

45^E ÉDITION

ÉPOQU'AUTO 2024 PLUS GRAND, PLUS BEAU, PLUS ÉTONNANT

8, 9 ET 10 NOVEMBRE 2024

En inaugurant l'édition 2024 du salon quelques semaines après la clôture des Jeux olympiques Paris 2024, les organisateurs d'Époqu'auto pourraient paraphraser la devise olympique « citius, altius, fortius », tant le rendez-vous des passionnés d'automobiles anciennes promet d'être exceptionnel cette année.

ORGANISATEUR

Club des Amateurs d'Automobiles Anciennes

Président: Pierre Desmerger

Commissaire Général du salon: Jean-Paul Bessy, Co-commissaire: Henri Vallat

Site internet: www.les3a.com

DATES & HORAIRES

- Vendredi 8 novembre: 9h / 20h
- Samedi 9 novembre: 9h / 19h
- Dimanche 10 novembre: 9h / 18h

LIEU

Eurexpo (Lyon - Chassieu)

QUELQUES CHIFFRES

- 88 000 m² de surface d'exposition
- 95 000 visiteurs attendus
- 1 500 véhicules exposés
- 200 motos
- 900 exposants

LISTE DES EXPOSANTS

epoquauto.com/liste-des-exposants

À NE PAS MANQUER

VENTE AUX ENCHÈRES YOUNGTIMERS

- Vendredi 8 novembre à partir de 16h

VENTE AUX ENCHÈRES MOTOS

- Samedi 9 novembre à partir de 14h

VENTE AUX ENCHÈRES AUTOS

- Dimanche 10 novembre à partir de 14h

TARIFS

- Adultes: 17 €, achat en ligne 15 € jusqu'à l'ouverture du salon
- Étudiants: 13 € sur présentation de la carte d'étudiant valable pour l'année 2024/2025
- Personne en fauteuil: **gratuit** et **billet à 13 €** pour un accompagnant
- Visiteurs avec carte d'invalidité: 13 €
- Enfants de moins de 12 ans: **gratuit**
- **Parking P4 offert pour les véhicules de collection** (de plus de 30 ans) et pour les motos

SITE INTERNET

www.epoquauto.com



Bertone

HALL 4

24 véhicules



Hotchkiss

HALL 7

19 véhicules

MG

HALL 5

37 véhicules



Youngtimers

HALL 6

16 véhicules

Rallye

HALL 3

16 véhicules



Autodiva

PASSAGE 45

12 véhicules

ELF

HALL 5

3 véhicules
et 1 simulateur



LES PRINCIPALES EXPOSITIONS

Matra

GALERIE 6

17 véhicules
& 2 moteurs



Mustang

GALERIE 4

10 véhicules

Motos

HALL 2

+ de 200 motos



Utilitaires

HALL 6

Fondation
Berliet et
PTRA

Conférences

HALL 6

Le Club des 3A
et la FFVE



Place des Lumières

Une Hotchkiss
864 Cabourg
et une Mustang
immortalisée par
le film Bullitt



**01 | PLUS D'ESPACES,
PLUS D'EXPOSANTS:
ÉPOQU'AUTO 2024 VOIT PLUS
GRAND** — 6

**02 | YOUNGTIMERS: L'ENGOUEMENT
NE SE DÉMENT PAS** — 7

**03 | UN VASTE UNIVERS CONSACRÉ À
LA MOTO DANS LE HALL 2** — 9

**04 | MG, BERTONE, HOTCHKISS
ENTRETIENNENT LA LÉGENDE
D'ÉPOQU'AUTO**

MG: l'âge d'or de l'automobile britannique — 11

Bertone: toute la magie de l'Italie — 12

Hotchkiss: la gloire avant-guerre — 14

05 | UN ESPRIT DE COMPÉTITEUR

Les années Citroën de Guy Fréquelin
célébrées sur le plateau rallye — 15

Autodiva met à l'honneur la Formule 3 — 16

ELF: la fabrique des champions — 17

06 | DU LOURD SUR ÉPOQU'AUTO

Les utilitaires font leur cinéma — 18

La Fondation Berliet célèbre
l'École automobile lyonnaise — 19

**07 | UNE VELETTE AMÉRICAINE
ET DEUX ANNIVERSAIRES**

Mustang: un rêve américain — 21

Matra: une autre vision de l'automobile — 22

**08 | LE CŒUR DU SALON:
CLUBS DE MARQUE, MARCHANDS...
DES EXPOSANTS FIDÈLES**

Des clubs de marque toujours plus nombreux — 23

The Originals Renault – La Collection — 24

L'Aventure Peugeot Citroën DS — 25

Les marchands, Village des artistes
et Village des artisans — 26

Un salon solidaire: Époqu'Auto invite les écoles
et les associations — 26

**09 | DES ANIMATIONS
TOUJOURS PLUS NOMBREUSES**

Un programme de conférences étoffé — 27

Le club des 3A fête les 100 ans de la course
automobile Lyon – Brignais — 28

L'actualité sur le stand de la FFVE — 28

**10 | VENTES AUX ENCHÈRES:
JAMAIS DEUX SANS TROIS**

De collections en collections — 29

Les deux roues toujours de la fête — 29

Les Youngtimers rentrent dans la course — 29

SERVICE PRESSE

Agence EMC - Tél. 04 72 19 69 36 - presse@agence-emc.com

Julie Barlot: rp@agence-emc.com - 06 18 07 62 45

Christelle Cimetière: ccimetiere@agence-emc.com - 06 12 06 22 36

Photographies disponibles sur: <https://bit.ly/4dfBgMZ>

01 | PLUS D'ESPACES, PLUS D'EXPOSANTS ÉPOQU'AUTO 2024 VOIT PLUS GRAND

Encore porté par une forte augmentation du nombre de visiteurs en 2023, le Club des 3A, organisateur historique d'Époqu'auto, a une nouvelle fois augmenté la surface d'exposition du salon.

En premier lieu pour satisfaire les exposants fidèles au salon depuis de nombreuses années, notamment les marchands et les clubs, qui voulaient plus de place pour mettre en valeur leur plateau. Mais aussi pour répondre favorablement aux demandes, toujours plus nombreuses, de ceux qui souhaitent être accueillis à leur tour.

Cette année, quelque 900 exposants disposeront donc de 8 000 m² supplémentaires pour recevoir les 95 000 visiteurs attendus à Eurexpo pendant ces trois jours. Avec une surface d'exposition totale portée à 88 000 m², les organisateurs d'Époqu'auto ont dû revoir leurs plans de circulation.

« Le confort de visite est une priorité pour nous, affirme Jean-Paul Bessy, commissaire général du salon. Nous faisons donc en sorte de leur proposer un salon plus aéré, avec des allées de circulation plus larges, pour assurer une meilleure fluidité des flux et une expérience de visite toujours plus agréable. »



En réponse à cet impératif, les organisateurs ont donc pris possession d'un nouveau Hall et ils ont profité de l'occasion pour ouvrir un nouvel accès.

À compter de cette année, les visiteurs pourront en effet se répartir sur trois directions au lieu de deux précédemment. Enfin, en récupérant le Hall 2, le Club des 3A bénéficie aussi de deux points de restauration supplémentaires.

Un atout inestimable à l'heure du déjeuner, toujours marquée par une grande affluence.



02 | YOUNGTIMERS L'ENGOUEMENT NE SE DÉMENT PAS

Un vent de renouvellement souffle sur le monde des automobiles anciennes. Si les « historiques » restent au cœur des passions, les organisateurs d'Époqu'auto constatent depuis plusieurs années que les voitures sorties dans les années 90 / 2000 attirent de plus en plus de visiteurs.

Plus jeunes, ils ont grandi avec ces modèles, qui deviennent emblématiques à leur tour. En réponse à cette évolution naturelle d'un visitorat toujours plus nombreux, le Club des 3A a décidé d'accorder plus d'importance et plus de place au plateau Youngtimers, pour en faire un des espaces majeurs du salon.

Avec une surface portée à plus de 350 m² le plateau Youngtimers sera en mesure de répondre à l'engouement qu'il suscite. Pour faire vivre cet espace, qui constituera une des attractions majeures du Hall 6 d'Eurexpo, les organisateurs ont retenu cette année la thématique des voitures japonaises. Au total, 16 modèles seront présentés, alors qu'il n'y en avait que 8 l'année dernière.

Ce tour d'horizon de l'industrie automobile nipponne se déclinera en plusieurs tableaux.

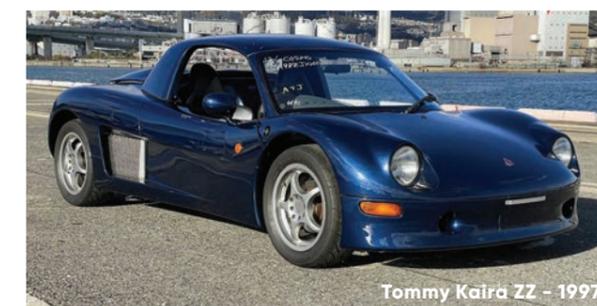
Le premier sera consacré aux Kei cars, des petites voitures citadines régies par une convention très précise et des cylindres parfaitement encadrées. Les visiteurs pourront ainsi découvrir une AutoZam AZ1 M2-1015 de 1994, une Tommy Kaira de 1997, un cabriolet Honda Beat de 1994, un cabriolet Daihatsu Copen de 2010 et un Coupé Nissan Figaro de 1991.

Un deuxième espace sera dédié à un petit focus Mazda, avec 3 voitures et notamment le Proto Mazda 787B qui a gagné Le Mans en 1991. Ce modèle extrêmement rare, avec seulement cinq exemplaires dans le monde, peut s'enorgueillir d'un palmarès exceptionnel. La Mazda 787B remporte ainsi les 24 Heures du Mans en 1991. C'est la première victoire d'un constructeur japonais et d'un moteur rotatif, spécialité de Mazda. Présent au Mans avec cette technologie depuis 1974, le constructeur n'a cessé de la faire évoluer malgré son impopularité auprès de la FIA. Son moteur rotatif, dont la sonorité a marqué toute une génération de fan, fait entrer la 787B au Panthéon des 24 Heures du Mans.

Pour présenter ce véhicule emblématique, les organisateurs ont pu s'appuyer sur le Musée des 24 Heures du Mans, où 5 000 m² d'exposition sont dédiés aux véhicules de compétition, dont la grande majorité sont issus directement de la piste voisine.



AutoZam AZ1 M2-1015 - 1994



Tommy Kaira ZZ - 1997

Le Proto Mazda 787B sera accompagné de la très rare **série limitée** Mazda MX-5 Le Mans, reprenant les couleurs de la 787B dont elle commémore la victoire au Mans, et d'une **Mazda RX7**, voiture typique de la production Mazda avec son moteur rotatif.

Enfin, **un troisième espace sera consacré à d'autres modèles emblématiques à dominante sportive**. Il réunira un spider Honda NSX, un cabriolet Honda S2000 emblématique de 2003, une Subaru SVX avec un moteur 6 cylindres à plat, une Toyota Supra Biturbo, une Honda Civic, un coupé Mitsubishi 3000 GT Biturbo avec un moteur central V6 et, enfin, une Toyota Century de 2010, la seule voiture japonaise équipée d'un V12.

LA PASSION YOUNGTIMER DANS TOUT LE SALON

Voisin du plateau constitué par le Club des 3A, **le stand de la revue Youngtimers complètera cette exposition** avec une Nissan Skyline R34 GT-R Nismo (1999), voiture emblématique des drifters japonais, et une Toyota Celica ST205 (1993).

Enfin, pour répondre à l'engouement grandissant qui entoure les Youngtimers et marquer symboliquement cette exposition aux couleurs du Japon, les organisateurs du salon ont décidé de **réserver 150 places aux japonaises dans le parking P4. Tous les propriétaires de voitures Japonaises de plus de 20 ans peuvent participer en contactant en amont le club Japan Days co-organisateur de cette opération.**

Le **Club Japan Days** présentera quant à lui **3 voitures dans le Hall 7**: Une Toyota Sports 800 de 1967 et une Nissan Skyline GT-X KENMEREI de 1973. Le club exposera également une exceptionnelle Toyota 2000 GT de 1968. 351 exemplaires au monde dont 2 d'entre eux ont été spécialement modifiés en cabriolet pour le film de James Bond «You Only Live Twice». Sean CONNERY était trop grand pour monter dedans.

D'AUTRES CLUBS EXPOSERONT DES YOUNGTIMERS POUR CETTE ÉDITION

- Hall 5 : le Club Peugeot 405 (N74) le club 205 (V57) – le club GTI powers (W60)
- Hall 6 : Passion sicrocco (N64) – Golf GTi (N68)
- Hall 7 : Génération R5 (P17) – le Club Supercinq (P22) – les clubs Alpine...

MODÈLES EXPOSÉS

- AUTOZAM – AZ1 M2 1015 – 1994
- HONDA – Civic EK-9 – 1999
- LEXUS – LS Mk1 – 1994
- MAZDA – RX-7 FD3S – 2002
- TOMMY KAIRA – ZZ – 1997
- TOYOTA – Supra Biturbo Mk4 – 1999
- MITSUBISHI – 3000 GT – 2000
- TOYOTA – Century – 2005
- DAIHATSU – Copen – 2010
- NISSAN – Figaro – 1991
- HONDA – Beat – 1994
- HONDA – NSX Spider – 1996
- HONDA – S 2000 – 2003
- SUBARU – SVX – 1999
- MAZDA – 787B – 1991
- MAZDA – MX-5 Le Mans – 1991

NOUVEAUTÉ
VENTE AUX ENCHÈRES
YOUNGTIMERS
vendredi 8 novembre
à 16h00



Mazda MX5 Le Mans – 1991



Honda NSX Spider – 1996



Toyota 2000 GT – 1968



03

LE VASTE UNIVERS CONSACRÉ À LA MOTO S'INSTALLE DANS LE HALL 2

À l'image des Youngtimers, les motos attirent sur le salon un public chaque année plus nombreux. Des visiteurs, mais aussi des exposants, puisque de très nombreux clubs viendront animer cet espace. Des habitués pour la plupart, mais aussi quelques nouveaux venus que les organisateurs du salon sont particulièrement heureux d'accueillir.



BMW R 80 RT Gendarmerie – 1996

Présenté en deux grands espaces, ce plateau a été préparé avec le concours actif du Club Moto de la Police Nationale.

Autre temps fort très attendu sur ce plateau moto, **une exposition unique en son genre sera consacrée aux moteurs français Chaise**. Conçue par Jean-Michel Paulik, véritable référence en la matière, cette rétrospective entend mettre en lumière toutes les motos qui ont été produites avec ce moteur. Des machines françaises principalement, parmi lesquelles les visiteurs pourront reconnaître les marques qui ont animé l'âge d'or de la moto dans l'Hexagone: Dollar, New Map, Rhonyx, Radior, MGC, Stella, Thomann, Stylson, Majestic, Kohler Escoffier, Durandal, BCR, Helyett, Winster, Ninon, La Vivaraise... Là encore, le Club des 3A a décidé de consacrer plus de 200 m² à ce focus, où seront également dévoilés une voiturette, un petit tracteur et des moteurs nus.

Parmi les nouveaux Clubs, LE BFG Club de France rejoint le VOXAN Club de France, déjà présent lors de la dernière édition pour la partie motos françaises. Le club Isérois Retour de Kick revient également cette année, avec de très belles machines rénovées. Le Venture Club de France se signale également avec une belle exposition et le Club Lyonnais Indian Lyon Rider laisse sa place à L'INDIAN Club de France. Retour aussi du GAVAP Motos, Club de Picardie présent en 2021 avec les motos d'avant-guerre. Egalement de retour cette année, les clubs Gnome et Rhone, Terrot, Motobécane, New Map, Lambretta Club de France, mais aussi Le Scooter Club Lyonnais et Le Minéraliste, spécialiste des Cyclos Otus à moteur Italien Minarelli.

Ces passionnés prendront place cette année dans le Hall 2 d'Eurexpo, avec plus de 1 000 m² d'exposition et plus de 200 machines, qui seront réparties sur six plateaux représentant autant d'univers. Les organisateurs ont en effet décidé de proposer cette année une offre aux entrées multiples, avec notamment des modèles d'avant-guerre extrêmement rares, afin d'offrir aux visiteurs une déambulation dans le temps.

Ainsi, **le plateau principal sera consacré aux BMW qui ont équipé les forces de la police nationale et de la gendarmerie, durant la période qui court de l'après-guerre jusqu'aux années 80, mais aussi aux plus belles motos civiles d'avant guerre type R47, R32, R42...**



BMW R 60



La troisième partie du plateau moto a été baptisée « Les Ancêtres de Raoul ». Un clin d'œil à l'attention du collectionneur de Valréas qui présentera ses plus belles machines d'avant-guerre, essentiellement françaises, qui n'ont pas été restaurées. Une douzaine de motos seront exposées « dans leur jus », parmi lesquelles une belle Terrot 500 de 1937, moto de l'armée Française, des Monnet-Goyon, une Dollar...

La dernière étape, dans ce vaste plateau moto du Hall 2, sera assurée par **une large sélection de machines tout terrain des années 70.**

Exclusivement européennes, elles seront divisées en **deux grandes familles : trial d'une part, enduro et cross d'autre part.** Parmi les premières, les visiteurs pourront retrouver les marques espagnoles qui ont animé la production durant cette période, Bultaco et Montesa, mais aussi des modèles du constructeur italien SWM, ou encore la marque anglaise Cotton, Greeves... Pour les secondes, les mêmes constructeurs espagnols seront à l'honneur, mais voisineront cette fois avec l'Autrichien KTM, le Suédois Husqvarna, ou encore le Français Portal.

**VENTE AUX ENCHÈRES
MOTOS
samedi 9 novembre
à 14h00**

Enfin, bien que le Hall 2 ait été pensé pour devenir le cœur de cette exposition moto, les passionnés pourront se mettre dans l'ambiance en quittant la place des Lumières par la galerie 2. **Soucieux de donner toute sa place à la compétition, les organisateurs ont en effet dédié cet espace de liaison à des machines de course.** Pour monter cette exposition, le Club des 3A a fait appel à d'anciens pilotes régionaux, qui courent encore pour certains d'entre eux, et qui viendront échanger avec les visiteurs autour de motos qui ont brillé sur circuit, en course de côte et en rallye. Uniquement composé de motos qui ont pris des départs en course, ce focus sport fera la part belle aux Japonaises, aux Italiennes, aux Espagnoles, aux Allemandes... **On note la présence des pilotes régionaux Guy Bertin, Jean-Paul Lecoite et Bruno Di Carlo, accompagnés de leurs motos personnelles.**

Enfin, en 2023 **le Club des 3A avait créé un espace destiné à la vente de motos entre particuliers.** Fort des bons résultats enregistrés, il a été décidé de coller cet espace à celui qui est consacré aux ventes d'autos entre particuliers, dans le Hall 3. Une trentaine de motos sera proposée à la vente dont une dizaine de DUCATI des années 70, mais aussi des cyclos et des scooters. **Ces rendez-vous entre passionnés viendront naturellement s'ajouter à la vente aux enchères consacrée à la moto, qui se tiendra samedi après-midi.**



04 |

MG, BERTONE, HOTCHKISS ENTRETIENNENT LA LÉGENDE D'ÉPOQU'AUTO

Les plateaux Populaire, Prestige et Historique constituent toujours des marqueurs forts pour les visiteurs. Cette année encore, le Club des 3A a sollicité des légendes de l'histoire automobile pour faire rêver les amoureux d'automobiles anciennes.

MG l'âge d'or de l'automobile britannique

Monté avec l'appui précieux du Club MG de France, ce plateau dévoilera une quarantaine de voitures, représentant toute la gamme de la marque. Outre les modèles iconiques de la marque tels les M, J, TC, A et B, des MG confidentielles et méconnues seront exposées dans le hall 5.

Réputé pour ses cabriolets sportifs deux places, MG peut revendiquer une production beaucoup plus riche, dans laquelle des berlines sportives et de superbes coupés se sont distingués. Les organisateurs d'Époqu'auto tiennent à placer sous les projecteurs cette richesse, souvent ignorée.

L'esprit de la petite voiture sportive anglaise a été créé par Cecil Kimber, jeune homme dynamique et entreprenant. Il entre en 1921 chez Morris Garage, la concession Morris d'Oxford. A l'époque, la marque Morris fondée par William Robert Morris, a une notoriété bien assise.

Cecil Kimber devient très vite le chef des ventes, puis dès 1922, à 34 ans, le directeur général de la concession. Il a l'idée de proposer à ses clients des Morris modifiées plus sportives et attrayantes, baptisées MG (les initiales de la concession). Dès 1923, il commence à améliorer la Morris Cowley. La première MG de course Old Number One sera basée en 1925 sur une Morris Cowley à moteur Hotchkiss.

C'est le début de l'histoire à succès de MG, un des plus mythiques constructeurs britanniques. **Les modèles sportifs se succèdent, depuis la Midget et la Magnette des années 30, en passant par Les séries T, pour aboutir au succès planétaire de la MGB, produite à 521.243 exemplaires.**

Ainsi, la **MG K3** dont 33 exemplaires ont été produits en 1933 et 1934. Dotée d'un moteur 6 cylindres en ligne de



1100 cc, c'est sans doute la MG d'avant-guerre la plus emblématique. Elle affiche un palmarès impressionnant, avec une victoire par équipe retentissante aux Mille Miglia en 1933, ses trois voitures engagées devançant alors les Maserati, ou encore une 4ème place décrochée aux 24 heures du Mans l'année suivante.

Conçue dans un tout autre esprit, la **MG Magnette Mk 3** sort en 1959. Vaste et confortable, habillée d'une carrosserie dessinée par la Carrozzeria Pinin Farina, elle se présente comme un bon exemple de la diversité de la marque. Méconnue dans l'Hexagone, où elle fut très peu importée, elle intrigue par sa ligne italienne. Son moteur voit sa cylindrée portée à 1622 cm³ en 1961 et elle sera alors désignée comme Magnette MK 4. Elle n'évoluera plus ensuite et s'effacera pour le millésime 1969 après 10 ans d'une carrière discrète.

Dévoilée en 1967, la merveilleuse **MG type C GT Sebring** symbolise les démarches effectuées par la marque britannique pour retrouver une place digne de sa légende dans le monde de la compétition. Construites sur la base d'un plancher en acier de série, sur lequel sont assemblés des panneaux de carrosserie en

aluminium, elle se démarque par son un poids de seulement 950 Kg et rivalise avec les meilleures du circuit comme les Porsche. Elle va marquer l'arrêt (provisoire) de la marque en compétition.

Rare et puissante, avec son moteur Ford Mustang 260 longitudinal 4601 cm³ et ses 260 cv à 5000 tours, la **MG ZT 260 V8** illustre les ultimes tentatives de survie de la marque. Présentée à l'automne 2003, elle est commercialisée en France quelques mois plus tard. La faillite du groupe au printemps 2005 scelle la fin de cette légendaire marque sur le sol britannique. Produite à seulement 717 exemplaires, elle totalisera moins d'une dizaine d'immatriculation neuves dans l'Hexagone.



MGZT 260 V8 - 2005

MODÈLES EXPOSÉS

- MG - 18/80 - 1930
- MG - NA Airline - 1935
- MG - KN - 1935
- MG - SA - 1937
- MG - WA - 1939
- MG - A Le Mans - 1955
- MG - K3 - 1933
- MG - M - 1929
- MG - J2 - 1933
- MG - L2 - 1933
- MG - NA - 1934
- MG - PA - 1935
- MG - Monaco - 1936
- MG - TA - 1938
- MG - VA - 1939
- MG - TC - 1947
- MG - TD - 1951
- MG - TF - 1955
- MG - A - 1958
- MG - A Twincam - 1959
- MG - Magnette - 1959
- MG - B GT - 1968
- MG - ADO 16 - 1969
- MG - C - 1969
- MG - MGB GT V8 - 1985
- MG - TF 160VR - 2005
- MG - YT - 1948
- MG - Maestro 2.0 EFI - 1990
- MG - ZT 260 V8 - 2005
- MG - ZR 160 - 2004
- MG - ZS 180 - 2005
- MG - X Power SVR - 2005
- MG - Type C GTS Sebring - 1970
- MG - Coupé Jacques Coune - 1964
- MG - METRO 6R4 - 1985
- MG - Arnolt cabrio. - 1953
- MG - MIDGET

Bertone toute la magie de l'Italie

En Italie plus que nulle part ailleurs, l'automobile est considérée comme une composante du patrimoine national. La production du carrossier mondialement connu Bertone n'échappe pas à cette règle. Désormais propriété de l'ASI, équivalent transalpin de la FFVE, la collection Bertone ne quitte donc jamais le pays sans l'accord du gouvernement italien. **L'exposition présentée sur l'époque auto cette année est donc tout à fait exceptionnelle, voire unique.** Présenté en règle générale au compte-goutte, ce trésor national se dévoilera plus largement devant les yeux des visiteurs.

Pas moins de 24 modèles seront en effet présentés pour l'occasion. Cette rétrospective comprendra aussi bien

des véhicules qui ont été produits en série que des prototypes. Tous marqués du sceau de ce carrossier de génie, célèbre pour ses lignes révolutionnaires, notamment durant les années pendant lesquelles Marcello Gandini avait posé la main et sa patte personnelle sur le design. Pour les esthètes amoureux de sportives aux arêtes vives, Bertone résume la classe du design italien. Un état d'esprit, une élégance naturelle mariée à une audace incroyable.

Les plus grands constructeurs ont fait appel à ce savoir-faire, d'Alfa Romeo à Porsche, en passant par BMW, Citroën, Fiat, Lancia... De cette longue liste, **le Club des 3A a donc extrait 24 modèles magnifiques.** Dont certains qui ont véhiculé des innovations marquantes.

Ainsi, cette **NSU Trapeze**, développée en 1973 sur la base d'un brevet déposé en 1967 par Jean Celle, un étudiant lyonnais. Restée à l'état de prototype, elle porte fièrement les idées déroutantes de cet inventeur génial, savamment habillées par le carrossier turinois. Cette voiture compacte, aux lignes taillées au couteau, propose quatre places, deux frontales et deux autres en latéral, qui encadrent le moteur central arrière rotatif. Présentée à Lyon pour la première fois, elle fera l'objet d'une conférence donnée par Jean Celle.

Six ans plus tôt, Bertone avait dessiné les lignes de la **Lamborghini Miura**. Cette voiture extraordinaire faisait figure de petite révolution lorsqu'elle est sortie avec son moteur central à l'arrière. En dépit d'une production très limitée, la Miura a non seulement marqué son époque, mais elle a aussi suscité l'ire d'Enzo Ferrari, jaloux de ses lignes audacieuses et de ses performances.

Parmi les autres véhicules vedettes de ce plateau prestige l'**Alfa Romeo Montreal (1967)**. Ce coupé sport, dessiné par Marcello Gandini en 1967, sera produit à moins de 4 000 exemplaires entre 1970 et 1977.

Mais aussi le concept car **Bertone Blitz** affirme lui aussi



Alfa Romeo Montreal - 1967



Bertone Blitz - 1992

le génie anticipateur du carrossier turinois. Avec sa ligne d'une fluidité exceptionnelle et son poids de 650 Kg, ce roadster électrique futuriste, présenté en 1992, affichait des performances impressionnantes: de 0 à 100 Km/H en 6 secondes; recharge complète en 4 à 6 heures pour une autonomie de 120 Km.

Et enfin le **concept car Autobianchi Runabout** (1969) conçu, réalisé et dessiné par Marcello Gandini connaîtra une histoire différente. Réalisé à partir de la plateforme de l'Autobianchi 112, avec un moteur central et une boîte empruntée à la Lamborghini Miura, il servira de base au Spider Fiat X1/9.



Lotus Emotion - 1991

MODÈLES EXPOSÉS

- Alfa Romeo - Giulia SS - 1963
- Alfa Romeo - 2600 Sprint - 1964
- Alfa Romeo - Montréal - 1967
- Lamborghini - Miura - 1967
- Autobianchi - Runabout - 1969
- Fiat - Dino coupé - 1970
- Citroën - GS Camargue - 1972
- Lancia - Stratos - 1975
- Chevrolet - Ramarro - 1984
- Citroën - BB 4CT Zabrus - 1984
- Lamborghini - Countach - 1987
- Porsche - 911 Karisma - 1994
- Opel - Calibra Slalom - 1996
- Opel - Filo - 2001
- BMW - Z7 Birusa - 2003
- Cadillac - Villa - 2005
- Lotus - Emotion - 1991
- Bertone - Blitz - 1992
- Chrysler - Shake - 1970
- NSU - Trapeze - 1973
- Lancia - Kayak - 1995
- Alfa Romeo - Bella - 1999
- Bertone - Slim - 2000
- Fiat - Barchetta - 2007

Hotchkiss la gloire avant-guerre

Présent dans le Hall 7 d'Eurexpo, Hotchkiss a marqué l'histoire automobile française pendant un demi-siècle. Fabricant d'armes et de munitions à l'origine (canons de bordage, mitrailleuses, chars d'infanterie H35 et H39, Crotal...), l'entreprise se lance dans la production de voitures en France en 1904. Initialement elle sous-traite certaines activités, comme la carrosserie notamment, avant d'internaliser l'ensemble des fonctions. La majorité des voitures sont alors carrossées par Hotchkiss, même si quelques modèles sont carrossés par de grands carrossiers de l'époque: Philippon, Chapron, Herman Grabber, Anthem...

Elle produit des automobiles jusqu'en 1954 et des modèles militaires jusqu'en 1970, avant de baisser définitivement pavillon. Ses modèles, répandant au slogan de la marque « La voiture du juste milieu », s'adressaient à une bourgeoisie aisée en quête d'élégance simple, alliaient robustesse, confort et discrétion. Hotchkiss a également fabriqué des camions de pompier. Ils n'en restaient pas moins musclés et surtout d'une fiabilité remarquable avec leurs moteurs à sept paliers. La marque s'est d'ailleurs illustrée dès 1906 en compétition, affichant même six victoires au rallye de Monte-Carlo, dont trois fois consécutivement en 1932, 1933 et 1934. Une coupe gagnée lors de l'un des rallyes sera d'ailleurs exposée sur le salon.

En 1907, Hotchkiss sort son premier moteur six cylindres. Pour démontrer la fiabilité de ce moteur aux concessionnaires automobiles et aux potentiels clients, le constructeur organise un tour de France. Un chauffeur va alors passer dans tous les départements, accumulant quelque 9 000 kilomètres, avant de décliner le même « road trip » en Angleterre. Comme un clin d'œil, le Club Hotchkiss France a d'ailleurs refait ce tour de France en 2023, reprenant le circuit d'origine, à quelques variantes près.

Pour raconter cette courte saga, **les 3A avec le soutien du Club Hotchkiss France a sélectionné 19 modèles produits entre 1912, avec une Hotchkiss AB carrosserie Philippon et 1954 avec une Hotchkiss Monceau carrosserie Chapron.** Parmi les modèles exposés, certains seront dans leur configuration d'origine, bien que toujours roulants, comme la Hotchkiss AD Berline de 1913 ou la Hotchkiss AM de 1922.

Le plateau s'équilibre entre les modèles qui ont été carrossés directement par Hotchkiss et ceux qui ont été



Hotchkiss AM2- 1926



Hotchkiss Modane GS3 Grand Sport- 1946

mis en valeur par d'autres carrossiers. Ainsi, **la merveilleuse Hotchkiss 686 GS3 Mégève**, produite à une dizaine d'exemplaires seulement, proposera un remarquable exemple du travail réalisé par Hotchkiss comme carrossier. Il en va de même pour la **Hotchkiss Monceau carrosserie Chapron de 1954**. Il ne reste plus que deux exemplaires de cette voiture, qui fut le dernier modèle civil présenté par le constructeur.

Le plateau va également accueillir un véhicule militaire: le M201, marquant les dernières années de production du constructeur

RARE: 1 HOTCHKISS HORS NORME

Hotchkiss sera également présent avec **un modèle exceptionnellement rare, la chenillette Hotchkiss type Castor HB40, dont seulement une dizaine d'exemplaires ont été réalisés.** Hotchkiss, dont le savoir-faire sur les engins chenillés était unanimement reconnu, avait été sollicité au milieu des années soixante pour produire des véhicules appelés à participer aux expéditions polaires de Paul Emile Victor. La chenillette amphibie Hotchkiss type Castor HB40 était particulièrement bien adaptée aux conditions rencontrées dans l'arctique et l'antarctique, grâce à sa pression au sol de seulement 125 grammes au centimètre carré, malgré son poids de 3,4 tonnes.

Ce véhicule d'exception prendra place sur l'espace dédié aux Véhicules Utilitaires, dans le Hall 6.

MODÈLES EXPOSÉS

- Reproduction de l'entrée de l'usine Hotchkiss à Saint Denis
- HOTCHKISS - AB carrosserie Philippon - 1912
- HOTCHKISS - AD Berline - 1913
- HOTCHKISS - AM - 1922
- HOTCHKISS - AM2 - 1926
- HOTCHKISS - 411 - 1933
- HOTCHKISS - Coach Côte d'Azur 411 - 1934
- HOTCHKISS - 680 Coupé Basque - 1936
- HOTCHKISS - Cabriolet 680 Herman Grabber - 1936
- HOTCHKISS - Cabriolet 686 Anthem - 1937
- HOTCHKISS - Montecarlo découvrable - 1937
- AMILCAR - Compound B38 - 1938
- HOTCHKISS - 686 GS3 Mégève - 1939
- HOTCHKISS - Modane GS3 Grand Sport - 1946
- HOTCHKISS - Grégoire Berline Chapron - 1952
- HOTCHKISS - Tracteur Petit Gris - 1952
- HOTCHKISS - 1350 Anjou - 1953
- HOTCHKISS - Coach Grégoire Chapron - 1953
- HOTCHKISS - Monceau Chapron - 1954
- HOTCHKISS - M201 - 1961

EXPOSÉE PLACE DES LUMIÈRES

- HOTCHKISS - 864 Cabourg - 1938

05 | UN ESPRIT DE COMPÉTITEUR

Aux lignes épurées, arrondies ou sculptées qui ont fait rêver les esthètes, l'histoire de l'automobile a de tout temps associé la soif de puissance sans laquelle la compétition n'aurait jamais existé.

Ces belles mécaniques ont toujours trouvé leur place sur Époqu'auto, mais les organisateurs ont fait le choix depuis plusieurs années de leur donner plus de place. Cette année encore, les passionnés de moteurs vrombissants, sur circuit, sur route ou sur chemin, seront

fascinés par les plateaux qu'ils pourront découvrir: du coup de projecteur jeté sur **le plateau Rallye, qui mettra à l'honneur la carrière de Guy Fréguelin, au plateau Autodiva dédié à la F3 et à l'histoire de la filiale ELF pour détecter des champions.**

Les années Citroën de Guy Fréguelin célébrées sur le plateau rallye

Hébergé dans le Hall 3 sur 400 m², le plateau rallye a retenu pour thème principal cette année la période durant laquelle **Guy Fréguelin a été directeur de la compétition de Citroën.** Lui-même présent sur le stand durant le salon, l'ancien vice-champion du monde des rallyes pourra échanger avec les visiteurs et raconter son expérience avec les voitures qui seront présentées à cette occasion.

Le plateau s'ouvrira notamment sur **six ZX Rallye Raid**, qui ont participé au Paris - Dakar et au Paris - Moscou, avec des pilotes comme Ari Vatanen (Dakar 1991), Pierre Lartigue (Paris - Moscou - Pékin 1992, Dakar 1994, Granada - Dakar 1995, Baja Espana 1997) et Philippe Wambergue (Granada - Dakar 1996). Pierre Lartigue sera d'ailleurs présent sur le stand.

Pour compléter cette première exposition, **un espace Kidz Cars** sera aménagé. Il permettra aux visiteurs de découvrir une voiture de 1999 pilotée par Philippe Bugalski, ainsi que la Saxo Kidz avec laquelle Sébastien Loeb a obtenu son premier titre mondial en junior en 2001, et enfin la série des WRC pilotées par Sébastien Loeb, avec la Xsara 2003 et la C4 WRC 2007.

Metteur au point hors pair, Guy Fréguelin était aussi un pilote éclectique, qui s'est illustré aussi bien en rallye, qu'en monoplace, en proto, en course de côte et en endurance. Profitant de sa présence sur le salon, le Club



Guy Fréguelin



Citroën Xsara WRC S. Loeb Monte Carlo 2003 © Aventure Citroën

des 3A s'est donc affranchi du cœur de sa thématique et **a également souhaité mettre en valeur deux voitures qu'il a pilotées, durant sa carrière.** Avec la première, **une Talbot Lotus**, il a notamment terminé deuxième du championnat en 1981, avec Jean Todt comme copilote. Quant à la seconde, une **Opel Manta 400 Rothman**, il l'a pilotée en 1977.

Outre la présence exceptionnelle de Guy Fréquelin, les pilotes Jean-Claude Andruet, Henri Pescarolo, Pierre Lartigue et Gérard Larrousse seront présents durant les trois jours du salon. Ils rencontreront les visiteurs à l'occasion de plusieurs séances de dédicaces quotidiennes.



Talbot Lotus - 1981

MODÈLES EXPOSÉS

- Citroën - ZX Rallye Raid voies étroites Paris-Dakar (A. Vatanen) - 1991
- Citroën - ZX Rallye Raid voies larges Paris-Moscou-Pékin (P. Lartigue) - 1992
- Citroën - ZX Rallye Raid Evo 2 Paris-Dakar-Paris: 30 ans de la victoire (P. Lartigue) - 1994
- Citroën - ZX Rallye Raid Evo 3 Granada- Dakar (P. Lartigue) - 1995
- Citroën - ZX Rallye Raid Evo 4 Baja Espana (P. Lartigue) - 1997
- Citroën - ZX Rallye Raid Evo 5 Granada Dakar (P. Wambergue) - 1996
- Citroën - Xsara Kit Car Catalogne: 25 ans de la première victoire en Mondial pour Citroën (P. Bugalski) - 1999
- Citroën - Saxo Kit Car: premier titre de Loeb en mondial (titre junior WRC) (S. Loeb) - 2001
- Citroën - Xsara WRC: premier titre mondial constructeur pour Citroën (S. Loeb) - 2003
- Citroën - C2 Super 1600: titre junior WRC (D. Sordo) - 2005
- Citroën - C4 WRC (S. Loeb) - 2007
- Opel - Manta 400 - 1985
- Talbot - Lotus - 1981
- Renault - 8 Gordini - 1968
- Peugeot - 205T16 Dakar - 1989
- Ford - GRAC MT 14 FORD COSWORTH du championnat 1973 - 1973

Autodiva met à l'honneur la Formule 3



Brabham BT28 - 1970

Intarissable sur l'histoire du sport auto dans toute ses expressions, **Gérard Gamand a décidé de consacrer cette année le plateau Autodiva à la Formule 3.** « Tout simplement parce que de 1964 à 1970, tous les grands pilotes de F1 sont passés par là. C'était une formidable école de pilotage », explique-t-il.

Ainsi, Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi, Niki Lauda et James Hunt, qui totalisent 9 titres de champion du monde de Formule 1, sont tous passés par la Formule 3. Et en France, les Beltoise, Pescarolo, Cevert, Jaussaud et tant d'autres furent des animateurs infatigables de cette catégorie.

Cette courte période a fortement marqué l'histoire de la course automobile, avec des courses extrêmement spectaculaires, au son de moteurs qui hurlaient à plus de 10 000 tours. « Ces courses étaient organisées sur tous les grands circuits européens, de Monza à Zandvoort, en passant par Brands Hatch, Magny-Cours, Hockenheim, Silverstone... Et on retrouvait régulièrement au départ une trentaine de voitures en peloton », ajoute Gérard Gamand.

Pour revenir sur l'histoire de cette catégorie qui a constitué la première marche de carrières nombreuses exceptionnelles, il a retenu 12 voitures qui ont fait les belles heures de la F3. Des monoplaces légères, sans appuis aérodynamiques, qui demandaient une très grande finesse de pilotage pour être performantes.



Alpine F3 - 1968

ELF, la fabrique des champions : un RDV à ne pas manquer

Après deux années au cours desquelles l'exposition ELF a reposé sur un hommage rendu à des pilotes emblématiques disparus trop tôt, avec Patrick Depailler puis François Cevert, la marque a voulu innover cette année avec une thématique transversale. **Baptisée « ELF, la fabrique des champions », cette exposition passionnante racontera comment ELF a été, pendant une trentaine d'années, le partenaire majeur des filières de détection et de formation des pilotes français, mais aussi étrangers.**

Des champions emblématiques, à commencer par Alain Prost, quadruple champion du monde de Formule 1 en 1985, 1986, 1989 et 1993, ou encore Damon Hill, qui fut sacré en 1996. De cette filière ELF sont aussi sortis des pilotes qui, sans décrocher le titre suprême, ont écrit quelques-unes des plus belles pages du sport auto, de Pironi, à Laffite, Depailler, Jabouille et Panis, mais aussi des hommes comme Jean Todt et Christian Horner, dont l'apport dans les paddocks est unanimement salué.

Pour évoquer cette aventure, ELF viendra avec **trois voitures emblématiques**, qui symbolisent cette fabuleuse histoire.

- Une **Martini MK15**, qui a succédé à la MK11 dans la seconde moitié des années 70. Voiture de l'école de pilotage ELF / Winfield, elle a appris freinage et trajectoires à des générations de pilotes en herbe.
- Une **Ralt RT 31**, Formule 3 qui a été pilotée en 1987 par Éric Comas, la Formule 3 étant la suite de la Formule Renault dans l'accompagnement des pilotes vers les sommets.
- Une **Williams FW15c**, avec laquelle Alain Prost a remporté son dernier titre de champion du monde de Formule 1. Cette dernière voiture sera un peu la vedette du stand, puisque c'est la seule voiture avec laquelle le pilote ligérien a été champion du monde sous les couleurs ELF.

MODÈLES EXPOSÉS

- McNamara Mk3B de Niki Lauda (1970)
- Martini MW3 de Jacques Laffite (1969)
- Alpine A330 de Patrick Depailler (1967)
- Tecno de Jean-Pierre Jaussaud (1967)
- Brabham BT18 (1966)
- Lotus 41 (1966)
- Merlyn Mk14A (1969)
- Pygmée MDB12 (1969)
- De Sanctis (1969)
- March 703 (1970): Chevron B17
- Crosslé 17F (1970)

En complément de ces trois voitures, ELF exposera les casques originaux de ses deux champions du monde, Alain Prost et Damon Hill, et proposera un mur « Hall of fame » rappelant le nom de tous les pilotes connus qui sont passés par son école.

Des animations sont également prévues. Ainsi, vendredi 8 novembre, ELF organisera une soirée exceptionnelle sur le salon, où seront invités tous ceux qui ont été partie prenante ou lauréat de l'école ELF Winfield. **Olivier Panis et les trois cofondateurs de l'école Winfield, qui a 60 ans cette année, ont confirmé leur présence.** « Nous espérons d'autres bonnes surprises, avec des pilotes qui vont essayer de se libérer », indique la marque, qui pourra également compter sur le fils de Patrick Depailler et sur Bernard Asset, le photographe Français de Formule 1.

Enfin, pour rester fidèle à son histoire, ELF profitera d'Époqu'auto pour organiser un mini programme de détection. **Un simulateur installé sur le stand permettra aux visiteurs de venir se tester sur un circuit virtuel. Le vainqueur gagnera une journée de pilotage sur Formule 4 à l'école Winfield sur le circuit Paul Ricard**



Ralt RT 31 - 1987

06 | DU LOURD SUR ÉPOQU'AUTO

Partenaire historique d'Époqu'auto, la Fondation Berliet a été rejointe depuis quelques années sur le salon par l'Association PTRA (Patrimoine du Transport Routier Ancien). Partageant la même passion, ils proposent depuis plusieurs éditions des plateaux mitoyens qui se complètent, mettant en valeur la richesse du patrimoine français en matière de véhicules industriels.

Cette année, la Fondation Berliet va se focaliser sur des exemplaires très rares, marqueurs de leur époque par leurs innovations, tous issus de l'École Automobile Lyonnaise, de tonnages moyens, tous datant d'avant le milieu des années 1930. A l'inverse, l'Association PTRA va présenter des véhicules de plus forts tonnages,

plus récents mais emblématiques des usages des Transporteurs Routiers de Marchandises aujourd'hui aux mains de collectionneurs passionnés qui continuent de les faire rouler: ils adressent surtout la thématique du film mythique « Cent Mille Dollars au soleil ».

Les utilitaires font leur cinéma

Après avoir proposé un arrêt sur image sur les autobus et autocars en 2023, le plateau des utilitaires braquera cette année les projecteurs sur un film mythique. Car tout autant que les acteurs, ce sont bien les camions qui sont les vedettes de « Cent Mille Dollars au soleil », le film d'Henri Verneuil, sorti sur les écrans il y a tout juste 60 ans.

Pour raconter ce grand moment de cinéma, le Club des 3A installera une toile de tente sur le stand des Utilitaires, avec un immense écran et une cinquantaine de places, où les visiteurs pourront revivre toutes les scènes où l'on voit les véhicules.

Mais bien évidemment, ce sont surtout les trois véhicules au cœur de ce film inoubliable qui seront réunis. Trois camions sortis des usines Berliet :

- Un Berliet GBC8 6X6 Gazelle rouge (1959), véhicule emblématique présenté par le constructeur lyonnais en 1957. Produit à 32 000 exemplaires jusqu'en 1977, il est piloté dans le film par Lino Ventura.



- Un Berliet TLM10M2 (1961) vert « vosgien » dont le volant était confié à Jean-Paul Belmondo. Fabriqué à partir de 1960 dans l'usine de Vénissieux, il a été produit à 272 exemplaires entre 1960 et 1963.

- Un Berliet TBO 15 bleu foncé de 1967, entre les mains de Bernard Blier.

Pour compléter ce plateau composé exclusivement de camions lyonnais, le club PTRA a choisi de présenter également quatre camions gazobois de fabrication française, appartenant tous à des adhérents du club: Renault AHN (1942), Citroën U23 (1947), deux Berliet VDC d'avant-guerre (1938 et 1940)

Les visiteurs pourront également découvrir un Pinardier Berliet de 1959, un Fainéant de Renault (1957) remarquable par son moteur couché sous la cabine et une rare sortie de grange dans son état d'origine: un Renault EP (1916), 4 cylindres essence.

Enfin, ce plateau accueillera également une chenillette amphibie Hotchkiss type Castor HB40.



Berliet TLM10M2 - 1961



Citroën U23 1947 & Renault AHN 1942

La Fondation Berliet célèbre l'École Automobile Lyonnaise

Attachée au patrimoine industriel et au savoir-faire local, la Fondation Berliet consacra cette année son exposition à l'École Automobile Lyonnaise. Elle entend ainsi souligner les traits généraux qui la caractérisent: une alliance de puissance, de robustesse et de légèreté relative, une tenue de route exceptionnelle, des

suspensions qui sont le fruit d'études très poussées et de nouvelles technologies,

Pour traduire cela, la Fondation Berliet présentera sept véhicules produits par quatre constructeurs locaux: Berliet, bien entendu, mais aussi Luc Court, Cottin-Desgouttes et Rochet-Schneider.

Camion Berliet M 1910

Représentant la première génération de camions, le Berliet M10 a été classé Monument Historique le 2 novembre 1988. Précurseur du développement du transport routier de marchandises, il est équipé d'organes qui ont été conçus et fabriqués pour transporter une charge utile de 3,5 tonnes. Il dispose d'un moteur de 4,5 litres de cylindrée, d'un radiateur en nid d'abeille, d'un système de freinage sur la boîte et sur l'essieu, ainsi que d'une cabine avancée. Utilisé en France, bien évidemment, il s'est aussi illustré sur les routes d'Espagne, du Brésil, des Philippines...

Berliet, type AK4 - 1911

Plus jeune d'une année que le Camion Berliet M, ce véhicule constitue l'ancêtre du pick-up. Il était aussi appelé « coupé docteur », en raison de sa caisse arrière qui pouvait accueillir... les dons en nature de patients visités par les médecins de campagne. Doté d'un moteur 4 cylindres vertical 70 X 100 de 1,5 litre de cylindrée, d'une boîte de quatre vitesses avant et une arrière, d'une transmission par cardan, ce véhicule se caractérisait par sa faible consommation et par sa fonctionnalité.

Camionnette Rochet-Schneider 12 HP - 1912

Pionnier de l'automobile, Rochet-Schneider complète sa gamme de voitures en 1912 avec un robuste châssis, série 11 000, réceptionné aux Mines le 24 décembre 1911. Il servira de base à des utilitaires légers jusqu'au milieu des années 1920. Il est doté d'un moteur monobloc 4 cylindres 80 X 130 de 2,6 litres de cylindrée, d'une transmission par cardan spécial et d'un pont arrière à double démultiplication. Le modèle que présente la Fondation Berliet a été restauré dans la configuration du véhicule qui a équipé l'expédition Alger - Ouargla - Tamanrasset du Général Laperrine en 1920.



Porte-fûts Luc Court - 1912

Constructeur de voitures, de camions et d'autocars, le Lyonnais Luc Court a fabriqué des véhicules à partir de 1899. Les derniers modèles de camions et d'autobus de la marque sont sortis d'usine en 1952, soit 10 ans après sa mort. Porté par un sens très poussé de l'innovation, Luc Court dépose 24 brevets entre 1898 et 1921. Le modèle présenté date de 1912. Il est équipé d'un moteur monobloc 4 cylindres vertical 70X 140, doté d'un système breveté portant sur la commande par culbuteurs des soupapes d'admission placées au-dessus des soupapes d'échappement, d'une boîte trois vitesses avant et une vitesse arrière.



Autopompe Rochet-Schneider - 1921

Réceptionné aux mines en octobre 1919, ce modèle de la série 18400 de 1921 a été offert à la Fondation Berliet par Nestlé France. Dotée d'un équipement incendie Delahaye, cette autopompe est équipée d'un moteur monobloc 6 cylindres 100 X 130 de 6,25 litres à soupapes latérales, de freins à tambour sur les roues arrière commandés par des tringles. Au total, 197 exemplaires sont sortis d'usine entre 1920 et 1926.

Roadster Cottin-Desgouttes - 1929

Le modèle présenté a été livré en 1929; il est carrossé dans la configuration du rallye saharien de 1930 «Alger - Gao - Tunis», qui totalisait 7 000 kilomètres. L'équipe Cottin-Desgouttes remporte la victoire devant des marques prestigieuses: Bugatti, Delage, Hotchkiss, Renault... à la vitesse moyenne de 50 Km/h. Ce roadster est doté de la révolutionnaire suspension «Sans Secousse» sur quatre roues indépendantes, dont le premier modèle sort en 1926. Il est équipé d'un moteur six cylindres 65 X 100 à 3 soupapes par cylindre / carburateur Zénith / Dynastair Paris-Rhône.

Limousine Berliet VRD 19 - 1933

Offerte par la famille lyonnaise Legros, cette voiture a été restaurée avec le soutien de la Fondation du Patrimoine, de Motul et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, mais aussi grâce à la générosité de 140 souscripteurs. Réceptionné aux Mines le 28 novembre 1932, ce modèle a été construit à 999 exemplaires, dont seulement neuf ont été traités en «version grand luxe et grand tourisme», à l'image du véhicule qui est présenté sur Époqu'auto. Un châssis extra-surbaissé, un moteur quatre cylindres 90 X 130 aux reprises franches, une boîte de vitesse aux 3ème et 4ème silencieuses, un servo-freinage sur les quatre roues caractérisent cette pièce très rare.



07

UNE VEDETTE AMÉRICAINE ET DEUX ANNIVERSAIRES

Si les anniversaires ne rythment plus automatiquement les éditions d'Époqu'auto, le salon n'oublie pas pour autant de saluer les parcours des marques de légende qui ont fait l'histoire de l'automobile.

Cette année, les organisateurs n'ont donc pas hésité au moment de marquer d'une pierre blanche les soixantièmes anniversaires de Mustang et de Matra. Deux sexagénaires au parcours diamétralement différents, mais dont les modèles ont fait naître des émotions pour plusieurs générations de passionnés.

Mustang un rêve américain



Seule Ford à arborer son propre logotype de calandre, avec ce célèbre cheval au galop qui lui a donné son nom, Mustang fête cette année son 60^e anniversaire.

Six décennies au cours desquelles plus de 10 millions de véhicules ont été vendus dans le monde. Pour rendre hommage à cette formidable aventure, Époqu'auto avec le concours du club **Mustang Club France**, un des trois clubs de la marque dans l'Hexagone, a monté une exposition retraçant cette saga.

Ce sont finalement **11 voitures qui seront présentées à l'entrée du salon place des Lumières et dans la galerie 4, avec en vedette la Mustang rendue célèbre par le film Bullitt, avec Steve MacQueen.**

Ce modèle **Fastback de 1968 possède un moteur code «S» - 390 ci 4 v, un gros moteur de près de 6,4 l de cylindrée avec un carburateur 4 corps, qui développe 325 hp (Horse Power).** Pour le film, la voiture a été débadgée. Tous les éléments chromés lui ont été retirés, afin qu'elle devienne une voiture «ordinaire», que pourrait posséder un simple inspecteur de police de quartier.

Dévoilée sur l'affiche du salon, la voiture présentée est la réplique exacte, au boulon près, de ce modèle passé

à la postérité. Autour d'elle, 9 autres véhicules seront proposés par le club qui fête aussi un anniversaire cette année, puisqu'il a été créé il y a exactement 40 ans.

Ainsi un autre modèle identique à celui qui a été utilisé pour le film sera également présent. Mais il s'agira cette fois du modèle tel qu'il est apparu une fois le film terminé. La voiture que les visiteurs pourront admirer est donc entièrement rayée, cabossée, rouillée.

Le plateau abritera aussi la **Mustang Boss 302 de 1969.** Cette Mustang très rare, fabriquée pour la compétition, est sortie à seulement 1 628 exemplaires cette année-là sur les 300 000 Mustang sorties de chaîne en 1969.



Exceptionnelle, aussi, les visiteurs pourront découvrir la **Shelby GT 350 de 1966. Le modèle exposé a été acheté neuf en France et n'a eu que trois propriétaires.** Il a même été signé par Carol Shelby lui-même sur le dos du siège conducteur lors de son passage en France. C'est d'ailleurs cette voiture-là qui a servi à Ford pour l'homologation du modèle en France.

La Mustang coupé 1965 (la 180) fera également partie de l'exposition Mustang. En 2025, elle fera le parcours de concentration du 34ème rallye Monte-Carlo qu'elle avait fait à l'époque en 1965, c'est à dire 4 800 km en 6 jours pour arriver à Monaco.



Shelby GT 350 - 1966

Matra une autre vision de l'automobile

Le constructeur français est passé comme une météorite dans le ciel de la production automobile hexagonale, mais la créativité, l'inventivité, la prise de risque qui ont marqué chacun ses modèles ont laissé une trace indélébile.

Pour fêter le soixantième anniversaire de cette marque résolument disruptive, **Époqu'auto a imaginé un plateau regroupant 17 modèles emblématiques.** Installé dans la galerie 6, cette exposition permettra également de souffler les **40 bougies de l'Espace**, premier monospace de l'histoire, dont les caractéristiques ont ensuite inspiré tous les grands constructeurs mondiaux.

Déroutant par ses modèles de tourisme, le constructeur français s'est aussi aventuré avec succès sur le terrain de la compétition automobile.

Dans la foulée de son dirigeant Jean-Luc Lagardère, entrepreneur ambitieux et talentueux, Matra a relevé les défis les plus fous, remportant le titre de champion du monde des constructeurs de Formule 1 en 1969, puis celui de champion du monde des marques en endurance en 1973 et 1974.

Pour mettre en lumière cette formidable histoire, les organisateurs du salon présenteront un plateau divisé en **trois grandes parties.**

Le premier tableau mettra en valeur la compétition, avec trois voitures de courses, prêtées par le musée Espace automobiles Matra de Romorantin, dans le Loir-et-Cher: la **MS1** qui débute en 1965 en Formule 3, la **MS80** championne du monde de Formule 1 avec Jackie Stewart en 1969 et, enfin, la **MS670** championne du monde de sport proto et lauréate des 24 heures du Mans à plusieurs reprises avec Henri Pescarolo et Gérard Labrousse.

MODÈLES EXPOSÉS

- Ford - FASTBACK - 1968
- Ford - FASTBACK - 1968
- Ford - CABRIOLET - 1964 1/2
- Ford - SHELBY GT 350 - 1966
- Ford - HACHTBACK - 1977
- Ford - SPORTROOF - 1973
- Ford - SHELBY GT 350 - 1969
- Ford - BOSS 302 - 1969
- Ford - FOX CAB - 1986
- Ford - COUPE (LA 180) - 1965



Matra MS80 Formule 1 - 1969



Matra MS670 Sport Proto- 1972- 1974

Ce premier tableau sera complété par la présentation de deux moteurs. Le mythique V12 tout d'abord. Le V6 Turbo de Formule 1, ensuite, qui a tourné sur banc d'essai, mais que Renault a finalement écarté au profit de son propre V6 Turbo dans les années 1977 à 1988. À l'invitation du Club des 3A, Philippe Coblence, concepteur de ce V6 Turbo Matra, viendra donner une conférence sur le salon.

Une autre partie du stand Matra sera dédiée à un petit plateau Prototypes, où deux modèles n'ayant jamais débouché sur une commercialisation seront présentés. Le M25 en premier lieu, qui a été conçu comme une voiture d'accélération. Imaginé à la fin des années 80, sa faculté d'accélération reposait sur son exceptionnelle légèreté. Le M72, ensuite, pensé comme « la voiture des copains », qui reste le dernier prototype sorti par Matra.

Enfin **la dernière partie du plateau sera consacrée à toutes les voitures produites en série,** soit par Matra sous son seul nom, soit avec Renault. **Au total, 12 modèles seront présentés.** Y compris la Jet, petite biplace commercialisée par Matra en 1965, mais qui existait depuis 1962 et que les puristes ne retiennent pas dans la galaxie Matra. C'est en fait à la 530, qui arrive en 1967, qu'est accordée

cette appellation de première Matra de l'histoire. Cette voiture légère, avec un moteur arrière, sera suivie par la Bagheera au début des années 70. Avec ses trois places à l'avant et sa carrosserie en plastique, elle symbolise l'inventivité du constructeur. Après la Murena, Coupé Sportif qui lui succède, Matra s'oriente vers les voitures de loisir. Premier modèle de cette gamme, la Rancho, avec ses caractéristiques de voiture très lumineuse et son grand coffre s'installera aussi sur le plateau, au côté de la gamme Espace, qui sera intégralement déclinée, à l'exception de l'Espace 4 qui est produit par Renault et qui abandonne la carrosserie plastique chère à Matra. Enfin, l'Avantime, véhicule déroutant et exceptionnellement innovant, produit par Matra pour le compte de Renault, complètera ce plateau.

MODÈLES EXPOSÉS

- MATRA Compétition - MS1 Formule 3 - 1965
- MATRA Compétition - MS80 Formule 1 - 1969
- MATRA Compétition - MS670 sport proto - 1972-1974
- MATRA Proto - M25 - 1989
- MATRA Proto - M72 - 2000
- MATRA Automobiles - Jet 6 - 1965
- MATRA Automobiles - Matra 530 - 1967
- MATRA Automobiles - Bagheera Courrèges - 1973
- MATRA Automobiles - Bagheera 2 X - 1978
- MATRA Automobiles - Rancho - 1980
- MATRA Automobiles - Rancho Grand Raid - 1981

- MATRA Automobiles - Murena 1,6 - 1981
- MATRA Automobiles - Murena 2,2S - 1983
- MATRA Automobiles - Espace P23 - 1984
- MATRA Automobiles - Espace P36 - 1992
- MATRA Automobiles - Espace P52 - 1998
- MATRA Automobiles - Avantime - 2001

ET 2 MOTEURS

- MATRA Compétition - Moteur V12 F1 - 1982
- MATRA Compétition - Moteur V6 Turbo F1 - 1981

08

LE CŒUR DU SALON: CLUBS DE MARQUE, MARCHANDS... DES EXPOSANTS FIDÈLES

Sans eux, Époqu'auto ne serait pas devenu un salon unique en son genre. Fidèles parmi les fidèles, ces partenaires, marchands, clubs de marques et exposants, seront encore au rendez-vous cette année. Avec la volonté de surprendre les visiteurs, en présentant des stands enrichis et renouvelés.

Des clubs de marque toujours plus nombreux

Cette année, quelques **200 clubs se presseront dans les Halls d'Eurexpo**. Avec la volonté de se démarquer par l'originalité de leur stand, pour répondre à la demande du salon, qui organise plusieurs concours pour récompenser les plus créatifs.

Véritables piliers d'Époqu'auto, les clubs seront répartis comme tous les ans dans les différents Halls d'Eurexpo.

Ainsi, le **Village des Anglaises et des Italiennes** regroupera de nombreux clubs de marques de ces deux pays dans le **Hall 2**.

L'Aventure Peugeot Citroën DS, quant à elle, prendra place dans le **Hall 5** et sera accompagnée comme toujours par les clubs dédiés aux différents modèles de chacune de ces marques.

Tandis que dans le Hall 7, le village Renault regroupera le club officiel Renault The Originals Renault – La Collection sur une surface de plus de 500 m².

À côté de ces partenaires fidèles, Époqu'auto accueillera comme chaque année **plusieurs nouveaux clubs**.

Cette édition 2024 sera ainsi marquée par l'arrivée d'une dizaine de nouveaux clubs. **Alfa Classic Club de France**, qui rassemble des propriétaires d'Alfa Classics Youngtimers.

L'Historique Tourisme Champion Car (HTCC), organisateur de rallyes pour des voitures de tourisme homologuées en Groupe 1 jusqu'en 1981 et en Groupe N jusqu'en 1991. **Lancia Net**, qui réunit les passionnés de Lancia sorties d'usine entre 1980 et aujourd'hui.



Venturi 260 SPC

La Virée d'Antan, qui viendra avec quelques modèles d'exception du musée de Brassac les Mines. **Manivelle et Turbo**, organisateur de L'Échappé Vintage, grand rendez-vous de véhicules remarquables et collectors à travers les Coteaux du Lyonnais.

Le **Porsche Club des Alpes d'Albertville et VW Passion Loire** qui est basé à L'Horme. **Projet Clément**, un club né autour du projet de restauration d'une Talbot DC de 1926 devenue un utilitaire en 1949. Enfin, le **Club Venturi**, qui présentera pour la première fois les voitures de cette célèbre marque Française créée dans les années 80.

Pour rappel, le **Club Japan Days**, présent pour la 2^{nde} fois au salon, exposera trois rares japonaises (cf page 8).

The originals Renault la collection

Cette année, la marque au losange mettra notamment l'accent sur trois voitures anniversaires: la **Renault 8 Gordini qui affiche désormais 60 ans au compteur**, **l'Espace qui fête ses 40 ans et, enfin, la Renault 25 qui souffle également 40 bougies**.

L'aventure de la Renault 8 Gordini sera célébrée avec un exemplaire 1100 de 1964, entièrement de bleu vêtu évidemment. A ses côtés, trôneront un Renault Espace, avec un exemplaire bleu de la première génération phase 2, et une Renault 25, bleue elle aussi, qui vient tout juste de rejoindre The Originals Renault – La Collection.

Dans le même temps, The Originals Renault – la collection profitera d'Époqu'auto pour revenir sur le parcours de trois voitures mythiques, qui s'apprentent à connaître une nouvelle jeunesse.

La R5, tout d'abord, avec le lancement de sa nouvelle déclinaison R5 E-Tech 100% Electric. La R4, ensuite, dont une nouvelle version a été dévoilée en première mondiale à Paris fin octobre. La R17, enfin, dont le restomod fait beaucoup parler de lui.

Avec le projet « **R17 restomod electric x Ora i'to** », Renault démontre une nouvelle fois sa capacité à fusionner patrimoine, design et innovation, en faisant appel à des designers contemporains. Cette nouvelle création sera accompagnée de trois Renault 17 iconiques:

- une Renault 17 phase 1, une Renault 17 phase 2, identifiable grâce à ses sièges pétales ou son bandeau de feux à l'arrière et une Renault 17 Gordini Groupe 5 de 1975, qui a marqué le monde du rallye au milieu des années 70, en étant le premier modèle de la gamme Renault à remporter une épreuve du Championnat du monde des rallyes.

La Renault 4 sera l'autre star du plateau. Pour marquer ce retour au premier plan d'un modèle mythique, The Originals Renault présentera:

- une Renault 4 série spéciale Parisienne de 1967
- « Suite n°4 », un showcar insolite dont le design est signé Mathieu Lehanneur, célèbre pour avoir, entre autres, dessiné la torche de la flamme olympique ou



La collection R17 - The originals Renault



La collection R4 - The originals Renault

encore la vasque qui a survolé la capitale pendant les Jeux Olympiques de Paris 2024.

La toute nouvelle **Renault 5 E-Tech 100 % Electric** sera également l'une des attractions du plateau. Pour l'accompagner sur Époqu'Auto, The Originals Renault présentera: une Renault 5 Turbo Coupe d'Europe, une Supercinq GT Turbo et une Renault 5 retrofit.

Enfin, une partie du stand sera consacrée **aux services aux collectionneurs**, comme la délivrance de certificats et attestations pour obtenir une carte grise collection, avec une zone dédiée à The Originals Renault Services sur laquelle trônera une magnifique Renault 4 fourgonnette orange de 1970.

Enfin, la Renault Estafette boutique de The Originals Renault – Store sera de la partie, en proposant des articles et des miniatures qui raviront tous les amateurs de la marque.

L'Aventure Peugeot Citroën DS



Peugeot 205 GTI 1.6i 1984 - © Aventure Peugeot

Sur le stand de L'Aventure Peugeot Citroën DS, cette nouvelle édition d'Époqu'Auto fournira l'occasion aux clubs Peugeot et Citroën de fêter les anniversaires de quatre modèles qui ont marqué l'histoire de ces deux marques. Ainsi **la Peugeot 205 GTI et le Citroën C15 souffleront 40 bougies**, tandis que **la CX célébrera une saga d'un demi-siècle désormais**. Enfin, **la mythique Traction Avant a 90 ans** cette année et L'Aventure Peugeot Citroën DS ne pouvait passer sous silence ce morceau d'histoire.

Présentée le 18 avril 1934, la **Traction Avant** a marqué plusieurs générations. Par sa silhouette reconnaissable au premier coup d'œil, mais aussi par son avant-gardisme. Surnommée la voiture aux 100 brevets, elle associe les solutions les plus modernes de l'époque: roues motrices situées à l'avant, structure monocoque, freins hydrauliques, suspension indépendante sur les 4 roues.

Née en 1984, la **Peugeot 205 GTI** pourrait être en quelque la jumelle du Citroën C15, qui a vu le jour la même année. Avec des ambitions et des carrières différentes néanmoins.

Lancée en février 1984, la mythique GTI a renforcé l'image de la 205, sortie un an plus tôt, et rajeunit celle de la marque.

Dérivé de la Visa, l'utilitaire **Citroën C15** a été produit à près de 1,2 million d'exemplaires jusqu'en 2006, après avoir été restylé à trois reprises. Le C15 ne s'adresse pas du tout au même public, mais il va connaître lui aussi un succès exceptionnel, comparable à celui de la

2CV Camionnette présentée en 1950. Il est réputé pour sa solidité à toute épreuve et doté d'une capacité de chargement remarquable.

Formidable routière, la **Citroën CX** a elle aussi été commercialisée à près de 1,2 million d'exemplaires. Produite entre 1974 et 1991, elle est le fruit de très longues études, lancées dès la fin des années 60 pour préparer le remplacement de la DS.



CX 2000 Super 1974 PRS2-© Aventure Citroën

Marchands, village des artisans et village des artistes

À sa création en 1979 le salon était une bourse d'échanges, il n'est donc pas étonnant que les marchands, 45 ans après sa création, constituent aujourd'hui le groupe le plus nombreux des exposants d'Époqu'Auto. Le salon lyonnais est devenu un moment clé dans leur calendrier. Un événement auquel ils sont attachés et sur lequel ils reviennent avec plaisir année après année. Ils seront **560 cette année.**

Cet attachement est partagé avec les revendeurs de voitures et les carrossiers qui sont environ 80 professionnels cette année.

Qu'ils proposent des pièces détachées, des miniatures, de la librairie des vêtements ou encore divers objets liés à l'automobile, marchands et revendeurs représentent 80 % des exposants.

Les artisans seront une vingtaine d'exposants à prendre place dans l'espace qui leur est dédié dans le hall 6.

Un salon solidaire Époqu'auto invite les écoles et les associations

Le Club des 3A a décidé d'ouvrir ses portes à des visiteurs qui ne l'ont pas encore découvert pour certains d'entre-eux. Ainsi, Époqu'Auto accueillera plusieurs écoles et centres de formation, dont les élèves s'engagent dans la filière des métiers de l'automobile.

Des élèves du MFR de Saint-Martin le Haut, qui propose une formation menant au CQP (Certificat de Qualification Professionnelle) Restauration voitures anciennes et historiques, seront donc présents. Il en ira de même pour le Lycée professionnel lyonnais Émile

Béjuit, dont les élèves viennent aider chaque année pour la présentation des voitures proposées lors des ventes aux enchères. Enfin, 45 élèves du lycée automobile Amédée Gordini d'Annecy et leurs accompagnants seront aussi présents.

Présente avec un stand mis gracieusement à sa disposition, l'association Docteur Clown s'efforcera également de donner de la visibilité à ses clowns hospitaliers qui visitent chaque année plus de 15 000 enfants dans la région.



Les visiteurs pourront découvrir : restauration sur bois, réparation de radiateurs, de pompes à eau, de sellerie...

Également regroupés dans le **hall 6, les artistes seront 25 cette année.** Le Club des 3A a souhaité se concentrer notamment sur la peinture et la sculpture. Les artistes présents seront réunis par binômes, en quatre groupes de six, au cœur d'espaces parfaitement identifiés,

09 | DES ANIMATIONS TOUJOURS PLUS NOMBREUSES

Devenu pour les puristes comme pour les néophytes une date que l'on coche très tôt sur son calendrier, Époqu'auto n'a pas simplement grandi au fil des années. Animé eux aussi par la passion, les membres du Club des 3A ont progressivement structuré leur démarche et enrichi l'offre du salon au fil du temps.

Le lieu d'exposition où l'on venait admirer des automobiles de légende est aujourd'hui un espace de vie où l'on admire, où l'on vend, où l'on achète... et où l'on se cultive et se divertit.

Cette année encore, de multiples animations seront proposées aux visiteurs, avec notamment la venue de cinq pilotes de renom: **Guy Fréquelin, Henri Pescarolo, Gérard Larousse, Pierre Lartigue et Jean-Claude Andruet. Ils se prêteront au jeu des interviews et des dédicaces.**

Épicentre de ces animations, la Place des Lumières d'Eurexpo abritera comme chaque année le podium où les organisateurs du salon proposeront des rendez-vous désormais connus des visiteurs fidèles. À commencer par les remises de prix pour les stands les plus étonnants, mais aussi des interviews, les interventions du magicien Dani Lary...

À quelques pas du podium, le stand RMC Découverte constituera un autre point stratégique pour ces animations. Le Club des 3A a signé un partenariat avec la chaîne, qui proposera des animations autour de ses émissions phares. François Allain, bien entendu, qui est un fidèle d'Époqu'Auto sera notamment présent.

Enfin, comme l'an dernier, **plusieurs Youtubers seront présents** pour le plus grand plaisir des plus jeunes.

Également très attendus par le public, **les célèbres restaurateurs de véhicules de collection Jehef & Gab, de l'Atelier Des Chevrons.** Pour leur retour sur Époqu'Auto, ils animeront leur atelier MECANO 2CV : équipées d'outils, de matériel de travail (gants de sécurité, combinaisons...) et de fiches explicatives, des équipes devront réaliser le démontage puis le remontage d'une authentique 2CV en moins de deux heures, avec l'aide de l'un de des deux restaurateurs.

Présente avec un stand mis gracieusement à sa disposition par le Club des 3A, l'association Docteur Clown s'efforcera également de donner de la visibilité à son action, en échangeant avec les visiteurs du salon.

Un programme de conférences étoffé

Pour la deuxième année consécutive, le Club des 3A proposera une série de conférences, qui viendront compléter l'offre déjà riche de la FFVE. Testé l'année dernière, le concept a été validé par les visiteurs. Installé dans le Hall 6 d'Eurexpo, l'espace Conférence sera réservé aux interventions de la FFVE et aux conférences du Club des 3A

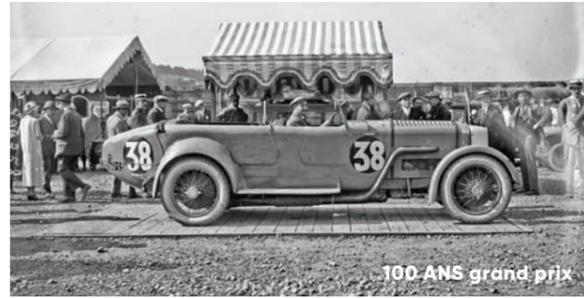
Par ailleurs, la Place des Lumières abritera comme tous les ans le podium où se succéderont également des interviews et de nombreuses animations au fil de la journée

CONFÉRENCES

- **MG : L'âge d'or de l'automobile britannique**
Vendredi, samedi et dimanche de 15h à 15h45
par Philippe Douchet, MG Club de France
- **Matra Motors Compétition**
Vendredi, samedi et dimanche de 14h à 14h45
par Philippe Coblenz, ingénieur motoriste Matra sports
- **Hotchkiss : 1935 - 1955, l'âge classique**
Vendredi et samedi de 17h00 à 17h45
par Marc-Antoine Colin, auteur et membre du club Hotchkiss
- **Bertone : La NSU Trapèze concept car**
Vendredi et samedi matin de 10h00 à 10h45
par Jean Celle

Le club des 3A fête les 100 ans de la course automobile Lyon - Brignais

Le stand du Club des 3A a souhaité rendre un hommage à la course Automobile Lyon – Brignais qui fête ses 100 ans cette année. Ils ont sélectionné trois automobiles et une moto. Les visiteurs vont pouvoir découvrir une Bugatti Type 35 Grand Prix de Lyon, une Peugeot 174 Sport, un cycle car Sima-Violet ainsi qu'une moto Monet-Goyon 175 cm³, ayant participé en 1924 à ce Grand Prix classé par l'Automobile Club de France en Grand prix d'Europe et Grand Prix de France.



L'actualité sur le stand de la FFVE

La FFVE propose de découvrir une exposition originale et insolite à travers la thématique des microcars. Ces drôles de petits véhicules sans permis qui ont fait fureur après-guerre, retrouveront de leur splendeur sur le stand de la FFVE Hall 6. Avec des formes et des couleurs loin des standards, les microcars séduiront les curieux à l'occasion de cette 45^{ème} édition d'Epoqu'Auto.

La FFVE profitera du salon pour présenter l'ensemble de ses actions de promotion et de préservation du patrimoine roulant. Au travers les concours d'élégance, les poses de plaques pour les lieux de l'histoire automobile, la promotion de la sécurité au volant ou guidon de son volant, la Fédération fait rayonner l'Automobile auprès du grand public.

Enfin, la Fédération accueillera ses partenaires Autosur, Bosch, Carene Assurances, Classic Expert, ECF, Motul et FFVE Services, afin de proposer un accompagnement aux collectionneurs dans leur quotidien.



LES CONFÉRENCES FFVE

La FFVE organise sur l'espace conférences Hall 6 G14, des sessions de présentation et questions/réponses de 45min, à destination des collectionneurs. Plusieurs sujets seront abordés durant ces 3 jours: conseils d'achats, démarche d'immatriculation, entretien et assurance, métiers d'art et présentation du marché économique, et enfin droits et responsabilités des clubs.

Acheter et immatriculer un véhicule d'époque en collection

Vendredi 8 novembre à 11h et samedi 9 novembre à 16h

Assurer et entretenir son véhicule d'époque

Vendredi 8 novembre à 16h

Les métiers d'art de la restauration

Samedi 9 novembre à 11h

Droits et responsabilités juridiques des présidents de clubs

Dimanche 10 novembre à 11h

Les Jeunes et la passion de l'automobile

Dimanche 10 novembre à 16h

10 | VENTES AUX ENCHÈRES : JAMAIS DEUX SANS TROIS

Alors que de plus en plus de passionnés et amateurs s'intéressent au phénomène des ventes aux enchères, l'engouement se fait de plus en plus ressentir dans l'univers automobile et moto de collection. Un sentiment partagé par la Maison Osenat, qui ne cesse de repousser le nombre limite de véhicules à présenter cette année sur Epoqu'Auto. Pour sa 15^e vente organisée sur le salon, la Maison Osenat présentera ainsi plus de 100 autos et 70 motos, datant de 1900 à 2017 : 120 ans d'histoire proposés aux enchères du 8 au 10 novembre prochain dans le Hall 6.

De collections en collections

Cette année, **75 modèles d'exception** passeront sous le marteau de Maître Osenat à l'occasion de la traditionnelle vente aux enchères automobile qui se déroulera le dimanche 10 novembre à 14h00.

Clin d'œil à l'attachement que porte Epoqu'Auto à ses racines Lyonnaises, **une collection historique de sept véhicules appartenant à un collectionneur anonyme Lyonnais sera présentée à la vente**, dont une exceptionnelle Lagonda M35R rapide tourer (valeur estimée entre 120 000 et 180 000 euros), une Porsche 356 B cabriolet (90 000 / 110 000 euros), ou encore une Citroën DS 19 cabriolet (80 000 / 120 000 euros).

À noter par ailleurs, **une collection de quatre Alpines** dont deux A110 groupe 4 (valeurs estimées 90 000/120 000 euros), ainsi qu'une collection de **huit voitures américaines** dont une Chevrolet Corvette C1 (80 000/100 000 euros) et une Buick Century cabriolet (25 000 / 35 000 euros).

Parmi les autres véhicules phares qui retiendront également l'attention des visiteurs et surtout des acquéreurs potentiels : **une De Dion Bouton vis-à-vis de 1900** (55 000 / 70 000 euros), **une Renault Type A de 1901** (60 000 / 80 000 euros) mais aussi **une Aston Martin Vanquish S de 2005** (100 000 / 150 000 euros) et **une Porsche 993 GT3 de 2004** (100 000 / 120 000 €).



Les deux roues toujours de la fête

Présentée pour la 3^e fois sur le salon, la vente aux enchères 2 roues tiendra de nouveau toutes ses promesses. Parmi les **70 motos proposées**, des françaises, des italiennes, des anglaises aussi, puis des belges... **Une variété de modèles dont les estimations oscillent entre 100 et 80 000 euros.**

Parmi les immanquables de cette édition : **la Harley-Davidson Wide glide FX80 de 1978 ayant appartenu à Johnny Hallyday.** D'une valeur estimée entre 25 000 à 45 000 euros, ce modèle iconique sera livré avec son ancienne carte grise au nom de Jean-Philippe Smet.

Deux motos se détachent également du lot : **une EGLI Vincent Godet 1968 et une Vincent 1000 rapide 1947** (la moto la plus rapide de son époque) estimées respectivement de 45 000 à 55 000 euros et de 60 000 à 80 000 euros.

Passionnés et amateurs ont rendez-vous **le samedi 9 novembre à 14h00** pour suivre cette vente exceptionnelle.

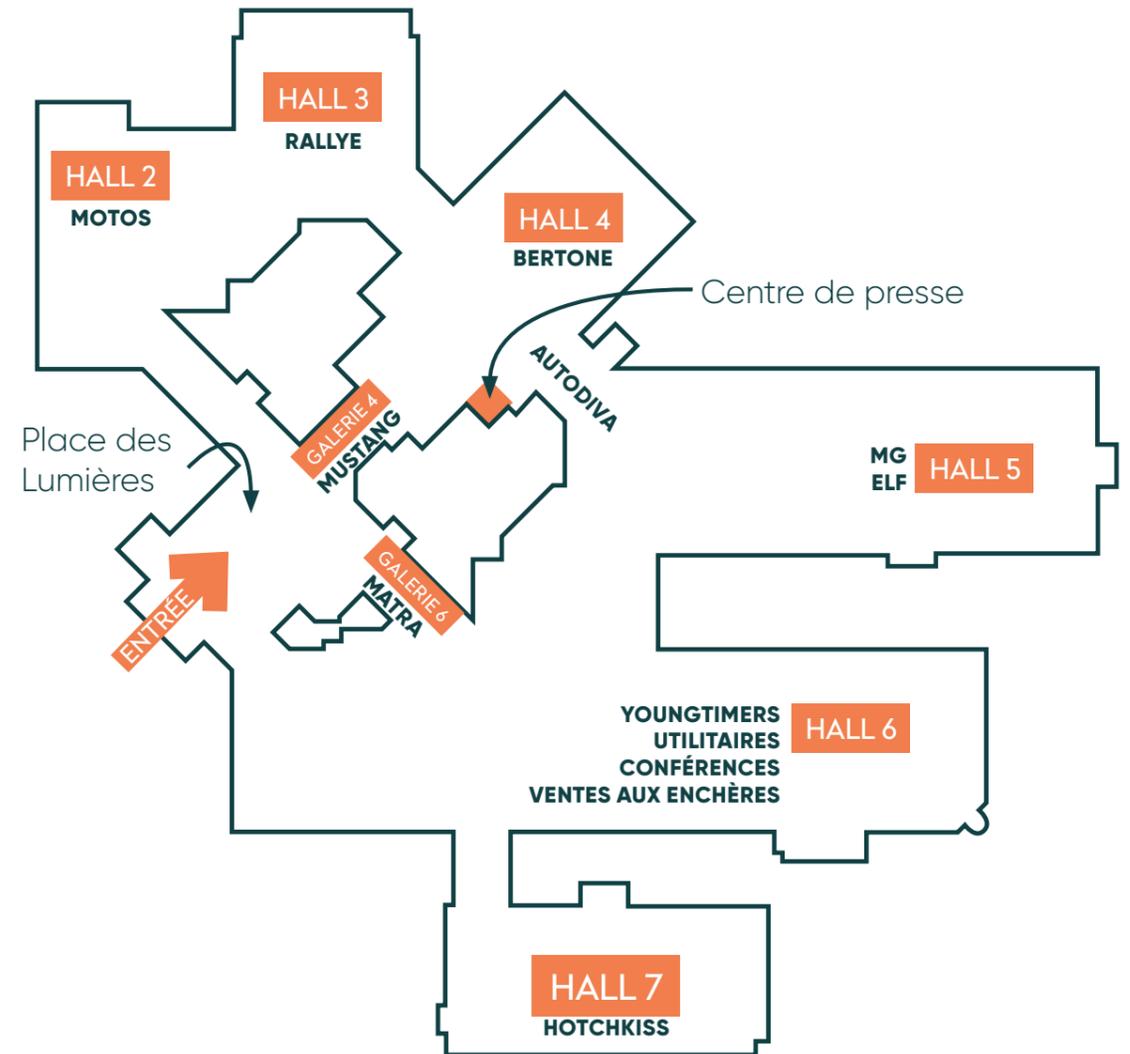


Les Youngtimers entrent dans la course

Convaincus, par l'engouement croissant que suscitent les Youngtimers, **les organisateurs du salon ont décidé d'ajouter un troisième rendez-vous sur l'agenda de la maison Osenat.** À partir de cette année, une vente réservée aux Youngtimers sera donc proposée **le vendredi à 16h00.**

Parmi les 29 véhicules présentés, on retient notamment **la dernière voiture de Jean-Paul Belmondo, une Renault Twingo** délivrée avec la carte grise toujours à son nom, dont l'estimation oscille entre 20 000 euros et 25 000 euros. On note aussi une remarquable **Renault 5 GT TURBO PHASE 2, estimée entre 15 000 et 20 000 euros.**

De nombreux youngtimers, rappelant des souvenirs communs au plus grand nombre, seront proposés pour un budget accessible, dont les estimations moyennes varient de 15 000 à 25 000 euros.



La grande majorité des autos et motos sera exposée durant les 3 jours Hall 6.

45^{ÈME} SALON INTERNATIONAL

époquauto

www.epoquauto.com

Suivez-nous sur

