

SALON  
**RETRO  
MOBILE**  
LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

**05-09  
FÉVRIER 2025**

COMEXPOSIUM

DS AUTOMOBILES

RICHARD MILLE

**MOTUL**

## UNE (BELLE) HISTOIRE DE FOU

Cette année, pour la 49e édition du salon, nous avons caressé le rêve de célébrer de manière originale, pour ne pas dire folle, les 70 ans de la DS. Par sa place dans l'histoire de l'automobile, ce véhicule appelait un grain de folie. Sous le partenariat de DS Automobiles, nous souhaitons mettre en avant un pan méconnu de la carrière de la DS.

En 1959, Claude Puech, le publicitaire de la marque française, avait imaginé une campagne de communication vantant les mérites de la suspension hydropneumatique en remplaçant les roues par quatre ballons. Pendant que la campagne parcourait le monde, la fameuse DS Ballons disparaissait à jamais. Pour Rétromobile, notre rêve un peu fou nous conduisait non seulement à en faire l'égérie en l'installant au centre de l'affiche mais également à la recréer. En partant d'une épave, le GARAC – l'école nationale des Professions de l'Automobile – a mené la mission avec enthousiasme et détermination. Depuis septembre dernier, trente jeunes de l'école en apprentissage, encadrés par le corps enseignant, se sont relayés semaine

et week-ends compris pour redonner vie à la DS Ballons dans les temps.

Mais ce n'est pas tout, le grain de folie étant rarement solitaire, il fallait une mise en scène à la mesure de l'événement. C'est ainsi qu'un accord était trouvé avec Régis Mathieu, le fondateur de la Lustrerie éponyme. Réputé pour son savoir-faire, ce « magicien de la lumière » vous propose pour la première fois sur un salon une expérience de visite totalement inédite.

Alors n'attendez plus, munissez-vous de ce précieux guide officiel et dirigez-vous sur l'exposition DS pour un incontournable « selfie » aux côtés de la star du salon. Les plus rapides d'entre vous auront peut-être même l'occasion de repartir avec une réplique au 1/43e, spécialement créée pour l'occasion en série limitée à 300 exemplaires et disponible à la boutique.

Toute l'équipe du salon se joint à moi pour vous remercier de votre présence. Nous vous souhaitons de prendre autant de plaisir à le visiter que nous en avons pris à l'organiser.

**Romain Grabowski,**  
Directeur du salon  
Exhibition Directeur,  
Rétromobile

## EDITO EDITORIAL

### A (WILD) DREAM COME TRUE

*This year, for our exhibition's 49th anniversary, we have decided to celebrate the 70th anniversary of the DS in an original if not slightly unusual way. Through its place in automotive history, this vehicle called for a stroke of folly. Under our partnership with DS Automobiles, we wanted to shine a light on a previously less-publicised episode in the career of the DS. In 1959, Claude Puech, the French brand's adman, dreamt up a promotional campaign showcasing the benefits of the car's hydropneumatic suspension, replacing the wheels with four inflated balls. At Rétromobile, we made our slightly eccentric dream come true by not only making it this year's key visual and giving it centre stage, but also by recreating it. Starting from a car wreck, GARAC – the automotive professions academy – has conducted its mission with enthusiasm and determination. Since September last year, thirty young students from the training college, supervised by the teaching staff, have taken turns during the week and even at weekends*

*to give a new lease of life to the DS Ballons in time for the show.*

*But that's not all, because since one stroke of folly often provokes another, we had to give this model a backdrop worthy of the cause. This is what brought us to strike a deal with Régis Mathieu, the founder of the chandelier company bearing his name. Dervedly reputed for his know-how, this "magician of light" offers you a visiting experience the like of which has never been seen before at an exhibition.*

*So, without any further ado, grab this valuable visitor guide and make your way to the DS display for the mandatory selfie with the star of the show. Those of you who arrive among the first may be fortunate to walk away with a 1:46 scale model, specifically created for the occasion, produced in a limited edition of 300 units and on sale in the shop.*

*Everyone at the show joins me in thanking you for being here. We hope you get as much enjoyment out of visiting the exhibition as we have had organising it.*

## L'ÉQUIPE RÉTROMOBILE RETROMOBILE TEAM

### DIRECTION / MANAGEMENT //

Romain Grabowski, Directeur du salon

### COMMERCIALISATION / SALES //

Kevin Gautier // Michael Gerablie // Marius Rives

### COMMUNICATION & MARKETING //

Cécile Vivier-Guérin // Maxime Tricoire // Marion Clousier // Angele Sitbon // Carla Nuberry // Jérémy Mesnage // Imane Takili // Louis Thoprieux // Morgane Pradelle // Maiwenn Poinet // Claire Angles // Laureen Douchement

### RELATION CLIENT / CUSTOMER RELATIONS //

Julie Barret // Inès Brzezcka // Floriane Combelles

### LOGISTIQUE & LIVE / LOGISTICS & LIVE //

Gilles Crespon // Meg Sikora // Clément Hoingne // Pierre Strill // Melissa Robert // Alice Guerin

### EXPOSITIONS / SPECIAL EXHIBITS //

Thierry Farges

### ZONE MOTOS / MOTORCYCLE ZONE //

Christophe Pinon

Charles Imbert : Scénographie

Clément Brouzes : Responsable de la Bourse de pièces

Benjamin Freudenthal : Responsable de la galerie des artistes

# SOMMAIRE

## SUMMARY

- |    |   |    |  |
|----|---|----|--|
| 4  | <b>AGENDA BEST OF</b><br>HIGHLIGHTS CALENDAR  | 26 | <b>RICHARD MILLE, 40 ANS DE FORMULE 1 FERRARI</b><br>RICHARD MILLE, A 40-YEAR PERIOD OF FERRARI IN FORMULA 1 |
| 7  | <b>AU FIL DES ALLÉES</b><br>A TOUR AROUND THE AISLES  | 28 | <b>SKODA, VOYAGE DANS LE TEMPS</b><br>SKODA, A JOURNEY BACK THROUGH TIME                                     |
| 9  | <b>RÉTROMOBILE : RENDRE LA PASSION DES VÉHICULES DE COLLECTION ACCESSIBLE À TOUS</b><br>RÉTROMOBILE: MAKING THE PASSION FOR CLASSIC CARS ACCESSIBLE TO EVERYONE | 29 | <b>TOYOTA, PROMOTEUR DE L'ÉLECTROMOBILITÉ</b><br>TOYOTA, PROMOTING ELECTRIC MOBILITY                         |
| 11 | <b>MUSÉE DES BLINDÉS, LEÇONS D'UN CONFLIT MONDIAL</b><br>MUSÉE DES BLINDÉS, LESSONS FROM A GLOBAL CONFLICT  | 30 | <b>MITSUBISHI, SUR LES TRACES DU PAJERO</b><br>MITSUBISHI, IN THE TRACKS OF THE PAJERO                       |
| 12 | <b>DS, UNE ŒUVRE D'ART DEPUIS 70 ANS</b><br>DS, 70 YEARS A WORK OF ART  | 31 | <b>MAZDA MX-5, LA REINE DES ROADSTERS</b><br>MAZDA MX-5, THE QUEEN OF ROADSTERS                              |
| 16 | <b>LA FORMULE 1, UNE SPÉCIALITÉ FRANÇAISE DEPUIS 60 ANS</b><br>FORMULA 1, A FRENCH SPECIALITY FOR 60 YEARS  | 32 | <b>CADILLAC, L'AMÉRIQUE FLAMBOYANTE</b><br>CADILLAC, FLAMBOYANT AMERICA                                      |
| 19 | <b>RENAULT, D'HIER À AUJOURD'HUI</b><br>RENAULT, FROM PAST TO PRESENT   | 34 | <b>ARTCURIAL, DIVERSITÉ ET QUALITÉ</b><br>ARTCURIAL, DIVERSITY AND QUALITY                                   |
| 20 | <b>PORSCHE, LES 25 ANS DE LA GT3</b><br>PORSCHE, THE GT3 TURNS 25   | 38 | <b>ERIC DE SEYNES, UNE VIE DE MOTO</b><br>ERIC DE SEYNES, A BIKING LIFE                                      |
| 22 | <b>ADOLPHE KÉGRESSE, UN INGÉNIEUR DE GÉNIE</b><br>ADOLPHE KÉGRESSE, THE INGENIOUS ENGINEER  | 40 | <b>LA GALERIE DES ARTISTES</b><br>ARTISTS' GALLERY   |
| 24 | <b>MERCEDES, PRESTIGE ET INNOVATION</b><br>MERCEDES, PRESTIGE AND INNOVATION  | 42 | <b>VILLAGE MOTO, TOUS EN SELLE !</b><br>MOTORCYCLE VILLAGE, ON YOUR BIKE!                                    |

## RETROUVEZ-NOUS SUR LA TOILE !

FIND US ON THE WEB !



#retromobile

www.retromobile.fr

www.retromobile.com

## PARTENAIRES PARTNERS

ARTCURIAL  
// Motorcars

DS AUTOMOBILES

SBX | CARS  
SUPERCAR BLONDIE

RICHARD MILLE

MOTUL

Champagne  
DEUTZ  
AV - FRANCE

MATHIEU  
LUSTRIERIE

LE FIGARO  
MAGAZINE

AUTO  
HEROES

GAZOLINE  
VIALE DI SOSTICIA, LA CAPITALE AUTOMOBILE

RMC  
DÉCOUVERTE

RMC  
INFO TALK SPORT





# AGENDA BEST OF

## HIGHLIGHTS CALENDAR

### MARDI 4 FÉVRIER

TUESDAY 4 FEBRUARY

18H15 - 19H45

DEAMBULATION MUSICALE PAR LA GARDE REPUBLICAINE  
MUSICAL PARADE BY GARDE REPUBLICAINE

PAVILLON 1, 2 & 3

19H00

VERNISSAGE DE L'EXPOSITION « DS, UNE ŒUVRE D'ART DEPUIS 70 ANS »  
INAUGURATION OF EXHIBIT "DS, 70 YEARS A WORK OF ART"

PAVILLON 1, EXPOSITION DS

19H45 - 20H30

LEVER DE RIDEAUX SUR LES VEHICULES VEDETTES  
CURTAIN UP ON THE STAR VEHICLES

PAVILLONS 1 & 3, STAND BEST OF THE BEST & STAND ARTCURIAL

### MERCREDI 5 FÉVRIER

WEDNESDAY 5 FEBRUARY

10H00 - 11H30

[RETROMOBILE STREET] CAP SUR LA MYTHIQUE ROUTE 66 !  
[RETROMOBILE STREET] DISCOVER THE LEGENDARY ROUTE 66!

PAVILLON 3, EXTERIEUR

11H00 - 12H00

DEMONSTRATIONS DYNAMIQUES CLUB DES TEUF-TEUF & MUSEE  
DES BLINDES

LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM

PAVILLON 1, EXTERIEUR

11H00 - 11H30

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC MARIO ISOLA, DIRECTEUR DE PIRELLI  
MOTORSPORT

[LIVE STAGE] MEETING WITH MARIO ISOLA, DIRECTOR OF PIRELLI MOTORSPORT

PAVILLON 2, EXPOSITION F1 TRICOLORE

12H00 - 12H30

[KEGRESSE RETRO TOUR] VISITE GUIDEE DE L'EXPOSITION  
« ADOLPHE KEGRESSE, LE GENIE DES CROISIERES »

[KEGRESSE RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF EXHIBIT "ADOLPHE KEGRESSE,  
THE CRUISING GENIUS"

PONT DES EXPOSITIONS, EXPOSITION ADOLPHE KEGRESSE

15H00 - 15H30

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC GERARD LAROUSSE,  
EX-PILOTE DE FORMULE 1 & EX-DIRECTEUR DE RENAULT F1

[LIVE STAGE] MEETING WITH GERARD LAROUSSE, EX-FORMULA 1 DRIVER & EX-DIRECTOR  
OF RENAULT F1

PAVILLON 2, EXPOSITION F1 TRICOLORE

15H00 - 16H00

DEMONSTRATIONS DYNAMIQUES CLUB DES TEUF-TEUF & MUSEE  
DES BLINDES

LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM

PAVILLON 1, EXTERIEUR

17H00 - 17H30

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC JEAN ALESI, EX-PILOTE DE FORMULE 1  
[LIVE STAGE] MEETING WITH JEAN ALESI, EX-FORMULA 1 DRIVER

PAVILLON 2, EXPOSITION F1 TRICOLORE

17H00 - 17H30

[DS RETRO TOUR] VISITE GUIDEE DE L'EXPOSITION

« DS, UNE ŒUVRE D'ART DEPUIS 70 ANS »

[DS RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF EXHIBIT "DS, 70 YEARS A WORK OF ART"

PAVILLON 1, EXPOSITION DS

17H30 - 18H15

REMISE DES TROPHES RETROMOBILE 2025 DE LA PRESERVATION  
PRESENTATION OF 2025 RETROMOBILE PRESERVATION TROPHY

STAND EXPOSANT

19H00

REMISE DU TROPHEE DE L'ACADEMIE BELLECOUR 2025  
PRESENTATION OF ACADEMIE BELLECOUR 2025 AWARD

PAVILLON 1, RIVA LOUNGE

18H00 - 22H00

DEDICACES "STYLO & MOTO" EN PRESENCE DES GRANDES FIGURES  
DU DEUX-ROUES

"STYLO & MOTO" AUTOGRAPH SESSION IN THE PRESENCE OF LEADING  
TWO-WHEELER FIGURES

PAVILLON 2, ACE CAFE

18H30 - 19H00

[DE SEYNES RETRO TOUR] VISITE GUIDEE DE L'EXPOSITION

« ERIC DE SEYNES, LA PASSION DU DEUX ROUES A L'ETAT BRUT »

[DE SEYNES RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF EXHIBIT "ERIC DE SEYNES,  
A PRIMARY PASSION FOR TWO-WHEELERS"

PAVILLON 2, EXPOSITION ERIC DE SEYNES

20H00 - 20H30

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC JULIEN FEBREAU, JOURNALISTE SPORTIF  
ET COMMENTATEUR DE LA FORMULE 1

[LIVE STAGE] MEETING WITH JULIEN FEBREAU, SPORTS PRESENTER AND FORMULA 1  
COMMENTATOR

PAVILLON 2, EXPOSITION F1 TRICOLORE

RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE L'AGENDA  
RÉTROMOBILE EN LIGNE

DISCOVER THE ENTIRE RETROMOBILE  
CALENDAR ONLINE



### JEUDI 6 FÉVRIER

THURSDAY 6 FEBRUARY

10H00 - 11H30

[RETROMOBILE STREET] CAP SUR LA MYTHIQUE ROUTE 66 !  
[RETROMOBILE STREET] DISCOVER THE LEGENDARY ROUTE 66!

PAVILLON 3, EXTERIEUR

11H00 - 11H30

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC FREDERIC GARCIA, DIRECTEUR DE  
LA WINFIELD RACING SCHOOL & DENICHEUR DE TALENT EN FORMULE 1  
[LIVE STAGE] MEETING WITH FREDERIC GARCIA, DIRECTOR OF WINFIELD RACING  
SCHOOL & FORMULA 1 TALENT SCOUT

PAVILLON 2, EXPOSITION F1 TRICOLORE

11H00 - 12H00

DEMONSTRATIONS DYNAMIQUES CLUB DES TEUF-TEUF & MUSEE  
DES BLINDES

LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM

PAVILLON 1, EXTERIEUR

12H00 - 12H30

[KEGRESSE RETRO TOUR] VISITE GUIDEE DE L'EXPOSITION  
« ADOLPHE KEGRESSE, LE GENIE DES CROISIERES »

[KEGRESSE RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF EXHIBIT "ADOLPHE KEGRESSE,  
THE CRUISING GENIUS"

PONT DES EXPOSITIONS, EXPOSITION ADOLPHE KEGRESSE

14H00 - 14H30

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC OLIVIER PANIS, EX-PILOTE DE FORMULE 1  
[LIVE STAGE] MEETING WITH OLIVIER PANIS, EX-FORMULA 1 DRIVER

PAVILLON 2, EXPOSITION F1 TRICOLORE

14H30 - 15H00

[DS RETRO TOUR] VISITE GUIDEE DE L'EXPOSITION  
« DS, UNE ŒUVRE D'ART DEPUIS 70 ANS »

[DS RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF EXHIBIT "DS, 70 YEARS A WORK OF ART"

PAVILLON 1, EXPOSITION DS

15H00 - 15H30

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC BRUNO MORIN,  
EX-INGENIEUR DE L'ECURIE MATRA

[LIVE STAGE] MEETING WITH BRUNO MORIN, EX-ENGINEER AT TEAM MATRA

PAVILLON 2, EXPO F1 TRICOLORE

15H00 - 16H00

DEMONSTRATIONS DYNAMIQUES CLUB DES TEUF-TEUF & MUSEE  
DES BLINDES

LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM

PAVILLON 1, EXTERIEUR

16H00 - 16H30

[DE SEYNES RETRO TOUR] VISITE GUIDEE DE L'EXPOSITION  
« ERIC DE SEYNES, LA PASSION DU DEUX ROUES A L'ETAT BRUT »

[DE SEYNES RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF EXHIBIT "ERIC DE SEYNES, A PRIMARY  
PASSION FOR TWO-WHEELERS"

PAVILLON 2, EXPOSITION ERIC DE SEYNES

17H00 - 18H00

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC VICTOR JABOUILLE  
ET ANTHONY BELTOISE, FILS DE PILOTES

[LIVE STAGE] MEETING WITH VICTOR JABOUILLE ET ANTHONY BELTOISE, DRIVERS' SONS

PAVILLON 2, EXPOSITION F1 TRICOLORE

### VENDREDI 7 FÉVRIER

FRIDAY 7 FEBRUARY

10H00 - 11H30

[RETROMOBILE STREET] CAP SUR LA MYTHIQUE ROUTE 66 !  
[RETROMOBILE STREET] DISCOVER THE LEGENDARY ROUTE 66!

PAVILLON 3, EXTERIEUR

11H00 - 11H30

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC LUCAS PARLE F1, INFLUENCEUR  
ET SPECIALISTE DE LA FORMULE 1

[LIVE STAGE] MEETING WITH LUCAS PARLE F1, INFLUENCER AND FORMULA 1 SPECIALIST

PAVILLON 2, EXPOSITION F1 TRICOLORE

11H00 - 12H00

DEMONSTRATIONS DYNAMIQUES CLUB DES TEUF-TEUF & MUSEE  
DES BLINDES

LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM

PAVILLON 1, EXTERIEUR

12H00 - 12H30

[KEGRESSE RETRO TOUR] VISITE GUIDEE DE L'EXPOSITION  
« ADOLPHE KEGRESSE, LE GENIE DES CROISIERES »

[KEGRESSE RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF EXHIBIT "ADOLPHE KEGRESSE,  
THE CRUISING GENIUS"

PONT DES EXPOSITIONS, EXPOSITION ADOLPHE KEGRESSE

14H30 - 15H00

[DS RETRO TOUR] VISITE GUIDEE DE L'EXPOSITION  
« DS, UNE ŒUVRE D'ART DEPUIS 70 ANS »

[DS RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF EXHIBIT "DS, 70 YEARS A WORK OF ART"

PAVILLON 1, EXPOSITION DS

15H00 - 15H30

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC DENIS CHEVRIER,  
EX INGENIEUR DE RENAULT F1

[LIVE STAGE] MEETING WITH DENIS CHEVRIER, EX ENGINEER AT RENAULT F1

PAVILLON 2, EXPOSITION F1 TRICOLORE

A PARTIR DE 15H00

VENTE AUX ENCHERES ARTCURIAL  
ARTCURIAL AUCTION SALE

PAVILLON 3, STAND ARTCURIAL

15H00 - 16H00

DEMONSTRATIONS DYNAMIQUES CLUB DES TEUF-TEUF & MUSEE  
DES BLINDES

LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM

PAVILLON 1, EXTERIEUR

16H00 - 16H30

[DE SEYNES RETRO TOUR] VISITE GUIDEE DE L'EXPOSITION  
« ERIC DE SEYNES, LA PASSION DU DEUX ROUES A L'ETAT BRUT »

[DE SEYNES RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF EXHIBIT "ERIC DE SEYNES,  
A PRIMARY PASSION FOR TWO-WHEELERS"

PAVILLON 2, EXPOSITION ERIC DE SEYNES

17H00 - 17H30

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC SEBASTIEN OGIER, OCTUPLE CHAMPION  
DU MONDE DES RALLYES

[LIVE STAGE] MEETING WITH SEBASTIEN OGIER, 8-TIME WORLD RALLY CHAMPION

PAVILLON 2, EXPOSITION F1 TRICOLORE

20H00 - 20H30

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC ADRIEN PAVIOT, JOURNALISTE  
SPORTIF & DESIGNER DE CASQUE DE F1

[LIVE STAGE] MEETING WITH ADRIEN PAVIOT, SPORTS JOURNALIST & F1 HELMET DESIGNER

PAVILLON 2, EXPOSITION F1 TRICOLORE

# SAMEDI 8 FÉVRIER

SATURDAY 8 FEBRUARY

10H00 - 11H30

[RETROMOBILE STREET] CAP SUR LA MYTHIQUE ROUTE 66 !  
[RETROMOBILE STREET] DISCOVER THE LEGENDARY ROUTE 66!  
PAVILLON 3, EXTERIEUR

11H00 - 11H30

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC JEAN-YVES TABOURET, ARTISTE ET EX MECANICIEN WILLIAMS F1  
[LIVE STAGE] MEETING WITH JEAN-YVES TABOURET, ARTIST AND EX-MECHANIC AT WILLIAMS F1  
PAVILLON 2, EXPOSITION F1 TRICOLERE

11H00 - 12H00

DEMONSTRATIONS DYNAMIQUES CLUB DES TEUF-TEUF & MUSEE DES BLINDES  
LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM  
PAVILLON 1, EXTERIEUR

12H00 - 12H30

[KEGRESSE RETRO TOUR] VISITE GUIDEE DE L'EXPOSITION « ADOLPHE KEGRESSE, LE GENIE DES CROISIERES »  
[KEGRESSE RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF EXHIBIT "ADOLPHE KEGRESSE, THE CRUISING GENIUS"  
PONT DES EXPOSITIONS, EXPOSITION ADOLPHE KEGRESSE

14H30 - 15H00

[DS RETRO TOUR] VISITE GUIDEE DE L'EXPOSITION « DS, UNE ŒUVRE D'ART DEPUIS 70 ANS »  
[DS RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF EXHIBIT "DS, 70 YEARS A WORK OF ART"  
PAVILLON 1, EXPOSITION DS

A PARTIR DE 15H00

VENTE AUX ENCHERES ARTCURIAL  
ARTCURIAL AUCTION SALE  
PAVILLON 3, STAND ARTCURIAL

15H00 - 15H30

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC RENE ARNOUX, EX-PILOTE DE FORMULE 1  
[LIVE STAGE] MEETING WITH RENE ARNOUX, EX-FORMULA 1 DRIVER  
PAVILLON 2, EXPOSITION F1 TRICOLERE

15H00 - 16H00

DEMONSTRATIONS DYNAMIQUES CLUB DES TEUF-TEUF & MUSEE DES BLINDES  
LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM  
PAVILLON 1, EXTERIEUR

16H00 - 16H30

[DE SEYNES RETRO TOUR] VISITE GUIDEE DE L'EXPOSITION « ERIC DE SEYNES, LA PASSION DU DEUX ROUES A L'ETAT BRUT »  
[DE SEYNES RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF EXHIBIT "ERIC DE SEYNES, A PRIMARY PASSION FOR TWO-WHEELERS"  
PAVILLON 2, EXPOSITION ERIC DE SEYNES

17H00 - 17H30

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC PAUL BELMONDO, COMMENTATEUR SPORTIF & EX-PILOTE DE FORMULE 1  
[LIVE STAGE] MEETING WITH PAUL BELMONDO, SPORTS COMMENTATOR & EX-FORMULA 1 DRIVER  
PAVILLON 2, EXPOSITION F1 TRICOLERE

# DIMANCHE 9 FÉVRIER

SUNDAY 9 FEBRUARY

10H00 - 11H30

[RETROMOBILE STREET] CAP SUR LA MYTHIQUE ROUTE 66 !  
[RETROMOBILE STREET] DISCOVER THE LEGENDARY ROUTE 66!  
PAVILLON 3, EXTERIEUR

A PARTIR DE 11H00

COUP D'ENVOI DU RALLYE D'HANDI RALLY PASSION  
DEPARTURE OF HANDI RALLY PASSION  
PAVILLON 3, EXTERIEUR

11H00 - 11H30

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC YVES MORIZOT, EQUIPEMENTIER DE LA FORMULE 1 & FONDATEUR DE STAND 21  
[LIVE STAGE] MEETING WITH YVES MORIZOT, FORMULA 1 PARTS SUPPLIER & FOUNDER OF STAND 21  
PAVILLON 2, EXPOSITION F1 TRICOLERE

11H00 - 12H00

DEMONSTRATIONS DYNAMIQUES CLUB DES TEUF-TEUF & MUSEE DES BLINDES  
LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM  
PAVILLON 1, EXTERIEUR

12H00 - 12H30

[KEGRESSE RETRO TOUR] VISITE GUIDEE DE L'EXPOSITION « ADOLPHE KEGRESSE, LE GENIE DES CROISIERES »  
[KEGRESSE RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF EXHIBIT "ADOLPHE KEGRESSE, THE CRUISING GENIUS"  
PONT DES EXPOSITIONS, EXPOSITION ADOLPHE KEGRESSE

A PARTIR DE 14H00

VENTE AUX ENCHERES ARTCURIAL « RACING, FLYING & YACHTING »  
ARTCURIAL "RACING, FLYING & YACHTING" AUCTION  
PAVILLON 3, STAND ARTCURIAL

14H30 - 15H00

[DS RETRO TOUR] VISITE GUIDEE DE L'EXPOSITION « DS, UNE ŒUVRE D'ART DEPUIS 70 ANS »  
[DS RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF EXHIBIT "DS, 70 YEARS A WORK OF ART"  
PAVILLON 1, EXPOSITION DS

15H00 - 15H30

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC MICHEL BEAUJON, EX-INGENIEUR DE LIGIER F1  
[LIVE STAGE] MEETING WITH MICHEL BEAUJON, EX-ENGINEER AT LIGIER F1  
PAVILLON 2, EXPOSITION F1 TRICOLERE

15H00 - 16H00

DEMONSTRATIONS DYNAMIQUES CLUB DES TEUF-TEUF & MUSEE DES BLINDES  
LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM  
PAVILLON 1, EXTERIEUR

16H00 - 16H30

[DE SEYNES RETRO TOUR] VISITE GUIDEE DE L'EXPOSITION « ERIC DE SEYNES, LA PASSION DU DEUX ROUES A L'ETAT BRUT »  
[DE SEYNES RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF EXHIBIT "ERIC DE SEYNES, A PRIMARY PASSION FOR TWO-WHEELERS"  
PAVILLON 2, EXPOSITION ERIC DE SEYNES

17H00 - 17H30

[SCENE LIVE] RENCONTRE AVEC DANIEL CHAMPION, EX-CHEF MECANICIEN DE RENAULT F1  
[LIVE STAGE] MEETING WITH DANIEL CHAMPION, EX-HEAD MECHANIC AT RENAULT F1  
PAVILLON 2, EXPOSITION F1 TRICOLERE



© Rétromobile

# AU FIL DES ALLÉES

AU FIL DES ALLÉES

Cette année encore, Rétromobile marque l'ouverture de la saison des véhicules de collection et de prestige. Unique en son genre, ce salon de dimension internationale réunit l'ensemble des acteurs du secteur, répartis sur trois pavillons (1, 2 et 3). C'est le lieu où l'on peut retrouver le club de sa marque ou de son modèle préféré, rencontrer les organisateurs des plus grandes manifestations, acheter un véhicule, 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 49e édition de Rétromobile aborde toutes les facettes des véhicules anciens : assurance, expertise, entretien, restauration, vente.

## Un souvenir de Rétromobile

La boutique du salon propose une multitude d'objets et d'idées cadeaux à l'effigie de Rétromobile dont la miniature de la fameuse DS Ballon réalisée en série limitée par Spark.

## La Rétromobile Street

A l'entrée du pavillon 3, Rétromobile entraîne cette année les visiteurs à la découverte de la Route 66 qui reliait Chicago à Santa Monica. Chaque jour de 10 h 00 à 11 h 30, des comédiens et des véhicules emblématiques de la production américaine nous racontent l'histoire de cet axe routier.

## Box, box, box

Non loin de l'exposition dédié à la Formule 1 Tricolore, Pirelli présente plusieurs roues et pneumatiques ayant équipé les monoplaces de la discipline reine du sport automobile.

## Espace véhicules à moins de 30 000 euros

Plus de 120 véhicules proposés à la vente sans se ruiner.

## Zone de vente de motos

Plusieurs dizaines de machines de collection sont proposées à la vente.

## Les clubs en majesté

Toujours plus nombreux, les clubs sont réunis au sein d'un village, dans le pavillon 3.

## Les illuminations de Citroën

Voici cent ans, André Citroën réalisait un coup de pub en faisant apparaître son nom en lettres capitales sur la tour Eiffel. Un siècle plus tard, l'Amicale des clubs Citroën recrée ce moment hors du temps à Rétromobile.

## Reines de confort

Le magazine Youngtimers aborde le thème de la suspension hydropneumatique de Citroën en réunissant tous les modèles qui en sont équipés.

## Travaux pratiques

Durant la semaine, le magazine Gazoline relève le défi, avec cinq de ses lecteurs, de terminer la restauration d'une Peugeot 204 appartenant à une jeune adolescente de 16 ans.

## Aran La partage son talent

Comme le dit si bien Rodrigue dans le Cid, la valeur n'attend pas le nombre des années. Un enfant de 10 ans, très doué, dessine en live durant le salon.

## La FFVE (r)enseigne

La Fédération Française des Véhicules d'Epoque fait découvrir ses missions et ses activités autour d'ateliers.

## Scène live

Tournée cette année sur la Formule 1, cette animation offre aux visiteurs un moment de partage et de convivialité avec des pilotes et des grands noms du sport automobile.

## Vincennes en Anciennes

Quelques semaines après la 25e traversée hivernale de Paris en véhicules d'époque, l'association expose le samedi 8 février une trentaine de véhicules de collection aux abords du pavillon 3 dont une dizaine de DS.

## Soutenir l'Handi Rally Passion

Les 20 équipages du mini-rallye parisien organisé par cette association caritative s'élancent depuis Rétromobile le dimanche 9 février.

## Time on Show/Riva : l'excellence italienne

Sur le même espace, la prestigieuse galerie horlogère italienne et la marque de bateaux la plus connue au monde font découvrir leurs univers.

## Les marchands toujours plus nombreux

Les plus importants professionnels européens de la vente de voitures de collection sont présents à Rétromobile.

## Bourse de pièces

Vendredi et samedi, le pavillon 3 accueille une bourse de pièces détachées.

## La parade du musée des Blindés et des Teuf-Teuf

Des évolutions toujours impressionnantes : chaque jour, les visiteurs pourront voir le char AMX PAC 10 en action aux abords du pavillon 1. Quant au club des ancêtres de l'automobile qui fête ses 90 ans, il propose de nombreux tours à bord de véhicules produits avant 1932.

## Gendarmerie nationale

Lauréate du Grand Prix Motul - Fondation du Patrimoine l'an dernier, la berlinette Alpine A110 1600 S n°611 0995 ayant servi à la BRI de Roye vient de sortir de restauration.

## Motul et Brabus rendent hommage à une icône

Sur le stand Motul, plongez dans l'univers des années 60 avec la Mercedes-Benz 280 SL Pagode, restaurée avec soin par BRABUS Classic ! Un moteur avec boîte de vitesse, associé à la 280 SL, sera également exposé, offrant aux visiteurs une vue imprenable sur le cœur de cette mécanique légendaire.

## RMC fait le show !

Découverte des modèles du 4L Trophy, simulateurs, émissions en direct et rencontre avec certains animateurs phares tels qu'Aurélien & Gerry, François Alain et son équipe... autant d'animations qui vous attendent sur le stand de RMC !





© Rétromobile

**This year once again, Rétromobile kicks off the collector and prestige vehicle season. This one-of-a-kind international-scale show brings together all the players in the sector, spread across three halls (1, 2 and 3). Here, visitors can find the club for their favourite make or model, meet the organisers of the biggest events, buy a vehicle, find a part, scale models, books or literature dedicated to locomotion, car memorabilia and all the driving equipment for an oldtimer or a youngtimer. The 49th edition of Rétromobile has everything to do with classic vehicles covered: insurance, valuations, maintenance, restoration, sales, etc.**

#### A Rétromobile souvenir

The show's shop offers a wide range of Rétromobile-branded objects and gifts, including the miniature of the famous DS Ballon, produced in limited edition by Spark.

#### Rétromobile Street

At the entrance to Pavillon 3, Rétromobile this year invites visitors to discover the legendary Route 66, running from Chicago to Santa Monica. Every day from 10.00 to 11.30 am, actors and iconic American vehicles will tell the story of this world-famous highway.

#### Box, box, box

Barely a stone's throw (a wheel nut's throw?) from the display dedicated to the French in Formula 1, Pirelli presents several wheels and tyres that have been used on the single seaters racing in auto sport's premier discipline.

#### Vehicles on sale for under 30,000 euros

More than 120 vehicles on sale that won't break the budget.

#### Motorcycle sale zone

Several dozen collector motorbikes on sale.

#### Clubs in the spotlight

A bigger than ever number of clubs are exhibiting in a village in Pavillon 3.

#### The Citroën illuminations

A hundred years ago, André Citroën staged a publicity coup by projecting his name in lights on the Eiffel tower. A century later, the Amicale des Clubs Citroën recreates this timeless moment at Rétromobile.

#### Queens of comfort

Youngtimers magazine addresses the theme of Citroën's hydro-active suspension, displaying models fitted with the system.

#### Restore it yourself

Over the course of the week, Gazoline magazine rises to the challenge, aided by five readers,

of finishing the restoration of a Peugeot 204 belonging to a 16-year old girl.

#### Aran La shares his talent

To paraphrase Corneille in Le Cid, talent does not depend on age. A gifted boy sketches for the public live throughout the exhibition.

#### FFVE here for info

The Fédération Française des Véhicules d'Epoque invites visitors to find out more about its missions and activities through a series of workshops.

#### Live stage

With a focus this year on Formula 1, this special feature offers attendees a chance to meet drivers and leading names from the auto world.

#### Vincennes en Anciennes

A few weeks before the 25th winter vintage car parade across Paris, on Saturday 8 February the society will be exhibiting around 30 collector vehicles next to Pavillon 3, including about 10 DS models.

#### Support Handi Rally Passion

The 20 crews competing in the Parisian mini-rally organised by this charity will be setting off from Rétromobile on Sunday 9 February.

#### Time on Show/Riva: Italian excellence

Sharing the same space, the prestigious Italian timepiece gallery and the world's best-known boat brand display their assets.

#### Increasing numbers of traders

The biggest European collector vehicle traders are out in force at Rétromobile.

#### Parts fair

On Friday and Saturday, Pavillon 3 hosts a spare parts fair.

#### The Armoured Vehicle Museum display and Teuf-Teuf rides

Ever more breath-taking demonstrations: every day, visitors will be able to see the AMX PAC 10 tank in action in front of Pavillon 1. Meanwhile, the

club celebrating the forefathers of the automobile, celebrating its 90th anniversary, will invite people to ride aboard vehicles produced before 1932.

#### Gendarmerie nationale

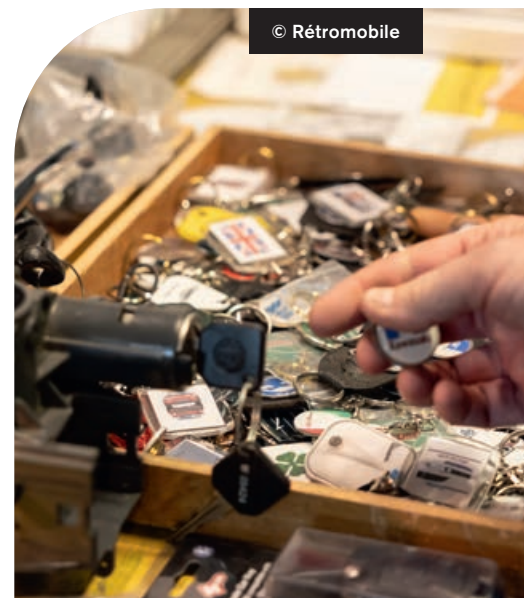
The winner of the Motul – Fondation du Patrimoine award last year, the Alpine A110 1600 S n°611 0995 berlinette used by the BRI unit in Roye has just finished its restoration programme

#### Motul and Brabus pay tribute to an icon

At the Motul stand, dive into the 1960s with the Mercedes-Benz 280 SL Pagode, meticulously restored by BRABUS Classic! A motor with a gearbox, paired with the 280 SL, will also be on display, giving visitors an unparalleled view of the heart of this legendary machine.

#### RMC show it off!

Discover the iconic 4L Trophy models, test your skills on simulators, enjoy live broadcasts, and meet some of RMC's star hosts, including Aurélien & Gerry, François Alain, and his team... so many activities are waiting for you at the RMC stand!



© Rétromobile



© Handi Rally Passion

# RÉTROMOBILE : RENDRE LA PASSION DES VÉHICULES DE COLLECTION ACCESSIBLE À TOUS

RÉTROMOBILE :  
MAKING THE  
PASSION FOR  
CLASSIC CARS  
ACCESSIBLE  
TO EVERYONE

STAND  
3B001

**Permettre à tous de vivre pleinement la passion de l'automobile et des belles mécaniques, est l'un des engagements de Rétromobile. Dans ce but, et à l'occasion de la 49ème édition du salon, le plus beau garage éphémère du monde s'entoure de deux partenaires associatifs d'envergure : Handi Rally Passion & Make-A-Wish® France.**

**Handi Rally Passion**  
*tous ensemble!*

Crée en 2009, Handi Rally Passion a pour mission de faire découvrir le monde des rallyes automobiles aux personnes en situation de handicap en leur permettant de devenir copilote le temps d'un instant. C'est donc fort de cette expertise que l'association et le plus beau garage éphémère du monde ont lancé ensemble la toute première charte d'accessibilité du salon Rétromobile, dans le but d'offrir une expérience de visite adaptée à tous les visiteurs en situation de handicap. Pour ce faire le stand de l'association, situé à l'entrée du pavillon 3, se transformera durant 5 jours en un espace d'accueil dédié aux PMR et PSH : prêts de fauteuils, accueil et renseignement pour les personnes à mobilité réduite, parcours de visite adaptés... Autant de services qui seront proposés par l'association sur son stand durant les 5 jours de Rétromobile.

**Make-A-Wish**  
FRANCE

Autre structure, mais engagements similaires : Make-A-Wish® France rejoint également l'aventure Rétromobile ! L'association, qui a déjà réalisé plus de 585 000 vœux d'enfants malades, a œuvré aux côtés de l'événement pour réaliser le rêve de deux enfants : Diego, fan de sport automobile et de sensations fortes a eu la chance d'effectuer un baptême de course à côté du pilote français Sébastien Ogier ; Valentino, pour qui l'équipe de Rétromobile à œuvrer lors d'un team building solidaire afin de concevoir le week-end de ses rêves. Durant la semaine du salon, l'engagement de Rétromobile en faveur de Make-A-Wish® France prend de nouvelles formes. Au programme : la remise d'un chèque à l'association, l'organisation d'une collecte, l'accueil d'enfants et la vente aux enchères d'Automobilia dont les bénéfices sont reversés à l'association caritative.

## LA CHARTE D'ACCESSIBILITÉ DE RÉTROMOBILE

- > **Tarif préférentiel pour les personnes en situation de handicap et leur accompagnant.**
- > **Parking spécifique, en face du pavillon 3 et sur invitation, pour les mini-vans.**
- > **Signalétique PMR identifiable sur le guide de visite ainsi que dans les allées du salon.**
- > **Équipements & stands accessibles pour toutes et tous.**
- > **Un espace et une équipe d'accueil spécifique pour les PMR situé sur le stand d'Handi Rally Passion, à l'entrée du Pavillon 3.**







© Handi Rally Passion

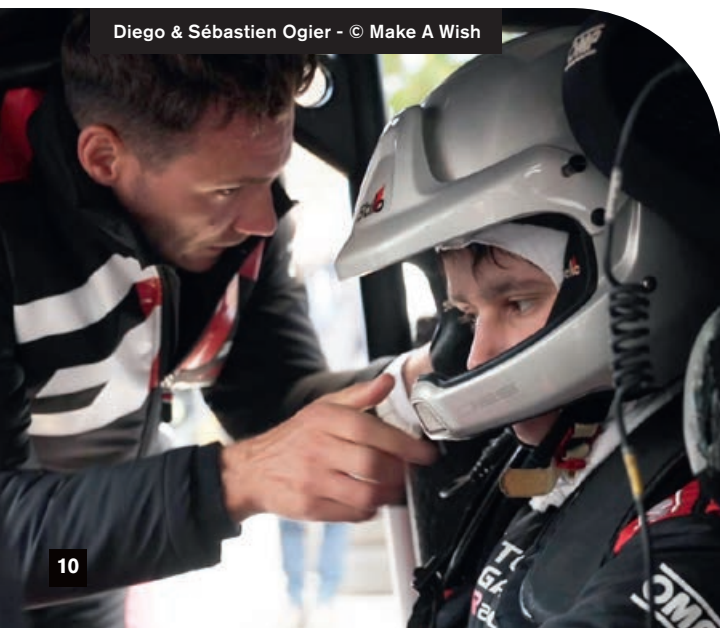
One of *Rétromobile's* commitments is to enable everyone to enjoy their passion for cars and motoring to the full. With this in mind, and to mark the 49th edition of the exhibition, the world's most exciting pop-up garage is joining forces with two major charity partners: *Handi Rally Passion & Make-A-Wish® France*.



Founded in 2009, *Handi Rally Passion's* mission is to help people with disabilities discover the world of car rallies by offering them the chance to experience the thrill of becoming a co-driver. Drawing on this expertise, the association and the world's most exciting pop-up garage have joined forces to launch the very first accessibility charter for the *Rétromobile* exhibition, with the aim of providing a visitor experience tailored to all visitors with disabilities. The charity's stand, located at the Pavilion 3 entrance, will be transformed for 5 days into a reception area dedicated to PRMs and people with disabilities: wheelchair loans, meet/greet and information for people with reduced mobility, adapted visitor itineraries: all these services will be offered by the charity on its stand during the five days of *Rétromobile*.



Another organisation with similar commitments: *Make-A-Wish® France* is also joining the *Rétromobile* adventure! The charity, which has granted over 585,000 wishes to sick children, has already joined forces with the exhibition to make two children's dreams come true: *Diego*, a fan of motor sport and thrills, had the chance to take part in a race sitting alongside French driver *Sébastien Ogier*; and *Valentino*, for whom the *Rétromobile* team designed the weekend of his dreams at a teambuilding workshop. During the week of the exhibition, *Rétromobile* will be showing its commitment to *Make-A-Wish® France* in other ways. The programme includes the donation of a cheque to the charity, the organisation of a fundraiser, the visit of children, and finally the *Automobilia* auction, with all proceeds going to the charity.



Diego & Sébastien Ogier - © Make A Wish

### RÉTROMOBILE ACCESSIBILITY CHARTER

- > **Preferential entrance price for people with disabilities and their helper.**
- > **A specific car park, opposite Pavilion 3 and subject to invitation, for minivans.**
- > **PRM signage, identifiable in the visitor guide and in the exhibition's aisles.**
- > **Equipment and stands accessible to everyone.**
- > **A reception and team specifically on hand for PRMs on the Handi Rally Passion stand at the Pavilion 3 entrance.**



M3 Stuart © Musée des Blindés

# MUSÉE DES BLINDÉS, LEÇONS D'UN CONFLIT MONDIAL

MUSÉE DES BLINDÉS  
LESSONS FROM  
A GLOBAL CONFLICT

STAND  
1M001

**Partageant son espace avec l'UNIVEM, le Musée des Blindés sort de sa collection deux véhicules légers : le chasseur de char AMX 10 Pac 90 de 1970 pour les démonstrations à l'extérieur du pavillon 1 et le char américain Stuart de 1941 sur son stand.**

Installé à Saumur et ouvert au grand public, le musée des Blindés dispose aujourd'hui de la plus belle collection au monde de véhicules militaires. C'est si vrai que, cette année encore, il présente à *Rétromobile* des engins que l'on n'avait jamais vus ! Le premier, destiné aux démonstrations en extérieur, est le chasseur de char français AMX 10 Pac 90. Développé au cours des années 1960 par le GIAT, ce blindé entre en service à partir du début des années 1970. Il est produit par l'Atelier de construction de Roanne. Tout au long de sa carrière, qui va s'étendre sur une vingtaine d'années, il ne cessera jamais d'évoluer. Il est propulsé par un V8 diesel Hispano-Suiza à deux turbocompresseurs permettant de se déplacer jusqu'à une vitesse de 65 km/h. Son canon mitrailleur de 20 mm est quant à lui capable de tirer 700 coups par minute et de toucher une cible à près de 1 000 m.

Sur le stand, c'est un char américain qui accueille les visiteurs. Le Stuart accompagne l'entrée en guerre des Etats-Unis au début du second conflit mondial, mais sert aussi sous les couleurs britanniques. Ce sont d'ailleurs les Anglais qui lui donnent son nom en hommage au général Stuart. Pas assez performant (son blindage est trop mince et sa tourelle trop étroite) ce char léger d'à peine 15 tonnes a surtout été assigné à des missions de reconnaissance. Il était équipé d'un moteur continental à 7 cylindres en étoile. De son côté, l'UNIVEM (Union Nationale des collectionneurs de Véhicules Militaires) expose un Half-Track M5 produit par la firme américaine International. Ce transport de troupes blindé est propulsé par un six cylindres essence de 143 ch.

**Sharing a space with UNIVEM, the Armoured Vehicles Museum has brought along two light vehicles from its collection: the 1970 AMX 10 Pac 90 anti-tank vehicle for demonstrations outside Pavilion 1, and the American 1941 Stuart tanks on static display on the stand.**

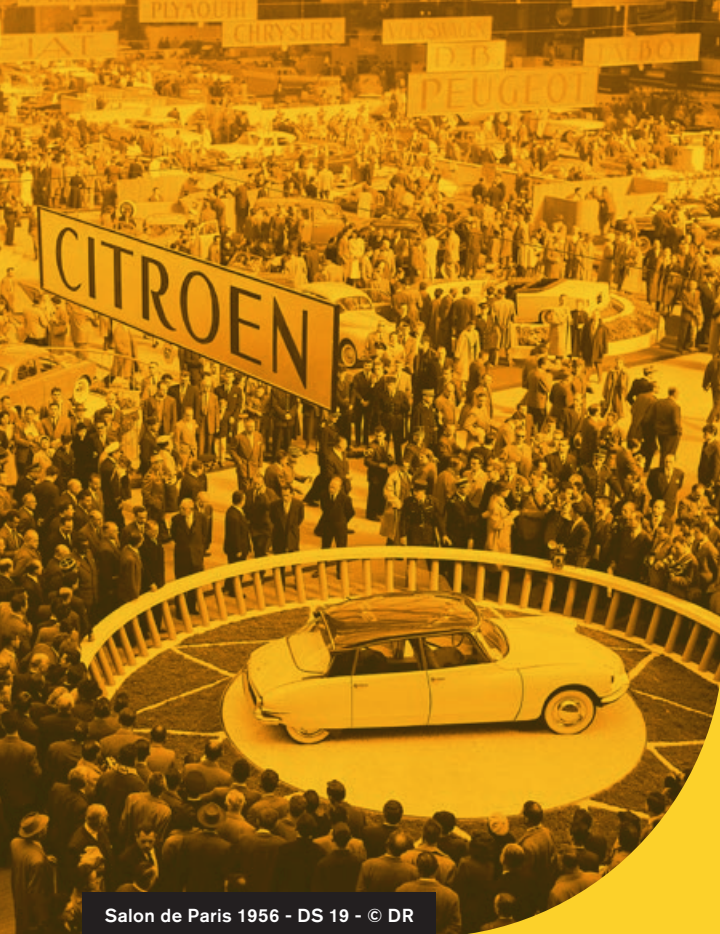
Based in Saumur and open to the general public, the Armoured Vehicles Museum – Musée des Blindés - today boasts the world's finest collection of military vehicles. So much so that, once again this year at *Rétromobile*, it will be presenting some vehicles that have never been seen before! The first, intended for outdoor demonstrations, is the French AMX 10 Pac 90 anti-tank fighter. Developed in the 1960s by GIAT, this armoured vehicle entered service in the early 1970s. It was produced by the Roanne construction workshop. Throughout its career, which stretched over twenty years, it never stopped evolving. It is powered by a Hispano-Suiza V8 diesel engine with two turbochargers, enabling it to travel at speeds of up to 65 km/h. Its 20 mm machine cannon is capable of firing 700 rounds per minute and hitting a target at a distance of almost 1,000 m.

Visitors to the stand are greeted by an American tank. The Stuart served with the United States at the start of the Second World War, but also under British colours. In fact, it was the British who named it after General Stuart. With its lack of performance (its armour was too thin and its turret too narrow), this light tank weighing barely 15 tonnes was mainly assigned to reconnaissance missions. It was equipped with a continental 7-cylinder star engine. For its part, UNIVEM (Union Nationale des Collectionneurs de Véhicules Militaires) is exhibiting a Half-Track M5 produced by the American firm International. This armoured personnel carrier was powered by a 143 bhp six-cylinder petrol engine.



AMX10 PAC90 © Musée des Blindés





Salon de Paris 1956 - DS 19 - © DR

# DS, UNE DEPUIS 70 ANS

# ŒUVRE D'ART

DS, 70 YEARS  
A WORK OF ART



En partenariat avec DS AUTOMOBILES



Général de Gaulle - © DS

**Conçue comme un véritable écrin, et mis en lumière par les ateliers Mathieu Lustrerie, l'exposition dédiée à la marque de luxe française met en scène les soixante-dix ans de la fameuse DS en présence de plusieurs modèles emblématiques, dont son héritière, la nouvelle DS N°8.**

Le jeudi 4 octobre 1955 est gravé en lettres d'or dans l'histoire de l'automobile. En ce premier jour du salon de l'Automobile de Paris, sous la nef du Grand Palais, les visiteurs n'ont d'yeux que pour la nouvelle berline de la firme du Quai de Javel, qui évoque davantage une soucoupe qu'une voiture. Sur le stand de la marque, vers lequel converge une foule compacte, trône une magnifique DS 19 jaune champagne au toit aubergine ; elle tourne doucement sur son podium devant un public ébahi. Dans un autre enclos mais fixe, une DS 19 vert pomme au toit champagne surprend par sa couleur vive. Enfin, une troisième, entièrement noire se laisse également inspecter. L'enthousiasme est tel que les commerciaux enregistrent douze mille commandes le premier jour du Salon ! Il en sera de même durant toute la semaine et pareille frénésie se reproduira chez les principaux concessionnaires de France. Nombre d'automobilistes découvrant la DS 19 envisagent alors même d'annuler leurs commandes de voitures plus classiques.

Sortant du deuxième conflit mondial, à l'orée des Trente Glorieuses, la

DS tranche résolument avec les monolithes sévères d'avant-guerre. Elle est le symbole d'une France qui ose. Résultat du programme VGD (véhicule de grande diffusion) lancé en 1935 pour s'inscrire dans la suite logique de la Traction, la silhouette de la DS s'inspire de la mode du streamline importée des Etats-Unis. Les volumes souples et enveloppés sont désormais de rigueur. La DS est d'un modernisme confondant avec sa forme de galet. Elle multiplie les effets : vitrages courbes, ailes voluptueuses, portes sans encadrement, feux en orifices de réacteurs encadrant un toit serti en plastique, roues arrière carénées, volant à une seule branche trônant sur un tableau de bord futuriste. A l'audace industrielle du constructeur, qui a laissé la créativité du designer Flaminio Bertoni s'exprimer, s'ajoute l'incroyable suspension hydropneumatique conçue par André Lefebvre avec l'aide de Paul Magès. Complété par un embrayage automatique, quasi inconnu en Europe, et des freins à disque à l'avant commandés par un champignon qui remplace la traditionnelle pédale de frein, la DS s'avère un engin aussi irréal que stupéfiant, nous faisant passer directement dans une nouvelle

ère. La production de la DS ne commence qu'en 1956 et à petite vitesse : les délais de livraison grimpent bientôt à quinze mois.

Sur le plan mécanique, le projet D, comme on l'appelle au sein du bureau d'études, n'est pas la révolution attendue : des problèmes insolubles de refroidissement empêchent le montage du six cylindres à plat conçu par Walter

Becchia. Le quatre-cylindres de la Traction, dérivé du 11 D, reprend ici du service avec une nouvelle culasse en aluminium à chambres hémisphériques, alimenté par un carburateur double corps permettant d'obtenir 75 ch.

La suspension hydropneumatique se présente comme la partie la plus originale de la voiture. A tel point qu'en 1959, le publicitaire Claude



Publicité DS de 1959 - © DS

Puech met en scène cette innovation à travers un coup de génie publicitaire. Des ballons, évoquant les sphères hydropneumatiques de la gamme, viennent remplacer les roues du véhicule et lui confèrent une aura presque irréelle. Ainsi naît la DS Ballons. Si l'original a disparu, le salon Rétromobile accueille une copie conforme en tout point, réalisé par les élèves du GARAC (Ecole nationale des professions de l'automobile) et avec le soutien de DS Automobiles

Un an après sa révélation, la DS 19 s'enrichit d'une version simplifiée, l'ID 19, un peu moins assistée hydrauliquement. Jusqu'à la fin, les ID se différencieront des DS par leur pavillon, qui n'est jamais peint, et par le pilier de custode gaufré en lignes serrées, sans fer plat, habillé d'un cornet de clignotant en plastique rouge. D'autres déclinaisons ne tardent pas. Sur les bases de l'ID 19 apparaît également en octobre 1959 une version six glaces déclinée en trois modèles : un break à sept places, une commerciale à cinq places (version Luxe), puis une

familiale à sept-huit places, avec trois strapontins face à la route (Luxe et Confort). L'événement de l'année 1960, c'est l'apparition d'un cabriolet réalisé par le carrossier Henri Chapron. La DS connut même son heure de gloire dans les épreuves routières mais, c'est une autre actualité qui apporte une publicité inattendue au véhicule. En 1962, lors de l'attentat visant le général de Gaulle au Petit-Clamart, le chauffeur réussit à accélérer et à continuer la route sans écarts, malgré des pneus éclatés.

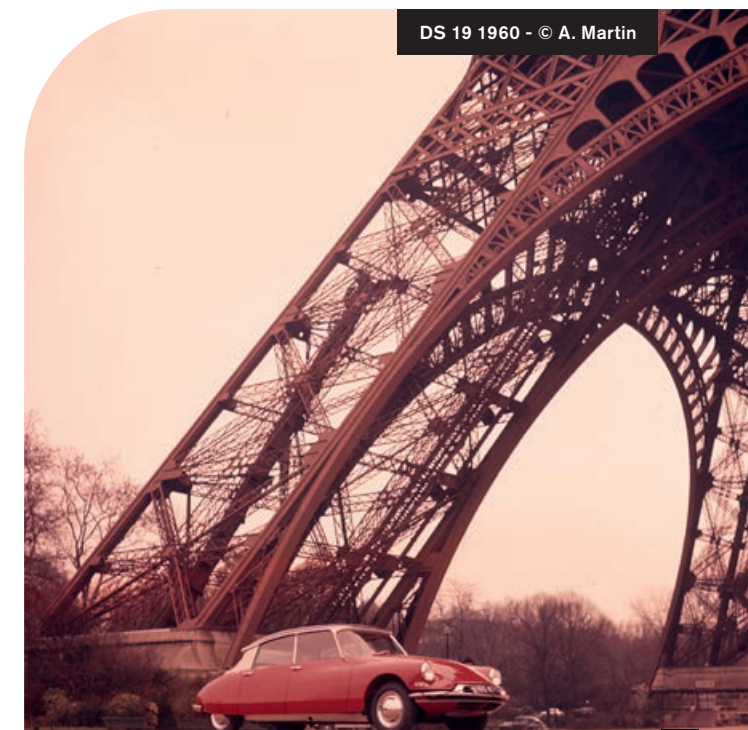
Une nouvelle étape est franchie en 1963 avec le montage en option d'une boîte de vitesses à commande mécanique sur les DS 19, pendant que le moteur 83 ch devient accessible aux modèles breaks, ainsi capables d'atteindre 150 km/h. L'année suivante, un événement majeur intervient avec l'arrivée d'une version haut de gamme Pallas identifiable à ses finitions soignées. En septembre 1965, c'est au tour de la DS 21 de faire son entrée avec un 4-cylindres 2 175 cm<sup>3</sup> d'une puissance de

109 ch. Il faut attendre le salon de l'Automobile de 1967 pour voir la gamme DS-ID adopter un nouveau visage. Le dernier dessin de Bertoni se signale par l'adoption de quatre phares dans deux blocs optiques profilés. La DS 20 remplace la 19 et en 1969, l'injection électronique fait ses débuts sur la DS 21 alors que toute la gamme reçoit une nouvelle planche de bord. Durant le salon de 1969, la millionième DS

sort des chaînes de Javel et durant l'hiver 1971, la production des cabriolets DS s'arrête après 1 365 unités produites. Un an plus tard, la DS s'offre une ultime montée en puissance avec un moteur de 2 347 cm<sup>3</sup> qui l'autorise à atteindre 188 km/h. Le 24 avril 1975, la DS cesse définitivement d'être produite. En vingt ans, 1 455 746 exemplaires auront été fabriqués.



DS 21 Pallas - © DS



DS 19 1960 - © A. Martin





DS 21 Pallas - © DS

**Designed as a truly opulent showcase, and lit by Mathieu Lustrerie, the exhibition dedicated to the French luxury brand covers the seventy years of the famous DS in the presence of several iconic models, including its latest addition, the new DS N°8.**

Thursday 4 October 1955 will go down in automotive history. On this first day of the Paris Motor Show, in the nave of the Grand Palais, visitors had eyes only for the new saloon car from the Quai de Javel firm, which looked more like a saucer than a car. A compact group flocked to the brand's stand, where a champagne yellow DS 19 with an aubergine roof was proudly displayed, slowly rotating on a turntable before an astonished audience. In another alcove, but stationary, an apple green DS 19 surprised onlookers with its bright colour. Finally, a third, all-black car, could also be admired. Such was the enthusiasm that the sales team claimed to have taken twelve thousand orders on the first day of the Show! This was to continue throughout the week, and the same frenzy was to be witnessed at the main dealerships in France. Many motorists discovering the DS 19 were even considering cancelling their orders for more traditional cars.

Coming just several years after the end of the Second World War and at the dawn of the 'Trente Glorieuses', the DS stood in stark contrast to the severe monoliths of the pre-war era. It was the symbol of a new, daring France. The result of the VGD (Véhicule de Grande Diffusion - mass-market vehicle) programme launched in 1935 as a logical follow-up to the Traction, the DS's silhouette was inspired by the American trend for streamlining. Soft, enveloping volumes were now the order of the day. The DS was strikingly modern with its pebble-like shape and a host of effects: curved windows, voluptuous wings, frameless doors, jet engine-shaped lights framing a plastic-set roof, streamlined rear wheels, a single-spoke steering wheel sitting on a futuristic dashboard. The manufacturer's industrial ingenuity, which gave free rein to the creativity of designer Flaminio Bertoni, was complemented by the incredible

hydropneumatic suspension conceived by André Lefebvre with the assistance of Paul Magès. Add to this an automatic clutch, virtually unknown in Europe, and the front disc brakes activated by a "mushroom" button instead of the traditional brake pedal, and the DS was a machine as unreal as it was breathtaking, transporting us into another era. Production of the DS only began in 1956, and at a slow pace: delivery times soon rose to fifteen months.

From a mechanical point of view, Project D, as it was known in the design office, was not the revolution expected: insoluble cooling problems prevented the installation of the six-cylinder flat engine designed by Walter Becchia. The four-cylinder engine from the Traction, derived from the 11 D, was used again with a new aluminium cylinder head with hemispherical chambers, fed by a twin-barrel carburettor that produced 75 bhp.

The hydropneumatic suspension was the most original part of the car. So much so that, in 1959, advertising executive Claude Puech used this innovation in a stroke of advertising genius. Inflated balls, reminiscent of the range's hydropneumatic spheres, replaced the vehicle's wheels, giving it an almost unreal aura. Thus was born the DS Ballons. The original may have disappeared, but *Rétromobile* is hosting a copy that is a perfect match in every respect, produced by students at GARAC (the national academy for automotive professions) with the support of DS Automobiles.

One year after its unveiling, the DS 19 was joined by a pared-down version, the ID 19, with fewer power-assisted features. Right up to the end, the IDs would differ from the DS by their roof, which was never painted, and by the rear quarter panel embossed in tight lines, without flat iron, and fitted with a red plastic indicator light. Other versions were soon to follow. A six-window version based on the ID 19 also appeared in October 1959, available in three models: a seven-seater estate, a five-seater saloon (Luxe version), and a seven-eight-seater station wagon with three forward-facing folding seats (Luxe and Confort). The highlight of 1960 was the appearance of a cabriolet designed by coachbuilder Henri Chapron. The DS even had its moment of glory in road races, but it was another event that brought the DS unexpected publicity. In 1962, when an assassination attempt was made on General de Gaulle at Petit-Clamart, the driver of the presidential DS succeeded in accelerating away and staying on the road, despite the tyres having been burst in the attack.

A new milestone was reached in 1963 with the optional fitting of a mechanical gearbox to the DS 19, while the 83 bhp engine was extended to estate models, which could now reach speeds of up to 150 km/h. The following year, a major event occurred with the arrival of a top-of-the-range Pallas version identifiable by its meticulous finish. In September 1965, the DS 21 made its debut with a 2,175 cc 4-cylinder engine producing 109 bhp. It was not until the 1967 Motor Show that the DS-ID range was revamped. Bertoni's latest design featured four headlamps in two streamlined headlamp units. The DS 20 replaced the 19, and in 1969, electronic fuel injection made its debut on the DS 21, while the entire range received a new dashboard. During the 1969 Motor Show, the one millionth DS rolled off the production lines at Javel, and in the winter of 1971, production of the DS convertible came to a halt after 1,365 units had been produced. A year later, the DS was given a final power boost with a 2,347 cc engine that pushed top speed up to 188 km/h. On 24 April 1975, the DS ceased production for good. In twenty years, 1,455,746 examples had been produced.



DS 21 Pallas - © DS



# LA FORMULE 1, UNE SPECIALITÉ DEPUIS 60 ANS

# FRANÇAISE



Grand Prix de France 1983 - © Renault

FORMULA 1  
A FRENCH  
SPECIALITY  
FOR 60 YEARS



En partenariat  
avec Pirelli



PAVILLON  
2.2



Ligier JS31 1988 - © DPPI

**Autour d'une scène live où sont exposées 16 monoplaces ayant porté les couleurs tricolores, toute la grande famille de la Formule 1 française défile et témoigne à Rétromobile.**

Douze ans après la dernière sortie d'une monoplace Gordini en grand prix, c'est Matra, une société spécialisée dans l'armement et la recherche spatiale qui remet le contact français en F1. Avec le concours du pétrolier Elf, elle confie à l'écurie anglaise de Ken Tyrrell un châssis MS 10 animé par un V8 Ford-Cosworth et un châssis MS 11 propulsée par le fameux Matra V12. Jean-Pierre Beltoise est chargé de faire débiter cette F1 cent pour cent française au grand prix de Monaco de 1968. Un mois plus tard, le 23 juin est une journée historique pour Matra. A Zandvoort, sous une pluie battante, Stewart et Beltoise réalisent un doublé. L'association entre Ken Tyrrell et Jackie Stewart, son protégé, aboutit au double titre pilote et constructeurs en 1969 avec la MS80. L'année suivante, Matra s'allie à Simca tandis que de son côté Tyrrell enrôle un jeune prometteur : François Cevert.

A l'arrivée du grand prix des Etats-Unis en 1972, Matra coupe le contact avec la F1. Pendant ce long interlude, nos meilleurs pilotes trouvent refuge dans des écuries étrangères. Parti chez BRM, Beltoise fait de nouveau retentir la Marseillaise

dans la Principauté de Monaco. Le 7 octobre 1973, la F1 française est en deuil : Cevert se tue lors des essais du grand prix de Watkins Glen. La relève est néanmoins assurée grâce à de nombreuses et très sérieuses filières promotionnelles. Le retour d'une écurie française est à mettre à l'actif de l'ancien pilote Guy Ligier. En recueillant le budget promotion que la SEITA dispensait jusqu'alors à Matra et en obtenant du constructeur ses V12 et ses ingénieurs, Ligier rejoint la F1 fin janvier 1976 à Interlagos. Avec Jacques Laffite, la première victoire entièrement française arrive le 19 juin 1977 à Anderstop, en Suède. C'est le début de la domination française. En 1979, il y a sept pilotes français sur la grille : René Arnoux, Patrick Depailler, Jean-Pierre Jabouille, Jean-Pierre Jarier, Jacques Laffite, Didier Pironi et Patrick Tambay. En 1981, Laffite manque de peu le titre. Les temps changent et les grands constructeurs généralistes investissent peu à peu la F1. Le premier d'entre eux est Renault.

Le programme F1 de l'ex-Régie a été préparé très sérieusement. Alors que les monoplaces se convertissent à l'effet de sol, l'usine Amédée Gordini de Viry-Chatillon a décidé de sublimer son arrivée en imposant le moteur

turbocompressé, une première dans la discipline. Entre la commande par Elf à Renault Gordini de deux moteurs d'essai de 1,5 litres suralimentés et l'engagement de la première monoplace Renault en juillet 1977 sur le circuit de Silverstone avec Jean-Pierre Jabouille, il ne s'écoule qu'à peine plus de deux ans. Quant à la première victoire Renault, elle n'arrive quant à elle que le 1er juillet 1979 à Dijon, mais, c'est la passe d'armes entre la Ferrari de Gilles Villeneuve et la Renault de René Arnoux qui restera gravé dans les mémoires de ce grand prix de France.

Les Bleus se disputent les premières places. Arnoux, Laffite et Pironi : trois français sur le podium du grand prix de Kyalami 1980. Il va falloir s'y habituer. En 1982, Pironi (Ferrari) est le mieux placé pour être le premier Français à ceindre la couronne mondiale. Un accident aux essais du grand prix d'Allemagne l'éloigne définitivement des circuits. Alain Prost devient alors le meilleur représentant tricolore, mais doit pourtant attendre de rejoindre l'écurie anglaise McLaren pour être couronné en 1985, 1986 et 1989. En

1990, chez Ferrari, le quatrième titre lui échappe de peu. Retirée de la F1 en 1985, la firme au Losange profite d'un nouveau règlement pour revenir, à partir de 1989, comme motoriste avec un V10. L'association Williams-Renault domine la discipline. En 1993, elle permet à Prost, après deux années sabbatiques d'empocher un 4e titre, et à Damon Hill d'être titré en 1996. Cette année-là, Olivier Panis fait retentir la Marseillaise à Monaco. Alors que Renault annonce son départ, Peugeot débarque comme motoriste de McLaren puis de Jordan et de Prost Grand Prix à partir de 1998, le champion du monde français éponyme ayant racheté l'écurie Ligier début 1997. Fin 2000, la marque au lion quitte la F1 avec 14 podiums à son actif mais aucune victoire en 115 départs. Revenu en 2000 après avoir racheté l'écurie Benetton, Renault rafle quatre couronnes en 2005 et 2006 avec Fernando Alonso puis stoppe ses activités châssis pour se concentrer sur son activité de motoriste. Avec Red Bull et Sebastien Vettel, le losange remporte quatre doubles couronnes, de 2010 à 2013. Nouveau rebondissement, l'écurie Renault F1 Team revient en 2016 puis

est rebaptisée Alpine en 2021. Pierre Gasly et Esteban Ocon sont les deux derniers pilotes français à avoir fait retentir la Marseillaise sur un podium.

75 ans après le premier engagement d'un constructeur français Rétromobile vous propose de revivre la prestigieuse histoire de la Formule 1 Tricolore à travers une scène live inédite imaginé avec le soutien de Pirelli, manufacturier de pneumatiques officiel du championnat, et le concours de l'agence DPPI qui a fourni les photos.

**Around a live stage exhibiting 16 single seaters that have flown the French flag, the big Formula 1 family is on show at Rétromobile.**

Twelve years after the last appearance of a Gordini car in a Grand Prix, it was Matra, better known for specialising in weaponry and space research, that brought France back to the F1 fold. With the support of the oil company Elf, the firm gave Ken Tyrrell's British team an MS 10 chassis powered by a Ford-

Cosworth V8, and an MS 11 chassis powered by the famous Matra V12 engine. Jean-Pierre Beltoise was given the task of introducing this all-French F1 car to racing at the 1968 Monaco Grand Prix. One month later, the 23 June was a historical day for Matra: in Zandvoort beneath driving rain, Stewart and Beltoise recorded a one-two. The alliance between Ken Tyrrell and his protégé Jackie Stewart led a driver-constructor double in 1969 with the MS80. The following year, Matra decided to team up with

Simca, while Tyrrell hired a promising youngster, François Cevert.

With the arrival of the US Grand Prix in 1972, Matra severed its ties with F1. During this long interlude, France's best drivers found refuge in foreign teams. Beltoise moved to BRM and once again celebrated the French national anthem in the Principality of Monaco. On 7 October 1973, French F1 was in mourning when Cevert was killed during practice for the Watkins Glen Grand Prix. However, the succession was



Renault RE 40 1983 - © DPPI





Matra MS80 - © DPPI

guaranteed thanks to a number of very serious promotional programmes. Former driver Guy Ligier was instrumental in the return of a French team. By securing the promotion budget that SEITA had previously given to Matra and acquiring the constructor's V12s and engineers, Ligier rejoined F1 at the end of January 1976 at Interlagos. With Jacques Laffite, the first all-French victory came on 19 June 1977 at Anderstorp in Sweden. It was the beginning of French domination. In 1979, there were seven French drivers on the grid: René Arnoux, Patrick Depailler, Jean-Pierre Jabouille, Jean-Pierre Jarier, Jacques Laffite, Didier Pironi and Patrick Tambay. In 1981, Laffite narrowly missed out on the title. Times were changing and the major generalist manufacturers were gradually investing in F1. The first of these was Renault.

The F1 programme of the formerly state-owned company was taken very seriously. As single-seaters were converted to ground effect, the Amédée Gordini factory in Viry-Chatillon decided to boost its arrival by imposing the turbocharged engine, a first in the discipline. Between Elf's order to Renault-Gordini for two supercharged 1.5-litre test engines and the entry of the first Renault single-seater in July 1977 at Silverstone with Jean-Pierre Jabouille, barely two years had gone by. Meanwhile, Renault's first win could take until 1 July 1979 in Dijon, but it was the showdown between Gilles Villeneuve's Ferrari and René Arnoux's Renault that would remain the lasting image of this French Grand Prix.

Les Bleus would then battle it out for the top spots. The three French drivers Arnoux, Laffite and Pironi occupied the podium at the 1980 Kyalami Grand Prix, and France was just getting started. In 1982, Pironi (Ferrari) had the best chance of becoming the first Frenchman to win the world title; however, an accident during practice for the German Grand Prix sadly brought an early end to his career. Alain Prost then became the best French hope but had to wait until joining the English team McLaren to be crowned in 1985, 1986 and 1989. In 1990, he narrowly missed out on a fourth title with Ferrari. Having then withdrawn from F1 in 1985, Renault took advantage of new regulations to return as an engine manufacturer with a V10 from 1989. The Williams-Renault partnership would dominate the sport. In 1993, it helped Prost to a 4th title after two sabbatical years, and Damon Hill to the title in 1996. That same year, Olivier Panis topped the podium for France in Monaco. As Renault announced its withdrawal, Peugeot came on board as engine manufacturer for McLaren, then for Jordan and finally for Prost Grand Prix from 1998, the French world champion having bought the Ligier team at the beginning of 1997. At the end of 2000, the Lion brand quit F1 after 115 starts, with 14 podium finishes to its name but no wins. Back in the sport in 2000 after buying the Benetton team,

Renault won four titles in 2005 and 2006 with Fernando Alonso, before ceasing its chassis activities to concentrate on its engine business. With Red Bull and Sebastian Vettel, Renault won four double titles between 2010 and 2013. In a further turn of events, the Renault F1 Team returned in 2016 before being renamed Alpine in 2021. Pierre Gasly (with Alpha Tauri) and Esteban Ocon (with Alpine) are the last two French drivers to have heard the Marseillaise atop a podium. 75 years after the first entry by a French carmaker, Rétromobile invites you to relive the prestigious history of French Formula 1, through an original live scene created with the support of Pirelli, the championship's official tire manufacturer, and the help of the DPPI agency, which supplied the photos.



Alain Prost - © DPPI

# RENAULT, D'HIER À AUJOURD'HUI



1962 - Renault 4 © Renault

RENAULT, FROM PAST TO PRESENT

STAND  
1F068

La firme au losange présente en première mondiale à Rétromobile un concept qui réinterprète une icône du passé.

Renault joue sur des ressorts nostalgiques depuis l'arrivée de Luca de Meo à la tête de l'entreprise. En parallèle de sa gamme standard, le constructeur a lancé une famille de modèle « Icônes » qui revisite certains modèles emblématiques. Son stand met en parallèle les R4, R5, R17 et 40 CV des records de 1924 avec leurs interprétations modernes. A cette occasion, le patrimoine Renault a sorti de ses réserves une version « Super » de sa R4. Lancée en 1962, ce nouveau modèle, comme son nom l'indique, se distingue par l'intégration d'équipements supplémentaires : pare-chocs à double tubes chromés, vitres de custode et feux arrière entourés de chrome. Mais la principale différence concerne le remplacement du hayon arrière par une malle de coffre. De son côté, le coupé R17 est apparu au salon de Paris de 1971. Développé sur la base de la berline R12 et dessiné sous la direction du styliste Gaston Juchet, ce modèle s'inscrivait dans une volonté de véhiculer une image plus dynamique. La version 17 TS reçoit le moteur 1,6 litre sur la R16 TS mais doté de l'injection et d'un arbre à cames spécifique. Ce bloc quatre cylindres en alu délivre une puissance de 108 ch et un couple de 135 Nm. La R17 TS s'offre pour le millésime 1973 une version découvrable à toit ouvrant en toile électrique avec hard-top

amovible. Pour le millésime suivant, la cylindrée augmente légèrement sans changement de la puissance. Mais, la surprise du salon, c'est un prototype qui revisite la fameuse 40 CV des records de 1924.

**The historical French carmaker chooses Rétromobile for its world premiere of a concept reinterpreting an icon of the past.**

Since the arrival of Luca de Meo at the head of the company, Renault has been playing on nostalgic themes. Alongside its standard range, the manufacturer has launched a family of "Icons" models

that revisit certain emblematic models. The R4, R5, R17 and 40 CV record-breaking models from 1924 were displayed alongside their modern interpretations. To mark the occasion, Renault Heritage has brought out a "Super" version of its R4. Launched in 1962, this new model, as its name suggests, was distinguished by the inclusion of additional equipment: chrome-trimmed double-tube bumpers, quarter windows and taillights surrounded by chrome. But the main difference is that the rear hatch has been replaced by a trunk. The R17 coupé appeared at the 1971 Paris Motor Show. Developed on the basis of the R12 sedan and

designed under the direction of stylist Gaston Juchet, this model was part of a drive to convey a more dynamic image. The 17 TS version received the same 1.6-liter engine as the R16 TS, but with fuel injection and a special camshaft. This four-cylinder aluminum block delivers 108 hp and 135 Nm of torque. For the 1973 model year, the R17 TS was offered in a convertible version with electric canvas sunroof and removable hardtop. For the following model year, displacement was slightly increased, with no change in power. The surprise of the show, however, was a prototype that revisited the famous 40 CV of the 1924 records.



Renault 17 TS © Renault



# PORSCHE, LES 25 ANS DE LA GT3



Porsche 996 GT3 - © Porsche

PORSCHE,  
THE GT3 TURNS 25

STAND  
1G064

## Héritière des fameuses Carrera RS, la GT3, version sportive de la 911, célèbre son quart de siècle.

C'est en 1999, à partir de la génération 996, que Porsche inaugure la dénomination « GT3 », qui fait alors référence à une catégorie de voiture de course comprenant le modèle le plus sportif de la gamme 911. Parmi les spécimens les plus recherchés de la firme de Zuffenhausen, tous ces véhicules partagent la même recette : une cure d'allègement et de vitamines. Sur son stand, à côté de la dernière évolution de la GT3 dévoilée en octobre dernier, le constructeur expose la seconde évolution des GT3 des générations 997 et 991. Apparue en 2006, deux ans après la 997, la sportive se distingue du reste de la gamme par son utilisation du bloc de la fameuse GT1. Le six cylindres à plat de 3,6 litres délivre 415 ch, soit un rendement exceptionnel de 115 ch/l. En 2009, la cylindrée grimpe à 3,8 litres et la puissance à 435 ch.

Avec la génération 991 les ingénieurs allemands ont, une nouvelle fois, trouvé le moyen de relever les performances. La GT3 se convertit à la transmission PDK à double embrayage à 7 rapports et aux quatre roues directrices. Son moteur flat-six 3,8 litres atmosphérique débite désormais 475 chevaux à 8 250 tr/min. Les adeptes de la 911 sportive ne se feront pas prier et la série est vite épuisée. En 2017, une nouvelle série est mise en production. En portant la cylindrée à 4 litres et la zone rouge à 9 000 tr/min, la puissance atteint désormais 500 ch. Mais la grande surprise de cette version, réside en réalité dans le retour de la boîte de vitesses manuelle à six rapports. En parallèle de la série des GT3, Porsche présente le programme des Centres Porsche Classic avec la restauration d'une 2.8 RSR et d'une 964 Carrera RS.

## The heir of the famous Carrera RS, the GT3, a sports car version of the 911, celebrates its 25th anniversary.

In 1999, starting with the 996 generation, Porsche inaugurated the name 'GT3', referring to a category of racing car that included the sportiest model in the 911 range. Featuring among the most sought-after specimens from the Zuffenhausen manufacturer, all these vehicles share the same recipe: a diet based on weight loss and vitamins. On its stand, alongside the latest evolution of the GT3 unveiled last October, the manufacturer is exhibiting the second evolution of the 997 and 991 generation GT3s. Introduced in 2006, two years after the 997, this sports car stood out from the rest of the range in that it used the same block as the famous GT1. The 3.6-litre flat-six delivered 415 bhp, giving an exceptional output of 115 bhp/l. In 2009, the engine

capacity was increased to 3.8 litres and power to 435 bhp.

With the 991 generation, the German engineers once again found a way to boost performance. The GT3 was fitted with a 7-speed PDK dual-clutch transmission and four-wheel steering. Its naturally aspirated 3.8-litre flat-six engine now produced 475 bhp at 8,250 rpm. Fans of the sporty 911 were quick to respond, and the series quickly sold out. In 2017, a new series went into production. By increasing the displacement to 4 litres and the red zone to 9,000 rpm, power now reached 500 bhp. But the big surprise of this version was actually the return of the six-speed manual gearbox. Alongside the GT3 series, Porsche is presenting the Porsche Classic Centres programme, with the restoration of a 2.8 RSR and a 964 Carrera RS.



997 GT3 - © Porsche





Adolphe Kégresse - © DR

# ADOLPHE KÉGRESSE, UN INGÉNIEUR DE GÉNIE

PONT DES  
EXPOSITIONS

ADOLPHE KÉGRESSE,  
THE INGENIOUS  
ENGINEER



© DR

**A travers la présence d'une dizaine de véhicules autochenilles dont il est à l'origine, cet homme de l'ombre est l'objet d'un hommage appuyé.**

La vie de Adolphe Kégresse a des accents romanesques. Il est le fils de Gustave Adolphe Kégreisz, directeur d'une filature d'Héricourt, et de Sophie Emilie Buchter qui tient un commerce d'étoffe. Une erreur lors de la déclaration de sa naissance, le 2 juin 1879, à l'état-civil de Héricourt, situé entre Montbéliard et Belfort, lui vaut de prendre le nom de Kégresse. Le garçon grandit en développant une passion pour la mécanique. A l'école pratique et d'industrie de Montbéliard où ses parents l'ont inscrit, ses dons se perfectionnent. Pendant son service militaire, il installe un moteur sur un vélo, inventant ainsi le vélomoteur. C'est sa première invention et il y en aura de nombreuses d'autres. Adolphe Kégresse rêve de mondes nouveaux. Sous la pression d'un compatriote, il prend la direction de la Russie en 1903. A Saint-Petersbourg, la compagnie de chemins de fer l'embauche comme maître mécanicien. C'est là que son destin bascule. Un matin, alors qu'il travaille sur les voies, le train impérial, à bord duquel se trouve le Tsar Nicolas II, s'immobilise sur une plaque tournante bloquée par le gel. Il intervient et débloque l'aiguillage. Une action qui lui vaut d'être engagé comme mécanicien dans les garages du Tsar. La qualité de son travail,

mais aussi son inventivité et sa personnalité, sont récompensées : il est nommé directeur technique de l'ensemble des services automobiles du Tsar Nicolas II en 1905 et se retrouve à la tête d'une équipe d'une vingtaine de mécaniciens. Sa proximité avec la famille impériale se vérifie lorsque le Tsar le conduit à épouser Hélène Moniakoff, veuve d'un officier de l'armée impériale. De cette union naissent Sonia en 1904, Elisabeth en 1906 et Valentin Adolphe en 1908.

Ses fonctions prennent une tournure inédite lorsqu'on lui demande de trouver une solution pour que le Tsar continue de pratiquer la chasse aux loups l'hiver. Pour éviter l'enlèvement des véhicules dans la neige, il a l'idée de fixer des skis sur le train avant et d'installer une courroie sur le train arrière pour propulser le véhicule. Perfectionné, son système breveté en 1913 donne naissance aux chenilles souples. Mais un événement historique majeur vient troubler cette ère de prospérité. Obligé de fuir la Russie avec sa famille au début de la révolution bolchévique, l'ingénieur français regagne sa Franche-Comté natale. A sa demande, Georges Schwob d'Héricourt, qui avait été président de la société des engrenages Citroën, lui présente Jacques Hinstin, concessionnaire

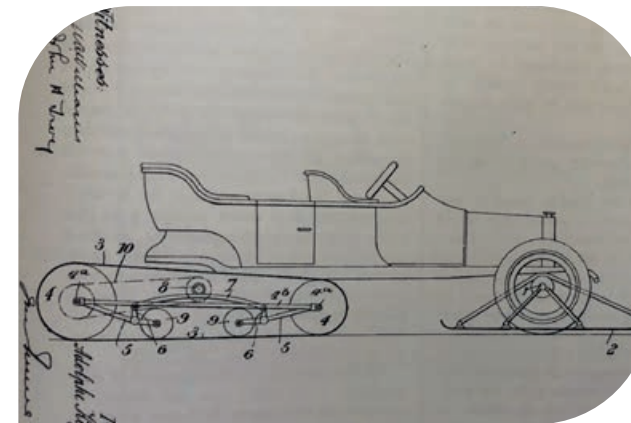
exclusif Citroën pour la Seine et Oise et associé d'André Citroën dans la société d'engrenages. Lors d'une fraîche matinée d'octobre 1920, M. Citroën assiste sur un terrain accidenté de Saint-Denis à une démonstration de trois Type A équipés par Hinstin de chenilles Kégresse. Immédiatement conquis, Citroën déclare « cette invention est à moi. » Il s'en assure l'exclusivité en déposant un brevet sous le nom « Citroën-Kégresse-Hinstin ». Un département Autochenilles voit le jour et l'invention de Kégresse participe dès lors à l'image de marque de la firme du quai de Javel. Quel coup de pub : le système des chenilles permet à Citroën de se lancer dans de grandes explorations. A la traversée du Sahara en décembre 1922 succèdent la croisière Noire,

de 1924 à 1926, puis la croisière Jaune, de 1931 à 1932.

A la suite de la dissolution de son département, Kégresse quitte Citroën avec ses mécaniciens et fonde la SEK (Société d'Exploitation Kégresse) en 1935. La société multiplie les projets : développement d'une boîte de vitesses automatique et vente des brevets des chenilles aux Etats-Unis pour donner naissance aux Half Track. En juin 1940, Adolphe Kégresse prend le chemin de l'exode à Saint-Jean-de-Luz. Sur les rives de l'Atlantique, il jette à la mer toute une série de plans pour éviter que ses inventions tombent entre les mains des Allemands. Il finit par retrouver son pavillon de Croissy-sur-Seine mais, le 11 février 1943, une rupture d'anévrisme l'emporte. Au cours de sa vie, il aura déposé quelque 200 brevets.



Projet d'autochenilles / Autochenilles project. © DR



**Through the display of around ten half-tracked vehicles inspired or invented by him, Rétromobile pays tribute to a behind-the-scenes figure of automotive history.**

Adolphe Kégresse's life has many romantic overtones. He was the son of Gustave Adolphe Kégreisz, the director of a spinning mill in Héricourt, and Sophie Emilie Buchter, a cloth merchant. A clerical error at Héricourt town hall on his birth certificate dated 2 June 1879 led to him being given the surname Kégresse. The boy grew up with a passion for mechanics. At the technical and industrial college in Montbéliard, where his parents enrolled him, his talents were

honed. During his military service, he fitted an engine to a bicycle, thereby inventing one of the very first mopeds in history. It was his first invention and there were to be many others. Adolphe Kégresse dreamed of other horizons. Pushed into it by a fellow Frenchman, he headed for Russia in 1903. In St Petersburg, the railway company took him on as a senior mechanic. It was there that his destiny changed. One morning, while working on the tracks, the imperial train, with Tsar Nicholas II on board, came to a standstill on a turntable blocked by frost. He stepped in and unblocked the switch. This initiative was enough to have him taken on as a mechanic in the Tsar's garages. The quality of his work, but also his inventiveness and personality were rewarded: in 1905, he was appointed technical

director of all the Tsar Nicholas II's automobile services, heading a team of around twenty mechanics. His close relationship with the imperial family was confirmed when the Tsar had him marry Hélène Moniakoff, the widow of an imperial army officer. This marriage produced Sonia in 1904, Elisabeth in 1906 and Valentin Adolphe in 1908.

His missions took an unprecedented turn when he was asked to find a solution that would allow the Tsar to continue hunting wolves in winter. To prevent the vehicles getting stuck in the snow, he came up with the idea of attaching skis to the front axle and installing a belt on the rear axle to propel the vehicle. His system was perfected and patented in 1913, giving rise to the flexible track. But a major historical event brought an abrupt end to this period of prosperity. Forced to flee Russia with his family at the start of the Bolshevik revolution, the French Engineer returned to his native Franche-Comté region. At his request, Georges Schwob d'Héricourt, who had previously chaired the Citroën gear company, introduced him to Jacques Hinstin, Citroën's exclusive dealer for the Seine et Oise region and André Citroën's partner in the gear company. On a crisp October morning in 1920, Mr. Citroën attended a demonstration of three Type A cars fitted by Hinstin with Kégresse caterpillar tracks on rough

terrain in Saint-Denis. Immediately won over, Citroën declared 'this invention is mine'. He secured exclusive rights by registering a patent under the name 'Citroën-Kégresse-Hinstin'. An Autochenilles department was created, and Kégresse's invention began to contribute to the brand image of the Quai de Javel firm. What a publicity coup: the caterpillar system opened the way for Citroën to embark on major expeditions. The Sahara crossing in December 1922 was followed by the Black Cruise, from 1924 to 1926, and then the Yellow Expedition, from 1931 to 1932.

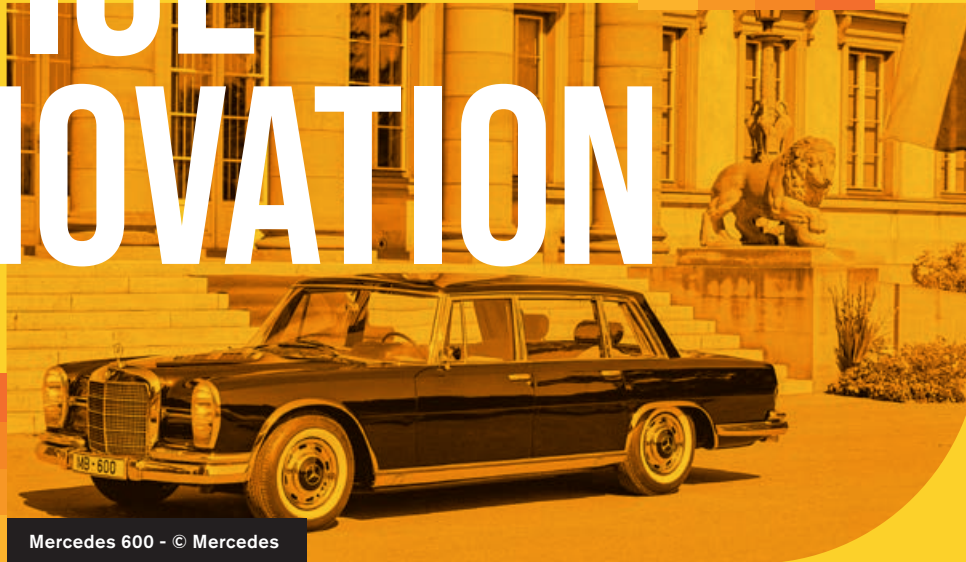
Following the dissolution of his department, Kégresse left Citroën with his mechanics and founded SEK (Société d'Exploitation Kégresse) in 1935. The company embarked on a number of projects, including the development of an automatic gearbox and the sale of the track patents to the United States, giving rise to the Half Track. In June 1940, Adolphe Kégresse went into exile in Saint-Jean-de-Luz. On the shores of the Atlantic, he threw all his plans into the ocean to prevent them falling into German hands. He eventually returned to his house in Croissy-sur-Seine, where he died suddenly of an aneurysm on 11 February 1943. During his lifetime, he had registered some 200 patents.



# MERCEDES PRESTIGE ET INNOVATION

MERCEDES  
PRESTIGE AND INNOVATION

STAND  
1J064



Mercedes 600 - © Mercedes

**La firme à l'étoile présente quatre véhicules qui ont conduit à l'installer en référence du secteur en termes de luxe et d'innovation, au cours des années soixante.**

Le 2 avril 1900, cela fera 125 ans exactement qu'Emil Jellinek utilise le prénom de sa fille Mercedes pour une série de voitures commandée à Daimler. Si ces célébrations rythmeront l'année 2025, le constructeur profite également de Rétromobile pour partager aux visiteurs un autre pan, tout aussi glorieux, de son histoire. A côté de la fameuse 300 SL W198 est présentée la limousine 600 dont la conception remonte à 1955. Le styliste français Paul Bracq a joué un rôle majeur dans le design de ce véhicule qui permet à Mercedes d'investir le segment du grand prestige en 1963. Animée par un V8 6,3 litres de 250 ch et dotée d'un confort inégalé avec sa suspension hydraulique, la 600 est adoptée par les membres de la royauté, les chefs d'Etat et les célébrités de l'industrie et du show-business. Le modèle exposé à Paris appartient à la cantatrice Maria Callas. A peine 2 677 unités ont été produites lorsque la 600 prend sa retraite.

Mercedes a aussi sorti de ses réserves la C111. Cette étude de voiture de sport présentée pour la première fois au salon de Francfort de 1969 aura donné naissance à une série de 16 versions différentes de véhicules expérimentaux. Ce coupé à moteur central arrière et portes papillon sert de laboratoire au développement des carrosseries en fibre de verre et du moteur rotatif Wankel. Reconnaisable à sa ligne remaniée, la version du salon de Genève 1970 était équipée d'un moteur à quatre pistons rotatifs affichant une puissance de 350 chevaux.

**The star-branded automaker presents four vehicles that contributed to its reputation as a leading light in the sector for luxury and innovation during the 1960s.**

On 2 April 2025 it will be exactly 125 years since Emil Jellinek chose to use his daughter's first name, Mercedes, for a series of cars ordered from Daimler. While these celebrations will carry on throughout 2025, the manufacturer is also taking advantage of Rétromobile to share another distinguished chapter in its history. Alongside the famous 300 SL W198 stands the 600 limousine, whose design dates back to 1955. French stylist Paul Bracq played a major role in the styling of this vehicle, which helped Mercedes into the prestige segment in 1963. Powered by a 250 bhp 6.3-litre V8 engine and boasting unrivalled comfort thanks

to its hydraulic suspension, the 600 was adopted by royalty, heads of state and celebrities from industry and show business. The model exhibited in Paris once belonged to the singer Maria Callas. Just 2,677 units were produced when the 600 was retired.

Mercedes has also brought the C111 out of storage. This sports car concept, first presented at the 1969 Frankfurt Motor Show, gave rise to a series of 16 different versions of experimental vehicles. This coupé with rear mid-engine and gullwing doors served as a laboratory for the development of fibreglass bodies and the Wankel rotary engine. Recognisable by its restyled lines, the version shown at the 1970 Geneva Motor Show was equipped with a four-piston rotary engine delivering 350 bhp.



Mercedes C111 - © Mercedes



# RICHARD MILLE 40 ANS DE FORMULE 1 FERRARI



Carlos Reutemann - © Ferrari

RICHARD MILLE  
A 40-YEAR PERIOD OF  
FERRARI IN FORMULA 1

STAND  
1M048

**A travers une sélection de monoplaces, l'horloger partenaire de la firme de Maranello se concentre sur l'engagement de la Scuderia Ferrari depuis 1970 dans la discipline reine du sport automobile.**

Un an après avoir exposé les principaux prototypes d'endurance du Cavallino Rampante, l'horloger Richard Mille présente une splendide plateau de Formule 1 racontant en filigrane l'évolution de la réglementation de la discipline et des performances des monoplaces. La Scuderia est la seule écurie à participer au championnat du monde de Formule 1 depuis sa naissance en 1950. Au gré des saisons, elle a connu des hauts et des bas, alternant les périodes de domination et de disette, mais elle reste la plus renommée et la plus titrée avec 15 titres Pilotes et 16 titres Constructeurs. A travers huit monoplaces exposés, le stand Richard Mille raconte la période 1970 - 2008.

Bien née, la 312 B permet à l'écurie italienne et à son pilote phare, le Belge Jacky Ickx, de renouer avec les premiers rôles durant la seconde partie de la saison 1970. Ce n'est pas suffisant et Jochen Rindt, décédé à Monza, devient l'unique champion du monde posthume. Après un passage à vide, Ferrari revient en fanfare en 1975 sous la direction du jeune Luca di Montezemolo. Avec la 312 T à moteur 12-cylindres boxer de 500 ch et boîte de vitesses transversale, l'Autrichien Niki Lauda ramène le titre à Maranello. Les tifosi attendaient ce moment depuis onze ans. Le divorce avec Lauda consommé fin 1977, Carlos Reutemann entre en

scène. Sa nouvelle arme, la 312 T3, débute au troisième grand prix. Elle a été spécialement conçue pour les nouveaux pneus Michelin mais cela ne suffit pas. Les Lotus ont révolutionné la discipline grâce à la technologie de l'effet de sol. L'année suivante sourit à Ferrari. Avec la 312 T4 à effet de sol, Jody Scheckter et Gilles Villeneuve ne laissent que des miettes à leurs rivaux.

Les années 1980 marquent un changement d'ère avec l'avènement du moteur turbocompressé. Les ingénieurs de Ferrari changent de concept. Ainsi est lancée la génération 126. La version C2 domine la saison 1982. Si Pironi échoue dans sa quête du titre lors d'un accident aux essais du grand prix d'Allemagne, Ferrari remporte le titre Constructeurs. Il en sera de même l'année suivante grâce à René Arnoux et Patrick Tambay. En 1984, les McLaren TAG sont intouchables et malgré la victoire de Michele Alboreto en Belgique, les Ferrari sont reléguées au second plan. L'écurie italienne entame une traversée du désert. Comme un signe du destin, en 1989, quelques semaines après le décès d'Enzo Ferrari, Gerhard Berger remporte une victoire historique à Monza au volant de la monoplace 87/88C.

Le début des années 1990 est marqué par l'arrivée d'Alain Prost à Maranello. Le Français est en

bagarre avec Ayrton Senna pour le titre mais, au Japon, le Brésilien emboutit volontairement la Ferrari de Prost au premier virage. C'est le début d'une nouvelle descente aux enfers, endiguée à partir de 1994. Depuis le 1er juillet 1993, Jean Todt est nommé directeur de l'écurie. La réorganisation commence. Avec la monoplace 412 T2 conçue par John Barnard et dotée d'un nouveau V12 3 litres, Ferrari revient en haut de l'affiche en 1995. A Montréal, Jean Alesi remporte le seul grand prix de sa carrière. Les pièces du puzzle Todt s'assemblent. L'Allemand Michael Schumacher a été recruté comme premier pilote. Le V12 est remplacé par un V10. A partir de 1998, le département technique est confié à Ross Brawn et à Rory Byrne. Les rouges ne laissent que des miettes aux autres écuries. En 2002, la F2002 permet à Schumacher de terminer tous les grands prix sur

le podium, d'en gagner onze et de porter le nombre de ses victoires à 64 tout en lui permettant d'égaliser les cinq titres de Juan Manuel Fangio. En ajoutant les quatre victoires de Rubens Barrichello, la domination de Ferrari est totale. La suprématie n'a qu'un temps. Renault et Alonso prennent le pouvoir. Pourtant, l'écurie italienne n'abdique jamais. En 2007, le Finlandais Kimi Räikkönen succède à Schumacher. Il gagne le championnat alors que l'écurie McLaren est disqualifiée pour espionnage industriel, au détriment de Ferrari. L'année suivante, la F2008 a gommé les défauts de la monoplace précédente. Si le titre Constructeur revient aux Italiens, Felipe Massa échoue dans sa conquête du championnat pour un point, au terme d'un grand prix du Brésil vraiment fou. Depuis, Ferrari est toujours en quête de nouveaux titres.



Ferrari 312 T3 - © Ferrari



F2008 - © Ferrari



Niki Lauda - © Ferrari

**Through a selection of single seaters, the Maranello firm's watchmaker partners looks at its involvement in the premier discipline of motorsport from 1970 onwards.**

A year after exhibiting the Prancing Horse's main endurance prototypes, watchmaker Richard Mille is presenting a splendid set of Formula 1 cars that tell the story of the evolution of the sport's regulations and the performance of its single-seaters. The Scuderia has been the only team to take part in the Formula 1 world championship since its inception in 1950. Over the years, the team has had its ups and downs, alternating between periods of domination and periods of drought, but it remains the most famous and the most successful, with 15 Drivers' titles and 16 Constructors' titles to its name. With eight single-seaters on display, the Richard Mille stand tells the story of the 1970-2008 period.

The well-bred 312 B brought the Italian team and its star driver, the Belgian Jacky Ickx, back to the forefront in the second half of the 1970 season. It proved insufficient, however, and Jochen Rindt, who died at Monza, became the only

posthumous world champion. After a period of inactivity, Ferrari returned with a bang in 1975 under the direction of the young Luca di Montezemolo. Austrian Niki Lauda brought the title back to Maranello in the 312 T with its 500bhp 12-cylinder boxer engine and transverse gearbox. The tifosi had been waiting eleven years for this moment. After the divorce with Lauda at the end of 1977, Carlos Reutemann entered the scene. His new machine, the 312 T3, made its debut at the third Grand Prix of the year. It was specially designed for the new Michelin tyres, but even that was not enough. Lotus had revolutionised the sport with its ground effect technology. The following year was a good one for Ferrari. With the 312 T4 with ground effect, Jody Scheckter and Gilles Villeneuve left their rivals in the dust.

The 1980s marked a change of era with the advent of the turbocharged engine. Ferrari's engineers changed their concept and launched the 126 generation. The C2 version dominated the 1982 season. Although Pironi ultimately failed in his title bid, his career coming to an end after his accident during practice at the German Grand Prix, Ferrari won the Constructors' championship. The same would happen the following

year thanks to René Arnoux and Patrick Tambay. In 1984, McLaren TAG were untouchable and despite Michele Alboreto's victory in Belgium, Ferrari were relegated to second place. The Italian team began a period in the wilderness. As fate would have it, a few weeks after the death of Enzo Ferrari in 1989, Gerhard Berger took an historic victory at Monza in the 87/88C single-seater.

The early 1990s were marked by the arrival of Alain Prost at Maranello. The Frenchman was neck-and-neck with Ayrton Senna for the title in 1990 but, in Japan, the Brazilian deliberately took out Prost's Ferrari at the first corner. This was the start of a new downward spiral, which was halted in 1994. On 1 July 1993, Jean Todt was appointed director of the team. The reorganisation began. With the 412 T2 single-seater designed by John Barnard and equipped with a new 3-litre V12, Ferrari returned to the front of the grid in 1995. In Montreal, Jean Alesi won the only grand prix of his career. The pieces of the Todt jigsaw began to click together. The German Michael Schumacher was recruited as lead driver. The V12

was replaced by a V10. From 1998, the technical department was taken over by Ross Brawn and Rory Byrne. The reds left nothing but scraps for the other teams. In 2002, the F2002 helped Schumacher finish every Grand Prix on the podium, winning eleven of them and taking his total number of victories to 64, as well as equalling Juan Manuel Fangio's five titles. Add Rubens Barrichello's four victories, and Ferrari's domination was complete. But this supremacy was short-lived, with Renault and Alonso coming to the front of the pack. However, the Italian team never gave up: in 2007, Finland's Kimi Räikkönen took up where Schumacher had left off. He won the Drivers' championship, and Ferrari the Constructors' owing to McLaren's disqualification for industrial espionage against them. The following year, the F2008 overcame the shortcomings of the previous single-seater. Although the Constructors' title went to the Italians, Felipe Massa lost out on the drivers' championship by just one point, at the end of a madcap Brazilian Grand Prix. Since then, Ferrari has always been in pursuit of new titles.



312 T 1975 - © Ferrari



# SKODA, VOYAGE DANS LE TEMPS



Voiturette © Skoda



SKODA,  
A JOURNEY BACK  
THROUGH TIME

STAND  
1F064

Faisant partie des pionniers de la mobilité individuelle, le constructeur tchèque se raconte à l'occasion de ses 130 ans et expose à cet effet un véhicule par décennie d'existence



Voiturette 1905 © Skoda

Rétromobile marque le coup d'envoi des festivités des cent trente ans de Skoda. Pionnier de l'automobile la marque tchèque est née, comme souvent à cette époque, du rapprochement de plusieurs entreprises. L'aventure débute en 1895 en Bohême lorsque Václav Klement, mécontent de son vélo, décide de le réparer lui-même avec la complicité du mécanicien Václav Laurin. Les deux complices créent une fabrique de vélos sous le nom de « Laurin & Klement », à Mladá Boleslav. Les productions se signalent par leurs technologies, mais surtout par le soin apporté aux détails. Un prototype de véhicule à quatre roues marque l'entrée dans le XXe siècle. Inauguré le 1er juillet, l'engin a un guidon à la place du volant. En 1904, la firme fait sensation avec l'une des premières motos à quatre cylindres de 735 cm<sup>3</sup>. Deux ans plus tard, « Laurin & Klement » investit le marché balbutiant de

l'automobile avec une voiturette à moteur en V deux cylindres de 7 ch, embrayage à cône avec doublure en cuir et structure en échelle en forme de U ainsi que des essieux rigides. Capable d'atteindre une vitesse de 40 km/h, la Voiturette A monopolise les ventes de sa catégorie avant la Première Guerre mondiale.

Fragilisé par les années de guerre « Laurin & Klement » fusionne avec Skoda, une entreprise de métallurgie et d'armement appartenant à l'ingénieur Emil Škoda. Neuf ans plus tard, avec le lancement de la Superb, la marque tchèque introduit la production de voitures à la chaîne. A la fin des années 1930, les modèles s'illustrent par leur style sportif et aérodynamique.

**As one of the pioneers of personal mobility, the Czech manufacturer tells its story in its 130th anniversary year and consequently exhibits one vehicle per decade of its existence.**

*Rétromobile kicks off the celebrations for Skoda's one hundred and thirtieth anniversary. As was often the case at the time, this pioneering Czech make was born out of the merger of several companies. The adventure began in 1895 in Bohemia when Václav Klement, disgruntled with his bicycle, decided to repair it himself with the help of mechanic Václav Laurin. The two set up a bicycle factory under the name 'Laurin & Klement' in Mladá Boleslav. Their products were notable for their technology, but above all for their attention to detail. A prototype four-wheeled vehicle came at*

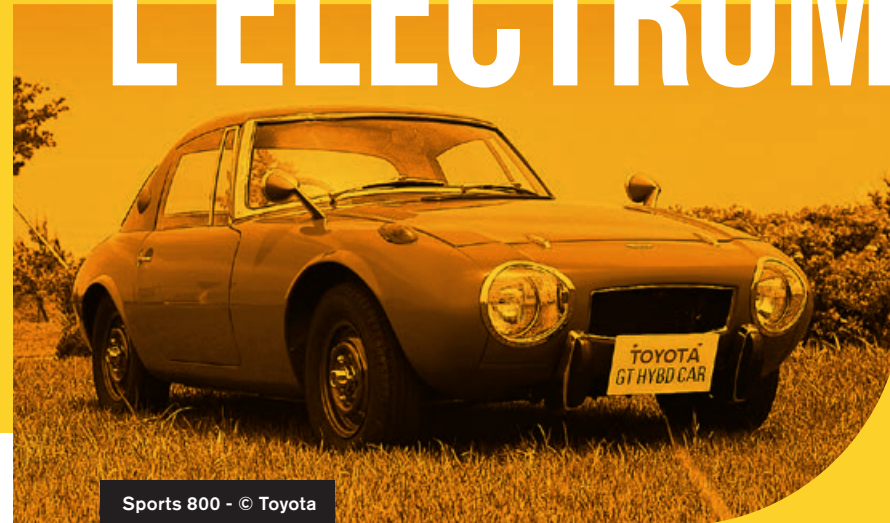
*the turn of the 20th century. Inaugurated on 1 July, the vehicle had handlebars instead of a steering wheel. In 1904, the firm caused a splash with one of the first ever four-cylinder 735cc motorbikes. Two years later, 'Laurin & Klement' entered the fledgling automotive market with a small car featuring a two-cylinder, 7 bhp V-engine, a leather-lined cone clutch, a U-shaped ladder frame and rigid axles. Capable of reaching speeds of 40 km/h, the Voiturette A cornered the market in its class before the First World War.*

*Emerging from the war years in worse shape, Laurin & Klement merged with Skoda, a metallurgy and armaments company owned by the engineer Emil Škoda. Nine years later, with the launch of the Superb, the Czech brand introduced assembly-line car production. By the end of the 1930s, the models stood out for their sporty, aerodynamic styling.*



Felicia © Skoda

# TOYOTA, PROMOTEUR DE L'ÉLECTROMOBILITÉ



Sports 800 - © Toyota



TOYOTA, PROMOTING  
ELECTRIC MOBILITY

STAND  
1F040

**A Rétromobile, le numéro 1 mondial du secteur célèbre soixante ans de développement des chaînes de traction électrifiées.**

Ce n'est pas un hasard si Toyota est le premier constructeur à commercialiser un véhicule hybride en 1997. Dès 1965, bien avant la plupart des autres acteurs du secteur automobile, les ingénieurs japonais commencent leurs travaux sur l'électrification des véhicules. L'objectif est double : réduire la consommation et les émissions de particules mais également la dépendance aux énergies fossiles.

A Rétromobile, quatre véhicules retracent cette aventure. Le plus ancien est le coupé sportif Sports 800 présenté en 1965. Annonçant par ses formes la fameuse 2000 GT de 1967, ce petit coupé de 3,58m revendique une efficacité record grâce à son bicylindre de 790 cm<sup>3</sup>. Au salon de Tokyo de 1977, il est équipé d'une turbine à gaz qui alimente un moteur électrique. Vingt ans plus tard, la Prius 1 devient le premier véhicule hybride lancé en série. Grâce à son 4-cylindres 1,5 l VVT-i de 72 ch associé à un moteur électrique de 45 ch alimenté par des batteries nickel-métal-hydrure, cette berline de 4,31m se contente de 5 l/100 km et réduit drastiquement les rejets de particules. A la même période, Toyota effectue ses premiers pas dans le domaine du véhicule électrique avec le RAV4. Alors que les mille unités produites seront réservées au Japon et à la Californie, ce SUV zéro émission remportera plusieurs éditions du rallye Monte-Carlo électrique avec Philippe Wambergue. Sans cesse perfectionnée, la technologie hybride est aussi introduite en 2022 sur les Yaris GR Rally 1 qui ont remporté plusieurs titres de champions du monde des rallyes.

**At Rétromobile, the sector's global leader celebrates 60 years of developing electrified drivetrains.**

*It is no coincidence that Toyota was the first manufacturer to market a hybrid vehicle in 1997. In 1965, well before most other players in the automotive sector, Japanese engineers began work on vehicle electrification. The aim was*

*twofold: reduce fuel consumption and particulate emissions, but also reduce dependence on fossil fuels.*

*At Rétromobile, four vehicles retrace this adventure. The oldest is the Sports 800 coupé unveiled in 1965. Shaped like the famous 2000 GT of 1967, this small 3.58 m coupé boasted record efficiency thanks to its 790 cc twin-cylinder engine. At the 1977 Tokyo Motor Show, it was fitted with a gas turbine that powered an electric motor. Twenty years later, the Prius 1 became the first mass-produced hybrid vehicle. With its 72 bhp 1.5-litre VVT-i 4-cylinder engine, combined with a 45 bhp electric motor powered by nickel-metal hydride batteries, this 4.31 m hatchback achieved fuel economy of just 5 litres/100 km (56 mpg) and drastically reduced particulate emissions. During the same period, Toyota took its first steps in the field of electric vehicles with the RAV4. While the one thousand units produced were reserved for Japan and California, this zero-emission SUV went on to win several editions of the Monte Carlo electric rally with Philippe Wambergue. Constantly improved hybrid technology was also introduced in 2022 on the Yaris GR Rally 1, which won several World Rally Championship titles.*



RAV4 Electric - © Toyota



# MITSUBISHI, SUR LES TRACES DU PAJERO



Pajero Dakar 2001 - © Mitsubishi

MITSUBISHI,  
IN THE TRACKS  
OF THE PAJERO

STAND  
1F031

La marque aux trois diamants célèbre à Rétromobile les 40 ans de l'engagement de son 4x4 au Dakar et la victoire historique d'une femme.

Apparu au salon de Tokyo de 1981, le Pajero ne tarde pas à démontrer ses qualités en tout-terrain. Best-seller de la gamme Mitsubishi, ce véhicule devient l'un des plus sérieux prétendants à la victoire dans les épreuves de rallyes-raids. La consécration arrive en 1985 : au volant d'un véhicule préparé par l'usine, Patrick Zaniroli et Jean da Silva remportent la plus populaire des éditions du Paris-Dakar. Mitsubishi remet son titre en jeu, mais doit attendre 1992 pour renouer avec la victoire grâce à Hubert Auriol. Le succès qui reste cependant dans toutes les mémoires est celui de Jutta Kleinschmidt en 2001. Pour la première fois, une femme s'imposait à Dakar. La victoire de l'Allemande ouvre une période féconde pour la marque japonaise. A partir de 2001, elle signe sept victoires consécutives. En souvenir de l'exploit de la pilote originaire de Cologne, son Pajero est exposé à Rétromobile au côté d'un modèle Mk1 de série en version châssis long. Lancé avec un 4 cylindres turbo diesel de 2,3 litres, ce modèle passe à 2,5 litres à partir de 1987, au profit d'une augmentation du couple à bas régime.

L'engagement sportif de Mitsubishi en championnat du monde des rallyes est aussi représenté avec la présence d'une Lancer Evo VI ayant permis à Tommi Mäkinen de remporter sa quatrième couronne mondiale en 1999. Cette année-là le Finlandais gagne quatre épreuves, dont le rallye Monte-Carlo.



Tommi Mäkinen - © Mitsubishi

# MAZDA MX-5 LA REINE DES ROADSTERS

MAZDA MX-5  
THE QUEEN  
OF ROADSTERS



Mazda MX 5 SLV © Mazda

STAND  
1D061

Devenue le roadster le plus vendu au monde, la MX-5 n'a jamais dévié de sa promesse de légèreté et de sportivité depuis 35 ans.

La MX-5 alias Miata n'avait pas vocation à être produite. Cette petite décapotable, qui réinvente le roadster anglais des années soixante, n'était à l'origine qu'un exercice de style destiné au centre de design de Mazda à Irvine, en Californie. Dessiné par Mark Jordan, fils du designer en chef de General Motors, la force de persuasion de quelques décideurs transforme l'étude en voiture de série. A peine lancée aux Etats-Unis, la MX-5 devient populaire : les acheteurs vont jusqu'à dormir devant les concessions afin d'être sûrs de signer les premiers bons de commande. Il faut dire que la belle a tout pour plaire : un style sympathique tout en rondeurs, un aménagement spartiate mais suffisant, des dimensions compactes – à peine 3,98 m – couplés à une faible hauteur... la Miata tape immédiatement dans l'œil.

Son moteur, un brillant 4-cylindres à quatre soupapes par cylindres, deux arbres à cames en tête et injection électrique de 115 ch placé en position centrale avant, allié à un poids plume et à un châssis bien conçu, font de cette propulsion une voiture pétillante à conduire. Les quatre générations qui se sont succédées depuis 1990 n'ont jamais démenti cette promesse de sensations fortes. A Rétromobile, Mazda nous rappelle que sa carrière a été ponctuée de nombreux modèles spéciaux : coupé en 2003 et roadster sportif Superlight en 2009. En trente-cinq ans, plus de 1 260 000 exemplaires du roadster japonais ont été produits. Un record !

**Having become the highest-selling roadster in the world, the MX-5 has never in 35 years strayed from its promise of lightness and sporting appeal.**

The MX-5, also known as the Miata, was never intended for production. This little convertible, which reinvented the British roadster of the 1960s, was originally just a styling exercise for Mazda's design centre in Irvine, California. Designed by Mark Jordan, son of the chief designer at General Motors, the concept became a production car thanks to the power of persuasion of a handful of decision-makers. Scarcely had the MX-5 been launched in the United States than it became so popular that buyers even slept outside dealerships to be sure of signing the first order forms. And

understandably so, since the Miata has everything going for it: a pleasingly curvaceous style, a spartan but adequate layout, compact dimensions - barely 3.98 m - coupled with a low height... the Miata is an instant eye-catcher.

Its engine - a brilliant 115bhp, four-valve, dual overhead camshaft, electrically injected, mid-mounted 4-cylinder - combined with its light weight and well-designed chassis, make this rear-wheel drive car a sparkling delight to drive. The four generations that have followed since 1990 have never belied this promise of thrills. At Rétromobile, Mazda reminds us that its career has featured several special models: a coupé in 2003 and the sporty Superlight roadster in 2009. In thirty-five years, more than 1,260,000 examples of the Japanese roadster have been manufactured - a record!



MX-5 - 3 Generations © Mazda



# CADILLAC, L'AMÉRIQUE FLAMBOYANTE



Cadillac Eldorado Biarritz 1959 - © DR

CADILLAC,  
FLAMBOYANT  
AMERICA

STAND  
1K083

## Le retour en Europe de la marque de luxe américaine plus que centenaire passe par Rétromobile.

La marque de luxe américaine de General Motors a le sens des hommages. A Rétromobile, elle a choisi d'aller à la rencontre des passionnés de véhicules de collection et d'exception en exposant un modèle qui porte le nom d'une station balnéaire française renommée : l'Eldorado Biarritz de 1959. Ce cabriolet monumental de 5,71 m de long constitue l'apogée de la série des Eldorado. Il est le symbole de l'opulence et de la suprématie américaine en ces années d'après-guerre. Le vocabulaire esthétique de la General Motors est révélé lors des expositions Motoramas. Le premier d'entre eux est organisé à l'hôtel Waldorf à New York, en janvier 1953. Sous les traits des dream cars, l'influence de l'aéronautique est manifeste. Ces voitures de rêve trouvent leur prolongement en série. L'Eldorado Biarritz en est l'une des plus sensationnelles expressions : roues arrière à moitié carénées, ailes arrière en forme d'aileron, bout des ailes en forme de bec, butoirs de pare-chocs en forme d'obus, calandre surchargée de chromes.

Cette période est aussi marquée chez Cadillac par des couleurs audacieuses et des équipements d'un luxe inouï : de grandes banquettes en cuir permettant d'accueillir jusqu'à six personnes, des vitres électriques, une direction assistée, des freins assistés et en option, la suspension pneumatique. L'Eldorado Biarritz est animée par un V8 6,3 litres à carburateurs délivrant 345 ch et associée à une boîte automatique Hydra-Matic à quatre rapports. Malgré sa puissance, ce vaisseau de la route est taillé pour cruiser le coude à la portière.

**The luxury American brand with over a century of history is back in Europe – via Rétromobile.**

*General Motors' American luxury brand has a flair for tributes. At Rétromobile, it has chosen to reach out to enthusiasts of classic and exclusive vehicles by exhibiting a model named after a famous French seaside resort: the 1959 Eldorado Biarritz. This monumental 5.71-metre-long cabriolet is the*

*pinnacle of the Eldorado series. It was the symbol of opulence and American supremacy in the post-war years. The aesthetic vocabulary of General Motors was revealed at the Motoramas exhibitions. The first of these was held at New York's Waldorf Hotel in January 1953. The dream cars bore a clear aeronautical influence, and found their way to the production line. The Eldorado Biarritz was one of the most sensational examples, with its half-concealed rear wheels, shark fin-shaped tailfins, beak-shaped wingtips, spherical bumper finishings and chrome-plated radiator grille. This period was also marked by bold colours and unprecedented luxury: large leather seats offering space for six people, electric windows, power steering, power brakes and optional air suspension. The Eldorado Biarritz was powered by a carburetted 6.3-litre V8 delivering 345 bhp and paired with a Hydra-Matic four-speed automatic gearbox. Despite its power, this road-going craft is designed for cruising with your elbow hanging off the edge of the door.*



# ARTCURIAL, ET QUALITÉ

# DIVERSITÉ

ARTCURIAL,  
DIVERSITY  
AND QUALITY

STAND  
3B135

Collection Panini © DR

Silver Collection © Kevin Van Campenhout

**A raison d'une vente par jour, du vendredi 7 au dimanche 9, la maison parisienne disperse lors de ses trois ventes successives des collections d'automobiles et de motocyclettes de premier plan ainsi que les reines des GT et des objets « automobilia ».**

Tout finit par être à vendre. C'est la première réflexion qui vient à l'esprit en parcourant le catalogue des trois ventes organisées par le département Motorcars de la maison d'enchères Artcurial. Cette année encore, Matthieu Lamoure, le directeur de cette division, et Pierre Novikoff, son adjoint, ont réuni un plateau de premier choix tant par la provenance que par la rareté des véhicules, qu'il s'agisse d'automobiles, de motocyclettes ou des objets et pièces d'art réunis autour du vocable « Automobilia ».

Dédiée aux automobiles, la vente du vendredi 7 février à 15 heures se distingue par la présence de quelques monstres sacrés provenant de plusieurs collections. La première d'entre elles, baptisée « gris argent », appartient à un inconditionnel de Ferrari. Elle réunit cinq modèles de grand tourisme à moteur avant, parmi les plus recherchés de la firme de Maranello. La plus ancienne, une berlinette 250 GT Lusso de 1963, côtoie une 275 GTB de 1966 entièrement restaurée. Des années 1970, cette collection propose deux GT disposant du même V12 4,4 litres : une 365 GTC/4 et une 365 GTB/4 Daytona de 1973 à phares escamotables.

Le cinquième modèle, une 550 Barchetta, est une version spider de la berlinette 550 Maranello. Présentée en 2000 au Mondial de l'Automobile de Paris, cette découvrable n'a été produite qu'à 448 exemplaires. Celle de la vente n'a parcouru que 950 km depuis sa sortie de l'usine en 2001. Lors de la même vacation Artcurial est chargé de la succession d'André Cadiou, passionné d'automobile et ancien participant du Paris-Dakar décédé en 2012. Les GT emblématiques s'y succéderont : Ferrari 275 GTB à nez long et carrosserie aluminium, une Porsche 911 2,7 RS Touring dans une rare teinte orange sanguine, une Ferrari 365 GT4 Berlinetta Boxer fraîchement restauré ainsi que l'avant-dernière des cent versions Mille Miles de l'Alpine V6 Turbo, qui se signale par la présence d'équipements et décorations spécifiques.

Considérée comme l'une des stars des ventes, la Mercedes 300 SL à porte papillon est bien représentée par un exemplaire noir et intérieur en cuir rouge. Livrée neuve en Caroline du Sud, la GT allemande de 1955 est entre les mains de son actuel propriétaire français depuis près de 15 ans. Equipée de son moteur d'origine, la 300 SL est vendue avec

deux valises noires réalisées sur mesure pour se loger sur la plage arrière. La diversité étant également l'une des signatures de la maison Artcurial, le catalogue contient un plateau éclectique de véhicules en mesure d'intéresser les amateurs d'avant-guerre, mais également les jeunes collectionneurs tournés vers les youngtimers. Parmi les modèles d'exception, on trouve une Simplex Crane Model 5 animée par un moteur 6 cylindres de 9,25 L permettant d'atteindre 130 km/h en 1916.

Les amateurs de monstres sacrés d'avant-guerre ne seront pas en reste puisque ces derniers sont le fil conducteur de la collection de Paul-Emile B. Sous le thème « la locomotion en action », ce Français avait réuni des véhicules et objets qui font de lui un véritable

connaisseur et homme de goût. Si la plus ancienne des onze voitures dont il se sépare est une Darracq de 1902, la plus impressionnante reste assurément la Gladiator Grand Prix de 1904. Conduire ce monstre, équipé d'un 4-cylindres de 9,4 litres et capable de flirter avec les 150 km/h, tient du grand art. Considérée comme la plus ancienne voiture de grand prix dans sa configuration d'origine, cette biplace est estimée entre 600 000 et 900 000 euros. Autres fleurons de l'industrie française provenant de la même collection : une Brasier 4 litres 22/30 HP, une Bugatti Type 51 Grand Prix de 1934 ayant appartenu à Ralph Lauren et une Delage D6-70 Spéciale Compétition de 1936 à carrosserie Figoni & Falaschi ayant pris le départ des 24 Heures du Mans en 1936 et en 1937.

Gladiator © Kevin Van Campenhout



Delage D6 © Kevin Van Campenhout

Amateur d'originalités, Paul Emile B. possède également le camion Laffly de l'écurie Gordini et un bus parisien Renault TN4H. Enfin, le modèle le plus récent de sa collection est associé à la relance de Bugatti par l'Italien Romano Artioli : l'EB110. Acheté neuve, cette berlinette représente le seul exemplaire sorti de l'usine de Campogalliano, à côté de Modène, dans la teinte Bianco Monaco. Considérée à l'époque comme la reine des GT, elle était propulsée par un V12 3,5 litres à quatre turbos de 560 ch.

Lors de la même vente du samedi 8, Artcurial disperse également l'incroyable collection de motocyclettes d'Umberto Panini, dernier des quatre frères ayant

construit leurs réputations sur le succès de leurs figurines et albums de football. Sa collection de motocyclettes compte une trentaine de machines de toutes les époques. Enfin, le dimanche 9, la maison Artcurial retrouve la scène et le marteau pour sa vente Automobilia. Baptisée « Racing, Flying et Yachting » elle proposera des documents se rapportant à l'histoire de l'automobile, mais également des affiches d'époque et des voitures pour enfants. La pépite de cette troisième vente à Rétromobile est une collection d'une cinquantaine de maquettes à l'échelle 1/12e retraçant l'histoire de la Scuderia Ferrari, du début du championnat du monde de F1 jusqu'aux années 2000.

**With one auction every day from Friday 7 to Sunday 9 February, the Parisian auction house will use its sales to display and sell top quality collections of cars and motorbikes, along with grand touring models and items of automobilia.**

Everything ends up coming up for sale. That's the first thought that springs to mind when leafing through the catalogue for the three auctions organised by Artcurial's Motorcars department. Once again this year, Matthieu Lamoure, the division's director, and Pierre Novikoff, his deputy, have assembled a first-rate line-up, both in terms of provenance and rarity, from cars and motorbikes to objects and works of art grouped under the heading of 'Automobilia'.

Dedicated to automobiles, the sale on Friday 7 February at 3pm features a number of behemoths from several collections. The first of these, called 'Silver Grey', belongs to a Ferrari enthusiast. It comprises five front-engined grand touring models, some of the most sought-after from the Maranello firm. The oldest, a 1963 250 GT Lusso berlinetta, sits alongside a fully restored 1966 275 GTB. From the 1970s, this collection features two GTs with the same 4.4-litre

V12: a 365 GTC/4 and a 1973 365 GTB/4 Daytona with retractable headlights. The fifth model, a 550 Barchetta, is a spider version of the 550 Maranello saloon. Presented at the 2000 Paris Motor Show, only 448 examples of this convertible were produced. The one on sale has covered a mere 950 km since it rolled off the production line in 2001. At the same session, Artcurial is in charge of the estate of André Cadiou, a car enthusiast and former Paris-Dakar participant who died in 2012. A number of iconic GT cars will be on offer: A Ferrari 275 GTB with a long nose and aluminium bodywork, a Porsche 911 2.7 RS Touring in a rare shade of blood orange, a freshly restored Ferrari 365 GT4 Berlinetta Boxer, and the penultimate of the hundred Mille Miles versions of the Alpine V6 Turbo, which features special equipment and decoration.

Considered one of the stars of auction sales, the Mercedes 300 SL with gullwing doors is well represented by a black model with red leather interior. Delivered new in South Carolina, the 1955 German GT has been in the hands of its current French owner for almost 15 years. Equipped with its original engine, the 300 SL is sold with two custom-made black suitcases to fit on the rear parcel shelf. As diversity is also one of Artcurial's hallmarks, the catalogue





Mercedes 300 SL - © Artcurial

contains an eclectic array of vehicles that will appeal not only to pre-war enthusiasts, but also to young collectors with an interest in youngtimers. Among the exceptional models is a Simplex Crane Model 5 powered by a 6-cylinder 9.25-litre engine that could reach speeds of 130 km/h in 1916.

Fans of pre-war supercars will not be left out, as these are the main theme of Paul-Emile B's collection. Under the theme of 'locomotion in action', this Frenchman had brought together vehicles and objects which made him a true connoisseur and man of taste. The oldest of the eleven cars he is parting with is a 1902 Darracq, but the most impressive is undoubtedly the 1904 Gladiator Grand Prix. Driving this monster, equipped with a 9.4-litre 4-cylinder engine and capable of flirting with 150 km/h, is an art in itself. Considered to be the oldest grand prix car in its original configuration, this two-seater is estimated at between €600,000 and €900,000. Other jewels of French industry from the same collection include a Brasier 4-litre 22/30 HP, a 1934 Bugatti Type 51 Grand Prix that once belonged to Ralph Lauren and a 1936 Delage D6-70 Spéciale Compétition with Figoni & Falaschi bodywork that took part in the 24 Hours of Le Mans in 1936 and 1937. Paul Emile B. also owned a Laffly truck from the Gordini racing team and a Renault TN4H Paris bus. Finally, the most recent model in his collection is associated with the revival of Bugatti by the Italian Romano Artioli: the EB110. Bought new, this berlinetta represents the only car to emerge from the Campogalliano factory, near Modena, adorned with the Bianco Monaco colour. Considered the queen of GTs at the time, it was powered by a 4-turbocharged 3.5-litre V12 producing 560 bhp.

At the same sale on Saturday 8th, Artcurial will also be selling the incredible collection of motorbikes belonging to Umberto Panini, the youngest of the four brothers who forged their reputations on the success of their football figurines and albums. His motorbike collection includes some thirty machines from all eras. Last but not least, on Sunday 9, Artcurial will be back on stage with its Automobilia sale. Entitled 'Racing, Flying and Yachting', it will feature documents relating to the history of the automobile, as well as vintage posters and children's cars. The nugget of this third sale at Rétromobile is a collection of some fifty 1:12 scale models tracing the history of Scuderia Ferrari, from the start of the F1 world championship to the 2000s.





1981 avant le départ du Rallye de Tunisie © DR

# ERIC DE SEYNES

## UNE VIE DE MOTO

ERIC DE SEYNES  
A BIKING LIFE

ZONE  
MOTO

En partenariat  
avec Axa Passion



Passion



Eric de Seynes - © DR

**Ancien président de la filiale européenne de Yamaha, ce passionné de motos se raconte à Rétromobile à travers plus de vingt-cinq motos de sa collection.**

La moto ? Eric de Seynes l'a dans la peau. Elle l'a bercé dès son plus jeune âge, jusqu'à devenir le moteur de sa vie. Il a exercé tous les métiers, de mécanicien jusqu'à devenir président de Yamaha Motor Europe et membre du comité de direction de la marque au diapason. L'an dernier, il a écrit « Légendaires, d'Agostini à Quartararo, 40 trajectoires au cœur de la moto ». Un ouvrage presque autobiographique, qui nous plonge dans l'univers fascinant de la moto à travers une série de portraits de personnalités et de véhicules qui ont marqué sa vie. Rétromobile en donne un aperçu avec une sélection de vingt-cinq machines qui occupent une place particulière dans son cœur.

La découverte de la moto pour Eric de Seynes, c'est d'abord son père Pierre qui pousse l'anticonformisme jusqu'à ramener une machine - une Norton Dominator - de New York où il réside avec sa jeune épouse, de 1954 à 1957. Dans l'euphorie des Trente Glorieuses, son père cultive sa liberté d'esprit en participant à l'essor de la bécane en France. Avec Jean Murit, multiple champion de France sur circuit, il est à l'origine du club BMW et de la renaissance du Bol d'Or. À l'âge où l'on apprend à lire, il dévore les magazines de motos. Même les revues anglaises et allemandes n'échappent pas à sa

curiosité. Au début des années 1970, il préfère réparer les mobylettes de son quartier que de passer trop de temps dans les manuels scolaires.

Eric de Seynes rêve de marcher sur les traces de son idole Jarno Saarinen, un Finlandais au visage d'ange et au style de pilotage acrobatique. Saarinen se tue à Monza en 1973. Cette année-là, l'adolescent se rend à vélo tous les mercredis et samedis sur l'île de Puteaux pour rouler en cyclomoteur sur la piste du champion Georges Monneret. Il adhère au fan-club de Patrick Pons et devient un habitué de son magasin de l'avenue de la Grande-Armée. Il y passe tous les matins prendre le café avant d'aller en cours. A 16 ans, permis en poche, il fête sa première moto, une Kawasaki 100 G7T, en effectuant un tour de France de 4 000 km ! La course l'obsède toujours. À 17 ans, il court le challenge Honda 125, participe au rallye de Tunisie dont il termine 3e des amateurs au guidon d'une Honda 250 XLS, puis au Paris-Dakar.

Après ses premières expériences professionnelles, il se rapproche de Sonauto-Yamaha, l'importateur de la marque au diapason en France, et de son président, Jean-Claude Olivier alias JCO. D'abord chez Mobil Oil avec un contrat de préconsignation de la gamme de lubrifiants qu'il a

créée, puis au sein de la SEITA en soutenant leur programme sportif. En juin 1990, JCO lui confie la direction marketing de Sonauto-Yamaha. Le démon de l'entrepreneuriat le reprend au passage de la quarantaine. Le 1er septembre 2009, JCO le rappelle pour lui succéder à la présidence de la France. En janvier 2014, il est promu directeur général des opérations de Yamaha Motor Europe à Amsterdam. Deux ans plus tard, il rejoint le cercle prisé des Executive Officer de Yamaha Motor Corporation, une distinction réservée jusqu'ici aux Japonais. Début 2018, il prend la tête de Yamaha Motor Europe. Fin 2023, il a lâché le guidon de la direction opérationnelle de la filiale européenne de la marque

japonaise mais pas celui de ses machines. L'homme est toujours aussi passionné qu'affable. Un seul Rétromobile ne suffirait pas à l'entendre conter ses anecdotes et celles de ses machines qui ont toutes une valeur sentimentale. À côté des deux-roues familiales, il expose à la Porte de Versailles des machines de course de ses idoles : la Kawasaki HR1 Sidemm 1971 de Christian Ravel, la Yamaha 350 avec laquelle Saarinen a gagné à Daytona en 1974, la Yamaha 750 T7 qui a permis à Patrick Pons d'être champion du monde en 1979, sans oublier la Yamaha YZR 500 1989 de Christian Sarron. Elles côtoient les Yamaha du Dakar et celles des derniers pilotes maison.



2019, avec Stéphane Peterhansel - Rallye du Maroc © DR



1982 Dakar - Départ avec Nicole Maitrot © DR

**The former CEO of Yamaha's European subsidiary, this motorbike enthusiast tells his story at Rétromobile with more than 25 motorcycles from his personal collection.**

Motorcycles are like second nature to Eric de Seynes. They were ever-present from his very earliest years before becoming the driving force of his life. His jobs all revolved around them, from mechanic to CEO of Yamaha Motor Europe and a member of the brand's executive committee. Last year he published "Légendaires, d'Agostini à Quartararo, 40 trajectoires au cœur de la moto". It's a book that reads like an autobiography, taking us on a dive into the fascinating motorcycle world through a series of portraits of the personalities and vehicles that have stood out in his life. Rétromobile

offers a glimpse of these, with a curated selection of 25 machines among his favourites.

Motorbikes entered Eric de Seynes' life through his father Pierre who pushed the boundaries of non-conformity when he brought a Norton Dominator back from New York where he lived with his young wife from 1954 to 1957. During the euphoric Trente Glorieuses, his father cultivated his free spirit by contributing to the development of biking in France. With Jean Murit, the several-time French track racing champion, he founded the BMW Club and revived the Bol d'Or race. As Eric began to learn to read, he would devour motorcycling magazines, including from Britain and Germany. At the beginning of the 1970s, he opted to spend more time repairing the mopeds in his

neighbourhood than swotting up on his schoolbooks.

Eric de Seynes dreamt of following in the tyre tracks of his idol Jarno Saarinen, a baby-faced Finn with an acrobatic riding style, who suffered a fatal accident at Monza in 1973. The same year, the teenager would cycle to the Île de Puteaux on Wednesdays and Saturdays to ride a moped on the racetrack of the French champion Georges Monneret. He joined the fan club of Patrick Pons and became a regular in his shop on Avenue de la Grande-Armée, popping in every morning before school for a coffee. At the age of 16, once he had his licence, he celebrated the acquisition of his first motorbike, a Kawasaki 100 G7T, by riding 4,000 km around France! Racing was always an obsession for him. At the age of 17, he rode in the Honda 125 challenge, then in the rally of Tunisia where he finished third among the amateurs riding a Honda 250 XLS, then doing the Paris-Dakar.

After a few successive jobs, he built ties with Sonauto-Yamaha, the importer of the Japanese make, and its CEO, Jean-Claude Olivier also known as JCO. He worked first at Mobil Oil with a role specifying a lubricant range that he created himself, then at SEITA by supporting their sports sponsorship programme. In June 1990, JCO appointed him as head of marketing

at Sonauto-Yamaha. The demon of entrepreneurship caught up with him as he turned forty. On 1 September 2009, JCO called him up to ask him to take over at the helm of the business in France. In January 2014, he was promoted to chief operating officer of Yamaha Motor Europe. Two years later, he joined the hallowed ranks of Executive Officers at Yamaha Motor Corporation, a distinction previously only awarded to Japanese nationals. In early 2018, he became head of Yamaha Motor Europe. At the end of 2023, he relinquished the executive leadership of the Japanese make's European subsidiary, but did not give up on the bikes themselves. The man's enthusiasm is matched only by his congeniality. An entire Rétromobile would not be long enough to hear him tell stories of his exploits and his bikes which all hold sentimental value. Here at the Porte de Versailles, alongside the two-wheelers that he owns in his family, he is exhibiting the racing machines of his idols: the 1971 Kawasaki HR1 Sidemm 1971 ridden by Christian Ravel, the Yamaha 350 on which Saarinen won the Daytona in 1974, the Yamaha 750 T7 on which Patrick Pons won the world championship in 1979, without forgetting the 1989 Yamaha YZR 500 ridden by Christian Sarron. They are on display next to the Yamahas used in the Dakar and those of the riders racing for the team today.



# LA GALERIE

# DES ARTISTES



Laurent Chapuis © DR



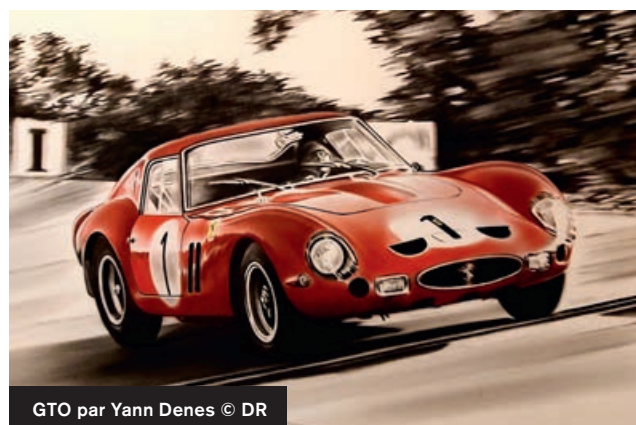
Bernard Asset © DR



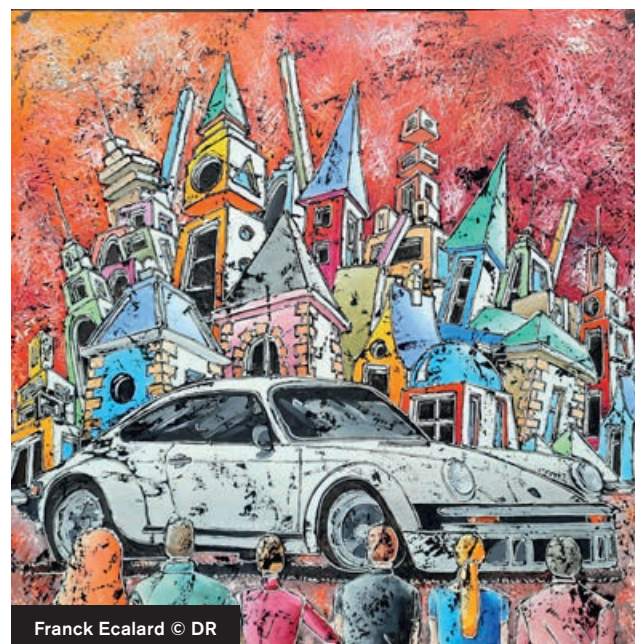
Bernard Testemale © DR



Jérôme Bienvenu © DR



GTO par Yann Denes © DR



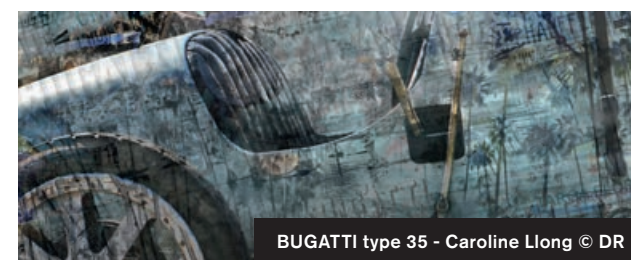
Franck Ecalard © DR

ARTISTS' GALLERY

PAVILLON 1



Guillaume Raynaud © DR



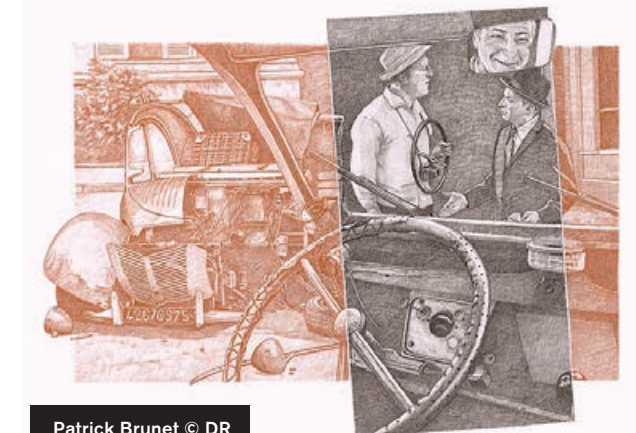
BUGATTI type 35 - Caroline Llong © DR



Stanley Rose © DR



Michel Vaillant © DR



Patrick Brunet © DR



Porsche 936 JULES de Jacky Ickx ©Axel Ruhomally

Over the years, The Gallery has become an essential and unmissable feature on the Rétromobile programme. As an exhibition within the exhibition, this area of more than 1,000 sqm brings together the crème de la crème of artists - painters, sculptors, photographers, graphic designers, etc. - who have chosen locomotion as their subject of expression. Covering ground, air and rail transport, The Gallery aims to be a melting-pot of all sensitivities. The 49th edition is no exception to the rule, and acts as a springboard for new talent.



Benjamin Freudenthal © DR



# VILLAGE MOTO TOUS EN SELLE !



Lawrence d'Arabie © Brough Superior



MOTORCYCLE VILLAGE  
ON YOUR BIKE!

PAVILLON  
2.2

## Brough Superior, Honda, Kawasaki, Indian Motorcycle, Royal Enfield et Triumph exposent une partie de leur histoire autour de l'Ace Café.

Affinités avec le monde de la collection, anniversaires, gammes vintage : les raisons sont nombreuses pour les marques de deux-roues motorisées d'être présentes à Rétromobile. Fondée en 1919 à Nottingham par l'ingénieur et pilote anglais Georges Brough, la marque Brough Superior s'est imposée comme la marque de luxe de référence pour la qualité de fabrication, la technicité et les performances de ses machines. Elle a été popularisée au cours des années trente par le colonel TE Lawrence, plus connu sous le nom de Lawrence d'Arabie. Cet écrivain-aventurier a possédé sept motos de la firme anglaise, dont 4 exemplaires de la fameuse SS 100. Arrêtée en 1940, la marque a été relancée en 2013 par le Français Thierry Henriette, un passionné de motos.

Comme Brough Superior, Royal Enfield a connu une longue éclipse avant sa renaissance en 1995 sous pavillon indien. Parmi les pionniers de la mobilité individuelle motorisée à la fin du XIXe siècle, cette marque anglaise a connu dans les années cinquante une période faste avec des machines de grosses cylindrées. A Rétromobile, une Meteor de 1959 côtoie des modèles plus récents mais au look vintage.

Chez Triumph, la fameuse Bonneville T120 entoure la gamme Classic. Lancée en 1959, cette machine tire son nom du fameux lac salé américain où Johnny Allen établit un record de vitesse à 345 km/h en 1956 au guidon d'une Tiger 110.

Pour sa part, Honda célèbre les cinquante ans de la fameuse Goldwing. Conçue en priorité pour le marché américain, cette machine de grand tourisme offre confort et performance autour d'un 4-cylindres à plat de 999 cm<sup>3</sup>. Jamais une moto n'avait atteint un tel niveau de raffinement. En 1988, la Goldwing établit un nouveau standard sur le marché du grand tourisme avec la GL1500. Cette luxueuse et confortable moto est animée par un six-cylindres à plat. En 2005, la Goldwing est la première moto à se doter d'un airbag.

Plus que centenaire, la marque américaine Indian Motorcycle, réputée pour avoir introduit la suspension arrière dès 1913 ainsi que les phares et le démarreur l'année suivante, présente sur son espace trois machines de collection : une 101 Scout, une Chief et une Roadmaster. Datant de 1928, la première est la plus ancienne. Conçue par Charles Franklin, cette machine est l'une des références de l'histoire de la moto avec sa partie cycle de qualité et son bicylindre de 740 cm<sup>3</sup>.



Honda Goldwing 1975 - © Honda



Royal Enfield 500 - © Royal Enfield



Indian Scout - © DR

## Brough Superior, Honda, Kawasaki, Indian Motorcycle, Royal Enfield et Triumph exposent une partie de leur histoire autour de l'Ace Café.

Whether it's an affinity with the collector's world, anniversaries or vintage ranges, there are plenty of reasons for motorised two-wheeler brands to be on show at Rétromobile. Founded in 1919 in Nottingham by the English engineer and racing driver Georges Brough, the Brough Superior brand has established itself as the benchmark luxury brand for the build quality, technical features and performance of its machines. It was popularised in the 1930s by Colonel TE Lawrence, better known as Lawrence of Arabia. This writer and adventurer owned seven motorbikes from the British firm, including 4 specimens of the famous SS 100. Discontinued in 1940, the brand was relaunched in 2013 by French motorcycling enthusiast Thierry Henriette.

Like Brough Superior, Royal Enfield experienced a long hiatus before its revival in 1995 under Indian ownership. One of the pioneers of single-rider mobility at the end of the 19th century, this British make enjoyed a boom period in the 1950s with its large-engined machines. At Rétromobile, a Meteor from 1959 rubs shoulders with models that are more recent but still have a vintage look.



Honda Goldwing GL1500 - © Honda

Triumph's Classic range includes the famous Bonneville T120. Launched in 1959, this bike takes its name from the famous American salt flats where Johnny Allen set a world speed record of 345 km/h in 1956 aboard a Tiger 110.

Honda, meanwhile, is celebrating fifty years of the famous Goldwing. Designed primarily for the American market, this grand touring machine offers comfort and performance around a 999-cc flat-4 engine. Never before had a motorbike reached such a level of refinement. In 1988, Goldwing set a new standard in the grand touring market with the GL1500. This luxurious, comfortable motorbike was powered by a flat-six engine. In 2005, the Goldwing became the first motorbike to be fitted with an airbag.

Now over a hundred years old, the American brand Indian Motorcycle, renowned for having introduced rear suspension in 1913 and headlights and the starter motor the following year, is showcasing three collector's models: a 101 Scout, a Chief and a Roadmaster. The first of these is the oldest, dating back to 1928. Designed by Charles Franklin, it is one of the benchmarks in motorbike history, with its high-quality chassis and 740 cc twin-cylinder engine.