

50th SALON RETRO MOBILE

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

ÉDITION
ANNIVERSAIRE

DU 28 JANVIER
AU 1^{ER} FÉVRIER 2026
PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES



DOSSIER
DE PRESSE
PRESS KIT

Calder BMW Art Car, 1975 © 2025 Calder Foundation, New York / ADAGP, Paris
Calder® is a registered trademark of Calder Foundation, New York

NOUVEAU !
PAVILLON 4

ULTIMATE
SUPERCAR
Garage

COMEXPOSIUM

Soutenu
par


MINISTÈRE
DE LA CULTURE
*Liberté
Égalité
Fraternité*

 BMW Art Cars

MOTUL

RICHARD MILLE

KOREGE®

EDITORIAL

En 1976, une joyeuse bande d'hurluberlus caressait un rêve aussi doux que fou : créer, au cœur de Paris, un rendez-vous capable de rassembler tous les amoureux de véhicules de collection. Un lieu unique où la passion, l'échange et la transmission seraient les maîtres mots. Sobrement baptisé Rétromobile, ce rêve a traversé les époques et s'apprête aujourd'hui à célébrer ses 50 ans.

Alors, que vous soyez un visiteur de la première heure ou que vous franchissiez pour la toute première fois les portes de ce plus beau garage éphémère dédié aux véhicules de collection, permettez-nous de vous dire merci. Nous vous souhaitons de prendre autant de plaisir à parcourir le salon que nous en avons pris à l'imaginer et à l'organiser.

Ce 50e anniversaire est l'occasion de célébrer celles et ceux qui, depuis un demi-siècle, ont su regarder l'automobile autrement. À travers une exposition inédite réunissant pour la première fois les BMW Art Cars ayant couru les 24 Heures du Mans, Rétromobile rend hommage à ces machines devenues œuvres, à ces voitures qui ont su transcender leur condition mécanique pour s'inscrire dans l'histoire culturelle. Cette même audace se retrouve dans l'exposition consacrée à l'unique survivant des autorails Bugatti, invitation à redécouvrir le génie du visionnaire éponyme, mais aussi dans les hommages rendus à Steve McQueen ou au monde du rallye, fait d'aventure, de dépassement et de destins singuliers. Les plus chanceux d'entre vous auront peut-être l'occasion de croiser, au détour de la scène live, quelques-unes des grandes figures de cette épopée.

Enfin, célébrer cinquante ans d'histoire, c'est aussi regarder vers l'avenir. Ce cap symbolique marque l'ouverture de nouveaux horizons avec la première édition de Rétromobile New York, dès le mois de novembre prochain, et avec l'Ultimate Supercar Garage, au cœur du pavillon 4, qui vous invite à découvrir les modèles les plus exclusifs rares et désirables de l'univers supercar.

Rétromobile est avant tout une histoire de passion partagée. Longue vie à cette aventure collective, et surtout, longue vie à Rétromobile.

In 1976, a joyful band of free spirits nurtured a dream as ambitious as it was heartfelt: to create, in the heart of Paris, a gathering capable of bringing together all lovers of classic vehicles. A unique place where passion, exchange and transmission would be the guiding principles. Simply named Rétromobile, this dream has stood the test of time and is now preparing to celebrate its 50th anniversary.

So whether you are a visitor from the very first editions or stepping for the first time through the doors of this most beautiful temporary garage dedicated to classic vehicles, allow us to say thank you. We hope you will take as much pleasure in exploring the show as we have taken in imagining and organising it.

This 50th anniversary is an opportunity to celebrate those who, for half a century, have chosen to look at the automobile differently. Through a unique exhibition bringing together, for the first time, the BMW Art Cars that competed at the 24 Hours of Le Mans, Rétromobile pays tribute to machines that became works of art, to cars that transcended their mechanical nature to enter cultural history. This same spirit of boldness can be found in the exhibition dedicated to the sole surviving Bugatti railcar, an invitation to rediscover the genius of its visionary creator, as well as in the tributes paid to Steve McQueen and to the world of rallying, shaped by adventure, determination and singular destinies. The luckiest among you may even encounter, on the Live Stage, some of the great figures of this epic journey.

Finally, celebrating fifty years of history also means looking to the future. This symbolic milestone opens new horizons with the first edition of Rétromobile New York, scheduled for next November, and with the Ultimate Supercar Garage, located in Pavilion 4, which invites visitors to discover the most exclusive rare and desirable in the supercar world.

Above all, Rétromobile is a story of shared passion. Long life to this collective adventure, and above all, long life to Rétromobile.

Romain Grabowski,

Directeur du salon

Exhibition Director, Rétromobile



L'ÉQUIPE RÉTROMOBILE

RETROMOBILE TEAM

DIRECTION / MANGEMENT

Romain Grabowski

COMMERCIALISATION / SALES

Kevin Gautier / Michael Gerable / Marius Rives
/ Alberic De Clermont Tonnerre

COMMUNICATION & MARKETING

Cécile Vivier-Guerin / Maxime Tricoire / Julie Farges
/ Laureen Douchement / Imane Ghoussein
/ Ines Hadda / Jeremy Mesnage / François Rodriguez
/ Ariane Lethullier / Anne-Charlotte Schaefer
/ Emma Metadger / Claire Angles / Matthieu Bourgeois

RELATION CLIENT / CUSTOMER RELATIONS

Florianne Combelles / Ines Brzezczka
/ Hugo Chastagner

LOGISTIQUE & LIVE / LOGISTICS & LIVE

Pierre Strill / Corentin Reinagel / Jeanne Schoener
/ Zoe Domart / Melissa Robert / Gilles Crespon
/ Meg Sikora / Severine Palut

CONSULTANTS :

Thierry Farges / Christophe Pinon / Clément Brouzes
/ Charles Imbert / Benjamin Friedenthal



SOMMAIRE

SUMMARY

4

AGENDA BEST OF
HIGHLIGHTS CALENDAR

8

AU FIL DES ALLÉES
AROUND THE AISLES

10

RÉTROMOBILE,
50 ANS DÉJÀ !
RÉTROMOBILE ; 50 YEARS ALREADY!

12

RÉTROMOBILE PLUS
ACCESSIBLE QUE JAMAIS
RÉTROMOBILE : MORE ACCESSIBLE THAN EVER

13

ALFA ROMEO,
DES CHEVAUX DE FEU
ALFA ROMEO, HORSES OF FIRE

14

BUGATTI, LES INSOLITES
DE MOLSHEIM
BUGATTI, THE UNUSUAL CREATIONS
OF MOLSHEIM

16

MUSÉE DES BLINDÉS,
CURIOSITÉS DE 39-45
ARMURED VEHICLE MUSEUM,
CURIOSITIES FROM WORLD WAR II

17

L'ÂGE D'OR
DU RALLYE
THE GOLDEN AGE OF RALLYING

19

ALPINE, UNE
HISTOIRE EN OR
ALPINE, A GOLDEN STORY

20

BMW, LES 50 ANS
DES ART CARS
BMW, 50 YEARS OF BMW ART CARS

22

RENAULT, LES 35 ANS
DE LA CLIO
RENAULT, 35 YEARS OF THE CLIO

23

DS, DES VOITURES
DE PRÉSIDENTS
DS, CARS OF PRESIDENTS

24

RICHARD MILLE : FERRARI,
ROI DE L'ENDURANCE
RICHARD MILLE: FERRARI, KING OF ENDURANCE

26

PEUGEOT, LA 205 GTI
EN MAJESTÉ
PEUGEOT, THE 205 GTI IN ALL ITS GLORY

27

CITROËN, L'INNOVATION
DANS LE SANG
CITROËN, INNOVATION IN OUR BLOOD

28

OPEL, DES SPORTIVES
DE HAUT RANG
OPEL, HIGH-PERFORMANCE SPORTS CARS

29

MERCEDES, SUR LES
ROUTES DES MILLE MILES
MERCEDES-BENZ, ON THE ROADS
OF THE MILLE MIGLIA

30

PORSCHE, SUR TOUS
LES TERRAINS DE
LA COMPÉTITION
PORSCHE, ACROSS EVERY RACING DISCIPLINE

31

STEVE MCQUEEN,
LA PASSION DE LA VITESSE
STEVE MCQUEEN, A PASSION FOR SPEED

33

VOLKSWAGEN, GOLF GTI :
ITINÉRAIRE D'UNE SURDOUÉE
VOLKSWAGEN, GOLF GTI:
THE JOURNEY OF A PRODIGY

34

ŠKODA, 125 ANS
DE COMPÉTITION
ŠKODA, 125 YEARS OF MOTORSPORT
COMPETITION

35

GOODING CHRISTIE'S,
DES FERRARI ET DES GT
GOODING CHRISTIE'S, FERRARIS
AND GRAND TOURING CARS

37

HONDA, LA PRÉLUDE
À L'HONNEUR
HONDA, THE PRELUDE IN THE SPOTLIGHT

38

MAZDA, LE MOTEUR ROTATIF
EN VEDETTE
MAZDA, THE ROTARY ENGINE TAKES
CENTRE STAGE

39

DUCATI, MÉCANIQUES
DE PRÉCISION
DUCATI, PRECISION ENGINEERING

41

VILLAGE MOTO,
LE PLEIN DE PÉPITES
MOTORCYCLE VILLAGE, A SHOWCASE
OF OUTSTANDING GEMS

42

LA GALERIE
DES ARTISTES
THE ARTISTS' GALLERY

44

ULTIMATE SUPERCAR GARAGE,
LA CRÈME DE LA PRODUCTION
ULTIMATE SUPERCAR GARAGE, THE FINEST OF
MODERN PRODUCTION

47

MORGAN, 116 ANS
DE PASSION
MORGAN, 116 YEARS OF PASSION

PARTENAIRES PARTNERS

Soutenu
par
MINISTÈRE
DE LA CULTURE
Département
Régional

BMW Art Cars

MOTUL

RICHARD MILLE

KOREGE®

MATHIEU
LUSTRIER

LE FIGARO
MAGAZINE

GOODING CHRISTIE'S

RTL

Championnat
DEUTZ
AFRICA

AUTOMOTO

AUTO
HEROËS

CARZLINE

Make-A-Wish
FRANCE

L'argus

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

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



AGENDA BEST OF

HIGHLIGHTS CALENDAR

MARDI 27 JANVIER TUESDAY 27 JANUARY

17H50 - 19H30 :

DÉAMBULATION MUSICALE PAR LA FANFARE DE LA GARDE RÉPUBLICAINE

MUSICAL PARADE BY THE GARDE RÉPUBLICAINE BAND

PAVILLON 7

18H20-20H40

PARADE RÉTROMOBILE NEW-YORK
RÉTROMOBILE NEW YORK PARADE

PAVILLON 4 & 7

18H30 - 19H00 :

VERNISSAGE DE L'EXPOSITION « LUMIÈRE SUR L'EXPOSITION MONUMENTALE DE L'AUTORAIL BUGATTI »

OPENING OF THE "SPOTLIGHT ON THE BUGATTI RAILCAR MONUMENTAL EXHIBITION"

PAVILLON 7.1, EXPOSITION BUGATTI

19H30-20H00 :

VERNISSAGE DE L'EXPOSITION BMW ART CARS
OPENING OF THE BMW ART CARS EXHIBITION

PAVILLON 7.2, EXPOSITION BMW ART CARS

20H30-21H00

LEVÉE DE RIDEAU SUR LE VÉHICULE LAURÉAT DU « PENINSULA CLASSICS BEST OF THE BEST AWARDS »

CURTAIN UP ON PENINSULA CLASSICS BEST OF THE BEST AWARD WINNER

PAVILLON 7.3

Collection de Triumph © Retromobile



MERCREDI 28 JANVIER WEDNESDAY 28 JANUARY

11H00-12H00

[RETRO DEMO] DÉMONSTRATION DYNAMIQUE CLUB DES TEUF-TEUF & MUSÉE DES BLINDÉS

[RETRO DEMO] LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM

PAVILLON 7, EXTÉRIEUR

11H00 -11H30

[SCÈNE LIVE] RENCONTRE AVEC ARI VATANEN & FRANCOIS ALLAIN

[SCÈNE LIVE] MEETING WITH ARI VATANEN & FRANCOIS ALLAIN

PAVILLON 7.2, EXPOSITION RALLYE

12H00-12H30

[BUGATTI RETRO TOUR] VISITE GUIDÉE DE L'EXPOSITION « LUMIÈRE SUR L'EXPOSITION MONUMENTALE DE L'AUTORAIL BUGATTI »

[BUGATTI RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF THE "SPOTLIGHT ON THE BUGATTI RAILCAR MONUMENTAL EXHIBITION"

PAVILLON 7.1, EXPOSITION BUGATTI

14H00-14H30

[SCÈNE LIVE] RENCONTRE AVEC FRANÇOIS CHATRIOT, LE MÉDECIN DOUBLE CHAMPION DU MONDE DE RALLYE

[LIVE STAGE] MEETING WITH FRANÇOIS CHATRIOT, THE TWO-TIME WORLD RALLY CHAMPION DOCTOR

PAVILLON 7.2, EXPOSITION RALLYE

14H00-14H30

[BMW ART TALK] VISITE GUIDÉE DE L'EXPOSITION BMW ART CAR

[BMW ART TALK] GUIDED TOUR OF THE BMW ART CAR EXHIBITION

PAVILLON 7.2, EXPOSITION BMW ART CAR

14H30-15H30

[RETRO DEMO] DÉMONSTRATION DYNAMIQUE CLUB DES TEUF-TEUF & MUSÉE DES BLINDÉS

[RETRO DEMO] LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM

PAVILLON 7, EXTÉRIEUR

15H00-15H30

[SCÈNE LIVE] RENCONTRE AVEC ALAIN & SYLVIE OREILLE, COUPLE PHARE DU RALLYE
[LIVE STAGE] MEETING WITH ALAIN & SYLVIE OREILLE, AN ICONIC RALLY COUPLE

PAVILLON 7.2, EXPOSITION RALLYE

15H00-16H00

CÉRÉMONIE DE REMISE DU TROPHÉE FIA HERITAGE CUP

FIA HERITAGE CUP TROPHY CEREMONY

PAVILLON 7.3, STAND FIA

16H00-16H30

[STEVE MCQUEEN RETRO TOUR] VISITE GUIDÉE DE L'EXPOSITION « STEVE MCQUEEN, LA VITESSE POUR PASSION »

GUIDED TOUR OF THE « STEVE MCQUEEN, A PASSION FOR SPEED » EXHIBITION

PAVILLON 7.2, EXPOSITION STEVE MCQUEEN

17H00-17H30

[SCÈNE LIVE] RENCONTRE AVEC BRUNO SABY, LA LÉGENDE DU RALLYE

[LIVE STAGE] MEETING WITH BRUNO SABY, THE RALLY LEGEND

17H30 -18H00

REMISE DES TROPHÉES DE LA PRÉSERVATION RÉTROMOBILE 2026

RÉTROMOBILE PRESERVATION TROPHIES 2026 AWARD CEREMONY

PAVILLON 7.2, SCÈNE LIVE

18H00

REMISE DU 39E PRIX DE L'ACADEMIE BELLECOUR

ACADEMIE BELLECOUR 39TH AWARD CEREMONY

PAVILLON 7.2, SCÈNE LIVE

Automotrice Bugatti © Bugatti



JEUDI 29 JANVIER

THURSDAY 29 JANUARY

11H00-12H00

[RETRO DEMO] DÉMONSTRATION DYNAMIQUE
CLUB DES TEUF-TEUF & MUSÉE DES BLINDÉS
[RETRO DEMO] LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB
DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM

PAVILLON 7, EXTÉRIEUR

11H00-11H30

[SCÈNE LIVE] RENCONTRE AVEC BRUNO SABY,
LA LÉGENDE DU RALLYE
[LIVE STAGE] MEETING WITH BRUNO SABY, THE
RALLY LEGEND

11H30-12H00

[ATELIER FFVE] ACHETER & IMMATRICULER
SON VÉHICULE DE COLLECTION
[FFVE WORKSHOP] BUYING AND REGISTERING A
CLASSIC VEHICLE

PAVILLON 7.2, EXPOSITION RALLYE

12H00-12H30

[BUGATTI RETRO TOUR] VISITE GUIDÉE DE
L'EXPOSITION « LUMIÈRE SUR L'EXPOSITION
MONUMENTALE DE L'AUTORAIL BUGATTI »
[BUGATTI RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF THE
"SPOTLIGHT ON THE BUGATTI RAILCAR
MONUMENTAL EXHIBITION"

PAVILLON 7.1, EXPOSITION BUGATTI

13H00-20H30

VENTES AUX ENCHÈRES GOODING CHRISTIE'S
GOODING CHRISTIE'S AUCTION SALE

PAVILLON 7.1, STAND GOODING CHRISTIE'S

14H00-14H30

[BMW ART TALK] VISITE GUIDÉE
DE L'EXPOSITION BMW ART CAR
[BMW ART TALK] GUIDED TOUR OF THE BMW ART
CAR EXHIBITION

PAVILLON 7.2, EXPOSITION BMW ART CAR

14H00-14H30

[SCÈNE LIVE] RENCONTRE AVEC ARI VATANEN,
CHAMPION DU MONDE DES RALLYES ET
VAINQUEUR DU DAKAR
[LIVE STAGE] MEETING WITH ARI VATANEN, WORLD
RALLY CHAMPION AND DAKAR WINNER

PAVILLON 7.2, EXPOSITION RALLYE

14H30-15H30

[RETRO DEMO] DÉMONSTRATION DYNAMIQUE
CLUB DES TEUF-TEUF & MUSÉE DES BLINDÉS
[RETRO DEMO] LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB
DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM

PAVILLON 7, EXTÉRIEUR

16H00-16H30

[STEVE MCQUEEN RETRO TOUR] VISITE GUIDÉE
DE L'EXPOSITION « STEVE MCQUEEN, LA
VITESSE POUR PASSION »
GUIDED TOUR OF THE « STEVE MCQUEEN, A
PASSION FOR SPEED » EXHIBITION

PAVILLON 7.2, EXPOSITION STEVE MCQUEEN

VENDREDI 30 JANVIER

FRIDAY 30 JANUARY

11H00-12H00

[RETRO DEMO] DÉMONSTRATION DYNAMIQUE
CLUB DES TEUF-TEUF & MUSÉE DES BLINDÉS
[RETRO DEMO] LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB
DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM

PAVILLON 7, EXTÉRIEUR

11H30-12H00

[ATELIER FFVE] TRANSMISSION DES SAVOIR-
FAIRE : LES MÉTIERS DE LA RESTAURATION
AUTOMOBILE
[FFVE WORKSHOP] PASSING ON SKILLS:
AUTOMOTIVE RESTORATION PROFESSIONS

PAVILLON 7.2, SCÈNE LIVE

12H00-12H30

[BUGATTI RETRO TOUR] VISITE GUIDÉE DE
L'EXPOSITION « LUMIÈRE SUR L'EXPOSITION
MONUMENTALE DE L'AUTORAIL BUGATTI »
[BUGATTI RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF THE
"SPOTLIGHT ON THE BUGATTI RAILCAR
MONUMENTAL EXHIBITION"

PAVILLON 7.1, EXPOSITION BUGATTI

14H00-14H30

[BMW ART TALK] VISITE GUIDÉE DE
L'EXPOSITION BMW ART CAR
[BMW ART TALK] GUIDED TOUR OF THE BMW ART
CAR EXHIBITION

PAVILLON 7.2, EXPOSITION BMW ART CAR

14H00-14H30

[SCÈNE LIVE] RENCONTRE AVEC MONICA
MAILANDER MACALUSO, FEMME DU PILOTE
GINO MACALUSO
[LIVE STAGE] MEETING WITH MONICA MAILANDER
MACALUSO, SPOUSE OF GINO MACALUSO

PAVILLON 7.2, SCÈNE LIVE

14H30-15H30

[RETRO DEMO] DÉMONSTRATION DYNAMIQUE
CLUB DES TEUF-TEUF & MUSÉE DES BLINDÉS
[RETRO DEMO] LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB
DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM

PAVILLON 7, EXTÉRIEUR

15H00-15H30

[SCÈNE LIVE] HANDI RALLY PASSION & TOUR
DE CORSE : QUAND LE RALLYE NE CONNAIT PAS
LE HANDICAP
[LIVE STAGE] HANDI RALLY PASSION & TOUR DE
CORSE: WHEN RALLY KNOWS NO DISABILITY

PAVILLON 7.2, SCÈNE LIVE

16H00-16H30

[STEVE MCQUEEN RETRO TOUR] VISITE GUIDÉE
DE L'EXPOSITION « STEVE MCQUEEN, LA
VITESSE POUR PASSION »
GUIDED TOUR OF THE « STEVE MCQUEEN, A
PASSION FOR SPEED » EXHIBITION

PAVILLON 7.2, EXPOSITION STEVE MCQUEEN

17H00-17H30

[SCÈNE LIVE] RENCONTRE AVEC DANY
SNOBECK, PILOTE DE RALLYE ET DE CIRCUIT
[LIVE STAGE] MEETING WITH DANY SNOBECK,
RALLY AND CIRCUIT DRIVER

PAVILLON 7.2, EXPOSITION RALLYE

18H00-18H30

[ATELIER FFVE] JEUNESSE & AUTOMOBILE : ILS
FONT VIVRE L'ANCIENNE
[FFVE WORKSHOP] YOUTH AND AUTOMOTIVE
HERITAGE: KEEPING CLASSIC CARS ALIVE

PAVILLON 7.2, EXPOSITION RALLYE

19H00-19H30

[SCÈNE LIVE] RENCONTRE AVEC JEAN-CLAUDE
ANDRUET, CHAMPION D'EUROPE DES RALLYES
DE 1970
[LIVE STAGE] MEETING WITH JEAN-CLAUDE
ANDRUET, 1970 EUROPEAN RALLY CHAMPION

PAVILLON 7.2, EXPOSITION RALLYE

AGENDA BEST OF

HIGHLIGHTS CALENDAR

SAMEDI 31 JANVIER

SATURDAY 31 JANUARY

11H00-12H00

[RETRO DEMO] DÉMONSTRATION DYNAMIQUE
CLUB DES TEUF-TEUF & MUSÉE DES BLINDÉS
[RETRO DEMO] LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB
DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM

PAVILLON 7, EXTÉRIEUR

11H30-12H00

[ATELIER FFVE] ENTREtenir ET EXPERTISER
SON VÉHICULE
[FFVE WORKSHOP] MAINTAINING AND APPRAISING
YOUR VEHICLE

PAVILLON 7.2, SCÈNE LIVE

11H00-11H30

[SCÈNE LIVE] RENCONTRE AVEC DIDIER AURIOL,
PREMIER FRANÇAIS CHAMPION DU MONDE DES
RALLYES
[LIVE STAGE] MEETING WITH DIDIER AURIOL, THE
FIRST FRENCH WORLD RALLY CHAMPION

PAVILLON 7.2, SCÈNE LIVE

12H00-12H30

[BUGATTI RETRO TOUR] VISITE GUIDÉE DE
L'EXPOSITION « LUMIÈRE SUR L'EXPOSITION
MONUMENTALE DE L'AUTORAIL BUGATTI »
[BUGATTI RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF THE
"SPOTLIGHT ON THE BUGATTI RAILCAR
MONUMENTAL EXHIBITION"

PAVILLON 7.1, EXPOSITION BUGATTI

14H00-14H30

[SCÈNE LIVE] RENCONTRE AVEC DANY
SNOBECK, PILOTE DE RALLYE ET DE CIRCUIT
[LIVE STAGE] MEETING WITH DANY SNOBECK,
RALLY AND CIRCUIT DRIVER

PAVILLON 7.2, EXPOSITION RALLYE

14H00-14H30

[BMW ART TALK] VISITE GUIDÉE DE
L'EXPOSITION BMW ART CAR
[BMW ART TALK] GUIDED TOUR OF THE BMW ART
CAR EXHIBITION

PAVILLON 7.2, EXPOSITION BMW ART CAR

14H30-15H30

[RETRO DEMO] DÉMONSTRATION DYNAMIQUE
CLUB DES TEUF-TEUF & MUSÉE DES BLINDÉS
[RETRO DEMO] LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB
DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM

PAVILLON 7, EXTÉRIEUR

15H00-15H30

[SCÈNE LIVE] RENCONTRE AVEC JEAN-CLAUDE
ANDRUET, CHAMPION D'EUROPE DES RALLYES
DE 1970
[LIVE STAGE] MEETING WITH JEAN-CLAUDE
ANDRUET, 1970 EUROPEAN RALLY CHAMPION

PAVILLON 7.2, EXPOSITION RALLYE

16H00-16H30

[STEVE MCQUEEN RETRO TOUR] VISITE GUIDÉE
DE L'EXPOSITION « STEVE MCQUEEN, LA
VITESSE POUR PASSION »
GUIDED TOUR OF THE « STEVE MCQUEEN,
A PASSION FOR SPEED » EXHIBITION

PAVILLON 7.2, EXPOSITION STEVE MCQUEEN

16H00-16H30

[ATELIER FFVE] IMMATRICULER SON VÉHICULE
EN COLLECTION
[FFVE WORKSHOP] REGISTERING YOUR VEHICLE
AS A CLASSIC

PAVILLON 7.2, SCÈNE LIVE

DIMANCHE 1^{er} FÉVRIER

SUNDAY 1 FEBRUARY

10H00

COUP D'ENVOI DU RALLYE HANDI RALLY PASSION
DEPARTURE OF THE HANDI RALLY PASSION RALLY

PAVILLON 7, EXTÉRIEUR

11H00-12H00

[RETRO DEMO] DÉMONSTRATION DYNAMIQUE
CLUB DES TEUF-TEUF & MUSÉE DES BLINDÉS
[RETRO DEMO] LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB
DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM

PAVILLON 7, EXTÉRIEUR

12H00-12H30

[BUGATTI RETRO TOUR] VISITE GUIDÉE DE
L'EXPOSITION « LUMIÈRE SUR L'EXPOSITION
MONUMENTALE DE L'AUTORAIL BUGATTI »
[BUGATTI RETRO TOUR] GUIDED TOUR OF THE
"SPOTLIGHT ON THE BUGATTI RAILCAR
MONUMENTAL EXHIBITION"

PAVILLON 7.1, EXPOSITION BUGATTI

14H00-14H30

[BMW ART TALK] VISITE GUIDÉE DE
L'EXPOSITION BMW ART CAR
[BMW ART TALK] GUIDED TOUR OF THE BMW ART
CAR EXHIBITION

PAVILLON 7.2, EXPOSITION BMW ART CAR

14H30-15H30

[RETRO DEMO] DÉMONSTRATION DYNAMIQUE
CLUB DES TEUF-TEUF & MUSÉE DES BLINDÉS
[RETRO DEMO] LIVE DEMONSTRATIONS BY CLUB
DES TEUF-TEUF & ARMoured VEHICLE MUSEUM

PAVILLON 7, EXTÉRIEUR

16H00-16H30

[STEVE MCQUEEN RETRO TOUR] VISITE GUIDÉE
DE L'EXPOSITION « STEVE MCQUEEN,
LA VITESSE POUR PASSION »
GUIDED TOUR OF THE « STEVE MCQUEEN,
A PASSION FOR SPEED » EXHIBITION

PAVILLON 7.2, EXPOSITION STEVE MCQUEEN

BMW 3.0 CSL Alexander Calder © BMW AG

RETROUVEZ TOUT LE PROGRAMME
DE RÉTROMOBILE EN LIGNE
FIND THE FULL RÉTROMOBILE
PROGRAMME ONLINE



PAVILLON 4

AGENDA

SCENE LIVE

ULTIMATE
SUPERCAR
Garage

SCENE LIVE CALENDAR

Véritable point de rencontre entre design, innovation et performance, la scène live d'Ultimate Supercar Garage accueille révélations exclusives, premières mondiales et prises de parole de designers emblématiques. Un espace d'expression dédié aux visions qui façonnent la supercar contemporaine

A true meeting point for design, innovation and performance, the Ultimate Supercar Garage live stage hosts exclusive reveals, world premieres and talks by iconic designers. A space dedicated to the visions shaping today's supercar landscape.

JEUDI 29 JANVIER

THURSDAY 29 JANUARY

PROFESSIONNELS, MÉDIA & VIP ONLY

10H30-10H50

BUGATTI

11H20-11H40

LOTUS

12H10-12H30

ALFA ROMEO X MASERATI

14H00-14H20

BENTLEY

14H50-15H10

ECCENTRICA

15H40-16H00

BERTONE

16H30-16H50

PAGANI

17H30-17H50

ASTON MARTIN

18H20-18H40

DONKEVOORT

19H10-19H30

MIGNATTA

VENDREDI 30 JANVIER

FRIDAY 30 JANUARY

10H20-10H40

PIRELLI

11H00-11H20

NARDONE

11H50-12H10

LAFITE

12H30-12H50

[DESIGN IN MOTION] ORLINSKI

16H00-16H20

[DESIGN IN MOTION] RIOCAM

17H00-17H20

HWA

18H00-18H30

[DESIGN IN MOTION] PAGANI X ALBERTO PICCOLO

19H20-19H40

[DESIGN IN MOTION] P1 X ALAN DEROSIER

20H10-20H30

QUARKUS

SAMEDI 31 JANVIER

SATURDAY 31 JANUARY

10H30-10H50

MIGNATTA

11H20-11H50

[DESIGN IN MOTION] PAGANI X KEVIN CONTI

12H20-12H40

TEDSON MOTORS

15H00-15H20

ECCENTRICA

16H30-16H50

DONKERVORT

DIMANCHE 1^{ER} FÉVRIER

SUNDAY 1 FEBRUARY

10H30-10H50

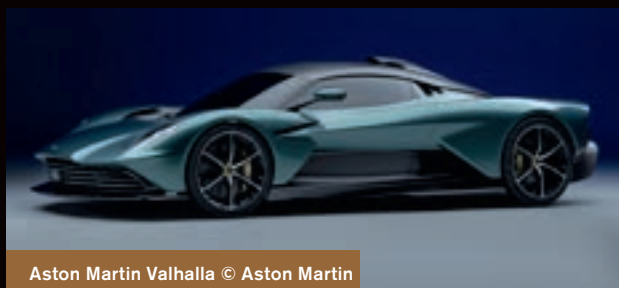
BERTONE

11H40-12H00

BEMA VITESSE

RETROUVEZ TOUT LE PROGRAMME
DE L'ULTIMATE SUPERCAR GARAGE
EN LIGNE

FIND THE FULL ULTIMATE SUPERCAR
GARAGE PROGRAMME ONLINE



Aston Martin Valhalla © Aston Martin

AU FIL DES ALLÉES

AROUND THE AISLES

Pour ses cinquante ans, Rétromobile a mis les petits plats dans les grands. La recette qui a rendu ce salon à dimension internationale unique s'améliore encore. Au sein des pavillons 4 et 7, les visiteurs pourront retrouver l'ensemble des acteurs de la voiture ancienne et de collection mais aussi des supercars modernes, pour certains déjà des collectors. Rétromobile reste le lieu où l'on peut découvrir 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 la littérature liée à la locomotion, des objets de décoration automobiles et toute l'équipement de conduite d'une ancienne ou d'une youngtimer. Tous les services sont aussi présents : assurance, expertise, entretien, restauration, vente.

Réunion de familles

Présents depuis la première édition, le Cercle Pégase Amilcar et le Club Bugatti France rendent hommage aux fondateurs de Rétromobile en exposant trois véhicules ayant marqué l'édition de 1976.

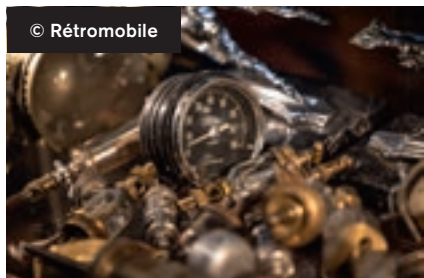
Deux époques, une passion

Colocalisé avec Rétromobile, l'Ultimate Supercar Garage vous ouvre ses portes du jeudi 29 janvier au dimanche 1er février. Un rendez-vous incontournable pour tous les passionnés de supercar modernes, où le design côtoie la performance automobile.

Au moins 30 000 bonnes raisons de craquer !

Cette année, l'espace des véhicules à moins de 30 000€ se dote d'un espace dédié ! Rendez-vous dans le pavillon 4 pour découvrir les 130 modèles proposés à la vente, en partenariat avec Caradisiac. Une occasion unique de trouver une voiture de qualité à prix accessible !

Des pièces pour toutes les bourses



Judi 29 et vendredi 30 janvier, le pavillon 4 accueille une quinzaine de spécialistes et marchands de pièces détachées. L'occasion de dénicher l'élément manquant pour achever l'entretien courant de son véhicule ou une restauration complète.

La scène live s'offre une spéciale de rallye

Cette année, la Scène Live se tourne vers l'univers du rallye et offre aux visiteurs un moment de partage avec des pilotes et des

figures emblématiques de cette discipline. Située au cœur de l'exposition rallye (pavillon 7.2), elle est animée par le journaliste-historien Jean-Louis Moncet.

Une boutique complètement timbrée...

À la boutique officielle de Rétromobile, venez découvrir le timbre collector aux couleurs de la 50ème édition, réalisé en collaboration avec La Poste. Un souvenir unique à ne pas manquer ! De nombreux autres souvenirs (t-shirts, mugs, pulls...) sont également disponibles.

Mazda : toutes les routes mènent au Mans



Pour célébrer les 30 ans de la victoire de la Mazda 787B aux 24 Heures du Mans, le constructeur japonais vous invite à revivre ce sacre légendaire à travers une expérience immersive inédite sur son stand.

Une Bentley pas comme les autres

Suivi tout au long de l'année sur les réseaux sociaux de Rétromobile, le collectif de street artists Dimka présente l'aboutissement de son travail sur le salon. Leur dernière création ? Une Bentley T2 métamorphosée en véritable œuvre d'art sur roues.

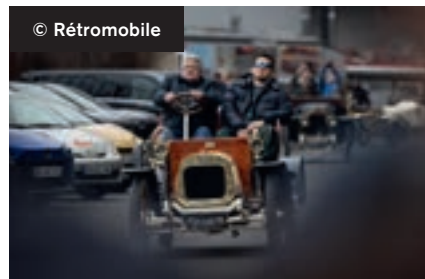
RTL : que de bonnes ondes à Rétromobile

Partenaire officiel du salon, RTL organisera à l'occasion de Rétromobile de nombreuses délocalisations de ses émissions phares. Une belle occasion de vivre l'événement autrement tout au long de la semaine !

Des aires de repos pour tous

Car même les pilotes les plus aguerris ont besoin de repos, Rétromobile se dote de nouvelles aires de repos et agrandit ses espaces de restauration pour vous offrir un confort de visite optimal. Profitez de ces espaces repensés, signalés sur le plan du salon, pour faire une pause bien méritée lors de votre visite.

La parade du Musée des Blindés et des Teuf-Teuf



À ne pas manquer, les évolutions toujours impressionnantes du Musée des Blindés & du Club des Teuf-Teuf. Chaque jour, le char américain Stuart se montre en action dans la zone RétroDém0 (ext. Pav 7). Le club des ancêtres de l'automobile propose quant à lui des tours à bord de véhicules produits avant 1930, dont un l'omnibus Vinot et Deguingand de 1913, utilisé pendant la guerre et recarrossé après 1918 en omnibus pour un hôtel du sud-ouest de la France.

Time on Show

Votre passion pour les belles mécaniques s'étend-elle aussi aux montres de collection ? Pour la deuxième année consécutive, la prestigieuse galerie horlogère italienne vous invite à découvrir l'univers des montres à mouvement mécanique dans le pavillon 7.3.

La FFVE renseigne

La Fédération Française des Véhicules d'Epoque fait découvrir ses missions et ses activités au sein du pavillon 7.3 et organise de nombreuses visites guidées du salon ainsi que des ateliers thématiques sur la Scène live du salon.

For its 50th anniversary, Rétromobile pulls out all the stops. The formula that has made this internationally renowned show unique is further enhanced. In Pavilions 4 and 7, visitors will find not only all the key players in the world of classic and vintage cars, but also modern supercars, some of which are already becoming collectors' items. Rétromobile remains the place where you can discover the club of your favourite marque or model, meet the organisers of the biggest events, buy a vehicle, find parts, discover scale models, books or literature related to vehicles, automotive decorative objects, and all the equipment needed for maintaining an old car or a youngster. All services are also available: insurance, expertise, maintenance, restoration, and sales.

A gathering of families

Present since the first edition, the Cercle Pégase Amilcar and the Club Bugatti France pay tribute to the founders of Rétromobile by exhibiting three vehicles that marked the 1976 edition.

Two eras, one passion

Co-located with Rétromobile, the Ultimate Supercar Garage opens its doors from Thursday, January 29 to Sunday, February 1. An unmissable event for all supercar enthusiasts, where design meets automotive performance.

At least 30,000 good reasons to fall for it!

This year, the space for vehicles under €30,000 introduces a dedicated area! Head to Pavilion 4 to discover the 130 models available for sale, in partnership with Caradisiac. A unique opportunity to find a quality car at an accessible price!

Parts for all budgets

On Thursday, January 29 and Friday, January 30, Pavilion 4 hosts about fifteen specialists and spare parts dealers. This is the perfect chance to find that missing part to complete your car's regular maintenance or a full restoration.

The live stage hosts a rally special

This year, the Live Stage turns its focus to the world of rallying and offers visitors a chance to engage with drivers and iconic figures of the sport. Located at the heart of the rally exhibition in Pavilion 7.2, the stage is hosted by journalist-historian Jean-Louis Moncet.

A gift from Retromobile

At the official Rétromobile shop, come discover the collector's stamp commemorating the 50th edition, created in collaboration with La Poste. A unique souvenir you won't want

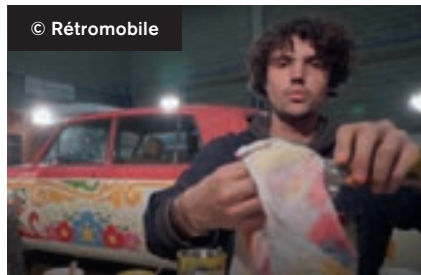
to miss! Many other souvenirs (t-shirts, mugs, sweaters...) are also available.



Mazda: all roads lead to Le Mans

To celebrate the 30th anniversary of Mazda's victory at the 24 Hours of Le Mans with the 787B, the Japanese manufacturer invites visitors to relive this legendary win through an immersive experience on its stand.

A Bentley like no other



Followed year-round on Rétromobile's social media, the Dimka collective of street artists presents the culmination of their work at the show. Their latest creation? A Bentley T2 transformed into a true work of art on wheels.

RTL joins Rétromobile

As an official partner of the show, RTL will organise numerous live broadcasts of its flagship shows during Rétromobile. A great opportunity to experience the event in a whole new way throughout the week!

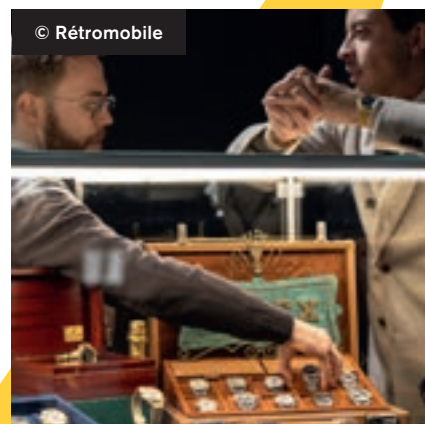
Rest areas for all

Even the most seasoned drivers need a break. Rétromobile has added new rest areas and expanded its restaurant spaces to offer visitors optimal comfort. Take a well-deserved pause during your visit in these newly designed spaces, marked on the floor plan.

The parade of the Armoured Vehicle Museum and Teuf-Teuf

Not to be missed: the always impressive performances of the Armoured Vehicle Museum & the Club des Teuf-Teuf. Every day, the American Stuart tank is seen in action in the RetroDemo Zone (outside Pavilion 7). The vintage automobile club also offers rides in vehicles produced before 1930, including the 1913 Vinot & Deguingand omnibus, used during the war and re-bodied after 1918 as an omnibus for a hotel in the South-West of France.

Time on show



Is your passion for fine mechanics also reflected in your love for collector watches? For the second consecutive year, the prestigious Italian watch gallery invites you to explore the world of mechanical movement watches in Pavilion 7.3.

FFVE informs

The French Federation of Historic Vehicles showcases its missions and activities in Pavilion 7.3 and organises numerous guided tours of the show, as well as thematic workshops on the Live Stage.

RÉTROMOBILE, 50 ANS DÉJÀ !

RÉTROMOBILE, 50 YEARS ALREADY!

D'un salon réunissant quelques initiés, Rétromobile s'est imposé en un demi-siècle comme la grand-messe annuelle de la voiture de collection.



© DPPI

Parti en novembre 2019, Marc Nicolosi, l'homme par qui tout est arrivé, serait fier de voir que son œuvre lui survit et qu'elle se porte comme un jeune homme. Le parcours de ce grand gaillard mériterait un film. Dans la France du début des années soixante où les familles rêvent de s'offrir les premiers appareils électroménagers, avec Binda, Raffaelli et Pibart, Marc crée une bande inséparable qui écume les campagnes, à la recherche de voitures des années 20-30. En 1967, Marc pose ses valises en Bourgogne, à Etrée, sur les terres de ses grands-parents où il a tant de souvenirs. Sur l'enseigne qui surplombe la clôture, on lit sur fond rouge « Garage du collectionneur ». Pas un automobiliste ne peut y échapper. Marc s'est installé en bordure de l'autoroute du Soleil, à la sortie Avallon, là où le ruban d'asphalte poursuit sa route sur la nationale 6. Il fait partie des pionniers à se spécialiser dans la restauration des anciennes. Alors adolescent, François Melcion obtient de ses parents une halte chez Nicolosi. Au milieu des trésors qui électrisent aujourd'hui les salles d'enchères, François déniché l'assise arrière qui manque à sa Citroën C4. « Tu as le permis ? », lui demande Marc. « Non, mais j'ai une voiture », réplique l'adolescent. Les deux hommes ne se sont plus jamais quittés. En 1974, Marc a deux activités : le garage et la

location de voitures pour le cinéma. Devenu incontournable, Marc se retrouve embringué par Jean-Pierre Jouët, un des leaders des salons, dans le projet d'une exposition de voitures anciennes devant servir de tremplin au lancement de l'encyclopédie Alpha Auto éditée par Atlas. Année 1976, Marc renouvelle l'expérience mais pour que la mayonnaise prenne, il a l'idée d'ajouter une dimension commerciale. C'est ainsi que les marchands de pièces détachées, les brocanteurs, les clubs de marques s'invitent à la Bastille. Mais également les constructeurs soucieux de soigner leur héritage. Rétromobile est né.

D'année en année, le salon grandit. Sans jamais perdre son aptitude à subjuguer, à surprendre et à faire rêver. A chaque édition, l'exposition de nouveaux véhicules témoigne du génie et de l'imagination d'un secteur automobile sans cesse en mouvement. A partir de 1981, les dévots de la voiture ancienne migrent à la Porte de Versailles. L'organisation se muscle avec l'arrivée de Thierry Farges, sorte de Géo Trouve Tout. François seconde désormais Marc. En 50 ans, le salon a changé plusieurs fois de mains et de directeurs mais il n'a jamais renié son esprit. En 2014, il se fixe dans le pavillon 1, le plus prestigieux, et celui des salons de l'Auto.

Soutenu
par

RÉTROMOBILE DISTINGUÉ

Pour la première de son histoire cinquantenaire, Rétromobile a l'honneur de recevoir le haut patronage du ministère de la Culture. Depuis cinq décennies, le salon œuvre pour la valorisation et la préservation du patrimoine automobile roulant, témoin d'une activité industrielle de pointe qui a fait de la France l'un des plus grands pays constructeurs. Cette reconnaissance institutionnelle s'inscrit dans un mouvement plus large, récemment confirmé par l'attribution de la 2025 FIA FMC Heritage Cup, qui salue l'engagement du salon en faveur de l'histoire et de la transmission du sport automobile.

© DPPI



RÉTROMOBILE À NEW YORK

Pour la première fois de son histoire, Rétromobile s'exporte outre-Atlantique et s'installe à New York. Du 19 au 22 novembre 2026, dans le cadre du Javis Center, près de l'Empire State Building, les visiteurs pourront retrouver la formule qui a fait le succès du salon français. Une vente aux enchères sera organisée par Gooding Christie's.



© DPPI

From a small gathering of insiders, *Rétromobile* has, over half a century, established itself as the annual grand celebration of the collector car.

Marc Nicolosi, who passed away in November 2019, the man behind it all, would undoubtedly be proud to see that his creation has outlived him—and that it is thriving with youthful vitality. The life of this larger-than-life figure could easily be the subject of a film. In the early 1960s, at a time when French families dreamed of acquiring their first household appliances, Marc, alongside Binda, Raffaelli and Pibarot, formed an inseparable group that scoured the countryside in search of cars from the 1920s and 1930s.

In 1967, Marc settled in Étrée, in Burgundy, on land once owned by his grandparents and rich in childhood memories. Above the fence, a red sign read: "Garage du collectionneur". No passing motorist could miss it. Strategically located along the Autoroute du Soleil, near the Avallon exit, where the motorway continues as Route Nationale 6, Marc became one of the pioneers of classic car restoration.

At the time, a teenage François Melcion persuaded his parents to stop at Nicolosi's garage. Among treasures that now electrify auction rooms, François found the missing rear seat for his Citroën C4.

"Do you have a driving licence?" Marc asked. "No, but I have a car," replied the teenager. The two men would never part ways again. By 1974, Marc was running two parallel activities: his garage and a classic car rental business for the film industry. Having become a key figure in the field, he was drawn in by Jean-Pierre Jouët, one of the leading figures in the exhibition world, to take part in a project for a classic car exhibition intended to support the launch of the Alpha Auto encyclopaedia published by Atlas.

In 1976, Marc repeated the experience—but to ensure lasting success, he introduced a commercial dimension. Spare parts dealers, antique traders and marque clubs joined the event, alongside manufacturers eager to showcase their heritage.

Rétromobile was born.

Year after year, the show grew—without ever losing its ability to amaze, surprise and inspire dreams. Each edition, through new vehicle displays, bears witness to the genius and imagination of an automotive world in constant motion. From 1981, devotees of classic cars migrated to Paris Expo Porte de Versailles. The organisation grew stronger with the arrival of Thierry Farges, a true master inventor. François now assisted Marc.

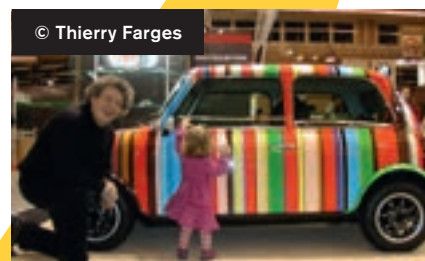
Over its 50-year history, the show has changed hands and directors several times, but it has never betrayed its spirit. In 2014, it settled permanently in Pavilion 1, the most prestigious hall and the historic home of the Paris Motor Show.

RÉTROMOBILE HONOURED

For the first time in its fifty-year history, *Rétromobile* has been granted the high patronage of the French Ministry of Culture. For five decades, the show has worked to promote and preserve the living automotive heritage, a testament to an advanced industrial activity that made France one of the world's leading car-producing nations. This institutional recognition forms part of a broader movement, recently reinforced by the awarding of the FIA FMC Heritage Cup 2025, which acknowledges the show's commitment to the history and transmission of motor sport heritage.



© DPPI



© Thierry Farges

RÉTROMOBILE IN NEW YORK

For the first time in its history, *Rétromobile* is crossing the Atlantic to set up in New York. From 19 to 22 November 2026, at the Javits Center, near the Empire State Building, visitors will rediscover the formula that has made the French show such a success. An auction organised by Gooding Christie's will also be held.

RÉTROMOBILE PLUS ACCESSIBLE QUE JAMAIS

RÉTROMOBILE: MORE ACCESSIBLE THAN EVER

Partenaire des associations Make-A-Wish® France et Handi Rally Passion, Rétromobile se montre fidèle à ses engagements en permettant à tous de vivre pleinement la passion de l'automobile et des belles mécaniques.



© Make A Wish



Handi Rally Passion

Créé 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 ainsi que l'association et Rétromobile ont lancé ensemble une charte d'accessibilité au salon dans le but d'offrir une expérience de visite adaptée à tous les visiteurs en situation de handicap.



Make-A-Wish® France

Autre structure, mais engagements similaires : Make-A-Wish® France est partenaire de l'aventure Rétromobile. Le salon soutient la mission de l'association en contribuant à

offrir des moments inoubliables aux enfants gravement malades. Ensemble, ils œuvrent pour créer des expériences uniques, permettant aux enfants de rêver et de vivre leur passion pour l'automobile dans un cadre exceptionnel.

LA CHARTE D'ACCESSIBILITÉ DE RÉTROMOBILE

- Tarif préférentiel pour les personnes en situation de handicap et leur accompagnant aux caisses dédiées au pavillon 4,
- Parking spécifique, face à l'entrée principale et sur invitation, pour les mini-bus PMR,
- Signalétique PMR identifiable sur le guide de visite ainsi que dans allées du salon
- Equipements & stands accessibles pour toutes et tous,
- Un espace et une équipe d'accueil pour les PMR situé sur le stand d'Handi Rally Passion, à proximité de l'entrée du pavillon 7.

As a partner of the Make-A-Wish® France and Handi Rally Passion associations, Rétromobile remains true to its commitments by ensuring that everyone can fully experience the passion for cars and fine mechanics.

Handi Rally Passion

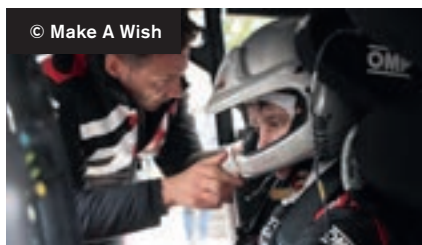
Founded in 2009, Handi Rally Passion is dedicated to introducing the world of automobile rallies to people with reduced mobility, offering them the opportunity to become co-drivers for a moment. In this spirit, the association and Rétromobile jointly launched an accessibility charter for the show, aiming to provide a visitor experience tailored to all guests with disabilities.

Make-A-Wish® France

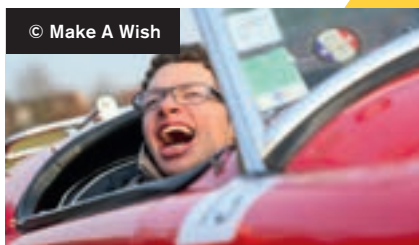
Another organization, but with similar commitments: Make-A-Wish® France is a partner of the Rétromobile experience. The show supports the mission of the association by helping to create unforgettable moments for seriously ill children. Together, they work to create unique experiences, allowing children to dream and live their passion for automobiles in an exceptional setting.

THE ACCESSIBILITY CHARTER OF RÉTROMOBILE

- Discounted tickets for people with reduced mobility and their companions at the dedicated box office in Pavilion 4.
- Designated parking facing the main entrance and by invitation for minibuses for people with reduced mobility.
- Signage for people with reduced mobility clearly visible in the visitor guide and throughout the aisles of the show.
- Accessible equipment and stands for all visitors.
- A reception area and team for people with reduced mobility located at the Handi Rally Passion stand, near the entrance to Pavilion 7.



© Make A Wish



© Make A Wish

ALFA ROMEO, DES CHEVAUX DE FEU

ALFA ROMEO, HORSES OF FIRE

La marque au Biscione revient à Rétromobile avec des modèles de route et de compétition de sa période faste des années cinquante et soixante.

750 Competizione © Alfa Romeo



S'il n'avait que l'embarras du choix dans son musée d'Arese pour explorer le thème « des routes de l'émotion », le constructeur italien a pourtant sorti trois modèles emblématiques des Trente glorieuses, dont deux appartiennent à l'univers de la compétition automobile.

Le premier est un exemplaire du spider 1600 Duetto. Héritière de la Giulietta Spider, le véhicule sera présenté en première mondiale au salon de Genève de 1966 et sera également le dernier projet coordonné par Giovanni Battista « Pinin » Farina. Derrière le nom Duetto, choisi à l'issue d'un concours, ce nouveau cabriolet se distinguait par des lignes élégantes et fuselées. Le 4-cylindres double arbre de 1 570 cm³ délivrait 109 ch. Le 7e Art contribua à populariser le spider en lui faisant accompagner Dustin Hoffmann dans « Le Lauréat ».

Le second est la barquette 750 Competizione, dont le style original porte la signature du carrossier Boano tandis que le châssis tubulaire et le moteur 1,5 litre double arbre à double allumage de 145 ch sont l'œuvre du sorcier Abarth. Ce véhicule ne sera jamais engagé en compétition.

Le troisième véhicule est un autre fleuron de la course : la Tipo 33/2 Periscopio de 1967. Elle marque l'arrivée de la firme italienne dans la catégorie des prototypes. Sa conception a été finalisée par l'ingénieur Carlo Chiti. Autour d'un châssis en aluminium, ce spider aux formes potelées accueille une prise d'air au-dessus du capot moteur qui lui vaut l'appellation « Periscopio » (périscopie en français). La 33 est animée par un nouveau V8 2 litres extraplat en alliage léger de 260 ch et alimenté par injection. Malgré quelques coups d'éclat, la saison 1967 s'avère décevante. Le programme de développement a été perturbé par des grèves en Italie et des accidents pendant des séances d'essais qui coûtent la vie à Leo Cella et Jean Rolland.

The marque bearing the Biscione returns to Rétromobile with road and competition models drawn from its golden era of the 1950s and 1960s.

Although it had an abundance of choice within its Arese museum to explore the theme of "roads of emotion", the Italian manufacturer has selected three emblematic models from the post-war boom years, two of which belong to the world of motor racing.

The first is an example of the 1600 Spider Duetto. Heir to the Giulietta Spider, this model was unveiled as a world premiere at the 1966 Geneva Motor Show and was also the last project overseen by Pinin Farina. The name Duetto, chosen following a public competition, reflected the elegant and streamlined lines of this new convertible. Its 1,570 cc twin-cam four-cylinder engine produced 109 hp. The silver screen played a major role in popularising the Spider when it appeared alongside Dustin Hoffman in *The Graduate*.

The second model is the 750 Competizione barchetta, whose distinctive styling bears the signature of coachbuilder Boano, while the tubular chassis and the 1.5-litre twin-cam, twin-spark engine producing 145 hp were the work of the wizard Carlo Abarth. Despite its competition-oriented design, this car was never entered in racing events.

The third vehicle is another racing icon: the 1967 Tipo 33/2 "Periscopio". It marked Alfa Romeo's entry into the prototype category. Its development was finalised by engineer Carlo Chiti. Built around an aluminium chassis, this Spider with its rounded bodywork features an air intake positioned above the engine cover, earning it the nickname "Periscopio". Power came from a newly developed 2.0-litre ultra-flat V8, built in light alloy, producing 260 hp and fed by fuel injection. Despite a few flashes of brilliance, the 1967 season proved disappointing. The development programme was disrupted by strikes in Italy and by testing accidents that claimed the lives of Leo Cella and Jean Rolland.

1967 Alfa Romeo 1600 Duetto Spider © DR



BUGATTI, LES INSOLITES DE MOLSHEIM

En partenariat avec :  **EIFFAGE**
RAIL

BUGATTI, THE UNUSUAL CREATIONS OF MOLSHEIM

Autour d'une mise en lumière réalisée par les ateliers Mathieu Lustrerie, Rétromobile rend hommage au génie d'Ettore Bugatti à travers la présentation du dernier survivant des autorails Bugatti, conservé à la Cité du Train de Mulhouse, et d'une sélection de neuf voitures issues du Musée National de l'Automobile.



Bugatti 101 Cabriolet © SR

Pour célébrer son cinquantième anniversaire, Rétromobile explore un pan méconnu de l'univers Bugatti. Si la marque de Molsheim est indissociable de ses voitures de sport et de course, Ettore Bugatti nourrit dès les années 1920 une ambition sans limite : concevoir un modèle surpassant, en puissance, en dimensions, en qualité, en luxe et en prix, tout ce que proposent alors les constructeurs de son époque.

Ce dessein prend forme en 1926 avec la conception du châssis Type 41. Fort de la prospérité de son entreprise, Ettore Bugatti habille ce châssis d'une carrosserie Packard modifiée, destinée à parcourir les routes de France. Tout en repoussant les standards existants, la Bugatti Royale demeure fidèle aux principes techniques de la marque alsacienne : ressorts à lames semi-elliptiques traversant un essieu évidé, roues en aluminium coulé, moteur huit cylindres de 12,6 litres — développant environ 300 ch — initialement étudié pour l'aéronautique, et boîte de vitesses à trois rapports intégrée au pont arrière. La Bugatti Royale est née.

Confiant, Ettore Bugatti envisage la production de vingt-cinq exemplaires. Mais démesurée par son prix (six fois celui de la plus coûteuse

des Rolls-Royce) et par ses caractéristiques (plus de trois tonnes et près de 2,50 mètres de hauteur), la Type 41 ne sera finalement produite qu'à six unités. Aucun des souverains pressentis, Alphonse XIII d'Espagne, Zog d'Albanie ou Carol II de Roumanie, n'en fera l'acquisition. Trois exemplaires seulement sont vendus du vivant d'Ettore Bugatti, à Armand Esders, Joseph Fuchs et au capitaine Cuthbert Foster. Les trois autres devront attendre plusieurs décennies avant de trouver preneur, la Grande Dépression ayant durablement freiné les acheteurs potentiels.

L'histoire de la Royale aurait pu s'arrêter là. Elle connaît pourtant un prolongement inattendu lorsque Ettore Bugatti rencontre Raoul Dautry, directeur du Réseau de l'État. Ce dernier lui propose de concevoir des autorails express propulsés par le moteur de la Royale. En moins de deux ans, Bugatti imagine une nouvelle génération de trains rapides. Longs de 23 mètres, profilés, équipés de quatre moteurs de 200 ch chacun, ces autorails atteignent 140 km/h, avec un record enregistré à 196 km/h. À partir du printemps 1933, les premiers exemplaires sont livrés aux compagnies ferroviaires. Le 30 juillet 1933, le président de la République Albert Lebrun

rejoint Cherbourg à bord d'un autorail Bugatti en 3 heures 15 pour parcourir 372 kilomètres.

Exposé à la Cité du Train de Mulhouse, le dernier des 88 autorails produits, est aujourd'hui mis à l'honneur à Rétromobile.

Mais l'autorail n'est pas seul. À ses côtés, neuf Bugatti automobiles, dont certaines uniques, complètent ce panorama insolite. La plus ancienne est l'une des cinq Type 32 « Tank » engagées au Grand Prix de Tours en 1923. Non loin, le Type 47 à moteur seize cylindres en U est présenté pour la première fois au public, après avoir été longtemps oublié dans les réserves du musée Schlumpf. Autre curiosité, la Type 56 électrique de 1931, produite à dix exemplaires, annonçait déjà 100 km d'autonomie.





T32 Tank 1923 © Bugatti

La Type 59.50 II Sport biplace, victorieuse au Grand Prix du Centenaire du Luxembourg en 1939 avec Jean-Pierre Wimille, côtoie le prototype Type 64, dont la carrière fut interrompue par le décès de Jean Bugatti et le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. Les dernières Bugatti exposées témoignent du crépuscule de la marque : la Type 73 de 1947, deux Type 101 carrossées par Gangloff en 1951, et l'une des Type 251 de Formule 1 conçues par l'ingénieur Gioacchino Colombo. La prestation décevante de Maurice Trintignant au Grand Prix de France 1956 à Reims met un terme définitif au programme. Quelques mois plus tard, Bugatti cesse toute activité automobile.

Enhanced by a lighting installation created by the Mathieu Lustrerie workshops, *Rétromobile* pays tribute to the genius of Ettore Bugatti through the presentation of the last surviving Bugatti railcar, preserved at the Cité du Train, alongside a selection of nine automobiles from the Musée National de l'Automobile.

To celebrate its 50th anniversary, *Rétromobile* explores a lesser-known chapter of the Bugatti universe. While the Molsheim marque is inseparable from its sports and racing cars, Ettore Bugatti nurtured an ambition without limits from the 1920s onwards. He sought to design a model surpassing everything then offered by contemporary manufacturers in terms of power, size, quality, luxury and price.

This vision took shape in 1926 with the design of the Type 41 chassis. Buoyed by the prosperity of his company, Ettore Bugatti clothed this chassis in a modified Packard body, intended to tour the roads of France. While pushing existing standards to their limits, the Bugatti Royale remained faithful to the technical principles of the Alsatian marque. These included semi-elliptic leaf springs passing through a hollow axle, cast aluminium wheels, a 12.6-litre straight-eight engine developing around 300 hp and originally designed for aviation use, as well as a three-speed gearbox integrated into the rear axle. The Bugatti Royale was born.

Confident, Ettore Bugatti planned a production run of twenty-five examples. Excessive in both price (at six times that of the most expensive Rolls-Royce) and in dimensions (weighing over three tonnes and standing nearly 2.50 metres high), the Type 41 would ultimately be produced in just six units. None of the sovereigns initially envisaged, Alfonso XIII, Zog I, or Carol II, purchased one. Only three examples were sold during Ettore Bugatti's lifetime, to Armand Esders, Joseph Fuchs, and Cuthbert Foster. The remaining three would not find buyers until decades later, as the Great Depression severely curtailed demand.

The story of the Royale could have ended there. It nevertheless took an unexpected turn when Ettore Bugatti met Raoul Dautry, Director of the ETAT Railway Network. Dautry proposed designing express railcars powered by the Royale engine. In less than two years, Bugatti conceived a new generation of high-speed trains. Measuring 23 metres in length, streamlined in shape and equipped with four 200 hp engines, these railcars reached 140 km/h, with a recorded top speed of 196 km/h. From spring 1933, the first units were delivered to the railway companies. On 30 July 1933, President Albert Lebrun travelled from Paris to Cherbourg aboard a Bugatti railcar in 3 hours and 15 minutes, covering 372 kilometres.

Preserved at the Cité du Train in Mulhouse, the last of the 88 Bugatti railcars produced, is now honoured at *Rétromobile*.

But the railcar does not stand alone. Alongside it, nine Bugatti automobiles, some of them unique, complete this extraordinary panorama. The oldest is one of the five Type 32 "Tank" cars entered in the 1923 French Grand Prix at Tours. Nearby, the Type 47, powered by a U16 engine, is presented to the public for the first time, having long been forgotten in the reserves of the former Schlumpf Collection. Another curiosity is the 1931 Type 56 electric, produced in just ten examples, already boasting a range of 100 kilometres.

The Type 59.50 II Sport two-seater, winner of the 1939 Luxembourg Centennial Grand Prix with Jean-Pierre Wimille, stands alongside the Type 64 prototype, whose career was cut short by the death of Jean Bugatti and the outbreak of the Second World War. The final Bugattis on display bear witness to the marque's twilight. These include the Type 73 of 1947, two Type 101s bodied by Gangloff in 1951, and one of the Type 251 Formula One cars designed by engineer Gioacchino Colombo. The disappointing performance of Maurice Trintignant at the 1956 French Grand Prix in Reims brought the programme to a definitive end. A few months later, Bugatti ceased all automotive activity.



PAVILLON 7.1 STAND N002

MUSÉE DES BLINDÉS, DES CURIOSITÉS DU SECOND CONFLIT MONDIAL

ARMoured VEHICLE MUSEUM, CURIOSITIES FROM THE SECOND WORLD WAR

Partageant son espace avec l'UNIVEM, le Musée des Blindés sort de sa collection un rare char amphibie LVT A1 et un char Stuart pour les démonstrations.

Char GMC Porte avion © DR



Avant de courir à Saumur le visiter, le musée des Blindés fait découvrir aux visiteurs de Rétromobile quelques spécimens de sa riche collection de véhicules militaires. Le premier est le char amphibie LVT A1 développé par le constructeur américain Food Machinery Corp. pour reprendre les îles conquises par les armées japonaises lors de la campagne du Pacifique. Pour franchir les barrages que représentent les massifs coraliens, ces chars sont dotés de chenilles à godet. Plus connus sous le nom d'AMTRAC, contraction d'Amphibian-Tractor, ces engins peuvent accueillir jusqu'à six soldats et sont équipés d'un obusier de 75 mm permettant de détruire les bunkers. Le char LVT A1 était propulsé par un moteur Continental 7 cylindres en étoile à refroidissement par air de 262 ch. Son autonomie variait de 201 km sur la route à 120 km sur l'eau.

Également déployé lors de la Seconde guerre mondiale, un char américain Stuart est destiné aux démonstrations en extérieur. Principalement assigné à des missions de reconnaissance, ce char léger d'à peine 15 tonnes est propulsé par le même moteur que le char amphibie. De son côté, l'UNIVEM (Union Nationale des collectionneurs de Véhicules Militaires) expose un inédit GMC porte-avion

destiné à servir les missions de liaison et d'observation des Piper L-4 Grasshopper. Ces petits avions étant vulnérables, l'US Army avait imaginé de les transporter démontés sur des GMC transformés. Ces derniers possédaient ainsi une plateforme suffisamment longue pour accueillir le fuselage. Autre atout : le GMC était capable de s'aventurer dans les chemins creux et d'atteindre des zones de décollage improvisées. Quant au Piper, il se remontait en à peine 20 minutes et pouvait décoller en quelques dizaines de mètres.

Sharing its exhibition space with UNIVEM, the Armoured Vehicle Museum presents two rare vehicles from its collection for live demonstrations: an LVT A1 amphibious tank and a Stuart tank.

Before travelling to Saumur to visit the Armoured Vehicle Museum itself, Rétromobile visitors are invited to discover several examples from its extensive collection of military vehicles. The first is the LVT A1 amphibious tank, developed by the American manufacturer Food Machinery Corp. to recapture islands seized by Japanese forces during the Pacific campaign. To overcome the obstacles formed by coral reefs, these vehicles were equipped with bucket type

tracks. Better known as AMTRACs, short for Amphibian Tractor, they could carry up to six soldiers and were fitted with a 75 mm howitzer designed to destroy bunkers.

The LVT A1 was powered by a 262 hp air cooled Continental seven cylinder radial engine. Its operating range varied from 201 kilometres on land to 120 kilometres on water. Also deployed during the Second World War, an American Stuart tank is presented for outdoor demonstrations. Primarily assigned to reconnaissance missions, this light tank, weighing barely 15 tonnes, was powered by the same engine as the amphibious tank.

For its part, UNIVEM, the Union Nationale des collectionneurs de Véhicules Militaires, is displaying a previously unseen GMC aircraft carrier truck, designed to support liaison and observation missions carried out by the Piper L-4 Grasshopper. As these light aircraft were particularly vulnerable, the US Army devised a solution to transport them in dismantled form on modified GMC trucks. These vehicles featured a platform long enough to accommodate the fuselage. Another key advantage was their ability to venture along narrow rural tracks and reach improvised take off zones. The Piper could be reassembled in around 20 minutes and required only a few dozen metres to take off.

Char amphibie LVT © Musée des blindés



L'ÂGE D'OR DU RALLYE

THE GOLDEN AGE OF RALLYING

En partenariat avec :



Toute la grande famille des épreuves routières défile et témoigne à Rétromobile autour d'une sélection de voitures couvrant la période 1960-1990.

© Fondazione Gino Macaluso



Autour des grands noms de la discipline (pilotes, copilotes, préparateurs, journalistes, photographes,...) mais aussi d'une sélection de véhicules, Rétromobile rend hommage, en partenariat avec la Fondation Gino Macaluso, aux épreuves routières, depuis la période charnière de la fin des années 1950 où les rallyes cessent d'être des courses de régularité pour devenir des compétitions de vitesse pure.

Les voitures, essentiellement des modèles d'usine possédant des palmarès en or, nous transportent dans l'atmosphère passionnante des rallyes. Les plus anciennes, la Mini Cooper S et la Ford Cortina Lotus nous renvoient à une époque où les voitures étaient issues de la série. On franchit les années 1970 sur les chapeaux de roues : la Commission sportive internationale donne naissance à un championnat du monde. Avec ses berlinettes A110, Alpine chamboule l'ordre établi par Porsche et Lancia. La marque dieppoise remporte le premier trophée mondial en 1973. Les podiums ne sont plus la chasse gardée des Scandinaves. Le talentueux Allemand Walter Röhrl prend la tête d'une nouvelle génération de pilotes que les voitures du Groupe B vont porter au pouvoir.

Côté constructeur, l'Italie reprend la main avec la Lancia Stratos, le premier véhicule développé pour les rallyes. Au-dessus du lot, la berlinette italienne propulsée par un V6

provenant de la Dino 246 devient championne du monde dès sa première saison complète de course en 1974. Ainsi débute la domination de Lancia qui va durer jusqu'à fin 1976. La Stratos finit par s'effacer pour des questions marketing au profit de la 131 Abarth, qui permet à Fiat de ceindre la couronne mondiale deux années de suite, en 1977 et 1978. Si, à partir de la saison 1977, les pilotes sont récompensés par une Coupe FIA, il faut attendre 1979 pour qu'un véritable championnat du monde leur soit attribué.

A la fin des années 1970, Jean-Marie Balestre, le nouveau président de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), décide de rénover en profondeur l'Annexe J du Code Sportif régissant la réglementation technique des véhicules participant aux différents championnats, jetant les bases du Groupe B. Imposant la production de 200 voitures identiques, la nouvelle catégorie entre en vigueur le 1er janvier 1982. Avec la 037 à moteur central arrière engagée au Tour de Corse, en mai, Lancia est le premier constructeur à présenter un véhicule correspondant à l'esprit de la réglementation. L'épreuve corse est pourtant remportée par la Renault R5 Turbo Groupe 4 de Jean Ragnotti. C'est la deuxième victoire en championnat du monde du pilote français et de sa petite reine après celle du Monte-Carlo 1981. La Renault tire ses dernières cartouches : la 037 n'est

qu'une intérimaire. En effet, depuis 1981, Audi engage ses fameux coupés Quattro. Leur système à quatre roues motrices révolutionne la discipline. Pour son retour en rallyes avec la 205 T 16, Peugeot s'en inspire et y ajoute une architecture à moteur central arrière. La course à l'escalade vient de commencer. Le mois suivant, Lancia reprend la formule pour la Delta S4.

Si les lauriers de la saison 1982 reviennent à Audi, l'exercice 1983 récompense Lancia. Mais, à l'aube de la saison 1984, on pressent que la recherche de la victoire va conduire à des débordements. Audi, qui n'a pas l'intention de perdre la face, élabore une version Sport à empattement raccourci. Rien n'est trop beau pour vaincre. Des énormes ailerons et volets aérodynamiques investissent les carrosseries bodybuildées ; les turbos produisent toujours plus de puissance. Les véhicules dépassent bientôt les 500 chevaux pour les meilleurs et deviennent par la même occasion de plus en plus éprouvantes à piloter. L'année 1985 n'est pas tendre. Attilio Bettega se tue en Corse après que sa 037 heurte un arbre. Ari Vatanen se blesse grièvement en Argentine. Aux 1 000 Lacs, Timo Salonen et la T16 sont sacrés. La riposte d'Audi prend la forme d'une Sport Quattro S1. Au RAC, la Lancia Delta S4 réussit son entrée en scène et remporte la manche anglaise avec Henri Toivonen. Décidément doué, le Finlandais entame l'année 1986 en fanfare en gagnant le Monte-Carlo. Au Portugal, cadre de la troisième manche, Santos rate son freinage et rentre dans la foule. Deux personnes sont tuées, une trentaine est blessée. En mai 1986, le Tour de Corse fait deux nouvelles victimes : Toivonen et Cresto. Avant la fin de l'épreuve, Balestre décrète la suppression du Groupe B dès la fin de l'année. Place aux voitures du groupe A à partir de la saison 1987.

© Fondazione Gino Macaluso





© Fondazione Gino Macaluso

The entire extended family of road rallies comes together at *Rétromobile*, illustrated by a selection of cars spanning the period from 1960 to 1990.

Bringing together the great names of the discipline—drivers, co-drivers, engineers, journalists and photographers—as well as an exceptional selection of vehicles, *Rétromobile* pays tribute, in partnership with the Fondazione Gino Macaluso, to road rallying. This homage traces the sport's evolution from the pivotal late 1950s, when rallies ceased to be regularity events and became pure speed competitions.

The cars on display, largely factory-backed machines with glittering records, transport visitors into the thrilling atmosphere of rallying. The earliest examples, the Mini Cooper S and the Ford Cortina Lotus, recall a time when competition cars were still closely derived from production models. The 1970s arrive at full throttle: the International Sporting Commission establishes a World Championship. With its A110 Berlinettes, Alpine upsets the established order dominated by Porsche and Lancia, claiming the first world title in 1973. Podiums are no longer the exclusive preserve of Scandinavian drivers. The talented German Walter Röhrl leads a new generation of competitors, soon propelled to the forefront by Group B machinery.



From a manufacturer's perspective, Italy regains the upper hand with the Lancia Stratos, the first car designed specifically for rallying. Standing head and shoulders above the competition, the Italian Berlinette—powered by a V6 derived from the Dino 246—wins the World Championship in its very first full season in 1974, ushering in a period of Lancia dominance that lasts until the end of 1976. Eventually sidelined for marketing reasons, the Stratos gives way to the Fiat 131 Abarth, enabling Fiat to secure back-to-back world titles in 1977 and 1978. While drivers have been rewarded with a FIA Cup since the 1977 season, it is not until 1979 that a true World Drivers' Championship is officially established.

At the end of the 1970s, Jean-Marie Balestre, newly appointed President of the Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), undertakes a thorough overhaul of Appendix J of the International Sporting Code, laying the foundations for Group B. Requiring the production of 200 identical cars, the new category comes into force on 1 January 1982. With the mid-engined Lancia 037 entered at the Tour de Corse in May, Lancia becomes the first manufacturer to present a car aligned with the spirit of the regulations. However, the Corsican event is won by the Renault 5 Turbo Group 4 driven by Jean Ragnotti—his second World Championship victory after Monte Carlo 1981. Renault fires its final shots; the 037 is merely a stopgap.

Since 1981, Audi has been fielding its now-famous Quattro coupés, whose four-wheel-drive system revolutionises rallying. Returning to the discipline with the 205 T16, Peugeot adopts the same concept and adds a mid-rear engine layout. The race for escalation has begun. One month later, Lancia follows suit with the Delta S4.



Rallye Akropolis 1983 - Audi Quattro © Audi

While Audi claims the honours in 1982, Lancia prevails in 1983. Yet, as the 1984 season approaches, it becomes clear that the quest for victory may lead to excess. Determined not to lose face, Audi develops a short-wheelbase Sport version. Nothing is spared in the pursuit of success. Massive wings and aerodynamic appendages dominate increasingly muscular bodywork; turbochargers deliver ever-greater power. The most extreme cars soon exceed 500 hp, becoming correspondingly more demanding—and dangerous—to drive.



Lancia 037 © Lancia

The year 1985 proves unforgiving. Attilio Bettega is killed in Corsica when his 037 strikes a tree. Ari Vatanen is seriously injured in Argentina. At the 1000 Lakes Rally, Timo Salonen and the 205 T16 take victory. Audi responds with the Sport Quattro S1. At the RAC Rally, the Lancia Delta S4 makes a triumphant debut, winning the British round with Henri Toivonen. Exceptionally gifted, the Finn begins 1986 in spectacular fashion by winning Monte Carlo.

At the Rally of Portugal, the third round of the season, Joaquim Santos misses a braking point and crashes into the crowd. Two spectators are killed and around thirty injured. In May 1986, the Tour de Corse claims two further victims: Toivonen and Sergio Cresto. Before the event even ends, Balestre decrees the abolition of Group B at the close of the season. From 1987, Group A cars take over.



Peugeot 205 T16 © Peugeot

ALPINE, UNE HISTOIRE EN OR

ALPINE, A GOLDEN STORY

Autour de la dernière version Ultime de la berlinette A110 R, la marque dieppoise revient sur l'aventure incroyable de la sportive née en 1962.

Alpine A110 1600 SX et A110 R Ultime. © Alpine



Evincée du marché par l'introduction de nouvelles normes de sécurité imposées par l'Union européenne, la berlinette A110 va tirer sa révérence dans quelques semaines. Lors de Rétromobile, Alpine rend hommage à sa légendaire sportive en lui consacrant la majeure partie de la superficie de son stand. Autour de la dernière version, la série spéciale A110 R Ultime, le constructeur au A fléché présente la toute dernière A110 originelle. Sortie des chaînes de l'usine de Dieppe, en 1977, il s'agit d'un modèle 1600 SX de couleur vert clair. Cette année-là, Alpine ne fabrique que cent-trente-trois exemplaires de la berlinette 1600 SX, la seule à se maintenir au catalogue à côté de la A310. Pour son ultime tour de piste, la berlinette A110 bénéficie de quelques retouches. Les prises d'air sous les projecteurs ont disparu et de nouvelles jantes à voile plein fendu de quatre traits ont fait leur apparition. Le 4-cylindres de 1647 cm³ délivre alors une puissance de 95 ch.

A ses côtés, les grandes heures de la berlinette dieppoise sont célébrées avec la présence d'une version 1800 S. C'est à partir du début des années 1970 que les motoristes, pour faire face à l'escalade des puissances, portent la cylindrée du 4-cylindres à 1,8 litre. Dérivé du bloc de la Renault 16 TX, le 1800 flirte avec les 200 ch dans ses versions les plus performantes. Ces voitures permettent à Alpine-Renault de remporter le premier

championnat du monde des rallyes de l'histoire en 1973. Supervisée par Jacques Cheinisse, l'équipe comptait dans ses rangs Jean-Luc Thérier, Jean-Pierre Nicolas, Bernard Darniche et Jean-Claude Andruet. Sur les treize manches du championnat, Alpine en remporte six dont le rallye Monte-Carlo où les berlinettes bleues monopolisent le podium.

Centered around the final A110 R Ultime version of the Berlinette, the Dieppe-based marque looks back on the extraordinary journey of a sports car born in 1962.

Forced from the market by the introduction of new European Union safety regulations, the A110 Berlinette is set to take its final bow in just a few weeks. At Rétromobile, Alpine pays tribute to its legendary sports car by dedicating the majority of its stand space to it. Alongside the final evolution—the limited-edition A110 R Ultime—the marque with the arrowed A presents the very last example of the original A110. Built at the Dieppe factory in 1977, this car is a 1600 SX finished in light green. That year, Alpine produced only 133 examples of the 1600 SX Berlinette, the sole version to remain in the catalogue alongside the A310. For its final lap, the A110 received a number of subtle updates: the air intakes beneath the headlights disappeared, while new solid-disc wheels with four slotted

spokes were introduced. The 1,647 cc four-cylinder engine produced 95 hp.

Alongside it, the great moments of the Dieppe Berlinette's history are celebrated with the presence of an 1800 S version. From the early 1970s, in response to the relentless escalation in power, engineers increased the displacement of the four-cylinder engine to 1.8 litres. Derived from the engine block of the Renault 16 TX, the 1800 approached 200 hp in its most competitive configurations. These cars enabled Alpine-Renault to secure victory in the first-ever World Rally Championship in 1973. Supervised by Jacques Cheinisse, the team included Jean-Luc Thérier, Jean-Pierre Nicolas, Bernard Darniche and Jean-Claude Andruet. Across the 13 rounds of the championship, Alpine claimed six victories, including the Monte Carlo Rally, where the blue Berlinettes swept the podium.

A110 1800 S. © Alpine



BMW, LES 50 ANS DES ART CARS

En partenariat avec :



BMW Art Cars

BMW, 50 YEARS OF BMW ART CARS

Dans le cadre d'un Tour du monde, les sept Art Cars BMW ayant couru les 24 Heures du Mans font escale à Rétromobile. Un événement exceptionnel.

Rapprocher l'univers des 24 Heures du Mans du monde de l'art : l'idée vient de passer le cap des cinquante ans. On la doit au commissaire-priseur Hervé Poulain, gentleman-driver à ses heures. Le trentenaire rêve de participer à l'épreuve reine du sport automobile. Pour gagner son ticket d'entrée dans une écurie professionnelle, il a l'idée de faire peindre la carrosserie d'un bolide par un artiste de renommée internationale. Reste à trouver un constructeur suffisamment ouvert d'esprit pour souscrire à cette singulière démarche. Sollicité, Renault ne donne pas suite. Me Poulain narre ses déboires à Jean Todt. Alors un navigateur respecté, l'ancien président de la FIA pige vite l'intérêt du projet et joue les entremetteurs auprès de Jochen Neerpasch, le directeur de BMW Motorsport. Soutenu aussi par le Dr Avenarius, directeur de la communication de la firme bavaroise, l'auguste dessein du commissaire-priseur obtient le feu vert de la direction en février 1975. Au moment où BMW s'apprête à changer de dimension avec le lancement de la Série 3, ce projet contribue à élever le sens de l'engagement du constructeur en sport automobile. Le choix du peintre et sculpteur Alexander Calder s'avère un atout. L'Américain jouit d'une excellente réputation auprès de la maison munichoise. C'est ainsi que débute l'épopée des Arts Cars. « L'usine fournissait la maintenance, la logistique, la voiture et, après la course, garantissait son inaliénabilité. Le choix de l'artiste m'incombait et j'engageais la voiture sous mon nom et ma responsabilité », raconte Hervé Poulain.

Le pouvoir dynamique de la couleur

Dès 1932, Calder avait inventé le mouvement dans la sculpture. Parmi des critiques déconcertés, Marcel Duchamp avait eu le mot juste, comparant l'œuvre à un mobile. Avant même d'arriver en terre sarthoise, les instigateurs du projet ont gagné leur pari. Partout où il passe, le coupé 3.0 CSL, vierge de toute publicité, remporte l'adhésion. Décorée d'aplats de trois couleurs primaires, le rouge, le jaune et le bleu, la BMW détonne au milieu des autres bolides. Pour assister «le rookie» Hervé, on trouve deux pointures : Sam Posey, l'un des pilotes officiels de BMW

dans le championnat américain IMSA, et Jean Guichet, vainqueur de l'édition 1964 des 24 Heures du Mans. La démonstration tourne court, mais l'écho planétaire que cet engagement a suscité encourage BMW à renouveler l'expérience. Pour 1976, il est admis que Frank Stella pose sa signature sur un coupé 3.0 CSL bi-turbo de 750 chevaux avec un décor de papier millimétré.

Changement de décor l'année suivante. BMW introduit sa Série 3 Silhouette. Lors du vernissage, le 6 juin 1977, à Beaubourg, le lyrisme de l'Américain Roy Lichtenstein s'exprime à travers des lignes jaune citrine, des points bleu foncé et des bulles vertes. La BMW 320 empoche la neuvième place et la victoire de classe.

Warhol danse autour de la M1



Année 1978 : c'est au tour d'Andy Warhol, devenu célèbre pour ses sérigraphies de boîtes de soupe Campbell puis de portraits de célébrités, d'apposer sa signature sur la 320. Me Poulain reçoit une maquette recouverte d'un papier peint à motif de fleurettes roses, vitres et pare-brise compris ! Bien que décontenancé, BMW accepte le projet et se ravise à un mois du Mans, faute de voiture prête. Warhol a le droit de revenir. Les formes de la M1, le nouveau coupé sportif que la firme allemande a décidé d'engager, inspirent le New-Yorkais. Il exécute deux idées très différentes. La première est une impertinence écartée par le Dr Avenarius : un camouflage kaki recouvre la sportive. L'autre maquette est retenue, mais les jets et les couloirs de peinture dénués de contours sont techniquement impossibles à transposer. À moins que... Warhol vienne lui-même à Munich peindre son œuvre sur la coque. L'artiste s'exécute. Le résultat est sensationnel

BMW 3.0 CSL Calder © BMW



avec ses flagues de couleurs dégoulinantes annonçant le Bad Painting. La M1 se classe sixième d'une épreuve marquée par la pluie.

Durant l'hiver 1979-1980, Jasper Johns renonce à peindre la M1, faute d'idée ! Également sollicitée, Niki de Saint Phalle refuse. Autre grande figure du pop art, l'Américain James Rosenquist hérite des maquettes mais BMW renonce à aller au Mans, n'ayant pas de voiture disponible.

Une explosion de couleurs

Il faut attendre 1999 pour voir la cinquième Art Car BMW et la première en mesure de viser la victoire investir le circuit du Mans. L'artiste américaine Jenny Holzer a imaginé six phrases courtes, comme autant de messages, réalisées en lettres bleutées et réparties sur la carrosserie blanche du prototype V12 LMR.

Franck Stella © BMW





BMW M3 Jeff Koons © DR

La barquette ne dépasse pas le stade des préqualifications. En 2010, la firme munichoise demande au sculpteur Jeff Koons de décorer la voiture portant le numéro 79. Il faudra attendre 14 ans pour que naisse la septième Art Car avec le prototype M Hybrid V8 décoré par l'artiste Julie Mehretu.

As part of a world tour, the seven BMW Art Cars that competed in the 24 Hours of Le Mans make a stop at Rétromobile—an exceptional event.

Bringing together the world of the 24 Hours of Le Mans and that of art: the idea has just passed its fiftieth anniversary. It was conceived by auctioneer Hervé Poulain, a gentleman driver in his spare time. Still in his thirties, Poulain dreamed of competing in the most prestigious event in motor sport. To secure a seat with a professional team, he came up with the idea of having the bodywork of a racing car painted by an internationally renowned artist. All that remained was to find a sufficiently open-minded manufacturer to embrace such an unconventional approach.



Approached first, Renault declined. Poulain then shared his setbacks with Jean Todt. At the time a respected co-driver, the future FIA President quickly grasped the project's potential and acted as an intermediary with Jochen Neerpasch, head of BMW Motorsport. Also supported by Dr. Avenarius, BMW's Director of Communications, the auctioneer's ambitious vision received official approval in February 1975. As BMW was preparing to enter a new era with the launch of the 3 Series, the project helped elevate the brand's commitment to motorsport.

The choice of painter and sculptor Alexander Calder proved decisive. The American artist already enjoyed an excellent reputation within the Munich-based company. Thus began the Art Car adventure.

"The factory provided maintenance, logistics and the car itself, and after the race guaranteed its inalienability. Choosing the artist was my responsibility, and I entered the car under my own name and responsibility," recalls Hervé Poulain.

The Dynamic Power of Colour

As early as 1932, Calder had introduced movement into sculpture. Among perplexed critics, Marcel Duchamp coined the perfect term, comparing the work to a mobile. Even before reaching the Sarthe, the project's instigators had already won their bet. Wherever it appeared, the BMW 3.0 CSL coupé, free of all advertising, won unanimous approval. Decorated with bold blocks of the three primary colours—red, yellow and blue—the car stood out dramatically among the other competitors.

To support "rookie" Poulain, two leading drivers were enlisted: Sam Posey, one of BMW's official drivers in the IMSA championship, and Jean Guichet, winner of the 1964 24 Hours of Le Mans. The on-track demonstration was short-lived, but the worldwide attention generated by the entry encouraged BMW to repeat the experience. For 1976, it was agreed that Frank Stella would sign a bi-turbo BMW 3.0 CSL producing 750 hp, adorned with a graph-paper-inspired design.



Calder et Poulain. © BMW

A Change of Scene. The following year saw a shift in tone. BMW introduced its 3 Series Silhouette. At the unveiling on 6 June 1977, at the Centre Pompidou, the lyrical style of American artist Roy Lichtenstein was expressed through citrine-yellow lines, dark blue dots and green speech bubbles. The BMW 320 finished ninth overall and claimed class victory.

Warhol Dances Around the M1

In 1978, it was the turn of Andy Warhol, famous for his Campbell's soup can silkscreens and celebrity portraits, to apply his signature to the BMW 320. Poulain received a scale model covered entirely in pink floral wallpaper—windows and windscreen included. Though initially taken aback, BMW accepted the proposal, only to reverse its decision a month before Le Mans due to the lack of a race-ready car. Warhol was invited back.

The shapes of the BMW M1, the new sports coupé BMW had decided to enter, inspired the New Yorker. He produced two radically different concepts. The first—a khaki camouflage—was rejected by Dr. Avenarius. The second was approved, but its free-flowing splashes and drips of paint, without defined outlines, were technically impossible to reproduce... unless Warhol himself came to Munich to paint directly onto the bodywork. He did. The result was sensational: pools of flowing colour heralding what would later be known as Bad Painting. The M1 finished sixth in a rain-soaked race.

An Explosion of Colour

During the winter of 1979–1980, Jasper Johns declined to paint the M1, citing a lack of inspiration. Also approached, Niki de Saint Phalle refused. Another major figure of pop art, James Rosenquist, received the models, but BMW ultimately withdrew from Le Mans, having no car available.

It was not until 1999 that the fifth BMW Art Car, and the first with genuine victory ambitions, returned to Le Mans. American artist Jenny Holzer imagined six short phrases—messages rendered in bluish lettering—spread across the white bodywork of the V12 LMR prototype. The car failed to progress beyond pre-qualifying.

In 2010, BMW commissioned sculptor Jeff Koons to decorate the number 79 car. It would take another 14 years for the seventh Art Car to emerge, this time with the M Hybrid V8 prototype adorned by artist Julie Mehretu.

RENAULT, LES 35 ANS DE LA CLIO

RENAULT, 35 YEARS OF THE CLIO

A l'heure d'entamer sa sixième vie, la voiture française la plus vendue de tous les temps revient sur son parcours.

Renault Clio 1. © Renault



Avec 17 millions d'unités vendues depuis 1990 (dont 6 millions rien qu'en France), la Clio a tout d'une grande, comme le disait le célèbre slogan publicitaire de la citadine. Successeuse de la Supercinq, elle fait son apparition à la veille du grand marché unique européen en 1993. Ce nouveau modèle, qui emprunte son nom à la mythologie grecque, est le catalyseur de toutes les ambitions de la marque au losange. Il s'adapte à un univers concurrentiel de plus en plus exigeant et appuie sa montée en gamme sur trois mots clés : dynamisme, robustesse et finition. Autour de deux carrosseries, deux boîtes de vitesses, cinq motorisations essence et diesel allant de 49 à 80 ch, la Clio est lancée en 29 versions. Dès l'année suivante, alors que la Clio obtient le titre prestigieux de Voiture de l'Année, la gamme s'enrichit d'une version sportive 16 soupapes délivrant 140 ch qui se décline en variantes rallye «Maxi Kit Car» et Williams pour célébrer le quatrième titre d'Alain Prost avec la Williams-Renault en 1993. La Clio s'habille aussi en finition luxueuse Baccara avec couleurs spéciales assorties à la sellerie en cuir.

La deuxième génération de la Clio pointe le bout de son capot en 1998. De 3,77 m de long, elle établit un record de production à 5,632 millions d'unités et a même droit à une version Renault Sport à moteur V6 implanté en position centrale arrière. La deuxième version largement remaniée sera la plus aboutie. Avec

le troisième opus, la Clio avoisine désormais les 4 mètres de long (+ 220 mm). Elue Voiture de l'Année en 2006, la citadine de Renault soigne la sécurité et le confort. C'est la dernière génération à être disponible avec les deux carrosseries 3 et 5 portes. La Clio 4, la première du designer Laurens van den Acker, n'est plus proposée qu'en version 5 portes. La gamme est chapeautée par une version RS affichant 200 ch.

As it prepares to enter its sixth generation, France's best-selling car of all time looks back on its remarkable journey.

With 17 million units sold since 1990—including 6 million in France alone—the Clio has truly earned its status, echoing the famous advertising slogan that once accompanied the city car. Successor to the Supercinq, it made its debut on the eve of the creation of the European single market, in 1993. Named after a figure from Greek mythology, this new model embodied all the ambitions of Renault. Designed to meet increasingly demanding competition, it marked an upmarket move built around three key principles: dynamism, robustness and build quality. Offered with two body styles, two gearboxes, and five petrol and diesel engines ranging from 49 to 80 hp, the Clio was launched in 29 different versions. The following year, after being awarded the prestigious Car of the Year title, the range

Renault Clio V6 © Renault



expanded with a sporty 16-valve version producing 140 hp, available in "Maxi Kit Car" rally specifications as well as the Williams edition, created to celebrate Alain Prost's fourth world title with Williams-Renault in 1993. The Clio was also offered in a luxurious Baccara trim, featuring special exterior colours matched with leather upholstery.

The second generation of the Clio appeared in 1998. Measuring 3.77 metres in length, it set a production record with 5.632 million units built and even gave rise to a Renault Sport version powered by a mid-mounted V6 engine. A heavily revised second phase proved to be the most accomplished. With the third generation, the Clio grew to nearly 4 metres in length (+220 mm). Elected Car of the Year in 2006, Renault's city car placed particular emphasis on safety and comfort. It was also the last generation to be available in both three- and five-door body styles. The Clio IV, the first designed under Laurens van den Acker, was offered exclusively as a five-door model. The range was topped by a Clio RS developing 200 hp.

Renault Clio Williams © Renault



DS, DES VOITURES DE PRÉSIDENTS

DS, CARS OF PRESIDENTS

De la DS à la dernière berline N°8 en passant la SM Présidentielle, la marque haut de gamme française a souvent occupé les garages de l'Élysée.

G. Pompidou and Queen Elisabeth © J. Peyrinet



Plus que n'importe quel autre constructeur, DS est la marque automobile de la Ve République. Son premier président, le général de Gaulle, ne jure que par ce véhicule qui lui permet d'échapper à l'attentat du Petit Clamart, le 22 août 1962. Trois ans plus tard, les garages de l'Élysée accueillent une version DS 21 Pallas. Immatriculé 1737 RX 75, ce nouveau véhicule bénéficie d'aménagement spécifiques comme des pare-soleil latéraux aux places arrière, des porte-fanions à l'avant dissimulés dans le pare-chocs ainsi qu'un porte-cocarde sur le tableau de bord et un porte-document. Le général de Gaulle utilise notamment ce véhicule pour faire le trajet entre le Palais de l'Élysée et sa résidence de Colombey-les-deux-Eglises. En novembre 1967, la DS 21 Pallas est cédée à la Coopérative Laitière du village de Haute-Marne. Son actuel propriétaire (depuis 2021) vient tout juste de finir sa restauration.

En parallèle, pour remplacer la limousine vieillissante carrossée par Franay sur une base de Traction Avant, la présidence de la République commande en 1965 une nouvelle voiture d'apparat au carrossier Henri Chapron.

De la DS, il ne reste rien. Livré à l'Élysée le 14 novembre 1968, ce véhicule unique dépasse de quelques centimètres les voitures de l'ambassade américaine (6,53 m) et reçoit un équipement particulièrement luxueux : glace de séparation bombée, sellerie en cuir marron, strapontin pour l'interprète, glaces électriques, climatisation, interphone et minibar intégré. Peu de temps après l'accession de Georges Pompidou, Henri Chapron reçoit la commande de deux SM cabriolet 4 portes de couleur gris foncé et de 5,60 m de long. Ces véhicules seront utilisés pour les investitures de présidents et pour les visites officielles.

From the DS to the SM and on to the latest No. 8 saloon, the French premium marque has long occupied the garages of the Élysée Palace.

More than any other manufacturer, DS is the automotive marque of France's Fifth Republic. Its first President, Charles de Gaulle, placed unwavering trust in the DS—most notably when it enabled him to escape the Petit-Clamart assassination attempt on 22 August 1962.

Three years later, the garages of the Élysée welcomed a DS 21 Pallas. Registered 1737 RX 75, this new presidential car benefited from specific fittings, including rear-seat side sun visors, front flag holders discreetly integrated into the bumper, a cockade holder on the dashboard, and a document holder. General de Gaulle notably used this vehicle for his journeys between the Élysée Palace and his residence in Colombey-les-Deux-Eglises. In November 1967, the DS 21 Pallas was sold to the local dairy cooperative in the Haute-Marne region. Its current owner, who acquired the car in 2021, has just completed its restoration.

DS Chapron 1968. © L. Lacoste



At the same time, to replace the ageing limousine coachbuilt by Franay on a Traction Avant chassis, the Presidency of the Republic commissioned a new ceremonial car in 1965 from coachbuilder Henri Chapron. Nothing of the original DS remained. Delivered to the Élysée on 14 November 1968, this unique vehicle exceeded the American Embassy cars by several centimetres, measuring 6.53 metres in length, and featured particularly luxurious equipment: a curved glass partition, brown leather upholstery, a fold-down seat for the interpreter, electric windows, air conditioning, an intercom, and an integrated minibar. Shortly after Georges Pompidou assumed office, Henri Chapron received an order for two four-door SM convertibles, finished in dark grey and measuring 5.60 metres in length. These vehicles were used for presidential inaugurations and official state visits.

RICHARD MILLE : FERRARI, ROI DE L'ENDURANCE

RICHARD MILLE: FERRARI, KING OF ENDURANCE

L'horloger, partenaire de la firme de Maranello, nous fait revivre les épisodes les plus emblématiques du palmarès de la Scuderia dans les épreuves de longue durée.

Ferrari 330 P4 1967 © Ferrari



Préparez-vous à un plateau royal ! À Rétromobile, Richard Mille organise une rétrospective unique dédiée au palmarès de Ferrari en endurance, quelques semaines seulement après que le constructeur italien a célébré un nouveau titre de champion du monde et une troisième victoire consécutive aux 24 Heures du Mans.

Dès sa naissance en 1947 et jusqu'en 1973, Ferrari participe de manière ininterrompue à toutes les grandes épreuves de longue distance avec ses voitures de Sport et de Grand Tourisme. Fort de quatorze titres en l'espace de vingt ans, le succès de la firme de Maranello débute avec une victoire lors de la première édition d'après-guerre des 24 Heures du Mans, en 1949, grâce à la 166 MM pilotée par l'Italo-Américain Luigi Chinetti, associé à Peter Mitchell-Thomson. Trois ans plus tard, alors que le championnat du monde des Marques vient de naître, la victoire est encore rouge. En 1954, la Scuderia renoue avec le succès dans la Sarthe avec la barquette 375 Plus, que se partagent Maurice Trintignant et Froilán Gonzáles.

Durant la décennie cinquante, Ferrari ne remporte pas moins de cinq couronnes

mondiales. Des trophées qui doivent autant à une présence indéfectible dans toutes les épreuves qu'au développement d'une large palette de solutions techniques. Selon le profil des courses, Ferrari est capable d'aligner une gamme très variée de modèles et de motorisations, depuis les 750 Monza à quatre cylindres jusqu'aux 375 Plus équipées d'un V12 de 4,9 litres, sans oublier les 250 Monza, 500 Mondial et 250 MM. La loi du nombre joue souvent en faveur de Ferrari, d'autant que la firme de Maranello peut compter sur une brillante génération de pilotes, dont beaucoup officient également en Formule 1.

Après la catastrophe du Mans en 1955, le pouvoir sportif décide de juguler l'escalade des puissances en limitant la cylindrée des prototypes à trois litres. Qu'à cela ne tienne : le résultat reste inchangé pour Ferrari. Hormis le faux pas de 1959, la 250 Testa Rossa ne laisse que des miettes à ses rivaux, déjà peu nombreux. Pour relancer l'intérêt du public et des constructeurs, la Commission sportive internationale attribue ensuite le titre aux modèles de Grand Tourisme. Grâce à la 250 GTO, le titre demeure à Maranello. Mais les GT n'étant pas jugées assez spectaculaires, un

Challenge mondial de vitesse et d'endurance est lancé pour les voitures de Sport.

Ferrari reste le roi du Mans. En 1962, l'équipage vedette Olivier Gendebien – Phil Hill offre à Maranello la victoire de la dernière Ferrari à moteur avant. Trois autres succès consécutifs suivent, avant que l'âge d'or ne touche à sa fin, la marque étant désormais défiée par l'Américain Ford. La firme au cheval cabré n'abdique pas pour autant et prend sa revanche en 1967. À Daytona, trois 330 P4 franchissent la ligne d'arrivée en rang serré et, en fin de saison, Ferrari arrache un nouveau titre mondial.

En 1972, avec ses fameux prototypes 312 PB animés par un V12 trois litres à plat dérivé de la Formule 1, Ferrari réalise le grand chelem : dix victoires en dix courses, sept doublés et un quarté. Seules les 24 Heures du Mans échappent à Maranello. En 1973, à l'issue d'une saison jugée décevante, Ferrari interrompt son engagement en endurance. Il faudra attendre cinquante ans pour que le constructeur italien revienne officiellement à la compétition avec les 499P et enrichisse encore un palmarès déjà hors normes.

Ferrari 166 MM © Ferrari





Ferrari 375 Plus 1954 © Ferrari

The watchmaker, partner of the Maranello manufacturer, invites visitors to relive the most iconic chapters of Ferrari's endurance racing record.

Prepare for a truly royal line-up. At *Rétromobile*, Richard Mille presents a unique retrospective devoted to Ferrari's endurance racing achievements, just weeks after the Italian manufacturer celebrated a new World Championship title and a third consecutive victory at the 24 Hours of Le Mans.

From its founding in 1947 until 1973, Ferrari competed without interruption in all the major long-distance races with its Sports and Grand Touring cars. With fourteen world titles in just twenty years, the Maranello firm's success began with victory at the first post-war edition of the 24 Hours of Le Mans in 1949, thanks to the 166 MM driven by Italian-American Luigi Chinetti, alongside Peter Mitchell-Thomson. Three years later, as the World Championship for Makes was launched, victory once again went to Ferrari. In 1954, the Scuderia returned

to the top step at Le Mans with the 375 Plus barchetta, shared by Maurice Trintignant and Froilán González.

Throughout the 1950s, Ferrari secured no fewer than five world titles. These trophies owed as much to the marque's unwavering presence at every major event as to its ability to develop a wide range of technical solutions. Depending on the nature of each race, Ferrari fielded an exceptionally varied line-up of cars and engines, ranging from the four-cylinder 750 Monza to the 375 Plus powered by a 4.9-litre V12, not to mention the 250 Monza, 500 Mondial and 250 MM. Strength in numbers often played in Ferrari's favour, especially as Maranello could rely on a brilliant generation of drivers, many of whom also competed in Formula 1.

After the Le Mans disaster of 1955, the governing bodies sought to curb the escalation of power by limiting prototype engine capacity to three litres. The outcome, however, remained unchanged for Ferrari. Apart from a rare setback in 1959, the 250 Testa Rossa left little room for its already scarce rivals. In an effort to renew public and manufacturer interest, the International Sporting Commission subsequently awarded the world title to Grand Touring cars. Thanks to the 250 GTO, the championship once again remained in Maranello. But with GT cars deemed insufficiently spectacular, a new World Championship for Sports Cars was soon introduced.

Ferrari continued to reign supreme at Le Mans. In 1962, the star pairing of Olivier Gendebien and Phil Hill delivered victory to Maranello with the last front-engined Ferrari to win the race. Three further consecutive victories followed, before the golden era drew to a close as Ferrari faced growing competition from Ford. The Prancing Horse did not surrender. In 1967, Ferrari struck back decisively. At Daytona, three 330 P4s crossed the finish

Ferrari 250 TR © Ferrari



line in formation, and by the end of the season Ferrari claimed yet another world title.

In 1972, with its legendary 312 PB prototypes powered by a flat three-litre V12 derived from Formula 1, Ferrari achieved a grand slam: ten victories in ten races, seven one-two finishes and a one-two-three-four result. Only the 24 Hours of Le Mans eluded Maranello. In 1973, following a season deemed disappointing, Ferrari withdrew from endurance racing. It would take fifty years for the Italian manufacturer to return officially with the 499P, further enriching an already extraordinary record.



Ferrari 250 LM © Ferrari

PEUGEOT, LA 205 GTI EN MAJESTÉ

PEUGEOT, THE 205 GTI IN ALL ITS GLORY

GTI : ces trois lettres magiques, qui ont contribué au succès de la 205, sont à l'honneur avec sept modèles.



Voiture du renouveau de la marque sochaliennne, la citadine 205 est commercialisée depuis un an lorsqu'est présentée la déclinaison 3 portes et son dérivé sportif GTI. Véritable rivale de la Golf GTI, la bombinette française participe au succès du sacré numéro de Peugeot et accompagne en 1984 l'entrée en championnat du monde des rallyes de la 205 T 16. La 205 GTI se distingue des autres modèles de la gamme par ses boucliers plus enveloppants prolongés sur toute la carrosserie par un habillage en plastique souligné de rouge, ses projecteurs additionnels et ses jantes ajourées en alliage léger. A l'intérieur, un nouveau volant, des grands cadrans ronds, des sièges baquets et une moquette rouge parachèvent la note sportive. La 205 GTI est équipée du 4-cylindres 1,6 litres XU de la 305 GT porté à 105 ch grâce à l'injection L-Jetronic. Elle tire profit de sa compacité (3,70 m) et de sa légèreté (850 kilos) pour afficher des performances de premier ordre : 190 km/h en vitesse de pointe et 31 secondes pour le 1 000 m départ arrêté. Le châssis s'adapte en conséquence : le train avant adopte de nouveaux triangles en acier forgé, l'arrière bénéficie d'éléments redimensionnés.

En 1986, la GTI évolue pour atteindre 115 ch et se décliner en version cabriolet CTI avec arceau. Avec ses 10 chevaux supplémentaires obtenus par une augmentation du diamètre des soupapes d'admission et d'échappement, la GTI se replace dans la moyenne de ses rivales. Ce n'est pas suffisant et au salon de Paris, Peugeot présente une GTI 1,9 litre de 130 ch. Elle se reconnaît à ses nouvelles jantes montées sur des pneus de 15 pouces. Les performances et les reprises font un bond en avant. Devenue la chef de file de la catégorie des GTI, la petite sportive de Peugeot sera produite à près de 300 000 unités dans ses différentes versions.

GTI. Three magical letters that played a key role in the success of the 205 are celebrated at Rétromobile with seven models on display.

A car that symbolised the renewal of the Sochaux-based brand, the 205 had been on sale for nearly a year when its three-door version and sporty GTI derivative were unveiled. A genuine rival to the Golf GTI, this French pocket rocket contributed to the success of Peugeot's "sacred number" and accompanied in 1984 brand's entry into the

World Rally Championship with the 205 T16. The 205 GTI stood apart from the rest of the range thanks to its more sculpted bumpers, extended along the body by red-accented plastic cladding, its auxiliary driving lights, and its perforated light-alloy wheels. Inside, a new steering wheel, large round instruments, bucket seats and a red carpet completed the sporting ambience.

The 205 GTI was powered by the 1.6-litre XU four-cylinder engine from the 305 GT, boosted to 105 hp thanks to L-Jetronic fuel injection. Benefiting from its compact dimensions (3.70 metres) and light weight (850 kg), it delivered first-rate performance: a top speed of 190 km/h and 31 seconds for the standing-start 1,000 metres. The chassis was adapted accordingly, with the front suspension adopting new forged steel wishbones, while the rear axle received uprated components.

In 1986, the GTI evolved to produce 115 hp and was also offered as a CTI cabriolet, complete with a roll bar. Thanks to an additional ten horsepower—achieved by increasing the diameter of the intake and exhaust valves—the GTI regained parity with its rivals. Still not enough: at the Paris Motor Show, Peugeot unveiled a 1.9-litre GTI developing 130 hp, identifiable by its new wheels fitted with 15-inch tyres. Performance and acceleration took a significant step forward. Now the benchmark of the GTI category, Peugeot's compact sports car would be produced in nearly 300,000 units across its various versions.

Peugeot 205 GTI © Peugeot

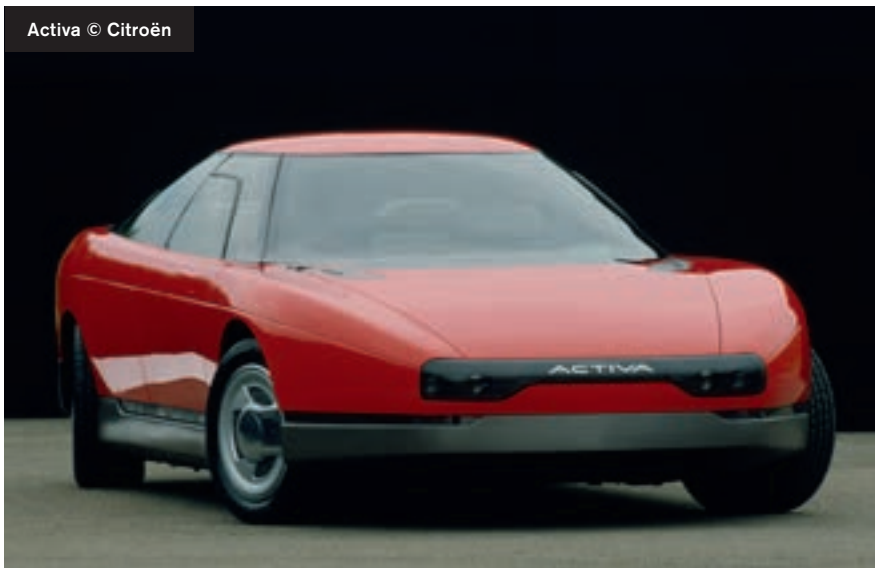


CITROËN, L'INNOVATION DANS LE SANG

CITROËN, INNOVATION IN OUR BLOOD

La firme aux chevrons entoure son dernier concept Elo de quelques études marquantes de son histoire.

Activa © Citroën



Mais à quoi donc servent les concepts de salon ? Ces machines uniques ont pour vocation d'éveiller le désir des consommateurs, d'exciter leur appétence, de provoquer leur besoin. Vitrines stylistiques et technologiques, ces prototypes testent les réactions du public et préparent à de futurs modèles de série. Cette logique s'incarne dans la 2 CV A que Citroën présente à Rétromobile. Il s'agit de l'une des quatre survivantes sur les 250 prototypes du projet de TPV (Toute Petite Voiture) réalisés pour le salon de l'Auto de 1939. Si ce dernier n'aura finalement pas lieu en raison du déclenchement de la guerre, Citroën renoue avec les études une fois la paix signée. En 1956, les recherches sur l'aérodynamisme d'André Lefebvre donnent naissance à la C10, une berline de 3,84 m en forme de goutte d'eau capable d'atteindre les 100 km/h avec son moteur de 2 CV.

Au salon de Paris de 1980, c'est le designer Trevor Fiore qui crée la surprise avec le concept Karin, un coupé à la forme pyramidale, portes ouvrant en ailes de mouette, conduite centrale et trois places de front. Huit ans plus tard, toujours à l'événement parisien, le designer Arthur Blakeslee explore le thème de la grande routière avec la berline Activa à moteur V6. Les quatre roues directrices et la suspension pilotée associant hydraulique et

électronique soulignent l'avant-gardisme de la marque. Encore sous l'égide du designer anglais, Citroën s'essaie à l'architecture monospace, en vogue dans les années 1990. Mark Lloyd et Marc Pinson, respectivement en charge de l'extérieur et de l'intérieur du prototype, créent le concept Xanae qui préfigure la Xsara Picasso. Sous des formes compactes de 4,23 m, l'étude monovolume joue l'originalité avec une seule porte côté conducteur, et deux à ouverture antagoniste du côté des passagers.

Quant à Oli et Elo, les deux derniers concepts, ils représentent un réservoir d'idées dans lequel la marque française va puiser pour concevoir ses prochains véhicules.

The marque with the chevrons surrounds its latest Elo concept with a selection of landmark design studies from its history.

But what purpose do motor show concepts really serve? These unique machines are designed to spark consumer desire, stimulate curiosity and create anticipation. Acting as styling and technology showcases, such prototypes test public reactions and pave the way for future production models. This philosophy is embodied by the 2CV A presented by Citroën at Rétromobile. It is

one of just four survivors among the 250 prototypes developed as part of the TPV (Toute Petite Voiture) project for the 1939 Paris Motor Show. Although the event was ultimately cancelled due to the outbreak of war, Citroën resumed its experimental work once peace returned. In 1956, aerodynamic research led by André Lefebvre gave birth to the C10, a 3.84-metre-long saloon with a teardrop shape, capable of reaching 100 km/h with its modest 2CV engine.

At the 1980 Paris Motor Show, designer Trevor Fiore caused a sensation with the Karin concept, a pyramid-shaped coupé featuring gullwing doors, central driving position, and three seats arranged side by side. Eight years later, again in Paris, designer Arthur Blakeslee explored the theme of the grand tourer with the Activa saloon, powered by a V6 engine. Four-wheel steering and electronically controlled hydropneumatic suspension underlined the brand's avant-garde approach. Still under British design leadership, Citroën turned its attention to the MPV architecture, which was gaining popularity in the 1990s. Mark Lloyd and Marc Pinson, responsible respectively for the exterior and interior, created the Xanae concept, a forerunner of the Xsara Picasso. With compact proportions measuring 4.23 metres, this MPV study stood out for its originality, featuring a single door on the driver's side and two rear-hinged doors on the passenger side.

As for Oli and Elo, the two most recent concepts, they represent a reservoir of ideas from which the French marque will draw in the design of its future vehicles.

2 CV prototype © Citroën



OPEL, DES SPORTIVES DE HAUT RANG

OPEL, HIGH-PERFORMANCE SPORTS CARS

Présent pour la première fois de son histoire à Rétromobile, la marque au Blitz profite du retour du label GSE pour présenter les modèles sportifs les plus renommés de son passé.

Opel Monza © Opel



Réputé pour ses véhicules populaires, Opel s'est pourtant distinguée au cours de son histoire par le développement de modèles de grand tourisme et de compétition. Son stand à Rétromobile en donne un aperçu. En 1977, à partir du châssis modifié de la nouvelle Rekord, la firme de Rüsselsheim propose un coupé haut de gamme à hayon baptisé Monza. D'une longueur de 4,67 m, cette GT reçoit un essieu arrière à roues indépendantes et trois motorisations six cylindres en ligne : 2,5 l à carburateur de 115 ch, 2,8 l à carburateur de 140 ch et 3 litres injection de 180 ch. Des modèles 4-cylindres sont introduits avec le millésime 1983 et une variante GSE dotée de trains roulants améliorés et d'un équipement complet.

La berline compacte Kadett C dispose également à partir de 1975 d'une variante sportive GT/E. Reconnaisable à sa carrosserie deux portes et bicolore (jaune et noir pour la première série, jaune et blanc pour la seconde) elle se distingue également par sa motorisation. Son 4-cylindres de 1,9 litre se caractérise par une course courte (69,8 mm pour 93 mm d'alésage) et l'adoption d'une injection électronique qui permettent à cette « type 19E » de développer 105 ch. En 1976,

c'est au tour du coupé Manta d'avoir le droit à déclinaison GT/E.

Sept ans plus tard, alors que la marque cherche une remplaçante à l'Ascona 400 qui vient de permettre à Walter Röhrl d'être sacré champion du monde des rallyes et dans le but de répondre à la nouvelle réglementation du groupe B, Opel introduit la Manta 400. Le véhicule se distingue par une carrosserie spécifique à base d'élargisseurs d'ailes, de becquet arrière et d'entrées d'air sur le capot. Le 4-cylindres injection de 2,4 litres à 16 soupapes et double arbre à cames annonce 240 ch. Une version dégonflée à 144 ch intègre également le catalogue.

Making its first-ever appearance at Rétromobile, the marque bearing the Blitz takes advantage of the return of the GSE badge to showcase the most renowned sporting models from its past.

Although best known for its popular, mass-market cars, Opel has also distinguished itself throughout its history through the development of grand touring and competition-oriented models. Its stand at Rétromobile offers a compelling illustration of this heritage. In

1977, using a modified chassis from the new Rekord, the Rüsselsheim-based manufacturer introduced a high-end fastback coupé named the Monza. Measuring 4.67 metres in length, this GT featured an independent rear suspension and was offered with three inline six-cylinder engines: a 2.5-litre carburetted unit producing 115 hp, a 2.8-litre carburetted version delivering 140 hp, and a 3.0-litre fuel-injected engine developing 180 hp. Four-cylinder models were introduced for the 1983 model year, along with a GSE variant featuring upgraded running gear and comprehensive equipment.

The compact Kadett C saloon also gained a sporty GT/E variant from 1975. Instantly recognisable by its two-door, two-tone bodywork—yellow and black for the first series, yellow and white for the second—it also stood out for its engine. Its 1.9-litre four-cylinder featured a short stroke (69.8 mm stroke for a 93 mm bore) and electronic fuel injection, enabling this Type 19E to produce 105 hp. In 1976, the Manta coupé in turn received its own GT/E derivative.

Seven years later, as the brand sought a successor to the Ascona 400—the model that had just enabled Walter Röhrl to be crowned World Rally Champion—and in order to comply with the new Group B regulations, Opel introduced the Manta 400. This car was distinguished by a bespoke bodywork, featuring flared wheel arches, a rear spoiler, and air intakes on the bonnet. Its 2.4-litre, 16-valve, twin-cam fuel-injected four-cylinder engine was rated at 240 hp. A detuned version producing 144 hp was also offered in the catalogue.

Opel Manta 400 © Opel



PAVILLON 7.3 STAND E015

MERCEDES, SUR LES ROUTES DES MILLE MILES

MERCEDES-BENZ, ON THE ROADS OF THE MILLE MIGLIA

L'année de ses cent ans, la firme à l'étoile revient sur son histoire à travers la mythique course routière italienne des Mille Miglia.

Mercedes 300 SL © Mercedes



L'année 2026 revêt une importance toute particulière pour Mercedes-Benz. Le constructeur allemand célèbre à la fois les 140 ans du dépôt de brevet par Carl Benz de son « véhicule à trois roues avec moteur à essence », les 125 ans de la domination de la Mercedes 35 ch à la Semaine de Nice, ainsi que les 100 ans de la naissance de Mercedes-Benz, issue de la fusion entre Benz & Cie et Daimler-Motoren-Gesellschaft.

Il n'en fallait pas davantage pour que ces anniversaires s'inscrivent en filigrane de sa participation à Rétromobile. Sur son stand, Mercedes rend hommage à son histoire à travers son engagement dans la mythique course des Mille Miglia. La période d'après-guerre est à l'honneur avec la présence de plusieurs modèles emblématiques : une 300 SL, une 190 SL et une berline W120, dite « Ponton ».

La 300 SL est sans conteste l'un des véhicules les plus iconiques de la marque. Avec ses célèbres portes papillon et ses performances remarquables, elle dérive directement du coupé victorieux aux 24 Heures du Mans et à la Carrera Panamericana en 1952. À la suite de ces succès, le concessionnaire américain Max Hoffmann convainc Mercedes de produire une version civile du modèle. Présentée au salon de New York en 1954, la 300 SL prolonge ainsi l'héritage sportif de son inspiratrice.

En 1955, alors que Mercedes s'illustre avec une éclatante victoire aux Mille Miglia grâce à la 300 SLR de Stirling Moss et Denis Jenkinson, un coupé 300 SL portant le numéro de départ 417 se classe cinquième au général avec John Cooper Fitch et Kurt Gessl. La même année, la berline « Ponton » de l'équipage Helmut Retter et Walter Larcher remporte la première place dans la catégorie diesel.

L'année suivante, une 190 SL, conçue comme une version plus accessible de la 300 SL, se distingue à son tour. Engagée par l'équipage français Michel Bianco et Jean-Loup Pellecier, la voiture numéro 347 termine l'épreuve à la 121^e place, avec un temps de 16 heures, 6 minutes et 15 secondes.

In the year of its centenary, the star-branded marque looks back on its history through the legendary Italian road race, the Mille Miglia.

The year 2026 holds particular significance for Mercedes-Benz. The German manufacturer celebrates 140 years since Carl Benz filed the patent for his "three-wheeled vehicle with an internal combustion engine", 125 years since the dominance of the Mercedes 35 hp at the Nice Week, and 100 years since the birth of Mercedes-Benz, following the merger of Benz & Cie and Daimler-Motoren-Gesellschaft.

It was only natural for these anniversaries to underpin Mercedes' presence at Rétromobile. On its stand, the marque pays tribute to its heritage through its involvement in the legendary Mille Miglia. The post-war era takes centre stage with the display of several emblematic models: a 300 SL, a 190 SL, and the W120 saloon, known as the "Ponton".

The 300 SL is without doubt one of the most iconic vehicles in the brand's history. With its famous gullwing doors and remarkable performance, it is directly derived from the coupé that triumphed at the 24 Hours of Le Mans and the Carrera Panamericana in 1952. Following these successes, American importer Max Hoffmann persuaded Mercedes to produce a road-going version of the model. Unveiled at the New York Motor Show in 1954, the 300 SL thus extended the sporting legacy of its racing predecessor.

In 1955, while Mercedes secured a spectacular victory at the Mille Miglia with the 300 SLR driven by Stirling Moss and Denis Jenkinson, a 300 SL coupé, carrying start number 417, finished fifth overall with John Cooper Fitch and Kurt Gessl. That same year, the "Ponton" saloon driven by Helmut Retter and Walter Larcher claimed first place in the diesel category.

The following year, a 190 SL, conceived as a more accessible counterpart to the 300 SL, also made its mark. Entered by the French crew Michel Bianco and Jean-Loup Pellecier, car number 347 finished the event in 121st position, with a time of 16 hours, 6 minutes and 15 seconds.



Mercedes W120 © Mercedes

PAVILLON 7.2 STAND D064

PORSCHE, SUR TOUS LES TERRAINS DE LA COMPÉTITION

PORSCHE, ACROSS EVERY RACING DISCIPLINE

Depuis sa naissance en 1948, la marque allemande s'est illustrée dans une multitude de discipline du sport automobile.

Porsche Cayenne Transsyberia © Porsche



La marque de Stuttgart-Zuffenhausen braque les projecteurs à Rétromobile sur son histoire sportive aussi riche qu'éclectique. Depuis sa naissance, Porsche promeut la sportivité de ses modèles en s'engageant en compétition. De la Formule 1, en passant par les pistes enneigées du rallye Monte-Carlo et le désert africain du Paris-Dakar, jusqu'au circuit des 24 Heures du Mans, la firme allemande remporte les succès sur tous les types de terrain. C'est d'ailleurs dans la Sarthe que la firme allemande construit une grande partie de sa légende : avec 19 victoires, elle détient le record du nombre de succès. Les trois derniers (2015 à 2017) sont acquis par le sport-prototype 919 Hybrid dont un exemplaire est exposé sur le stand de Rétromobile. Répondant à la catégorie LMP1, cette voiture de course est animée par un V4 essence turbo dérivé du V8 du RS Spyder et affichant une cylindrée de 2 litres seulement. Avec le renfort des deux systèmes de récupération d'énergie délivrant environ 400 ch, la puissance combinée de la 919 Hybrid s'établit à 1 120 ch. Outre le Mans, Porsche remporte le championnat du monde d'endurance trois années consécutives.

Après avoir quitté la discipline fin 2017 sur un troisième titre, Porsche établit le record du tour de la Nordschleife du Nürburgring. Le pilote Timo Bernhard boucle les 20,832 km du circuit allemand en 5 minutes et 19.55 secondes, à la vitesse moyenne de 233.8 km/h.

A Rétromobile, Porsche nous rappelle également que le Cayenne a donné naissance, en 2007, à une série de versions compétition destinées à disputer le rallye Transsyberia qui a conduit les participants de Moscou à Oulan-Bator en Mongolie. L'année suivante, l'équipage de la voiture de Porsche-France composé Christian Lavieille et François Borsotto remportait l'épreuve.

Since its creation in 1948, the German marque has distinguished itself across a wide range of motor sport disciplines.

At Rétromobile, the Stuttgart Zuffenhausen brand shines a spotlight on a sporting history as rich as it is eclectic. From the very beginning, Porsche has promoted the sporting character of its models through competition. From Formula One to the snow covered stages of the Monte Carlo Rally, from the African

desert of the Paris Dakar to the legendary circuit of the 24 Hours of Le Mans, the German manufacturer has claimed victories on every type of terrain.

It is in Le Mans, however, that Porsche has forged much of its legend. With 19 overall victories, the marque holds the record for the most wins at the Sarthe circuit. The last three, achieved between 2015 and 2017, were secured by the 919 Hybrid sports prototype, one example of which is displayed on the Rétromobile stand. Built to comply with the LMP1 category, this race car is powered by a turbocharged petrol V4 engine, derived from the V8 of the RS Spyder, with a displacement of just 2 litres. Supported by two energy recovery systems delivering around 400 hp, the combined output of the 919 Hybrid reaches 1,120 hp.

Beyond Le Mans, Porsche also claimed the World Endurance Championship title for three consecutive seasons. After leaving the discipline at the end of 2017, following a third world title, Porsche set a new lap record on the Nürburgring Nordschleife. Driver Timo Bernhard completed the 20.832 km of the German circuit in 5 minutes 19.55 seconds, at an average speed of 233.8 km/h.

At Rétromobile, Porsche also reminds visitors that the Cayenne gave rise, in 2007, to a series of competition versions designed to contest the Transsyberia Rally, which took participants from Moscow to Ulaanbaatar in Mongolia. The following year, the Porsche France entry driven by Christian Lavieille and François Borsotto claimed victory in the event.

Porsche 919 © Porsche



STEVE MCQUEEN, LA PASSION DE LA VITESSE

En partenariat avec :



STEVE MCQUEEN, A PASSION FOR SPEED

Rétromobile nous fait redécouvrir l'univers mécanique de l'acteur hollywoodien à travers une exposition réalisée en partenariat avec Les Epicuriens et NOC Motors.



Steve McQueen © The Kobal Collection

Piloter : Steve McQueen n'a pensé qu'à cela toute sa vie. Sa passion pour la course est si dévorante qu'il confiera un jour à son biographe, William F. Nolan, qu'il ne sait pas s'il est « un acteur qui pilote ou un pilote qui joue ». McQueen jongle entre les deux mondes, mais son cœur penche résolument du côté de la compétition. Sur deux ou quatre roues, peu importe. Son fils Chad le confirmera bien des années après sa disparition : « Papa adorait la course. C'était sa drogue. » Et il possédait de sérieuses dispositions, que ce soit au guidon d'une moto ou au volant d'un bolide de course.

Sa passion mécanique débute par la moto, symbole absolu de liberté — une valeur essentielle pour l'acteur. Les quelques dollars d'une bourse obtenue pour suivre les cours d'art dramatique à l'école Playhouse de Sanford

Meisner ne suffisant pas à subvenir à ses besoins, Steve McQueen arrondit ses fins de mois en disputant des courses de moto sur le circuit de Long Island. Il aurait pu devenir pilote professionnel. Il forme alors un duo inséparable avec Bud Ekins, pilote expérimenté de tout-terrain et distributeur des motos Triumph en Californie. Ensemble, ils écument les pistes du désert de Mojave, au sud de la Californie, et s'aventurent même au-delà des frontières américaines. « C'est sur les circuits que je suis le plus heureux, seul sur une moto à fond la caisse. C'est là que je veux être. Je préfère faire ça plutôt que de jouer dans des films », aimait raconter le King of Cool.

Pas du genre à faire semblant, McQueen refuse les doublures dans toutes les scènes de poursuite de La Grande Évasion, à l'exception

du spectaculaire saut au-dessus des barbelés, réalisé par son ami Bud Ekins. Dans la foulée, il gagne sa place à l'International Six Days Trial (ISDT), disputé en 1964 à Erfurt, en Allemagne de l'Est. Aussi étonnant que cela puisse paraître, entre deux tournages, l'acteur est sélectionné au sein de l'équipe américaine, aux côtés de pilotes chevronnés : Bud Ekins, son frère Dave, Cliff Coleman, et Johnny Steen en tant que pilote de réserve.

Si son activité cinématographique l'éloigne un temps de la compétition moto, McQueen continue d'entretenir sa passion en bricolant ses machines et en se rendant sur les tournages au guidon de certaines d'entre elles. À Rétromobile, l'exposition met en lumière plusieurs motos emblématiques de son parcours : les six Triumph d'usine préparées pour l'ISDT 1963, l'une des 300 rééditions de la Triumph Rickman Métisse MK3 de 1966, la Triumph N13 Bud Ekins 1963 Desert Sled, la Triumph TR6 de La Grande Évasion, ou encore la Husqvarna 400 Cross de 1971.

Lorsqu'il n'est pas au guidon d'une moto, Steve McQueen a un volant entre les mains. Dès la fin des années 1950, avec ses premiers cachets d'acteur, il s'offre des voitures de sport et s'engage dans les épreuves du championnat américain SCCA. La fin des années 1960 est marquée par son projet de film sur les 24 Heures du Mans, mais aussi par les scènes de poursuite devenues mythiques de Bullitt. Le long métrage entre dans l'histoire du septième art en mettant en scène, pour la première fois, une car chase tournée à vitesse réelle.

En policier incorruptible, McQueen traverse pied au plancher les rues de San Francisco durant 9 minutes et 42 secondes, au volant de sa Ford Mustang Fastback V8 GT 390, lancée à la poursuite de la Dodge Charger des malfaiteurs. Les deux véhicules sont aujourd'hui exposés à Rétromobile. Fidèle à ses principes, l'acteur refuse toute doublure et assure lui-même l'intégralité des séquences, y compris les plus périlleuses.



Ford Mustang Bullitt © Retromobile

Set within an original scenography, *Rétromobile* invites visitors to rediscover the mechanical world of the Hollywood icon.

Racing. That was all Steve McQueen ever thought about. His passion for competition was so consuming that he once confided to his biographer, William F. Nolan, that he did not know whether he was “an actor who races, or a racer who acts.” McQueen moved effortlessly between the two worlds, but his heart was firmly anchored in competition. Two wheels or four—it made no difference. Years after his father’s passing, his son Chad McQueen would confirm it: “Dad loved racing. It was his drug.” And he possessed genuine talent, whether astride a motorcycle or behind the wheel of a racing car.

His mechanical passion began with motorcycles, the ultimate symbol of freedom—an essential value for the actor. The modest scholarship he received to study drama at Neighborhood Playhouse School of the Theatre, under the guidance of Sanford Meisner, was not enough to make ends meet. To supplement his income, Steve McQueen competed in motorcycle races on the Long Island circuit. He could easily have become a professional rider. During this period, he formed an inseparable partnership with Bud Ekins, an experienced off-road rider and

Triumph distributor in California. Together, they roamed the tracks of the Mojave Desert, in Southern California, and even ventured beyond U.S. borders.

“The happiest I am is on the racetrack, alone on a motorcycle, flat out. That’s where I want to be. I’d rather do that than act in movies,” the King of Cool liked to say.

Never one to fake it, McQueen refused stunt doubles in all the chase scenes of *The Great Escape*, with the sole exception of the spectacular jump over the barbed wire fence, performed by his friend Bud Ekins. Shortly thereafter, he earned a place in the International Six Days Trial (ISDT), held in 1964 in Erfurt, East Germany. Surprisingly, between film shoots, the actor was selected for the U.S. national team, alongside seasoned riders: Bud Ekins, his brother Dave Ekins, Cliff Coleman, and Johnny Steen as reserve rider.

Although his film career temporarily pulled him away from motorcycle competition, McQueen continued to nurture his passion by working on his bikes and riding them to film sets. At *Rétromobile*, the exhibition highlights several emblematic motorcycles from his life: the six factory Triumphs prepared for the 1963 ISDT,

one of the 300 reissues of the 1966 Triumph Rickman Métisse MK3, the 1963 Triumph N13 Bud Ekins Desert Sled, the Triumph TR6 from *The Great Escape*, and the *1971 Husqvarna 400 Cross.

When not astride a motorcycle, Steve McQueen had his hands on a steering wheel. From the late 1950s, with his first acting paychecks, he purchased sports cars and entered events in the Sports Car Club of America (SCCA) championship. The late 1960s were marked by his ambitious film project dedicated to the 24 Hours of Le Mans, as well as by the now-legendary chase scenes of *Bullitt*. The film made cinematic history by featuring, for the first time, a car chase filmed at real speed.

As an incorruptible police officer, McQueen storms through the streets of San Francisco at full throttle for 9 minutes and 42 seconds, at the wheel of his Ford Mustang Fastback V8 GT 390, in pursuit of the criminals’ Dodge Charger. Both vehicles are now on display at *Rétromobile*. True to his principles, the actor refused any stunt double and personally performed every sequence, including the most dangerous ones.

Collection de Triumph © Retromobile



VOLKSWAGEN, GOLF GTI : ITINÉRAIRE D'UNE SURDOUÉE

VOLKSWAGEN, GOLF GTI: THE JOURNEY OF A PRODIGY

La mère de toutes les compactes sportives souffle ses cinquante bougies à Rétromobile avec une rétrospective des huit générations.



VW Golf GTI © VW

Un an après avoir changé de visage avec le lancement de la Golf, Volkswagen révolutionne le monde de la voiture sportive. Le 11 septembre 1975, dans le cadre du salon de Francfort, la carrière de la berline compacte allemande connaît un coup d'accélérateur avec la présentation d'une version sportive 3 portes. Tenant en trois lettres, sa dénomination va devenir une signature. Un label. Un programme. Un mythe. GTI : grand tourisme injection. Elaborée dans le plus grand secret par des ingénieurs aussi déterminés que passionnés, la Golf GTI démocratise la voiture de sport. L'adoption du 4-cylindres 1,6 litre 110 ch à injection Bosch K-Jetronic de l'Audi 80 GTE transcende la Golf qui est capable d'atteindre les 185 km/h et de couvrir le 1 000 m départ arrêté en 31,5 secondes.

La GTI se distingue des autres modèles de la gamme par un châssis affûté et des détails de style qui feront date : calandre entourée d'un liseré rouge, spoiler avant, pneus larges 175/70 HR 13, bandeau de bas de caisse noir, sièges sport à tissu tartan, volant sport, pommeau de levier de vitesses en forme de balle de golf. La légende GTI est en marche. Entre 1976 et 1983, la petite sportive séduit 462 000 clients.

Au fil des générations, les puissances et les performances progressent. Avec la seconde

génération, la GTI s'enrichit d'une version 16 soupapes affichant 139 ch tandis que le quatrième opus cède aux sirènes du turbo pour délivrer 150 ch. Le modèle suivant atteint 200 ch et renoue avec les gènes de la GTI qui avaient été un peu dilués dans le confort et la prise de poids. Grâce à la plateforme MQB, le septième opus de la saga mincit tout en gagnant 20 ch. Ses 40 ans sont marqués par une version Clubsport de 290 ch. Alors qu'elle a passé le cap des 2,5 millions d'unités produites, la GTI vient de s'offrir une série spéciale « Edition 50 » de 325 ch. Rien ne l'arrête !

The mother of all hot hatchbacks celebrates its 50th anniversary at Rétromobile with a retrospective spanning eight generations.

Just one year after reinventing itself with the launch of the Golf, Volkswagen revolutionised the world of performance cars. On 11 September 1975, at the Frankfurt Motor Show, the career of the German compact took a decisive leap forward with the unveiling of a three-door sports version. Defined by just three letters, its name would become a signature. A label. A manifesto. A myth. GTI: Grand Touring Injection. Developed in the strictest secrecy by a small group of engineers driven by passion and determination, the

Golf GTI democratised the sports car. The adoption of the 1.6-litre four-cylinder engine producing 110 hp, featuring Bosch K-Jetronic fuel injection borrowed from the Audi 80 GTE, transformed the Golf, enabling it to reach 185 km/h and to cover the 1,000 metres from a standing start in 31.5 seconds.

The GTI stood apart from the rest of the range thanks to its sharpened chassis and a series of distinctive styling cues that would become iconic: a red-trimmed grille, front spoiler, 175/70 HR 13 wide tyres, black lower body stripe, tartan-pattern sports seats, sport steering wheel, and the famous golf ball-shaped gear knob. The GTI legend was underway. Between 1976 and 1983, the compact sports car won over 462,000 customers.



Golf GTI 1 © VW

Across successive generations, power and performance continued to rise. With the second generation, the GTI gained a 16-valve version delivering 139 hp, while the fourth iteration embraced turbocharging, producing 150 hp. The following model reached 200 hp, reconnecting with the original GTI spirit that had been somewhat softened by added comfort and weight. Thanks to the MQB platform, the seventh generation shed weight while gaining 20 hp. Its 40th anniversary was marked by a Clubsport version developing 290 hp. Having now surpassed 2.5 million units produced, the GTI has just introduced a special "Edition 50" producing 325 hp.

Nothing can stop it.

PAVILLON 7.2 STAND F063

ŠKODA, 125 ANS DE COMPÉTITION

ŠKODA, 125 YEARS OF MOTORSPORT COMPETITION

La marque tchèque revisite son engagement sportif, entamé dès 1901, à travers une sélection d'une dizaine de modèles emblématiques issus de son musée.

Skoda 1100 OHC © Skoda



Non contente de figurer parmi les pionniers de la mobilité individuelle, Škoda s'impose également comme l'un des premiers constructeurs à s'engager en compétition. Dès 1901, la marque engage ainsi des vélos à moteur sous l'appellation Laurin & Clément, afin de promouvoir ses productions. Visible à Rétromobile, ce deux-roues historique est accompagné d'un autre modèle emblématique : la barquette 1100 OHC de 1957.

Réalisée en fibre de verre, cette dernière dérive de deux coupés du même nom. Sur le plan mécanique, elle est animée par un moteur de 1 100 cm³ développant 92 ch, doté d'un double allumage et d'une culasse à double arbre à cames en tête. Associée à une boîte de vitesses à cinq rapports implantée à l'arrière, la barquette se distingue par une répartition des masses équilibrée et une vitesse de pointe de 200 km/h.

Autre curiosité issue du musée de Mladá Boleslav : le coupé 130 RS, qui s'illustre en groupe 2 lors du Rallye Monte-Carlo 1977 dans la catégorie des moins de 1 300 cm³. Produits à seulement deux exemplaires, ces coupés se distinguent par leur poids réduit

de 720 kg, rendu possible par l'utilisation extensive de panneaux de carrosserie en aluminium. À l'arrivée à Monaco, le 28 janvier, l'équipage composé de Václav Blahna et Lubislav Hlávka se classe 12^e au général, remportant au passage le groupe 2. La voiture sœur, pilotée par Milan Zapadlo et Jiří Motal, complète la performance en terminant 15^e.

Les 130 RS poursuivent ensuite une carrière remarquable : 9^e et 10^e places au Rallye de l'Acropole en 1978, titre de championne d'Europe des voitures de tourisme en 1981... Autant de succès qui font écho au retour récent de Škoda en compétition, où la marque continue de multiplier les victoires.

The Czech manufacturer revisits its sporting heritage, which began as early as 1901, through a selection of around ten emblematic models from its museum.

Far from being merely a pioneer of individual mobility, Škoda also established itself as one of the earliest manufacturers to commit to motorsport. As early as 1901, the brand entered motorised bicycles under the Laurin & Clément name, using competition as a

means to promote its production. On display at Rétromobile, this historic two-wheeler is presented alongside another iconic model: the 1100 OHC barchetta from 1957.

Built in fibreglass, the barchetta is derived from two coupés bearing the same name. From a mechanical standpoint, it is powered by a 1,100 cc engine developing 92 hp, featuring twin ignition and a double overhead camshaft cylinder head. Combined with a five-speed gearbox mounted at the rear, the car stands out for its well-balanced weight distribution and a top speed of 200 km/h.

Another remarkable exhibit from the Mladá Boleslav Museum is the 130 RS coupé, which distinguished itself in Group 2 at the 1977 Monte Carlo Rally in the under 1,300 cc category. Produced in only two examples, these coupés are notable for their exceptionally low weight of 720 kg, made possible by the extensive use of aluminium body panels. At the finish in Monaco on January 28, the crew of Václav Blahna and Lubislav Hlávka secured 12th place overall, winning Group 2 in the process. The sister car, driven by Milan Zapadlo and Jiří Motal, completed the achievement with a 15th-place finish.

The 130 RS would go on to enjoy a remarkable career, including 9th and 10th places at the 1978 Acropolis Rally and the European Touring Car Championship title in 1981. A series of successes that resonate with Škoda's recent return to competition, where the brand continues to accumulate victories.

Skoda coupé 130 RS © Skoda



GOODING CHRISTIE'S, DES FERRARI ET DES GT

GOODING CHRISTIE'S, FERRARIS AND GRAND TOURING CARS

Nouveau partenaire de Rétromobile, la maison d'enchères disperse une sélection de chefs-d'œuvre de la collection le jeudi 29 février, à 13 heures, au sein du pavillon 7.1.

C'est un événement dans le monde des collectionneurs. Dans le cadre de son partenariat pluriannuel avec Rétromobile, la maison de vente aux enchères Gooding Christie's organise pour la première fois une vente dans l'enceinte du salon. Cette vacation, qui sera également la première française de la maison, se déroulera le jeudi 29 janvier à 13H et réunit un plateau unique mêlant voitures de sport & de grand tourisme mais également quelques chefs-d'œuvre de la carrosserie française.

Sur les 86 lots annoncés, Ferrari occupe la pole position avec 16 véhicules dont la 250 GT Passo Corto numéro de châssis 2177 GT. Produite en 1960, cette berlinette répond à la spécification semi-compétition avec sa caisse acier et ses ouvrants en aluminium. Arrivée aux Etats-Unis dans le courant des années 1960, la 250 GT a participé à quelques épreuves sportives. Dans la série des 250, le catalogue compte également un spider California châssis long. Numéro de châssis 0923 GT, ce spider de 1958 est l'un des trente-huit exemplaires produits avec des phares carénés. Parmi les autres bijoux de la maison de Maranello, on trouve également l'un des quatorze châssis à empattement court de la Série 1 de la 400 Superamerica dessinée par Pinin Farina. Dès sa sortie de l'usine, elle avait pris la route des Etats-Unis. Elle possède désormais un certificat d'immatriculation britannique. Pour les amateurs de supercars, Gooding Christie's propose certainement l'une des plus belles 288 GTO existantes. Provenant d'une collection allemande, la berlinette rouge a parcouru seulement 1 500 km depuis sa sortie de l'usine en 1984.

Les organisateurs de la vente n'ont pas oublié les amateurs d'avant-guerre avec la présence de nombreux chefs-d'œuvre. Lors de la vacation est dispersée la collection d'Angela

Cherrett. Autrice de nombreux ouvrages de renoms traitant des Alfa Romeo d'avant-guerre, elle avait acquis aux côtés de son mari Allan de nombreux modèles 6C et même une 8C. A son décès en février 2025, ses héritiers ont confié quatre 6C à la vente : une version Mille Miglia Speciale série 2 de 1928, une berline 1750 Gran Turismo Série 5 de 1931, une version 1500 Sport Série 2 de 1928 et le tourer 1750 Super Sport Série 3 que le comte Howe, vainqueur des 24 Heures du Mans, avait acheté neuf. Les amateurs de chefs-d'œuvre de la carrosserie française ne seront pas en reste puisque la vente sera une occasion rare d'acquérir l'une des berlinettes Talbot Lago T-150-C-SS Teardrop. Portant le numéro de châssis 90112, ce fleuron de la carrosserie française signée Figoni & Falashi répond à la spécification « salon de New York » et a été auréolé de nombreux trophées dans les concours. De son côté, Bugatti est représenté par la Bugatti 57 C Atalante châssis n°57718, réputée pour être l'un des trois exemplaires à moteur suralimenté et carrosserie aluminium. Mais ce n'est pas tout puisque la maison Gooding Christie's met également en vente une autre gloire française : la Ballot 3/8 LC biplace n°1006 réputée pour être la voiture qui a remporté le grand prix d'Italie de 1921 et pour avoir défendu les couleurs françaises à deux reprises aux 500 Miles d'Indianapolis.

Entre autres raretés, le catalogue propose aussi une BMW M1 de route toujours restée dans la même famille allemande et la Maserati 5000 GT carrossée par Frua à la demande de l'Aga Khan IV en 1962. Parmi ses équipements luxueux, ce coupé de grand tourisme disposait d'un tourne disque Philips 45 tours sur la console centrale. La Maserati a longtemps résidé en France chez Thépenier, le concessionnaire de la marque implanté à Saint-Cloud.



1984 Ferrari 288 GTO_93 © Gooding Christie's



1960 Ferrari 250 GT SWB Berlinetta © Gooding Christie's



A new partner of *Rétromobile*, the auction house will present a selection of masterpieces on Thursday 29 January at 1:00 p.m., in Hall 7.1.

*This is a landmark event in the world of collectors. As part of its multi-year partnership with *Rétromobile*, Gooding Christie's will be holding an auction at the show for the very first time. This sale will also mark the auction house's debut in France. Taking place on Thursday 29 January at 1:00 p.m., it will feature an exceptional line-up combining sports cars, grand touring models, and several masterpieces of French coachbuilding.*

Among the 86 lots announced, Ferrari takes pole position with 16 cars, including the Ferrari 250 GT SWB (Passo Corto), chassis no. 2177 GT. Built in 1960, this Berlinetta features semi-competition specifications, with a steel body and aluminium panels. Delivered to the United States in the early 1960s, the car took part in several sporting events. The catalogue also includes another highlight from the 250 series: a long-wheelbase California Spider, chassis no. 0923 GT. Built in 1958, this Spider is one of only 38 examples produced with covered headlights. Other jewels from Maranello include one of just fourteen short-wheelbase examples of the Series I Ferrari 400 Superamerica, designed by Pinin Farina. Delivered new to the United States, the car now carries a UK registration. Supercar enthusiasts will also find what is undoubtedly one of the finest Ferrari 288 GTO in existence. Sourced from a German collection, this red Berlinetta has covered just 1,500 kilometres since leaving the factory in 1984.

Pre-war enthusiasts have not been forgotten, with a remarkable selection of early masterpieces. The sale includes the Angela Cherrett Collection. A renowned author of numerous reference works on pre-war Alfa Romeo models, Angela Cherrett, together with her husband Allan, acquired several 6C models as well as an 8C. Following her passing in February 2025, her heirs consigned

four Alfa Romeo 6C models to the sale: a 1928 6C 1500 Mille Miglia Speciale Series 2, a 1931 6C 1750 Gran Turismo Series 5 saloon, a 1928 6C 1500 Sport Series 2, and a 6C 1750 Super Sport Series 3 Tourer, originally purchased new by Earl Howe, winner of the 24 Hours of Le Mans.



© Gooding Christie's

Collectors of French coachbuilt masterpieces will also be well served, with a rare opportunity to acquire a Talbot Lago T150-C-SS Teardrop Berlinetta. Chassis no. 90112, this emblematic example of French coachbuilding by Figoni & Falaschi was built to the "New York Show" specification and has received numerous concours awards. Bugatti is represented by the Bugatti Type 57C Atalante, chassis no. 57718, reputed to be one of only three examples featuring a supercharged engine and aluminium bodywork. The catalogue also includes another French legend: the Ballot 3/8 LC two-seater, chassis no. 1006, famous for winning the 1921 Italian Grand Prix and for representing French colours twice at the Indianapolis 500.

Other rarities include a road-going BMW M1 that has remained in the same German family since new, as well as a Maserati 5000 GT, coachbuilt by Frua in 1962 at the request of the Aga Khan IV. Among its luxurious features, this grand touring coupé was fitted with a Philips 45 rpm record player in the centre console. The Maserati spent many years in France with Thépenier, the brand's historic dealer in Saint-Cloud.

HONDA, LA PRÉLUDE À L'HONNEUR

HONDA, THE PRELUDE IN THE SPOTLIGHT

Vitrine de la marque japonaise, ce coupé est l'objet d'une belle rétrospective.

Honda Prelude 1 © Honda



Après vingt-cinq ans d'absence, la Prelude s'apprête à écrire un nouveau chapitre en 2026.

Arrivé pour la première fois sur le marché en 1978, le coupé Prelude s'installe entre la Civic et l'Accord et se distingue par sa silhouette trois volumes d'une longueur de 4,09m. Ce coupé 2+2 se voit propulsé par un 4-cylindres 1,6 l de 80 ch et innove par l'introduction d'un compteur de vitesse ainsi que d'un compte-tours concentrique. En 1982, alors qu'Honda revendique le titre de constructeur japonais le plus avancé, la seconde génération de la Prelude monte en gamme. Allongée de près de 20 cm et dotée de lignes aérodynamiques, elle se distingue désormais par ses phares rétractables. La partie technique n'est pas en reste : train avant à effet autostabilisant, moteur 1800cc équipé d'une culasse à 3 soupapes par cylindre affichant 106 ch et un inédit système de freinage antiblocage ALB. Avec sa troisième génération de 1987, la Prelude continue d'innover en se dotant d'un système à quatre roues directrices qui améliore son agilité. Son 4-cylindres 2 l à injection délivre alors 150 ch.

La quatrième génération inaugure quant à elle un langage plus formel, portant la signature du bureau de style américain. Les projecteurs rétractables disparaissent, l'empattement est raccourci et les voies s'élargissent. L'habitacle moins spacieux se signale par des sièges arrière d'appoint. Les performances

progressent grâce aux quatre roues directrices pilotées électroniquement et au 4-cylindres VTEC 2,2 l à distribution variable de 185 ch arrivé en 1993. Avec la cinquième génération introduite en 1996, le style change et répond désormais davantage aux canons américains qu'européens. Ce modèle ne connaît pas le succès commercial escompté et Honda met fin, momentanément, à la lignée des Prelude en 2001.

A showcase for the Japanese brand, this coupé is the subject of a fine retrospective.

After a twenty-five-year absence, the Prelude is preparing to write a new chapter in 2026.

First launched in 1978, the Prelude positioned itself between the Civic and the Accord, standing out with its three-box silhouette measuring 4.09 metres in length. This 2+2 coupé was powered by an 80 hp 1.6-litre

four-cylinder engine and introduced innovative features such as a concentric speedometer and rev counter. In 1982, as Honda claimed the title of the most technologically advanced Japanese manufacturer, the second-generation Prelude moved upmarket. Lengthened by nearly 20 centimetres and featuring more aerodynamic lines, it was now distinguished by its pop-up headlights. Technical advances were equally notable, including a self-stabilising front suspension, a 1,800 cc engine with a three-valve-per-cylinder cylinder head producing 106 hp, and the introduction of the ALB anti-lock braking system.

With the third generation, launched in 1987, the Prelude continued to innovate with the adoption of four-wheel steering, significantly enhancing agility. Its 2.0-litre fuel-injected four-cylinder engine now delivered 150 hp.

The fourth generation ushered in a more formal design language, bearing the signature of Honda's American design studio. The pop-up headlights were abandoned, the wheelbase shortened and the track widened. The less spacious interior featured occasional rear seats. Performance improved further thanks to electronically controlled four-wheel steering and the arrival in 1993 of the 2.2-litre VTEC four-cylinder engine, with variable valve timing, producing 185 hp.

Introduced in 1996, the fifth generation adopted a new styling approach, now more closely aligned with American rather than European tastes. This model failed to achieve the expected commercial success, and Honda brought the Prelude lineage to an end in 2001.

Honda Prelude 4 © Honda



PAVILLON 7.2 STAND D083

MAZDA, LE MOTEUR ROTATIF EN VEDETTE

MAZDA, THE ROTARY ENGINE TAKES CENTRE STAGE

Signature du constructeur japonais, la technologie du moteur rotatif a connu son heure de gloire au Mans en 1991.

Le Mans 1991 © Mazda



Mazda restera dans l'histoire comme étant le premier constructeur japonais à avoir remporté les 24 Heures du Mans. Il y a 35 ans, la firme d'Hiroshima ne figurait pourtant pas parmi les favorites. Mais en associant ses prototypes 787B à une préparation minutieuse, un plan de course rigoureusement maîtrisé et une fiabilité exemplaire, la voiture n°55 pilotée par Johnny Herbert, Bertrand Gachot et Volker Weidler s'impose à l'issue des vingt-quatre heures de course. Cette victoire consacre alors la maîtrise du moteur à piston rotatif Wankel, dont Mazda s'est fait l'un des plus fervents défenseurs.

Cette technologie singulière, caractérisée par un rotor triangulaire évoluant dans une chambre de forme ovale, est développée au sein de la marque japonaise dès le début des années 1960. Pour habiller ce moteur birotor délivrant 110 ch pour une cylindrée de seulement 982 cm³, les ingénieurs et designers conçoivent un coupé sportif aux lignes inédites : la Cosmo Sport 110S. Présentée à Rétromobile, cette dernière, capable d'atteindre 185 km/h, côtoie la Mazda Luce R130.

Lancée en 1969, la Luce R130 se distingue par son élégante carrosserie de coupé 2+2, dessinée par Giorgetto Giugiaro, alors chez Bertone. Équipée d'un moteur rotatif birotor de 655 cm³ par chambre, elle développe

128 ch et atteint 190 km/h. Seulement 976 exemplaires seront produits jusqu'en 1972.

Sept ans plus tard, le moteur rotatif connaît un nouveau souffle avec le lancement du coupé RX-7. Signé Matasaburo Maeda, son dessin multiplie les audaces : capot plongeant, phares escamotables et hayon arrière. Son moteur birotor de 573 cm³ par chambre développe 165 ch et propulse la RX-7 à 217 km/h. Produite jusqu'en 1985, cette première génération rencontre un succès retentissant avec plus de 400 000 unités fabriquées, ponctuées de victoires sportives majeures, dont les 24 Heures de Spa-Francorchamps en 1981, dix ans avant le triomphe sarthois.

A hallmark of the Japanese manufacturer, rotary engine technology enjoyed its moment of glory at Le Mans in 1991.

Mazda will forever remain in history as the first Japanese manufacturer to win the 24 Hours of Le Mans. Thirty-five years ago, the Hiroshima-based marque was far from being among the favourites. Yet by combining its 787B prototypes with meticulous preparation, a perfectly executed race strategy and exemplary reliability, car no. 55, driven by Johnny Herbert, Bertrand Gachot and Volker Weidler, claimed victory at the end of the 24-hour race. This triumph consecrated

Mazda's mastery of the Wankel rotary piston engine, a technology the brand had long championed with unwavering commitment. This distinctive technology, characterised by a triangular rotor rotating within an oval-shaped chamber, had been developed by the Japanese marque since the early 1960s. To showcase this twin-rotor engine delivering 110 hp from just 982 cc, Mazda's engineers and designers created a sports coupé with unprecedented lines: the Cosmo Sport 110S. Presented at Rétromobile, and capable of reaching 185 km/h, it appears alongside the Mazda Luce R130.

Launched in 1969, the Luce R130 stood out thanks to its elegant 2+2 coupé bodywork, designed by Giorgetto Giugiaro, then working at Bertone. Equipped with a twin-rotor rotary engine of 655 cc per chamber, it developed 128 hp and reached a top speed of 190 km/h. Only 976 examples were produced before production ended in 1972.

Seven years later, the rotary engine enjoyed a new lease of life with the launch of the Mazda RX-7 coupé. Designed by Matasaburo Maeda, its styling embraced bold choices: a sloping bonnet, pop-up headlights and a rear hatch. Its twin-rotor engine of 573 cc per chamber produced 165 hp, propelling the RX-7 to 217 km/h. Produced until 1985, this first generation enjoyed resounding success, with more than 400,000 units built, punctuated by major motorsport victories—notably the 24 Hours of Spa-Francorchamps in 1981, ten years before Mazda's triumph at Le Mans.

Mazda R130 Luce 1969 © Mazda



DUCATI, MÉCANIQUES DE PRÉCISION

DUCATI, PRECISION ENGINEERING

Centenaire cette année, la marque italienne débute en 1946 la production de motos qui se distinguent depuis par leurs innovations technologiques, leurs lignes sportives et leurs performances de premier plan.

Les quatre frères Cavaliere Ducati (Antonio, Adriano, Bruno et Marcello) fondent la *Società Scientifica Radio Brevetti Ducati* le 4 juillet 1926 à la chambre de commerce de Bologne. L'entreprise se spécialise alors dans les technologies de communication radio, notamment la fabrication de condensateurs électriques destinés à la transmission radiophonique, s'appuyant sur les travaux de Guglielmo Marconi, pionnier de la radiotélégraphie. Ducati se fait également connaître pour la production de rasoirs électriques, d'appareils photographiques, et pour le brevet d'un émetteur à ondes courtes permettant d'établir une liaison avec les États-Unis.

En 1936, l'entreprise familiale inaugure une nouvelle usine à Borgo Panigale, dans la banlieue de Bologne, dédiée notamment à l'assemblage du Manens, un condensateur qui révolutionne l'univers de la radio. Avec le déclenchement de la Seconde Guerre

mondiale, Ducati interrompt ses activités pour participer à l'effort de guerre. Cible de bombardements alliés, l'usine est détruite en 1944.

La paix revenue, les frères Ducati relancent l'entreprise et amorcent une diversification destinée à répondre aux besoins de mobilité des Italiens. Ils rachètent le projet Cucciolo, un moteur quatre-temps de 48 cm³ développé par la société turinoise Siata, qu'ils installent sur un cadre de vélo conçu par Gian Luigi Capellino en 1946. Trois ans plus tard, Ducati devient officiellement constructeur de motos avec la Ducati 60. L'année 1949 marque toutefois un tournant, avec le départ des frères Ducati à la suite de la faillite de l'entreprise, relancée sous contrôle de l'État.

Nommé directeur général, Giuseppe Montano orchestre l'expansion de la marque. Fin stratège, il recrute l'ingénieur Fabio Taglioni, déjà réputé pour avoir conçu un moteur de course quatre-cylindres de 500 cm³ pour

sa thèse en 1948, puis un huit-cylindres de 1 500 cm³ destiné à la Formule 1 en 1960. Chez Ducati, son génie s'exprime pleinement à travers des innovations majeures : le système desmodromique, le bicylindre en L et le cadre en treillis. Des concepts techniques qui marquent durablement l'identité de la marque, sur l'ensemble des segments, des petites cylindrées aux machines les plus sportives.

Longtemps réservée à une clientèle de connaisseurs, Ducati change de dimension en 1993 avec l'arrivée du roadster Monster, imaginé par l'ingénieur-designer argentin Miguel Angel Galluzzi. Durant ses congés de 1991, il associe un cadre de Ducati 851 à un moteur de 900 SS, donnant naissance, presque par inadvertance, à une nouvelle lignée devenue le best-seller de la marque. Autour de son cadre en treillis tubulaire, le Monster, surnommé Mostro, se décline au fil des années dans une large palette de versions, de 400 à 1 100 cm³.



Monster 900 - 1993 © Ducati



Série 916 © Ducati

En parallèle de cette rétrospective, le stand Ducati de Rétromobile célèbre la success-story de la marque en championnat du monde Superbike. Ducati y affiche le palmarès le plus impressionnant de la discipline, avec 21 titres constructeurs et 15 titres pilotes. Le Français Raymond Roche est le premier à décrocher un titre mondial sur une Ducati 851. En trente-sept ans de présence, la marque bolognaise totalise plus de 1 000 podiums et 449 victoires.

Depuis 2012, Ducati appartient au Volkswagen Group, poursuivant son développement tout en préservant l'ADN technique et sportif qui a forgé sa légende.

Celebrating its centenary this year, the Italian marque began producing motorcycles in 1946, which have since stood out for their technological innovation, sporting design and top-tier performance.

The four Cavalieri Ducati brothers (Antonio Ducati, Adriano Ducati, Bruno Ducati and Marcello Ducati) founded the Società Scientifica Radio Brevetti Ducati on 4 July 1926 at the Chamber of Commerce of Bologna. The company initially specialised in radio communication technologies, notably the manufacture of electrical capacitors for radio transmission, drawing on the work of Guglielmo Marconi, a pioneer of radiotelegraphy. Ducati also became known for producing electric razors, photographic equipment, and for patenting a shortwave

transmitter capable of establishing radio links with the United States.

In 1936, the family business opened a new factory in Borgo Panigale, on the outskirts of Bologna, notably dedicated to the assembly of the Manens, a capacitor that revolutionised the world of radio. With the outbreak of the Second World War, Ducati halted its civilian activities to contribute to the war effort. Targeted by Allied bombing, the factory was destroyed in 1944.

With peace restored, the Ducati brothers relaunched the company and embarked on a diversification strategy aimed at meeting the mobility needs of post-war Italy. They acquired the Cucciolo project, a 48 cc four-stroke engine developed by the Turin-based company Siata, which they fitted to a bicycle frame designed by Gian Luigi Capellino in 1946. Three years later, Ducati officially became a motorcycle manufacturer with the launch of the Ducati 60. However, 1949 marked a turning point, as the Ducati brothers left the company following its bankruptcy, which led to a relaunch under state control.

Appointed Managing Director, Giuseppe Montano oversaw the brand's expansion. A shrewd strategist, he recruited engineer Fabio Taglioni, already renowned for designing a 500 cc four-cylinder racing engine for his thesis in 1948, followed by a 1.5-litre V8 engine intended for Formula One in 1960. At Ducati, his genius fully flourished through major innovations: the desmodromic valve

system, the L-twin engine, and the trellis frame. These technical concepts would leave a lasting imprint on the brand's identity, across all segments—from small-displacement motorcycles to the most extreme performance machines.

Long reserved for a knowledgeable clientele, Ducati entered a new era in 1993 with the arrival of the Monster roadster, imagined by Argentine engineer-designer Miguel Angel Galluzzi. During his holidays in 1991, he combined a Ducati 851 frame with a 900 SS engine, giving rise, almost inadvertently, to a new lineage that would become the brand's best-seller. Built around its tubular trellis frame, the Monster, nicknamed Mostro, would over the years be offered in a wide range of versions, from 400 to 1,100 cc.

Alongside this retrospective, Ducati's stand at Rétromobile celebrates the brand's success story in the World Superbike Championship. Ducati boasts the most impressive record in the discipline, with 21 manufacturers' titles and 15 riders' titles. French rider Raymond Roche was the first to secure a world title aboard a Ducati 851. Over 37 years of competition, the Bologna-based marque has amassed more than 1,000 podium finishes and 449 victories.

Since 2012, Ducati has been part of the Volkswagen Group, continuing its development while preserving the technical and sporting DNA that forged its legend.

VILLAGE MOTO, LE PLEIN DE PÉPITES

MOTORCYCLE VILLAGE, A SHOWCASE OF OUTSTANDING GEMS

Bimota, Brough Superior, Kawasaki, Midual, Royal Enfield et Triumph racontent leurs histoires à travers des machines d'exception.

Bimota KB4 © Bimota



Les raisons de s'attarder au village moto sont nombreuses ! Marque d'origine anglaise mais battant désormais pavillon indien, Royal Enfield fête ainsi ses 125 ans. Autour de la nouvelle gamme, le constructeur réunit sa première machine (Project Origin 1901) mais aussi une Bullet 1932 et la WD/RE Flying Flea 125 cm³ conçue pour l'armée anglaise. De son côté, Kawasaki expose ses dernières motos sportives et leurs aînées. C'est ainsi qu'une Z1000 de 2005 côtoie une Z1100 de 2026 et que la Z650 B1 des années 1970 est alignée avec sa descendante, la Z650RS. Sur le même espace, on retrouve le label italien Bimota qui a fusionné avec Kawasaki et qui revient de ce fait dans le championnat du monde Superbike. Le constructeur expose ainsi une

Bimota KB4. Ce bijou de technologie délivrant 142 ch accueille des pièces en aluminium usinées dans la masse, un carénage en fibre de carbone, des jantes forgées et arbore une peinture faite main.

Pour sa part, Triumph présente sa gamme actuelle qui renouvelle ses classiques aux noms évocateurs : Bonneville, Scrambler, Thruxton. Du côté français, les marques Brough Superior et Midual sont présentes. La première, fondée en 1919 à Nottingham a été popularisée par Lawrence d'Arabie avant de s'arrêter en 1940. Relancée en 2013 par Thierry Henriette, elle est désormais réputée pour ses technologies de précision et d'exception. Encore plus exclusive, la marque tricolore Midual présente la dernière-née de sa gamme, la Type 1 Série 3 à selle monoplace produite à 20 unités seulement. Véritable œuvre d'art, cette machine loge sous sa carrosserie en aluminium poli un bicylindre à plat de 1 036 cm³, incliné de 25° et positionné dans le sens de la route.

Bimota, Brough Superior, Kawasaki, Midual, Royal Enfield and Triumph tell their stories through exceptional machines.

There are plenty of reasons to linger in the Motorcycle village. British by origin but now flying the Indian flag, Royal Enfield celebrates its 125th anniversary. Alongside its latest

range, the manufacturer brings together its very first machine, the Project Origin 1901, as well as a 1932 Bullet and the WD/RE Flying Flea 125 cc, designed for the British Army.

Kawasaki, for its part, showcases both its latest sports motorcycles and their predecessors. A 2005 Z1000 sits alongside a 2026 Z1100, while the Z650 B1 from the 1970s is displayed next to its modern descendant, the Z650RS. Sharing the same space is the Italian marque Bimota, which has merged with Kawasaki and has consequently returned to the World Superbike Championship. The manufacturer presents a Bimota KB4, a true technological jewel delivering 142 hp. It features billet-machined aluminium components, a carbon fibre fairing, forged wheels and a hand-painted finish.

Triumph presents its current range, renewing its classics with evocative names such as Bonneville, Scrambler and Thruxton. On the French side, Brough Superior and Midual are also represented. Founded in 1919 in Nottingham, Brough Superior was made famous by Lawrence of Arabia before ceasing production in 1940. Relunched in 2013 by Thierry Henriette, the brand is now renowned for its precision engineering and exceptional craftsmanship.

Even more exclusive, the French marque Midual unveils the latest addition to its range, the Type 1 Series 3 with a single-seat saddle, produced in just 20 units. A true work of art, this motorcycle houses beneath its polished aluminium bodywork a 1,036 cc flat twin engine, inclined at 25 degrees and mounted longitudinally in the frame.

Kawasaki Z900RS © Kawasaki



Brough Superior © Brough Superior

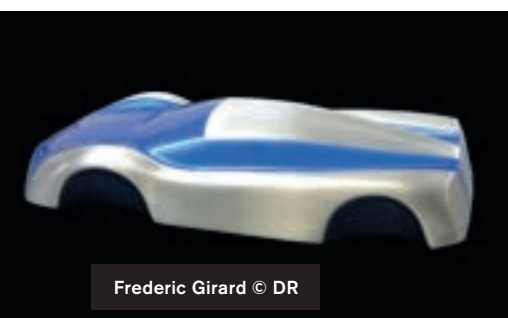
LA GALERIE DES ARTISTES

THE ARTISTS' GALLERY

L'année des 50 ans du salon, la Galerie des artistes s'impose, plus que jamais, comme le rendez-vous annuel des artistes – peintres, sculpteurs, photographes, graphistes, dessinateurs – ayant choisi la locomotion comme sujet d'expression. Transports terrestres, aériens, ferroviaires et maritimes : ce salon dans le salon se veut le carrefour de toutes les sensibilités. La 50e édition ne déroge pas à la tradition et sert de rampe de lancement à de nouveaux talents.



Camille Busson © DR



Frederic Girard © DR



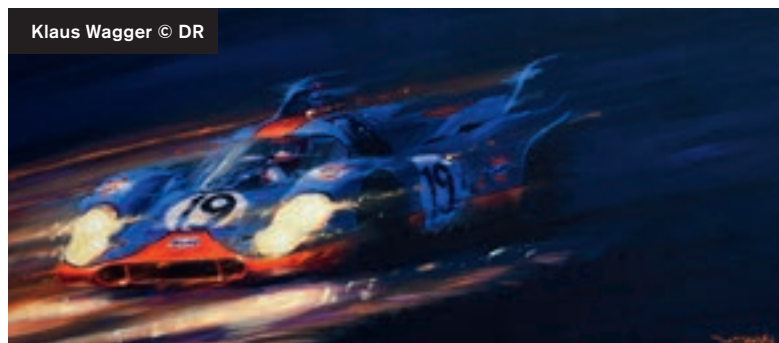
Esteban Serassio © DR



Guillaume Lopez © DR



Antoine Dufilho © DR



Klaus Waggoner © DR



Benjamin Freudenthal © DR



Alastair Gibson
© DR

In this 50th anniversary year, the Artists' Gallery more than ever establishes itself as the annual meeting place for artists—painters, sculptors, photographers, graphic designers and illustrators—who have chosen motion and mobility as their field of expression. Land, air, rail and maritime transport: this show within the show is conceived as a crossroads of sensibilities and creative approaches. Faithful to tradition, the 50th edition once again serves as a launchpad for emerging talent, reaffirming the gallery's role as a vibrant space for discovery and artistic dialogue.



Stanley Rose © DR



Juan Carlos Ferrigno © DR



Sébastien Sauvadet © DR

ULTIMATE SUPERCAR GARAGE, LA CRÈME DE LA PRODUCTION

ULTIMATE SUPERCAR GARAGE, THE FINEST OF MODERN PRODUCTION

Du 29 janvier au 1er février, le pavillon 4 accueille les modèles les plus exclusifs et les plus performants du marché à travers un événement hors-norme : l'Ultimate Supercar Garage.

Bertone Runabout © Bertone



L'innovation française sans compromis

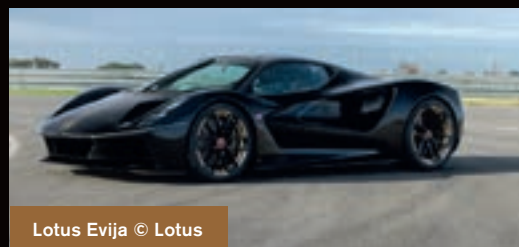
Alors que Rétromobile célèbre les voitures de collection, l'Ultimate Supercar Garage présente quant à lui les modèles les plus exclusifs et les plus sportifs de la production actuelle, créant ainsi un pont entre les générations et les automobiles. Certains des véhicules exposés lors de ce nouvel événement ont d'ores et déjà écrit leur nom dans l'histoire de la supercar moderne. C'est le cas de la Bugatti F.K.P. Hommage, que la firme de Molsheim dévoile en première mondiale à Paris. Créée dans le cadre du programme exclusif Solitaire de Bugatti, cette œuvre d'art sur mesure est un hommage au Professeur Ferdinand Karl Piëch et à l'esprit révolutionnaire de la Veyron, qui a défini le segment des hypercars voici vingt ans. Combinant l'ADN intemporel du design de la Veyron originelle avec l'évolution la plus avancée de la plateforme W16 de 1 600 ch, la F.K.P. Hommage représente le summum de l'ingénierie, du savoir-faire et du design. Chaque surface, chaque matériau et chaque détail ont été repensés pour célébrer deux décennies d'innovation, une expression sans compromis du passé, du présent et de la quête permanente de l'extraordinaire menée par Bugatti.

Toujours du côté des constructeurs français, l'espace Renault est quant à lui occupé par

la R5 Turbo 3E. La réinterprétation moderne et électrique de la fameuse R5 Turbo, qui a marqué le marché des sportives et le monde des rallyes au début des années 1980, se démarque par sa carrosserie bodybuildée, marquée par ses ailes élargies. Au-delà de son apparence, cette nouvelle Turbo dissimule une technologie novatrice, jamais vue encore sur une voiture de série : des moteurs électriques placés dans les roues arrière délivrant une puissance combinée de 550 ch. Combinée à une plateforme 800 V et une structure en carbone, cette Turbo du XXI^e siècle affiche des performances impressionnantes : une vitesse de pointe de 270 km/h et un 0 à 100 km/h en 2,5 secondes pour un poids total ne dépassant pas les 1 450 kg.

Le drapeau tricolore trône également sur le stand Quarkus. Fondé par l'ingénieur Damien Alfano en 2021, cet artisan produit en petite série des supercars s'appuyant sur un rapport

poids/puissance sans équivalent sur le marché. Sa berlinette Hypernova repose sur un châssis en carbone et kevlar assurant un poids plume de 600 kg. Avec son moteur de 300 ch, la Quarkus réserve des sensations fortes aux amateurs de pilotage.



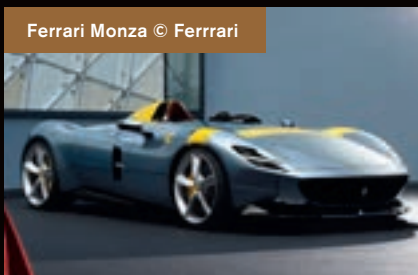
Lotus Evija © Lotus

L'Italie, entre héritage et radicalité

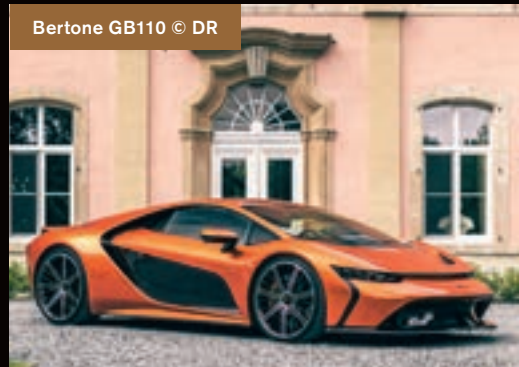
Face aux acteurs français, les constructeurs italiens ne sont pas en reste. Ferrari, représentée par Charles Pozzi, expose ainsi ses dernières créations et modèles. Premier modèle du programme Icona initié en 2018, la Monza ressuscite l'esprit des barquettes de course des années 1950, et plus particulièrement de la 750 Monza. Ce modèle décliné en deux versions, monoplace et biplace, est dérivé de la 812 Superfast. Les sensationnelles SF90 XX Stradale et 849 Testarossa sont aussi de la fête.

De son côté, Lamborghini présente sa gamme au grand complet. Dernière version de la Urus, nouvelle berlinette Temerario V6, berlinette Revuelto à motorisation hybride rechargeable affichant 1 015 ch en cumulant le V12 6,5 litres et trois moteurs électriques... C'est d'ailleurs à partir de ce dernier modèle que les ingénieurs italiens ont développé l'exclusive version spéciale Fenomeno, que les visiteurs

Ferrari Monza © Ferrari



Bertone GB110 © DR





Bugatti F.K.P. Hommage © Bugatti

de l'Ultimate Supercar Garage auront la chance de découvrir. Produite à seulement 29 unités, cette GT se signale par un design spécifique marqué par des flancs plus travaillés et une puissance portée à 1 080 ch. Le traitement de la partie arrière contribue à la personnalité de ce bolide avec sa signature lumineuse en Y et ses échappements soufflant en hauteur.

Du côté de l'Emilie-Romagne, Maserati présente également ses dernières nouveautés aux côtés d'Alfa Romeo. Les deux constructeurs dévoilent ainsi leur nouveau programme de personnalisation sous le label BottegaFuoriserie, né sous le patronage de la Fondazione Altagamma. Les véhicules développés sous cette signature se distinguent par des matériaux innovants et technologiques, ainsi que l'optimisation des performances. Entièrement dédié au développement de modèles en série limitée, le programme BottegaFuoriserie a déjà donné naissance à l'Alfa Romeo 33 Stradale et à la Maserati MCXtrema. L'Emilie-Romagne est également le berceau de Pagani. Fondée en 1992, la marque s'illustre par ses productions de supercars aussi exclusives que performantes. Lors de l'Ultimate Supercar Garage, la marque de l'Argentin Horacio Pagani dévoile ses dernières créations.

Toujours en Italie, le carrossier Bertone, qui ouvre une nouvelle ère sous l'égide des frères Jean-Franck et Mauro Ricci, présente ses deux derniers ouvrages. La première, dénommée GB110, est une hypercar célébrant les 110 ans de la création de la carrosserie italienne

par Giovanni Bertone. Produite à seulement 33 unités, à partir d'une base du groupe VW, ce modèle est propulsé par un V10 5,2 litres biturbo délivrant une puissance impressionnante de 1 124 chevaux et un couple de 1 100 Nm. Les 100 km/h sont atteints en 2,8 secondes, les 200 km/h en 6,3 secondes. La deuxième est une interprétation moderne du concept Runabout, présenté au salon de Turin en 1969, et qui a influencé les lignes de la Fiat X 1/9 et de la Lancia Stratos. La Runabout du XXI^e siècle va donner naissance à une série limitée de 25 exemplaires traduisant l'inspiration nautique et la philosophie barchetta. Propulsée par un V6 installé en position centrale arrière, la nouvelle Runabout exprime la culture du design de Bertone à travers l'ouverture, les proportions et une approche de la conduite axée sur le style de vie.

L'élégance britannique à haute vitesse

Le drapeau de l'Union Jack flotte aussi sur le pavillon 4 avec la présence d'Aston Martin et de Bentley. La marque de Gaydon réunit sur son espace la Valkyrie et la Valhalla. La première, répondant au nom de code AM-RB 001, est issue d'une collaboration avec l'écurie de F1 Red Bull et l'ingénieur Adrian Newey. Animée par un V12 6,5 litres hybride de 1 176 ch, la Valkyrie a donné naissance à une voiture engagée en endurance. La seconde est la dernière supersportive à moteur central arrière de la firme anglaise. Produite à seulement 999 unités, cette berlinette hybride rechargeable est

animée par un V8 de 4 litres de 825 ch, associé à trois moteurs électriques. La puissance cumulée ressort à 1 079 ch. De son côté, Bentley choisit d'exposer ses derniers modèles, notamment la Continental GT Supersport et ses déclinaisons de l'atelier de personnalisation Mulliner.

From January 29 to February 1, Pavilion 4 hosts the most exclusive and high-performance models on the market through an exceptional event: the Ultimate Supercar Garage.

Uncompromising French innovation

While Rétromobile celebrates classic and collector cars, the Ultimate Supercar Garage focuses on the most exclusive and sport-oriented models of contemporary production, creating a bridge between generations and automotive eras. Some of the vehicles on display at this new event have already written their names into the history of the modern supercar.

This is notably the case with the Bugatti F.K.P. Hommage, unveiled in world premiere in Paris by the Molsheim-based manufacturer. Created as part of Bugatti's exclusive Solitaire programme, this bespoke work of art pays tribute to Professor Ferdinand Karl Piëch and to the revolutionary spirit of the Veyron, which defined the hypercar segment twenty years ago. Combining the timeless design DNA of the original Veyron with the most advanced evolution of the 1,600 hp W16 platform, the F.K.P. Hommage represents the pinnacle of engineering, craftsmanship and design. Every surface, material and detail has been reimaged to celebrate two decades of innovation, expressing without compromise the past, the present and Bugatti's relentless pursuit of the extraordinary.

Still among French manufacturers, the Renault stand is dedicated to the R5 Turbo 3E. This modern, fully electric reinterpretation of the legendary R5 Turbo, which left a lasting mark

Bentley Continental GT Supersport © Bentley



on the sports car market and the rally scene in the early 1980s, stands out thanks to its muscular bodywork and wide arches. Beyond its appearance, this new Turbo conceals groundbreaking technology never before seen on a production car: electric motors integrated into the rear wheels delivering a combined output of 550 hp. Paired with an 800-volt architecture and a carbon structure, this 21st-century Turbo delivers striking performance, with a top speed of 270 km/h and a 0 to 100 km/h sprint in 2.5 seconds, for a total weight under 1,450 kg.

The French tricolour is also proudly displayed on the Quarkus stand. Founded in 2021 by engineer Damien Alfano, this small-scale manufacturer produces supercars built around an unrivalled power-to-weight ratio. Its Hypernova berlinetta is based on a carbon and Kevlar chassis, resulting in a featherweight mass of just 600 kg. Powered by a 300 hp engine, the Quarkus promises intense driving sensations.

Italy, between heritage and radical performance

Facing the French manufacturers, Italian marques are equally well represented. Ferrari, represented by Charles Pozzi, showcases its latest creations and models. The Monza, the first model of the Icona programme launched in 2018, revives the spirit of 1950s racing barchettas, particularly the 750 Monza. Available in single-seat and two-seat versions, it is derived from the 812 Superfast. The spectacular SF90 XX Stradale and 849 Testarossa are also on display.

Lamborghini presents its full range. The latest evolution of the Urus, the new Temerario V6 berlinetta, and the Revuelto, a plug-in hybrid berlinetta delivering a combined 1,015 hp from its 6.5-litre V12 and three electric motors. It is from this model that Italian engineers developed the exclusive Fenomeno special edition, which visitors to the Ultimate Supercar Garage will have the opportunity to discover. Limited to just 29 units, this GT features a bespoke design with more sculpted flanks and power increased to 1,080 hp. The rear treatment reinforces the car's character with a Y-shaped light signature and high-mounted exhausts.

From Emilia-Romagna, Maserati also presents its latest developments alongside Alfa Romeo.

Lamborghini Fenomeno © Lamborghini



Both brands unveil their new personalisation programme under the BottegaFuoriserie label, created under the patronage of the Fondazione Altagamma. Vehicles developed under this banner stand out through innovative and technological materials, as well as performance optimisation. Entirely dedicated to limited series production, the programme has already given birth to the Alfa Romeo 33 Stradale and the Maserati MCXtrema.

Emilia-Romagna is also the birthplace of Pagani. Founded in 1992, the brand has distinguished itself through supercars that are as exclusive as they are high-performing. At the Ultimate Supercar Garage, the marque founded by Horacio Pagani unveils its latest creations.

Still in Italy, coachbuilder Bertone, entering a new era under the leadership of brothers Jean-Franck and Mauro Ricci, presents its two latest projects. The first, named GB110, is a hypercar celebrating the 110th anniversary of the Italian coachbuilder founded by Giovanni Bertone. Limited to 33 units and based on a Volkswagen Group platform, it is powered by a 5.2-litre twin-turbo V10 producing 1,124 hp and 1,100 Nm of torque. Acceleration reaches 100 km/h in 2.8 seconds and 200 km/h in 6.3 seconds.

The second is a modern interpretation of the Runabout concept presented at the 1969 Turin

Motor Show, which influenced the design of the Fiat X1/9 and the Lancia Stratos. The 21st-century Runabout will be produced in a limited series of 25 examples, expressing nautical inspiration and the barchetta philosophy. Powered by a rear mid-mounted V6, the new Runabout embodies Bertone's design culture through openness, proportions and a lifestyle-oriented approach to driving.

British elegance at high speed

The Union Jack also flies over Pavilion 4 with the presence of Aston Martin and Bentley. The Gaydon-based marque brings together the Valkyrie and the Valhalla on its stand. The former, known internally as AM-RB 001, results from a collaboration with the Red Bull Formula 1 team and engineer Adrian Newey. Powered by a 6.5-litre hybrid V12 producing 1,176 hp, the Valkyrie has given rise to an endurance racing version. The latter is the latest mid-engined supersports car from the British manufacturer. Limited to 999 units, this plug-in hybrid berlinetta is powered by a 4.0-litre V8 delivering 825 hp, combined with three electric motors for a total output of 1,079 hp.

For its part, Bentley showcases its latest models, including the Continental GT Supersport and its various interpretations by the Mulliner personalisation division.

Renault R5 Turbo 3E © Renault



Lamborghini Temerario © Lamborghini



PAVILLON 7.2 STAND G084

MORGAN, 116 ANS DE PASSION

MORGAN, 116 YEARS OF PASSION

L'artisan anglais célèbre les 75 ans de la production du modèle Plus Four à travers la présentation des dernières nouveautés, ainsi que d'une voiture historique engagée au Mans en 1962.

Morgan Plus 4 © Morgan



Ni tout à fait la même, ni tout à fait une autre. Une phrase taillée pour Morgan, qui n'a cessé d'évoluer au fil des années tout en conservant une ligne intemporelle et la recette qui a forgé son succès. Installée près de Malvern Link, au sud-ouest de Birmingham, la firme artisanale fondée par Henry Frederick Stanley Morgan continue de produire, contre vents et marées, quelques centaines de voitures par an, destinées à une clientèle de passionnés.

À l'occasion de Rétromobile, Morgan met en avant le modèle anniversaire du Plus Four, célébrant 75 ans de ce véhicule emblématique. Les visiteurs pourront également découvrir une pièce historique : la Plus 4 Supersports de 1962, mieux connue sous son immatriculation « TOK 258 ». Engagée aux 24 Heures du Mans sous le numéro de course 29, cette voiture propulsée par un moteur 4-cylindres de 2 litres d'origine Triumph et équipée d'un hard-top, permit à l'équipage Chris Lawrence et Richard Shepard-Baron de franchir la ligne d'arrivée en 13^e position au général, tout en remportant sa catégorie.

Ce n'était pas la première fois qu'une Morgan concourait au Mans. En 1938, Marjorie Fawcett devient la première personne à engager un modèle de la marque. L'année suivante, elle confie sa 4-4 à un équipage masculin, et Cuthbert Marc Anthony et Geoffrey White terminent 15^e. Morgan fait son retour en 1952, mais la Plus 4 de Ray Isherwood et Robert Lawrie doit abandonner.

The English manufacturer celebrates 75 years of producing the Plus Four model with the presentation of the latest innovations, alongside a historic car that competed at the Le Mans 24 Hours in 1962.

Neither quite the same, nor quite another. A phrase tailored for Morgan, which has evolved over the years while retaining its timeless design and the recipe that has driven its success. Located near Malvern Link, south-west of Birmingham, the artisanal firm founded by Henry Frederick Stanley Morgan continues to produce, against all odds, a few hundred cars a year for a devoted clientele of enthusiasts.

At Rétromobile, Morgan highlights the anniversary Plus Four model, celebrating 75 years of this iconic vehicle. Visitors will also

have the chance to discover a historic piece: the 1962 Plus 4 Supersports, better known by its registration number "TOK 258". Entered in the 24 Hours of Le Mans under race number 29, this car, powered by a 2-litre 4-cylinder Triumph engine and equipped with a hardtop, allowed the team of Chris Lawrence and Richard Shepard-Baron to cross the finish line in 13th place overall, while also winning its category.

This wasn't the first time a Morgan had competed at Le Mans. In 1938, Marjorie Fawcett became the first person to enter a Morgan model in the race. The following year, she entrusted her 4/4 to a male team, and Cuthbert Marc Anthony and Geoffrey White finished 15th. Morgan returned in 1952, but the Plus 4 of Ray Isherwood and Robert Lawrie had to retire.

Morgan Plus 4 Le Mans 1962 © Morgan

