

Infos

Rétromobile 2017

QUATRE
PETITS BONHEURS...

Vous y étiez ? Vous avez tout vu ? Beau salon ! D'une attirance à l'autre, attrapant du coin de l'œil une tentation, nous nous sommes arrêtés sur quatre immanquables discrets, quatre merveilles et leurs gardiens.

PAR ROBERT PUYAL – PHOTOS CATHY DUBUISSON



Le salon comme un tout, chaque stand comme un fragment. Des voitures, des artistes, des voitures, des marchands, des voitures, des jouets, des voitures de tous les temps : il faisait beau à Rétromobile. Le salon comme un spectacle, et quatre images saisies parmi tout un album. Commençons par Christoph Grohe et sa sublime Voisin...



Les formes si particulières d'une Voisin s'arrangent à merveille de cet état de conservation imparfaite, aluminium piqué, tissus déchirés... La modernité comme suspendue.



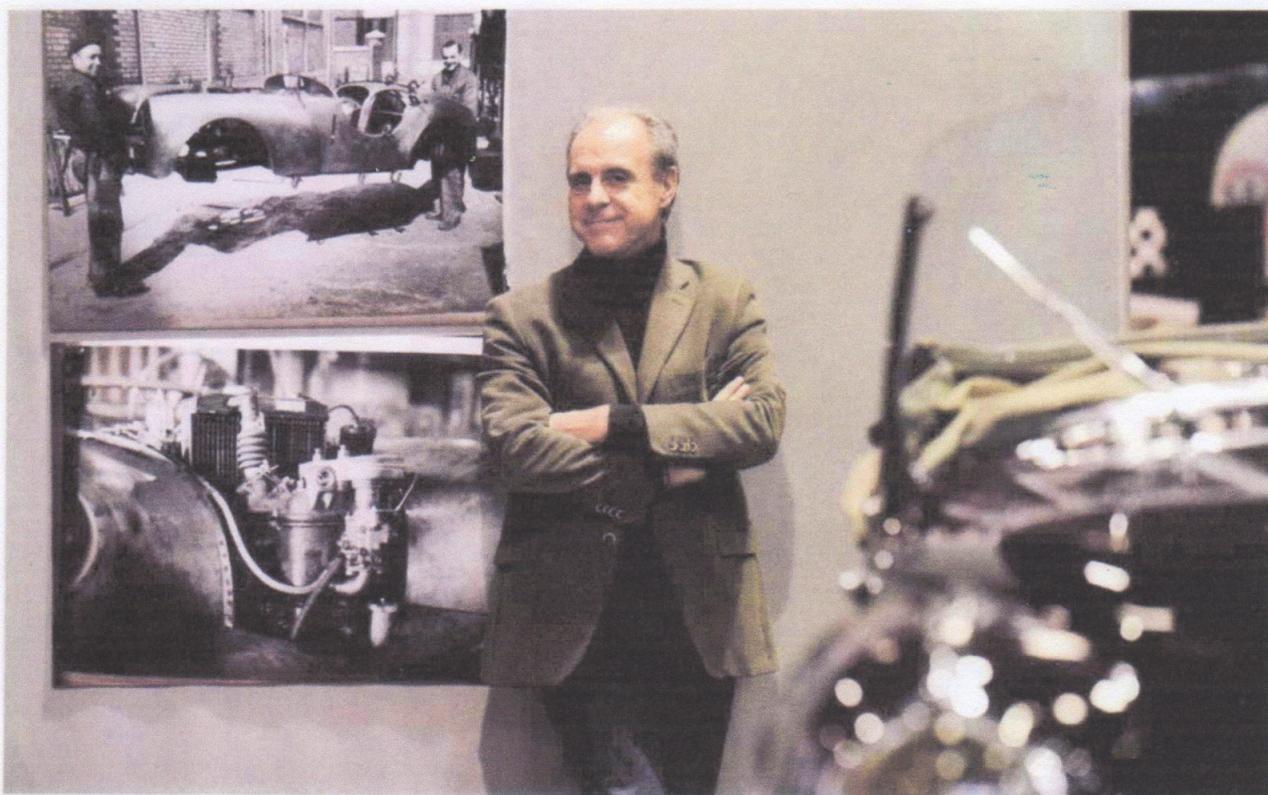
CG, FINE CLASSIC CARS

Voisin C11 Lumineuse

Dans le miroitement du salon, où les stands rivalisent de laques brillantes, une forme aiguë, aux teintes passées. Christoph Grohe : « J'aime les "entre-deux-guerres", des marques pas trop courantes, que les autres marchands ne veulent pas. Voisin construisait tout

chez lui, les moteurs "sans-soupapes" et les carrosseries, comme une carlingue d'avion, armature en lamellé-collé et tôle d'aluminium vissée. Je connais cette Lumineuse depuis dix-huit ans. La famille qui la vend l'avait achetée en 1967. Elle est encore dans sa

première peinture, avec un intérieur art déco, des matériaux que l'on ne sait pas refaire, comme la moleskine du toit... Quand on trouve une auto comme celle-ci, on en est responsable. Je suis collectionneur de cœur, marchand de raison. »



PROTOTYPE CHS

Le Chausson oublié

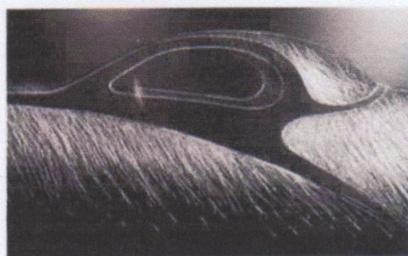
Ce titre de conte de fées pour la trace d'une tentative : le prototype unique, élaboré en 1942, d'un modèle populaire chic que le carrossier industriel Chausson aurait pu construire en son nom, pendant ou après la guerre. Christophe Chausson : « Je suis le petit-fils du dernier p.-d.g. J'ai appris par hasard l'existence de ce prototype,

la veille de son passage aux enchères, en Grande-Bretagne. Bien que je ne sois pas du tout dans l'automobile, j'ai aussitôt décidé de l'acheter. Le moteur 350 deux-temps, spécifique, fonctionnait encore, le reste était en piteux état et la restauration complète a pris plus de deux ans, mais je trouve que c'est un document pour l'histoire de la firme

et de l'automobile en général. François Melcion, l'organisateur de Rétromobile m'a proposé de l'exposer. »

Une vraie inconnue resurgie du passé. Avec son deux-temps de 340 cm³, ses 65 km/h et une gamme de carrosseries, cette Chausson CHS aurait joliment concurrencé la Citroën 2CV, par exemple.





Métal gratté, inspiration libre...
À quoi rêve un designer de supercar
chez Bugatti ? À la beauté d'une
Type 35 à Monaco ou Montlhéry...



ÉTIENNE SALOMÉ

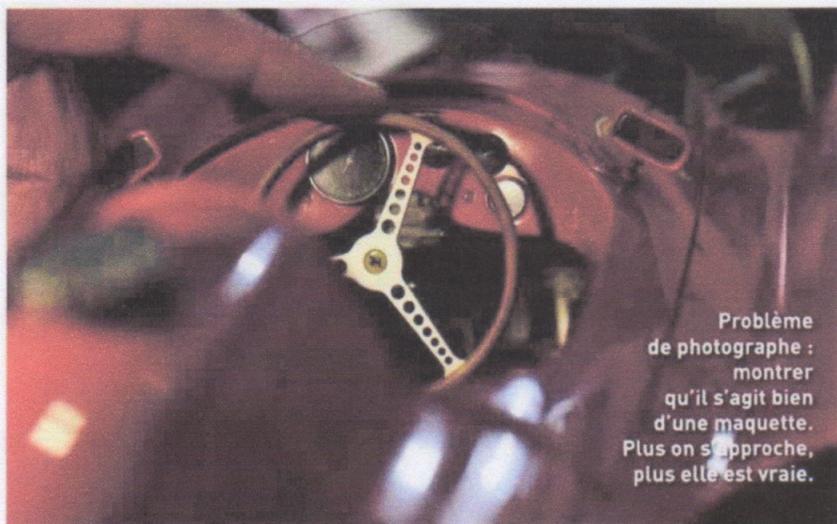
Bugatti, fond noir, brillant

Le jour, Étienne Salomé est designer, en charge des habitacles chez Bugatti, à Wolfsburg et Berlin. La nuit, il est artiste et traque encore l'esprit de Bugatti, en grattant du métal noir. « *Qu'est-ce qu'une Bugatti ? Posez la question, on vous répond le plus souvent "une Type 35." C'est elle, la voiture qui a fait le mythe. Pas forcément toujours plus de vitesse et de puissance. À Rétromobile, je cherche à faire passer ce message. Un bon design, c'est quand on ne peut plus rien enlever. Mes tableaux ? Sur des panneaux d'aluminium revêtus de noir, je dégage les formes au grattoir, plus ou moins profond, plus ou moins clair. Pas de droit à l'erreur, aucun trait ne s'efface. Mes sujets : la 35, en plan technique ou en action ; les courses gagnées à Monaco 1929 (William), ou à Montlhéry 1931 (Chiron). Et puis les œuvres de Monsieur Jean : l'Atalante, l'Atlantic... »*

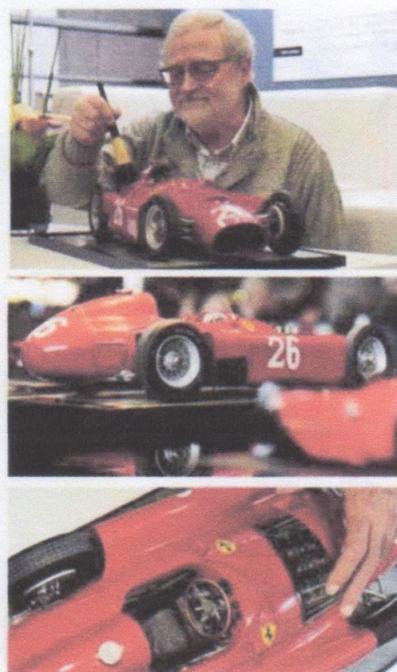


LE MAÎTRE DE CONTO

Ferrari D50 1956 au 1/6^e



Problème
de photographe :
montrer
qu'il s'agit bien
d'une maquette.
Plus on s'approche,
plus elle est vraie.



Patrick Badot (photo) officie entre des merveilles à toutes les échelles. Certaines atteignent à un réalisme un peu vertigineux comme cette Lancia-Ferrari. Plus on s'approche, plus elle est vraie. Le modèle ? « *La Formule 1 reçue de Lancia en 1955, et développée par Ferrari pour la saison 1956, avec*

le réservoir dans la poupe. » L'auteur ? « Patrice de Conto, qui était pharmacien mais en 1991, a réalisé une Ferrari P4 qui l'a rendu célèbre et il ne fait plus que des maquettes. » Le matériau ? « Tous... Résine, toutes sortes de métaux, tout ce qui rend exactement l'apparence du cuir usé, des pneus, des roues. » Les clients ?

« Des pilotes, des collectionneurs de grandes... » Le travail ? « D'abord des années de documentation. Les photos d'époque montrent rarement le pédalier, par exemple. Puis des mois de modelage et de finition. » Le prix ? Celui d'une belle auto, « une vraie », une qui vous transporte. Mais celle-ci vous arrête.