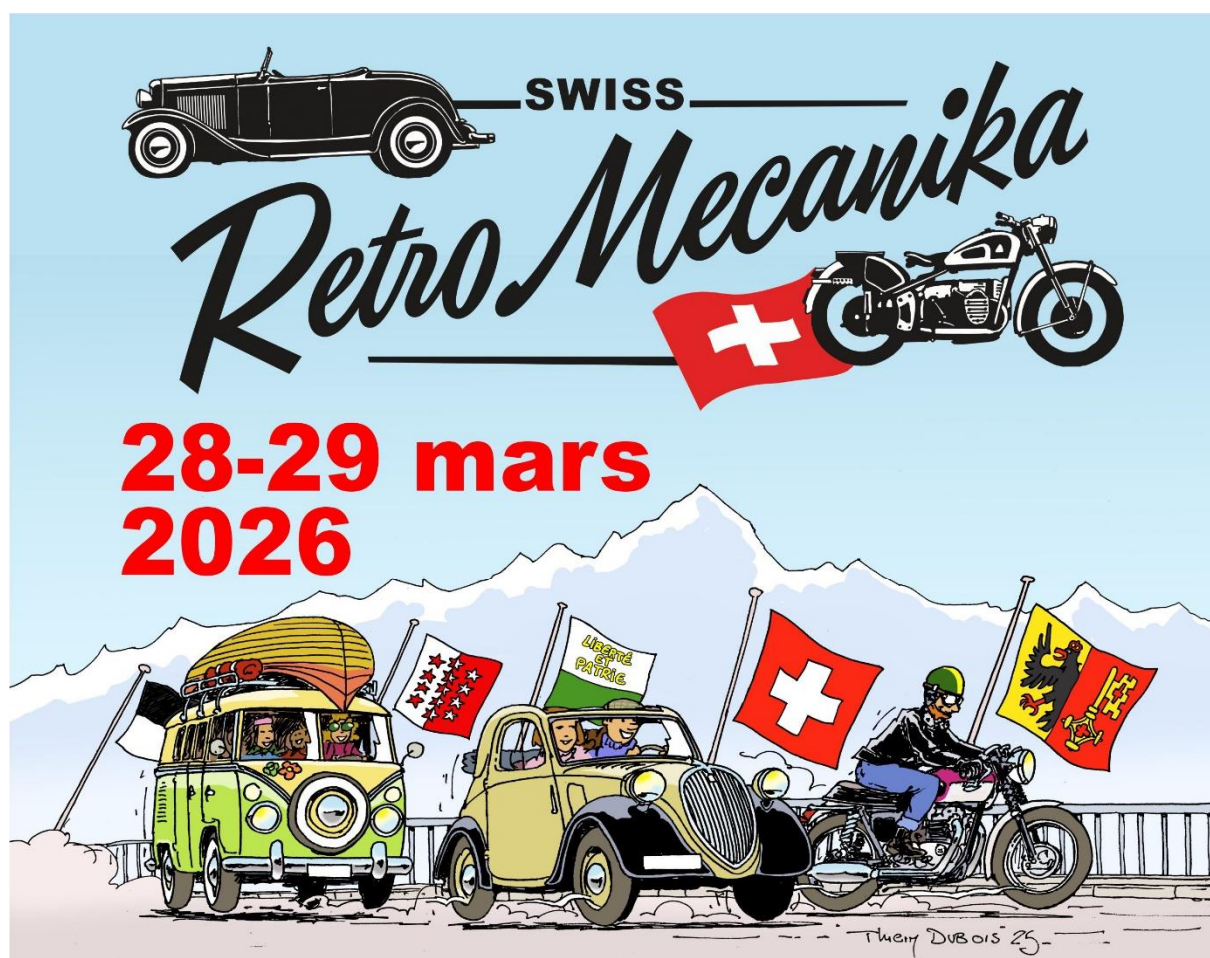


Dossier de presse



Le salon des véhicules de collection à Palexpo-Genève

www.retromekanika.ch

Samedi 09.00 - 18.00

Dimanche 09.00 - 17.00

Entrée :

Adultes CHF 15.00

AVS- AI - Etudiants CHF 12.00

Enfants 10-16 Ans CHF 4.00

Famille (2 adultes + enfants) CHF 30.00

Expositions spéciales
90 ans Fiat Topolino
80 ans Renault 4cv
70 ans Renault Dauphine
Spécial VW Bus
Bus et autocars
Club Show
Editions Paquet
Véhicules militaires suisses
Les Suisses en Rallye-Raid

Kustom
Motos
Camions
Vélos
Vente de véhicules
Balade du dimanche matin
Littérature et modélisme
Bourse de pièces
Métiers de l'automobile et de la moto anciennes
Slot racing et d'autres surprises...



palexpo
Genève



Pour sa cinquième édition et la troisième à Palexpo Genève, SRM 2026 proposera des plateaux d'exposition couvrant plusieurs thématiques :

90 ans pour la FIAT 500 (Topolino) née en 1936 et produite jusqu'en 1955. La Renault 4CV accuse 80 ans et sa Dauphine 70 ans.

Une expo « Sport et de prestige » présentera des modèles exclusifs des années 1920 à 1960, des motos seront aussi de la fête, tout comme les poids lourds et autocars du passé. Mais pas seulement...

FIAT 500 Topolino 1936-1955

Cette petite auto produite en série dans l'usine moderne du Lingotto à Turin a connu trois séries distinctes, A-B-C et plusieurs carrosseries, coupé à toit tôle, coupé découvrable, break et fourgon tôle livrés par l'usine. Des artisans ont encore proposé des déclinaisons en roadster, barquette et pick-up issus des bases mécaniques des 3 séries. Le modèle est présenté le 15 juin 1936 à Turin, destiné selon le Duce Benito Mussolini à motoriser l'Italie ! Initialement l'auto imaginée dès 1931 en traction avant sera produite avec une propulsion arrière, mais l'implantation très en avant du moteur avec le radiateur posé en retrait au-dessus de la boîte à 4 vitesses dépend de l'approche initiale. Simultanément, la petite FIAT connaît une déclinaison en France produite par SIMCA à Nanterre. Car dès 1932, Henri-Théodore Pigozzi importait des FIAT montées sous licence dans l'usine abandonnée par Donnet-Zédel en faillite. La SIMCA 5 sera la cousine de la Topolino, présentée par ailleurs trois mois avant la FIAT le 10 mars 1936 !



Fiat 500 A 1937



Fiat 500 A transformée fg. laitier 1948

La plus petite auto du moment produite en série se veut moderne. Elle a 4 vitesses avant, des freins hydrauliques et un circuit électrique en 12V. Elle se passe de pompe à essence avec une alimentation pas gravité, ni pompe à eau avec système thermo-siphon. C'est une deux places, avec derrière les sièges baquets, une petite plateforme permettant de loger quelques bagages ou d'y installer 2 jeunes enfants. Le petit moteur 4 cylindres refroidis par eau n'accuse que 570 cm³ et sa puissance est de seulement 13 ch. (!). Elle peut gravir une pente de 22% avec le premier rapport. Seules les 3ème et 4ème vitesses sont synchronisées, le double débrayage est donc requis pour monter ou

descendre les premiers rapports. Ces autos sont avant tout destinées aux déplacements urbains et périurbains, avec une vitesse maximale de 80 Km/h. La mécanique sera retravaillée par quelques spécialistes qui augmenteront la cylindrée à 750 cm³, équiperont le châssis en X de carrosseries profilées en roadster et barquettes tant en Italie qu'en France par Amédée Gordini. Ainsi, de telles puces ont participé tant aux célèbres Mille-Miglia entre Brescia, Rome et retour et évidemment aux 24H. du Mans en 1937, 38 et 39, toute une époque !

En 1948 la série B apparaît en Italie, la mécanique à soupapes latérales de 1936 reçoit des soupapes en tête avec une puissance en hausse à 16,5 ch. La vitesse maximale grimpe à 90 Km/h. La carrosserie de 1936 abrite cette évolution mécanique produite jusqu'en 1949. Ensuite la série C arrive avec une face avant modernisée qui intègre les phares dans les deux ailes, précédemment montés au-dessus des ailes bombées. Les séries A et B étaient bicolores, ailes noires avec corps central dans plusieurs couleurs disponibles au catalogue. La série C sera totalement monocolore sur les coupés, les versions breaks Belvédère bicolore et Giardinetta avec des inserts de bois imitant les Woodies américains.



Fiat 500 C break Giardiniera



Fiat 500 C découvrable 1951

En France seul le coupé C sera produit sous la dénomination Simca 6 avec un succès d'estime de l'été 1948 jusqu'en 1950 à 16'508 unités. La nouvelle Renault 4CV lui fera une rude concurrence avec ses 4 portes et ses 4 places ! En Italie, les versions coupé C seront produits de 1949 jusqu'en 1954, les versions Belvédère destinés principalement aux artisans quitteront les chaînes en 1955. La FIAT 600 4 cylindres à moteur arrière refroidis par eau occupera la scène au Lingotto renforcée en 1957 par la plus petite 500 à moteur bicylindre refroidis par air. La Topolino (Petite souris en italien entre dans la légende).

La Renault 4 CV 1946-1961

Développée durant la seconde guerre mondiale à l'insu des allemands qui occupent les usines de l'Ile Seguin Boulogne-Billancourt, cette auto moderne est dans l'air du temps avec son moteur arrière comme la VW Coccinelle. Les prototypes n'offrent d'ailleurs que 2 portes. En série elle proposera avec succès 4 portes facilitant indéniablement l'accès à bord. Son modeste moteur de 760, puis 747 cm³ en porte-à-faux arrière sortira entre 18 et 35 ch. SAE avec une boîte à vitesses à 3 rapports, 1^{ère} non synchronisée.

Dès sa présentation elle est plébiscitée par le public avide de nouveautés après le second conflit mondial. Mais les matériaux manquent, essentiellement l'acier, les pneus et le carburant encore rationné pendant quelques temps. Les premiers véhicules de présentation sont peints en coloris jaune sable, un stock vraisemblablement abandonné par les occupants qui peignaient ainsi les chars de l'Africa Korps. Elle fut rapidement surnommée affectueusement la « Motte de beurre ». La 100'000ème auto est produite en janvier 1950, ensuite les cadences vont doubler pour satisfaire la forte demande. C'est aussi au début des années 50 que plusieurs préparateurs vont doper la petite 4CV en améliorant la puissance moteur dont le bien connu Jean Rédélé qui fondera Alpine en 1955, après avoir disputé les Mille-Miglia avec ses préparations Renault 4CV. On verra différentes 4CV au Rallye de Monte-Carlo, au Tour Auto et aux 24H. du Mans. La gamme spartiate du lancement va s'étoffer avec des finitions plus luxueuses, une version découvrable produite à l'usine, pour coller à l'air du temps avec une auto certes modeste mais avec un plaisir à la conduite. Des accessoires proposés par l'usine ou des fabricants permettait de personnaliser sa 4CV, de doper ses performances, et de se démarquer de la voiture du voisin. D'autant que l'été les migrations vers le sud augmentaient le trafic sur les N6 et N7 avec des 4CV chargées d'une galerie remplie de valises et d'une remorque à bagages mono-roue attelée. Thierry Dubois avec ses BD célèbres narre d'ailleurs l'anecdote d'une famille du Nord de la France qui filait vers le Sud, mais dont le conducteur depuis les portes de la Provence s'inquiétait d'un cliquetis moteur bizarre. Lors d'une pause déjeuner, il constata que moteur arrêté, le bruit persistait. « Normal, il découvrait le chant lancinant des cigales... »



Renault 4CV découvrable 1951



Renault Dauphine Export 1960

Sur le marché de l'occasion la puce de Billancourt aura été la première voiture d'étudiant, certaines seront même immolées sur les barricades de mai 1968. Il y a aussi eu des transformations radicales avec des ailes élargies en polyester et des moteurs de R8 implantés pour courir en slaloms et courses de côte, versions bien éloignées des premiers modèles populaires. La police en a aussi utilisé dont les très célèbres versions Pie noires et blanches avec des portes échancrées pour faciliter l'accès et la sortie des policiers dans la capitale. En France, cette auto a connu une belle carrière construite jusqu'en 1961. La 4CV a aussi été assemblée au Japon par Hino Diesel.

Epaulée dès 1955 par la plus moderne Dauphine, toujours à moteur arrière, la brave 4CV poursuit sa carrière. En 1961, la Renault 4 allait poursuivre la belle histoire des autos à prix contenus avec une carrosserie unique en break avec hayon avec un moteur 4 cylindres passé à l'avant tout comme la traction. Mais cela est une autre histoire...

Du côté des poids lourds

Les gros véhicules ont aussi leurs adeptes. Quel petit garçon ne s'est pas émerveillé devant un camion de pompiers, un camion rutilant ou un car postal ou de tourisme imposant ?



Car Postal FBW C40U 1957



Saurer 6DM Braendle 1985

Grâce à un collectionneur forcément passionné et ses collaborateurs, un superbe car postal FBW à cabine avancée et un engin des Forces aériennes, un des derniers camions Saurer sortis des ateliers d'Arbon seront de la fête à Palexpo.

Les pompiers sont souvent très motivés à conserver leurs engins de secours une fois ceux-ci réformés, leurs véhicules et les sapeurs ! SRM 2026 exposera grâce à eux deux véhicules autrefois en service à Lausanne.

Le Vigilant 1948

Le fourgon matériel « Le Vigilant » un Saurer carrossé en 1948 par la carrosserie Moderne à Lausanne. Après un service de 4 décennies, il a été réformé et malgré les

années son tachymètre n'affiche que 50'000 Km. Son poste de conduite est très voisin de celui des 4x4 militaires. Ce fourgon a bénéficié du montage d'une direction assistée au cours de sa vie active, ainsi sa maniabilité est correcte. La double cabine avec conduite à droite accueille un sapeur à l'avant gauche et 5 autres sur la longue banquette arrière. L'engin en ordre de marche pèse 8 tonnes et demie. Le radiateur d'eau accueille 45L d'eau de refroidissement et par grands froids un rideau est manœuvré par une manivelle pour réguler le refroidissement, pas de volets thermostatiques automatiques à l'horizon en 1948. La cabine toute en rondeurs permet une vision large vers l'avant avec un pare-brise en 2 parties en verre Securit et des vitres d'encadrement en plexiglas bombé dans les angles. Les vitres des portes sont en verre et commandées par manivelles. L'accès au poste de conduite et passager avant se fait par des portes latérales au niveau de la banquette arrière. Derrière cette double cabine, se loge une motopompe Schenk à moteur Berna essence 1932 qui est descendue avec un treuil mécanique. La face avant du fourgon est un peu différente de sa sortie en 1948. Il y avait au début 4 phares avant. Après un accident routier, la cabine réparée ne comporte plus que deux optiques. Parmi l'outillage et le matériel transporté se trouve une petite échelle « cigare » qui se replie latéralement. Une véritable curiosité que ce Vigilant !



Saurer « Le Vigilant » 1948



Magirus Deutz Jupiter 4x4 1962

Magirus Deutz Jupiter 4x4 1962

Parmi les engins de défense incendie, les camions Magirus fabriqués à Ulm en Allemagne ont une place auditive à part. Leur moteur de 170 Ch. À 8 cylindres en V, refroidi par une turbine à air émet un sifflement qui dispense presque l'engin d'une sirène deux tons. Ce véhicule pionnier (Losa 38) est équipé d'une grue électrique 10T alimentée par un groupe électrogène de 22KwH et aussi d'un treuil d'une force de 8T. Il est lui aussi dans un état de conservation proche du neuf et encore parfaitement capable de fonctionner comme à ses débuts. Ce fourgon pionnier a une double cabine à 4 portes et de nombreux rangements autour de sa carrosserie. Hormis ses feux bleus et orange, le véhicule est encore équipé d'un gros projecteur orientable à droite au-dessus de la cabine à pare-brise en 2 parties et long capot. Pour aider le chauffeur deux indicateurs de gabarit sont montés au sommet des ailes avant afin de bien gérer le volume latéral de l'arrière de la carrosserie plus large que la cabine.

Le plateau Sport et Prestige

Bugatti Brescia Type 23 16V 1924

Cette exposition réunit quelques automobiles qui en leur temps ont fait rêver plus d'un automobiliste. Dans les années 1920 les légères et efficaces Bugatti « Brescia » ont forgé la réputation des mécaniques fabriquées par Ettore Bugatti à Molsheim. Le modèle type 23 est un 4 cylindres 1496cm³ à 16 soupapes de 1924, une version sport 2 places très aboutie pour l'époque !

Durant l'entre-deux-guerres les Alfa Romeo construites dans l'usine milanaise du Portello rivalisaient de modernité pour les adeptes de voitures sportives et de luxe.



Bugatti Brescia 16V 1924



Alfa Romeo 6C 1750 1930

Alfa Romeo 6C 1750 Compressore 1930

Le modèle 6C 1750 de 1930, une évolution de la 6C 1500 de 1926, s'est illustré aux Mille-Miglia disputées de Brescia à Rome et retour sur une boucle de 1600Km qui à l'époque n'était pas totalement asphaltée. De quoi asseoir la réputation d'un tel modèle auprès du public d'amateurs avisés. Le moteur de l'ingénieur Vittorio Jano est une réussite totale et lorsqu'il est équipé d'un compresseur le double ACT donne 85 ch. Et l'auto atteint 150 Km/h, une vitesse très respectable pour la version Gran Sport carrossée par Zagato. La voiture est Matching Number. 213 exemplaires ont été construits en version GS Compressore.

Alfa Romeo 6C 2500 Corsa Touring 1939

Evolution de la 6C 2300, à la fin des années 1930 voit arriver la 6C 2500 en 1939. Carrossé par Touring ce modèle est un chef d'œuvre d'élégance sportive appelé 2500 SS Corsa. L'auto aurait dû participer aux MM 1940, mais l'histoire en décida autrement.

Jusqu'en 1948 son histoire est difficile à tracer. Le 1 février 1949 elle est immatriculée en Grande-Bretagne au nom de David Brown qui est le nouveau propriétaire d'Aston-Martin et Lagonda. L'Alfa Romeo est alors un sujet d'étude très intéressant avec son moteur 2 ACT à carter sec, vilebrequin à 7 paliers et suspensions à 4 roues indépendantes. L'auto connaîtra ensuite plusieurs propriétaires anglais jusqu'en 2010 et son acquisition par son actuel propriétaire suisse qui a réuni patiemment tous ces morceaux de son histoire. Depuis 2010 l'auto a régulièrement participé à de nombreuses manifestations jusqu'à nos jours. Une pièce exceptionnelle !



Alfa Romeo 6C 2500 Touring 1939



Chrysler Imperial 80 1928

Chrysler Imperial 80 1928

Cette Chrysler Imperial 80 a été livrée neuve en Suisse en 1928 au propriétaire du papetier Elco. L'auto participa à des concours d'élégance puis fut acquise par un garagiste qui démontra le spider arrière très particulier pour y monter une petite grue de dépannage. De voiture de prestige elle était devenue une besogneuse...et même réquisitionnée par l'armée durant la seconde guerre mondiale. Acquis ainsi en 1979 par son actuel propriétaire, il récupéra heureusement la partie arrière de l'auto pour le remettre en bonne configuration ! L'accès au siège de « Belle-mère » ne nécessite pas de contorsions, une petite porte latérale évite les acrobaties ! Une restauration de 5 ans a été nécessaire.

L'auto qui pèse 1850 Kg. Mue par un moteur 6 cylindres en ligne de 5062 cm³ développant 112 CV. Puissance fiscale 30 CV. Boîte à trois rapports non synchronisés + marche arrière. Carburateur inversé Stromberg et soupapes latérales. Poids à vide 1850 kg. Vitesse maxi 105 km/h. Freins hydrauliques sur les 4 roues. Consommation 20-25 l/100 km. Roues à 12 rais en bois à jante amovible. Pneus 7.00 - 18.

Le modèle Imperial était le haut de gamme Chrysler et en version carrossée par Locke à New York, seuls 21 châssis ont été carrossés en 1928 à la demande de clients. 1962 châssis diversement carrossés par l'usine et 161 par d'autres manufacturiers donnent un grand total de 2123 unités.

Bugatti type 37 1929

Si la type 35 8 cylindres est célébrisime sur les circuits dès 1924 et pendant 10 ans, tous les clients ne voulaient pas forcément cette mécanique plus onéreuse. Aussi le type 37 à moteur 4 cylindres 1496 cm³ à 12 soupapes a connu le succès avec un propulseur plus léger et des performances très acceptables avec une vitesse maxi de 150 Km/h avec une carrosserie similaire à la 35. Sans compresseur le propulseur donne 60 Ch. Et avec compresseur (37A) jusqu'à 90 Ch. D'usine l'auto était livrée avec des roues fils moins onéreuses que les 8 bâtons en alliage léger de la 35. Mais beaucoup de propriétaires de 37 ont choisi ces roues alliage en option ! L'auto a été vendue en 1933, restée à l'usine durant la dépression de 1929 et des ventes en berne. A un moment de sa vie l'auto s'est trouvée entièrement démontée en Belgique. Lors de son acquisition par le propriétaire actuel le véhicule a été remonté avec le maximum de pièces d'origine.

Studebaker Avanti I Supercharged 1963

Innovante et aux look décalé signé Raymond Loewy, l'Avanti coupé 4 places a connu des débuts compliqués. Difficile à fabriquer avec sa carrosserie en fibre de verre renforcé, notamment la lunette arrière panoramique, avec en sus une trésorerie au plus bas les ventes n'ont jamais été à la hauteur des attentes. Mais ceux qui en ont conduit une ont gardé un souvenir incroyable de ce bolide. Car avec un compresseur Paxton et un carburateur 4 corps, près de 300 Ch. sont annoncés pour une vitesse de plus de 230 Km/h. A la fermeture de l'usine Studebaker de South Bend fin 1963, seules 4643 Avanti avaient été construites, loin des 20'000 unités annuelles planifiées dès 1962. Par la suite le modèle a perduré sur différentes bases mécaniques à travers 5 propriétaires de 1965 jusqu'en 2007.



Studebaker Avanti I Supercharged 1963



Ford OSI 20M TS 1968

Salmson S4DA 1938

L'usine de Boulogne-Billancourt a toujours été réputée pour ses moteurs à 2 ACT performants apparus en 1926. Initialement l'usine fabriquait des avions, aussi la qualité de fabrication mécanique était au premier plan. Le châssis S4DA (1936-38) est une évolution avec une cylindrée portée à 1700 cm³. La magnéto est abandonnée au profit de la batterie et de la bobine d'allumage. Dynamo et démarreurs sont séparés et la boîte

électromagnétique Cotal est fabriquée par MAAG. Le catalogue proposait des cabriolets, coupés et berlines.

Rolls-Royce 20/25 1934

Le modèle 20/25 est l'entrée de gamme de l'époque, le haut de gamme étant la Phantom II. 3827 exemplaires ont été construits (1929-1937), moteur 6 cylindres 3.8litres, allumage par bobine, allumage par magnéto débrayable en secours. En 1934, introduction du servo frein mécanique sur l'essieu avant, du thermostat commandant les volets du radiateur et des amortisseurs hydrauliques arrière.

Cet exemplaire a été immatriculé le 1.12.1934, en Angleterre. Elle est achetée par une femme qui la conduisait elle-même. L'intérieur dispose tout de même d'une vitre de séparation escamotable. L'auto était blanche, la carrosserie limousine est réalisée par Rippon Brothers. Ils en ont fait 34 en tout, une seule limousine cette année-là.

2 propriétaires en Angleterre, puis en 1960, vente en Hollande où elle est repeinte en bordeaux et rouge. Elle y restera jusqu'en 2008 avec un changement de nom de famille pour cause de mariage d'une petite-fille du propriétaire. Elle sera vendue en Espagne, à côté de St-Jacques de Compostelle où le propriétaire actuel l'a acquise en 2021.

Elle a toujours sa peinture de 1960, sa mécanique et son intérieur d'origine, non restaurés. Travaux de réfection de l'embrayage et remplacement de la culasse, depuis c'est un régal à conduire déclare l'heureux possesseur.

Ford OSI coupé 20M TS 1968

Ford Europe souhaitait en 1966 élargir sa gamme de modèles avec une version coupé de sa Taunus P5. Il confia le projet au carrossier turinois OSI pour réaliser en série un coupé élégant sur les bases mécaniques de la Taunus génération P5 car le projet Ford Capri bien que décidé en 1959 n'était pas encore prêt. Cette solution italienne temporaire permettait à la filiale de Ford Cologne de proposer un coupé rapidement en Allemagne et en Suisse. Le modèle a donc été construit et commercialisé en 1967-68. La production oscille entre 2'200 unités selon OSI et 3'300 selon Ford. Un spider a été présenté fin 1967 mais Ford ne voulait pas casser le futur lancement de la Capri en 1969. Le coupé Ford OSI 20M TS avec ses doubles optiques était indéniablement un joli modèle. Son moteur V6 2,3L de 110 Ch. permettait d'atteindre 180 Km/h. Suspension avant indépendante et essieu rigide à l'arrière. Freins à disques à l'avant.

Ce nouveau modèle a fait sa première à Genève en mars 1966. La voiture exposée date d'octobre 1968, acquise neuve par le père du propriétaire actuel qui était concessionnaire Ford à Annemasse. La voiture a été restaurée avec soin et elle est restée conforme à son origine.

Les bus VW

Après la seconde guerre mondiale grâce aux forces d'occupation anglaises, la fabrication de la VW Coccinelle démarre avec des vues d'exportation hors d'Allemagne. Rapidement le réseau de vente réclame une version utilitaire capable de répondre à d'autres attentes que celles des familles. Un fourgon dédié à des transports au sein de l'usine de Wolfsburg inspire Ben Pon importateur VW aux Pays-Bas qui convainc l'usine de réaliser un vrai fourgon sur les bases mécaniques à moteur arrière de la Coccinelle (Type 1). Le modèle Type 2 est né fourgon tôle avec porte latérale sur charnières et rapidement décliné en minibus, en pick-up ainsi que des versions à double cabine. Le « Bulli » dénomination interne modèle Type 2 existera dans la version T1 de 1950 jusqu'en 1967 avec son pare-brise en deux parties et son gros logo VW au-dessous sur le bossage en V. La motorisation de 25 Ch. (80 Km/h) grandira jusqu'à 44 Ch. (110 Km/h. En 1951 le bus Samba 9 places qui comptera jusqu'à 23 fenêtres fait définitivement entrer le modèle dans les esprits. Et les « Baba cool » des sixties en feront une véritable icône peu avant les surfeurs californiens. De multiples variantes d'aménagement intérieur permettront de faire du camping en famille. Des spécialistes en feront des versions de plus en plus confortables tandis que les artisans choisiront des versions adaptées à leur métier.



T1 1963 vhc. Radio armée rendu civil



Pick-up bâché T1 1967



T2ab 1972 Baywindow



T3 1986 ex Gendarmerie neuchâteloise

De 1967 jusqu'en 1979 le type 2 lui succède avec un faciès modernisé et un parebrise bombé d'une seule pièce (Baywindow). L'empattement reste le même à 2,4m tandis que la carrosserie mesure 20 cm de plus à 4m30. La porte latérale est désormais coulissante. La production du T2 stoppe en 1979 en Allemagne mais continue à l'étranger pour de nombreuses années.

Le T3 1979 - 1992 est plus anguleux allongé, élargi et amélioré dans des détails. La puissance mécanique monte à 50 et 70 Ch. En 1981 un moteur diesel est aussi disponible pour la première fois. En 1982 les moteurs Boxer sont désormais refroidis par eau et leur puissance grimpe encore jusqu'à 112 Ch. En 1985 les moteurs essence sont catalysés et le diesel s'offre un turbo tandis que le système « Synchro » 4x4 est disponible en option. Le T3 California est au catalogue de l'usine en 1988.

Les modèles exposés s'arrêtent à cette génération T3. L'histoire continue 75 ans après l'arrivée du premier utilitaire VW épaulant la Coccinelle dès la fin de l'année 1950.

Les véhicules de l'armée suisse

L'association Patrimoine Militaire des 3 Lacs (PM3L) collectionne les véhicules militaires suisses réformés avec enthousiasme. Et aussi beaucoup d'accessoires qui donnent un aperçu historique très complet de l'environnement des soldats qui ont utilisé ces engins.

Du petit et agile Haflinger Bantam au gros Saurer 330 6x4 benne Rochat en passant par les Jeep, Pinzgauer, obusier 10,5cm 46-91 L30, M113, camion 2DM,...



Saurer 2 DM et 330 6x4 benne Rochat



2 DM et obusier avec son équipage

De quoi animer les conversations des visiteurs et raviver des souvenirs de l'école de recrues aux cours de répétition de plusieurs générations. www.pm3l.ch

Fondation MJVP1909

Les carrosseries Gangloff Genève et un nouveau livre Bugatti

Sur le stand de la Fondation MJVP1909 de Corsier-Port, en 2026 deux sujets seront mis en lumière : Les réalisations du carrossier genevois Gangloff avec une Pic-Pic M IIII 1914 retrouvée en Argentine très proche de l'origine malgré plus de 112 ans et une Bugatti type 43 recarrossée en 1933 par Gangloff suite à un accident. Deux autos qui ont connu une vie mouvementée qui mériteront la découverte du public. Une projection sur grand écran est prévue.



Pic-Pic MIII 1914 Gangloff



Bugatti type 43 carrosserie Gangloff

Le propriétaire de la type 43 (1927-1932), Lionel Decrey, est aussi auteur et fin connaisseur de la marque Bugatti. Il sort un nouveau livre « Les Bugatti suisses en compétition 1913-1960 » qui sera présenté lors de SRM 2026. Le coffret du nouvel ouvrage et des 2 livres "L'Entrepreneur Monsieur Mégevet" et "Le Siècle des Dufaux » sera disponible sur le stand MJVP1909. www.fondation-mjvp1909.ch

Les incontournables

Les 15'000m2 de Swiss Retro Mecanika 2026 seront multiples et diversifiés.

Les marchands proposeront des pièces neuves ou anciennes, des véhicules du vélo, vélomoteur, des motos, autos, curiosités, documentations et évidemment des miniatures et des bandes dessinées pour toutes les générations. Des fidèles exposants et des nouveaux venus seront deux jours durant à l'écoute des collectionneurs et des visiteurs pour que l'ambiance soit très agréable au tout début du printemps. Les vendeurs privés qui ont souvent des trésors du passé à vendre auront à disposition des tables comme dans les bourses de pièces d'antan. Des clubs et amicales exposeront leurs plus beaux véhicules, avec chaque année de nouvelles découvertes et morceaux d'histoire(s)...

Le dimanche matin 29 mars une balade régionale est proposée aux collectionneurs avec un petit-déjeuner dans SRM 2026

INFOS PRATIQUES

Les personnes de contact sont :

Exposants : Dominique Durussel, Dakota Events

+41 79 328 32 00 dominique@dakotaevents.ch

Visiteurs : Laurence Aubort, Dakota Events

+41 79 317 99 15 info@dakotaevents.ch

Presse / Club Show :

Jean-Marc Kohler +41 76 335 80 14 jm.kohler@sunrise.ch

HORAIRES : Samedi 09:00 - 18:00 Dimanche 09:00 - 17:00

TARIFS : Adulte : CHF 15.- AVS : CHF 12.- Enfants de 10 à 16 ans : CHF 4.- Famille (2 adultes 2 enfants) 30.-

RESTAURATION : Vous trouverez sur place de quoi vous restaurer : restauration chaude, crêpes, sandwiches, snacks, pizzas, pâtes ...

ACCÈS routier /autoroutier : Palexpo Genève, Rte François-Peyrot 30, CH-1218 Le Grand-Saconnex

En voiture :

Palexpo est situé à côté de l'autoroute A1 près de l'aéroport de Genève. Le centre dispose d'un nombre suffisant de places de parking (P12).

Pour nos visiteurs arrivant en véhicule de collection de plus de 40 ans, un parking dédié est disponible à côté de Palexpo!

En transports publics: Bus : 5 Arrêt : Palexpo

Train : CFF

Arrêt : Genève Aéroport

Puis 10' à pied ou bus 5, arrêt Palexpo. Informations et horaires sur www.tpg.ch/fr/lignes