

DOSSIER DE PRESSE

Septembre 2022

43^{ème} salon international
époquauto
autos & motos anciennes

43^{ème} salon international
époquauto
autos & motos anciennes

— 4, 5 & 6
Nov. 2022

Eurexpo
— Lyon



©Dorville agence-planète.fr

Harcourt
STUDIO PARIS



Billetterie

epoquauto.com

#epoquauto

Instagram Facebook Twitter LinkedIn

ÉPOQU'AUTO 2022 : L'ÉDITION DE TOUS LES RECORDS

L'édition 2022 du salon Époqu'auto, qui se déroulera du 4 au 6 novembre, au parc des expositions Eurexpo Lyon, s'écrit en lettres majuscules.

Après une édition 2021 placée sous le signe du renouveau, au lendemain d'une année 2020 marquée par l'annulation du salon, les organisateurs réaffirment leurs ambitions, avec un rendez-vous 2022 plus impressionnant que jamais, notamment avec un hall supplémentaire, qui porte le nombre de m² d'exposition à 80 000.

Plus de 82 000 visiteurs retrouveront les partenaires traditionnels du salon à cette occasion, ainsi que les plateaux spécifiquement sélectionnés pour cette 43^{ème} édition. Les trois plateaux majeurs, tout d'abord, consacrés cette année à la production européenne de Ford, Lancia et à l'Association des Clubs de Marque Automobile Française. Mais aussi les plateaux chaque année renouvelés de la Fondation Berliet, des utilitaires, des motos, des Youngtimers et du magazine Autodiva. Une édition où la passion, l'histoire et l'élégance seront à l'honneur, comme le raconte la sublime affiche créée pour l'occasion par le légendaire Studio Harcourt. Dévoilant un modèle Lancia, elle préfigure un salon exceptionnel.

1. UN SALON PLUS GRAND, PLUS PRESTIGIEUX ET PLUS RICHE QUE JAMAIS

Toujours plus d'exposants _____ 4
Un parcours de visite encore amélioré _____ 5
Le sport auto à l'honneur, avec un tout nouveau plateau dédié ! _____ 6
Le BMW Club de France fête ses 40 ans _____ 8
Trois authentiques Citroën 15 Six roadsters _____ 9
Des marchands et revendeurs toujours plus nombreux _____ 9

2. TROIS PLATEAUX PHARES POUR ENTREtenir LA TRADITION

FORD OU UN PARFUM D'AMÉRIQUE SUR LE VIEUX CONTINENT _____ 10
LANCIA, L'AUTRE LÉGENDE DE TURIN _____ 17
DES MARQUES FRANÇAISES DISPARUES...MAIS ÉTERNELLES _____ 20

3. LES UTILITAIRES, POIDS LOURDS D'ÉPOQU'AUTO 2022

La Fondation Berliet se raconte en six véhicules _____ 27
Un relais routier pour les utilitaires _____ 29

4. DES RENDEZ-VOUS TRADITIONNELS POUR UNE ÉDITION QUI NE LE SERA PAS

Les cabriolets à l'honneur sur le plateau Youngtimer _____ 30
Les Scooters et Moto Guzzi en vedette sur le plateau motos _____ 31
Deux ventes aux enchères pour le prix d'une _____ 32
ELF : un partenaire historique du sport auto _____ 33
La FFVE met en lumière le Concours d'État _____ 34
Un Village des artistes toujours plus riche _____ 34

5. INFORMATIONS UTILES

SERVICE PRESSE

Agence EMC - Tél. 04 72 19 69 36
Julie Barlot : agence.emc@gmail.com // Christelle Cimetière : ccimetiere@agence-emc.com

Photographies disponibles sur : <https://bit.ly/3BZO22x>

1 UN SALON PLUS GRAND, PLUS PRESTIGIEUX ET PLUS RICHE QUE JAMAIS



La 43^{ème} édition du salon Époqu'auto marquera l'histoire de ce rendez-vous devenu incontournable pour les passionnés d'automobiles anciennes. Tous les ingrédients sont en effet réunis pour que cette édition 2022 soit mémorable.

Confortés dans leurs convictions par une affluence record l'année dernière, avec **82 000 visiteurs accueillis**, les organisateurs ont décidé de donner une nouvelle impulsion à l'événement qu'ils organisent avec enthousiasme chaque année. Pour la première fois de son histoire, **Époqu'auto franchira donc cette année la barre des 80 000 m² de surface d'exposition, soit 10 000 m² de plus qu'en 2021.** Une façon de remercier les visiteurs pour leur fidélité, qui les suivent depuis quatre décennies, mais aussi de répondre à l'enthousiasme de toutes celles et tous ceux qui ont découvert le salon ces dernières années.

Toujours plus d'exposants

Plus que la conséquence d'une course au gigantisme, l'augmentation de la surface d'exposition témoigne de l'attractivité d'Époqu'auto. Plus de six mois avant son ouverture, le salon affichait déjà quasiment complet. Quelques **800 exposants devraient donc investir Eurexpo cette année.** Un grand nombre de fidèles, qui accompagnent l'aventure depuis plusieurs dizaines d'années, mais également beaucoup de nouveaux convertis, venus l'année dernière et enthousiasmés par la qualité du salon. « Nous sommes sollicités par de plus en plus de marchands, y compris des Parisiens, qui considèrent désormais Époqu'auto comme le salon où il faut absolument être », sourit Claude Passot, commissaire général du salon.

Un engouement exceptionnel lié en partie au manque qu'a engendré la crise covid. Soucieux de ne pas manquer ce rendez-vous, de nombreux exposants ont

réservé très tôt leur espace. « En fait cette année, dès le mois de janvier tout le monde avait confirmé et **en juin nous étions complets avant même d'avoir ouvert les inscriptions** », ajoute-t-il.

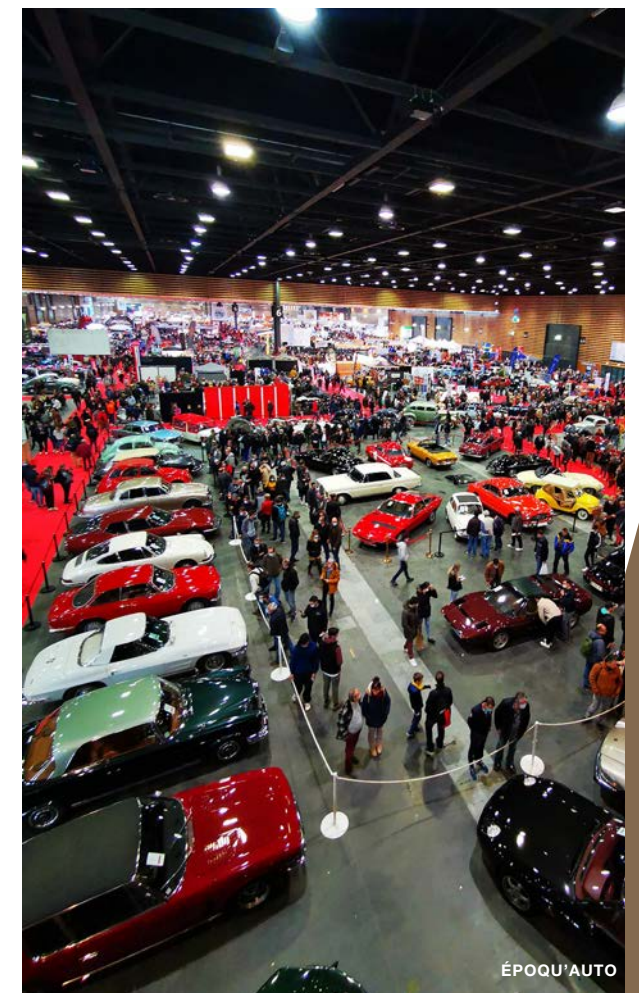
Cet empressement n'a pas concerné que les marchands. « De nouveaux clubs veulent absolument être présents cette année », confirme Francis Cincotta, membre des 3A en charge de l'accueil de ces clubs et de l'organisation de leurs espaces respectifs. Cette année, au moins 160 clubs seront présents, mais **les organisateurs prévoient d'en accueillir plus vraisemblablement entre 170 et 180 au final.** « Traditionnellement ce sont toujours les mêmes clubs qui reviennent d'une année sur l'autre, mais cette année nous aurons un tiers de clubs en plus dans le village Renault, car **c'est l'année de la R5 et nous aurons entre 5 et 7 clubs dédiés à cette voiture** », poursuit-il.



Un parcours de visite encore amélioré

Désireux d'accueillir plus d'exposants, **les organisateurs souhaitent également conserver un confort de visite irréprochable** pour tous ceux qui déambulent dans les allées d'Eurexpo. « Année après année, nous avons toujours la volonté d'améliorer le salon, rappelle Claude Passot. Dans la profondeur de son offre, bien entendu, mais aussi dans la qualité de l'accueil que nous pouvons proposer à nos visiteurs. » En augmentant la surface d'exposition, les organisateurs peuvent non seulement héberger plus d'exposants et accorder plus d'espaces à ceux qui le souhaitent, mais ils ont également le loisir d'élargir les allées et, ainsi, de fluidifier les déplacements des visiteurs.

C'est avec cette ambition, que le Club des 3A a décidé d'ouvrir une « autoroute » reliant l'ensemble des halls d'Eurexpo, dont la disposition en étoile autour du dôme peut parfois désorienter certaines personnes. Encore plus grand que les années précédentes, avec l'adjonction du hall 3, qui complète la surface des halls 4, 5, 6 et 7, le salon doit rester lisible pour ceux qui ne connaissent pas, ou mal, le parc des expositions lyonnais. Avec **cette espèce de dorsale, qui sera identifiée par un revêtement de sol bleu au lieu du rouge qui habille les autres allées**, les organisateurs entendent donc faciliter les parcours de visite.



Le sport auto à l'honneur, avec un tout nouveau plateau dédié !

Présent chaque année sur Époqu'auto à travers le plateau imaginé par Gérard Gamand, fondateur de la revue Autodiva, **le sport automobile bénéficiera d'une visibilité encore plus importante pour cette 43^{ème} édition du salon.**

Époqu'Auto fera en effet la part belle à toutes les voitures qui ont brillé sur la route et sur les circuits, avec des focus répartis sur tout le salon. « Il s'agira d'une part, d'un ensemble de rendez-vous au gré du salon et d'autre part de la création d'un plateau dédié au rallye », précise les organisateurs.

Inédit : le PLATEAU RALLYE

Ce 1^{er} plateau dédié au rallye est l'occasion de découvrir des voitures de course aux palmarès impressionnants. Ce sera le pendant du plateau Autodiva présenté par Gérard Gamand », indiquent les organisateurs. Les visiteurs auront également la possibilité de rencontrer de nombreux pilotes ayant marqué l'histoire du rallye. Des RDV seront organisés tous les jours.

De nombreux pilotes qui ont marqué l'histoire du rallye devraient être présents sur le salon, donnant ainsi une dimension encore plus exceptionnelle à ce plateau. Une liste précise sera communiquée ultérieurement.



DS 21 - BOB NEYRET



RALLYE DE MONTE CARLO 2003 - © DPPI

PLATEAU

- Citroën – Saxo Super 1600 (2001) // Citroën – Xsara WRC Monte Carlo (2003)
- Citroën – C4 WRC version terre (2010) // Peugeot – 205 turbo 16
- Citroën – DS 21 Rallye Monte Carlo 1966 // BMW – 2002 TI Gr2 – 1969
- Lancia – Stratos 037 Martini // Alpine – A110 Gr 5 (JC Andruet) 1971
- Lancia 1600 – 1600 HF // Porsche – 356
- BMW – 2800 CS // Ford – CAPRI RS 2600
- Ford – Escort Cosworth – 1993 // Renault – R5 turbo 2 – 1984
- Ferrari – 308 // Lancia – Stratos
- Lancia – WRC // Lancia – Delta S4 GrB
- Lancia – Fulvia Munari



FIAT 131 - BOB NEYRET

Parcours CLASSIC SPORT AUTO 2022

Les organisateurs ont identifié tous les exposants en lien avec le sport automobile historique afin de proposer un parcours original appelé : Classic Sport Auto 2022.

Les visiteurs pourront retrouver dans le carnet de route et sur le plan du salon ce parcours.

LES PLATEAUX

- Autos de Rallye
- Autodiva
- Ford Performance
- Lancia Rallye Monté Carlo

LES CLUBS

- 205 Rallye Club de France
- René Bonnet Matra
- Club Chrono-sport Bugey

AUTRES MARCHANDS ET MANIFESTATIONS

- ELF
- RC Sport Alcar
- De l'essence dans les veines
- Delorean Claudin
- Classic Racing School
- CGP Racing
- Citroracing
- Le trophée des régions
- Les Remparts d'Angoulême
- Rallye de Charbonnière

LES MARCHANDS AUTOS

- Rétro courses
- Bauden Racing cars
- Racing Legend
- Mecanic Gallery

LES CLASSICS : Ford & Lancia exposent leurs sportives

Le passage qui mène au Hall 6, où étaient présentées les Simca sportives l'année dernière accueillera un large tour d'horizon de l'histoire sportive de Ford. Avec, en point d'orgue, deux modèles d'exception, qui seront les seules Ford américaines présentes sur le salon : la Mustang du film « Un homme et une femme, 40 ans après », tout d'abord, et une Ford GT 40, ensuite, pour rappeler la victoire du constructeur américain aux 24h du Mans.

Un peu plus loin, un plateau Lancia compétition rappellera de grands souvenirs à tous les spécialistes. Elles prendront place en face de l'espace qui hébergeait, l'année dernière, le pan incliné où étaient installés les tricylecars. Adoptant l'aspect d'une aire de

départ du rallye de Monte Carlo, avec une arche gonflable pour l'identifier, cette voie d'accélération accueillera cinq voitures dont une Stratos 037, une Delta S4, une Delta



LANCIA 37 MARTINI

Intégrale et une Fulvia 1300 HF. Sur la même allée, mais de l'autre côté, Lancia présentera un plateau Innovations techniques. D'ores et déjà trois voitures sont annoncées : une Lambda 1000 Miles, une Aurelia B20 Michelin équipée du premier 6 cylindres en V, et une Aprilia ou une D24. « Deux ou trois autres modèles devraient s'ajouter, mais nous

n'avons pas encore arrêté notre choix », précise Claude Passot, commissaire général.

Le fidèle AUTODIVA

Quant à Gérard Gamand, il a choisi cette année de braquer les projecteurs sur la marque française AGS (Automobiles Gonfaronnaises Sportives). « Ce sera la première rétrospective consacrée à cette marque qui a été créée en 1969 par Henry Julien, un garagiste varois », précise-t-il.

Bien qu'AGS ait mis un terme à son aventure en 1991, l'écurie sudiste a laissé une trace indélébile dans la mémoire des passionnés. De la Formule Renault à la Formule 1, où elle roula de 1987 à 1991, avec des pilotes comme l'Italien Ivan Capelli, le Lyonnais Pascal Fabre, Philippe Streiff, Yannick Dalmas..., AGS a écrit l'une des histoires les plus étonnantes de la F1.



AGS JH14 FORMULE RENAULT EUROPE 1977

Une formidable aventure déjà exceptionnelle à l'époque, mais qui n'est plus du tout envisageable aujourd'hui », affirme Gérard Gamand. Car les moyens financiers nécessaires pour jouer dans la cour des meilleurs sont tels, qu'on ne peut plus les mobiliser en partant d'un petit garage à Gonfaron. Un parcours exceptionnel, donc, que le fondateur racontera avec une douzaine de voitures, allant de la F1 à la Formule Renault en passant par la F2. Les passionnés pourront ensuite en apprendre plus en lisant, à partir de la fin d'année, le livre consacré à AGS qu'il est en train de rédiger.



PLATEAU AUTODIVA

- AGS JH14 Formule Renault Europe de 1975
- AGS JH14B Formule Renault Europe de 1976
- AGS JH15B Formule 2 de 1978
- AGS JH16 Formule 2 de 1979
- AGS JH17 Formule 2 de 1980
- AGS JH19 Formule 2 de 1983
- AGS JH23 Formule 1 de 1988
- AGS JH24 Formule 1 de 1989
- AGS JH25B Formule 1 de 1991

SUR LE STAND ELF

La présence de l'ALPINE A 443 du MANS 1978. En plus de cette rareté, les visiteurs découvriront également : F2 MARCH 742 BMW // ALPINE A 330 F3 1970 // ALPINE GT4.



Le sport s'invitera également dans le Dôme, avec la **remise du Trophée des régions**. Ces prix, qui récompensent les lauréats des rallyes de régularité de l'année écoulée, sont remis traditionnellement pendant Époqu'Auto. Mais cette année, les organisateurs ont décidé de leur donner une plus grande visibilité, en demandant à François Allain de les remettre officiellement sur le podium.

Le BMW Club de France fête ses 40 ans

Bien qu'elles soient aussi de formidables routières, les BMW auraient leur place dans l'un des différents focus consacrés au sport automobile. Mais c'est sous le dôme d'Eurexpo que certaines d'entre elles viendront se glisser. Invité exceptionnel de cette 43^{ème} édition d'Époqu'auto, le BMW Club de France, qui compte une centaine d'adhérents dans l'Hexagone, fêtera en effet son 40^{ème} anniversaire à l'occasion du salon. Les organisateurs mettront 120 m² de surface d'exposition à sa disposition, où seront présentés six ou sept véhicules de plus de 30 ans.

Sur cet espace où était installée une réplique de la casse d'Henry Malartre l'année dernière, le BMW Club de France devrait dévoiler une BMW 328, une BMW M1, une BMW 2002 Turbo, une BMW 2002 TI... « La liste n'est pas encore définitivement arrêtée, indiquent les organisateurs, mais elle pourrait aussi s'enrichir de la fabuleuse BMW Z1, caractérisée par ses portes qui se replient sous la voiture. »

Trois authentiques Citroën 15 Six roadsters

L'association La Traction Universelle expose chaque année au salon Époqu'auto des modèles exceptionnels de Citroën Traction Avant, que ce soit des carrosseries Clabot, Marius Renard ou Splendilux. Elle a remporté à plusieurs reprises le premier prix du trophée des clubs.

Pour cette nouvelle édition d'Époqu'auto, elle va exposer pour la première fois sur un même plateau les trois authentiques Citroën 15 Six roadsters survivants :

- LE 15 SIX ROADSTER BEIGE EX GILLES BERCET
- LE 15 SIX ROADSTER ROUGE EX DENYS JOANNON



- LE 15 SIX ROADSTER VERT EX NICO MICHON, DIT MADAME MICHELIN



Des marchands et revendeurs toujours plus nombreux

Ils forment chaque année le groupe le plus important des exposants d'Époqu'auto et, sans eux, le salon ne serait assurément pas le même. **Les marchands** (pièces détachées, miniatures, vêtements, objets automobilia...) et les revendeurs représentent en effet plus de 80 % des exposants et 90 % d'entre eux reviennent tous les ans. Pierre Desmerger, responsable des relations avec les marchands au club des 3A, se réjouit de les voir cette année encore totalement mobilisés. « À la sortie de l'été, plus de 90 % des stands étaient réservés, ce qui correspondait à plus de 480 inscrits (pour les marchands de pièces et automobilia) indique-t-il.

Cela confirme, si besoin était, qu'Époqu'auto est réellement devenu un temps fort de leur année et un lieu où ils aiment revenir, édition après édition. » Un attachement au salon qu'ils partagent avec les revendeurs de voitures et les carrossiers. Moins nombreux que les marchands, puisque

ce sont environ 80 professionnels qui investissent tous les ans les Halls d'Eurexpo à l'occasion du salon. « Quant à l'espace artisans, il est complet à 90 %, soit une quinzaine de professionnels », ajoute-t-il.



2 ● TROIS PLATEAUX PHARES POUR ENTRETENIR LA TRADITION

*Fidèle au format parfaitement éprouvé qui a fait sa réputation chez les amoureux de voitures de légende, **Époqu’auto 2022 mettra à l’honneur de véritables morceaux d’anthologie de l’histoire de l’automobile.** Cette année encore, cette mise en scène invitera les visiteurs à un voyage qui les conduira à travers toute l’Europe.*

*Au Royaume-Uni, en Allemagne et en France, dans un premier temps, avec le **plateau populaire consacré aux voitures produites par Ford en Europe.** C’est ensuite en Italie que les organisateurs conduiront les visiteurs du salon, avec un **plateau prestige dédiée à l’une de ces marques qui ont écrit la légende de l’automobile de l’autre côté des Alpes.** Enfin retour en France, avec l’hommage rendu à dix marques mythiques aujourd’hui disparues, mais célébrées par plusieurs milliers de passionnés au sein de **l’Association des Clubs de Marque Automobile Française.***

FORD OU UN PARFUM D’AMÉRIQUE SUR LE VIEUX CONTINENT

Véritable légende industrielle outre-Atlantique, Ford a aussi gravé quelques-unes des plus belles pages de l’histoire automobile européenne. Créée en 1903, la Ford Motor Company installe son usine à Détroit. Les premières voitures sortent des chaînes dès juillet de cette même année.

Le premier véritable succès de la marque n’intervient qu’en 1908. Cette année-là, Henry Ford lance la Ford T. Ce modèle se vendra à plus de 15 millions d’exemplaires à travers le monde durant une vingtaine d’années. Fort de ce succès, l’industriel américain s’implante progressivement en Asie, en Amérique Latine et bien évidemment en Europe occidentale, haut lieu des révolutions industrielles, notamment à Manchester en 1911, à Bordeaux en 1913, au Danemark en 1919 et à Berlin en 1925. Ainsi le constructeur américain se déploie peu à peu sur le Vieux Continent. Prudemment, dans un premier temps, puis de façon plus marquée dans les années 20. Il prend alors des positions affirmées en Angleterre et en Allemagne, où les usines de Dagenham et de Cologne voient le jour en 1931. La France n’est pas oubliée avec une implantation précoce.

Pour raconter cette histoire foisonnante, les organisateurs d’Époqu’auto ont décidé de proposer un plateau d’une richesse exceptionnelle et aux multiples entrées : Ford France, Ford Angleterre, Ford Allemagne et, enfin, Ford Europe. Un voyage à travers le temps et les « révolutions » de cette marque emblématique, qui se poursuivra avec le plateau Ford Performance dans la Galerie 6 d’Eurexpo et avec le plateau Utilitaires, dont la marque américaine ne sera pas absente.

Le parcours singulier de Ford France

Ford France a connu un parcours très différent de ses homologues de Grande-Bretagne et d’Allemagne. Ford est présent dans l’Hexagone par le biais d’un importateur dès 1907.

La Société Française des Automobiles Ford est créée en 1916 et se développe à Bordeaux, où une usine d’assemblage est dédiée au modèle T. Elle livrera plus de 1 000 véhicules entre 1917 et 1918.

L’implantation en France monte ensuite en puissance avec un transfert dans de nouveaux locaux à Asnières sur Seine, en 1925, et le lancement de la Ford A à partir de 1927. La société réorganisée, prend le nom de Ford Société Anonyme Française. Durant cette période, Ford France produit notamment la version française de la Ford V8 Model

B, ainsi que le modèle britannique Y sous la dénomination commerciale Ford 6 CV Aérodynamique.

En 1935, Ford France s’associe avec la société alsacienne Mathis, fondée par l’ingénieur du même nom. De cette union naît la marque Matford, qui va assembler des Ford V8 en différentes variantes. Matford s’impliquera dans l’effort de guerre à partir de 1939, avec la fabrication d’un camion de 5 tonnes qui sera notamment fabriqué dans le complexe industriel très moderne dont se dote Ford France à Poissy, juste avant la guerre. La société Matford est dissoute en 1940 suite à des dissensions. Au lendemain du conflit, Ford SAF se consacre d’abord aux camions, dans un premier temps, avec le 5 tonnes, puis le Cargo qui équippa massivement l’armée française.



Dans la foulée, cependant, Ford France lance la Vedette au salon de Paris 1948. Issu d’un projet de modèle compact étudié à Dearborn pour le marché américain et finalement non retenu, cette berline est équipée d’un V8 de 2158 cm³. Quatre ans plus tard, elle est actualisée avec un coffre proéminent sous le nom de Vedette 53. Ford France lance au même moment la production de la Comète, coupé de

Ford Angleterre : une gamme pléthorique

En Angleterre, le premier modèle spécifique sera le type Y, accessible pour 100 livres en juin 1935. En 1939, apparaît l’Anglia, appellation qui deviendra culte. Produite dans l’usine de Dagenham, de 1938 à 1967, l’Anglia se déclinera en trois générations successives : le Type 93 E de 1938 à 1952, le Type 100 E de 1953 à 1958 et, enfin, le Type 105 E de 1959 à 1968.

Le premier modèle, aux formes inspirées de l’avant-guerre et à l’équipement rustique, s’attaque au marché d’entrée de gamme et symbolise la voiture populaire, d’où sa dénomination de «popular» pour sa version la plus accessible.

Sa descendante directe arbore un style totalement différent. Disponible en deux ou quatre portes, elle dispose d’un tout nouveau moteur à soupapes latérales de 36 chevaux, mais reste pauvre en équipements. Plus ambitieux, le Type 105E offre un profil inédit avec sa lunette arrière inversée. Elle

est proposée avec une conduite à droite pour le marché intérieur et à gauche pour l’export, ce qui traduit ses ambitions. Une version break est également proposée. Rencontrant un grand succès sur le marché intérieur et dans les pays du Commonwealth, l’offre anglaise se développe rapidement. En 1952, apparaissent les Consul (4 cylindres) et Zéphyr (6 cylindres), modèles cossus qui connaîtront plusieurs générations. Cette gamme se divisera par la suite en deux branches distinctes : Les Zéphyr/Zodiac d’inspiration nord-américaine et la Consul 315 plus accessible.



luxe basé sur la Vedette. La gamme est enrichie dès janvier 1954, avec la Comète Monte-Carlo, dotée d’un moteur plus puissant de 4 litres et une Vedette haut de gamme équipée du même gros moteur : la Vendôme. Une nouvelle génération de Vedette apparaît en septembre 1954, déclinée en trois versions d’équipement et un break : Trianon, Versailles, Régence et Marly.

Mais les nuages s’accumulent et Henry Ford décide de se séparer de sa filiale française, déficitaire. La marque à l’ovale bleu concentre ses efforts en Europe sur les filiales britannique et allemande. Simca, à l’étroit dans ses installations, saisit l’occasion et rachète les actifs de Ford SAF, dont l’usine de Poissy. Les nouvelles Vedette abandonnent ainsi le sigle Ford trois mois après leur lancement pour intégrer la gamme Simca.

Ford France désormais installé à Gennevilliers aura désormais un rôle d’importateur des Ford allemandes, anglaises et américaines. Le constructeur américain s’implantera cependant de nouveau industriellement dans l’hexagone avec l’ouverture, en 1973, d’un site de production de transmissions à Bordeaux.

Au début des années soixante, l’objectif de Ford est de prendre la tête des ventes en Angleterre, en s’appuyant sur l’émergence des classes moyennes. La nouvelle voiture doit être simple à construire, facile à conduire, adaptée aux familles et accessible. Ce nouveau modèle apparaît en 1962 sous le nom de Cortina, inaugurant une longue lignée qui ne s’éteindra qu’en 1982 ! Conçue à l’origine pour être économique, bon marché et facile à conduire, la

Ford Cortina est une classique propulsion arrière. Disponible en berline deux et quatre portes, ainsi qu’en break cinq portes, elle s’appuie sur un moteur 4 cylindres de 1200 et 1500 cm³. Des versions Standard, Deluxe, Super et GT sont proposées. La même année est lancée à Cologne, la Ford Taunus 12M qui s’adresse à la même clientèle, mais techniquement totalement distincte (moteur en V, traction avant). Les deux modèles sont en concurrence directe sur certains marchés, dont la France. Un lifting réussi en 1966 débouche sur la Ford

Cortina Mark 2. Le succès de la Cortina sera total en Grande Bretagne, la voiture prenant la tête des ventes pendant plusieurs années.

La gamme se complexifie avec l’apparition en 1963 de l’élégante Corsair, qui vient s’intercaler entre la Cortina et la Zéphyr, en remplaçant l’éphémère Consul 315. Fin 1965, alors que Ford Allemagne a révélé l’année précédente sa nouvelle gamme haute (17M et 20M), Ford Angleterre présente une nouvelle génération de Zéphyr /Zodiac, la mk4. C’est la première Ford à être équipée de roues arrière indépendantes et la dernière Ford purement anglaise.

Ford Allemagne entre tradition et innovation

La production du modèle T démarre dès le premier avril 1926 dans l'atelier de Berlin, au rythme de 50 exemplaires par jour. Le modèle A prendra ensuite le relais. Le site arrivant rapidement à saturation, la décision d'implanter une nouvelle usine à Cologne est prise. Opérationnelle dès 1931, elle assemblera des modèles A, B puis V8, ainsi que la petite Y, également produite en France et Angleterre. En 1935, est présenté le modèle Eifel qui vient compléter la gamme, avec une approche populaire. La carrière du modèle Ford Eifel tire sa révérence en 1939.



Ford voulait adosser sa pénétration du marché de la voiture familiale sur un nouveau modèle baptisé Taunus (nom du massif montagneux au sud de Cologne au même titre que l'Eifel). Ce nouveau modèle, par son allure « au dos arrondi », fut surnommé Buckel Taunus (la Taunus bossue) et commercialisé à l'été 1939. Les événements internationaux allaient enrayer de façon brutale sa production courant 1940. Après-guerre néanmoins, et jusqu'en 1951, la Taunus reprend la route et sa marche en avant. La dénomination Taunus va ainsi perdurer pendant plus de 40 ans, accompagnée plus tard par des chiffres correspondant à la cylindrée et une lettre «M» signifiant Meisterstück (chef d'oeuvre).

En janvier 1952, la Taunus 12M, dotée du moteur à soupapes latérales dérivé de l'Eifel d'avant-guerre, tombait des chaînes de production. Trois ans plus tard, apparaissait la Taunus 15M, équipée du premier moteur Ford Allemagne conçu après-guerre. À partir de l'été 1957, les 12 M et 15 M seront complétées par un modèle plus cossu à l'allure de petite américaine : la 17M (1700 cm³). Cette 17M fut la première voiture allemande à utiliser les suspensions de type Mac Pherson, occasionnant un confort de conduite certain.

Le défi européen

Alors que Ford développe ses activités européennes à partir de plusieurs têtes de pont largement autonomes depuis des décennies, cette stratégie interroge au siège de Ford à Dearborn à l'heure de la création de la communauté économique européenne. Déjà, en 1954, l'usine de Ford France, faute de synergies suffisantes a

Ford Cologne va réussir plusieurs coups de maître au seuil des années 60. Les ingénieurs colonais ont ainsi particulièrement réussi le dessin de la nouvelle 17M (1960-64), avec la ligne «coup de vent» aérodynamique et épurée. Cette 17M est un véritable succès commercial en Europe continentale et la France n'échappe pas à cet air frais venu outre-Rhin, qui décoiffe quelque peu les productions hexagonales. En 1962, Ford Allemagne introduit la nouvelle 12M, totalement restylée. Elle concentre deux innovations majeures : la traction avant, une première chez Ford, et un moteur V4 (1200 ou 1500 cm³) ! De multiples versions sont au catalogue (berline deux portes, quatre portes, coupé, break, fourgonnette tôle). Une version TS plus puissante est également disponible.



Deux ans plus tard, la nouvelle génération de Taunus 17M est lancée. En dépit de ses dimensions augmentées, elle garde un air de famille avec la génération précédente. Nouveauté inédite : La 17M se voit épaulée par une version 20M plus puissante équipée d'un V6 supercarré de 1998 cm³. Les 17M et 20M connaîtront deux restylages en 1967 et 1968 et recevront des mécaniques toujours plus puissantes (V6 de 2300 et 2600 cm³). Une luxueuse version 26M complète la gamme vers le haut en 1969. Elles ne seront retirées du catalogue qu'en 1972.

La carrière des V4 et V6 sera donc particulièrement longue, équipant différentes générations de «M» aux cylindrées variées (1200 à 1700 cm³ pour le V4; 1800 à 2600 cm³ pour le V6). Dans ce complexe monde fordiste, ces motorisations en V «made in Köln» équiperont bien d'autres Ford (Transit, Capri, Granada...), mais aussi des constructeurs externes comme Saab ou Matra, intéressés plus particulièrement par le compact V4.

dû être cédée à Simca. Au début des années soixante, les gammes allemandes et britannique n'ont aucun point commun. Certains modèles se concurrencent féroce, à l'image des Taunus 12M et Cortina MK1, mises sur le marché en même temps et visant la même clientèle.

Cette coûteuse dispersion des efforts n'est plus du goût de la maison mère, qui souhaite désormais coordonner et rationaliser les activités européennes. Pour Henry Ford II, c'est la condition nécessaire pour de plus grandes séries permettant d'amortir les coûts et proposer des modèles compétitifs. La marche vers l'entité Ford Europe et l'homogénéisation de la gamme est en route.

La tâche n'est pas aisée pour y parvenir, compte tenu de la concurrence bien établie entre les équipes de chaque côté de la Manche. Les prémices de cette structure commune se concrétisent en 1961 lorsque le studio Design Ford aux États-Unis définit les grandes lignes du nouvel utilitaire adapté au marché européen. Destiné à remplacer à la fois le Thames anglais et le Taunus Transit allemand, tous deux vieillissants, le nouveau modèle est conçu par des équipes d'ingénierie mixtes issues de Cologne et de Dagenham. Cabine avancée spacieuse, moteur avant, soute accessible font partie du cahier des charges. Ce projet ambitieux baptisé Redcap donne naissance à l'emblématique Ford Transit commercialisé à l'automne 1965, sur les deux rives de La Manche. Toutefois, pour ménager la susceptibilité des équipes et faciliter la tâche du service après-vente, les motorisations restent distinctes (moteurs V4 allemands pour

L'Escort, première Ford européenne

Après le succès de l'opération Redcap, l'état-major de Ford renouvelle l'opération au moment d'assurer le remplacement de l'Anglia, icône de la gamme britannique. Le nouveau modèle a également pour vocation d'élargir la gamme de Ford Allemagne, en proposant un modèle populaire situé en dessous de la 12M. Baptisée Escort, ce sera la première voiture particulière conçue par Ford Europe. Développée conjointement par les équipes britanniques et allemandes,



elle est commercialisée le 17 janvier 1968. Construite de manière similaire à Halewood en Angleterre et à Saarlouis en Allemagne, l'Escort présente une gamme complète (berline deux portes et quatre portes break et fourgonnette tôle). Proposée avec trois motorisations de 950 cm³, 1 100 cm³ et 1 300 cm³, l'Escort disposera ensuite de moteurs 1600 et

l'Europe Continentale, moteurs V4 anglais pour la Grande Bretagne et ses marchés traditionnels d'exportation).

Ce premier jalon amorce l'harmonisation méthodique et progressive de toute la gamme au sein de la future entité Ford Europe, créée en 1967.



2 000 cm³ pour les adeptes de la conduite sportive. En effet, la Ford Escort Mark 1 va se révéler comme une véritable bête de course. Ainsi, en 1968 et 1969, elle remporte le championnat d'Europe des marques.

Des performances que va reprendre son héritière directe la Ford Escort Mark 2, développée à partir de 1974 et commercialisée dès le début de l'année suivante. Championne du monde des rallyes en 1979, elle règne aussi sur la route, où elle est la voiture la plus vendue en Grande-Bretagne en 1976. Entre 1968 et 1974, l'Escort fut plébiscitée avec plus de deux millions d'exemplaires vendus en Europe.

Elle cède la place en 1980 à une nouvelle génération. Contrairement à la Mark 2, qui s'avère être une reprise de la plateforme originale, cette troisième version de la Ford Escort repose sur une base complètement nouvelle. Elle adopte également la traction avant, une suspension entièrement indépendante, une nouvelle carrosserie à hayon et de tous nouveaux moteurs CVH à arbre à cames en tête 1300 et 1600 cm³. Dès son lancement, elle est disponible en version de base, L, GL, Ghia et XR3 pour une conduite plus sportive. Des générations 4, 5 de la Ford Escort sont ensuite sorties en 1986, 1990.

En 1998, néanmoins, Ford Europe annonce néanmoins le remplacement de l'Escort par la Focus. La fin d'une aventure de trente ans.

Capri : la Mustang européenne

Le succès phénoménal rencontré aux États-Unis par la Mustang, lancée en 1964, amène les dirigeants de Ford à étudier pour l'Europe un modèle reprenant les mêmes recettes : lignes suggestives, personnalisable à souhait avec un grand choix de finitions, motorisations éprouvées, prix et coût d'entretien contenus. L'appellation retenue sera Capri, reprise du coupé Consul 315 et propriété de Ford. Deuxième modèle signé par Ford Europe, la Capri est lancée le 24 janvier 1969 au salon de Bruxelles. Comme pour le Transit, l'uniformisation a toutefois ses limites. Le capot des Capri abrite des motorisations spécifiques aux gammes anglaises et allemandes. En Allemagne, il s'agit de trois V4 de 1 300, 1 500 et 1 700cm³, ainsi que deux V6 de 2 000 et 2 300 cm³, mécaniques éprouvées en provenance des Taunus. En Angleterre, priorité est donnée aux quatre cylindres en ligne 1300 et 1600 issus de la Cortina et au V4 Essex de la Corsair.

Le succès est très vite au rendez-vous. Quelque 400 000 voitures sont vendues au cours des deux premières années et plus d'un million en quatre ans. Dans le même temps, Ford Europe entretient sa fibre de constructeur impliqué dans le sport auto dans le cadre du programme « Total Performance ». En 1970, sortent une Capri 2600 GT et une Capri RS2600 à injection de 150cv. Cette dernière, équipée d'un V6 de 2 600 cm³, est capable de passer de 0 à 100 Km/h en 7,7 secondes. Elle va se forger un palmarès impressionnant, tant en rallye, avec deux championnats d'Europe en Groupe 2, que sur circuit, avec deux victoires aux 24 heures de Francorchamps et une victoire dans sa catégorie aux 24 heures du Mans en 1972. En février 1974, une Capri 2 aux lignes moins nerveuses est

proposée. Ce choix se traduit par un nouveau style adouci, l'adoption d'un hayon arrière et des motorisations actualisées avec l'abandon des V4. Une version Ghia apparaît. Dévoilée, en mars 1978, la Capri 3 ne diffère guère de sa devancière et s'apparente plus à un « restylage » qu'à un nouveau modèle. En 1981, apparaît la Capri de série la plus rapide jamais commercialisée avec la 2800 injection de 160 cv. Mais avec la montée en puissance des berlines sportives, la Capri perd progressivement de son intérêt aux yeux du public. En 1984, Ford Europe cesse la commercialisation en France et seule la production des voitures pour le marché anglais est poursuivie. La dernière Capri sort des chaînes de production de Cologne le 19 décembre 1986. La Capri aura été produite à près de deux millions d'exemplaires.



La fusion inévitable des modèles historiques

Après le lancement réussi du Transit, de l'Escort et de la Capri, le moment est venu de remplacer les modèles existants. La Cortina anglaise mk2 qui repose sur la plateforme de 1962 est vieillissante. Son remplacement est d'autant plus urgent qu'elle est le modèle à succès de Ford Angleterre. Comme les 12M et 15M allemandes, lancées en 1966, nécessitent également un renouvellement, Ford s'inspire des expériences précédentes pour lancer un projet ambitieux, avec la fusion des gammes 12M/15M allemandes et Cortina anglaises. La nouvelle berline devra reprendre les fondamentaux de ces gammes, en ajoutant, à la manière des Capri, d'innombrables possibilités de personnalisations.

Le projet est baptisé TC1 pour Taunus Cortina première génération. Il marque l'abandon de la traction avant pour Ford Allemagne. La nouvelle TC est lancée avec une gamme très étendue, tant en termes de carrosseries (berlines 2 ou 4 portes, coupé, break), que de finitions et de motorisations (de 1300 à 2300 cm³). Elle sera pourtant davantage différenciée entre modèles anglais et allemands que l'Escort et la Capri. Les modèles anglais sont baptisés Cortina mk3, désignation synonyme de succès sur leurs marchés, tandis que les



Allemands ressuscitent la populaire appellation Taunus, abandonnée en 1966 et regrettée. Quelques différences esthétiques distinguent les Taunus des Cortina (calandre, panneau arrière, décrochement au niveau des portes arrière pour la Cortina...). Les motorisations sont en revanche

communes, contrairement aux Capri, concrétisant un pas supplémentaire vers l'intégration. La Taunus TC rencontre un immense succès, portée par son apparence flatteuse et sa réputation de robustesse. Lors de la génération suivante TC2 en 1976, la gamme sera unifiée esthétiquement. Après une ultime évolution (TC3) en 1980, la Taunus Cortina cédera la place à la Sierra en 1982.

Ford Europe procède de la même manière avec son futur vaisseau amiral. A l'aube des années soixante-dix, les 17M 20M 26M commencent à dater, malgré un « toilettage » en 1968. Quant à la Zodiac mkIV anglaise à la fiabilité contestée, c'est un échec avec une chute des ventes vertigineuse. Pour les remplacer, une grande routière unique est présentée au Salon de Genève 1972. Baptisé Consul/Granada, il offre, tout comme la Taunus Cortina et la Capri, une très large palette de finitions, de carrosseries (berlines 2 ou 4

portes, coupé, break) et de motorisations, tant anglaises qu'allemandes. La gamme allemande reprend les moteurs en V des 17/20/26M. La gamme anglaise est, quant à elle, équipée des V4 et V6 Essex. Le 2 litres Pinto est également disponible. La suspension est à roues arrière indépendantes pour affronter notamment les concurrentes françaises qui en disposent toutes.

Les Anglais ont milité pour que les versions 4 cylindres gardent l'appellation Consul, qui incarne depuis 1950 en Grande Bretagne la voiture familiale, réservant l'appellation Granada pour les six cylindres. Cette particularité sera de courte durée et en Mars 1975, l'appellation Consul s'effacera définitivement. La seule dénomination Granada couvrira l'ensemble de la gamme. Produite en deux générations successives de 1972 à 1985, la Ford Granada laisse finalement la place à la Ford Scorpio.

Le phénomène Fiesta

Compte tenu du succès des petites citadines (Renault 5, Peugeot 104...), Ford lance le projet Bobcat, visant à concevoir une petite compacte à traction avant et moteur transversal, adaptée à un usage urbain, tout en préservant des aptitudes routières convenables. En 1976, Ford Europe fait ainsi son entrée sur le marché des petites citadines avec le lancement de la Ford Fiesta. Proposée en trois portes et déclinée en quatre finitions (Spéciale, L, Ghia et S), cette traction avant est produite dans une nouvelle usine à Valence, en Espagne. Son poids, son volume de chargement, son Cx et sa sobriété assurent immédiatement son succès. Équipée de base d'un moteur 1,0 litre de 40 chevaux, elle est cependant proposée en version 1,1 litre de 45 chevaux. Un modèle Ghia 1,1 litre de 53 chevaux complète l'offre.

Ford Europe profite en effet d'un lifting, en 1981, pour lancer la première Ford Fiesta XR2. Elle est équipée de phares ronds, d'ailes élargies, d'un becquet, de sièges sport, d'un compte-tours et de jantes alu en 13 pouces. Tractée par un moteur 1,6 litre de 83 chevaux, alimenté par un carburateur double corps, elle s'impose en petite bombe de la route. Les performances de la Ford Fiesta XR2 préfigurent l'engagement de la Fiesta RS WRC dans le championnat du monde des rallyes, 20 ans plus tard. Dérivée de la Ford Fiesta Mark 6, elle est équipée d'un moteur Turbo à injection directe EcoBoost de 1 600 cm³, d'une boîte de vitesses séquentielle six vitesses et d'une transmission intégrale.



FORD FIESTA MK1 1978

L'anecdote

Comme tous les grands constructeurs nés au début du XX^{ème} siècle, Ford n'a pas échappé à l'attraction de la compétition. Dès 1904, la Ford 999 bat le record de vitesse sur un mile, en affichant une pointe à plus de 147 Km/h. Vainqueur du rallye de Monte Carlo en 1936, avec une Ford V8, le constructeur américain connaît son heure de gloire au milieu des années 60. Et cette fois c'est sur circuit. Tout d'abord en remportant quatre fois consécutivement les 24 heures du Mans, entre 1966 et 1969. Mais aussi en écrivant pour la première fois son nom de motoriste au palmarès d'un grand prix de Formule 1 en 1967, avec la victoire de Jim Clark au volant d'une Lotus – Ford au grand prix des Pays-Bas.

- Ford T ET A construite à Bordeaux
 - Vedette génération 1 dite dos rond
 - Vedette génération 2 tricorps avec un coffre
 - Vedette cabriolet
 - Vedette coupé
 - Vedette vendôme
 - Matford Cabriolet
 - Ford Trianon
 - Comète
- Comète Monte – Carlo
 - Anglia
 - Cortina
 - Cabriolet Consul
 - Zodiac
 - Escort
 - Capri
 - Taunus TC
 - Granada

Mais aussi ...

- Ford Mustang Coupé Ford France du film « un homme et une femme » (réplique à l'identique)
 - McLaren F1 moteur Ford Cosworth
 - Moteur FORD V8 Cosworth
 - Lotus Ford opération jeunesse
 - Ford Anglia Cosworth
- Ford Escort MK1 Groupe 1
 - Ford Escort RS 2000
 - Ford Capri MK1 RS 2000 Tour de France 1976
 - Ford Capri MK3 PRODUCTION 1979
 - Ford Escort RS 2000 Groupe 2 spéciale neige et glace
 - Ford Escort Cosworth RS team Martini

LA SAGA COMPLÈTE ET UNIQUE DES TAUNUS DE 1939 AUX ANNÉES 80 (UNE DOUZAINE DE MODÈLES)

La Taunus 12m des records à Miramas qui a parcouru 358 273 kms, soit la distance Terre -Lune à 106 km/h de moyenne en 1963 sera l'une des vedettes du plateau.



LANCIA,
L'AUTRE LÉGENDE DE TURIN

Entre l'extrême fin du XIXème siècle et les toutes premières années du XXème siècle, la passion de l'automobile a enflammé le nord de l'Italie. À Turin, de cette effervescence sont nées deux légendes. Fiat, bien entendu, longtemps installé sur le podium des plus grands constructeurs mondiaux. Mais aussi Lancia. Créée en 1906 dans la capitale du Piémont, la marque a su traverser le temps. Seule pendant un demi-siècle, puis avec le concours de partenaires financiers, qui lui ont permis de continuer sa course... et de régner sur le monde du rallye pendant de longues années.

Une époque désormais révolue, puisque Lancia, aujourd'hui intégré au groupe Stellantis, a cessé toute activité dans l'univers de la compétition et concentre sa production sur une gamme très courte.

Vincenzo Lancia :
pilote et constructeur

La saga d'une marque historique est invariablement associée au parcours d'un homme. C'est donc le cas avec Lancia, que Vincenzo Lancia a porté à bout de bras pendant plus de 30 ans. Comptable de formation, il s'oriente très tôt vers la mécanique. Il travaille chez Fiat comme pilote essayeur, où il découvre rapidement les frissons de la compétition automobile. Pilote agressif, il remporte très vite ses premières courses. Mais en parallèle, il rêve de créer sa propre entreprise et concrétise cette ambition en 1906, accompagné dans cette aventure par son ami Claudio Fogolin. Le premier prototype de la marque est présenté au mois de septembre de l'année suivante et le châssis 12HP fait son apparition en janvier 1908. Il va porter la première Lancia, baptisée Alpha, qui séduit immédiatement les critiques. «

Une voiture silencieuse, équipée d'un admirable moteur très souple, bien conçue et superbement bien finie », estime alors la revue anglaise Autocar. Tout en poursuivant sa carrière de pilote pour Fiat pendant deux ans, Vincenzo Lancia joue également le rôle de pilote d'essais pour tester ses propres voitures. Dans le même temps, il s'applique à développer de nouveaux modèles et à élargir l'horizon de sa marque. Ainsi, dès 1912, il présente son premier camion militaire, qui est aussitôt fourni en dotation à l'Armée Italienne basée en Libye. Lancia poursuivra cette activité dans le véhicule industriel jusqu'en 1975, date à laquelle elle est intégrée dans le portefeuille IVECO.

Des bijoux
technologiques

En 1922, Lancia dévoile la Lambda. Avec ce modèle, le constructeur présente une voiture réunissant toutes les qualités qu'il estime indispensable : innovation, luxe, performance. Révolutionnaire pour l'époque, la Lambda cumule les innovations technologiques : suspensions de l'essieu avant à roues indépendantes grâce à des fourreaux coulissants incorporant les ressorts, remplacement du châssis traditionnel à longerons par une carrosserie autoporteuse... Par ailleurs, la garde au sol est sensiblement réduite que sur les autres voitures, car l'arbre de transmission n'est plus sous le plancher, mais logé dans un tunnel à l'intérieur de l'habitacle. Équipée d'un moteur 4 cylindres en V étroit (bloc alu, chemises sèches et arbre à cames en tête), la Lambda sera produite à 13 000 exemplaires entre 1922 et 1931. Huit versions se succéderont, la dernière permettant de porter le moteur à 2500 cm3. Durant toute cette période, de nombreuses Lambda sont préparées sur les courses et

s'illustrent déjà, annonçant en filigrane le futur rayonnant de la marque en compétition.

Après avoir présenté en 1933 un modèle plus petit baptisé Augusta, qui rencontre un gros succès commercial (également fabriqué et commercialisé en France à Bonneuil



sur Marne sous le nom de Belna) et auquel succéderont plus tard les Lancia Ardea et Appia, Vincenzo Lancia travaille sur un modèle reprenant sa démarche d'innovation. L'Aprilia est dévoilée en 1937, mais son créateur disparaît quelques jours avant sa sortie des chaînes de production, au mois de février de la même année. Digne héritière de la Lambda, l'Aprilia a été conçue pour être une voiture encore plus révolutionnaire que son aînée. Pour cela, Vincenzo Lancia et ses ingénieurs ont imaginé une carrosserie autoporteuse, un moteur à chambres hémisphériques, ainsi que quatre roues indépendantes. Dans le même temps, des recherches ont été effectuées

avec l'École Polytechnique de Turin pour concevoir une carrosserie la plus aérodynamique possible. Il en résulte une superbe berline, propulsée par un moteur V4 de 1352 cm3 développant 48 CV, dont les lignes rompent avec les standards du moment. En 1939, un moteur plus puissant développant 1486 cm3 accélère l'évolution du modèle, dont

les châssis sont également revus. Un peu moins de 30 000 exemplaires sont commercialisés entre 1937 et 1949, dont quelque 7 000 « fuoriserie » qui seront habillés par les plus célèbres carrossiers italiens. Une version de l'Aprilia a également été produite et commercialisée en France sous le nom Ardennes.

Aurelia, le dernier coup d'éclat de la famille Lancia

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, Gianni Lancia a pris la suite de son père et travaille au lancement d'un nouveau modèle. Baptisée Aurelia, la nouvelle voiture sort de chaînes en 1950. Animée par le tout premier moteur V6 produit pour une voiture de série (cylindrée de 1754 cm3), elle repose sur une structure monocoque mais une version sur châssis plateforme est également proposée pour les carrosseries spéciales. Cette berline luxueuse est la première voiture dotée de suspensions à quatre roues indépendantes et d'un groupe boîte de vitesses-embrayage-différentiel à l'arrière.

Elle est également déclinée en version cabriolet, habillée par le carrossier Pininfarina. Au total, un peu plus de 18 000 exemplaires sont produits entre 1950 et 1958, évoluant au fil de plusieurs versions. Passionné de sport automobile, Gianni Lancia en profite notamment pour installer un moteur plus puissant de 2451 cm³. Et l'Aurelia va très vite écrire quelques pages de l'histoire de la marque en compétition, devenant un véritable mythe pour tous les amoureux des bolides transalpins. Succédant à la version B10 et son moteur de 1754 cm³, les modèles suivants équipés de moteurs 2

litres trustent les succès à partir de 1951. Cette passion de Gianni Lancia pour la compétition automobile va cependant entraîner la chute de l'entreprise. Consacrant l'essentiel de ses budgets à l'activité sportive, le fils de Vincenzo Lancia est contraint de céder la main à Carlo Pesenti et son groupe Italcementi, qui prend le contrôle de Lancia en 1955. À l'exception du département compétition qui atterri dans l'escarcelle de la Scuderia Ferrari.



Une philosophie réaffirmée

La fin brutale de l'ère familiale ne marque pas pour autant l'épilogue de la saga Lancia. Sous la conduite de l'ingénieur Antonio Fessia, Lancia s'efforce de garder son esprit innovant. Cette démarche se concrétise avec la sortie de Lancia Flaminia en 1957, une berline haut de gamme appelée à devenir dans les années soixante la voiture d'apparat de la République Italienne, avec la version Presidenziale. Équipée dans un premier temps d'un moteur V6 de 2 500 cm³ dérivé de celui de l'Aurelia, la Lancia Flaminia reçoit ensuite un nouveau moteur plus puissant de 2 800 cm³. Elle s'enrichit par ailleurs de plusieurs déclinaisons : Flaminia Coupé dessiné par Pininfarina, Coupé Flaminia Sport dû au carrossier Zagato, Coupé GT, Touring...

Dans la foulée de ce premier modèle de l'ère Pesenti, Lancia sort la Flavia en 1960. Le constructeur profite de ce lancement pour réaffirmer ses convictions. Innovations

technologiques et créativité doivent rester les maîtres mots de sa stratégie. Voiture luxueuse, la Flavia est sans doute le modèle dans lequel l'ingénieur Antonio Fessia s'est le plus investi personnellement. Il conçoit une voiture entièrement nouvelle, de la carrosserie, avec une ligne peu conventionnelle, aux composants mécaniques. La Flavia est animée par le premier moteur boxer Lancia, qui repose sur un châssis auxiliaire rattaché à la carrosserie au moyen d'appuis élastiques afin de réduire les vibrations. Le système de freinage est composé d'un double circuit hydraulique et de disques à chaque roue. Dans sa première version, la Lancia Flavia est équipée d'un moteur de 1 500 cm³ qui évoluera à 1800 puis 2000 cm³. Une fois de plus, plusieurs déclinaisons vont accompagner la berline d'origine : un coupé dessiné par Pininfarina, un cabriolet par Vignale dû au styliste Michelotti, ou encore une version Sport par Zagato entièrement en aluminium.

Le constructeur roi des rallyes

Tombé dans le giron de Fiat en 1969, Lancia perd progressivement de son originalité au fil des années. Cette période correspond en revanche à l'âge d'or du constructeur sur le terrain de la compétition. Tourné dès l'origine vers la compétition, Lancia s'essaie à la Formule 1 au milieu des années cinquante, mais c'est sur la route, en rallye, que le constructeur s'impose comme le constructeur majeur. À partir des années soixante, il se mêle aux meilleurs, avant de devenir LA référence absolue. Cet âge d'or est porté dans un premier temps par les Fulvia Coupé, puis par les Stratos qui décrochent trois titres de champion du monde consécutivement de 1974 à 1976 puis avec les Rally 037. Mais c'est avec la Delta Integrale que Lancia marque l'histoire du sport auto. Imbattable de 1987 à 1992, elle accumule six titres de champion du monde des rallyes en Groupe A et pas moins de 46 succès en course. Au terme de cette période faste, Lancia annonce cependant qu'il se retire de la compétition automobile. Le constructeur italien Lancia totalise alors 77 victoires, toutes voitures confondues entre 1974 et 1992 et 11 titres de champion du monde.



PLATEAU

- Astura Cabriolet
- Théta
- Fulvia Coupé 1300 HF
- Delta S4 Martini
- Delta Intégrale Martini
- 037 Martini
- Ardennes
- Aprilia Cabriolet
- Artena berline
- Augusta Cab. Gangloff
- Aurelia B24 S convertible
- Aurelia B20
- Aurelia B20 Michelin
- Beta HPE Volumex
- Flaminia berline
- Flaminia Coupé GT
- Flaminia Sport
- Flavia Sport
- Flavia Coupé
- Fulvia Berline
- Fulvia Sport
- Gamma Coupé
- Thema Série 1
- Thésis
- Lambda série 7
- Lambda 1000 Miglia
- Stratos



DES MARQUES FRANÇAISES DISPARUES... MAIS ÉTERNELLES

Créée il y a plus de 50 ans, l'Association des Clubs de Marque Automobile Française sera cette année à l'honneur sur le plateau historique d'Époqu'auto. Cette association, qui fédère plus de 2 400 passionnés, dont certains sont membres de plusieurs clubs, raconte à travers les noms prestigieux qui la composent les plus grandes heures de l'automobile hexagonale. De Bugatti à Salmons, en passant par Avions Voisin, Delahaye, Delage, Hotchkiss, Facel Vega,

Panhard & Levassor, Talbot et Hispano Suiza, ce sont autant de sagas légendaires et quelques-uns des modèles les plus mythiques du savoir-faire industriel français qui seront présentés sur le salon cette année. Toutes ces marques ont brillé de mille feux avant-guerre avant de disparaître, ou de changer d'orientation en abandonnant la construction automobile.

Un plateau d'une richesse exceptionnelle

Au total, 20 voitures seront installées entre le dôme d'Eurexpo et le carré d'exposition du Hall 7, dont une majorité de voitures découvertes. Sous le dôme, tout d'abord, deux modèles sublimes encadreront le podium : une Hispano Suiza J12 de 1934 et une Facel Vega Excellence de 1960. « En raison de leurs dimensions particulièrement imposantes, ces véhicules majestueux auraient occupé beaucoup trop d'espace si nous avions décidé de les placer dans le carré d'exposition », explique un membre du bureau de l'association.

Les 18 autres voitures et cycles cars prendront place sur les 420 m² réservés à ce plateau d'exception. Pour que

les visiteurs puissent les admirer sous toutes les coutures, l'Association des Clubs de Marque Automobile Française a décidé de créer une allée de circulation au centre du carré d'exposition. « Nous allons également veiller à n'avoir pas plus de 60 à 80 personnes à l'intérieur du carré en même temps, afin que chacun puisse faire des photos et profiter pleinement de ce spectacle exceptionnel », ajoute l'organisateur du plateau. Au cœur de ce plateau inédit, l'association exposera la plus vieille voiture roulante au monde : une Panhard & Levassor Dog-cart de 1892, qui appartient à la famille Panhard & Levassor et présentée habituellement au musée de Mulhouse. Elle fera le voyage jusqu'à Lyon tout à fait exceptionnellement.

Bugatti : « Rien n'est trop beau, rien n'est trop cher »

Fondée en 1909 par le constructeur italien Ettore Bugatti, la marque éponyme a été considérée comme pionnière dans le domaine de l'automobile. Positionnée par la volonté de son fondateur sur le créneau des luxueuses voitures sportives de prestige, l'entreprise s'est aussi singularisée par sa capacité d'innovation. On recense dans son portefeuille plus de 1 000 inventions brevetées en mécanique. À leurs lignes sublimes, les Bugatti ajoutaient une puissance exceptionnelle, qui en a fait des références dans le sport automobile. Sous les roues de ses bolides bleu de France, son palmarès s'est garni de plus de 10 000 victoires nationales et internationales en course ainsi que 37 records.

Débutée avec la Type 2 au tout début du XX^{ème} siècle, l'histoire de Bugatti débute officiellement en 1909 avec son installation à Molsheim, en Alsace. Un an plus tard sort, la Type 13, sa première voiture, dont les performances étonnent déjà. Au lendemain de la Grande Guerre, Bugatti prend réellement son envol. Le lancement de la légendaire Bugatti Type 35, en 1924, l'installe définitivement au premier rang des constructeurs de voitures sportives.



BUGATTI 57

Delage : un symbole d'élégance

Créée en 1905 par Louis Delage, la société éponyme débute son histoire par la production d'une voiturette à moteur monocylindrique De Dion-Bouton. Elle se développe jusqu'au début de la Grande Guerre, abandonnant le monocylindre pour un moteur six cylindres, lançant ses premiers grands modèles et faisant ses débuts en compétition. L'âge d'or de Delage intervient au lendemain du conflit, avec la production de voitures de tourisme de prestige et de luxe, à l'image de la Delage Type CO, qui est commercialisée dès 1918. Dans le même temps, il lance des modèles moins ambitieux, mais



DELAHE D6 CABRIOLET

tout aussi innovants techniquement, comme la Delage Type DI, dotée d'un moteur à cinq paliers et d'une distribution à soupapes en tête.

En 1923, Louis Delage affiche ses ambitions dans l'univers de la compétition en créant Delage Sport Automobile et en lançant une Delage 2LCV, basée sur un moteur V12. L'année suivante, Delage établit un nouveau record du monde de vitesse, portant la nouvelle marque à 230 Km/h. Dans le même temps et jusqu'au milieu des années trente, il poursuit la production de véhicules de tourisme de luxe, qu'il fait habiller par les plus grands carrossiers du moment. Généralement considérée comme la plus merveilleuse Delage, la D8 et ses 8 cylindres en ligne de 4 061 remporte ainsi de très nombreux concours d'élégance.

Les effets de la crise de 29 ont pourtant raison de la santé financière du constructeur, qui liquide son usine de Courbevoie en 1935. Les tentatives de redémarrage s'avèrent compliquées, mais le nom et la production sont finalement repris par Delahaye, qui crée la Société Nouvelle des Automobiles Delage, conservant l'esprit du fondateur de l'entreprise. L'élégance, mais aussi la puissance, avec la D6-70 notamment, restent l'apanage des nouvelles Delage. Mais la guerre, puis le décès de Louis Delage en 1947, marquent la fin de l'histoire et le nom disparaît finalement en 1953.

Delahaye de l'automobile de luxe aux poids lourds

Un an après la création de la société, en 1894, Émile Delahaye produit la Type 1, première voiture à disposer de l'allumage électronique commandé. Dans les années suivantes, Delahaye se multiplie sur tous les tableaux : voitures de série, avec des modèles qui s'élèvent progressivement en luxe et en puissance, voitures de course, camions, pompes à incendie...

Au lendemain de la première guerre mondiale, Delahaye propose des modèles de plus en plus puissants, de plus en plus robustes et de plus en plus luxueux destinés à une clientèle aisée. À l'automne 1935, la marque lance son modèle le plus célèbre, la Type 135, qui allie toutes ces qualités. Elle reprend Delage la même année et continue de renforcer ses gammes sur tous les segments de marché où elle intervient.



DELAHAYE CARROSSIER CHAPRON



DELAHAYE 135 MS KONG CABRIOLET

Interrompue par la deuxième guerre mondiale, la montée en puissance de Delahaye sera brève une fois le conflit terminé. De très belles berlines carrossées par les plus grands noms, de Marcel Pourtout à Letourneur & Marchand, rencontrent encore de très beaux succès. Mais, malgré quelques grandes réussites, notamment sur le terrain sportif, avec la victoire d'un coach Type 175 S au Rallye de Monte Carlo 1951, ou dans l'univers du poids lourd avec son camion Type 163, Delahaye est en fin de course. Et en 1954, la marque s'éteint, absorbée par Hotchkiss.

Facel Vega : le carrossier devenu constructeur

Après avoir réalisé en sous-traitance la carrosserie des modèles de quelques grands constructeurs, Facel Vega produit ses propres voitures à partir de 1954. Jean Daninos, Pdg de l'entreprise, commence dès 1952 à travailler sur le prototype d'un luxueux coupé 2+2, qui est présenté au Salon de l'Auto de Paris au mois d'octobre 1954. Portés par des moteurs V8 américains de plus en plus puissants, les Facel Vega vont se distinguer tout au long de la vie de l'entreprise par leur ligne racée, avec des modèles emblématiques : Facel Vega HK 500 produit de 1958 à 1961, Facel Vega Excellence de 1958 à 1964...



Fort des succès rencontrés avec ses grosses berlines et coupés luxueux, Jean Daninos lance la marque sur le segment des petites voitures. Mise à l'étude dès 1957, la

Hispano-Suiza : le plus espagnol des constructeurs français



Facellia est présentée en 1959 et voit son moteur amélioré en 1961, pour faire face à des casses répétées survenues sur les modèles d'origine. Dans le même temps, la marque sort son coupé V8 Facel II, qui reste encore aujourd'hui l'un des plus beaux modèles présentés par Facel Vega. Mais les difficultés rencontrées par la Facellia ont fragilisé l'entreprise. Placée en liquidation judiciaire en 1962, elle échappe au couperet, le Tribunal de commerce l'autorisant



à continuer son activité. Deux ans plus tard, la filiale de Sud-Aviation qui s'était vue confier la location gérance de l'entreprise jette l'éponge pour se concentrer sur d'autres projets. Dix ans après sa création Facel Vega disparaît, après avoir, produit 3 000 véhicules.

Hotchkiss : un parcours singulier

L'aventure Hotchkiss court sur 50 ans, de 1904 à 1954. Un demi-siècle durant lequel ce constructeur automobile français, qui doit son nom à consonance anglo-saxonne à son fondateur, l'Américain Benjamin Berkeley Hotchkiss, a constamment sorti de ses chaînes des voitures mais aussi des camions, de l'armement et des véhicules militaires. La production de ces derniers s'est d'ailleurs prolongée jusqu'en 1969.



Il y a déjà presque 30 ans que Benjamin Berkeley Hotchkiss est décédé lorsque l'entreprise se lance sur le marché de l'automobile, avec la production de ses premiers châssis/moteurs de 20 chevaux. Très vite tourné vers la compétition, Hotchkiss veut cependant élargir sa cible et adopte dans les années vingt un slogan qui résume sa stratégie : « La voiture du juste milieu », afin de séduire une clientèle bourgeoise aisée qui recherchait le confort et la discrétion. Dans le même temps, la marque brille de mille feux en compétition, avec des victoires au rallye de Monte-Carlo en 1932, 1933 et 1934.

Avec ses lignes classiques, la marque s'est imposée parmi les plus séduisantes avant le début de la seconde guerre mondiale. De l'Hotchkiss 411, déclinée en multiples carrosseries : berline Cabourg, limousine familiale Vichy, coach Côte d'Azur, roadster Hossegor, cabriolet Biarritz, à la fabuleuse 686. Elle le fait encore après la libération, en dévoilant successivement, entre 1948 et 1954, les modèles Artois, Grégoire, Anjou, Anthéor, Agay et Monceau. Mais l'industrialisation de ces modèles ambitieux s'avère coûteuse et aggrave les difficultés financières de la marque. Peu après la fusion avec Delahaye, à l'été 1954, Hotchkiss abandonne finalement la construction de voitures de tourisme. La Monceau, dernier modèle produit et carrossé par Chapron, ne sera jamais vendue.

Panhard & Levassor : l'ancêtre

Marque mythique, Panhard & Levassor a traversé les siècles et su s'adapter, passant avec succès des voitures hippomobiles aux automobiles. Créée officiellement en 1886, l'entreprise se lance réellement dans la production d'automobiles à pétrole en 1891. Comme le veut la règle à l'époque, c'est en premier lieu par ses performances que Panhard & Levassor se distingue. En 1895, elle est la plus rapide sur la course Paris – Bordeaux – Paris, parcourant les 1 200 kilomètres en 49 heures, avant de multiplier les succès dans différentes courses. À partir de 1908, elle abandonne cependant la compétition et se concentre sur la production de camions et d'automobiles de luxe. Impliqué dans l'effort de guerre entre 1914 et 1918, Panhard & Levassor revient à sa vocation antérieure et développe des voitures avec et sans soupape. La deuxième solution devenant la règle à partir de 1924 et jusqu'en 1940.

Pléthorique dans les années vingt, avec des modèles à moteurs quatre ou six-cylindres, la gamme est rationalisée à partir de 1930. Avec la sortie de sa carrosserie Panoramique en 1934, un nouveau modèle qui comporte deux petites vitres, très fortement cintrées, de part et d'autre du pare-brise, Panhard & Levassor affirme son identité. Cette période marque l'âge d'or de la marque, avec ces chiffres de production qui atteignent leur sommet. Mais en proposant la Dynamic en 1936, le constructeur va essuyer un lourd échec commercial, vendant seulement 2 600 voitures entre 1936 et 1940. Cette voiture extrêmement moderne, avec une carrosserie autoporteuse en acier, un freinage hydraulique à double circuit, des vitres panoramiques et un

moteur six-cylindres sans soupape, ne manque pourtant pas d'atouts. Elle arrive cependant au mauvais moment. Très vaste, avec trois places de front à l'avant et quatre à l'arrière, elle se caractérise par son style exubérant qui décourage les acheteurs, au moment où débutent les grèves liées à l'arrivée au pouvoir du Front Populaire.



Après la guerre, tenant compte d'un contexte économique moins favorable, Panhard & Levassor s'oriente vers des voitures moins coûteuses. Les Dyna X, Junior, Dyna Z et PL 17 sont alors mises en production. La Panhard & Levassor 24, qui sera produite à moins de 30 000 exemplaires boucle l'histoire automobile de la marque. Absorbé par Citroën en 1965, Panhard & Levassor cesse finalement sa production automobile deux ans plus tard, pour se concentrer sur la fabrication de véhicules militaires.

Salmson : un avionneur sur la route

Créée à Billancourt en 1913, sur une idée d'Émile Salmson, un ingénieur qui conçoit des moteurs d'avion depuis cinq ans, la Société des Moteurs Salmson se lance dans l'aventure de l'automobile à l'issue de la première guerre mondiale. De 1919 à 1929, elle sort des cyclecars et des voitures. Les premiers remportent dans leurs catégories de nombreux succès dans les compétitions auxquels ils participent, talonnant des automobiles aux moteurs deux ou trois fois plus volumineux et puissants.

Fin 1922, Salmson lance sa première voiture une Torpédo 4 places, conduite intérieure ou coupé. Baptisée, 10 HP type D, elle est munie d'un moteur quatre cylindres monobloc à double arbre à cames en tête. Dans la foulée elle développe une large gamme comprenant cyclecars, voiturettes, conduites intérieures, tourisme et commerciales. La crise de 1929 brise l'élan de la marque, qui abandonne la compétition et se concentre sur des modèles de tourisme. La Salmson S4, qui sera déclinée en multiples versions de 1929 à 1937, fait alors son apparition. Produite de 1932 à 1935, la S4C se distingue par sa cylindrée poussée à 1 465 cm³ et sa boîte électromagnétique. Carrossée dans les Ateliers du constructeur, ses lignes sont particulièrement élégantes et typiquement Art Déco, qu'elle se présente sous la forme d'une conduite intérieure, d'une conduite intérieure familiale 6 places, du faux-cabriolet, du coach lumineux, du cabriolet ou du roadster. Une élégance qui

caractérise également la S4 E, vaisseau amiral et haut de gamme de la marque. Lancée en 1937, elle est présentée dans les concours d'élégance et rivalise avec les Delahaye, Hotchkiss et autres Talbot.

Mais à la fin de la deuxième guerre mondiale, les conditions économiques ne sont pas meilleures pour les belles automobiles. Confronté à la concurrence des quatre grands constructeurs français de l'époque (Renault, Peugeot, Citroën et Simca), Salmson éprouve de lourdes difficultés financières. Ses différents modèles Randonnée, produits de 1950 à 1954, et la série Coach 2300, une berlinette sportive aux performances impressionnantes, ne parviennent pas à relancer les ventes et à inverser le cours de l'histoire. Salmson disparaît définitivement au début des années soixante.



SALMSON 2,3 CABRIOLET CHAPRON

Talbot : Un Français en Angleterre

Avant son rachat par Simca en 1958, l'histoire de Talbot s'est écrite des deux côtés de la Manche. Bien que la société ait été créée officiellement en 1903, pour monter en Angleterre les voitures françaises Clément-Bayard, il faut attendre 1920 pour que les voitures vendues en France adoptent la marque Talbot – Darracq. Deux ans plus tard, seul le nom Talbot les désigne. Engagées dès le début des années vingt dans les compétitions automobiles, elles se signalent notamment au Mans.

Abandonnant la compétition automobile en 1927, Talbot se concentre sur la production de voitures de tourisme, luxueuses et haut de gamme pour l'essentiel. Bousculée par la crise de 1929, l'entreprise est ensuite rachetée par l'ingénieur italien Anthony Lago en 1935. Avant de finalement céder la marque à Simca en 1958, celui-ci s'attache à produire des voitures sportives et innovantes. Les Talbot, alors baptisées Talbot – Lago, retrouvent les podiums des courses sur lesquelles elles sont engagées, à l'image de la T150 C qui réalise un triplé au Grand Prix Automobile de France en 1937. Des modèles emblématiques (Talbot – Lago Berlinette Record, Talbot – Lago T26 Record cabriolet, coupé Talbot – Lago GrandSport 4500, Talbot – Lago Coach



TALBOT DC SPORT

Record) voient le jour après la deuxième guerre mondiale et enrichissent la gamme du constructeur, mais souvent à des prix prohibitifs. Un positionnement qui aura finalement raison de Talbot, qui entre dans la galaxie Simca en 1959.

Avions Voisin : sur la terre mieux comme au ciel

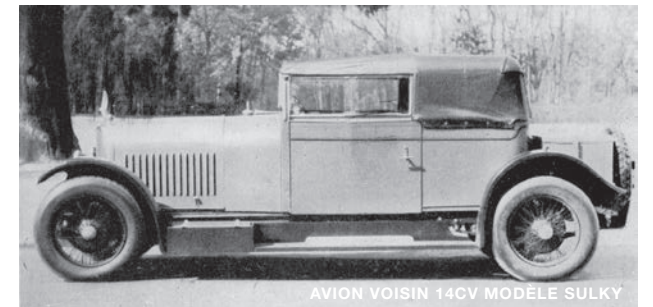
Pionnier de l'aviation, civile et militaire, Gabriel Voisin se détourne de l'aéronautique au lendemain de la Grande Guerre et se tourne vers l'automobile. En juin 1919, il présente son premier modèle sous la marque Avions Voisin. Baptisé C-1, il sera construit à près de 100 exemplaires. Après quelques tentatives dans les voiturettes et les motocyclettes, Gabriel Voisin se consacre à la mise au point de voitures de prestige, au design de carrosserie inspiré par son célèbre ami et client Le Corbusier. Contrairement aux usages de l'époque, où la plupart des constructeurs fournissent des châssis nus aux carrossiers, il livre ses voitures entièrement carrossées.

Gabriel Voisin fait également une incursion dans le monde du sport automobile en 1923. La voiture de course Voisin Laboratoire, une des premières à utiliser un châssis monocoque et une petite hélice pour actionner la pompe du circuit de refroidissement, est d'ailleurs une des réalisations marquantes de l'entreprise. Mais le manque de puissance

de ses moteurs ne lui permet pas d'obtenir des résultats à la hauteur de ses espérances. De 1920 à 1930, en revanche, Avions Voisin Voisin fournit les voitures présidentielles de Paul Deschanel, d'Alexandre Millerand et de Gaston Doumergue. L'inventivité de Gabriel Voisin et son exigence naturelle le conduisent à produire essentiellement des automobiles haut de gamme. Les clés d'une réussite fragile et toute temporaire. L'incendie de son usine, la crise de 1929 et le prix prohibitif de ses voitures mettent à mal les comptes de l'entreprise. Obligé de céder le contrôle à des financiers, Gabriel Voisin présente encore quelques modèles comme la C25 Aérodyn en 1934, puis la C28 Aérospout l'année suivante, mais la dynamique est cassée. Plusieurs projets restent d'ailleurs à l'état de prototype, comme la C26, ou au stade d'exemplaire unique, à l'image du coupé C27 Aérospout, dont le toit coulissait dans la malle arrière. Avions Voisin arrête sa production automobile peu avant la guerre. Sa division de sous-traitance aéronautique est ensuite absorbée en 1945 par la SNECMA.



AVION VOISON C03



AVION VOISON 14CV MODÈLE SULKY

L'anecdote

La Panhard & Levassor Type A P2D de 1892 exposée au salon est la première voiture à moteur à essence produite en série de l'histoire de l'automobile et le plus ancien véhicule automobile à essence du monde encore en circulation.

Cette voiture a été la première automobile à effectuer le voyage Paris – Nice – Monaco en Mars et Avril 1893. C'est le numéro 102. Carrosserie Dog-cart 4 places dos à dos.

Cette voiture fait partie de la première série d'automobiles produite au Monde : 30 exemplaires construits entre 1891 et 1893. Ce véhicule a été offert en Septembre 1892 à Hippolyte Panhard pour son anniversaire. Aujourd'hui propriété de la famille Panhard.

- Facel Vega Excellence – Type EX1 - 1960
- Hispano Suiza J12 - Carrosserie Franay - 1937

- Avions Voisin Type C03 – Carrosserie Torpédo - 1922
- Avions Voisin Type C11 – Carrosserie Sulky - 1927
- Bugatti Type 57 – Carrosserie Coach Ventoux - 1937
- Bugatti Type 30 – Carrosserie Lavocat et Marsaud - 1925
- Delahaye 135 MS Cabriolet - Carrosserie Köng - 1951
- Delahaye 235 GL Cabriolet - Carrosserie Chapron - 1953
- Delage Type D6 Cabriolet - 1932
- Delage Type D8-120 Cabriolet – Carrosserie Chapron - 1937
- Facel Vega Facel III - 1963
- Facel Vega Facel II – Type HK2 - 1963
- Hotchkiss 617 Cabriolet – Carrosserie Hossegor - 1935
- Hotchkiss 864 Biarritz - 1938
- Panhard & Levassor Type A P2D - 1892
- Panhard & Levassor 6CS - Spécial Type X73 - Carrosserie : cabriolet Ganglof - 1936
- Salmson Cycle Car VAL 3 série 5 – Carrosserie Torpédo - 1925
- Salmson 2300 S Cabriolet - Carrosserie Chapron - 1955
- Talbot T23 Cabriolet – Carrosserie Chapron - 1939
- Talbot DC Sport - Carrosserie Torpedo skiff - 1924

Les visiteurs, en plus du plateau exceptionnel proposé par l'ACM, pourront découvrir d'autres véhicules qui seront exposés par les 10 Clubs des marques sur leur stand respectif. D'autres marques françaises non-membres exposeront également.

Au total, on pourra compter sur plus de 15 à 20 véhicules en plus.

Les organisateurs du salon proposent donc un véritable village des anciennes qui devrait être un moteur de l'exposition.

3

● LES UTILITAIRES, POIDS LOURDS D'ÉPOQU'AUTO 2022

La Fondation Berliet se raconte en six véhicules

Cette année, la présentation de la Fondation Berliet s'inscrit dans le cadre de son quarantième anniversaire. Bousculée par la crise covid, l'association n'a pas pu organiser de manifestation spécifique pour célébrer ce moment fort de son histoire. C'est donc sur Époqu'auto, qu'elle invitera les passionnés de véhicules industriels à se replonger dans son parcours. **Pour symboliser ce voyage dans le temps, la Fondation Berliet a retenu six véhicules qu'elle a patiemment restaurés avec le concours de ses partenaires.** « Les six pièces que nous avons choisies illustrent notre mission de valorisation et de sauvegarde du patrimoine automobile lyonnais et du camion français, toutes marques confondues », précise Monique Chapelle, vice-présidente et véritable mémoire de la Fondation.

- Le premier véhicule présenté cette année est une voiture Berliet Type D « Tonneau découvert » de 1901. Ce rare exemplaire a été réceptionné aux Mines en décembre 1901. Il est à l'origine du succès de la marque anglaise Sunbeam. Un certain Thomas Pullinger, qui avait fait ses classes chez plusieurs constructeurs français, dont le Lyonnais Teste & Moret, suggéra au président de Sunbeam d'acheter à Marius Berliet quelques voitures de ce type, afin d'en assurer progressivement lui-même la construction. La voiture est dotée d'un moteur 4 cylindres 100X120 de 3,750 l. de cylindrée, d'une boîte de 4 vitesses avant plus une vitesse arrière, ainsi que d'une transmission par chaîne.



- Deuxième véhicule présenté par la Fondation Berliet, un porteur Berliet CBA réceptionné aux Mines en 1913. Bien qu'il ait été programmé officiellement pour 3,5 tonnes de charge utile, il accepte cependant allègrement une charge une surcharge permanente. Sa simplicité et sa robustesse lui ont valu une réputation « d'incroyable » pendant les 52 mois de la première guerre mondiale au cours desquels quelque 15 000 exemplaires ont été livrés. Le camion présenté a été offert en 1988 à l'École de Production de Viuz-en-Sallaz (74) par la société Martinez de Saint-Jean-de-Maurienne, qui l'avait elle-même utilisé de 1927 jusqu'au début des années cinquante. L'École nous en a fait don en 2014 pour que nous assumions sa restauration dans la configuration d'un CBA Transport de Troupes.

- Pour le troisième véhicule, la Fondation Berliet s'est tournée vers un camion léger Rochet-Schneider Type 32 000 B. Réceptionné aux Mines en 1931, il est habillé d'une carrosserie « Caravane ». Avec son aménagement intérieur sur-mesure, ce « home-car » a été le logement itinérant d'un artiste forain. C'est en quelque sorte l'ancêtre de nos campings cars actuels. Il est équipé d'un moteur 4 cylindres monobloc à culasse amovible 90X130, qui consomme 25 litres d'essence et 0,5 litre d'huile aux 100 kilomètres.



ROCHET-SCHNEIDER HOME-CAR 32000 B 1932



ROCHET-SCHNEIDER HOME-CAR 32000 B 1932

- Avec le véhicule suivant, retour à un camion Berliet. Il s'agit en l'occurrence d'un GLR 8R, réceptionné aux Mines en décembre 1949. Innovant en termes de sécurité, confort et performance, ce formidable véhicule a été élu en 1994 « Camion du XXème siècle ». Polyvalent, il est apprécié aussi bien en utilisation routière que sur chantier. Construit à plus de 100 000 exemplaires, il a évolué au cours de ses 36 années de vie. Le modèle présenté date de 1956 et a été offert à la Fondation Berliet en 1997 par les Établissements Bourlier d'Exincourt (25). Il est doté du moteur Berliet diesel 5 cylindres 120X140, qui développe 7,9 litres de cylindrée et autorise une vitesse de 75 Km/h en surmultipliée.



ROCHET-SCHNEIDER HOME-CAR 32000 B 1932

- Cinquième véhicule présenté, le camion Berliet GBC 8 6X6 de 1959. Célèbre pour ses exceptionnelles capacités de franchissement, qui n'ont pas été surpassées au XXIème siècle, il a été produit à 32 000 exemplaires, dont 15 000 en version militaire, jusqu'en 1977 et exporté dans de nombreux pays. Le modèle présenté est un des 9 GBC qui ont participé à la Mission Berliet Ténéré en 1959 et 1960. Au cœur du désert saharien, leurs conducteurs, constatant que les gazelles s'épuisaient à les suivre, donnèrent le nom de cet animal à leur véhicule.



UNIC T 270 IZOARD 1968

- Enfin, la Fondation Berliet présentera pour boucler cette rétrospective un tracteur UNIC Izoard T de 1968, qui a été restauré grâce au mécénat d'Iveco France. Il enrichit la collection de la Fondation depuis 2021. Ce camion fait partie de la « série des cols » qui apparaît en 1956 et qui offre un nom de col alpin mythique aux modèles de la gamme haute. L'Izoard s'applique au fleuron de la marque UNIC. Il est doté du moteur 8 cylindres en V à injection Saurer et d'une boîte renforcée à 8 vitesses synchronisées, fruit de la coopération avec Saurer France, qui avait été absorbé par UNIC.

Un relais routier pour les utilitaires

Voisin de la Fondation Berliet dans le Hall 6, le plateau Utilitaires se déploiera sur une surface supérieure aux années précédentes, puisqu'il totalisera pratiquement 1 100 m².

Nous allons installer un relais routier des années 60 - 70 dans le fond de l'espace. Il se déploiera sur 7,50 mètres de façade sur 4,50 mètres de profondeur et nous installerons un bar, des chaises, et des tables, pour simuler une ambiance de départ en vacances. « Sur ce vaste espace, les organisateurs espèrent présenter 12 ou 13 véhicules. « En septembre, Nous en avons d'ores et déjà neuf dont la présence est assurée », précise Aimé Bertrand, responsable de ce plateau au Club des 3A.



BERLIET

Le premier véhicule sera un camion semi-remorque TR12 Berliet de 1966, avec une remorque Trailor de 1964 aux couleurs de Solexine, le carburant que l'on mettait dans les solex.

Les visiteurs découvriront ensuite un autocar Isobloc de 1955, ainsi qu'un autre autocar à ossature bois et dû cette fois à Rochet-Schneider. Il date de 1928. Un deuxième Berliet occupera l'espace ; il s'agira d'un T45 de 1972, qui fait 4 mètres de haut, 4 mètres de large et 9,50 mètres de long, avec un moteur V16 de 635 chevaux.



ELF

Ils trouveront ensuite deux camions benne Magirus : un Sirius de 1959 et un Mercure de 1964 avec citerne Trailor de 1961 au couleurs ELF.

Dans le même registre, les organisateurs ont trouvé un Berliet GLB 19 Tonnes aux couleurs de Total. Un peu plus loin, un tracteur routier Volvo TF 89 de 1977 devrait être le véhicule le plus récent du plateau. Les 3A ont également déniché une Ford T en camionnette de 1926 et un tracteur agricole Fordson, qui viendra enrichir le focus consacré à Ford, et ils espèrent en obtenir un deuxième, qui serait un Marshall de 1951. Ce véhicule, qui a été restauré par « Vintage Mechanic », est emblématique puisqu'il démarre avec une cartouche de fusil, dont l'explosion fait démarrer le moteur. Enfin, un cabriolet Peugeot 404 de 1968 tractant un bateau Rocca sera placé devant les stations ELF et Total, qui habilleront le plateau.



BERLIET GLC 1959 TOTAL

4

DES RENDEZ-VOUS TRADITIONNELS POUR UNE ÉDITION QUI NE LE SERA PAS

Aussi attendus par les habitués d'Époqu'auto que les trois plateaux phares, les espaces dédiés aux partenaires traditionnels du salon proposeront cette année encore un voyage à travers l'histoire. Un plateau moto encore plus grand où scooters et la marque italienne Moto Guzzi se partageront la vedette. Le plateau Youngtimer fait également partie des rendez-vous qui confèrent à Époqu'auto sa dimension unique.

Cette fois encore, les clubs de marques et les artistes, ne manqueront pas ce grand rendez-vous, sans oublier la traditionnelle vente aux enchères qui conclut chaque année le salon.

Les cabriolets à l'honneur sur le plateau Youngtimer

Basculé cette année dans le Hall 6, le plateau Youngtimers sera à nouveau une des attractions d'Époqu'auto. Après s'être penchés sur les berlines et les breaks sportifs, les organisateurs ont choisi cette fois de faire un focus sur les cabriolets. Objets de tous les fantasmes dès que les beaux jours reviennent, ces véhicules ont de tout temps été déclinés par les constructeurs. Pour illustrer cet engouement, le Club des 3A a sélectionné huit véhicules.

Produite à partir de 1999, la Honda S2000 est l'héritière de la série S développée par le constructeur japonais. Elle succède au modèle sportifs S360, S600 et S800. Ce cabriolet biplace à moteur avant a été produit à 110 000 exemplaires. Sa production a pris fin en 2009.

Lancée 10 ans plus tôt, la Mazda MX5 a été déclinée depuis en quatre générations. Inspirée du concept des petits roadster anglais des années 60, la Mazda MX5 permet une conduite sportive, portée par ses deux moteurs de 1,6 L 115 chevaux et 2,0 L 184 chevaux. C'est aujourd'hui le roadster le plus vendu de l'histoire de l'automobile avec plus d'un million d'exemplaires déclinés en quatre générations.



MAZDA 2

Emblématique du savoir-faire allemand, la BMW Z3 a été produite de 1995 à 2002. Premier véhicule BMW construit hors de l'Allemagne, la BMW Z3 a été produite aux États-Unis et il s'est écoulé seulement 36 mois entre sa conception

et sa réalisation. La BMW Z3 est le premier roadster à succès de BMW.

Produite dans les anciens ateliers Lancia de Chivasso, entre 1994 et 2005, la Fiat Barchetta a été imaginée par les designers Alessandro Cavazza et Andreas Zapatinas. Elle succède à la Fiat 124 Sport Spider. Ce cabriolet 2 places



SPIDER

est tracté par un moteur de 1 747 cm³ 16 V développant 130 chevaux. Un peu moins de 58 000 exemplaires sont sortis de chaîne.

Habillée d'une robe signée Pininfarina, la Ferrari F 355 Spider symbolise toute la puissance, toute la beauté et finalement toute la légende de la marque au cheval cabré. Commercialisée de 1995 à 1999, elle s'adosse sur un V8 de 3,5 litres de cylindrée et 40 soupapes, et arbore toutes les qualités qui font de Ferrari un constructeur de légende.

Aucun constructeur italien ne peut résister à l'appel du cabriolet et Alfa Romeo pas plus que les autres n'a résisté. Commercialisé de 1994 à 2005, son Alfa Spider 916 succède au Spider Duetto. Lui aussi réalisé en partie par Pininfarina, il pouvait compter sur des moteurs 4 cylindres Twin Spark et les V 6, qui se caractérisaient par leur vivacité et leur dynamisme.

Née de la Porsche 944 lancée en production à partir de 1981, la Porsche 944 cabriolet est produite sur les millésimes 1990 et 1991. Sortie de chaînes à seulement 625 exemplaires, c'est l'une des Porsche 944 les plus rares. Présentée au salon de Francfort à l'automne 1993 et commercialisée de mars 1994 à 2002, la Peugeot 306 cabriolet doit son design à Pininfarina. Déclinée avec trois principales cylindrées (1,6 litre, 1,8 litre et 2 litres, la Peugeot 306 cabriolet a été commercialisée en trois versions différentes, avant que sa production soit arrêtée en 2002.



PORSCHE 944

Les visiteurs pourront également trouver un modèle du Rover mini cabriolet ; Le cabriolet « officiel » est présenté par Rover lors du Salon automobile de Birmingham, en octobre 1992. Toute la gamme basse du constructeur britannique aura droit à son modèle ouvert pendant la décennie puisque la 100 et la 200 seront aussi proposées avec une toile. On parle de 300 exemplaires. Ils n'ont été produits que trois ans, de 1993 à 1996. Ce qui en fait un modèle rare et séduisant.



MINI AUSTIN

PLATEAU – EXTRAIT

- Alfa Romeo Spider 916 : 1998
- BMW Z3 M : 1997
- Fiat barchetta : 1999
- Ferrari 355 Spyder : 1996
- Honda S 2000 : 2000

- Mazda MX 5 : 1999
- Peugeot 306 Cabriolet : 1999
- Porsche 944 Cabriolet : 1990
- Austin Mini Cabriolet : 1993

Les Scooters et Moto Guzzi en vedette sur le plateau motos

Installé dans le Hall 6, mais beaucoup plus grand que l'année dernière, compte tenu de son succès grandissant, le plateau moto s'étendra sur quelque 2 500 m². Pour cette 43^{ème} édition, il s'attardera sur deux sagas qui ont accompagné des générations de motards. La première exposition est consacrée aux scooters principalement Français des années 50, 60 et 70. La seconde est quant à elle consacrée à Moto Guzzi dont c'était les cent ans en 2021 Des motos d'avant-guerre 1920-1940 et après-guerre jusqu'en 50 seront présentées.

SCOOTER

Le coup de projecteur mis sur les scooters s'attardera principalement sur des machines qui ont été produites en France dans les années 50 et 60. « Il y a un réel engouement autour de ces machines, analyse Fabrice Follis, organisateur de ce plateau. Comme le Scooter Club de France, qui nous a aidé à monter ce plateau, fête ses 70 ans, c'était assez logique de mettre l'accent sur cette production et de célébrer cet anniversaire avec eux. Entre 100 et 150 scooters devraient être présentés pour l'occasion. De Vespa,



Lambretta

LAMBRETTA B

avec les machines montées chez ACMA dans la Nièvre, à Lambretta, l'autre géant italien du scooter qui a produit des machines dans l'Hexagone, en passant par Terrot, Bernardet, Rumi... la production a été pléthorique. Pour structurer l'exposition, Fabrice Follis a donc choisi de se concentrer sur quelques marques seulement. Dans cet ensemble déjà très vaste, les visiteurs pourront notamment découvrir un très beau plateau d'utilitaires et de publicitaires, Vespa et Lambretta ayant été très actifs sur ce type d'engins ».



MOTO

L'autre vedette de l'espace moto sera la marque italienne Moto Guzzi, qui fêtait son centième anniversaire l'année dernière et nous n'avions pas pu le fêter dignement à cause du covid. Époqu'auto prendra le temps de raconter l'histoire de ce constructeur né en 1921 près du lac de Come, au travers d'une trentaine de modèles. Réputé pour la qualité de ses mécaniques, Moto Guzzi s'est notamment distingué sur les circuits, en remportant notamment cinq titres consécutifs de champion du monde en 350 cm², entre 1953 et 1957.

Bien que le constructeur italien soit toujours actif, avec une très belle gamme, Époqu'auto concentrera son exposition sur les modèles d'avant-guerre, allant du cyclomoteur aux machines de grand tourisme, comme la célèbre California. La plupart des motos exposées viendront d'Italie, amenées par le club du Turin qui a travaillé au montage de ce plateau avec les organisateurs d'Époqu'auto.

A noter cette année, la présence de nombreux clubs qui vont venir enrichir le plateau : Le Rumi Club de France est présent pour la première fois au salon comme le club italien de Vespa de Turin et le Lambretta Club de France avec une quarantaine de machines. Le Vespa Club de France fêtera ses 70 ans.

Enfin, un atelier de restauration et d'exposition de Scooter Custom sera proposé au Custom Garage par le Scooter Club du Lyonnais.



NOUVEAU !

Deux ventes aux enchères pour le prix d'une

Ultime temps fort d'Époqu'auto, proposé invariablement le dimanche après-midi à partir de 14 heures, la vente aux enchères suscite toujours un réel engouement, tant chez les passionnés d'automobiles anciennes que chez les visiteurs qui découvrent cet univers. Fort de ce constat, les organisateurs ont décidé d'adopter un nouveau format cette année, puisqu'il faudra désormais parler de deux ventes aux enchères.

Outre la traditionnelle vente consacrée aux automobiles le dimanche après-midi à 14h00, dont le jour et l'heure

restent inchangés, Jean-Pierre Osenat, le commissaire-priseur, proposera cette année un deuxième rendez-vous, avec l'organisation d'une vente exclusivement consacrée aux deux roues. Les motards pourront profiter de ce moment dédié à leur passion samedi 5 novembre, à 14 heures. Bien plus qu'un simple clin d'œil, ce choix des organisateurs consacre la montée en puissance de l'espace moto et le nombre sans cesse croissant de visiteurs qui le fréquentent.

ELF : un partenaire historique du sport auto

Partenaire de référence d'Époqu'Auto depuis quelques années, la marque ELF développe notamment une gamme de lubrifiant destinée aux véhicules historiques. Présente cette année encore sur le salon, elle va proposer un plateau consacré à son implication dans le sport automobile.

« Nous souhaitons ainsi rappeler au grand public que notre marque est présente en compétition depuis sa création à la fin des années soixante », indique Emmanuel Pozet, en charge de la commercialisation des lubrifiants aux professionnels de l'automobile dans le Rhône et dans une partie du département de la Loire, mais aussi très impliqué dans la vie du sport auto historique.

Pour raconter cette histoire, ELF a décidé de braquer les projecteurs sur Patrick Depailler, un des pilotes emblématiques de la marque, dont il a porté les couleurs pratiquement tout au long de sa carrière. Pour évoquer sa mémoire, son fils Loïc, lui-même pilote essayeur, sera présent sur le stand ELF.

« Nous présenterons trois voitures liées à son parcours », précise Emmanuel Pozet.

- L'Alpine F3 de ses débuts, tout d'abord, sur laquelle il a couru le Grand Prix de Monaco en 1970.
- Les visiteurs pourront ensuite découvrir la F2 March 742 BMW avec laquelle il a été champion d'Europe en 1974.
- Enfin, ELF proposera l'Alpine A443 avec laquelle il a couru Le Mans en 1978, en compagnie de Jean-Pierre Jabouille. Cette voiture, qui sort très rarement du Musée Renault, avait été contrainte à l'abandon après une casse moteur, alors qu'elle avait passé 16 heures en tête de la course.

Acteur historique du sport auto, ELF est encore présent sur les circuits aujourd'hui. Non seulement dans l'univers de la course auto historique, mais aussi dans les compétitions actuelles. Une longévité que la marque traduira en présentant une quatrième voiture sur son stand.

- Une Alpine GT4, qui participe au championnat d'Europe sous les couleurs de LS Groupe et ELF.

Rendez-vous Hall 5.





Adossée sur sa mission première qui consiste à préserver les véhicules anciens, la FFVE accueillera cette année sur son stand La Fondation du Patrimoine, avec qui elle a lancé, au mois de juin dernier, une souscription pour assurer la restauration du bus Cityrama. Inspiré des bateaux mouches, le Citroën Currus Cityrama est un véhicule mythique, qui a transporté les touristes venus pour visiter Paris jusqu'aux années 1980.

La FFVE braquera également les projecteurs sur le Concours d'État, avec la présentation d'un plateau sur ce thème. Cette exposition permettra au grand public de contempler quatre véhicules d'époque sélectionnés pour leur authenticité. Un véritable coup de projecteur sur ce concours encore peu connu mais exigeant, où le savoir-faire automobile est mis à l'honneur. Pour apprécier cette recherche de la perfection et du respect de l'origine, le jury du Concours d'État se base sur différents critères : la carrosserie, la sellerie, le châssis. Autant d'éléments que le public pourra admirer durant cette 43^{ème} édition d'Époqu'auto.

Par ailleurs, la FFVE et Époqu'auto ouvriront conjointement au grand public la 3^{ème} session des ateliers FFVE, sur l'espace H4, dans le Hall 7.

Au programme, quatre ateliers sur les thématiques suivantes :

- Développement des ZFE et place accordée aux véhicules de collection ;
- Comment obtenir une attestation carte grise pour son véhicule de collection ;

- Législation, contrôle technique, assurance... dernières actualités pour les motos d'époque ;
- Vous êtes nouveaux passionnés d'anciennes, vous cherchez à acquérir un véhicule d'époque sans savoir par où commencer, ou rejoindre des formations spécialisées en mécanique ancienne ? Toutes les démarches et conseils pour vous lancer.

Enfin, la FFVE, en collaboration avec le réseau Bosch Classic Service, invitera les collectionneurs à participer à l'opération « Bien régler son véhicule d'époque ». Le rendez-vous est donné à la station dédiée sur le parking des véhicules de collection pour une mesure gratuite des gaz d'échappement



Un Village des artistes

toujours plus riche

La galerie des artistes est devenue un point de passage quasiment incontournable du salon. Un lieu d'exposition, mais aussi un lieu de vente. Cette année, elle accueillera plus de créateurs, qui prendront place dans le Hall 6.

Tous les artistes qu'ils soient plasticiens, peintres, dessinateurs, designers..., travaillent autour de l'univers de l'automobile : François Vanaret – Bol Concept – Guillaume Lopez – Orpheograff – Penhouet – Chevalier Artiste – Nys

Herve – NCA – XZAV – UC Conseil – Dubost Nicolas Art Automobile – SAS Idées Plus – Alain Pinede – SARL APY – Gerard Crevon – Laurent's – Art Dynamics – Metal-Art – Eric Malartre – Atelier Stephane Carton – Matlab Studio – Artiste Sistac – Crizio – Koolgraph – DPPI Production – Brunet Patrick Artist'auto – Ph'auto Gallery – Sauvadet Sebastien – Freudenthal Benjamin Artiste – Sculptures Alca – Marcel et Molette – StudartF1

5. INFORMATIONS UTILES

Dates & horaires

- Vendredi 4 novembre : 9h00 / 21h00
- Samedi 5 novembre : 9h00 / 19h00
- Dimanche 6 novembre : 9h00 / 18h00

Lieu

Eurexpo (Lyon - Chassieu)

Quelques chiffres

- 80 000 m² de surface d'exposition
- 82 000 visiteurs attendus
- Plus de 800 exposants

À ne pas manquer

VENTES AUX ENCHÈRES MOTOS

- Samedi 5 novembre à partir de 14h00

VENTE AUX ENCHÈRES AUTOS :

- Dimanche 6 novembre à partir de 14h00

Tarifs

- Adultes : 15 € - achat en ligne 14 € jusqu'à l'ouverture du salon
- Étudiants : 12 € sur présentation de la carte d'étudiant valable pour l'année 2022/2023
- Personne en fauteuil : gratuit et billet à 11 € pour un accompagnant

SERVICE PRESSE

Agence EMC
31 grande rue de Vaise - 69009 Lyon - Tél. 04 72 19 69 36
Julie Barlot : agence.emc@gmail.com
Christelle Cimetière : ccimetiere@agence-emc.com
Téléchargez les visuels sur : <https://bit.ly/3BZO22x>

Crédits photos : Agence emc, Passion Photo 38, Fondation Berliet, Elf, Autodiva, l'ACM, FFVE, Taurusmania, club des 3 A, Studio Harcourt, La Traction Universelle

- Visiteurs avec carte d'invalidité : 11 €
- Enfants de -de 12 ans : gratuit
- Parking P4 gratuit pour les véhicules de collection (de plus de 30 ans) et pour les motos

S'accréditer au salon

Les accréditations sont ouvertes ! Rendez-vous sur le site epoquauto.com, onglet PRESSE. Une accréditation nominative vous donnera directement accès au salon durant les trois jours.

Organisateur

- Club des Amateurs d'Automobiles Anciennes : 9 rue Vauban 69006 Lyon
- Président : Michel Fournier
- Commissaire Général du salon : Claude Passot
- Site internet : www.les3a.com

Centre de presse

Comme lors de la précédente édition, un centre de presse prendra place Galerie 4, à côté du commissariat général. Nous serons à votre disposition durant les trois jours du salon pour répondre à toutes vos demandes.

Site internet et réseaux sociaux

www.epoquauto.com

Suivez-nous sur :



NOTES