

BOIS-GUILBERT

Élégance

by ART
AUTOMOBILE



Concours d'Élégance - Dimanche 5 juillet 2026
Livret des équipages inscrits

Le Jardin
des sculptures

Château de Bois-Guilbert

lejardindessculptures.com



L'association **ART AUTOMOBILE**

Le président d'Art Automobile

Jean-Marc Thévenet

Issu d'une famille où l'automobile est un sujet incontournable, Jean-Marc Thévenet débute dans cet univers en 1965 en figurant sur la couverture du numéro de juillet de L'Automobile.

En 1987, il publie « 1960, les années de Chrome » (Editions du May) dont le propos est d'évoquer combien l'automobile, ce cœur des Trente Glorieuses, était omniprésente dans des univers aussi différents que la musique, le cinéma ou la mode. Dès les années 1970, son autre passion, la moto, l'amène à devenir chroniqueur deux-roues pour Europe N°1 puis rédacteur en chef des hors série VSD Moto-Passion en 1995. Il retournera en 2017 aux deux-roues avec la publication de « Moto, le temps de la liberté ou une histoire de la contre-culture » (Editions Tana), Il s'écarte un temps de ces univers mécaniques pour devenir scénariste de bande dessinée et remporte en 1991 le Prix du Meilleur Album de l'année au Festival International d'Angoulême pour « Le chemin de l'Amérique », en n'oubliant pas l'automobile puisqu'apparaît sur certaines planches une Facel Vega ! Il sera de 1998 à 2006 directeur général de ce festival avant de créer la Biennale d'Art Contemporain du Havre en 2006. En 2019, il publie chez E.P.A avec l'historien de l'automobile Patrick Lesueur « L'Art Automobile » qui évoque le parcours d'Hervé Poulain, commissaire-priseur de renom, gentleman-driver et initiateur du concept des Art Cars en faisant appel aux plus grands peintres Andy Warhol, Roy Lichtenstein ou Alexander Calder...

Le succès du livre lui donne, en 2020, l'idée de décliner le propos en un événement dédié à l'automobile de collection, durant les Journées Européennes du Patrimoine, C'est la naissance d'Art Automobile. Il est nommé Chevalier des Arts & Lettres en 2000 pour son apport au développement international de la bande dessinée.



Le président du jury

Thierry Garcia Guillorel

Passionné et collectionneur de véhicules historiques depuis plus de 15 ans, Thierry Garcia Guillorel a créé il y a 10 ans ses propres ateliers de restauration et d'entretien de véhicules de collection, ce qui lui a permis d'asseoir une expertise technique approfondie en orchestrant des restaurations complexes, d'enrichir un réseau d'une trentaine d'artisans, de spécialistes techniques et de sachants et enfin de développer des connaissances sur notre patrimoine roulant.

Depuis 2012, il participe régulièrement à des rallyes de régularité ou de tourisme ainsi qu'à des concours d'élégance, un peu partout en Europe (France, Belgique, Allemagne, Espagne, Italie, Suisse et Autriche), en particulier au volant d'automobiles de grand intérêt arborant des badges prestigieux, tels que de Dion-Bouton, Alfa Romeo, Mercedes-Benz, Austin-Healey ou Aston-Martin.

Engagé auprès de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE), il a été en 2024 et 2025 le référent FFVE du Groupe de travail «Transition énergétique».

Passionné par les 24 heures du Mans sous ses formes classiques, il est également, depuis 2019, Administrateur de l'Automobile Club de l'Ouest.



Le présentateur

Patrick Rollet

Passionné de véhicules historiques depuis plus de 30 ans, Patrick Rollet a été l'un des fondateurs de la Randonnée Internationale du Pays de Fougères, avant de s'engager au sein de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE) où il a exercé les fonctions d'administrateur (depuis 2005) et de délégué général (2006 -2009).

Au niveau international, il a exercé les fonctions de vice-président (2006-2013) puis de président (2013-2019) de la Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA).

Il est membre de plusieurs comités de concours d'élégance en France et a été juge dans divers concours en Europe, au Moyen-Orient et en Asie.

Auteur de l'ouvrage Automobiles et Patrimoine (2004), et co-auteur de Un Siècle de Concours d'Élégance (2026), il a publié des articles dans plusieurs revues spécialisées sur les voitures historiques.

Il est Chevalier de l'Ordre National du Mérite, Chevalier des Arts et des Lettres, président d'honneur de la FIVA et président d'honneur du Club de l'Auto.



Classe 1 : Athlètes de Haut Niveau



1

Ferrari 308 GT4

ANNÉE
1978

V8, 3 litres, 255 CV, 240 km/h

Les Ferrari 308 GT4 sont des coupés 2+2 motorisés par un moteur V8 en position centrale arrière. Ce modèle produit en près de 3.000 exemplaires de 1973 à 1980 marque une révolution dans l'histoire de Ferrari : il s'agit du premier coupé équipé d'un moteur V8 en position centrale arrière et de la seule (et unique) Ferrari de série dessinée chez le carrossier Bertone par le maître styliste Marcello Gandini (aussi auteur de la Lamborghini Miura)



2

Lamborghini Jarama 400 GT

ANNÉE
1971

V12, 3 929 cc, 350 CV, 245 km/h

Autre automobile de très haut niveau de performances, la Lamborghini Jarama est dévoilée au Salon de Genève 1970 pour remplacer la vieillissante Islero. Bien que dessinée par Marcello Gandini de chez Bertone et dotée d'un remarquable moteur 12 cylindres, la Jarama ne sera produite qu'à 327 exemplaires de 1970 à 1976, pas vraiment à la hauteur des espérances, ce qui en fait un modèle rare et recherché.



3

Daimler SP250 Roadster

ANNÉE
1963

V8, 2 547 cc, 140 CV, 195 km/h

Qui peut rester insensible au physique si particulier de cette automobile produite de 1959 à 1964 par une des firmes les plus conservatrices du royaume, Daimler, fournisseur officiel de la Couronne Britannique ? Le moteur V8 offre de belles performances, mais les ventes, y compris à la Police de Londres, seront hélas insuffisantes pour éviter le rachat de la firme par Jaguar en 1960.



5

Jaguar E-Type Cabriolet

ANNÉE
1965

6 cylindres, 4 200 cc, 270 CV, 230 km/h

Également une série 1, en vert anglais, elle reçoit un moteur réalisé à 4,2 litres au lieu de 3,8 litres.



7



Prix F.F.V.E

Triumph TR3A

ANNÉE
1959

4 cylindres, 2 138 cc, 100 CV, 165 km/h

La Triumph TR3 au moteur de tracteur et au confort plus que rustique n'était pas seulement l'outil indispensable du bobo de St Germain des Prés mais aussi une solide compétitrice en rallyes internationaux, parfois aux mains de femmes pilotes, comme aujourd'hui.



8

Porsche 356A

ANNÉE
1956

4 cylindres, 1 582 cc, 60 CV, 160 km/h

Ferry Porsche succède à son père Ferdinand et finalise dès 1948 le projet de Porsche 356 avec un prototype à base du moteur à plat de 4 cylindres des déjà fameuses Volkswagen Coccinelles. La carrosserie, signée Erwin Komenda, est légère et permet l'atteinte de performances exceptionnelles pour une si petite cylindrée. Deutsche Qualität...



Classe 2 : Bal Populaire



11

Morgan 4/4

ANNÉE
1958

4 cylindres, env. 2 litres, env. 140 km/h

Construite au village de Malvern Wells sur les vertes collines anglaises du Shropshire, avec des méthodes artisanales et un look pratiquement inchangé depuis 1936, la Morgan reste indémodable. Une partie du châssis est en frêne, la mécanique est importée de chez Fiat, Ford ou BMC. Le confort est spartiate, le coffre inexistant, l'étanchéité relative : c'est donc une Morgan !



10

Simca Vedette
Chambord

ANNÉE
1958

V8, 2 351 cc, 84 CV, 147 km/h

La Chambord est le modèle haut de gamme de la série des Simca Vedette. Elle sera produite de 1958 à 1961 dans l'usine de Poissy (ex Ford-France) et jusqu'en 1966 au Brésil.

Si elle fait partie de la catégorie « Bal Populaire », il s'agit ici d'une fête bon chic bon genre dans les beaux quartiers... C'est la dernière automobile Simca à être équipée d'un moteur V8.



14



Prix F.F.V.E

Peugeot 403
Berline

ANNÉE
1958

4 cylindres, 1 468 cc, 58 CV, 130 km/h

L'indestructible 403, dessinée par Pinin Farina à Turin, est présentée au Palais de Chaillot à Paris en avril 1955. Plus d'1,2 million d'exemplaires sortirent des usines de Sochaux et le lancement de sa remplaçante, la 404, n'interrompt pas la production de cette machine à rouler, jusqu'en 1966. Déclinée en break et version familiale, cabriolet (merci inspecteur Colombo !), coupé ou camionnette, la 403 fut aussi fabriquée en Argentine, Uruguay, Nouvelle-Zélande et Australie.



12

Austin-Healey
Sprite Frog Eye

ANNÉE
1959

4 cylindres, 850 cc, 34 CV, 135 km/h

Pour accompagner le succès de la « Big Healey » née en 1954, le duo Leonard Lord et Donald Healey récidive en 1959 avec ce sympathique roadster, accessible au plus grand nombre grâce à sa simplicité mécanique et à l'emploi de moteurs éprouvés, comme celui des Austin A35 et Morris Minor, ici dopés par deux carburateurs SU. La première version de la Sprite, présentée ici, recevra vite le surnom de « frog eye » (yeux de grenouille) à cause de ses deux phares protubérants qui s'éclipseront avec la version suivante, au look plus classique,



28

Porsche 914/4

ANNÉE
1964

4 cylindres, 1 700 cc, 80 CV, 150 km/h

L'introduction en 1964 de la célèbre 911, beaucoup plus chère que la 356 sa devancière, amena Porsche à collaborer avec Volkswagen pour concevoir une voiture de sport accessible à un plus grand nombre. Deux modèles sont proposés, l'un avec un 4 cylindres Volkswagen, assemblé par le carrossier Karmann, l'autre avec un 6 cylindres maison, construit chez Porsche à Stuttgart.



Classe 3 : Luxe à tous les Étages



16

Citroën DS19
Cabriolet Ivanoff

ANNÉE
base 1968

4 cylindres, 1 985 cc, 90 CV, 150 km/h

Citroën confie dès 1958 au maître carrossier Henri Chapron la mission de construire une version cabriolet de la DS 19. Le premier cabriolet fut présenté au salon de Paris 1960 à... 5 fois le prix d'une 2 CV. En 1993, Ivanoff, spécialiste de la DS, ressuscite un cabriolet Chapron sur la base de berlines ou d'épaves de cabriolets. La qualité du travail et sa conformité à l'origine permettent aux DS IVANOFF d'être homologuées en cabriolet.



17



Prix d'Excellence

Lancia Flaminia
Coupé GT Touring

ANNÉE
1963

V6, 2 755 cc, 145 CV, 195 km/h

Vaisseau amiral de Lancia dans les années 60, la Flaminia est confiée à plusieurs grands carrossiers pour décliner la statuaire berline en cabriolet (Touring), et en coupé (Pinin Farina, Zagato et Touring). Le coupé 2 places présenté ici bénéficie du processus de carrosserie Superleggera, permettant résistance, légèreté et souplesse.



18

Chevrolet Impala
noir

ANNÉE
1959

V8, 5 733 cc, 250 CV, env. 185 km/h

Présentée en 1959, la Chevrolet Impala Coupé est devenue l'une des grandes icônes de l'automobile américaine. Dessinée dans le style spectaculaire de la fin des années 1950, elle se distingue par ses imposants ailerons arrière, son abondance de chromes et son puissant moteur V8. Produite à plusieurs centaines de milliers d'exemplaires, elle symbolise à elle seule l'âge d'or du rêve automobile américain.



19



Prix Coup de
Cœur du Jury

Chrysler 300D
Cabriolet

ANNÉE
1958

V8, 6 400 cc, 380 CV, 195 km/h

Troisième producteur américain des années d'après-guerre, le groupe Chrysler avait sa propre marque et les modèles « à lettres » en constituaient le haut de gamme. Le modèle présenté, de couleur « parade green », n'a été produit qu'à 191 exemplaires, ce qui en fait une véritable rareté. Les mensurations de l'engin sont considérables, même par comparaison aux vastes SUV de la production actuelle.



20



Prix Jury Junior

Alfa Romeo 6C

2500
ANNÉE
1939

6 cylindres en ligne, 2 443 cc, 95 à 105 CV

Présentée en 1938, l'Alfa Romeo 6C 2500 est le fleuron de la marque italienne à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Habillée par le célèbre carrossier Touring selon la technique Superleggera, elle associe élégance, légèreté et performances. Produite en très faible nombre, elle demeure l'une des plus prestigieuses automobiles italiennes de son époque.



21



Prix Taittinger

Delage D6-
70 Cabriolet
University Motors

ANNÉE
1937

6 cylindres, 2 729 cc, 78 CV, 120 km/h

La Delage D6 est née en 1930 à la même époque que sa grande sœur la D8. La crise économique d'octobre 1929 fera disparaître de nombreuses marques dans les années 30 et Delage sera rachetée par Delahaye en 1935. Les deux marques survivront grâce aux superbes créations des meilleurs maîtres carrossiers sur châssis maison, comme démontré par ce cabriolet signé University Motors de Londres. Dans les années 30, de toutes les marques du monde, ce fut Delage qui glana le plus de victoires en concours d'élégance.



22



Prix F.F.V.E

Cord 812

ANNÉE
1937

V8 Lycoming, 4 730 cc, 170 CV, 145 km/h

La marque est créée en 1929 par Earl Cord, qui a racheté Auburn en 1924, puis Duesenberg peu après. Le groupe ainsi constitué se positionne clairement au sein du gotha de l'automobile de luxe. La série 810/812 au « style paquebot » très original et moderne est signée Gordon Buehrig : traction avant, phares escamotables (première mondiale), suspensions indépendantes, etc. La finition Westchester, comme sur le véhicule présenté, ajoute une touche de finesse à l'ensemble.

Classe 4 : de l'Art Nouveau à l'Art Déco



23

Bugatti Type 37

ANNÉE
1927

4 cylindres, 1 496 cc, 60 CV, env. 130 km/h

Fils d'un ébéniste milanais réputé et frère d'un sculpteur reconnu, Ettore Bugatti, naturalisé français, sut allier esthétisme et efficacité mécanique. Ses réalisations restent parmi les plus réputées du siècle dernier et la « petite » type 37 ne fait pas exception. Elle apparaît fin 1925 et passe pour une « mini Type 35 », la grande sœur aux 2.000 victoires. Arbre à cames en tête, trois soupapes par cylindres, châssis, carrosserie et transmission de la 35 conservés, que demander de plus ?



24

Delage D6 Corsica

ANNÉE
1932

6 cylindres, 2.729 cc, 82 CV, 120 km/h

Cette « stendhalienne » Delage D6, une fois n'est pas coutume, n'a pas été habillée par un maître carrossier français mais par Corsica, un artisan londonien, comme son nom ne l'indique pas. L'auto, livrée neuve à un riche Argentin, voyagera beaucoup, puisqu'on la trouvera aux USA en 1988, puis en France, en Haute-Savoie, où l'a dénichée son actuel propriétaire du Val d'Oise. Restaurée qu'en 2024, elle participe à de nombreux concours.



25



Prix F.F.V.E
Hispano-Suiza
H6B Hibbard &
Darrin

ANNÉE
1926

6 cylindres en ligne, 6 597 cc, env. 130 CV, 137 km/h

Hispano-Suiza est une marque d'origine espagnole fondée à Barcelone en 1904 par l'ingénieur suisse Marc Birkigt et l'entrepreneur Damia Mateu. Une filiale française, créée en 1923, est aujourd'hui intégrée au groupe aéronautique Safran.

A l'époque, l'entreprise est mondialement réputée pour ses voitures de luxe ainsi que pour ses moteurs d'avion qui ont notamment équipé les Spad de « l'as des as » Georges Guynemer. L'Hispano Suiza H6 est présentée en 1919. Reconnue pour sa qualité de fabrication, ses performances et son confort, elle sera habillée par les plus grands carrossiers, tels Hibbard et Darrin, carrossiers américains chics établis à Paris.



26

Citroën Type C
5HP Cabriolet

ANNÉE
1925

4 cylindres, 856 cc, 12 CV, 50 km/h, 540 kg

André Citroën, fils d'un père Hollandais et d'une mère Polonaise, s'installe à Paris au début du siècle dernier. Elève brillant, il intègre Polytechnique et fonde son entreprise de fabrication d'engrenages, Quai de Javel à Paris, non sans avoir travaillé pour l'automobile, chez Mors en particulier. Fortune faite grâce à la fourniture d'obus aux armées françaises de la Première Guerre Mondiale, il se lance en 1919 dans la fabrication industrielle d'automobiles. Après les types A et B (B2, B10, B12), il lance la petite 5HP dès 1922. Sa carrosserie la plus connue sera la trois places dite « trèfle ».



27

Simplex 50HP

ANNÉE
1911

4 cylindres, 9 783 cc, 50 CV, 140 km/h

Créée en 1907, Simplex acquiert vite une enviable réputation pour ses automobiles de luxe aussi puissantes que démesurées. Des résultats en course suivent (Indianapolis, 24H de Brighton) et l'entreprise est rachetée en 1915 par la Wright Company pour l'orienter vers la production aéronautique. La production automobile cesse.

La 50 HP devient une des stars de l'automobile naissante avec sa terrifiante vitesse de pointe de 140 km/h. Dimensions extravagantes, il ne s'agit pas d'une gracieuse Bugatti...



Aston Martin
DB7 V12 Zagato

2002

(Hors Concours) Haute Couture

V12, 5,9 litres, 450 CV, 280 km/h

L'Aston Martin DB7 Zagato est une édition limitée d'automobile de grand tourisme produite par le constructeur automobile britannique Aston Martin et le carrossier italien Zagato de 2002 à 2003. L'auto a été présentée en octobre 2002 au Mondial de l'Automobile de Paris et elle ne fut disponible que sur les marchés de Grande-Bretagne, d'Europe et d'Asie du Sud-Est. 99 voitures ont été produites et une a été conservée pour le musée Aston Martin de Wallingford (Oxfordshire).

Remise des Prix

Classe 1 : Athlètes de Haut Niveau

Prix remis par Marie Rouvillois, Directrice Générale du Fonds de dotation Philanthropic ArsNova et Gabriel Rapetti, Directeur France Bonhams Cars.

7

Prix Jury Junior

Prix remis par le Jury Junior

20

Classe 2 : Bal Populaire

Prix remis par Sandra Prédine-Ballerie, Directrice de la Culture et du Patrimoine au Conseil départemental de la Seine-Maritime et Jean-Marc Thévenet, Président d'Art Automobile.

14

Coup de Coeur du Jury

Prix remis par Thierry Garcia Guillorel de Madrid, Président du Jury et Marine Vogel, Administrateur de l'association le Jardin des sculptures.

19

Classe 3 : Luxe à tous les Étages

Prix remis par Jean-Luc de Feuardent, Président de l'association Le Jardin des sculptures château de Bois-Guilbert et Julie Chandelier, Jardin des sculptures.

22

Prix Taittinger

Prix remis par Marie Rouvillois, Directrice Générale du Fonds de dotation Philanthropic ArsNova et Olivier Camus, Administrateur de l'association le Jardin des sculptures.

21

Classe 4 : de l'Art Nouveau à l'Art Déco

Prix remis par Dominique Danger, Délégué régional de la Fédération Française des Véhicules d'Époque et Aglaé de Feuardent, Jardin des sculptures.

25

Prix d'Excellence

Prix remis par Stéphanie de Pas, Jardin des sculptures et Daniel Paléni, Vice-président Finances de la F.F.V.E.

17

Le Jardin des sculptures de Bois-Guilbert



Le Jardin des sculptures est un jardin d'artiste créé depuis 40 ans par Jean-Marc de Pas, sculpteur paysagiste, autour du château familial de Bois-Guilbert, en Seine Maritime, à 30 minutes de Rouen.

Il forme un vaste espace de poésie sur 7 hectares, un hymne à la Vie et à la Nature : soixante-dix de ses oeuvres jalonnent une promenade à travers différents espaces paysagers, la mare et son île ; le labyrinthe et cercle de bouleaux, Jardin du cosmos ; le cloître végétal des quatre saisons ; le Jardin des quatre éléments ou le cercle de séquoias, Jardin des vents...

Un lieu labellisé par le Ministère de la Culture « Jardin remarquable » et « Maison des illustres » pour l'économiste Pierre Le Pesant de Boisguilbert (1646-1714), fondateur de l'économie politique, qui y a passé son enfance. Il bénéficie également des labels « Destination d'excellence » et d'une étoile au Guide Michelin.

Le site est ouvert au public, lieu de création et de partage en territoire rural : cela se traduit par des actions d'éducation, de médiation culturelle et d'accueil d'artistes intervenants, exposants et en résidence qui se succèdent au fil des saisons, dans le cadre de visites, animations, ateliers, stages avec modèle, expositions, concerts, séminaires et rassemblements de voitures anciennes fin août. Hébergements sur place. Restauration sur place sur demande.

Jean-Marc de Pas a ouvert son atelier sur place. Il répond à des commandes publiques ou privées : de nombreuses oeuvres sont ainsi installées dans l'espace public, aux sièges d'entreprises ou chez des particuliers.

Avec Jean-Marc et Stéphanie de Pas, et Jean-Luc de Feuardent président de l'association des Amis du lieu, nous avons eu la joie de vous accueillir sur cette première édition de « Bois-Guilbert Élégance, by Art Automobile ». Nous remercions sincèrement les co-organisateurs, chacun des membres du Jury ainsi que nos mécènes, notre intercommunalité Inter Caux Vexin en soutien, et Bray Auto 76 sponsor de l'événement.



Suivez-nous



Le Jardin
des sculptures
Château de Bois-Guilbert



400 ans

lejardindessculptures.com

