

# RETRO MOBILE

22 - 31 JANVIER 2010

Paris - Porte de Versailles



23 janvier VENTE AUX ENCHERES  
30-31 janvier BOURSE DES COLLECTIONNEURS

un événement  
comexposium

[www.retromobile.com](http://www.retromobile.com)

**DOSSIER DE PRESSE**

# SOMMAIRE

## **RETROMOBILE – 35<sup>e</sup> édition** **3**

- L'histoire de la locomotion urbaine
- Les stars de l'ombre : les voitures travelling
- Expo : un siècle de motos Peugeot

## **L'actualité du salon** **7**

- 1810 – 2010 : les 200 ans de Peugeot
- 100 bougies pour Alfa Romeo
- Mazda célèbre son 90<sup>e</sup> anniversaire
- Citroën : de prestigieuses initiales
- Mercedes-Benz : l'effet "papillon"
- La vente aux enchères Bonhams
- La grande Bourse des collectionneurs

## **Les nouveautés 2010** **14**

- Quelques nouveautés repérées dans les allées du salon

## **Informations pratiques** **17**

# RETROMOBILE – 35<sup>e</sup> édition

## L'histoire de la locomotion urbaine

Rétromobile rend hommage en 2010 à l'une des étapes majeures de l'histoire de la locomotion, en plongeant ses visiteurs au cœur de l'aventure des transports urbains : du premier omnibus à moteur au dernier omnibus à cheval, en passant par les astucieuses micro-cars.

### Omnibus : la genèse

Nantes, 1825. Un minotier met en service un moulin à grain moderne équipé d'une puissante machine à vapeur. Avec le surplus d'eau chaude, il crée un établissement de bains et douches et, pour fidéliser sa clientèle, organise un service de transport par calèche qui prend en charge ses clients sur les principales places de la ville.

Le système connaît un vif succès auprès de tous les Nantais qui découvrent les joies du transport gratuit ! Le minotier cède alors moulin et bains-douches pour développer sa propre société de transport.

Le parcours quotidien des calèches comprend une station à la hauteur de la boutique d'un chapelier, Monsieur Omness, sur l'enseigne de laquelle on peut lire *Omness Omnibus (Omness travaille pour tout le monde)*.

Les "usagers" prennent l'habitude de surnommer *omnibus*, les calèches qu'ils empruntent, puis en abrégé, *bus* ...

Un siècle plus tard, le premier omnibus à moteur est présenté au Salon de l'Auto de Paris. Son châssis est fourni par les ateliers Brillé et ses moteurs par Schneider. Il est mis en service le 11 juin 1906 sur la première ligne Montparnasse – Saint-Germain-des-Prés. Rapides, robustes et confortables, ils condamnent à jamais la traction animale.

Omnibus - 1867



Autobus - 1905



### Le dernier omnibus à cheval

Le dépôt "Bastille", situé boulevard Bourdon, est l'un des plus importants de la Compagnie Générale des Omnibus, car la ligne la plus rentable (Madeleine-Bastille) possède son terminus non loin de là.

Pour remédier au manque de place, on a construit dans ce dépôt des écuries à étages (...) Dès 4h30 du matin, c'est toute une armée de palefreniers, selliers, bourreliers, cochers, conducteurs, infirmiers, vétérinaires... qui se met au travail. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la C.G.O compte 55 dépôts, 1800 voitures et 12 200 chevaux ! Il faut attendre 1912 pour que la C.G.O investisse dans l'électrification de ses lignes. La dernière ligne hippomobile dans Paris intra-muros cesse son service le 12 janvier 1913. (Sources : [pietondeparis.canalblog.com](http://pietondeparis.canalblog.com) - [www.techno-science.net](http://www.techno-science.net))

### **La grande histoire des micro-cars**

Les Avolette, Bella, Casalini, Isetta, Messerschmitt et autres Willam n'ont rien à envier aux "compact cars" actuelles des grands constructeurs.

Tentatives plus ou moins abouties, ou véritables succès auprès d'une clientèle ciblée, les micro-cars, ont marqué le 20<sup>e</sup> siècle de leur silhouette atypique.

Rétromobile propose en présentation dynamique plus de quinze de ces micro-cars : certaines adoptent d'étonnantes solutions techniques, d'autres sont la concrétisation d'un engin purement fonctionnel et rustique dépouillé de toute option et d'artifice : toutes sont les témoins de l'histoire de la voiture citadine.

#### **Prototype micro-car Paul Vallée**



## Les stars de l'ombre : les voitures travelling

RETROMOBILE rassemble cette année sous ses projecteurs des voitures travelling. Véritables stars de l'ombre qui ont servi les plus grands metteurs en scène, le salon invite à une plongée dans l'ambiance des films mythiques rythmés par les dialogues de Michel Audiard ou Gérard Oury, et qui résonnent encore des voix inimitables de Lino Ventura ou Jean Gabin, et des répliques de Bourvil ou Louis de Funès.

Tous ces films ont fait appel à ces incroyables machines sur roues lors de leurs tournages : pour la plupart, de luxueuses limousines américaines, recherchées pour leurs puissants moteurs et la souplesse de leur transmission automatique.

Membre de la grande famille du cinéma, Bernard Château est un "Travelling Man". Avec ses voitures, transformées artisanalement, il a participé à plus de mille films dont La Belle Américaine, Le Corniaud, Les Tontons Flingueurs, La Dolce Vita, la série des Fantômas, Le Cerveau, La Grande Vadrouille, Un Homme et une Femme... Deux de ses voitures seront présentes à Retromobile.

**Oldsmobile 1960**



**Cadillac 1966**



## Expo Moto : un siècle de Peugeot

Rétromobile présente en 70 modèles, tous construits entre 1903 et 1980, la saga des motos Peugeot.

Parmi les plus mythiques, à noter :

- Une moto ayant participé à la seule et unique course Paris-Madrid qui s'est déroulée en 1903. Endeuillée par de nombreux accidents, la course est définitivement arrêtée à Bordeaux. Deux Peugeot se classent alors en 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> position.
- Une P107 (1928) : popularisée par les périples du reporter motocycliste Robert Sexé, cette 350 cm3 connaît un certain succès. Le modèle présenté a subi des transformations pendant la deuxième Guerre Mondiale pour permettre d'installer un système à gazogène.

- 1952 : Peugeot remporte le Bol d'Or avec 6 motos ! L'une d'elles est une 175 cm<sup>3</sup> qui pulvérisa les records de sa catégorie et des catégories 250 cc et 350 cc. En 24 heures, elle parcourut 2149 km à une vitesse moyenne de 89 km/h.

### Un peu d'histoire

Les premiers motocycles construits en 1898 par Les Fils de Peugeot Frères sont des tricycles. Seule la partie cycle est signée Peugeot, l'ensemble de la mécanique, dont le monocylindre de 239,5 cm<sup>3</sup>, est d'origine de Dion Bouton.

Les tricycles se vendent bien en raison de leur prix modeste et constituent à la fin du XIXe siècle le premier véhicule populaire motorisé.

La première moto produite par Peugeot est la « Motobicyclette », une machine légère présentée au salon de Paris de 1901. Elle est la réponse de la marque à la Werner qui connaît une large diffusion. Son moteur suisse ZL (Zürcher et Lüthi) de 1 ½ HP (198 cm<sup>3</sup>) est monté en porte-à-faux sur le cadre devant le pédalier. Sur la première moto de cinq chevaux commercialisée en 1903, le moteur passe à l'intérieur du cadre, emplacement définitif de la mécanique des motos jusqu'à nos jours.

En 1914, apparaît une bicylindre de 500 cm<sup>3</sup> double arbre. Elle doit être engagée dans le Grand Prix de France, mais la guerre en décidera autrement. Elle battra le record du kilomètre lancé avec 122 km/h. Pilotée notamment par Péan, elle remportera des courses après la guerre.

En 1926 est créée la Nouvelle Société des Cycles Peugeot, qui regroupe les motos et les vélos.

Au début des années trente, la gamme comprend surtout des modèles populaires. La plus grosse Peugeot, la P107, n'est qu'une 350 cm<sup>3</sup>. Pour lutter contre la concurrence britannique, qui propose de puissantes machines de fortes cylindrées, la marque lance deux modèles de 500 cm<sup>3</sup> quatre temps : la 515 à soupapes en tête et la 517 à soupapes latérales. Présentée au salon de Paris de 1933, la 515 bat, un an plus tard, sur le circuit de Montlhéry, le record du monde des 24 heures à 118 km/h de moyenne.

Après la Seconde Guerre mondiale, les conditions économiques difficiles sont favorables aux petites cylindrées. Peugeot produit des motos populaires deux temps de 125 cm<sup>3</sup>, dont la diffusion sera très importante.

La P55 sort en 1946. C'est une 125 cm<sup>3</sup> monocylindre, reprise d'un modèle d'avant guerre. Suivront une 175 cm<sup>3</sup> simple et économique et une bicylindre 250 cm<sup>3</sup>.

Peugeot est alors leader du marché français de la moto devant Motobécane et Terrot, mais l'ordre s'inversera au cours des années cinquante. Et la 356 TB 125 cm<sup>3</sup> bicylindre de 1959 sera le chant du cygne des Peugeot de cette période. Car le marché de la moto régresse, victime de la concurrence conjuguée du scooter et des voitures populaires.

Seule marque survivante des 300 constructeurs qui ont marqué l'histoire de la moto française, Peugeot a racheté au fil des années les grandes marques hexagonales à l'image de Terrot et de René Gillet.

En 1987, les activités cycles et motocycles sont séparées. L'activité motocycles est rebaptisée Peugeot Motocycles (PMTC) dont Honda prend 25% du capital. Depuis 1998, Peugeot Motocycles est une filiale à 100% du groupe PSA. (Source : [peugeot.com](http://peugeot.com))

# L'actualité du salon

## 1810-2010 : les 200 ans de Peugeot

Depuis le 2 octobre 1891, date à laquelle fut livrée la première voiture Peugeot, plus de cinquante millions d'automobiles reconnaissables au célèbre lion, ont été commercialisées à travers le monde...

Originaire du Pays de Montbéliard en Franche Comté, la famille Peugeot pose les premières pierres d'une industrie métallurgique en 1810.

Jean-Pierre II et Jean-Frédéric transforment le moulin à grains familial en fonderie d'acier et atelier de laminage. Ils produiront des lames de scies et des ressorts avant de diversifier leur production : outillages, quincaillerie, moulins à café, crinolines, machines à coudre...

Le symbole de l'entreprise, le lion, est utilisé depuis 1847 mais ce n'est qu'en 1858, qu'il fait l'objet d'un dépôt en tant que logo. Il symbolise à l'origine les trois qualités des lames de scies Peugeot : « vitesse de coupe, dureté des dents et souplesse de la lame ».

La production en série de bicyclettes est lancée en 1886. L'usine emploie plus d'un millier de salariés en 1889. Trois ans plus tard, Armand Peugeot présente son prototype de "véhicule sans chevaux", la Type 2. La même année, 29 voitures sont produites. Dotées de quatre vitesses et 8 chevaux, elles roulent à 25 km/h. La part de l'automobile reste mince ; pourtant, les ventes doublent en l'espace de deux ans.

Armand Peugeot souhaite désormais développer la construction automobile, alors que son frère Eugène est hostile à l'idée. Le conflit éclate fin 1895. Armand s'en va avec ses brevets et constitue le 2 avril 1896, à Lille, la Société des Automobiles Peugeot.

Les deux sociétés s'engagent à ne pas se concurrencer : Eugène et "les Fils de Peugeot Frères" s'interdisent de fabriquer ou commercialiser des *voitures automobiles, c'est-à-dire tous véhicules à moteur munis d'un siège de carrosserie*. Quant à Armand et sa "Société des Automobiles Peugeot", il ne peut construire ni vendre *vélocipèdes, bicyclettes, tricycles et quadricycles, avec ou sans moteur, munis de selles de vélocipèdes et non de sièges de carrosserie*. Il produira donc des véhicules de tourisme et des camions. (Sources : [peugeotland.oldiblog.com](http://peugeotland.oldiblog.com) - [wikipedia.org](http://wikipedia.org))

Aujourd'hui, N°2 des constructeurs européens, le groupe est toujours dirigé par les descendants des fondateurs.

**Break à 5 places - 1894**



## 100 bougies pour Alfa Romeo

24 juin 1910 : la société ALFA, Anonima Lombarda Fabbrica Automobili voit le jour. L'entreprise, devenue ALFA ROMEO à la fin de la première guerre mondiale, créera des modèles parmi les plus remarquables de la production automobile et se bâtit un palmarès sportif d'exception.

Pour évoquer ces 100 ans d'histoire, la marque s'associe aux deux principaux Clubs en France, l'Alfa Classic Club de France et le Club Alfa Romeo de France. Ils sont regroupés sur un espace commun où sont exposés cinq modèles emblématiques :

- **Alfa Romeo 6C 1750 GS (1932)** : ce modèle constitue l'une des meilleures réalisations de la Marque avant la seconde guerre Mondiale. Ses lignes intemporelles signées Zagato ont habillé une mécanique d'exception pour permettre au modèle de briller autant dans les concours d'élégance qu'en compétition lors des grandes classiques de l'époque, telles la Targa Florio ou la Mille Miglia.

- **Alfa Romeo C52 Spider Disco Volante (1952)** : véritable chef-œuvre esthétique, ce prototype unique dessiné par Touring évoque la forme d'une soucoupe volante, d'où son surnom. Elle est aujourd'hui conservée au Museo Storico Alfa Romeo d'Arese. Sa mécanique est dérivée de celle de la 1900 Sprint.

- **Alfa Romeo Giulia TZ1** : également signé Zagato, la "Tubolare", apparue en 1963 et produite à 112 exemplaires, affirme ses ambitions sportives par ses choix techniques ambitieux, tels son châssis tubulaire ou sa carrosserie en alliage léger, lui assurant un poids réduit de 660 kg et des performances remarquables (jusqu'à 215 km/h). Comme un symbole, le châssis présenté porte le numéro 100 !

- **Alfa Romeo Giulia Berline ti Super** : depuis l'après-guerre et le lancement de l'Alfa 1900, la marque italienne s'est toujours distinguée par ses berlines à fort tempérament, certes adaptées à une utilisation quotidienne, mais qui conservaient aussi leurs ambitions sportives. L'Alfa Romeo Giulia reste néanmoins la plus emblématique des berlines du Biscione et sa version 1600 ti Super, produite à 501 exemplaires entre 1963 et 1964, la plus mythique de la série.

- **Alfa 8C Competizione (2008)** : produite à 500 exemplaires en version coupé, ce modèle exceptionnel a déjà intégré – grâce à son moteur 8 cylindres en V de 450 ch et son design signé du Centro Stile Alfa Romeo – la liste des Alfa Romeo de légende, après les 8C 2900 B Touring, Alfetta 159 de Formule 1, 6C 2500 Villa d'Este ou l'exceptionnelle 33 Stradale.

**Alfa Romeo 6C 1750 GS Zagato**



**Alfa 8C Competizione**



## Mazda fête ses 90 ans

Mazda, né en 1920 à Hiroshima sous le nom de Toyo Cork Kogyo Company Ltd, s'expose pour la première fois en France dans le cadre de Retromobile, pour dévoiler son patrimoine et mettre l'accent sur son demi-siècle de production automobile.

Sont réunis exceptionnellement pour l'occasion : la première véritable voiture de la marque, le petit coupé R360, un élégant coupé 1200 de 1969, un spatial (et rare) coupé Cosmo Sport, un RX-7 de première génération, un roadster MX-5 NA de 1991 et le tout dernier RX-8 pour clore ces 50 ans d'évolution stylistique et technique. Avec toujours de réelles constantes : proposer des véhicules fiables, aux lignes dynamiques et enthousiasmants à conduire.

Des documents inédits (films d'archives, images de sport automobile et films publicitaires) seront dévoilés au public.

« Nous sommes très heureux de démarrer l'année prochaine en fanfare avec ce bel anniversaire. La fondation de notre entreprise date du 30 janvier 1920 et ce sera vraiment lors du deuxième week-end du salon de Rétromobile que nous célébrerons l'anniversaire ! Au-delà de ce coup d'envoi, nous prévoyons tout au long de l'année des festivités pour rappeler au public notre longue expertise en matière d'automobile » s'enthousiasme Thierry Guillemot, Président de Mazda Automobiles France.

A noter : la présence de Dimitri Urbain, auteur du livre « Mazda MX-5, le plaisir du roadster » - Editions ETAI. Séances de dédicace samedi 23 et dimanche 24 janvier.

### Présentation de l'éditeur :

*Dans un monde automobile aseptisé, fait de limitations en tous genres, la Mazda MX-5 est une véritable bouffée d'oxygène, au propre comme au figuré. Au propre parce qu'il est possible de la décapoter, au figuré parce qu'elle permet de retrouver des sensations totalement oubliées de nos jours. La Mazda MX-5 est l'héritière directe de toute une génération de petits roadsters anglais et italiens dédiés au plaisir de conduire, à l'insouciance et aux sensations pures et dures. Des petites anglaises, elle a pris le meilleur, le charme et l'élégance ; de par ses origines japonaises, elle a une fiabilité sans faille et un comportement routier digne des meilleures sportives. Ses lignes élégantes et classiques intègrent le meilleur de la technologie. Modèle à part de la gamme Mazda, ses concepteurs ont toujours eu l'intelligence de l'améliorer régulièrement sans pour autant la dénaturer. Chaque changement de génération apporte son lot d'évolutions tout en lui conservant la fraîcheur de la version originelle des années 1990. Si vous désirez profiter de la nature et vous faire plaisir au volant, nul besoin de 300 ch, la MX-5 est idéale. Cheveux au vent, même aux allures les plus basses, la MX-5 est une voiture intense (...)*

**Coupé R360 - 1960**



## Citroën : de prestigieuses initiales

La SM et la GS fêtent ensemble leurs quarante ans. La première est un coupé au caractère sportif, fruit d'une collaboration réussie entre Citroën et un grand de l'automobile Italienne, Maserati. La seconde étonne par sa forme aérodynamique, sa suspension hydraulique et une mécanique légère et performante.

Cette année Citroën célèbre l'anniversaire de deux modèles qui ont marqué l'histoire du constructeur au double chevron.

- **La SM** : 1970. Citroën présente au Salon de l'Auto un coupé au caractère sportif, fruit d'une collaboration réussie entre Peugeot et un grand de l'automobile Italienne, Maserati. Cette automobile emblématique cache sous son capot un moteur 6 cylindres en V en alliage léger conçu spécialement par Maserati, et qui la propulse à plus de... 200 km/h !

L'équipement très complet de la SM permet de rouler plusieurs heures sans ressentir de fatigue, grâce notamment à sa commande de freinage identique à celle de la DS, de type champignon, et à sa direction à rappel asservi. Celle-ci possède trois atouts majeurs : l'assistance bien sûr, qui permet de manier plus facilement la voiture en facilitant la rotation des roues. Le durcissement, lui, interdit au conducteur à vitesse élevée, de réaliser des changements de direction trop brusques. L'asservissement du rappel, enfin, a pour conséquence un retour du volant en douceur et dégressif vers la position neutre, lorsqu'on relâche ce dernier, évitant ainsi des secousses dans la direction. (Sources : citroensmpassion.free.fr - johann.rannou.free.fr)

En option, la SM dispose de la climatisation, de l'intérieur cuir, des vitres teintées, des antibrouillards et de la radio. Le modèle évolue peu durant ses six années de production, mais en juillet 1972, l'injection fait son apparition, la voiture gagne alors en souplesse d'utilisation, les démarrages ne posant plus de problèmes. Nombreux sont les passionnés qui admirent la SM trente ans après sa sortie ; elle restera dans l'histoire automobile une vitrine à la fois technologique et esthétique.

**Citroën SM**



- **La GS** : C'est au début des années 60 qu'est née l'idée d'une Citroën innovante capable d'offrir cinq places, un grand coffre, une vitesse de 150 km/h, économique de la construction à l'utilisation, tout en alliant sécurité et fiabilité.

La première Citroën GS est présentée au salon de l'auto 1970. Elle étonne par sa forme aérodynamique, sa suspension hydraulique et une mécanique légère et

performante (un moteur en alliage léger, 4 cylindres à plat refroidit par air à arbre à came en tête).

La voiture plaît à la presse, qui loue son comportement routier, son confort, son freinage et sa direction. La GS est disponible en deux finitions, Confort (base) et Club, cette dernière se veut plus luxueuse avec ses entourages de vitres chromés, son éclairage route à iode, deux feux de recul, mais aussi : pochette porte-cartes sur les flancs des sièges avant, dossiers inclinables jusqu'à la position couchette, rétroviseur jour-nuit, montre et compte-tours.

La voiture reçoit le titre de "voiture de l'année 1971 " décerné par un jury composé de journalistes des 11 pays européens. Le public réserve lui aussi un bon accueil à la voiture : 158 675 voitures sont écoulées la même année.

C'est en septembre 1972 qu'apparaît la première évolution marquante de la GS avec la GS 1220, équipée d'une évolution 1222cm<sup>3</sup> du moteur précédent. Citroën répond ainsi aux critiques concernant le modèle 1015cm<sup>3</sup>, et en profite pour revoir d'autres détails de la voiture : alternateur plus puissant, carters renforcés, synchros de boîte améliorés, freinage plus puissant...

La GS a été produite à 1 897 589 exemplaires en onze années, le pic des ventes (259 787 unités) est atteint en 1978. Avec la GSA, lancée en 1979, le total de la lignée approche les 2,5 millions d'exemplaires. La production prend fin en 1987.  
(Source : gs-gsa.org)

**GS Pallas - 1977**



## **Mercedes-Benz : l'effet "papillon"**

Le constructeur allemand propose de retracer l'histoire des Mercedes « Gullwing » à portes *papillon*. Trois voitures sont attendues, toutes dotées du premier système d'injection, et de ces ouvertures originales, dont la mythique 300 SL *papillon* de série des années 50.

Par ailleurs, un prototype de 300 SL de 1953, provenant du Musée Mercedes-Benz de Stuttgart, sera exposé pour la première fois en France : ses lignes auraient inspiré les ingénieurs qui viennent de concevoir le dernier né de la marque : le SLS AMG.

A la demande de Max Hoffman, importateur d'automobiles européennes aux Etats-Unis, Mercedes conçoit le coupé 300 SL Gullwing pour le marché américain. Sûr de son succès, Hoffman s'engage à en acheter quelque 1000 exemplaires. La 300SL, inspirée assez librement de sa jumelle victorieuse de nombreuses courses, a été la première voiture à injection directe. Elle est, de ce fait, plus

puissante et plus rapide que le modèle de course équipé de carburateurs qui l'a inspirée.

Le coupé 300 SL « Papillon » a été produit de 1955 à 1957. Le roadster, plus conventionnel avec ses portes classiques, lancé en 1957 à la demande, lui aussi de Max Hoffmann, a été produit jusqu'en 1963.

Le moteur 6 cylindres de la berline 300 - incliné de 50° (sur la gauche) pour pouvoir abaisser le niveau du capot - est doté d'une injection directe mécanique Bosch. Ce nouveau système, qui permettait une vitesse de pointe de 235 à 260 km/h selon le rapport de pont, fut le premier jamais installé sur une voiture à essence.

L'idée même de ce concept a été développée quelques années auparavant par un ingénieur spécialiste des moteurs d'avion Mercedes. Celui-ci avait découvert que l'injection directe était la seule solution pour démultiplier la puissance des moteurs en altitude. Appliqué à une voiture, le système fit rapidement ses preuves.

Côté habitacle, l'intérieur de la 300 SL conjugue rigueur germanique et recherche de luxe propre à la clientèle américaine. Le cockpit est entièrement tendu de cuir. A noter, un grand compte-tours et un compteur de vitesse bien visibles sont entourés d'instruments et de commandes précises et ergonomiques au sein d'une planche de bord en alu. Digne d'une vraie GT, elle dispose d'un espace suffisant pour les valises derrière les sièges et dans le coffre. (Source : classic-sport-cars.net)

**300 SL Gullwing - 1955**



## **La vente aux enchères de la maison Bonhams**

L'événement attendu par les passionnés de voitures de collection, le samedi 23 janvier 2010, atteindra-t-il la somme de 11,8 millions d'euros réalisée en 2009 ?

Bonhams a préparé cette année une surprise de taille en présentant une Bugatti de 1925, restée 73 ans par 53 mètres de profondeur dans le lac Majeur... et remontée par des plongeurs le 12 juillet 2009. Cette Bugatti Brescia 2461/879, objet d'art unique, sera vendue au profit d'une association caritative de lutte contre la violence juvénile (« Fondazione Damiano Tamagni »).

Achetée à Nancy le 11 avril 1925 et immatriculée en France, cette Bugatti a appartenu à un jeune architecte, Marco Schmuklerski, venu travailler en Suisse, à Ascona, petite ville située sur les rives du Lac Majeur. Parti pour Zürich en 1936, il laisse la voiture dans un entrepôt avec ses plaques françaises, sans s'acquitter des

droits exigés par la douane suisse. En l'absence de dédouanement, la loi de l'époque prévoit la destruction du véhicule. Il décide de la noyer dans le lac pour la faire disparaître. Attachée au bout d'une chaîne qui finit par céder, la voiture tombe au fond du Lac Majeur, enfoncée dans la vase, couchée sur le côté gauche.

Ce n'est qu'en 2009 que des membres des sociétés de sauvetage et de plongée d'Ascona décident de sortir la Bugatti en vue de la vendre aux enchères pour financer la Fondation qu'ils viennent de créer contre la violence juvénile, faisant suite à la mort de l'un des leurs.

Même si son séjour sous l'eau l'a sérieusement détériorée, le côté gauche resté dans la vase est assez bien conservé. L'acier et les tôles en fer ont souffert sur la partie exposée à l'eau, mais les autres matériaux - bois, aluminium, laiton, cuivre, caoutchouc, pneus - ont bien résisté...

Autre temps fort de cette vente, l'une des plus grosses collections espagnoles estimée près de 6 millions d'euros et comprenant 28 automobiles sera mise aux enchères.

Le collectionneur andalou, fasciné par les voitures d'avant guerre, a rassemblé six Hispano Suiza à carrosserie spéciale des années 30 et de nombreux cabriolets Bentley, Lagonda, Horch (853A), Cadillac (V16 Double Phaeton). Le must de la collection est une Alfa Romeo 8C 2300 Manza de 1932 estimée plus d'un million d'euros. L'occasion pour Bonhams d'honorer les 100 ans de la célèbre marque italienne.

**Alfa Romeo 8C 2300 Manza - 1932**



## **La grande bourse des collectionneurs**

Fort du succès lors de sa première édition, le salon organise à nouveau les samedi 30 et dimanche 31 janvier la bourse des collectionneurs.

Sur les tréteaux des particuliers et des professionnels, plus nombreux qu'en 2009 des milliers d'articles – pièces détachées, pneus, jouets, modèles réduits, Automobilia, documentation..., de toutes marques, tous moyens de locomotion confondus.

# Les nouveautés 2010

## Quelques nouveautés repérées dans les allées du salon

### **HALL&HALL : ROYALE BUGATTI...**

Tom Weathcroft, richissime homme d'affaires britannique décédé en octobre dernier, a cherché pendant de nombreuses années à acquérir une Bugatti Royale. Il en vint à la conclusion qu'il serait plus aisé de construire une réplique du véhicule mythique. Le résultat est frappant : la voiture ressemble jusque dans ses moindres détails à l'original. En 2008, la Bugatti a même été utilisée pour le mariage du Prince Joachim du Danemark, la famille royale danoise ayant tenté en vain de louer la véritable Bugatti Royale.

La voiture sera présentée pour la première fois sur le stand Hall&Hall avec l'aimable autorisation de la famille Weathcroft.

La Bugatti Royale Type 41 a été construite en 1926 à 6 exemplaires. Considérée comme la plus luxueuse des Bugatti, elle a accompagné dans leurs déplacements les grands de ce monde ainsi que de nombreux monarques, surclassant les Rolls-Royce, Hispano-Suiza ou Duesenberg.

### **FONDATION BERLIET : LE PREMIER CAMION CLASSE MONUMENT HISTORIQUE**

La Fondation présente une exceptionnelle pièce de sa collection, le premier camion classé Monument Historique et, de surcroît, centenaire : le Berliet, type M de 1910.

Le 2 novembre 1988, le Ministère de la Culture fait entrer ce véhicule parmi les "Monuments Historiques" en qualité de "représentant de la première génération de camions". Ce label de reconnaissance officielle est décerné à un matériel qui marque le passage de la traction hippomobile à la traction automobile, jalon historique dans l'évolution du transport routier.

Sorti des usines Berliet de Lyon Monplaisir en 1909, ce modèle, de 3 500 kg de charge utile, pouvant atteindre la vitesse de 25 km/h, (bien supérieure à celle de tous les véhicules industriels de l'époque), innove à plus d'un titre :

- Moteur de forte cylindrée : 4,5 litres, d'une puissance de 22 HP, à régime lent
- Radiateur de grande surface à nid d'abeille permettant un très bon refroidissement
- Système de freinage astucieux par double pédale agissant sur la boîte de vitesses et l'essieu arrière.

Au plan commercial, sa promotion qui met en valeur ses qualités de "simplicité, solidité, économie", annonce une campagne moderne : dépliants, publicités, tournées de démonstration... sur le thème ainsi formulé par Marius Berliet : «La raison d'être du Véhicule Industriel est de procurer une économie sur la traction animale chaque fois qu'il faut aider le chemin de fer ou le suppléer. »

Des nombreux "M" fabriqués entre 1909 et 1913, aucun exemplaire ne semblait avoir survécu. Pourtant, en 1987, un châssis de ce type – complet au plan mécanique –

est retrouvé en Corse. Sa restauration dans son état d'origine a pu être menée à bien grâce au savoir-faire de spécialistes et aux nombreux documents conservés dans les archives de la Fondation Berliet.

#### **ZF : REEDITION D'UNE BOITE DE VITESSES HISTORIQUE**

L'équipementier ZF présente pour la première fois son programme Tradition qui consiste à reproduire une boîte de vitesses historique à 5 rapports, la ZF S 5-20.

En cas de commande d'au moins 250 unités (cette fabrication exigeant des investissements qui ne se justifient qu'à partir d'un tel volume), ZF s'engage à fabriquer en série limitée cette boîte qui a équipé de nombreux véhicules entre 1964 et 1976. Elle peut aussi intéresser les propriétaires de véhicules anciens pourvus d'une boîte de vitesses Mercedes-Benz à 4 rapports.

Le choix de la transmission ZF à 5 vitesses permet d'obtenir de plus bas régimes, de meilleures conditions de fonctionnement du moteur et une plus faible consommation de carburant.

Le constructeur allemand a également prévu de proposer des pièces de rechange pour ce système, avec des kits de réparation (jeux de synchronisation, paliers et joints respectifs ou ensemble avec montage complet de la tête de commande).

Sur son stand, ZF présente cette année deux véhicules : une Mercedes-Benz SL Pagode et une Matra 630.

#### **ATELIER ERIC PEROU : LA PASSION DES ANGLAISES**

Eric Pérou restaure et entretient des véhicules de collection et prépare des voitures de courses anciennes.

Amoureux des anglaises, il répare totalement ou reconstruit des pièces de Bristol, Aston-Martin, Jaguar, Lotus, MG, Morgan ou Triumph.

Dans son atelier, plusieurs voitures sont en cours de reconstruction totale dont une Austin Healey 100 M d'usine qui fait partie des quatorze qui ont été vendues en France. Il reste aujourd'hui 160 voitures 100 M d'usine recensées dans le monde.

#### **CATHERINE ANNET : DES MODELES REDUITS ISSUS DE LA CARAVANE DU TOUR**

A l'occasion du 50<sup>e</sup> anniversaire de la Peugeot 404, Pub CC présente un modèle réduit au 1/43<sup>e</sup> de la 404 GAN cabriolet Pininfarina, ayant participé à la caravane publicitaire du Tour de France de 1968 à 1970. Plus ancienne, cette Kléber Colombes présente sur la caravane du Tour entre 1950 et 1953.

Ces modèles sont l'œuvre de Catherine Annet, professionnelle de la gestion qui fait en 2003 un virage à 180° en se tournant vers la création de miniatures automobiles. Son goût pour les véhicules publicitaires du Tour de France lui donne l'idée de créer une collection spéciale : 4 véhicules Butagaz auxquels viennent s'ajouter 24 autres modèles parmi lesquels le car Vitabril, le château Castelvain ou le Nain Gourmand...

#### **ART PAINTER BERANGER : TEMOIN DE L'EMPREINTE DU TEMPS**

Hopper et Warhol sont ses peintres préférés. Lui aime travailler l'acrylique et les collages : voitures et motos sont traitées de façon hyperréaliste.

« L’empreinte que le temps laisse sur les objets me fascine » déclare Maurice Béranger qui expose régulièrement ses œuvres à Nice et Monaco, et de façon permanente à Paris.

Pour 2010, il sera à Daytona en mars pour la “Bike Week” et à Los Angeles en juin pour le “L.A Roadmaster Show”.

#### **CERCLE PEGASE AMILCAR : DU CYCLECAR A LA VOITURE**

Le premier modèle de la marque est élaboré dans les ateliers du 34 rue du Chemin Vert dans le 11<sup>e</sup> arrondissement de Paris.

Il porte le nom d’Amilcar : l’anagramme des noms des deux dirigeants Joseph Lamy et Emile Akar. Ce nom est déposé le 19 juillet 1921 au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Aujourd’hui, le Cercle participe à de nombreuses manifestations dans toute la France. En mars prochain, il sera présent à l’Oldtimer & Teilmarkt à Fribourg.

#### **NEO RETRO : LA RÉFÉRENCE EN MATIÈRE DE PIÈCES DÉTACHÉES**

Le spécialiste des pièces détachées neuves – essentiellement Peugeot, Renault, Citroën et Simca – garantit depuis plus de vingt ans à ses 60 000 passionnés à travers le monde, qualité de service, assistance technique et rapidité de livraison.

#### **MUSTANGPASSION FRANCE : UNE VOITURE FORD-MIDABLE !**

A l’automne 2003, un forum de discussion dédié à la Ford Mustang, voit le jour sur Internet. Un an plus tard, une première rencontre à l’échelle nationale est organisée à laquelle participent près de 40 Mustang.

En 2005, ce sont 70 voitures et plus de 200 personnes qui se retrouvent pour le deuxième rendez-vous annuel.

Le Club MPFrance est alors créé début 2006 et organise le "Grand Rassemblement Mustang" avec 85 voitures. Mustang Passion France regroupe toutes les voitures de 1964 à nos jours, quelque soit leur motorisation et leur état.

#### **RESTOM : LA RESTAURATION FACILE**

Mis au point dans leurs laboratoires de Chalon-sur-Saône par un ingénieur chimiste, spécialiste des véhicules anciens, les produits Restom font l’objet de tests conformes aux normes en vigueur. Simple d’utilisation, ils permettent de réaliser des restaurations respectant l’esprit d’origine du véhicule.

(Liste non exhaustive arrêtée au 23.12.2009)

## Informations pratiques

|                       |                                                                                                                                             |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Dates</b>          | 22 – 31 janvier 2010                                                                                                                        |
| <b>Lieu</b>           | Paris – Porte de Versailles – Pavillon 7-3                                                                                                  |
| <b>Horaires</b>       | Vendredi 22 janvier : 12h – 22h<br>Samedi – dimanche : 10h – 19h<br>Lundi – mercredi – jeudi : 11h – 19h<br>Mardi – vendredi 29 : 11h – 22h |
| <b>Tarif d'entrée</b> | Plein tarif adulte : 13€<br>Enfants de 6 à 12 ans : 7,50€<br>Enfants de moins de 6 ans : gratuit<br>Groupe (+ de 10 personnes) : 10€        |
| <b>Informations</b>   | <a href="http://www.retromobile.com">www.retromobile.com</a>                                                                                |

**MATINEE PRESSE : vendredi 22 janvier de 8h à 12h**

### CONTACTS PRESSE

**Brigitte MOTOLA-GUILLET**

Tél : 01 76 77 14 70

[brigitte.motola-guillet@comexposium.com](mailto:brigitte.motola-guillet@comexposium.com)

**Elisabeth MESTON**

Tél: 01 76 77 14 55

[elisabeth.meston@comexposium.com](mailto:elisabeth.meston@comexposium.com)