

ÉDITO

EDITORIAL



Romain Grabowski

© Mathieu Bonnevie

L'épicentre de la passion pour les véhicules de collection

Le temps passe, les tendances évoluent, mais la mission de Rétromobile, elle, reste intacte : rassembler, fédérer, unir et faire vivre notre passion commune pour cette invention majeure du XIX^e siècle qu'est l'automobile.

Rassembler, autour de notre enthousiasme pour les véhicules de collection à travers l'exposition de plus de mille véhicules, dont une centaine de deux-roues regroupés pour la toute première fois au sein d'une nouvelle zone 100% dédiée à la moto de collection.

Fédérer, autour des acteurs qui composent notre écosystème. Clubs, constructeurs, marchands, vendeurs de pièces, restaurateurs, assureurs... ce ne sont pas moins de 550 exposants qui ont répondu à l'appel de Rétromobile pour cette édition 2024. Parmi eux, des Entreprises du Patrimoine Vivant qui incarnent l'excellence à la française et que vous pourrez retrouver dans la zone, nouvelle elle aussi, qui leur est réservée.

Unir, autour des grands noms qui ont écrit quelques-unes des plus belles pages de l'histoire de l'automobile. A cet effet, Rétromobile célèbre cette année deux centenaires : celui du constructeur MG, au passé «so british» et dont la MG EX181 orne fièrement l'affiche de cette édition 2024, ainsi que celui de l'Autodrome UTAC Linas-Monthéry, terre de records en son temps et désormais symbole d'innovation.

Faire vivre cette passion en se replongeant dans ce qui a fait son ADN : l'aventure et l'expérimentation. En cela, les plus aventuriers d'entre vous, ne manqueront pas de sillonner l'exposition dédiée à ce monstre sacré qu'est le rallye Dakar, et auront peut-être la chance d'écouter les récits et anecdotes de pilotes de renom tels que Sébastien Loeb, Jacky Ickx ou encore Cyril Neveu.

Toute l'équipe du salon se joint à moi pour vous remercier de votre présence et fidélité. Ne l'oubliez jamais : ce salon est avant tout le vôtre.

Romain GRABOWSKI
Directeur du salon Rétromobile

The epicentre of passion for collector vehicles

Time goes by, trends change, but the mission of Rétromobile remains unaltered: to gather, federate and unite people, and bring to life our shared passion for this major invention of the 19th century, the automobile.

Gather people, around our enthusiasm for classic vehicles, through the display of over a thousand vehicles, including around a hundred two-wheelers assembled for the very first time in a new zone entirely dedicated to classic motorbikes.

Federate, around the players who make up our ecosystem. Clubs, manufacturers, dealers, parts sellers, restorers, insurers... no fewer than 550 exhibitors have taken up Rétromobile's invitation for this 2024 edition. Among them are Entreprises du Patrimoine Vivant (Living Heritage Companies), the embodiment of French excellence, which you will be able to meet in the new zone devoted to them.

Unite, around the illustrious names that have written some of the finest chapters in the history of the automobile. This year, Rétromobile is celebrating two centenaries: that of the manufacturer MG, with its British heritage, whose MG EX181 proudly adorns this year's official poster, and that of the UTAC Linas-Monthéry Autodrome, a place of records in its day and today a symbol of innovation.

Bring this passion to life by delving back into the very essence of its DNA: adventure and experimentation. The most adventurous among you will not want to miss the exhibition dedicated to the hallowed institution of the Dakar rally, and the chance to hear the stories and anecdotes of famous drivers such as Sébastien Loeb, Jacky Ickx and Cyril Neveu.

Everyone in the exhibition team joins me in thanking you for your presence and patronage. Never forget: this exhibition is first and foremost yours.

Romain GRABOWSKI
Exhibition Director, Rétromobile.

SOMMAIRE

CONTENTS

04

AGENDA BEST OF
HIGHLIGHTS CALENDAR

07

**AU GRÉ
DES ALLÉES ET
DES PAVILLONS**

A TOUR AROUND THE AISLES
AND PAVILIONS

09

**MUSÉE
DES BLINDÉS,
LEÇONS D'UN
CONFLIT MONDIAL**

ARMOURED VEHICLE MUSEUM.
LESSONS FROM A GLOBAL CONFLICT

10

**RÉTROMOBILE,
ACTEUR ENGAGÉ
DE LA SAUVEGARDE
DU PATRIMOINE**

RÉTROMOBILE, A STEADFAST COMMITMENT
TO HERITAGE CONSERVATION

12

**RENAULT
AVALANCHE
DE RECORDS**

RENAULT AN AVALANCHE OF RECORDS

13

**MG, DES RECORDS
AUX PETITES
SPORTIVES**

MG, FROM RECORDS TO SMALL
SPORTSCARS

15

**VOLKSWAGEN,
50 BOUGIES
POUR LA GOLF**

VOLKSWAGEN, THE 50 CLUB FOR THE GOLF

16

**RALLYE DAKAR,
UN PARFUM
D'AVENTURE**

DAKAR RALLY, A SCENT OF ADVENTURE

18

**PORSCHE,
LA 911 TURBO,
DE LA ROUTE
À LA PISTE**

PORSCHE 911 TURBO,
FROM ROAD TO TRACK

19

**LES 100 ANS
DE L'ANNEAU DE
VITESSE DE
LINAS-MONTHÉRY**

THE CENTENARY OF THE LINAS-
MONTHÉRY SPEED RING

21

**MERCEDES,
300 SL, LES AILES
DU DÉSIR**

MERCEDES, 300 SL, THE WINGS OF DESIRE

22

**SKODA,
VOYAGE
À TRAVERS
LES ÂGES**

SKODA, A TRIP THROUGH THE AGES

23

**VOLKSWAGEN
COMBI, LES
LÉGENDES NE
MEURENT JAMAIS**

VOLKSWAGEN COMBI,
LEGENDS NEVER DIE

24

**RICHARD MILLE,
FERRARI EN
ENDURANCE**

RICHARD MILLE,
AROUND THE CLOCK WITH FERRARI

26

**LA SAGA
MONNERET,
LA MOTO
EN HÉRITAGE**

THE MONNERET SAGA,
A MOTORCYCLE LEGACY

28

**VILLAGE MOTO,
L'HISTOIRE
REVISITÉE**

MOTORCYCLE VILLAGE
HISTORY REVISITED

29

**ARTCURIAL
MOTORCARS,
UN PLATEAU
ÉCLECTIQUE**

ARTCURIAL MOTORCARS,
AN ECLECTIC SELECTION

31

**LA GALERIE
DES ARTISTES**

ARTISTS' GALLERY

RETROUVEZ-NOUS SUR LA TOILE !
FIND US ON THE WEB !



#retromobile
www.retromobile.fr
www.retromobile.com

AGENDA BEST OF

HIGHLIGHTS CALENDAR

MARDI 30 JANVIER

TUESDAY 30 JANUARY

19h00 à 21h45

LEVER DE RIDEAUX SUR LES VÉHICULES VEETTES
PRESENTATION OF THE « VEHICULES VEETTES »

20h00 à 20h45

DÉFILÉ DE MODE DES ANNÉES 30 AUX ANNÉES 2000
FASHION SHOW FROM THE 30S TO THE 2000S

PAVILLON 2, ZONE MOTO, EXPOSITION « SAGA MONNERET »



Rosalie des Records 1933

RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE L'AGENDA
RÉTROMOBILE EN LIGNE

DISCOVER THE ENTIRE RETROMOBILE
CALENDAR ONLINE



MERCREDI 31 JANVIER

WEDNESDAY 31 JANUARY

11h00 à 11h30

PHILIPPE MONNERET VOUS RACONTE SA SAGA FAMILIALE
PHILIPPE MONNERET RECOUNTS HIS FAMILY'S SAGA

PAVILLON 2, ZONE MOTO, EXPOSITION « SAGA MONNERET »

11h00 à 12h00

DÉMONSTRATIONS DYNAMIQUES CLUB DES TEUF-TEUF
& MUSÉE DES BLINDÉS

OUTDOOR DEMONSTRATIONS

EXTÉRIEUR, DEVANT LE PAVILLON 1

11h45 à 12h15

RENCONTRE AVEC MARK WILSMORE, FIGURE DE LA MOTO
ET GÉRANT DE L'ACE CAFE.

*MEETING WITH MARK WILSMORE MOTORBIKE FIGURE AND
DIRECTOR OF ACE CAFE*

PAVILLON 2, ZONE MOTO, ACE CAFE

13h00 à 13h30

MG RÉTRO TOUR : LES 100 ANS DU CONSTRUCTEUR
RACONTÉS PAR DES EXPERTS DE LA MARQUE

*MG RÉTRO TOUR: EXPERTS PRESENT MODELS FROM THE SO
BRITISH MAKE*

PAVILLON 1, EXPOSITION « CENTENAIRE MG »

15h00 à 16h00

DÉMONSTRATIONS DYNAMIQUES CLUB DES TEUF-TEUF
& MUSÉE DES BLINDÉS

OUTDOOR DEMONSTRATIONS

EXTÉRIEUR, DEVANT LE PAVILLON 1

15h30 à 17h00

RENCONTRE AVEC SÉBASTIEN LOEB A L'OCCASION DE SES
50 ANS

MEETING WITH SÉBASTIEN LOEB

PAVILLON 1, STAND FFSA

16h00 à 18h00

SÉANCE DE DÉDICACE DU LIVRE 3 « LA FÉE AUTOMOBILE »
(1890-1914) PAR HERVÉ POULAIN & MATHIEU FLONNEAU

*BOOK AUTOGRAPH SESSION WITH MATTHIEU FLONNEAU & HERVÉ
POULAIN*

PAVILLON 2, STAND ARTCURIAL

17h30 à 18h00

L'INFLUENCEUR @LUCASPARLEF1 VOUS RACONTE SON
DAKAR 2024

@LUCASPARLEF1 RECOUNTS HIS 2024 DAKAR EXPERIENCE

PONT DES EXPOSITIONS, EXPOSITION « RALLYE DAKAR »

20h00 à 20h45

REMISE DU TROPHÉE RÉTROMOBILE 2024 DE
LA PRÉSERVATION

CONSERVATION AWARD RETROMOBILE CEREMONY

STAND DU LAURÉAT

JEUDI 1^{ER} FÉVRIER

THURSDAY 1 FEBRUARY

10h45 à 11h15

JACKY ICKX VOUS RACONTE SES MEILLEURS ANECDOTES
SUR LE RALLYE DAKAR

JACKY ICKX TALKS ABOUT THE DAKAR RALLY

PONT DES EXPOSITIONS, EXPOSITION « RALLYE DAKAR »

11h00 à 12h00

DÉMONSTRATIONS DYNAMIQUES CLUB DES TEUF-TEUF
& MUSÉE DES BLINDÉS

OUTDOOR DEMONSTRATIONS

EXTÉRIEUR, DEVANT LE PAVILLON 1

12h00 à 12h30

PHILIPPE MONNERET VOUS RACONTE SA SAGA FAMILIALE
PHILIPPE MONNERET RECOUNTS HIS FAMILY'S SAGA

PAVILLON 2, ZONE MOTO, EXPOSITION « SAGA MONNERET »

13h00 à 13h30

RENCONTRE AVEC MARK WILSMORE, FIGURE DE LA MOTO
ET GÉRANT DE L'ACE CAFE.

*MEETING WITH MARK WILSMORE MOTORBIKE FIGURE AND
DIRECTOR OF ACE CAFE*

PAVILLON 2, ZONE MOTO, ACE CAFE

14h30 à 15h00

MG RÉTRO TOUR : LES 100 ANS DU CONSTRUCTEUR
RACONTÉS PAR DES EXPERTS DE LA MARQUE

*MG RÉTRO TOUR: EXPERTS PRESENT MODELS FROM THE SO
BRITISH MAKE*

PAVILLON 1, EXPOSITION « CENTENAIRE MG »

16h00 à 16h30

VISITE GUIDÉE DE L'EXPOSITION DÉDIÉE AUX 100 ANS DE
L'AUTODROME DE LINAS MONTLHÉRY

*GUIDED TOUR OF THE EXHIBIT ON THE CENTENARY OF THE
LINAS-MONTLHÉRY AUTODROME*

PAVILLON 3, EXPOSITION « CENTENAIRE DE L'AUTODROME
DE LINAS MONTLHÉRY »

17h30 à 19h00

TOUT SAVOIR SUR LE LABEL « ENTREPRISE DU PATRIMOINE
VIVANT »

*DISCOVER THE « ENTREPRISE DU PATRIMOINE VIVANT »
CERTIFICATION*

PAVILLON 1, ZONE ENTREPRISES DU PATRIMOINE VIVANT

VENDREDI 2 FÉVRIER

FRIDAY 2 FEBRUARY

11h00 à 11h30

RENCONTRE AVEC MARK WILSMORE, FIGURE DE LA MOTO
ET GÉRANT DE L'ACE CAFE.

*MEETING WITH MARK WILSMORE MOTORBIKE FIGURE AND
DIRECTOR OF ACE CAFE*

PAVILLON 2, ZONE MOTO, ACE CAFE

11h00 à 16h00

MAGNUS WALKER ET SON « PARIS OUTLAW GATHERING »
S'INVITENT SUR LE SALON RÉTROMOBILE

*MAGNUS WALKER AND HIS "PARIS OUTLAW GATHERING" FOR THE
FIRST TIME AT RETROMOBILE*

EXTÉRIEUR, DEVANT LE PAVILLON 1

12h00 à 12h30

MAGNUS WALKER RÉPOND AUX QUESTIONS DE GERRY
BLYENBERG

MAGNUS WALKER TAKES QUESTIONS FROM GERRY BLYENBERG

EXTÉRIEUR, DEVANT LE PAVILLON 1

13h00 à 13h30

RENCONTRE AVEC MARK WILSMORE, FIGURE DE LA MOTO
ET GÉRANT DE L'ACE CAFE.

*MEETING WITH MARK WILSMORE MOTORBIKE FIGURE AND
DIRECTOR OF ACE CAFE*

PAVILLON 2, ZONE MOTO, ACE CAFE

13h45 à 14h15

CARNET DE VOYAGE A MOTO AVEC L'ÉQUIPE VINTAGE RIDES
VINTAGE RIDES TEAM TALKS ABOUT THEIR MOTORCYCLE ROAD TRIPS

PAVILLON 2, ZONE MOTO, ACE CAFE

A partir de 14h00

VENTE AUX ENCHÈRES ARTCURIAL MOTORCARS
AUCTION BY ARTCURIAL MOTORCARS

PAVILLON 2

14h30 à 15h00

MG RÉTRO TOUR : LES 100 ANS DU CONSTRUCTEUR
RACONTÉS PAR DES EXPERTS DE LA MARQUE
*MG RÉTRO TOUR: EXPERTS PRESENT MODELS FROM THE SO
BRITISH MAKE*

PAVILLON 1, EXPOSITION « CENTENAIRE MG »

16h00 à 16h30

VISITE GUIDÉE DE L'EXPOSITION DÉDIÉE AUX 100 ANS DE
L'AUTODROME DE LINAS MONTLHÉRY

*GUIDED TOUR OF THE EXHIBIT ON THE CENTENARY OF THE
LINAS-MONTLHÉRY AUTODROME*

PAVILLON 3, EXPOSITION « CENTENAIRE DE L'AUTODROME
DE LINAS MONTLHÉRY »

16h00 à 17h00

ATELIER FFVE PRÉSENTATION DES SAVOIR-FAIRE
FFVE WORKSHOP PRESENTATION OF KNOW-HOW

PAVILLON 1, ATELIER FFVE

17h00 à 17h30

CLAUDE MARREAU VOUS RACONTE SES MEILLEURS
ANECDOTES SUR LE RALLYE DAKAR

CLAUDE MARREAU TALKS ABOUT THE DAKAR RALLY

PONT DES EXPOSITIONS, EXPOSITION « RALLYE DAKAR »

18h00 à 18h30

THIERRY DE MONTCORGÉ VOUS RACONTE SES MEILLEURS
ANECDOTES SUR LE RALLYE DAKAR

THIERRY DE MONTCORGÉ TALKS ABOUT THE DAKAR RALLY

PONT DES EXPOSITIONS, EXPOSITION « RALLYE DAKAR »

SAMEDI 3 FÉVRIER

SATURDAY 3 FEBRUARY

11h00 à 12h00
DÉMONSTRATIONS DYNAMIQUES CLUB DES TEUF-TEUF & MUSÉE DES BLINDÉS
OUTDOOR DEMONSTRATIONS

EXTÉRIEUR, DEVANT LE PAVILLON 1

12h00 à 12h30
CARNET DE VOYAGE A MOTO AVEC L'INFLUENCEUR BEN BLAKE
BEN BLAKE TALKS ABOUT HIS MOTORCYCLE ROAD TRIPS

PAVILLON 2, ZONE MOTO, ACE CAFÉ

13h00 à 13h30
TOUT SAVOIR SUR LE RETROFIT
DISCOVER THE RETROFIT

PAVILLON 1, STAND MOBILIANS

14h30 à 15h00
MG RÉTRO TOUR : LES 100 ANS DU CONSTRUCTEUR RACONTÉS PAR DES EXPERTS DE LA MARQUE
MG RÉTRO TOUR: EXPERTS PRESENT MODELS FROM THE 50 BRITISH MAKE

PAVILLON 1, EXPOSITION « CENTENAIRE MG »

À partir de 15h00
VENTE AUX ENCHÈRES RACING, FLYING & YACHTING PAR ARTCURIAL MOTORCARS
AUCTION: RACING, FLYING & YACHTING BY ARTCURIAL MOTORCARS

PAVILLON 2

15h00 à 16h00
DÉMONSTRATIONS DYNAMIQUES CLUB DES TEUF-TEUF & MUSÉE DES BLINDÉS
OUTDOOR DEMONSTRATIONS

EXTÉRIEUR, DEVANT LE PAVILLON 1

16h00 à 16h30
VISITE GUIDÉE DE L'EXPOSITION DÉDIÉE AUX 100 ANS DE L'AUTODROME DE LINAS MONTLHÉRY
GUIDED TOUR OF THE EXHIBIT ON THE CENTENARY OF THE LINAS-MONTLHÉRY AUTODROME

PAVILLON 3, EXPOSITION « CENTENAIRE DE L'AUTODROME DE LINAS MONTLHÉRY »

16h00 à 17h00
ATELIER FFVE DEVENIR COLLECTIONNEUR : ACQUISITION ET ENTRETIEN
FFVE BECOMING A CAR COLLECTOR: ACQUISITION AND UPKEEP

PAVILLON 1, ATELIER FFVE

17h00 à 17h30
CYRIL NEVEU VOUS RACONTE SES MEILLEURS ANECDOTES SUR LE RALLYE DAKAR
CYRIL NEVEU TALKS ABOUT THE DAKAR RALLY

PONT DES EXPOSITIONS, EXPOSITION « RALLYE DAKAR »

18h00 à 18h30
TOUT SAVOIR SUR LE LABEL « ENTREPRISE DU PATRIMOINE VIVANT »
DISCOVER THE « ENTREPRISE DU PATRIMOINE VIVANT » CERTIFICATION

PAVILLON 1, ZONE ENTREPRISES DU PATRIMOINE VIVANT

DIMANCHE 4 FÉVRIER

SUNDAY 4 FEBRUARY

11h00 à 11h30
ANDRE DESSOUDE VOUS RACONTE SES MEILLEURS ANECDOTES SUR LE RALLYE DAKAR
ANDRE DESSOUDE TALKS ABOUT THE DAKAR RALLY

PONT DES EXPOSITIONS, EXPOSITION « RALLYE DAKAR »

11h00 à 12h00
DÉMONSTRATIONS DYNAMIQUES CLUB DES TEUF-TEUF & MUSÉE DES BLINDÉS
OUTDOOR DEMONSTRATIONS

EXTÉRIEUR, DEVANT LE PAVILLON 1

14h00 à 14h30
SÉANCE DE DÉDICACE DU LIVRE 3 « LA FÉE AUTOMOBILE » (1890-1914) PAR HERVE POULAIN & MATHIEU FLONNEAU
BOOK AUTOGRAPH SESSION WITH MATTHIEU FLONNEAU & HERVE POULAIN

PAVILLON 2, STAND ARTCURIAL

15h00 à 15h30
MG RÉTRO TOUR : LES 100 ANS DU CONSTRUCTEUR RACONTÉS PAR DES EXPERTS DE LA MARQUE
MG RÉTRO TOUR: EXPERTS PRESENT MODELS FROM THE 50 BRITISH MAKE

PAVILLON 1, EXPOSITION « CENTENAIRE MG »

15h00 à 16h00
DÉMONSTRATIONS DYNAMIQUES CLUB DES TEUF-TEUF & MUSÉE DES BLINDÉS
OUTDOOR DEMONSTRATIONS

EXTÉRIEUR, DEVANT LE PAVILLON 1

16h00 à 16h30
VISITE GUIDÉE DE L'EXPOSITION DÉDIÉE AUX 100 ANS DE L'AUTODROME DE LINAS MONTLHÉRY
GUIDED TOUR OF THE EXHIBIT ON THE CENTENARY OF THE LINAS-MONTLHÉRY AUTODROME

PAVILLON 3, EXPOSITION « CENTENAIRE DE L'AUTODROME DE LINAS MONTLHÉRY »

Porsche au Dakar en 1986 - Porsche at the Dakar in 1986



© Porsche

AU GRÉ DES ALLÉES ET DES PAVILLONS

A TOUR AROUND THE
AISLES AND PAVILIONS



Rétromobile réunit l'ensemble de l'univers du véhicule ancien et de collection : plusieurs milliers de mètres carrés d'exposition répartis sur trois pavillons (1, 2 et 3), plus de 1 000 véhicules et une cinquantaine de clubs. Marquant chaque année l'ouverture de la saison des véhicules de collection et de prestige, ce salon de dimension internationale s'est imposé comme un rendez-vous prisé et unique. C'est la manifestation où l'on peut retrouver le club de sa marque ou de son modèle préféré, rencontrer les organisateurs des plus grandes manifestations, dénicher une pièce, des modèles réduits, des livres ou de la littérature dédiée à la locomotion, des objets de décoration automobiles et tout l'équipement de conduite d'une ancienne ou d'une youngtimer. La 48e édition de Rétromobile aborde toutes les facettes des véhicules anciens : assurance, expertise, entretien, restauration...

Motul, complice de nos passions

Acteur engagé dans la sauvegarde du patrimoine motorisé roulant, la marque de lubrifiants Motul profite du salon pour remettre le Grand Prix - Fondation du patrimoine, et pour présenter ses gammes de produits lifestyle et dédiées aux véhicules anciens de collection et de compétition.

Son partenariat officiel avec le constructeur allemand Ruf s'exprime par la présence exceptionnelle de la fameuse Porsche CTR Yellow Bird de 1987. Alois et sa femme Estonia, les fondateurs de Ruf, sont présents pour l'occasion.

Sébastien Loeb à Rétromobile

A côté du stand de la FFSA, Sébastien Loeb présente cinq modèles parmi les plus emblématiques de ses voitures de course. Le mercredi 31, à partir de 15 h 30, le nonuple champion du monde des rallyes répond aux questions du public et revient sur les temps forts de sa carrière.

Espace véhicules à moins de 25 000 euros

Plus de 130 véhicules proposés à la vente sans se ruiner.

Zone de vente de motos

Une trentaine de machines de collection sont proposées à la vente devant le Ace Cafe.

Vanlife, un art de vivre

Les Coflocs, Laurent et Florian, ainsi que Matthias et Eva, sont de retour dans la zone Vanlife du hall 3. Au programme : diffusions

de film, récits de voyages à l'autre bout du monde et conseils en tout genre avant de parcourir le monde avec son van aménagé.

Une 205 GTI à gagner

Le club 205 GTI de France expose le modèle 1.6i 115 ch de 1989 à gagner dans une tombola organisée pour les 40 ans du modèle.

Matra du Mans

Nouvel exposant du salon, Idéc Sport présente sur son stand la Matra MS670 qui a permis à la paire Larrousse-Pescarolo de remporter les 24 Heures du Mans il y a 50 ans.

La renaissance de Mandarine

Durant la semaine, cinq lecteurs du magazine Gazoline sont chargés de redémarrer une Fiat 500 F de 1967, avec le soutien de Motul et de Matthys.

Magnus Walker à Rétromobile

En présence de l'animateur Gerry Blyenberg, pour la première fois, le designer de mode d'origine anglaise passionné de Porsche 911 s'invite à Rétromobile le vendredi (10 h à 18 h) pour son Paris Gathering Outlaw composé d'une trentaine de voitures, devant le hall 1.

Renel, le champion de la pièce

Spécialiste reconnu des pièces détachées pour voitures françaises des années 1930 à 1970, la maison Renel est à retrouver dans le hall 3.

Mobilians et le rétrofit

L'organisation patronale des métiers de la distribution et des services automobiles propose un focus sur le rétrofit à travers la présence de plusieurs acteurs du secteur : Méhari Club de Cassis, Noil, Design 1880 et Rétrograd.

Laurent Bonnet chez Moto Heroes

A travers ses croquis et illustrations, ce carnetiste-illustrateur fait découvrir sa vision du deux-roues.

Rétromobile brings together the whole world of classic and collector vehicles: several thousand square metres of exhibition space spread across three pavilions (1, 2 and 3), more than 1,000 vehicles and around fifty clubs. Every year, the exhibition marks the opening of the collector and prestige car season, and has established itself as a unique and prestigious international event. This is the event where you can find the club of your favourite make or model, meet the organisers of the biggest events, track down a part, scale models, books or literature dedicated to locomotion, car-themed home accessories and all the driving equipment for an oldtimer or a youngtimer. The 48th edition of Rétromobile deals with all aspects of classic vehicles: insurance, expertise, maintenance and restoration.

Motul, the accomplice for our passion

As an active player in the preservation of motoring heritage, the Motul lubricants brand is taking advantage of the exhibition to present the Grand Prix - Fondation du patrimoine, and to showcase its lifestyle product ranges dedicated to vintage collectors' and competition vehicles.

Its official partnership with German manufacturer Ruf is reflected in the exceptional presence of the famous 1987 Porsche GT2 Yellow Bird. Alois and his wife Estonia, the founders of Ruf, are in attendance for the occasion.

Sébastien Loeb at Rétromobile

Next to the FFSA stand, Sébastien Loeb is presenting five of his most iconic racing cars. On Wednesday 31st, from 3.30pm, the nine-time world rally champion will take questions from the public and look back on the highlights of his career.

Vehicles under 25,000 euros space

More than 120 vehicles up for sale that won't break the bank.

Motorcycle sales zone

Around 20 collector motorbikes are up for sale in front of the Ace Cafe.



Vanlife, an art de vivre

The "Coflocs" Laurent et Florian, together with Matthias et Eva, are back in the Vanlife space in pavilion 3. On the agenda: films to watch, tales of their travels to the other side of the planet, and an array of tips and advice before setting off to tour the globe in a specially fitted van.

Win a 205 GTI

The Club 205 GTI de France is exhibiting a 1989 1.6 115 bhp, the grand prize in the tombola organised for the 40th anniversary of the model.

Le Mans Matra

A new exhibitor at the show, Idec Sport is exhibiting the Matra MS670 which won the 24 Hours of Le Mans for the Larrousse-Pescarolo team 50 years ago.

The rebirth of Mandarine

During the week, five readers of the magazine Gazoline are tasked with getting a 1967 Fiat 500 F back on the road, with the support of Motul and Matthys.

Magnus Walker at Rétromobile

As the guest of presenter Gerry Blyenberg, for the first time the British-born designer with a passion for the Porsche 911 will be at Rétromobile on Friday (from 10am to 6pm) for his Paris Outlaw Gathering comprising around 30 vehicles in front of pavilion 1.

Renel, le champion de la pièce

An acknowledged specialist of spare parts for French cars from the 1930s to the 1970s, Renel can be found in pavilion 3.

Mobilians and retrofitting

The automotive distribution and services employer federation offers a focus on retrofitting with the attendance of several big names from the sector: Méhari Club de Cassis, Noil, Design 1880 and Rétrograd.

Laurent Bonnet at Auto Moto Heroes

Through his sketches and illustrations, this artist offers us his vision of two-wheelers.



MUSÉE DES BLINDÉS LEÇONS D'UN CONFLIT MONDIAL

ARMOURED VEHICLE MUSEUM,
LESSONS FROM A GLOBAL CONFLICT



STAND
1C061

Char Centurion / Centurion tank

Le Musée des Blindés sort de de sa collection deux chars étrangers étudiés durant la Seconde guerre mondiale : le Centurion et le Chaffee M24.

Cette année, le musée des Blindés de Saumur a pris le parti de faire découvrir une autre facette de l'éclectisme de sa collection avec deux chars étrangers étudiés à la fin de la Seconde guerre mondiale mais qui ont effectué l'essentiel de leur carrière après. Le premier, le Chaffee M24, est un char léger développé par General Motors à la demande de l'armée américaine et destiné à remplacer les M5. Débarqués en Europe fin 1944, les premiers exemplaires participent à la bataille des Ardennes. Animé par deux moteurs V8 Cadillac d'une puissance totale de 300 ch, cet engin a toutes les qualités d'un char léger. Rapide et véloce - sa vitesse peut atteindre 60 km/h -, le Chaffee M24 embarque un canon de 75 mm (48 obus), deux mitrailleuses Browning de 7,62 mm tirant 3 750 cartouches et une mitrailleuse de 12,7 mm. Au total, 4 731 exemplaires sont produits. Le second conflit mondial est presque terminé lorsque le Centurion entre en fonction dans l'armée anglaise. Ce char d'assaut a pour mission d'associer les qualités d'un cruiser lourd et de résister aux tirs du terrible canon allemand de 88 mm. Propulsé par un moteur Rolls-Royce V12 Meteor 27 litres de 650 ch dérivé de celui qui équipe les avions de chasse Spitfire, le Centurion acquiert l'appellation de char universel en raison de ses nombreuses qualités d'ensemble.

The Armoured Vehicle Museum is taking from its collection two foreign tanks designed during the Second World War: the Centurion and the Chaffee M24.

This year, the Armoured Vehicle Museum (Musée des Blindés) in Saumur has decided to showcase another facet of its eclectic collection, with two foreign tanks that were developed at the end of the Second World War but served most of their career afterwards. The first, the Chaffee M24, is a light tank developed by General Motors at the request of the US Army and designed to replace the M5. The first units arrived in Europe at the end of 1944 and took part in the Battle of the Bulge. Powered by two Cadillac V8 engines with a total output of 300 bhp, this machine had all the qualities of a light tank. Fast and swift - with speeds of up to 60 km/h - the Chaffee M24 carried a 75 mm cannon (48 shells), two 7.62 mm Browning machine guns firing 3,750 rounds and a 12.7 mm machine gun. A total of 4,731 units were manufactured. The Second World War was almost over when the Centurion was introduced into the British army. This tank's mission was to combine the qualities of a heavy cruiser with the ability to withstand fire from the fearsome German 88mm cannon. Powered by a 650 bhp Rolls-Royce V12 Meteor 27-litre engine derived from the one used in Spitfire fighters, the Centurion earned the title of universal tank on account of its many all-round qualities.



Char Chaffee M24 / Chaffee M24 tank

RÉTROMOBILE ACTEUR ENGAGÉ DE LA SAUVEGARDE DU PATRIMOINE

RÉTROMOBILE, A STEADFAST COMMITMENT
TO HERITAGE CONSERVATION



STAND
1F029

Méhari Club de Cassis

Sur un espace dédié aux entreprises du patrimoine vivant (EPV), Rétromobile braque les projecteurs sur le savoir-faire français et les nombreuses initiatives en faveur de la sauvegarde du patrimoine motorisé roulant, en partenariat avec l'Institut National des Métiers d'Art et la Fédération Française des Véhicules d'Epoque.

Le salon Rétromobile multiplie les initiatives en faveur de la transmission des savoirs. Une exigence inextinguible au service de la sauvegarde, de la valorisation du patrimoine roulant motorisé et de la transmission de la passion. C'est ainsi que le pavillon 1 de la porte de Versailles s'enrichit d'un nouvel espace consacré à l'ensemble de la filière de formation et de transmission des métiers d'art liés à l'automobile et notamment aux entreprises bénéficiant du label Entreprise du Patrimoine Vivant (EPV). Reconnaissance de l'Etat français, cette distinction est gérée par l'Institut National des Métiers d'Art (INMA). Elle est attribuée pour une durée de cinq ans aux entreprises françaises qui savent concilier innovation et tradition, qui portent une attention particulière et permanente à la préservation de leurs savoir-faire et qui détiennent une parfaite maîtrise des métiers d'art et de techniques spécifiques ne pouvant qu'être transmises au sein d'un atelier et pour lesquelles il n'existe pas de formations par ailleurs.

Au total, l'INMA recense 1 448 entreprises du patrimoine vivant et 160 000 emplois entre les équipements industriels, médicaux et mécaniques, les Arts de la table, la culture et la

communication, la gastronomie, l'architecture et le patrimoine bâti, la mode et la beauté, l'ameublement et la décoration, les loisirs et les transports. Cette dernière catégorie concerne les entreprises chargées du maintien des savoir-faire dans le domaine de la restauration des véhicules de collection. En termes de poids économique, les 86 entreprises de cet univers emploient 1 727 personnes et réalisent un chiffre d'affaires de 243 millions d'euros. A Rétromobile, un certain nombre d'entreprises possédant le label EPV font partager l'excellence française en matière

de savoir-faire artisanal et industriel : Touraine Radiateurs, Parapluie de Cherbourg, la Malle Bernard, Garage Bonne Route, HH Services, la Véritable Nénette, Mathieu Lustrerie, Parquets Briatte et le Méhari Club de Cassis. En dehors de la zone dédiée sont également présents l'Atelier Automobiles Anciennes et AS Classic Engineering.

Née en 1889, l'année de l'inauguration de la Tour Eiffel, sous le nom de Société d'encouragement à l'art et à l'industrie, l'Institut National des Métiers d'Art s'appuie sur des Maîtres d'art pour dispenser

des programmes de formation à destination essentiellement de trois domaines sans lesquels l'automobile de collection ne pourra pas continuer à rouler : le travail du bois, le travail du métal, la peinture et la sellerie. Avant la première guerre mondiale et jusqu'au début des années 1950 pour certains grands noms de la carrosserie, les ossatures des voitures étaient réalisées en bois.

Soucieux de valoriser les efforts de l'ensemble de la filière en matière de préservation du patrimoine motorisé roulant, Rétromobile a créé le « Trophée Rétromobile de la préservation ». La cérémonie de remise du prix est prévue le mercredi 31 janvier à 20 heures dans l'enceinte du salon.



Le parapluie de Cherbourg

Within an area dedicated to living heritage companies, Rétromobile shines a spotlight on French know-how and the preservation of motorised vehicle heritage, in partnership with the Institut National des Métiers d'Art and the Fédération Française des Véhicules d'Epoque.



Touraine Radiateurs

Rétromobile is stepping up its initiatives to promote the transmission of knowledge. This is an inextinguishable commitment to safeguarding and promoting motorised vehicle heritage and passing on the passion. Consequently, Pavillon 1 at the Porte de Versailles exhibition centre is hosting a new area devoted to the entire automotive skills training and transmission sector, and in particular to companies that have been awarded the Entreprise du Patrimoine Vivant (EPV) (Living Heritage Company) label. A recognition of the French State, this distinction is managed by the Institut National des Métiers d'Art (INMA). It is awarded for a period of five years to French companies that combine innovation and tradition, pay particular and constant attention to safeguarding their know-how, and possess comprehensive craftsmanship and specific techniques that can only be passed on in a workshop and for which no other form of training exists.

In total, INMA lists 1,448 living heritage companies and 160,000 jobs across industrial, medical and mechanical equipment, tableware, culture and communication, gastronomy, architecture and built

heritage, fashion and beauty, furnishings and decoration, leisure and transport. This final category of activities covers companies tasked with preserving expertise in the restoration of classic vehicles. In economic terms, the 86 companies in this segment employ 1,727 people and generate sales of €243 million. At Rétromobile, a number of companies with the EPV label are showcasing French excellence in craftsmanship and industrial know-how: Touraine Radiateurs, Parapluie de Cherbourg, la Malle Bernard, Garage Bonne Route, HH Services, la Véritable Nénette, Mathieu Lustrerie, Parquets Briatte and Méhari Club de Cassis. Outside the dedicated area, Atelier Automobiles Anciennes and AS Classic Engineering can also be found.

Founded in 1889, the year the Eiffel Tower was inaugurated, under the name Société d'encouragement à l'art et à l'industrie, the Institut National des Métiers d'Art calls on Master craftsmen to deliver training programmes in three main areas without which the classic car could not keep on running: woodworking, metalworking, and paintwork and upholstery. Before the First World War, and up until the early 1950s for some of the leading body builders, car bodies were made of wood.

In its desire to recognise the efforts made by the entire sector in preserving the world's motoring heritage, Rétromobile has created the «Rétromobile Conservation Award». The award ceremony is scheduled for Wednesday 31 January at 8pm in the exhibition hall.



Touraine Radiateurs



Méhari Club de Cassis

RENAULT AVALANCHE DE RECORDS

RENAULT
AN AVALANCHE OF RECORDS



Caudron-Renault

STAND
1F064

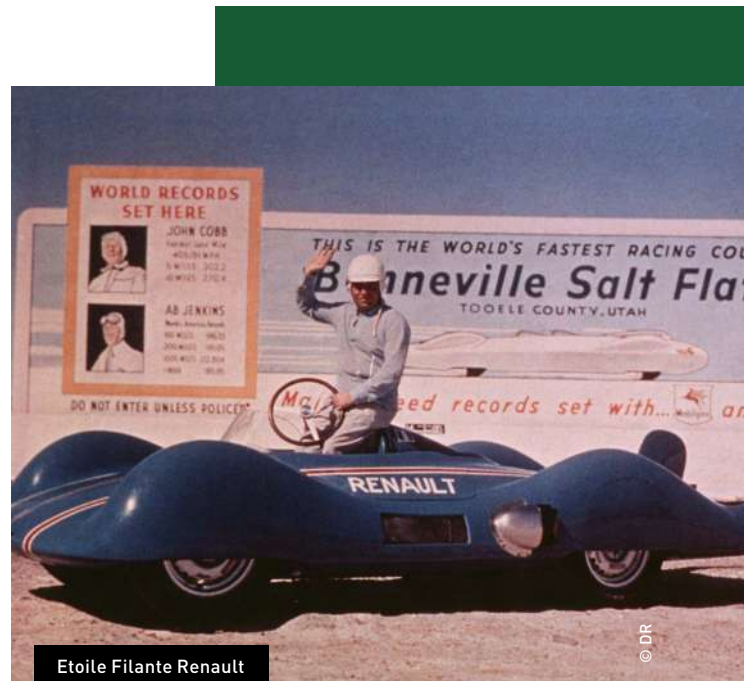
La marque au losange célèbre sa course aux performances dans les airs avec les avions Caudron et sur les pistes avec des véhicules très profilés.

Un avion sur le stand Renault ? Passionné par l'aviation, Louis Renault rachète en 1933 Caudron et crée la société Caudron-Renault. Le Rafale devient le porte-drapeau d'une série de monoplans de course conçus pour des records de vitesse par l'ingénieur aérodynamicien Marcel Riffard. Durant l'entre-deux-guerres, les constructeurs automobiles s'engagent aussi dans une course aux records pour promouvoir leurs modèles. Le 11 mai 1925, Renault s'adjuge une série d'exploits avec une 40 CV de 9 litres de cylindrée, parcourant le tour de l'anneau de Montlhéry à 178,475 km/h et tournant pendant 24 heures à la vitesse moyenne de 141,031 km/h. La firme de Boulogne signe de nouvelles performances les deux années suivantes avec de nouvelles versions de la 40 CV. Avec un modèle 40 CV à carrosserie monoplace fermée très aérodynamique, les 9 et 10 juillet 1926, Renault s'empare d'une nouvelle performance à Montlhéry : 24 heures à 173,649 km/h. L'influence de l'aéronautique et des carrosseries profilées se vérifie les 5 et 6 avril 1934 : une Nervasport à moteur 8 cylindres tourne 48 heures à 168 km/h. Après la guerre, Pierre Lefoucheux, le nouveau président de Renault, se verrait bien établir un record du monde de vitesse. Contrat rempli le 5 septembre 1956. Au volant de l'Etoile Filante, un drôle d'oiseau animé par un moteur à turbine, le pilote-essayeur maison Jean Hébert parcourt le km à 306,9 km/h et les 5 km à 308,85 km/h sur le lac salé de Bonneville, aux Etats-Unis.

The diamond badged brand is celebrating its race for performance in the air with Caudron aircraft and on the track with highly streamlined vehicles.

A plane on the Renault stand? Fascinated by aviation, Louis Renault bought the Caudron company in 1933 and created Caudron-Renault. The Rafale became the flagship of a series of racing single-seaters designed for speed records by the aerodynamic engineer Marcel Riffard. Between the two world wars, car manufacturers also engaged in a race for world records to promote their models. On 11 May 1925, Renault achieved a series of feats with a 40 bhp car with a 9-litre engine, running around the Montlhéry circuit at 178.475 km/h and averaging 141.031 km/h over a 24-hour period. The Boulogne firm recorded new performances over the following two years with new versions of the 40 CV. On 9 and 10 July

1926, Renault set a new record at Montlhéry with a 40 CV model featuring a highly aerodynamic, closed, single-seater bodywork: 24 hours at 173.649 km/h. The influence of aeronautics and streamlined bodywork was confirmed on 5 and 6 April 1934, when a Nervasport with an 8-cylinder engine ran for 48 hours at 168 km/h. After the war, Pierre Lefoucheux, Renault's new chairman, was keen to set a world speed record - which was achieved on 5 September 1956. At the wheel of the Etoile Filante, a singular machine powered by a turbine engine, in-house test pilot Jean Hébert covered the 1 km at 306.9 km/h and the 5 km at 308.85 km/h on the Bonneville salt flats in the United States.



Etoile Filante Renault

© DR

MG DES RECORDS AUX PETITES SPORTIVES

MG, FROM RECORDS TO SMALL SPORTSCARS



STAND
1D048

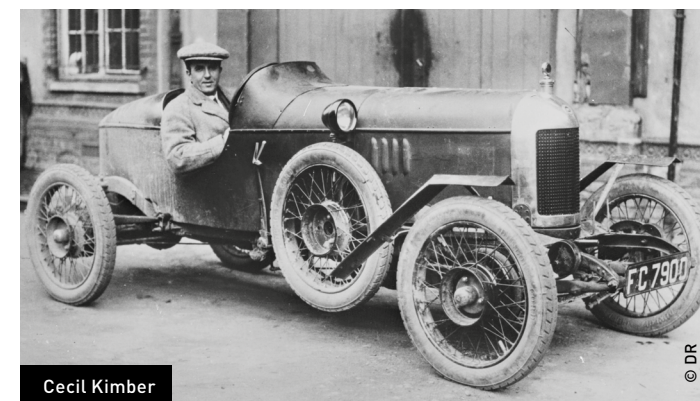
MGB

© DR

En partenariat avec le British Motor Museum et le MG Club de France, Rétromobile retrace les cent ans de la marque au sigle octogonal, réputée pour ses voitures de sport et ses records de vitesse.

Morris prend la décision de vendre MG à Morris Motors qu'il contrôlait. Entré comme comptable, John Thornley prend vite du galon. On lui doit le lancement du MG Car Club qui va devenir le plus grand club de marque du monde mais aussi le succès de MG après la Seconde guerre mondiale. Il succède à Kimber décédé dans un accident ferroviaire le 4 février 1945.

L'histoire de MG se confond avec celle de William Morris, le fondateur de Morris Garages. Après plusieurs expériences comme loueur de voitures, agent automobile puis fabricant de carrosseries spéciales, le destin de Morris bascule lorsqu'un certain Cecil Kimber est engagé comme chef des ventes, avant d'être promu au poste de directeur. Sous son impulsion, les Morris gagnent en sportivité et en performances. En 1924, alors que le sigle octogonal MG - contraction de Morris Garages - est déjà apparu dans des magazines, Kimber conçoit Old Number One, la première MG de compétition. A partir d'un châssis de Morris Cowley raccourci, équipé d'un moteur Hotchkiss à soupapes en tête de 1 558 cm³ affichant 26 ch, l'homme fort de MG remporte sa catégorie dans le Land's End Trial de 1925. Ainsi débute une belle moisson de succès mais aussi une attirance pour la compétition. Alors que ses réalisations se démarquent de plus en plus de la production Morris, Kimber démissionne de ses fonctions au sein de Morris Garages. Il est nommé directeur général de la société MG Car Company qui voit le jour en 1928 et qui s'établit définitivement à Abingdon. Le slogan MG « Safety Fast » (rapide et sûr) apparaît à cette époque, prélude d'une lignée de petites voitures sportives sous la désignation Midget (le nain). Cecil Kimber s'entoure des meilleurs ingénieurs. A partir des années trente, la compétition devient un vecteur de communication. Les MG multiplient les records de vitesse. Avec le prototype EX 127, la marque signe onze records internationaux à Montlhéry, à plus de 205 km/h de moyenne. Devenu lord Nuffield en 1934, William



Cecil Kimber

© DR

La majeure partie de la production est exportée aux Etats-Unis où la TC donne naissance aux épreuves pour voitures de sport avant de céder sa place à la TD. La MG EX 135 reprend du service pour de nouvelles tentatives de records. A son volant, Goldie Gardner pulvérise le record à 256,13 km/h en 1946 sur l'autoroute belge de Jabbeke. Six ans plus tard, le groupe Nuffield fusionne avec Austin pour former la British Motor Company. De ce rapprochement naît en 1961 la MG Midget, version MG de l'Austin-Healey Sprite. En près de vingt ans, plus de 300 000 unités sont produits.

A partir des années 1950, MG fourmille de projets sportifs. La TD spéciale engagée aux 24 Heures du Mans 1951 est à l'origine de la genèse de deux véhicules : le prototype de record EX 181 à la carrosserie en forme de goutte d'eau et la MGA. La première innove avec son moteur en position centrale. Au volant d'une version suralimentée du double arbre, Stirling Moss bat cinq records internationaux en atteignant 395,32 km/h dans l'Utah. Quant au roadster MGA, avec sa jolie carrosserie, sa bonne tenue de route, sa vitesse de pointe élevée et sa consommation raisonnable, il connaît un succès immédiat. A la fin de l'année 1962, la MGA est remplacée par la MGB qui devient le plus grand succès commercial de la marque. Porté à 1 798 cm³, le 4 cylindres à deux carburateurs SU délivre 95 ch. Fin 1965, la gamme s'élargit avec la MGB GT, un superbe coupé 2 + 2 à hayon dessiné par Pininfarina.

C'est alors que l'histoire de MG prend un nouveau virage. Symbole des difficultés de l'industrie automobile britannique, BMC et Leyland Motor Corporation fusionnent pour créer British Leyland Motor Corporation. L'ensemble réunit toutes les marques anglaises, à l'exception de Rolls-Royce et Bentley. Donald Stokes, ex-Leyland devenu directeur du nouveau groupe BLMC, privilégie Triumph au détriment de MG qui se retire de tous les marchés extérieurs, à l'exception des États-Unis. Dans un sursaut d'orgueil, MG est autorisée à commercialiser en 1973 une MGB GT équipée du V8 3,5 l Rover mais l'expérience est de courte durée. L'usine d'Abingdon ferme ses portes en 1980 après avoir produit 500 000 MGB. Le badge MG ne disparaît pas totalement du paysage. Il désigne les versions hautes performances de certains modèles Austin puis orne le capot de la Metro GR4, une voiture développée pour répondre au Groupe B des rallyes. Lorsque BLMC devient Rover Group, un roadster MG RV8 conçu à partir de coques de MGB fabriquées par British Motor Heritage est produit à 1982 unités.

L'histoire de MG rebondit encore une fois. Lorsque BMW acquiert le groupe Rover en 1994, il découvre le développement bien avancé du roadster MGF. Ce modèle séduit immédiatement par sa ligne résolument moderne et son architecture à moteur central. En 2000, BMW vend à la découpe le groupe Rover. Les marques Rover et MG sont cédées pour dix livres symboliques au consortium anglais Phoenix Venture Holdings. Produite déjà à plus de 77 000 unités, la MGF est remplacée par la MG TF. Mais c'est le chant du cygne pour le constructeur anglais rebaptisé MG-Rover. Sa faitelle est prononcée le 8 avril 2005. Depuis MG est entré dans le giron du groupe SAIC.

In association with the British Motor Museum and MG Club de France, Rétromobile takes a look back on the hundred years of the brand with the octagonal logo, renowned for its sports cars and speed records.

The history of MG is intertwined with that of William Morris, the founder of Morris Garages. After several experiences as a car hirer, car dealer and then manufacturer of special bodywork, Morris' destiny changed when a certain Cecil Kimber was hired as sales manager, before being promoted to director. Under his leadership, Morris cars became sportier and more powerful. In 1924, by which time the octagonal logo of MG - standing for Morris Garages - had already appeared in magazines, Kimber designed Old Number One, the first racing MG. Based on a shortened Morris Cowley chassis and fitted with a 1,558 cc Hotchkiss overhead-valve engine producing 26 bhp, the MG kingpin won his class in the 1925 Land's End Trial. It was the beginning of a great string of successes, but also the beginning of a love affair with racing. Kimber resigned from his position at Morris Garages as his work became increasingly distinct from that of the Morris production. He was appointed managing director of the MG Car Company, which was founded in 1928 and established permanently in Abingdon. The MG slogan «Safety Fast» appeared at this time, the prelude to a line of small sports cars under the designation Midget. Cecil Kimber enlisted the help of the best engineers. From the 1930s onwards, motor racing became a means of communication. MGs began to break speed records. With the EX 127 prototype, the brand set 11 international records at Monthéry, averaging over 205 km/h. Appointed Lord Nuffield in 1934, William Morris decided to sell MG to Morris Motors, which he controlled. Having joined as an accountant, John Thornley quickly rose through the ranks. He was responsible for launching the MG Car Club, which was to become the largest brand club in the world, and also for the success of MG after the Second World War. He succeeded Kimber, who died in a railway accident on 4 February 1945.

Most of the production was exported to the United States, where the TC gave birth to sports car races before giving way to the TD. The MG EX 135 returned to service for new record attempts. At the wheel, Goldie Gardner smashed the record at 256.13 km/h in 1946 on the Belgian Jabbeke motorway. Six years later, the Nuffield Group merged with Austin to form the British Motor Company. This merger led in 1961 to the creation of the MG Midget, the MG version of the Austin-Healey Sprite. In the space of almost twenty years, more than 300,000 units were produced.

From the 1950s onwards, MG was teaming with sporting projects. The special TD that took part in the 1951 24 Hours of Le Mans was the inspiration for two more vehicles: the EX 181 record prototype with its teardrop-shaped bodywork and the MGA.



The former broke new ground with its mid-mounted engine. Behind the wheel of a supercharged version of the twin-shaft engine, Stirling Moss broke five world records, clocking 395.32 km/h in Utah. The MGA roadster, with its attractive bodywork, good roadholding, high top speed and reasonable fuel consumption, was an immediate success. At the end of 1962, the MGA was replaced by the MGB, which became the brand's greatest commercial success. Upgraded to 1,798 cc, the 4-cylinder engine with twin SU carburetors produced 95 bhp. At the end of 1965, the range was extended with the MGB GT, a superb 2+2 hatchback coupé designed by Pininfarina.

At this point, the history of MG took a new turn. Reflecting the difficulties of the British car industry, BMC and Leyland Motor Corporation merged to create British Leyland Motor Corporation. The new entity brought together all the British brands except Rolls-Royce and Bentley. Donald Stokes, formerly of Leyland and now director of the new BLMC group, prioritised Triumph to the detriment of MG, which withdrew from all foreign markets except the United States. In a burst of pride, MG was allowed to market an MGB GT equipped with the Rover 3.5-litre V8 in 1973, but the experiment was short-lived. The Abingdon factory closed in 1980 after producing 500,000 MGBs. The MG badge did not disappear completely from the landscape. It was used on the high-performance versions of some Austin models, and then on the bonnet of the Metro GR4, a car developed for Group B rallies. When BLMC became Rover Group, an MG RV8 roadster made from MGB bodies manufactured by British Motor Heritage was produced in 1982 units.

The history of MG then took yet another turn. When BMW acquired the Rover Group in 1994, it discovered that the MGF roadster was well advanced in its development. The model was an instant hit with its resolutely modern lines and mid-engined architecture. In 2000, BMW sold the Rover Group in piecemeal fashion. The Rover and MG brands were offloaded for a symbolic ten pounds to the British consortium Phoenix Venture Holdings. With more than 77,000 units already produced, the MGF was replaced by the MG TF. But this was the swan song for the British manufacturer, rechristened MG-Rover. The company was declared bankrupt on 8 April 2005. MG has since become part of the SAIC group.

Stirling Moss et EX 181



VOLKSWAGEN 50 BOUGIES POUR LA GOLF

VOLKSWAGEN, THE 50 CLUB FOR THE GOLF



STAND 1F062

Golf 1 1974

Cette berline compacte, qui accompagne les évolutions de la société depuis 1974, a déjà été produite à près de 38 millions d'unités.

La Golf n'est pas une automobile comme les autres. Depuis cinquante ans, ses concurrentes la regardent comme le modèle à imiter et les clients comme le modèle à posséder. Elle a fait basculer Volkswagen dans la modernité, prenant la relève de la Coccinelle, autre monument automobile produit à 21,5 millions d'unités mais à bout de souffle au début des années soixante-dix. À côté de la Scirocco et de la Passat, la Golf porte les gènes d'une révolution qui couve dans les bureaux d'études de VW. Cette berline de 3,72 m de longueur, proposée en 12 versions différentes, autour des silhouettes 3 et 5-portes et des motorisations 1100 et 1500, initie le segment primordial des familiales compactes et marque le passage du moteur à l'avant en position transversale et de la transmission aux roues avant. La Golf s'enveloppe d'une carrosserie fonctionnelle et carrée portant la signature de l'Italien Giorgetto Giugiaro. Au moment où la crise pétrolière secoue les économies mondiales, la Golf apparaît comme une voiture de circonstance.

Au fil des saisons et des générations, elle démocratise de nombreuses innovations technologiques et inaugure de nombreuses variantes dont la fameuse GTI, la GTD et le cabriolet. À Rétromobile, le constructeur présente les huit générations de son best-seller.

This compact saloon, which has evolved with the company since 1974, has already been produced in almost 38 million units.

The Golf is not just another car. For fifty years, its rivals have regarded it as the model to imitate, and customers as the model to own. It brought Volkswagen into the modern age, taking over from the Beetle, another automotive monument produced in 21.5 million units but running out of steam by the early 1970s. Alongside the Scirocco and Passat, the Golf bore the genes of a revolution brewing in VW's design offices. This 3.72 m long saloon, offered in 12 different versions with 3 and 5-door silhouettes and 1100 and 1500 engines, launched the all-important compact family car segment and marked the move of the engine to the front in a transverse position and the introduction of front-wheel drive. The

Golf was enveloped in a functional, square bodywork designed by Giorgetto Giugiaro. At a time when the oil crisis was shaking the world's economies, the Golf seemed a car ideally suited for the times.

As the seasons and generations went by, it would popularise a number of technological innovations and give rise to multiple versions, including the famous GTI, the GTD and the cabriolet. At Rétromobile, the manufacturer is presenting the eight generations of its best-seller.



L'habitacle de la Golf 1 / Golf 1 interior

RALLYE DAKAR, UN PARFUM D'AVENTURE

DAKAR RALLY,
A SCENT OF ADVENTURE



L'édition 1983 / The 1983 edition

STAND PONT DES EXPOSITIONS

Considéré par beaucoup comme l'une des courses les plus ardues au monde, le Rallye Dakar installe son bivouac à Rétromobile. Une quinzaine de véhicules dont cinq motos, racontent l'aventure de ce monument des sports mécaniques, en partenariat avec ASO.

C'est une première : Rétromobile retrace l'histoire du Rallye Paris-Dakar devenu Rallye Dakar avec le soutien de la société ASO (Amaury Sport Organisation) qui l'organise. Cette compétition, qui a changé à jamais le visage du sport automobile, permet chaque année depuis 1978 à des hommes et des femmes en quête d'aventure de relever le défi des pistes africaines sur plusieurs milliers de kilomètres. Depuis 2012, le Rallye s'est exporté en Amérique Latine puis en Arabie Saoudite.

L'histoire du Rallye Dakar est indissociable de celle de son créateur : Thierry Sabine. Afcionado de courses et de véhicules en tout genre, le jeune pilote se fait rapidement un nom dans le milieu du sport mécanique avant de créer l'Enduro du Touquet en 1975. Il faudra cependant attendre sa participation au Rallye Abidjan-Nice en 1977 pour que l'histoire du Rallye Dakar commence à prendre vie. Alors qu'il sillonne les pistes et déserts africains, le pilote se voit contraint d'abandonner sa moto (une XT 500 qui ne sera retrouvée qu'en 1986) et la course, suite à un accident. Tombé amoureux du continent africain et nullement refroidi par l'incident survenu l'année précédente, Thierry Sabine, qui souhaite faire partager cette aventure au plus grand nombre, réunit une équipe de passionnés et retourne sur le continent africain. Les mots d'ordre : l'aventure, la découverte et le partage. Il vient, sans le savoir, de donner naissance à l'une des courses les plus emblématiques du monde.



Le team Porsche en 1985 / Porsche team in 1985

Le premier Dakar s'élance ainsi de Paris le 26 décembre 1978 avec 200 concurrents, essentiellement des motards. Ils n'ont aucune idée de ce qui les attend tout au long des 10 000 kilomètres à travers l'immensité Saharienne, la brousse nigérienne, les pistes défoncées du Mali et du Sénégal pour enfin atteindre Dakar. Ces pionniers se souviendront longtemps des pistes africaines transformées en chemin de calvaire par les ornières, les pierres et les gués, le sable, le fech fech, les bosses et autres vents de sable. Ils reviendront toujours plus nombreux.

Au terme d'une compétition mêlant vitesse et navigation, seulement 72 rescapés atteignent la capitale sénégalaise, noyée sous une pluie torrentielle, le 14 janvier 1979. Le classement couplé auto-moto récompense Cyril Neveu au guidon d'une Yamaha 500 XT. Affaibli par une insolation, le vainqueur était passé très près de l'abandon. La première voiture, un Range Rover, termine quatrième. Aucune voiture deux roues motrices n'a atteint l'arrivée. En 1980, les amateurs représentent la majorité des participants et des constructeurs commencent à s'intéresser de près à ce nouveau format d'épreuve. Les camions s'invitent également à l'épreuve. Toujours sur une 500 XT, Neveu remporte une seconde victoire consécutive. Au classement auto, Volkswagen, qui a offert à son 4 x 4 Ltlis le baptême du feu dans le désert, ouvre le score avec l'équipage Kottulinsky-Luffelmann.

Le désir d'aventure pousse des pilotes professionnels mais aussi des vedettes du show-business à s'engager. Jacky Ickx partage l'habitacle de ses voitures avec l'acteur Claude Brasseur. Ensemble, ils remportent l'édition 1983 avec un Mercedes 280 GE. L'année précédente, ce sont les frères Marreau qui s'étaient illustrés avec leur Renault 20 Turbo. Mais, c'est leur 4L au volant de laquelle ils avaient participé à la première édition qui est présentée à Rétromobile. De son côté, Jacky Ickx, tombé aussi

amoureux du désert, fait franchir une étape au Paris-Dakar en entraînant Porsche dans l'aventure. L'usine allemande développe une 911 spécialement pour la course. René Metge et Dominique Lemoyne gagnent au premier essai de la marque allemande, en 1984. L'équipage français récidive en 1986 avec une voiture dérivée de la 959. Metge reviendra à plusieurs reprises et même en équipier de Johnny Hallyday sur un Nissan préparé par André Dessoude.



Thierry Sabine, le fondateur du Dakar
Thierry Sabine, founder of the Dakar

L'édition 1986 est restée dans toutes les mémoires. Le 14 janvier 1986, le Dakar devient orphelin. Thierry Sabine, le père du Dakar, perd la vie lors d'un accident d'hélicoptère. Dans l'appareil se trouvaient également le chanteur Daniel Balavoine, le pilote François-Xavier Bagnoud, le technicien radio Jean-Paul Le Fur et la journaliste Nathalie Odent. Cette période est marquée par la suprématie des Allemands. Outre Porsche, BMW monopolise les victoires avec ses motos GS. Hubert Auriol et Gaston Rahier remportent l'épreuve successivement en 1983 et 1984.

Privée de son guide, l'aventure du Paris-Dakar se poursuit néanmoins avec Gilbert, le père de Thierry, puis René Metge. Une génération de Géo Trouvetou invente des engins plus originaux les uns que les autres. C'est ainsi que l'on voit une Rolls-Royce mais aussi des voitures à six roues s'aventurer dans le désert. L'une d'entre elle est exposée à Rétromobile. Sur le pont des expositions, Peugeot et Citroën, qui ont dominé l'épreuve au tournant des années 1980, sont aussi représentées, comme Lada qui a tenté sa chance avec des Niva particulièrement performants.

L'épreuve varie les plaisirs. En 1992, le Dakar se termine au Cap. En 2002, il débute à Arras. Tout le monde s'en souvient. La présence de Johnny Hallyday déclenche des scènes de liesse. Depuis 2012, le Rallye-raid le plus célèbre du monde a quitté le sol africain pour le continent sud-américain. Le succès est toujours au rendez-vous. Depuis quelques années, Sébastien Loeb relève le défi, comme Audi dont un exemplaire de son prototype RS Q e-Tron à moteur hybride a effectué le déplacement.

Considered by many to be one of the toughest races in the world, the Dakar Rally is setting up camp at Rétromobile. Some fifteen vehicles, including five motorbikes, will be on display to recount the adventure of this motor sports icon, in partnership with ASO.

It's a first: Rétromobile is charting the history of the Paris-Dakar rally, now known as the Dakar rally, with the support of its organiser ASO (Amaury Sport Organisation). This race, which has changed the face of motor sport forever, has given men and women in search of adventure the chance to take on the challenge of the African tracks over several thousand kilometres every year since 1978. Since 2012, the rally has relocated to Latin America and then to Saudi Arabia.

The history of the Dakar rally is inseparable from that of its creator, Thierry Sabine. An enthusiast of races and vehicles of all kinds, the young driver quickly made a name for himself in the world of motor sport

Cyril Neveu, le premier vainqueur du Dakar
Cyril Neveu, the first Dakar winner



before creating the Enduro du Touquet in 1975. However, it was not until 1977 and his participation in the Abidjan-Nice rally that the history of the Dakar Rally began to take shape. While criss-crossing the tracks and deserts of Africa, the rider was forced to abandon his motorbike (an XT 500 which was not found until 1986) and the race following an accident. Having fallen in love with the African continent, and undaunted by the previous year's incident, Thierry Sabine, who wanted to share this adventure with the widest possible audience, assembled a team of enthusiasts and returned to the continent. The watchwords: adventure, discovery and sharing. Without realising it, he had just spawned one of the world's most emblematic races.

The first Dakar set off from Paris on 26 December 1978 with 200 competitors, mainly motorcyclists. They had no idea of what awaited them over the 10,000 kilometres through the vastness of the Sahara, the bush of Niger, the dirt tracks of Mali and Senegal before finally reaching Dakar. These pioneers will long remember the African tracks transformed into an ordeal by ruts, stones and fords, sand, fech fech, bumps and other sandy winds. They would return in ever-increasing numbers.

At the end of a competition combining speed and navigation, only 72 survivors reached the Senegalese capital, submerged in torrential rain, on 14 January 1979. The combined car-bike classification was topped by Cyril Neveu on a Yamaha 500 XT. Suffering from sunstroke, the winner had come very close to abandoning the race. The first car, a Range Rover, finished fourth. No two-wheel drive cars made it to the finish. In 1980, amateurs represented the majority of entrants and manufacturers began to take a close interest in this new event format. Trucks also joined the race. Still riding a 500 XT, Neveu claimed a second consecutive victory. In the car rankings, Volkswagen, which had given its Ltlis 4 x 4 a baptism of fire in the desert, opened its account with the Kottulinsky-Luffelmann pairing.

The desire for adventure prompted professional drivers and celebrities from show business to join in. Jacky Ickx shared the cockpit of his cars with the actor Claude Brasseur. Together they won the 1983 race in a Mercedes 280 GE. The previous year, it was the Marreau brothers who won with their Renault 20 Turbo. But it is their 4L, which they drove in the first rally, that will be on display at Rétromobile. As for Jacky Ickx, who had also fallen in love with the desert, he took the Paris-Dakar a step further by bringing Porsche on board. The German factory developed a 911 especially for the race. René Metge and Dominique Lemoyne triumphed at the German make's first attempt in 1984. The French team did it again in 1986 with a car derived from the 959. Metge returned several times, even teaming up with Johnny Hallyday in a Nissan prepared by André Dessoude.



Un motard épuisé / An exhausted biker

The 1986 edition will remain in everyone's memory. On 14 January 1986, the Dakar was orphaned with the death of Thierry Sabine, its founding father, in a helicopter accident. Also on board were singer Daniel Balavoine, pilot François-Xavier Bagnoud, radio technician Jean-Paul Le Fur and journalist Nathalie Odent. This period was marked by the dominance of German cars. In addition to Porsche, BMW repeatedly topped the podium with its GS motorbikes. Hubert Auriol and Gaston Rahier won the event successively in 1983 and 1984.

Deprived of his guide, the Paris-Dakar adventure nevertheless continued with Gilbert, Thierry's father. A generation of resourceful inventors would come up with ever more original machines. These included Rolls-Royces and six-wheeled cars venturing into the desert. One of these is on display at Rétromobile. On the Pont des Expositions, Peugeot and Citroën, which dominated the event at the end of the 1980s, are also represented, as is Lada, which tried its luck with some particularly high-performance Niva cars.

The event also enjoyed several changes of scenery. In 1992, the Dakar finished in Cape Town. In 2002, it started in Arras, a highly memorable occasion, with the presence of Johnny Hallyday triggering scenes of jubilation. In 2012, the world's most famous rally-raid moved from Africa to South America. And it continues to meet with huge success. In recent years, Sébastien Loeb has risen to the challenge, as has Audi, whose hybrid-engined RS Q e-Tron prototype has made the trip to the show.

PORSCHE LA 911 TURBO, DE LA ROUTE À LA PISTE

PORSCHE 911 TURBO,
FROM ROAD TO TRACK



911 Turbo 3.0

STAND
1G062

Membre à part entière de la famille 911, la fascinante version Turbo n'a jamais quitté le catalogue de la marque depuis 50 ans.

Chez Porsche, la voiture de série sert souvent de base d'homologation aux modèles de course. C'est le cas au début des années soixante-dix lorsque le nouveau règlement du championnat du monde des marques, en vigueur à partir de 1976, impose que les voitures du Groupe 4 et du Groupe 5 soient dérivées d'un modèle de série homologué et produit à un minimum de 400 exemplaires. Le potentiel de performance promis par les moteurs turbocompressés encourage Porsche à recourir à cette technologie. A partir de la Carrera 3.0 RS, la marque allemande développe la 911 Turbo qui est révélée sous la forme d'un prototype au salon de Paris de septembre 1973. En parallèle, la mise au point des nouvelles technologies en compétition est récompensée en 1974 par la deuxième place de la Turbo Carrera aux 6 Heures de Watkins Glen et aux 24 Heures du Mans. Lancée dans la foulée, la 911 Turbo de série paraît à contre-courant dans le contexte du premier choc pétrolier. Derrière une silhouette ravageuse résultant d'ailes élargies et d'un énorme aileron arrière, cette supersportive reçoit un flat-six 3 litres turbo de 260 ch et une transmission à 4 vitesses. La commercialisation débute courant 1975 et la première évolution apparaît en 1978. Depuis, chaque génération de la 911 a droit à sa déclinaison Turbo. En compétition, la 934 de 485 ch développée pour le Groupe 4 va connaître une carrière exceptionnelle.

As a member in its own right of the 911 family, the fascinating Turbo version has never been omitted from the make's catalogue for 50 years.

At Porsche, the production car often serves as the basis for homologation of racing models. This was the case in the early 1970s, when the new manufacturers world championship regulations, in force from 1976 onwards, required Group 4 and Group 5 cars to be derived from a homologated production model produced in a minimum of 400 units. The performance potential promised by turbocharged engines prompted Porsche to make use of this technology. Starting from the Carrera 3.0 RS, the German carmaker developed the 911 Turbo, which was unveiled in prototype form at the Paris Motor Show in September 1973. At the same time, the development of new technologies in competition paid off in 1974, with the

Turbo Carrera finishing second in the 6 Hours of Watkins Glen and the 24 Hours of Le Mans. Launched shortly afterwards, the production 911 Turbo seemed to be swimming against the tide in the wake of the first oil crisis. Behind its devastating silhouette, with flared wings and a huge rear spoiler, this supersport car was powered by a 260 bhp 3-litre turbocharged flat-six and a 4-speed transmission. The car was launched on the market in 1975, with the first new version appearing in 1978. Since then, each generation of the 911 has had its own turbo version. In racing, the 485 bhp 934 developed for Group 4 was to enjoy an exceptional career.



Porsche 934 Turbo

LES 100 ANS DE L'ANNEAU DE VITESSE DE LINAS-MONTLHÉRY

THE CENTENARY OF
THE LINAS-MONTLHÉRY SPEED RING



STAND
3C060 & 3C042

L'anneau de Linas-Montlhéry / The Linas-Montlhéry speed ring

Rétromobile ouvre les festivités du centenaire de l'autodrome francilien, le temple de la vitesse et l'un des haut-lieux français de l'automobile.

La question taraude les Français au lendemain de la Première guerre mondiale. « Comment La France, à l'origine de l'automobile et si en pointe, organisatrice des premiers salons de l'auto (1898), terre de la première épreuve sportive automobile en 1895 - Paris Bordeaux Paris -, et des courses de la Gordon Bennett au début du XXe siècle, peut-elle se priver de pistes d'essais dignes de ce nom pour tester ses véhicules et faire évoluer leur technique ? » Après Brooklands en Angleterre (1907), Indianapolis aux Etats-Unis (1909), l'Avus Berlin en Allemagne (1921), Monza en Italie (1922) et Barcelone en Espagne (début 1924), la France rattrape son retard au cours de l'année 1924. Deux nouveaux anneaux de vitesse, très prisés à une époque où les pilotes rêvent d'apprivoiser la vitesse et les constructeurs de signer des records du monde, sortent de terre : à Miramas, au bord de l'étang de Berre, et à Linas. Le premier initié par Paul Bablot et le Moto-Club de Marseille devance l'autodrome francilien de quelques semaines. C'est à Alexandre Lamblin, un industriel passionné de sports, propriétaire du journal « L'Aéro » et qui a fait fortune dans la fabrication de radiateurs pour avions et automobiles, que l'on doit la construction près de Paris de cet anneau, incliné à cinquante-quatre degrés aux endroits les plus pentus. Certains s'en souviennent encore : sur ces quelques centimètres d'asphalte, il est impossible de tenir debout sur ses deux jambes. Par contre, sur la partie supérieure de l'anneau, au-dessus de 150 km/h, la force centrifuge permet aux pilotes de lâcher les mains du volant tandis que les voitures s'élèvent de plus en plus sur la pente de la piste à mesure que croît la vitesse.



La moto a connu son heure de gloire à Montlhéry
Motorbikes had their heyday at Montlhéry

C'est une performance, il s'écoule à peine plus de six mois entre le premier coup de pioche, le 15 mars 1924, et l'inauguration officielle les 11 et 12 octobre de la même année. Le jeune architecte Raymond Jamin - il n'a que 32 ans à l'époque - serait fier d'apprendre que 100 ans plus tard, son œuvre tient toujours. L'anneau de 2 500 mètres de long à 90 centimètres du bord intérieur repose sur une charpente à la fois métallique et en bois, qui a nécessité mille tonnes d'acier, trois mille trois cents poteaux et huit mille poutrelles en bois. Quant à la piste, elle a employé 12 000 mètres cubes de béton armé. Le premier meeting est un succès : 50 000 spectateurs et 6 000 voitures ont grimpé la côte de Sainte-Eutrope. Quelques mois après sa naissance, Montlhéry - le nom couramment employé parce que le train s'arrêtait au village pour déposer les voyageurs venant de Paris alors que le circuit est situé sur la commune de Linas - s'apprête à s'agrandir. Lamblin a lancé la construction d'un circuit routier de 12 kilomètres traversant la forêt environnante. Cette piste donnera des sueurs froides à de nombreux pilotes. La cuvette de Couard où les voitures décollaient et la double-droite des Biscornes étaient considérées comme des juges de paix. Lors du premier grand prix de l'Automobile club de France organisé en 1925, le champion italien Antonio Ascari y trouve la mort. Les pilotes français inscrivent leurs noms en lettres d'or : Robert Benoist, Louis Chiron, Albert Divo, Raymond Sommer, Jean-Pierre Wimille. Lamblin ne voit pas tout ce beau monde gagner. Après avoir fait faillite en 1928, Lamblin meurt ruiné en 1933. Pendant ce temps, la Panhard 8-cylindres bat le record du monde de l'heure à 214,064 km/h et la Citroën Rosalie bat le record des 3 000 km à 160 km/h. L'Etat (le Domaine national) rachète le site et le met à la disposition du ministère de la guerre.

Après la Seconde guerre mondiale, l'exploitation est confiée à l'UTAC (Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle). L'anneau est rouvert le 16 février 1947. Les courses de

vélos, de motocyclettes et d'automobiles peuvent reprendre. Les tentatives de record également. L'année 1955, qui a vu pourtant les courses stoppées à la suite de l'accident des 24 Heures du Mans, l'anneau de Montlhéry permet la réalisation de onze performances contrôlées et de seize tentatives de records, au cours desquelles cent-quatre-vingt-trois records sont battus ou établis. Les compétiteurs viennent de toute l'Europe. A la fin de l'année 1955, Montlhéry peut s'enorgueillir de concentrer 74 % des records mondiaux et internationaux. Au volant d'un tank Panhard de 750 cm³ suralimenté et pesant à peine 600 kilos, Pierre Chancel est capable de dépasser les 200 km/h en 1954.

Quant aux courses, elles s'internationalisent. A partir de 1956, les 1 000 kilomètres de Paris remplacent l'épreuve de 24 Heures. Les meilleurs pilotes du monde prennent l'habitude de venir s'affronter au volant de GT et de voitures de Sport. Le public francilien découvre ainsi les frères Rodriguez en 1961. Le circuit connaît hélas des heures sombres. La Maserati de Benoît Musy passe par-dessus l'anneau de vitesse pour s'écraser en contrebas en 1956. Le même jour, Louis Rosier meurt à l'hôpital où il a été transporté après avoir effectué un tonneau. Lors des Coupes du Salon 1962, Henri Oreiller se tue au volant d'une Ferrari 250 GTO. Lors de l'édition 1964 des 1 000 kilomètres de Paris, Peter Lindner, Franco Patria et trois commissaires de piste trouvent la mort. Le 17 septembre 1967, Jean Rolland y laisse la vie lors d'une séance d'essais au volant d'une Alfa Romeo 33. L'engagement des prototypes du Mans au début des années 1970 - Matra V12, Porsche 917, Ferrari 512, Lola T70 - marque l'apogée de Montlhéry.

Au cours des années 1970 et 1980, l'organisation sur le plateau de Sainte-Eutrope des courses des principaux championnats français de monoplaces et de voitures de tourisme (voitures de Production et Superproduction) permet à l'autodrome de conserver tout son lustre. On ne court plus sur le routier, trop dangereux, mais sur un circuit raccourci à 3,405 km et empruntant toujours une partie de l'anneau entrecoupé de deux chicanes. A moto puis en voiture, Jean-Pierre Beltoise est certainement le pilote qui détient le record de départs. Coupes de l'âge d'or puis Grand Prix de l'âge d'or : Montlhéry devient aussi le plus grand rassemblement de voitures anciennes en France.

Bien que privé de compétitions depuis 2004 en raison de normes de sécurité obsolètes, l'Autodrome UTAC Linas-Montlhéry déborde toujours d'activité. Les professionnels de l'automobile y effectuent toujours des essais de mises au point et des tests. Les crash-tests de l'Euro-NCAP sont menés dans le secret du bâtiment Amédée-Gordini. Et plusieurs fois par an, des manifestations et démonstrations de voitures de collection s'y tiennent. Selon le pilote Henri Pescarolo, c'est l'un des endroits où se sont écrites les plus belles pages du sport automobile français.

Rétromobile kicks off the festivities of the centenary of the Ile-de-France autodrome, the temple of speed and one of France's most illustrious motor racing venues.

In the aftermath of the First World War, one question nagged at French car specialists: how could France, the birthplace of the motor car and so far ahead of the rest, the organiser of the first motor shows (1898), the home of the first motor sport event in 1895 - Paris Bordeaux Paris - and of the Gordon Bennett races at the beginning of the 20th century, go without proper test tracks to test its vehicles and develop their technology? After Brooklands in England (1907), Indianapolis in the United States (1909), Avus Berlin in Germany (1921), Monza in Italy (1922) and Barcelona in Spain (early 1924), France caught up in 1924. Two new speed rings were built: one at Miramas, on the shores of the Etang de Berre, and the one at Linas. These rings were very popular at a time when drivers were dreaming of harnessing speed and manufacturers were striving to set world records. The first ring, instigated by Paul Bablot and the Moto-Club de Marseille, predated the Ile-de-France circuit by a few weeks. Alexandre Lamblin, an industrialist with a passion for sports and owner of the newspaper «L'Aéro», who had made his fortune manufacturing radiators for aircraft and cars, was responsible for building this ring near Paris, which inclines at fifty-four degrees at its steepest points. Some people can still remember the experience: on just a few centimetres of asphalt, it was impossible to stand on your own two feet. In contrast, on the upper part of the ring, at speeds above 150 km/h, the centrifugal force allows drivers to take their hands off the wheel, while the cars rise higher and higher up the track as the speed increases.

Building this track was quite an exploit, taking just over six months from the ground-breaking ceremony on 15 March 1924 to the official inauguration on 11 and 12 October later that year. The young architect Raymond

Jamin - only 32 at the time - would take pride in knowing that 100 years later, his work is still standing. The 2,500 metre long ring, 90 centimetres from the inside edge, rests on a mixed metallic and wooden framework that required 1,000 tonnes of steel, 3,300 posts and 8,000 wooden beams. As for the track, it used 12,000 cubic metres of reinforced concrete. The first meeting was a success: 50,000 spectators and 6,000 cars climbed the Sainte-Eutrope hill. A few months after its inauguration, Montlhéry - the name commonly used because trains from Paris stopped in the village of Montlhéry, while the track was located in the village of Linas - was getting ready to expand. Lamblin launched the construction of a 12-kilometre road circuit through the surrounding forest. This track would leave many drivers in a cold sweat. The Couard bowl, where the cars took off, and the Biscornes double-right were considered to be among the best levellers. During the Automobile Club de France's first Grand Prix in 1925, Italian champion Antonio Ascari was fatally injured. French drivers wrote their names in gold letters: Robert Benoist, Louis Chiron, Albert Divo, Raymond Sommer, Jean-Pierre Wimille. Lamblin did not witness all their victories. After going bankrupt in 1928, Lamblin died a ruined man in 1933. During this time, the Panhard 8-cylinder broke the world one-hour record at 214.064 km/h and the Citroën Rosalie broke the 3,000 km record at 160 km/h. The State (Domaine National) bought the site and handed it over to the Ministry of War.

After the Second World War, operations were transferred to UTAC (Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle). The ring reopened on 16 February 1947. Bicycle, motorbike and car races could resume. And so could record attempts. In 1955, despite the fact that racing was halted following the accident at the 24 Hours of Le Mans, the Montlhéry oval saw eleven supervised events and sixteen record attempts, during which 183 records were broken or set. Competitors came from all over Europe. By the end of 1955, Montlhéry boasted 74% of world and international records. At the wheel of a 750 cc supercharged Panhard tank weighing just 600 kilos, Pierre Chancel topped the 200 km/h mark in 1954.

As for racing, it became more international. From 1956, the 1,000 km of Paris replaced the 24-hour race. The world's top drivers became accustomed to coming to compete at the wheel of GT and sports cars. In 1961, the public in the Paris region discovered the Rodriguez brothers. Sadly, the circuit also had its darker days. Benoît Musy's Maserati flew over the edge of the speed ring and crashed to the ground in 1956. The same day, Louis Rosier died in hospital after rolling his car. During the 1962 Coupes du Salon, Henri Oreiller lost his life at the wheel of a Ferrari 250 GTO. During the 1964 edition of the 1,000 km of Paris, Peter Lindner, Franco Patria and three track marshals all died. On 17 September 1967, Jean Rolland died during a practice session at the wheel of an Alfa Romeo 33. But the entry of Le Mans prototypes in the early 1970s - Matra V12, Porsche 917, Ferrari 512, Lola T70 - marked the heyday of Montlhéry.

During the 1970s and 1980s, the Sainte-Eutrope plateau was the venue for the main French single-seater and touring car championships (Production and Superproduction cars), allowing the autodrome to retain all its glory. The race was no longer run on the road section, which was too dangerous, but on a circuit shortened to 3.405 km but still using part of the ring interspersed with two chicanes. Jean-Pierre Beltoise is without doubt the driver who holds the record for the most starts, both on a motorbike and in a car. With the Coupes de l'âge d'or and the Grand Prix de l'âge d'or, Montlhéry also became the largest gathering of classic cars in France.

While it has not hosted races since 2004 due to safety standards, Montlhéry is still bustling with activity. Automotive professionals still carry out tune-up tests and trials here. Euro-NCAP crash tests are conducted in the secrecy of the Amédée-Gordini building. And several times a year, classic car events and demonstrations are held here. According to racing driver Henri Pescarolo, this is one of the places where the finest chapters in French motor sport have been written.



Les démonstrations sont désormais nombreuses / The track hosts many demonstrations

MERCEDES 300 SL, LES AILES DU DÉSIR

MERCEDES, 300 SL,
THE WINGS OF DESIRE



Mercedes 300 SL

STAND
1J062

Parmi les automobiles les plus désirables, le coupé de la firme à l'étoile à portes en aile de mouette fête ses soixante-dix ans à Rétromobile.

Etroitement dérivée de la voiture de course victorieuse des 24 Heures du Mans et de la Carrera Panamericana en 1952, la 300 SL est révélée au salon de New York, en février 1954. C'est le visionnaire Max Hoffman, importateur de la marque aux Etats-Unis, qui est à l'origine de la production en série de la SL. La victoire du coupé au Mexique avait fait l'objet de nombreux comptes rendus dans la presse spécialisée. Présentant le potentiel commercial de ce spectaculaire engin, Hoffman s'était engagé auprès de la firme de Stuttgart à vendre mille exemplaires et surtout, il avait versé un substantiel acompte qui devait servir à financer le développement des premières voitures de série. L'aventure ne présentait guère de risques pour Mercedes. En dehors des bourrelets au-dessus des passages de roue, des bossages de capot, de quelques détails de finition chromés et d'un assouplissement à peine perceptible des lignes, le modèle de série est extérieurement très proche des SL de compétition. Si son moteur six cylindres en ligne 3 litres de 215 ch inaugurerait en première mondiale l'alimentation par injection, ce sont davantage les incroyables portes « papillon » que ses indéniables qualités techniques et son riche palmarès sportif qui ont valu une telle notoriété à la SL. Le succès du SL est prolongé par le roadster à partir de 1957. Il avait perdu ses ailes mais la clientèle, surtout féminine, appréciait l'accès à bord moins acrobatique.

Among the most desirable cars, the star-branded firm's coupé with gullwing doors is celebrating its 70th anniversary at Rétromobile.

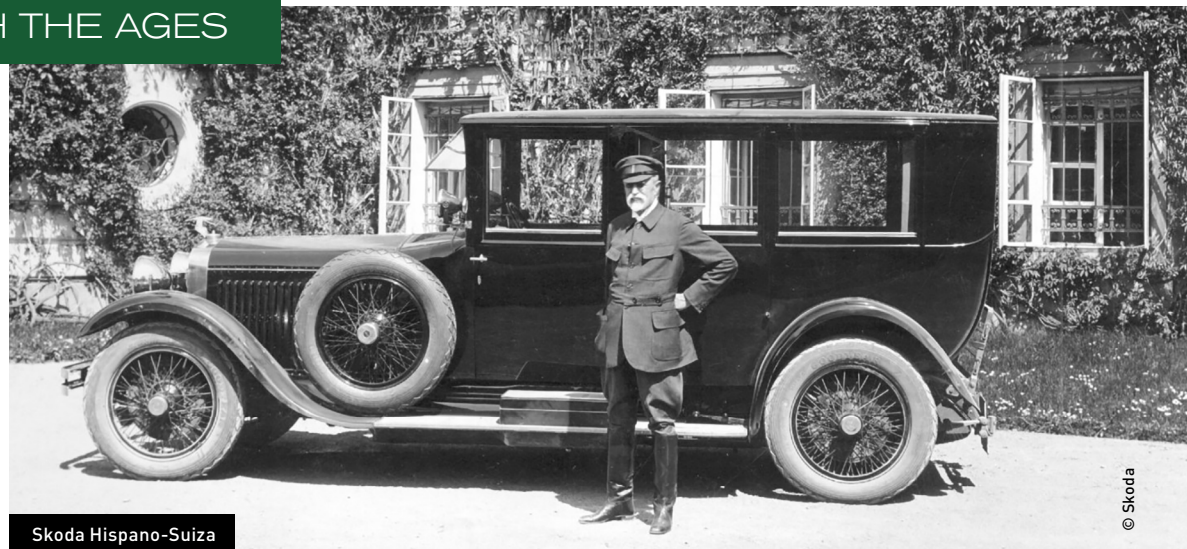
Closely modelled on the car that won the 24 Hours of Le Mans and the Carrera Panamericana in 1952, the 300 SL was unveiled at the New York motor show in February 1954. It was the visionary Max Hoffman, the brand's importer in the United States, who initiated series production of the SL. The coupé's victory in Mexico had been widely reported in the specialist press. Sensing the commercial potential of this spectacular machine, Hoffman promised the Stuttgart firm that he would sell a thousand units, and, above all, he paid a substantial deposit which was to be used to finance the development of the first production cars. For Mercedes, the venture presented little risk. With the exception of the beading over the wheel arches, the bonnet bosses, a few chrome trim details and a barely perceptible softening of the lines, the production model is very similar on the outside to the competition SLs. Although its 215 bhp 3-litre in-line six-cylinder engine was the first in the world to use fuel injection, it was more the incredible 'gullwing' doors rather than its undeniable technical qualities and admirable racing record that made the SL such a household name. The success of the SL was perpetuated by the roadster from 1957. It had lost its wings, but customers, especially women, appreciated the less acrobatic boarding.



300 SL Roadster

SKODA VOYAGE À TRAVERS LES ÂGES

SKODA, A TRIP THROUGH THE AGES



Skoda Hispano-Suiza

© Skoda

STAND 1F062

La marque tchèque nous fait découvrir la richesse de son patrimoine, des limousines d'avant-guerre à la saga Superb en passant par le coupé sport 1100.

Alors qu'il vient de célébrer les cent ans de son logo à la flèche ailée, Skoda nous fait voyager à travers son histoire, aussi riche qu'éclectique. A Rétromobile, un magnifique Torpédo des années vingt nous rappelle que, sous l'appellation Skoda Hispano-Suiza, la marque tchèque a produit sous licence à partir de 1926 le modèle H6B, l'un des fleurons de la marque espagnole imaginé par l'ingénieur suisse Marc Birkigt. Le premier exemplaire, une limousine spéciale, est livré à Tomáš Garrigue Masaryk, le premier président de la République Tchécoslovaque. A peine une centaine d'unités de ce torpédo sont produits par Skoda. Mais s'il y a bien une voiture qui personifie la marque, c'est la Superb qui souffle ses 90 bougies au moment de passer le flambeau à une nouvelle génération. Le premier modèle se signale déjà par le modernisme de ses solutions techniques : système 12 V embarqué, suspensions indépendantes, freins hydrauliques à circuit unique, six cylindres et même un V8 de 4 litres. Impossible de parler de Skoda sans évoquer le sport et la compétition. Le constructeur présente une reconstruction du coupé 1100 OHC de 1959 produit à deux unités mais détruit en course. Les experts du musée se sont appuyés sur les documents d'époque et des pièces d'origine pour le faire renaître.

The Czech make presents its rich and extensive heritage, from the pre-war limousines to the Superb saga, without forgetting the 1100 sports coupé.

Having just celebrated the centenary of its winged arrow logo, Skoda takes us on a journey through its storied and eclectic history. At Rétromobile, a magnificent Torpedo from the 1920s is a reminder that, under the name Skoda Hispano-Suiza, the Czech manufacturer produced under licence from 1926 onwards the H6B model, one of the jewels in the crown of the Spanish make, designed by the Swiss engineer Marc Birkigt. The first model, a special limousine, was delivered to Tomáš Garrigue Masaryk, the first president of the Czechoslovak Republic. Skoda built barely a hundred units of this torpedo. But if there is one car that personifies the brand, it is the Superb, which celebrates its 90th anniversary as it passes the torch to a new generation. The first model already stood out for the modernity of its technical solutions: on-board 12V system, independent suspension, single-circuit hydraulic brakes, six cylinders and even a 4-litre V8. And it would be impossible to talk about Skoda without mentioning sport and competition. The manufacturer is presenting a reconstruction of the 1959 1100 OHC coupé, produced in two units that were both destroyed in racing. The museum's experts drew on period documents and original parts to bring it back to life.



Skoda coupé 1100 OHC

© Skoda



Skoda Superb 3000 1939

© Skoda

VOLKSWAGEN COMBI LES LÉGENDES NE MEURENT JAMAIS

VOLKSWAGEN COMBI, LEGENDS NEVER DIE



Combi T1

© Volkswagen

STAND 1F062

Depuis plus de soixante-dix ans, les différentes générations du Combi et du Transporter fascinent autant les professionnels que les adeptes d'aventures et des loisirs.

Lorsque le 8 mars 1950 le premier Combi sort de l'usine de Wolfsburg, le constructeur célèbre déjà un petit miracle. Le Type 2 - le Type 1 désigne la Coccinelle - devenu le véhicule de loisirs culte des Trente glorieuses découle du « Plattenwagen », un petit véhicule doté d'un plateau en bois pour transporter de lourdes palettes dans l'enceinte de l'usine. C'est à Ben Pon que revient la paternité du Combi. Alors qu'il visite l'usine en 1947, l'importateur néerlandais de la marque a une illumination en découvrant ce drôle d'engin plateau. Il gribouille sur un morceau de papier un véhicule de transports de personnes avec un volant à l'avant et le moteur à l'arrière. Certain de détenir une idée de génie, il convainc Heinrich Nordhoff, le patron de VW, de réaliser un prototype qui effectue ses premiers tours de roue en novembre 1949. Surnommé Bulli par les employés de l'usine en raison de la ressemblance de la face avant avec un bouledogue, ce véhicule multi-usage se décline en fourgon, fourgonnette vitrée et minivan à huit places puis en pick-up. Le Combi hérite du moteur et de la transmission de la Coccinelle. Le succès ne se dément pas. Au moment de transmettre le flambeau à la deuxième génération baptisée T2, le T1 aura été produit à 1,9 million d'unités. Associé à la période hippie, le nouveau modèle inaugure une porte coulissante. Avec la dernière génération électrique ID. Buzz, les fans du véhicule retrouvent l'esprit originel.

For over seventy years, the successive generations of the Combi and Transporter have fascinated professionals and adventure and leisure enthusiasts alike.

When the first Combi rolled off the lines of the Wolfsburg factory on 8 March 1950, the manufacturer was already celebrating a minor miracle. The Type 2 - the Type 1 was the Beetle - which was to become the cult leisure vehicle of the three decades following WW2, was derived from the Plattenwagen, a small vehicle with a wooden platform for transporting heavy pallets around the factory. Ben Pon is credited with inventing the Combi. On a visit to the factory in 1947, the brand's Dutch importer had an epiphany when he saw this curious flatbed vehicle. On a piece of paper, he sketched out a passenger vehicle with a steering wheel at the front and the engine at the rear. Certain that he had a stroke of genius, he convinced Heinrich Nordhoff, the head of VW, to build a prototype, which made its first runs in November 1949. Nicknamed the Bulli by factory employees owing to the resemblance of its front end to a bulldog, this multi-purpose vehicle went on to become a van, a glazed van, an eight-seater minivan and then a pick-up. The Combi inherited the engine and transmission from the Beetle. It was an unqualified success. By the time the baton was passed to the second generation, the T2, 1.9 million units of the T1 had been produced. Associated with the hippie era, the new model introduced a sliding door. With the latest electric generation ID. Buzz, fans of the vehicle rediscover the original spirit.

Le Combi produit au Brésil / The Brazilian-made Combi



© Volkswagen

RICHARD MILLE FERRARI EN ENDURANCE

RICHARD MILLE, AROUND
THE CLOCK WITH FERRARI



STAND
1MO48

Ferrari 330 P4

A travers une sélection de monstres sacrés, l'horloger partenaire de la firme de Maranello offre une rétrospective de 75 ans d'engagement dans les épreuves de longue durée.

Un an après que Ferrari a remis le contact officiellement dans la catégorie reine de l'endurance, Richard Mille profite de Rétromobile pour retracer l'aventure de l'artisan italien dans la discipline. Si Ferrari a toujours été présent dans les épreuves d'endurance, que ce soit sous les couleurs officielles ou par le biais d'écuries privées, il marque une pause à la fin d'une saison 1973 décevante et marquée par la perte du titre mondial pour concentrer ses forces et ses ressources à la Formule 1.

Dès sa naissance en 1947 et jusqu'à 1973, Ferrari a participé de manière ininterrompue à toutes les grandes épreuves de longue distance avec ses voitures de Sport et de Grand Tourisme, remportant quatorze titres en l'espace de vingt ans. Avant même la naissance du championnat du monde des Marques en 1953, la jeune firme de Maranello marque de son empreinte l'univers de l'endurance. En 1948, Clemente Biondetti sacré une 166 MM carrossée par Allemano sur la boucle Brescia-Rome-Brescia. L'année suivante, l'Italien offre le doublé Mille Miglia - Targa Florio à son spyder 166 MM. Sur cette même voiture, l'Italo-Américain Luigi Chinetti, associé à Peter Mitchell-Thomson, engagé sous le nom de lord Selsdon, remporte la première édition d'après-guerre des 24 Heures du Mans, en 1949. Trois semaines plus tard, Chinetti, qui va distribuer les Ferrari aux Etats-Unis et fonder l'écurie NART (North American Racing Team), s'impose avec Jean Lucas, sur le circuit de Spa-Francorchamps pour l'autre grande épreuve de 24 Heures de l'année. Ferrari doit attendre quatre ans avant de gagner de nouveau dans la Sarthe, avec la barquette 375 Plus que se partagent Maurice Trintignant et Froilán Gonzáles. L'année précédente, les Rouges ont remporté le premier titre mondial de l'histoire. La victoire de Giannino Marzotto en cravate et pull en cachemire au volant de sa 340 MM aura pesé lourd à l'heure du décompte final.

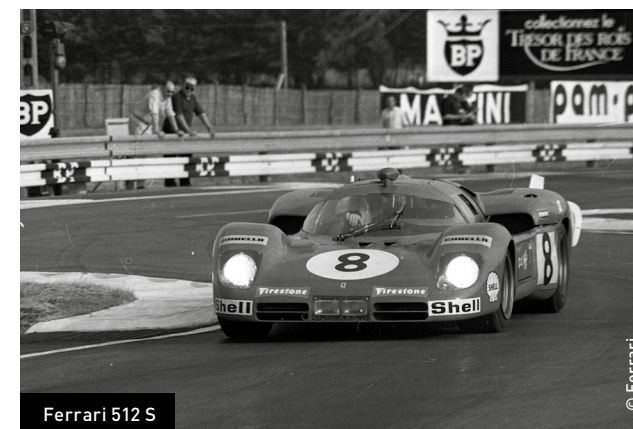


Ferrari 312 PB 1972

Durant la décennie cinquante, Ferrari remporte cinq couronnes mondiales. Des trophées qui doivent autant à une présence indéfectible dans toutes les épreuves mais aussi au développement d'une grande palette de possibilités techniques. Suivant le profil des courses, Ferrari est capable d'aligner une gamme très variée de modèles et de motorisations, depuis les 750 Monza 4-cylindres jusqu'aux 375 Plus équipées d'un V12 4,9 litres, sans oublier les 250 Monza, 500 Mondial et 250 MM. La loi du nombre a souvent joué en faveur de Ferrari. Sans compter que Maranello peut compter sur la présence d'une belle brochette de pilotes dont la plupart officient également en F1.

Après la catastrophe du Mans 1955, le pouvoir sportif décide de juguler l'escalade des puissances et des performances en limitant la cylindrée des prototypes à 3 litres. Cela ne change rien pour Ferrari. A part le faux-pas de l'année 1959, la 250 Testa Rossa ne laisse que des miettes à ses rivaux, peu nombreux. Pour faire revenir constructeurs et spectateurs, la Commission sportive internationale décide d'attribuer le titre aux modèles de Grand Tourisme. Pour ménager les susceptibilités, le nouveau championnat décerne trois couronnes en fonction des classes de cylindrées. La nouvelle réglementation entre en vigueur le 1er janvier 1962. Avec la nouvelle berlinette 250 GTO que Enzo Ferrari a réussi à homologuer comme une extension de la 250 GT Passo Corto, le titre reste à Maranello. Les GT n'étant pas assez spectaculaires aux yeux de certains organisateurs, un Challenge mondial de vitesse et d'endurance dédié aux Sport est lancé autour des 12 Heures de Sebring, de la Targa Florio, des 1 000 km du Nürburgring et des 24 Heures du Mans. L'Automobile Club de l'Ouest innove en ajoutant une catégorie dite « Prototypes ou Expérimentales ». C'est une Ferrari répondant à cette nouvelle catégorie qui remporte le Mans en 1962 avec l'équipage vedette Olivier Gendebien - Phil Hill. C'est la dernière victoire d'une voiture à moteur avant. Converti depuis 1961 au moteur central arrière avec les barquettes 246 SP à moteur V6, Ferrari lance, sous la férule du jeune Mauro Forghieri, une nouvelle génération de prototypes autour du V12 3 litres. Les 250 P et 275 P dominant leur sujet et en 1965, la Scuderia réussit à épingleur un neuvième succès dans la

Sarthe grâce à une voiture privée, la 250 LM de Jochen Rindt et Masten Gregory de l'écurie NART. C'est la fin de l'âge d'or pour Ferrari qui est défilé sur tous les fronts par les Américains. Malgré tous ses efforts, Ferrari subit la domination de Ford et de ses GT40 et de ses MkII. Maranello n'abdique pas et prend sa revanche en 1967. A Daytona, trois 330 P4 franchissent l'arrivée en rang serré et à la fin de l'année, Ferrari enlève un nouveau titre mondial. Le suivant et dernier à ce jour date de 1972 avec les fameux prototype 312 PB animés par le V12 3 litres à plat des Formule 1. Les spiders réalisent le grand chelem : dix victoires en dix courses, sept doublés et un quarté. Seules les 24 Heures du Mans échappent à Maranello.



Ferrari 512 S

Through a selection of iconic vehicles, the watchmaking partner of the Maranello firm offers a retrospective of 75 years of involvement in endurance events.

One year after Ferrari officially re-established contact with the elite category of endurance racing, Richard Mille is using Rétromobile as an opportunity to look back at the Italian manufacturer's adventure in the discipline. While Ferrari has always been active in endurance racing, whether under its official colours or through private teams, it bowed out at the end of a disappointing 1973 season, marked by the loss of the world title, to concentrate its forces and resources on Formula 1.

From its birth in 1947 until 1973, Ferrari participated uninterruptedly in all the major long-distance events with its Sports and Grand Touring cars, winning fourteen titles in the space of twenty years. Even before the birth of the Manufacturers' World Championship in 1953, the young firm from Maranello left its mark on the world of endurance racing. In 1948, Clemente Biondetti clinched victory with an Allemano-bodied 166 MM on the Brescia-Rome-Brescia loop. The following year, the Italian delivered the Mille Miglia - Targa Florio double with his 166 MM spyder, and in the same car, Italian American Luigi Chinetti, in partnership with Peter Mitchell-Thomson, racing under the name of Lord Selsdon, won the first post-war edition of the 24 Hours of Le Mans in 1949. Three weeks later, Chinetti, who would go on to distribute Ferraris in the United States and found the NART (North American Racing Team), won with Jean Lucas at Spa-Francorchamps in the year's other major 24 Hours race. Ferrari had to wait four years before winning again in the Sarthe, with the 375 Plus sports car shared by Maurice Trintignant and Froilán Gonzáles. The previous year, the Scuderia had won the first world title in history. Giannino Marzotto's victory in a tie and cashmere jumper at the wheel of his 340 MM weighed heavily in the final countdown.

During the 1950s, Ferrari won five world crowns. These trophies owed as much to an unflinching presence in every race as to the development of a wide range of technical possibilities. Depending on the profile of the race, Ferrari was able to line up a very varied range of models and engines, from the 4-cylinder 750 Monza to the 375 Plus equipped with a 4.9-litre V12, not forgetting the 250 Monza, 500 Mondial and 250 MM. The law of numbers often played in Ferrari's favour. Not to mention the fact that Maranello could count on the presence of a formidable line-up of drivers, most of whom also competed in F1.

Ferrari 312 PB 1971



After the disaster at Le Mans in 1955, the sporting authorities decided to curb the escalation in power and performance by limiting the cubic capacity of prototypes to 3 litres. This changed nothing for Ferrari. Apart from a slip-up in 1959, the 250 Testa Rossa left nothing but scraps for its few rivals. To attract manufacturers and spectators back, the International Sports Commission decided to award the title to Grand Touring models. To protect sensitivities, the new championship awarded three crowns according to engine size. The new regulations came into force on 1 January 1962. With the new 250 GTO berlinetta that Enzo Ferrari succeeded in homologating as an extension of the 250 GT Passo Corto, the title remained in Maranello. As GTs were not spectacular enough in the eyes of some organisers, a World Speed and Endurance Challenge dedicated to sports cars was launched around the 12 Hours of Sebring, the Targa Florio, the 1,000 km of the Nürburgring and the 24 Hours of Le Mans.

The Automobile Club de l'Ouest innovated by adding a category known as « Prototypes or Experimentals ». It was a Ferrari in this new category that won Le Mans in 1962 with the star team of Olivier Gendebien and Phil Hill. It was the last victory for a front-engined car. After converting to a mid-rear engine in 1961 with the V6-powered 246 SP, Ferrari launched a new generation of 3-litre V12 prototypes under the leadership of the young Mauro Forghieri. The 250 P and 275 P dominated the field, and in 1965 the Scuderia claimed a ninth victory in the Sarthe thanks to a private car, the 250 LM driven by Jochen Rindt and Masten Gregory of the NART team. This brought an end to the golden age for Ferrari, which was challenged on all fronts by the Americans. Despite all its efforts, Ferrari suffered under the domination of Ford and its GT40s and MkIIs. But Maranello did not admit defeat, and had its revenge in 1967. At Daytona, three 330 P4s crossed the finish line in close succession and by the end of the year, Ferrari had won another world title. The next, and last to date, came in 1972 with the famous 312 PB prototype powered by the 3-litre flat-block V12 of a Formula 1 car. The Spiders achieved a grand slam: ten victories in ten races, including seven one-twins and a one-two-three-four. Only the 24 Hours of Le Mans eluded Maranello.



Ferrari 166 MM 1949

LA SAGA MONNERET LA MOTO EN HÉRITAGE

THE MONNERET SAGA,
A MOTORCYCLE LEGACY



Philippe Monneret

STAND
VILLAGE MOTO

Une vingtaine de machines racontent les mille vies des trois générations de la famille Monneret.

Ils sont quatre : Georges né en 1908, ses premiers fils, les jumeaux Pierre et Jean, et son troisième fils, Philippe. Ces trois générations de Monneret ont marqué l'histoire du deux-roues. Georges est l'un des pères de la moto en France. Ce jeune homme moderne relève le défi de la compétition durant les Années folles. En 1930, sous le nom d'emprunt Lemoine, il remporte la course de 350 cm³ sur le circuit de Reims-Gueux et celle en 500 cm³, sur le circuit du Camp du Drap d'Or, à Calais. Devenu pilote professionnel, « Jojo la moto » cumule les succès et les titres de champion de France dans toutes les catégories, au guidon des Prester-Jonghi, Koehler-Escoffier et Monet-Guyon. C'est avec cette dernière que le 12 décembre 1932, malgré la température négative qui recouvre de verglas le circuit de Linas-Monthéry, il bat une série des records du monde sur 1 500 miles, 2 500 kilomètres et surtout 24 Heures. Il totalisera 183 records de vitesse et d'endurance au cours de sa carrière. Certains servent à promouvoir ses activités d'importation et de distribution de marques de motos. Sans le savoir, il invente le marketing moderne. Les plus originaux : Paris - l'Alpe d'Huez et la traversée du Sahara en Vespa puis un Paris-Londres en à peine 5 heures 30 en traversant la Manche sur un scooter italien transformé en pédalo-catamaran.



Georges Monneret

Les succès en deux-roues ne suffisent pas. Georges Monneret devient champion du monde de hors-bord sur la Seine en 1936. Son sens des trajectoires fait aussi merveille sur quatre roues. Il cumule les victoires au volant de voitures françaises. Des Delage principalement. Aux 24 Heures du Mans 1939, il échoue à la deuxième place après avoir fait la course en tête pendant 20 heures. La guerre ajourne tous les projets. Son fils Philippe dira que « sans les hostilités, il serait passé à la course automobile. »

Comme une évidence, les fils aînés de Georges nés en 1931 poursuivent l'héritage. A leurs vingt ans, il se relayent avec leur père pour un Tour du Monde de 40 000 km sur le circuit de Monthéry au guidon d'une Puch 125 TS. Hélas, Jean est victime d'un grave accident qui le détourne d'une grande carrière. Le temps de réparer la Puch, Georges et Pierre poursuivent l'aventure. Ils relèvent le défi en 24 jours, 21 heures et 43 minutes. Sur sa lancée, Pierre cumule les résultats. Il est le seul français à avoir réalisé l'exploit de remporter deux grands prix dans la même journée, en 350 et 500 cm³, à Reims en 1954. Au total, il aura participé à dix grands prix en 500, terminant 4e du championnat en 1956.

Avec Philippe, le benjamin de la fratrie, le nom de Monneret continue de briller. Son éducation de motard débute par un tour de France dans une remorque tirée par Vap 50 cm³. A 7 ans, il ouvre la piste de Magny-Cours aux pilotes de l'opération « Jeunes Tigres » et, sans doute pour montrer sa

maîtrise, au lieu de rentrer au stand à la fin de son tour, il reste en piste. Sauf que le directeur de course lance l'épreuve. Apeuré par les pilotes qui fondent sur lui, Philippe sort de la piste et effectue un tonneau par l'avant. Plus de peur que de mal. L'ouverture par son père d'une école de pilotage lui permet de parfaire sa technique et son style. Pour ses 12 ans, il relaie son père à Monthéry au guidon du cyclomoteur Peugeot 104 : 1 256 km en 24 heures. Trois ans plus tard, son père lui confie les rênes d'une école de pilotage de cyclomoteurs pour jeunes sur l'île de Puteaux. Le concept des moto-écoles est né. Ces centres dispensent désormais 12 000 formations par an, depuis les enfants jusqu'au pilotage sur circuit. En parallèle, Philippe embrasse une carrière de pilote. A 16 ans, il signe sa première victoire à Nogaro sur une 125 Yamaha. Trois ans après son premier Bol d'Or, il oriente sa carrière vers l'endurance. Il remporte les 24 Heures du Mans Moto en 1991 avec Bruno Bonhuil et Rachel Nicotte sur une Yamaha et devient vice-champion du monde d'endurance en 1994. Cette année-là et la suivante, il participe au grand prix de France 500, l'équivalent de l'actuel MotoGP. Homme de défi comme son père, Philippe devient le pilote le plus rapide du monde sur circuit en 2015, atteignant 357 km/h avec une Kawasaki à compresseur dans la ligne droite du Mistral, sur le circuit du Castellet, pour l'émission Auto-Moto sur TF1. Dans la transmission comme Georges, il fait partager ses connaissances et son expertise du secteur de la moto en commentant les grands prix à la télévision depuis de nombreuses saisons. Mille vies que Philippe raconte à Rétromobile autour d'une vingtaine de machines pilotées par les trois générations de Monneret.

Around twenty machines tell the story of the thousand lives of the Monneret family's three generations.

They are four in all: Georges, born in 1908, his first sons, twins Pierre and Jean, and his third son, Philippe. These three generations of Monnerets have left their mark on the history of two-wheelers. Georges was one of the fathers of motorcycling in France. During the Roaring Twenties, this modern young man took up the challenge of motorcycle racing. In 1930, under the pseudonym Lemoine, he won the 350 cc race on the Reims-Gueux circuit and the 500 cc race on the Camp du Drap d'Or circuit in Calais. After turning professional, 'Jojo la moto' racked up a string of victories and French championship titles in all categories, riding Prester-Jonghi, Koehler-Escoffier and Monet-Guyon bikes. It was with the latter that on 12 December 1932, despite the freezing temperatures blanketing the Linas-Monthéry circuit in ice, he broke a series of world records over 1,500 miles, 2,500 kilometres and above all 24 Hours. He set a total of 183 speed and endurance records during his career. Some of these records helped to promote his business of importing and distributing motorbike brands. Without realising it, he invented modern marketing. The most original: Paris - l'Alpe d'Huez and crossing the Sahara on a Vespa, then

Paris-London in just 5 hours 30 minutes, crossing the English Channel on an Italian scooter converted into a pedalo-catamaran.

Success on two wheels was not enough. Georges Monneret became world speedboat champion on the Seine in 1936. His sense of trajectory also worked wonders on four wheels. He racked up victories behind the wheel of French cars. Mostly Delages. At the 1939 24 Hours of Le Mans, he slipped to second place after leading the race for 20 hours. The Second World War put all his plans on hold. According to his son Philippe, « if it hadn't been for the conflict, he would have switched to motor racing ».

It was only natural that Georges' eldest sons, born in 1931, should carry on the legacy. At the age of 20, they took it in turns with their father to ride a Puch 125 TS on a 40,000 km "round-the-world" trip at the Monthéry circuit. Sadly, Jean had a serious accident that would subsequently rule him out of a great career. While the Puch was being repaired, Georges and Pierre continued the adventure. They completed the challenge in 24 days, 21 hours and 43 minutes. Pierre went from strength to strength. He was the only Frenchman to win two grand prix in the same day, in the 350 and 500 cc classes, at Reims in 1954. In total, he took part in ten 500 Grand Prix events, finishing fourth in the 1956 championship.

With Philippe, the youngest of the siblings, the Monneret name continued to shine. His motorcycle education began with a tour of France in a trailer pulled by a 50 cc Vap. At the age of 7, he opened the Magny-Cours track for the riders of the 'Young Tigers' operation and, no doubt to show off his talent, instead of returning to the pits at the end of his lap, he stayed on the track. Except that the race director started the race. Alarmed by the drivers bearing down on him, Philippe went off the track and somersaulted over the handlebars. He escaped unharmed but chastened. When his father opened a motorbike riding school, he could perfect his technique and style. For his 12th birthday, he relayed his father at Monthéry aboard a Peugeot 104 moped: 1,256 km in 24 hours. Three years later, his father put him in charge of a moped riding school for young people on the Ile de Puteaux. The concept of motorbike schools was born. These centres now provide 12,000 courses a year, from children's courses to track racing. At the same time, Philippe embarked on a racing career. At the age of 16, he claimed his first victory at Nogaro on a Yamaha 125. Three years after his first Bol d'Or, he switched to endurance racing. He won the 24 Hours of Le Mans Moto in 1991 with Bruno Bonhuil and Rachel Nicotte on a Yamaha, and was runner-up in the Endurance World Championship in 1994. That year and the following year, he took part in the French 500 Grand Prix, the equivalent of today's MotoGP. A man of challenges like his father, Philippe became the fastest rider in the world on a racetrack in 2015, hitting a top speed of 357 km/h with a compressor Kawasaki on the Mistral straight at the Le Castellet track, for the TV programme Auto-Moto on TF1. He has been sharing his knowledge and expertise of the motorbike industry by commenting grand prix races on television for many seasons. Philippe tells the story of a thousand lives at Rétromobile, with around twenty machines ridden by the three Monneret generations.

Pierre Monneret sur Gilera 4



© DR

VILLAGE MOTO L'HISTOIRE REVISITÉE

MOTORCYCLE VILLAGE
HISTORY REVISTED



PAVILLON 2.2

Ducati 851

Les motos reviennent en force à Rétromobile. BMW, Ducati, Harley-Davidson, Indian, Triumph et Yamaha font découvrir des pans entiers de leur histoire autour de l'Ace Cafe.

Les passionnés de motos et de belles mécaniques ont matière à s'enthousiasmer. BMW, qui a célébré les 100 ans de sa division Motorrad en 2023, présente deux modèles historiques : la R42 et la R2. La première est une moto bicylindre 4 temps de 494 cm³ produite de 1926 à 1928. La deuxième est un monocylindre de 200 cm³ développé à la fin des années 1920 pour échapper à la taxation touchant les grosses cylindrées. Lancée en 1931, la R2 s'est déclinée en plusieurs versions jusqu'en 1936. L'italien Ducati a pris le parti de faire (re)découvrir ses premières machines de Superbike présentées à la fin des années 1980, les 851 et 888, ainsi que la Desmosedici RR de 2006, qui est, ni plus, ni moins, la réplique de sa moto de grand prix homologuée pour la route. Chez Yamaha également, le sport et la compétition constituent le fil conducteur de son espace. Une opportunité rare de pouvoir comparer les nouveaux modèles de la gamme Heritage avec les YZR500 et YZR250, des machines qui ont brillé en grand prix.

Pour sa part, Harley-Davidson expose huit machines qui démontrent une longue tradition dans le domaine du grand tourisme et de la performance. Sur le premier thème, la moto la plus ancienne est un modèle FL de 1965, qui marque la dernière année des moteurs Panheads. Concernant la partie Performance, le constructeur expose la confidentielle VR 1000 de 1994. Produite à seulement 50 unités et animée par un V-Twin 996 cm³ de 135 ch, cette moto a servi de base à



Harley Davidson VR1000

© Harley Davidson

la première superbike américaine. De son côté, Triumph nous rappelle que sa gamme « Modern Classics » s'inspire de ses modèles historiques que sont les Thruxton, Bonneville, Scrambler et Speed Twin.

Motorbikes are making their big comeback at Rétromobile. BMW, Ducati, Harley-Davidson, Indian, Triumph and Yamaha are unveiling large chapters in their histories around the Ace Cafe.

Fans of motorbikes and fine engineering have plenty to look forward to. BMW, which is celebrating the 100th anniversary of its Motorrad division in 2023, is presenting two historic models: the R42 and the R2. The first is a 494 cc, 4-stroke, twin-cylinder motorbike produced between 1926 and 1928. The second is a 200 cc single-cylinder developed at the end of the 1920s to avoid taxation on large engines. Launched in 1931, the R2 was available in several versions until 1936. The Italians at Ducati have decided to showcase their first Superbikes, the 851 and 888, which were launched at the end of the 1980s, as well as the 2006 Desmosedici RR, which is no more and no less than a road-approved replica of their grand prix bike. At Yamaha, too, sport and competition are the common thread on its stand. A rare opportunity to compare the new models in the Heritage range with the YZR500 and YZR250, bikes that have distinguished themselves in grand prix racing. Further along, Harley-Davidson is exhibiting eight machines that reflect a proud tradition of grand touring and performance. On the former theme, the oldest bike is a 1965 FL model, which was the last year of Panhead engines. In terms of performance, the manufacturer is exhibiting the confidential VR 1000 from 1994. Produced in only 50 units and powered by a 135hp 996cc V-Twin, this bike served as the basis for the first American superbike. Triumph, for its part, recalls that its 'Modern Classics' range is inspired by its historic Thruxton, Bonneville, Scrambler and Speed Twin models.

BMW R42



ARTCURIAL MOTORCARS UN PLATEAU ÉCLECTIQUE

ARTCURIAL MOTORCARS,
AN ECLECTIC SELECTION



STAND
2.2E003

Une collection de trois BMW d'exception / A collection of 3 exceptional BMWs

Le catalogue de la maison parisienne propose le vendredi 2 février la crème des modèles d'avant-guerre, des Ferrari et des GT d'exception.

Si la vente aux enchères de la maison Artcurial compte cette année moins de véhicules que l'an dernier, Matthieu Lamoure et Pierre Novikoff, les deux chevilles ouvrières du département Motorcars, n'ont pas renoncé à la qualité et à l'exclusivité. En vedettes de ce catalogue figure une belle sélection de Ferrari. La première d'entre elles est la 250 GT Spyder California châssis long de 1958 numérotée 1011 GT. Provenant d'une collection suisse, la dixième California LWB produite a fait l'objet d'une restauration complète. Elle est certifiée Ferrari Classiche, au même titre que la 250 GT Lusso châssis #5497 GT de 1963 en provenance de la même collection suisse. Dans la famille des 250, le catalogue compte aussi une version 4 places GTE et un cabriolet Pininfarina Série 2. Le propriétaire de cette décapotable a aussi confié à Artcurial la vente de sa 275 GTB de 1965. Vendue neuve en France à un gentleman-driver, la berlinette grise a participé en 1966 au rallye des Roses et au rallye du Var. Suivant l'évolution du marché, Artcurial propose également des modèles plus récents de la firme au Cavallino Rampante.

Alors qu'il vient de célébrer ses soixante ans, Lamborghini est représenté par une collection comprenant une 350 GT, une 400 GT et une 400 GT Spyder conversion, vendues sans prix de réserve. La firme de Sant'Agata est encore à l'honneur au sein d'une collection de supercars provenant d'Allemagne. On trouve un exemplaire de l'inédite berlinette Sián produite à seulement 63 unités, en

référence à l'année de création de la marque italienne. Présenté au salon de Francfort de 2019, ce modèle hors-série est propulsé par un V12 hybride délivrant 819 chevaux. Autre machine à l'effigie du taureau, une Aventador LP 780-4 Ultimae, c'est-à-dire l'édition finale de cette GT à moteur 12 cylindres.



Ferrari 250 GT Spyder California LWB

© Piérôme Starck

Amateur de GT modernes d'exception, le collectionneur allemand vend également une Ford GT dans sa variante Heritage Edition lancée en 2020. La décoration de la superbike américaine rend hommage à la victoire de la Ford MKII aux 24 Heures de Daytona 1966 avec Ken Miles et Lloyd Ruby. Cette collection mérite de convoquer tous les superlatifs avec la présence des deux McLaren les plus exclusives : la Speedtail et la Senna. La première n'a été produite qu'à 106 unités en 2019, autant que la McLaren F1 des années 1990 dont elle se présente comme l'héritière. Comme son inspiratrice, la Speedtail accueille trois places frontales et la conduite centrale. Soignant l'aérodynamisme avec son arrière

allongé, cette berlinette revendique une puissance impressionnante de 1 050 chevaux et une vitesse de pointe de 403 km/h. Quant à la Senna dévoilée en 2017, elle vise les records du tour sur les circuits. Autour d'une cellule monocoque et d'une carrosserie en fibres de carbone ne dépassant pas 1 198 kg et d'un V8 biturbo 4 litres de 800 ch, la GT anglaise établit un incroyable rapport poids-puissance de 1,5. Homologuée pour la route, la voiture hommage au triple champion du monde brésilien de Formule 1 a été produite à 500 unités. Encore plus rare, la BMW M1 fait partie d'une collection de trois modèles de la firme bavaroise dispersés par un concessionnaire de la marque. Outre la superbike munichoise livrée neuve en France en 1979, figurent une 2002 Turbo et une 850 CSI dont le V12 5,6 litres délivre 560 ch.

Les hommes d'Artcurial n'ont pas oublié les amateurs de voitures de course. Dans ce domaine, la vedette de la vente est une Alfa Romeo 33 TT12 ayant permis à la marque italienne au trèfle de conquérir le titre de champion du monde des marques en 1975. Ultime évolution de la série des 33, le véhicule de la vacation parisienne a signé deux victoires en Interseries avec Derek Bell et Jochen Mass.

Les amateurs de véhicules d'avant-guerre n'ont pas été oubliés. La marque française Bugatti est bien représentée par un collectionneur dispersant notamment un Type 57 Galibier et un 40 carrossé en roadster par Gangloff. Retrouvé complet et strictement d'origine dans une grange il y a une dizaine d'années, ce dernier a été restauré avec goût par le propriétaire. L'année de son centenaire, une réplique de la Bugatti 35 minutieusement réalisée à partir de pièces d'origine par Gilles Fournier, l'expert de la marque Amilcar, est proposée. Le montant de la vente sera versé à l'association France Parkinson, selon les vœux de son propriétaire. Enfin, le catalogue de la vente propose quelques sorties de grange dont raffolent les passionnés. Une Delaunay Belleville type H6B coupé chauffeur de 1913 première main et une Peugeot 301 Roadster de 1934 ont été retrouvées dans la propriété familiale des vendeurs. Autre sortie de grange, la Léonce Bobrie « Torpille » de 1909 restée préservée au sein de la famille du constructeur depuis ses débuts.

Le samedi 3, la maison Artcurial retrouve la scène et le marteau pour sa vente Automobilia baptisée « Racing, Flying et Yachting » et proposant des documents se rapportant à l'histoire de l'automobile, des affiches d'époque et des voitures pour enfants.

On Friday 2 February, the Parisian auction house's catalogue presents the crème de la crème of pre-war models, along with exceptional Ferraris and GTs.

Artcurial's auction may have fewer vehicles this year than last, but Matthieu Lamoure and Pierre Novikoff, the two architects of the Motorcars department, have not forsaken quality and exclusivity. The catalogue features a fine selection of Ferraris. The first of these is the 1958 250 GT Spyder California long chassis, numbered 1011 GT. From a Swiss collection, the tenth California LWB produced has undergone a complete restoration. It is certified Ferrari Classiche, as is the 1963 250 GT Lusso chassis #5497 GT from the same Swiss collection. In the 250 family, the catalogue also includes a 4-seater GTE version and a Pininfarina Series 2 convertible. The owner of this convertible also entrusted Artcurial with the sale of his 1965 275 GTB. Sold new in France to a gentleman driver, the grey berlinetta took part in the 1966 Rallye des Roses and the Rallye du Var. In response to changing market trends, Artcurial is also offering more recent models from the Cavallino Rampante firm.

Having just celebrated its sixtieth anniversary, Lamborghini is represented by a collection including a 350 GT, a 400 GT and a 400 GT Spyder conversion, sold without a reserve price. The Sant'Agata-based company is also featured in a collection of supercars from Germany. One of these is the never-before-seen Sián saloon, of which only 63 units have been produced, in reference to the year in which the Italian make was founded. Presented at the 2019 Frankfurt Motor Show, this special model is powered by a hybrid V12 delivering 819 bhp. Another machine bearing the bull's image is an Aventador LP 780-4 Ultimae, the final edition of this 12-cylinder GT. A fan of exceptional modern GTs, the German collector is also selling a Ford GT in its Heritage Edition variant, which was launched in 2020. The decoration of the American supercar pays tribute to the victory of the Ford MkII in the 1966 Daytona 24 Hours with Ken Miles and Lloyd Ruby. This collection deserves to conjure up all the superlatives with the presence of the two most exclusive McLarens: the Speedtail and the Senna. Only 106 units of the former were produced in 2019, as many as the McLaren F1 of the 1990s, of which it is the heir. Like its predecessor, the Speedtail has three front seats and a central driving position. With its aerodynamic styling and elongated rear, the Speedtail boasts an impressive 1,050bhp and a top speed of 403kph. The Senna, unveiled in 2017, aims to set lap records on the racetrack. With a monocoque body and carbon-fibre bodywork weighing in at just 1,198kg, and an 800bhp twin-turbocharged 4-litre V8, the British GT boasts an incredible 1.5x power-to-weight ratio. Homologated for the road, 500 units of this car were produced as a tribute to the Brazilian three-time Formula 1 world champion.

Une collection de supercars / A collection of supercars



Even rarer, the BMW M1 is part of a collection of three Bavarian models sold by a BMW dealer. In addition to the Munich supercar, which was delivered new to France in 1979, there is a 2002 Turbo and an 850 CSI with a 5.6-litre V12 delivering 560 bhp.

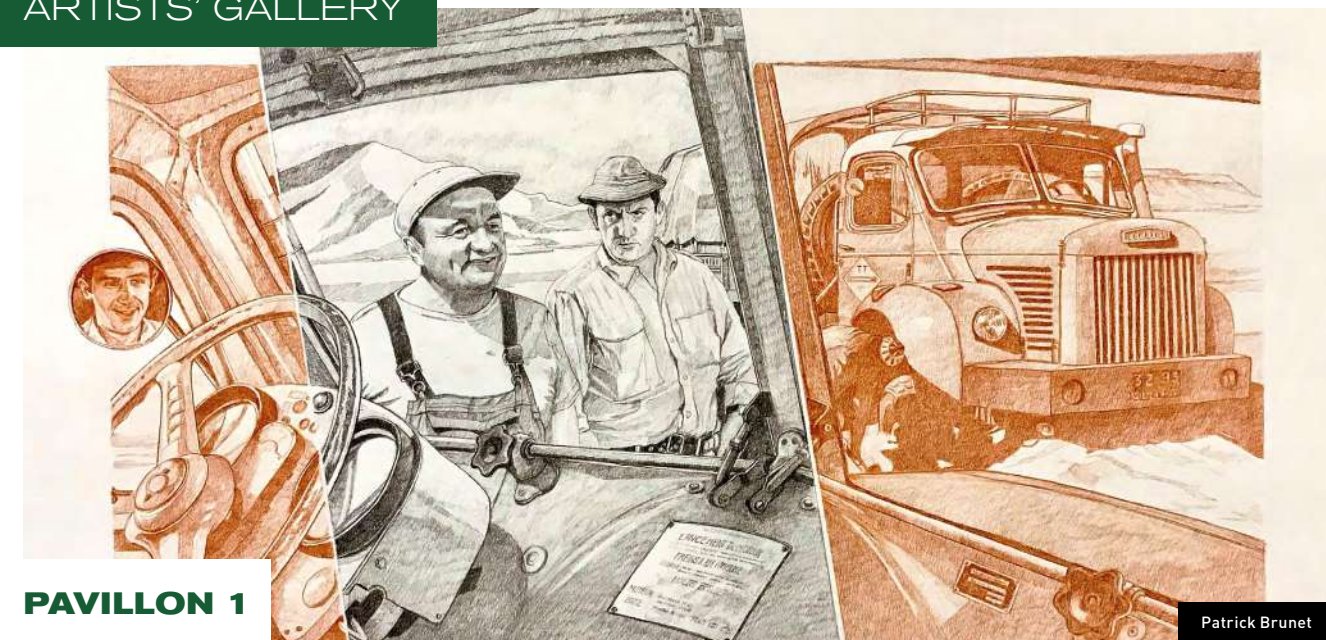
The people at Artcurial have not forgotten racing car enthusiasts. In this respect, the star of the sale is an Alfa Romeo 33 TT12, which won the World Championship for the Italian trefoil brand in 1975. The final evolution of the 33 series, the car featured in the Parisian auction scored two Interseries victories with Derek Bell and Jochen Mass.

And aficionados of pre-war vehicles will not be overlooked. The French Bugatti brand is well represented by a Scandinavian collection featuring a Type 57 Galibier and a Type 40 with a roadster body by Gangloff. Discovered complete and completely original in a barn around ten years ago, the latter has been tastefully restored by its owner. In the year of its centenary, a replica of the Bugatti 35, meticulously crafted from original parts by Amilcar expert Gilles Fournier, will be on sale. The proceeds from the sale will be donated to the France Parkinson association, in accordance with the wishes of its owner. Last but not least, the sale catalogue features a number of other «barn finds» that are a favourite with enthusiasts. A first-hand 1913 Delaunay Belleville type H6B coupé chauffeur and a 1934 Peugeot 301 Roadster were found on the sellers' family estate. Another barn find is the 1909 Léonce Bobrie 'Torpille', which has stayed in the manufacturers' family since its beginnings.

On Saturday 3, Artcurial takes to the stage again with its Automobilia sale, entitled Racing, Flying and Yachting, featuring documents relating to the history of the automobile, vintage posters and children's cars.

LA GALERIE DES ARTISTES

ARTISTS' GALLERY



PAVILLON 1

Patrick Brunet

Composante essentielle et incontournable des animations de Rétromobile, la galerie des artistes est un salon dans le salon. Sur plus de 1 000 m² cet espace rassemble plus de trente artistes - peintres, sculpteurs, photographes - qui ont choisi la locomotion comme sujet d'expression. Autour de l'automobile, de la moto, d'aviation ou encore le train, la galerie des artistes se veut le carrefour de toutes les sensibilités et de tous les talents, débutants ou confirmés. Ce salon dans le salon est l'occasion de rencontres singulières et captivantes.

An essential element of the Rétromobile line-up, the Artists' Gallery is an exhibition within the exhibition. Spanning more than 1,000 sqm, this area brings together more than fifty artists - painters, sculptors and photographers - who have chosen locomotion as their subject of expression. Focusing on cars, motorbikes, aviation and even trains, the artists' gallery is a melting-pot of sensibilities and talents, from beginners to established artists. This exhibition within the exhibition is an opportunity for unique and captivating encounters.



Yann Janou



Hervé Nys



Jérôme Bienvenu



Stanley Rose