. Le dépôt de bilan de 1993 sonnera le glas d'une aventure entrepreneuriale d'exception.



La carrosserie de la CHS sort des ateliers

LE PROTOTYPE CHAUSSON CHS

Élaboré pendant l'occupation, ce prototype de microcar très élaboré portait l'ambition de l'entreprise pour l'après-guerre. Conçu pour une production industrielle de grande série, la fabrication du cabriolet s'avérera impossible en France compte tenu des restrictions d'acier en vigueur à l'époque. Importé au Royaume Uni par un passionné d'automobiles convaincu de son potentiel, Tom Delaney, les mêmes raisons produisirent les mêmes effets et la mise en production échoua. Après de multiples tentatives de fabrication, la CHS finira par être oubliée dans un garage britannique pendant près de 70 ans... jusqu'à ce jour de 2012 où Christophe Chausson, petit-fils de l'un des deux fondateurs, acquiert le prototype lors d'une vente aux enchères. Patiemment restauré par une équipe de spécialistes, le prototype sera exposé pour la première fois à Rétromobile.



LE RÉCIT D'UNE INNOVATION OUBLIÉE

L'aventure de cet étonnant prototype s'inscrit dans celle de l'entreprise qui le fit naître. Un ouvrage inédit retraçant l'histoire des Usines Chausson et du prototype CHS sera disponible à l'occasion du salon Rétromobile 2017. Abondamment illustré, ce livre de 176 pages écrit par Christophe Chausson permet de découvrir une entreprise méconnue qui fut l'un des fleurons de la construction automobile en France.



LE NATIONAL MOTOR MUSEUM OF BEAULIEU : LORSQUE L'ORIGINALITÉ ET LA RARÉTE SONT AU RENDEZ-VOUS

Déjà plusieurs années que le National Motor Museum of Beaulieu sort de ses réserves des pièces d'histoire peu connues du grand public et présentées en exclusivité au Salon Rétromobile. Cette année ne déroge pas à la règle avec trois voitures de courses des années 20 en démonstration dynamique et la rigolote Daimler TL30 «Bottle car».



Le GN JAP

Typiques de la production Britannique des années 20, ces trois GN, ont été construites dans les ateliers de Godfrey and Archibald Frazer-Nash d'où leurs acronymes GN.

Le GN JAP

Ce bolide monté sur un châssis en bois a été conçu en 1913. Le moteur est un 8 cylindres en V à refroidissement par air de 5 litres de cylindrée. L'atelier mécanique JAP créé par John Alfred Prestwich en 1902 conçut principalement des moteurs de moto. En 1908 la décision fut prise d'étudier un moteur d'avion. Quatre moteurs 8 cylindres en V furent ainsi construits et essayés, mais leur étude et la réalisation ayant coûté très cher, le projet fut abandonné. C'est l'un de ces 4 moteurs qui fut monté dans un châssis bois de GN.



Le GN Aéro

Aujourd'hui Richard Scaldwell, son propriétaire, a le bonheur de prendre le volant de cette étonnante voiture de course sur circuit.

Deux GN de compétition



Le GN Thunderbug

Au dernier Salon Retromobile, Duncan Pittaway et Mark Walker ont fait vivre des moments extraordinaires aux chanceux visiteurs du Salon avec l'énorme Fiat S76 et la tonitruante Darracq de record.

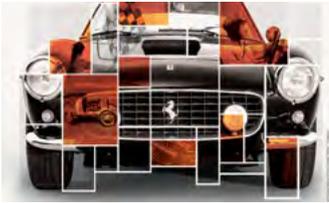
Pour 2017 les deux amis sont de retour avec leurs GN de course. Le GN Aéro, un engin à la ligne frêle animé par un gros moteur V8 Curtiss. Le GN Thunderbug, une étrange voiture à l'allure d'un insecte dressé sur ses roues étroites qui cache bien son jeu. Son capot a bien du mal à contenir un énorme moteur 2 cylindres de 4,2 litres de cylindrée. Sur circuit cette bête révèle son tempérament rageur.



La Daimler TL30 «Bottle car» de 1927

DAIMLER TL30 "BOTTLE CAR", UN VÉRITABLE ORNI !

Ce véhicule hors du commun est l'une des cinq voitures-bouteilles conçues pour la brasserie anglaise Worthington au début des années 20. Elles furent construites sur le robuste châssis de la Daimler 30 cv. Les brasseries Worthington et Bass s'associèrent en 1927 et continuèrent à utiliser pour leurs promotions les « Daimler-Bouteille ».



SALON RETRO MOBILE

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

8 > 12
FÉVRIER
2017

Ces automobiles atypiques sillonnèrent les routes d'Angleterre pendant pratiquement 50 ans en délivrant ce message : « **On ordinary give and take roads, it is all that anyone needs** » (Sur des routes ordinaires, c'est tout ce dont quelqu'un a besoin).

Les moteurs d'origine étaient des 6 cylindres sans soupape licence Knight. Usés par des milliers de kilomètres et par manque de pièces de rechange, ils furent remplacés juste après la seconde guerre mondiale par des moteurs Bedford plus simples à l'entretien. Les Daimler « Bottle-Car » continuèrent d'assurer la promotion pour la brasserie Bass-Worthington jusqu'en 1958.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteur : 3.520 cc, 6 cylindres, soupape en tête

Vitesse : 72 km/h

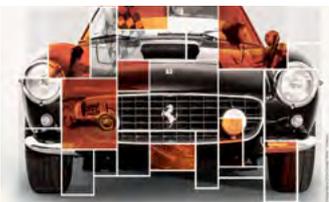
Prix du châssis nu : 950 £

Constructeur : Daimler Company Limited, Coventry

Collection Montagu - National Motor Museum (Don de Bass, Ratcliff & Gretton Limited en 1958)

EN PARTENARIAT AVEC LE MUSÉE

Beaulieu
MUCH MORE THAN A MOTOR MUSEUM



LE MUSÉE NATIONAL DE LA VOITURE ET RÉTROMOBILE S'ASSOCIENT ENCORE EN 2017 POUR VALORISER LE PATRIMOINE AUTOMOBILE ET SON HISTOIRE

Cette année l'exposition du Musée National de la Voiture s'articulera autour de trois thématiques : l'ancienneté de la voiture électrique, les liens qui unissent les carrossiers automobile et hippomobile et la relation particulière qu'a Louis Pasteur avec Compiègne. Pour les illustrer, deux véhicules d'exception seront exposés : le coupé trois-quarts ayant appartenu à Louis Pasteur, que l'Institut Pasteur souhaite déposer au musée national de la Voiture et le landaulet trois-quarts électrique de Louis Krieger daté de 1906.



Landaulet électrique Krieger –
CMV1977 – Krieger Louis
Photo © RMN-Grand Palais (domaine
de Compiègne) / Tony Querrec

L'ANCIENNETÉ DE LA VOITURE ÉLECTRIQUE

La voiture électrique connaît un nouvel intérêt aujourd'hui ; elle apparaît comme une innovation majeure, alors que dès la fin du 19e siècle, elle existait déjà ! *La Jamais Contente*, véhicule électrique, conservée au musée national de la Voiture, est la première voiture électrique de l'histoire de l'automobile à dépasser les 100 km/h en 1899 !

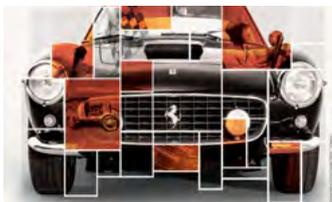
Au-delà des records et des performances, le véhicule électrique rencontre un certain succès dès le début du 20e siècle. Il est alors considéré d'un usage urbain dont le prix demeure assez élevé. Bien que voiture de luxe, l'automobile électrique devient toutefois aussi taxi. La Compagnie Générale des Voitures à Paris fut la première, dès 1899, à s'équiper d'une centaine de véhicules électriques (par l'anglais Bersey).

Le succès fut dans un premier temps néanmoins mitigé en raison de la faible capacité des batteries, du nombre insuffisant de stations de recharge et du poids encore élevé des véhicules au regard de la faible résistance des pneumatiques.

La seconde génération de véhicules électriques, plus performante, arrive dans les années 1905. Le landaulet Krieger du Musée National de la Voiture, appartient à cette période. Louis Antoine Krieger, son inventeur, transforma en 1894 une victoria de la Compagnie des Fiacres de l'Abeille en voiture électrique, en plaçant à l'avant un dispositif de traction électrique avec une autonomie de 30 km. Dès 1895, Krieger équipe ses véhicules de nombreuses batteries et place un moteur sur chacune des roues motrices. Il étudie même un système de recharge lors du freinage moteur et se penche sur les différentes solutions possibles pour limiter les pertes d'énergie.

La même année, il fonde sa propre entreprise à Courbevoie : la Société Civile des Voitures Électriques, système Krieger qui dès 1898, rencontre un franc succès. La société connaît néanmoins quelques péripéties économiques et financières, mais ces véhicules figurent néanmoins parmi les plus vendus en Europe. En 1905, Krieger s'associe au constructeur automobile Brasier. Au début des années 1910, les taxis de la marque Krieger représentaient environ 3 % du parc parisien. Ils étaient équipés d'une transmission électrique, d'un moteur à 4 cylindres Brasier, qui couplés à un générateur, alimentait les deux moteurs des roues avant : une voiture hybride bien précoce !

Si Krieger connaît dans les années 1905-1906 un certain succès industriel, la crise de 1907 est fatale à son entreprise, qui fait faillite en 1908. Le landaulet électrique du Musée National de la Voiture, daté 1906 selon le type K1, figure parmi les modèles les plus fabriqués par Krieger. On



Landaulet électrique Krieger –
CMV1977 – Krieger Louis
Photo © RMN-Grand Palais (domaine
de Compiègne) / Tony Querrec



Landaulet électrique Krieger –
CMV1977 – Krieger Louis
Photo © RMN-Grand Palais (domaine
de Compiègne) / Tony Querrec

estime sa production en France à environ 400 exemplaires. Son autonomie est de 90 km tandis que sa vitesse moyenne avoisine les 40 km/h. Ses moteurs sont placés sur la face interne des roues avant. Sa carrosserie, qui est réalisée par Krieger, est une carrosserie appartenant au monde de l'hippomobile : on devine encore le gabarit utilisé au niveau des roues.

LE COUPÉ TROIS-QUARTS DE LOUIS PASTEUR

Si on compare la carrosserie du landaulet Krieger avec le coupé trois-quarts de Louis Pasteur, le lien qui unit les carrosseries hippomobile et automobile devient évident.

Les mêmes carrossiers, tels que les Kellner, Belvalette, Mühlbacher... , travaillent autant pour l'hippomobile que pour l'automobile au service de laquelle ils mettent leurs savoir-faire. Le coupé trois-quarts de Louis Pasteur est signé du carrossier Vacher, dont le nom figure sur les moyeux de roues. Il était utilisé par le savant pour se déplacer de l'Institut Pasteur à Paris à Marne-la-Coquette où il disposait d'un autre laboratoire.

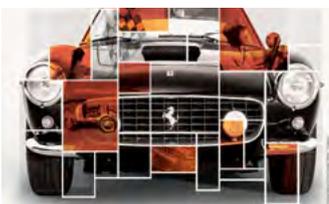
PASTEUR ET COMPIÈGNE

Les liens qui unissent Pasteur à Compiègne sont par ailleurs nombreux. Il a été plusieurs fois invité par Napoléon III et Eugénie aux fameuses séries. Pasteur eut alors l'opportunité répétée de parler à l'Empereur de ses recherches et de leurs résultats, bénéficiant ainsi du soutien et de l'intérêt du souverain.

Sources utilisées :

Elise Fau, Travaux de recherches sur le véhicule électrique, 2013
Agathe Revert, Rapport de restauration du Landaulet Krieger, 2016

EN PARTENARIAT AVEC LE



LES VOITURES BALLOT : POUR LA PREMIÈRE FOIS DEPUIS 1921, DEUX BALLOTS SERONT REUNIES À RÉTROMOBILE 2017

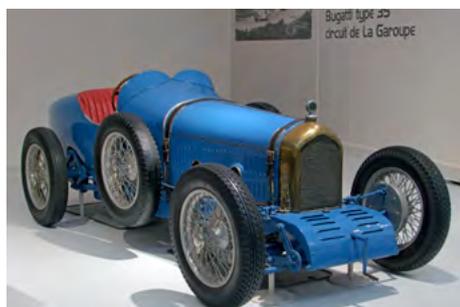
À l'aube des années 1920, Ballot développa quatre voitures pour la compétition avec l'aide du brillant ingénieur Ernest Henry. Ces quatre Ballots étaient des voitures d'usine à deux arbres à cames en tête, 8 cylindres de 3 litres, qui, entre autres, ont couru dans les années 1920 et 1921 aux 500 miles d'Indianapolis, au Grand Prix de France (Le Mans) et au Grand Prix d'Italie (à Brescia) en 1921. Rapides et brillantes, ces machines étaient dotées d'une mécanique de haut niveau. Ces quatre voitures ont été vendues lors du passage à 2 litres de la Formule Internationale.



Ballot - Voiture N°2, châssis 1006

LES VOITURES BALLOT

La voiture N°2, châssis 1006, a été achetée par Sir Malcolm Campbell en 1923, qu'il repeint en bleu et avec laquelle il participa à de nombreuses courses à Brooklands ce qui lui a valu le surnom de «Bluebird». En 1926, il céda la voiture à Jack Dunfee avec laquelle il continua à courir avec beaucoup de succès à Brooklands jusqu'en 1933 date à laquelle elle est achetée par Joan Richmond. La voiture passe dans les mains du Capitaine Denis Shipwright qui en 1936 la revend à Cecil Clutton qui achète la voiture en copropriété avec Watkins-Pitchford. Micheal Crowley Milling la récupère en 1940 et en fait don ultérieurement à son frère Humphrey. Au décès d'Humphrey Milling, la voiture revendue restera dans la même famille pendant plus de 70 ans.



Ballot - Voiture N°3 © Monestier

Parmi les 3 survivantes, le châssis N°3 se trouve au Musée national de l'automobile de Mulhouse, l'autre étant la propriété de l'américain George Wingard. Cette dernière est équipée d'un moteur et d'une carrosserie neuve.

La voiture N°2, châssis 1006, a la particularité d'avoir toujours son moteur et sa carrosserie d'origine (à l'exception de la pointe arrière) et est accompagnée de nombreuses photos et documentations retraçant sa vie. Longtemps restée cachée, elle a été confondue avec la voiture pilotée par Louis Wagner. Maintenant, preuve est faite qu'il s'agit bien de la voiture N°8, conduite au Mans en 1921 par Jean Chassagne.



Ballot - Voiture N°3 au Grand Prix d'Italie en 1921

Les 2 voitures seront réunies pour la première fois depuis 1921 à Rétromobile.



LA VENTE AUX ENCHÈRES OFFICIELLE DU SALON PAR ARTCURIAL MOTORCARS : LE PODIUM DÉVOILÉ

Artcurial Motorcars donne rendez-vous aux collectionneurs pour l'une des plus grandes ventes aux enchères en Europe, Rétromobile by Artcurial Motorcars, le 10 février 2017. C'est dans ce contexte qu'Artcurial Motorcars avait adjudgé lors de la dernière édition la voiture la plus chère (en £ et en €) de l'histoire des ventes aux enchères (32,1 M€ frais inclus pour une Ferrari 335 S de 1957) totalisant ainsi 56,1M€ / 43,20M£ / 62,6M\$ sur deux jours.



Une exposition époustouflante sur le plus grand stand du Salon, un choix très large pour tous les goûts et tous les budgets, une vente-spectacle avec plus de 3 000 collectionneurs, un défilé des voitures sur scène, cette vente représente ce qui se fait de mieux dans le monde des enchères. Artcurial Motorcars présente cette année un plateau diversifié de voitures de collection, des automobiles de l'Age d'Or de la carrosserie française, époque où la France produisait les plus belles voitures au monde, aux bêtes de courses aux palmarès victorieux.

« Comme chaque mois de février, Paris deviendra la capitale de l'Automobile de Collection grâce au Salon Rétromobile et à la vente officielle orchestrée par Artcurial Motorcars ! La sélection est large et attractive, mettant notamment en avant l'Age d'Or de l'Automobile avec la Collection Hervé et Martine Ogliastro, et l'Histoire du Sport Automobile. Historique, provenance, authenticité et estimations réalistes sont les recettes qui ont toujours fait de cette vente un immense succès ! »

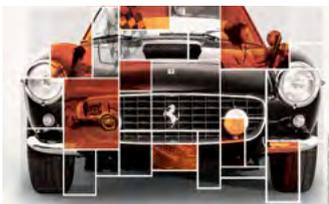
Matthieu Lamoure, Directeur Général Artcurial Motorcars

COLLECTION HERVE OGLIASTRO

Descendant de la dynastie Vuitton, Hervé Ogliastro a été plongé depuis sa plus tendre enfance dans la passion automobile. Au fil des années, il se constitue une culture automobile solide. En 1976, il découvre le premier Salon Rétromobile, organisé alors Place de la Bastille, et tombe immédiatement sous le charme de ce rassemblement. Quelques années plus tard, il en fera d'ailleurs l'acquisition. Véritable passionné d'Automobiles, en plus de collectionner, Hervé Ogliastro pilote ! Il participe à plusieurs compétitions de grande envergure dont la fameuse Carrera Panamerica. A chaque instant à ses côtés, son épouse Martine partage la même passion.



« Je suis sensible aux belles carrosseries vintage de l'Age d'Or et aux GT. J'ai possédé, Countach, Diablo, XK120 et 150, Horch, Delaunay-Belleville, Delage ex-Lesur, la Gordini de Jean Berha vainqueur à Reims, des Ferrari et des Porsche... Ce qui m'inspire moi c'est la vie et les histoires de mes voitures. Plus elles ont « dansé » plus je m'y attache »
Hervé Ogliastro



Aujourd'hui, la Collection du couple Hervé et Martine Ogliastro est proposée aux enchères à l'occasion du Salon Rétromobile. Un juste retour aux sources pour celui qui était autrefois à la tête de cette manifestation.

Au total ce sont huit automobiles à l'histoire et à la provenance tout aussi exceptionnelle qui seront présentées sous le marteau de Maître Hervé Poulain :

- 1901 De Dion Bouton Type G Vis-à-vis
- 1908 De Dion Bouton B1 Torpédo
- 1938 Citroën 7C Coupé
- 1936 Talbot Lago T150C
- 1936, Delahaye 135 Sport Roadster par Figoni & Falaschi
- 1935 Bugatti 57 Atalante
- 1957 Osca Type S273
- 1967 Bizzarrini 5300 GT Strada



1935 Bugatti 57 Atalante, estimation :
1 M - 1,5 M€ / 1,1 M - 1,6M\$

1935 BUGATTI 57 ATALANTE DÉCOUVRABLE

Estimation : 1 M - 1,5 M€ / 1,1 M - 1,6 M\$

Le dessin exceptionnel de la Bugatti 57 Atalante est dû à Jean Bugatti, fils d'Ettore. Le modèle présenté est un des six exemplaires disposant d'un toit ouvrant et fut exposé sur le stand de la marque au Salon de Paris 1935. Ce modèle emblématique, à l'historique limpide, est toujours resté en France et fait partie dans la collection Hervé et Martine Ogliastro depuis plus de 30 ans.



1936 Delahaye 135 Compétition
Roadster par Figoni et Falaschi,
estimation : 1,2 - 1,8 M€ / 1,3 -
1,9 M\$

1936 DELAHAYE 135 COMPÉTITION ROADSTER PAR FIGONI & FALASCHI

Estimation : 1,2 - 1,8 M€ / 1,3 - 1,9 M\$

Il s'agit originellement d'un des six coupés réalisés par le carrossier de renom Figoni & Falaschi sur châssis Delahaye 135 Compétition. Sa carrosserie fut modifiée en cabriolet à la fin des années 40, conservant et renforçant la fluidité exceptionnelle de ses lignes. Exposée au début des années 90 au Centre International de l'Automobile, à Pantin, cette automobile importante est dans la collection Hervé et Martine Ogliastro depuis 1992.

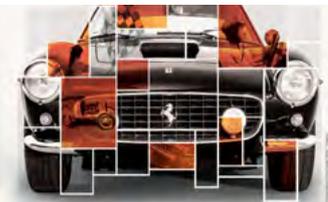


1936 Talbot T150C, estimation : 1-
1,5 M€ / 1,1 - 1,6 M\$

1936 TALBOT T150 C

Estimation : 1 - 1,5 M€ / 1,1 - 1,6 M\$

Cette magnifique Talbot de 1936 est une voiture d'usine qui a participé à quatre reprises aux 24 Heures du Mans (1937, 1938, 1939 et 1949) entre les mains de grands pilotes tels que Chiron, Chinetti, Levegh ou Rosier. Elle a également pris part aux Mille Miglia en 1937 et à de nombreux Grands Prix jusqu'en 1950. Avec son historique limpide, elle représente la quintessence de l'automobile de course française d'avant-guerre et est éligible à la plupart des courses historiques internationales.



1957 Osca 273 S Spider, estimation :
500 000 - 800 000 € / 530 000 -
850 000 \$

1957 OSCA 273 S SPIDER

Estimation : 500 000 - 800 000 € / 530 000 - 850 000 \$

Seuls six exemplaires du moteur 273S furent fabriqués, archétype de la barquette de course italienne des années 50. Avec sa mécanique de faible cylindrée et son très faible poids, elle développe une puissance remarquable pour l'époque, capable d'atteindre 200km/h. Ce bolide a pris part à une cinquantaine de courses entre 1957 et 1965, et a notamment gagné sa catégorie lors de la coupe Sant'Ambroeus à Monza en 1958 et 1961, sa catégorie au Mont Ventoux en 1960...

LES AUTRES STARS DE LA VENTE

RETROMOBILE 2017 BY ARTCURIAL MOTORCARS



1948 Ferrari 166 Spyder Corsa
Scaglietti © Artcurial - Christian
Martin

1948 FERRARI 166 SPYDER CORSA SCAGLIETTI

Cette 166 Spyder Corsa est le 7ème exemplaire Ferrari compétition-client construit. Livrée neuve en châssis long habillée d'une carrosserie Ansaloni, elle s'illustre notamment entre les mains des grands pilotes de l'époque comme Giuseppe Farina, Giampiero Bianchetti et Raymond Sommer, remportant une belle 1ère place à Reims en 1948. En 1949, son châssis est raccourci et son moteur V12 réalésé en 2,3L afin d'être plus performant en course, où elle brillera jusqu'en 1956. Cette même année, elle est habillée de cette splendide carrosserie par Scaglietti préfigurant le dessin des mythiques 500 TR et 750 Monza. Il s'agit d'une pièce importante de l'histoire naissante de Ferrari, encore animée par son moteur d'origine. Cette formidable barquette est éligible aux plus prestigieuses courses historiques.



1982 Renault 5 Turbo 2, estimation :
300 000€ - 500 000€ / 320 000\$ -
530 000\$

LA RENAULT 5 TURBO APPARTENANT À JEAN RAGNOTTI, VICTORIEUSE ENTRE SES MAINS AU TOUR DE CORSE 1982

Estimation : 300 000 - 500 000 € / 320 000 - 530 000 \$

Dans l'histoire du sport automobile français et mondial peu de pilotes ont la finesse de conduite et le palmarès de Jean Ragnotti. Véritable gentleman des rallyes, il est également connu sous le surnom « l'acrobate ». Pilote pour Renault, il a couru aux côtés des plus grands noms de l'automobile lors de courses mythiques comme le Rallye de Monte Carlo ou encore les 24 Heures du Mans. L'une des voitures les plus emblématiques de sa carrière est présentée à la vente : la Renault 5 Turbo 2 avec laquelle il remporta le Tour de Corse en 1982 après une lutte épique face à la Ferrari 308 d'Andruet-Biche. L'arrivée de la pluie et les talents d'équilibriste du pilote vaclusien feront la différence et offriront une victoire décisive pour Renault dans l'un des plus beaux rallyes du championnat du monde. A son volant, Jean Ragnotti effectuera également le Bandama de Côte d'Ivoire en 1982. Exposée par la marque dans un but promotionnel, elle sera



officiellement offerte par Renault à Jean Ragnotti en 1995, lors d'un déjeuner chez Paul Bocuse à l'occasion de ses 50 ans. Cette automobile constitue le rêve ultime du collectionneur : palmarès exceptionnel, authenticité indiscutable et provenance unique !



1939 Delahaye 135 MS Cabriolet par Figoni & Falaschi #60173 ex La Môme Moineau, estimation : 1,2 M€ - 1,6 M€ / 1,3 M\$ - 1,7 M\$

La Môme Moineau participant au concours d'élégance de l'Auto, Bois de Boulogne 9 juin 1939 - © Archives Jean-Paul Tissot

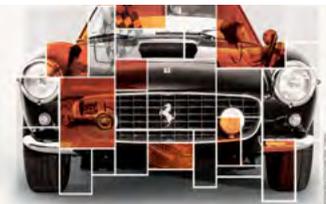
1939 DELAHAYE 135 MS CABRIOLET PAR FIGONI & FALASCHI - EX LA MÔME MOINEAU

Estimation : 1,2 - 1,6 M€ / 1,3 - 1,7 M\$

Cette remarquable Delahaye cabriolet a été carrossée par les ateliers Figoni & Falaschi et porte le n° de châssis 60173. Il s'agit d'une commande spéciale passée par le magnat du pétrole portoricain Felix Benitez-Rexach, pour sa femme Lucienne, plus connue sous son nom de scène « la Môme Moineau ». Dès sa livraison, la voiture participa au concours d'élégance de L'Auto au Bois de Boulogne le 9 juin 1939 où elle remporta le 3ème prix dans la catégorie « voitures transformables dont la carrosserie se couvre d'une capote mobile et n'ayant que deux portes, à partir de 11 cv ». Elle prit également part au film de René Clément Le Château de verre, sorti en 1950 avec Jean Marais et Michèle Morgan. Après une restauration concours, ce magnifique cabriolet a participé à la dernière édition du prestigieux concours de Pebble Beach. Logiquement remarquée par les collectionneurs et jurys, la belle Delahaye a reçu le 3ème prix dans la classe Figoni d'avant-guerre ainsi que la prestigieuse French Cup.

EN PARTENARIAT AVEC

ARTCURIAL
// Motorcars



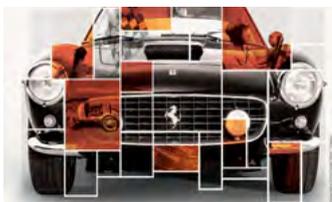
UNE GALERIE D'ART DÉDIÉE À L'AUTOMOBILE AVEC LA GALERIE DES ARTISTES

Cette année encore, toutes les facettes de la passion automobile s'exprimeront à Rétromobile. C'est ainsi que la vaste galerie d'art gagne en importance au point de constituer un salon à elle seule. Célébrant ses six ans, cet espace regroupe plus de cinquante artistes débutants ou confirmés en provenance du monde entier. Peintres, sculpteurs ou photographes, tous les supports, toutes les sensibilités et tous les plus grands talents qui cultivent un goût certain pour l'automobile et la locomotion au sens large s'exposent à Rétromobile. Leur présence à Paris est l'occasion de rencontres singulières et émouvantes.



LISTE DES ARTISTES AU 16/12

- Alain GERVADINO
- Antoine PASCAL
- Art Speed Gallery
- Bastien SÖLLNER
- Benjamin FREUDENTHAL
- Bernard CANON
- Bertrand VIEN
- Caroline LIONG
- Charles ALLEGRET
- Christophe THURHERR
- Corinne BRESSONNAT
- Corinne DAUGER
- Didier LUCIAK
- Dominique AUBERT
- Emmanuel GATAULT
- Esteban SERRASIO
- Etienne SALOME
- François CHEVALIER
- François VANARET
- Geoffrey BOLAM
- Hervé NYS
- Isabel MAYRHOFER
- Jacques COCHIN
- Jayne & Andrew BARBER
- Jean-Louis DAUGER
- Jean-Marc BOUCHERER
- Jérôme BIENVENU
- Johan VENDERBERGUE
- Juan-Carlos FERRIGO
- Julie GARDEL
- Karl-Hugo MARS
- Klauss WAGGER
- Martin LAM-BERT-HEUKESHOVEN
- Maxime VIRICEL
- Métal-Art EURODECOR
- Natacha TOUTAIN
- Nicolas DUBOST
- Olivier BOITEUX
- Orphéographe
- Patrick BRUNET
- Patrick LAUDAUER
- Paul SMITH
- Philippe BURLET
- Psyko
- Raoul W
- Raphael VARELLA
- Robin BARK
- Sandrine BLONDEL
- Sébastien SAUVADET
- Stanley ROSE
- Stéphane MECARY
- Sylvain BALLESTRE
- Tim LAYZELL
- Uli EHRET
- Yann JANOU



SALON RETRO MOBILE

LE PASSÉ À TOUJOURS UN FUTUR

8 > 12
FÉVRIER
2017

INFORMATIONS PRATIQUES

Dates : du mercredi 8 au dimanche 12 février 2017

Lieu : Parc des expositions de la Porte de Versailles - 75015 Paris

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

Tarifs : 18 €, gratuit pour les moins de 12 ans

Cliquez [ICI](#) pour vous accréditer

Attention ! Avant-première presse le mardi 7 février de 19h à 22h

COMEXPOSIUM

Le groupe COMEXPOSIUM, l'un des leaders mondiaux de l'organisation d'événements, est impliqué dans plus de 170 manifestations BtoC et BtoB, couvrant 11 secteurs d'activité aussi variés que l'agroalimentaire, l'agriculture, la mode, le digital, la sécurité, la construction, le high-tech, l'optique et les transports. COMEXPOSIUM accueille 45 000 exposants et plus de 3 millions de visiteurs dans 26 pays à travers le monde entier. Comexposium se développe mondialement avec une présence dans une trentaine de pays : Algérie, Allemagne, Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Canada, Chine, Espagne, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Corée, Monaco, Pays-Bas, Nouvelle-Zélande, Philippines, Qatar, Russie, Singapour, Thaïlande, Turquie, Émirats arabes unis, Royaume-Uni, États-Unis.