

DOSSIER DE PRESSE
SEPTEMBRE 2023

44^{ème} salon international
époqueauto
autos & motos anciennes

44^{ème} salon international
époqueauto
autos & motos anciennes



epoquauto.com

#epoquauto



10-11&12
Novembre 2023
Eurexpo Lyon



ÉPOQU'AUTO 2023 UNE ÉDITION QUI ALLIE ÉLÉGANCE ET EXCELLENCE

Programmé du 10 au 12 novembre, à Eurexpo, le rendez-vous lyonnais des amoureux d'automobiles et motos anciennes invitera, cette année encore, ses visiteurs à une déambulation dans l'histoire.

Cette 44^e édition sera placée sous le signe du Lion, puisque **Peugeot s'est chargé de composer le Plateau Populaire, pour retracer son incroyable aventure à travers les siècles.** Pour les deux autres plateaux phares d'Époqu'Auto 2023, les organisateurs proposeront un focus sur les sagas **Talbot et Cadillac**, marques légendaires qui ont fait rêver plusieurs générations des deux côtés de l'Atlantique.

Ces trois temps forts mémorables ouvriront une édition où, comme chaque année, tous ceux qui ont contribué à écrire la légende de l'automobile dévoileront des modèles parfois mythiques et qui ont soulevé les passions.

Porté par plus de 250 bénévoles, le salon Epoqu'auto est une aventure collective unique qui ne pourrait avoir lieu sans l'investissement quotidien de tou(te)s ces passionné(e)s. Le club des 3A tient à les remercier pour leur implication!

Michel Fournier, Président du Club des 3A.

1. UN SALON ARRIVÉ À MATURITÉ, MAIS QUI CONTINUE D'INNOVER

Un nombre d'exposants record — 4

Innover pour toujours se renouveler — 4

2. L'ANNÉE DU LION

Une histoire racontée en 31 modèles — 5

Quand le lion pose sa patte sur la compétition — 7

Le mythe Peugeot s'invite sous le dôme — 8

3. TALBOT : L'ÉLÉGANCE PLUTÔT QUE LE LUXE

Des voitures belles et performantes — 9

Une production concentrée
sur moins d'un demi-siècle — 10

4. CADILLAC : LE RÊVE AMÉRICAIN

Innovation et design — 11

Des modèles emblématiques — 12

5. LA COMPÉTITION A TROUVÉ SA PLACE SUR ÉPOQU'AUTO

Un plateau Rallye dédié à Stellantis — 13

Les Youngtimers célèbrent les Groupe A — 14

Autodiva raconte l'histoire des
« rois de la montagne des années 70 » — 14

6. UNE OFFRE ÉLARGIE DE VÉHICULES INDUSTRIELS

La Fondation Berliet met le Transport Routier de
Marchandises à l'honneur — 15

Autobus et autocars à l'honneur
sur le plateau des utilitaires — 16

7. UN PLATEAU MOTO INÉDIT

Dollar revient sur Époqu'Auto — 18

Les 50 cm³ sous les projecteurs — 18

Nouveau : Une vente entre particuliers
plus étoffée — 19

8. DES RENDEZ-VOUS INCONTOURNABLES ET DES NOUVEAUTÉS REMARQUABLES

De nouveaux clubs s'invitent sur Époqu'Auto — 20

Renault souffle les 30 bougies de la Twingo — 20

Des villages de clubs mieux identifiés — 21

L'Aventure Peugeot Citroën DS — 21

L'actualité sous le stand de la FFVE — 21

2 ventes aux enchères plébiscitées — 21

9. 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 : <http://bit.ly/3ZjcCph>



01. UN SALON ARRIVÉ À MATURITÉ, MAIS QUI CONTINUE D'INNOVER

Après des années de croissance ininterrompue des surfaces d'exposition toujours plus grandes, les organisateurs d'Époqu'Auto ont décidé de faire une pause, résistant aux demandes toujours plus nombreuses de nouveaux exposants désireux de s'inscrire dans la dynamique du salon.

UN NOMBRE D'EXPOSANTS RECORD

Portée à 80 000 m² en 2022, la surface d'exposition d'Époqu'Auto restera identique cette année. Avec son succès grandissant, Époqu'Auto doit depuis plusieurs années déjà laisser sur liste d'attente de nombreux exposants et marchands, qui souhaiteraient pourtant s'inscrire dans la dynamique du salon.

Pour élargir son offre et satisfaire plus de partenaires sans augmenter la surface totale d'exposition, le Club des 3A a décidé cette année de réorganiser quelques stands et espaces afin de pouvoir accueillir de nouveaux exposants. Il ouvre ainsi la porte à des nouveaux venus et Époqu'Auto accueillera donc précisément **849 exposants**, cette année, soit une vingtaine de plus que pendant l'édition 2022. Fournissant le bataillon le plus important, **les marchands de pièces et artisans représentent à eux seuls 528 stands**, tandis que **les revendeurs et restaurateurs de voiture seront cette année 83**.

Un engouement que l'on retrouve également parmi **les artistes, qui occupent le village dédié à leurs œuvres. Ils seront 32 cette année**, dont une grande majorité de peintres. Bien qu'ils aient agrandi l'espace qui leur était réservé l'année dernière, les organisateurs doivent là encore composer avec une liste d'attente, qui s'est allongée depuis le mois de mars dernier.

INNOVER POUR TOUJOURS SE RENOUVELER

Arrivé à maturité, Époqu'Auto n'en continue pas moins d'innover. Le Club des 3A va présenter sa **nouvelle section dédiée à l'authentification officielle des véhicules historiques**. Les membres du Club qui portent les travaux de cette section ont décidé de **retracer l'histoire des constructeurs lyonnais**. Pour l'heure, 180 marques ont été recensées, réunissant des automobiles, motos, camions, bateaux et avions, sur une période courant de 1896 à 1965. « Nous authentifions les véhicules avec le numéro des Mines, explique le club des 3A. Et tous les ans, nous présenterons un véhicule sur l'espace qui nous a été réservé et nous remettrons un diplôme d'authenticité à son propriétaire. »



Par ailleurs, pour prolonger la démarche visant à sans cesse renouveler les animations qui rythment les trois jours de salon, le Club des 3A proposera également, **sous le dôme d'Eurexpo** cette fois, une animation ouverte à tous, y compris aux plus jeunes visiteurs. « Nous allons installer un **garage éphémère**, avec une petite équipe qui leur proposera de démonter et remonter une 2 CV le plus rapidement possible », précise Claude Passot, commissaire général du salon. Cette nouvelle animation devrait interpeller les youtubers qui seront présents cette année à Eurexpo pendant toute la durée du salon, avec l'ambition conforter sa notoriété auprès des plus jeunes.



02. L'ANNÉE DU LION

Après Ford l'année dernière, le Club des 3A a choisi de célébrer le formidable destin de Peugeot, l'un des constructeurs français historiques, en lui proposant d'investir le Plateau Populaire. Fier de fêter cette année les 40 ans de la 205, le constructeur a répondu avec enthousiasme à l'invitation des organisateurs. Il déclinera ainsi plus de 130 ans d'histoire automobile dans le Hall 5 et mettra également en valeur, dans la galerie centrale menant aux Hall 5 et 6, les voitures qui lui ont permis d'écrire une partie de sa légende dans le sport automobile.

UNE HISTOIRE RACONTÉE EN 31 MODÈLES

Pour revenir sur une histoire de production automobile qui s'étend désormais sur trois siècles, le Club des 3A et L'Aventure Peugeot ont décidé de braquer les projecteurs sur **31 modèles rares**, mais représentatifs. Un éventail large et judicieux de la gamme, avec des voitures sorties d'usine entre 1891 et 1985, qui composent donc le Plateau Populaire de la 44ème édition d'Époqu'Auto et qui symbolisent la richesse et l'inventivité d'un constructeur tourné vers l'innovation.

Plus ancien modèle présenté, le Vis-à-vis Type 3, est la première Peugeot produite de façon industrielle entre 1891 et 1894. Au total 64 exemplaires sont sortis d'usine durant cette période. Armand Peugeot profita de la course cycliste Paris - Brest - Paris pour faire la promotion du Vis-à-vis Type 3, en parcourant 2 045 kilomètres à une moyenne de 14,710 Km/h.



Quant au modèle le plus récent, ce sera bien entendu une 205, puisqu'elle fête son quarantième anniversaire cette année. L'Aventure Peugeot proposera une 205 GL 4 portes, voiture parfaitement représentative des débuts du modèle.

Installées au cœur du Hall 5, sur 750 m², les 31 voitures qui seront présentées rappelleront que Peugeot a jalonné son histoire d'avancées majeures. Avant-guerre, c'est par ses innovations portant sur la mécanique et sur la motorisation que le constructeur s'est fait connaître. Motoriste depuis 1896, Peugeot a dès 1912 commencé à sortir des moteurs 16 soupapes très performants, avant de développer dans les années 20 des moteurs sans soupape. Témoin de cette période, **une Type 174 S de 1925, habillée d'une carrosserie spéciale**, sera présentée sur le Plateau Populaire.

Motoriste depuis 1896, Peugeot a commencé dès 1912 à sortir des moteurs 16 soupapes très performants.

Peugeot n’a pas seulement innové dans les motorisations. La marque au lion a également posé sa griffe sur bien d’autres aspects, étant par exemple la première à proposer en série des roues avant indépendantes sur ses voitures, notamment sur la 201. Peugeot a également été le premier constructeur généraliste à commercialiser une voiture avec un toit rétractable avant-guerre. **La 401 Eclipse de 1935, qui sera elle aussi présentée sur le salon**, symbolisera ce premier coupé transformable de série. Ensuite, à partir du milieu des années 30, Peugeot s’attache à dessiner des voitures aux lignes plus profilées. Une démarche symbolisée par la 301 Aérodynamique, mais qui se révèle aussi sur les 402, 302,202...

La guerre n’arrête pas cette quête d’innovation et le constructeur sort durant cette période **une VLV (Voiture Légère de Ville)**, dont **un exemplaire de 1941 sera présenté sur le salon**. La carrière de cette voiture s’arrêtera cependant sitôt la guerre terminée, les moteurs thermiques reprenant alors le dessus. « Car à l’époque, déjà, la problématique de la recharge des batteries se posait avec acuité », rappelle L’Aventure Peugeot.

Après-guerre, le constructeur du Doubs se démarque



VLV © WILLIAM CROZES

encore des autres constructeurs généralistes par la multiplicité des carrosseries qu’il propose, en déclinant toute sa gamme avec des coupés, des cabriolets et des breaks. La 203, la 403, la 204, la 304, la 404, la 504, la 505 ont ainsi connu des designs multiples. Cette démarche sera notamment mise en exergue sur le salon par **la présence d’un sublime 404 cabriolet, que les organisateurs d’Époqu’Auto ont d’ailleurs choisi pour habiller les affiches annonçant l’édition 2023 du salon**. Une autre 404, la berline Argentine cette fois, sera également présente sur le Plateau Populaire, rappelant que Peugeot a développé sa vocation de constructeur international en Amérique du Sud. Bien après l’arrêt de la production en France, le groupe français a prolongé ce modèle iconique jusqu’en 1981. Au total, plus de 162 000 exemplaires, de la 404, de la berline à la camionnette, ont été vendues en Argentine.

Enfin, comme un symbole fort de la beauté des lignes et du confort des modèles proposés par le constructeur au milieu des années 70, **L’Aventure Peugeot présentera également sur le Plateau Populaire la 604 Berline GTI Présidence de la République**. Ce modèle de 1985, mis à disposition d’Époqu’Auto par un collectionneur privé, a véhiculé le Président Mitterrand.

LISTE DES MODÈLES EXPOSÉS

- Vis-à-vis Type 3 modèle typique des débuts des "voitures sans chevaux".
- Double phaéton, Type 42 de 1903 ; caractéristique de l'abandon de la référence au style des voitures hippomobiles
- Bébé Peugeot de 1914 ; un concept d’Ettore Bugatti ; véritable jouet pour adulte
- Lion Peugeot VC2 de 1909, limousine luxe évoquant la "voiture de maître" à cette époque
- Torpédo 163 de 1920 ; premier modèle 10 CV sorti au lendemain de la première guerre mondiale. Ce fut également un des premiers modèles de la marque à être équipé d’une batterie, d’un démarreur et de phares électriques
- Quadrilette 161 de 1921 (2 places en tandem) ; modèle iconique donné pour "un sou du kilomètre"
- 174 de 1925, sans soupape carrossée en torpédo pontée
- 183 A de 1928 ; première version 6 cylindres de grande diffusion de la marque
- Cabriolet 201 de 1930, première numération à trois chiffres avec 0 central
- 301 Berline "aérodynamique" de 1934
- 401 Eclipse de 1935.
- 601 Coach profilé 6 cylindres de 1935 ; haut de gamme 601 phase 1 ; seul coach présenté sur le plateau
- 402 B Légère de 1938 ; alliant un châssis de 302 et une motorisation de 402 avec une carrosserie de 202 ! Petite bombe ; la GTI de l’époque ; véritable graal pour tous les passionnés de ce modèle
- 202 Cabriolet de 1939 ; modèle en état de concours
- 402 Roadster Peugeot - Darl’mat de 1940 ; vedette en son temps des concours d’élégance et des 24 H du Mans.

- VLV électrique de 1941
- 202 "Limousine commerciale bois" de 1948 ; dans le style des "woodies" ou "canadiennes" d’Amérique du nord
- 203 Berline découvrable de 1951 ; réunissant les avantages d’une berline 4 places et d’un cabriolet.
- 203 Cabriolet Darl’mat de 1953 ; unique exemplaire encore connu sur 3 réalisés.
- 403 Cabriolet de 1960
- 404 Cabriolet première version de 1962
- 404 Familiale 7/8 places de 1964 ; témoin de la diversité de la gamme 404.
- 204 Coupé de 1967
- 204 Cabriolet de 1969
- 404 Berline "Argentine" de 1970 ; exemple de l’internationalisation de la production de la firme
- 104 Berline de 1972 ; habillée avec son décor au lancement du modèle.
- 304 Berline SLS de 1976 ; modèle typique de la voiture moyenne européenne au moment de sa sortie
- 504 Cabriolet de 1981 de phase 3 ; dernière version d’un modèle aux lignes intemporelles.
- 104 Coupé Style Z de 1987 ; modèle raffiné de la petite citadine et dernière version des 104 (avec son équivalent la berline GLS)
- 205 GL de 1983 ; pour marquer le quarantième anniversaire du lancement de cette famille ayant marqué le renouveau de la production Peugeot des années 80.
- 604 Berline GTI de 1985 "Présidentielle"

QUAND LE LION POSE SA PATTE SUR LA COMPÉTITION

Des routes sinueuses rencontrées sur les rallyes européens jusqu’au sable du désert et pistes africaines, en passant par les circuits, Peugeot s’est forgé un beau palmarès aux quatre coins du globe. Pour raconter cette histoire ponctuée de succès sur tous les terrains, **la galerie menant aux Halls 5 et 6 abritera un plateau compétition**, où les passionnés de sport automobile pourront revivre les exploits des voitures à la marque du Lion.

Dans les années soixante, le constructeur français était très présent sur les raids africains, démontrant la fiabilité de ses voitures sur des terrains particulièrement difficiles à apprivoiser. Cette période sera évoquée sur le salon avec deux modèles qui se sont illustrés en Afrique : **la 404 Safari et la 504 Bandama**.

Une vingtaine d’années plus tard, lorsque Peugeot revient à la compétition avec de réelles ambitions, apparait la 205 Turbo 16, une des premières quatre roues motrices du marché. Ce modèle mythique a fait des ravages en rallye, en 1985 et 1986, remportant à chaque fois le titre mondial des constructeurs, mais aussi des pilotes, avec



LISTE DES MODÈLES EXPOSÉS

- | | | | |
|----------------------|-----------------------|--------------------|------------|
| ► 404 Safari | ► 405 T16 Grand Raid | ► 306 Maxi | ► 3008 DKR |
| ► 504 Bandama | ► 405 T16 Pikes Peak | ► 206 WRC | ► 9X8 |
| ► 104 ZS 2 | ► 405 Superproduction | ► 307 WRC | |
| ► 205 T16 Evo 1 | ► 406 Supertourisme | ► 908 Le Mans 2009 | |
| ► 205 T16 Grand Raid | ► 905 Le Mans 1993 | ► 208 Pikes Peak | |



Timo Salonen tout d’abord, puis avec Juha Kankkunen. Deux modèles seront présentés sur le salon, une 205 T16 Evo 1 et une 205 Turbo 16 Grand Raid.

Obligée de quitter le monde du rallye comme toutes ses concurrentes du groupe B, en 1986, suite à de terribles accidents en compétition, la surpuissante 205 Turbo 16 trouve en effet un nouveau terrain de jeu à sa convenance, en se lançant dans le rallye – raid. Le Finlandais Ari Vatanen trouve ainsi l’occasion, dès 1987, de remporter le Paris – Dakar.

Mais Peugeot a aussi brillé sur circuit, notamment au Mans, avec des victoires mythiques pour la 905 en 1992, puis 1993, année d’un triplé au terme de laquelle la marque se retire. Elle revient sur les circuits entre 2007 et 2010, avec un nouveau bolide baptisé 908. Après deux podiums en 2007 et 2008, la 908 décroche à son tour la victoire sur la piste du Mans en 2009. Ces trois succès mémorables seront salués avec la présence de ces deux modèles dans la galerie.

LE MYTHE PEUGEOT S'INVITE SOUS LE DÔME

Pour entretenir la passion et la légende, Peugeot a également parsemé son histoire de modèles mythiques. Quatre d'entre eux seront dévoilés cette année sous le dôme d'Eurexpo. Le Concept-car E-Legend de 456 CV, tout d'abord. Entièrement autonome et électrique, il a été présenté aux Salons de Genève et Paris en 2018 et fait le lien entre les multiples innovations apparues, avant puis après-guerre, et celles qui continuent de marquer les modèles de la marque.

Également placé à l'entrée du salon, le prototype du cabriolet 505 US de 1982 qui n'a jamais été mis en production, alors que le modèle avait été étudié et imaginé à l'origine pour entrer en commercialisation aux États-Unis.

Enfin deux «voitures des records» compléteront cette entrée en matière : la 301 Miramas de 1932 et un Coupé 404 profilé de 1965, qui a démontré le savoir-faire du constructeur dans le domaine du Diesel.

Après-guerre, avec la 403, Peugeot a d'ailleurs été le premier constructeur français à commercialiser des moteurs diesel en série rappelle L'Aventure Peugeot.



L'AVENTURE PEUGEOT 301 MIRAMAS 1932



L'AVENTURE PEUGEOT 505 CABRIOLET US



T26 C COURSE LE MANS 1950

Née au début du XX^e siècle de la rencontre de deux industriels français, Darracq et Clément, et de Lord of Shrewsbury and Talbot, l'histoire de Talbot s'écrit dans un premier temps des deux côtés de la Manche. Les sociétés Clément -Talbot London et Darracq and Co limited décident de s'associer en 1919, avant de constituer un consortium avec l'anglais Sunbeam un an plus tard. Les voitures sont vendues des deux côtés de la Manche par le Groupe Sunbeam Talbot Darracq dès 1920 et elles sont commercialisées en France sous la marque Talbot Darracq. À partir de 1922 elles adoptent enfin le seul nom de TALBOT. Courte mais riche de modèles emblématiques, cette histoire sera racontée sur les 450 m² du plateau historique

DES VOITURES BELLES ET PERFORMANTES

Entre 1922 et 1932, sous l'impulsion de Darracq, Talbot devient l'une des marques les plus prestigieuses de son époque. Le constructeur français s'applique à développer des modèles haut de gamme, sans jamais basculer pour autant dans la catégorie des voitures d'exception. Mais en 1933 l'avenir s'assombrit et deux ans plus tard, l'ingénieur italien Anthony Lago rachète l'entreprise et prend la direction de Talbot France. Brillant et possédant les brevets de la célèbre boîte de vitesse semi-automatique Wilson, il s'attache alors à produire des voitures sportives et innovantes. Une philosophie que la marque développera jusqu'en 1958, avant d'être rachetée par Simca.

« Durant cette période près de 40 ans, Talbot a écrit ses plus belles pages, aussi bien sur la route que sur les circuits. L'élégance et la performance ont été les deux maîtres mots qui ont toujours guidé la marque », assure Michel Brotel, membre du Club Talbot France, qui s'est chargé de concevoir l'exposition présentée sur Époqu'Auto.

Les nostalgiques des belles mécaniques retrouveront dans le Hall 7 une vingtaine de ces modèles qui ont traversé les années, avec en particulier des voitures de course ayant participé et gagné les 24 heures du Mans en 1950.



T 150C FIGONI GOUTTE D'EAU 1938



TORPÉDO DC 1923



T26 CABRIOLET

UNE PRODUCTION CONCENTRÉE SUR MOINS D'UN DEMI-SIÈCLE

Parfait symbole de cette philosophie, la T150 C s'est imposée aussi bien par ses performances au Grand Prix de France que par la pureté de ses lignes. **Un modèle carrossé par Figoni, avec un châssis de 1938, prendra place dans le dôme d'Eurexpo,** à l'entrée de l'exposition.

Pour présenter les autres modèles, le Club Talbot France a choisi d'organiser l'espace avec un U de circulation au cœur du plateau. Ainsi, les visiteurs pourront admirer les modèles sous toutes les coutures. Au centre, ils pourront découvrir quatre voitures dédiées à la compétition, dont une T26 C course. Le modèle présenté sur le salon a été le premier de sa série et fut la propriété de Louis Rosier dès 1948. Vainqueur de la Coupe du Salon 1948, du Grand Prix de Belgique 1949, du Grand Prix d'Albi 1950, il s'adjuge ensuite les 24 Heures du Mans en 1950 sur un modèle similaire. La T26 C de Louis Rosier voisinera notamment avec une T150 C dite Monoplace Décalée. Équipé d'un moteur de 4,5L, ce modèle a remporté la Coupe du Salon 1947 et le Grand Prix de Paris en 1948. Il a également pris la deuxième place aux 24 heures du Mans en 1950, derrière Louis Rosier père et fils.

Autour de ces modèles de compétition, **14 voitures de tourisme classiques** occuperont le reste de l'espace. La plus vieille, un DC Torpédo de 1923, constitue le modèle de Talbot le plus produit. Il est équipé d'une boîte de vitesses à trois

rapports, alors que le modèle suivant type DD sera équipé d'une boîte 4 vitesses. Pour l'accompagner, les visiteurs pourront une America de 1954, équipée d'un moteur V8 BMW. Ce fut le dernier modèle Talbot avant la reprise par SIMCA, qui équipera cependant quelques châssis du moteur V8 de la Chambord. C'est également le seul modèle Talbot proposé avec la conduite à gauche.

Enfin un modèle T120 baby Sport de 1937 sera exposé sur le Stand TALBOT juste en face de l'entrée du Plateau.



TALBOT BABY T 120 - 1936

LISTE DES MODÈLES EXPOSÉS

- DC Torpédo de 1923.
- M67 cabriolet de 1932 ; c'est l'entrée de gamme à 6 cylindres et la seconde meilleure production de Talbot.
- H78 Modèle « Pacific », vendu sous le nom de faux-cabriolet en 1931 sur châssis court. Il représente le haut de gamme de la marque, avec un moteur à 8 cylindres en ligne.
- T120 / Baby Sport de 1937 ; premier modèle de l'ère Lago. Existe en 3 longueurs de châssis : 2.95 m dénommé Baby, 3.20 m dénommé Major et 3.45 m dénommé Master
- T4 de 1938/39 ; : modèle d'entrée de gamme avec moteur à 4 cylindres permettant de proposer à la clientèle une 13 CV
- T23 Chapron de 1939 ; modèle unique
- T150 C Lago Spéciale Roadster de 1937. L'avant de la voiture fut modifié à la fin des années 40. Moteur identique à celui des T23 -6 cylindres 4 litres , mais équipé d'une culasse hémisphérique
- T150 C dite Goutte d'Eau de 1938 ; carrossée à l'origine par Figoni Multiples victoires concours d'élégance
- T26 coach de 1947
- T26 cabriolet de 1949
- T26 Dubos de 1950 ; modèle équipé d'un moteur Grand Sport à 3 carburateurs
- T26 Graber de 1951 ; carrossé en Suisse par Graber et équipé d'un moteur Grand Sport à 3 carburateurs
- T26 berline dite « Panoramique » de 1954
- T26 GSL pour Grand Sport Lago de 1955 ; dessin du carrossier français Carlo Delaisse. Produite à 22 exemplaires. Le même dessin sera repris en réduction sur la T14 Lago Sport et Amérique. Exemple unique dans la production automobile d'un même dessin produit à deux échelles différentes.
- T15 Lago Baby berline de 1950
- T15 Lago Baby de 1949 ; Coach carrossé par Pourtout
- Talbot Amérique de 1954 Coach
- T26 GS Motto de 1953 ; équipé d'un moteur Grand Sport à 3 carburateurs.
- T26 C de 1948 course de Louis Rosier
- T150 C dite Monoplace Décalée

Ce plateau Talbot sera entouré par plus de 10 stands consacrés aux voitures des Clubs de Marque Automobile Française, présentant chacun au moins un modèle : Bugatti, Delage, Delahaye, Facel Vega, Hispano Suiza, Hotchkiss, Panhard, Rochet Schneider, Salmson, Avions Voisin.



CADILLAC 1959 DEVILLE

04. CADILLAC LE RÊVE AMÉRICAIN

Baptisée en 1899 à sa création Automobile Company, la marque prend le nom de Cadillac en 1902 en mémoire du fondateur de la ville de Détroit, le français Antoine de Lamothe-Cadillac. C'est en juillet 1909 que William Crapo Durant, le fondateur de la General Motors, rachète Cadillac tout en gardant l'un des fondateurs Henry M. Leland et son fils à la tête de l'entreprise.

INNOVATION & DESIGN

Chargé de développer les modèles haut de gamme du groupe GM, Cadillac s'est imposé aux États-Unis en véritable référence des voitures de luxe. Pour raconter cette saga, les organisateurs d'Époqu'Auto ont rassemblé plus de **20 voitures de légende, qui prendront place dans le Hall 4, ainsi que dans la galerie 4, où seront installés 7 modèles des années 50.**

Le Club des 3A a également obtenu la présence de la Cadillac ayant appartenu à Johnny Halliday. Il s'agissait à l'origine d'une Cadillac 53, mais « l'idole des jeunes » en a fait un modèle réellement unique, en sollicitant l'intervention d'un grand designer américain. Cet exceptionnel objet de collection sera installé sous le dôme afin que les visiteurs du salon le découvrent dès leur arrivée sur le salon.

Moins médiatisés mais tout aussi enthousiasmants pour les spécialistes de la marque, plusieurs modèles mythiques allumeront assurément des flammes dans les yeux des visiteurs. **Dans le Hall 4, ils retrouveront une palette représentative de l'histoire de la marque et de ses modèles depuis 1910 jusqu'à 1983.**

Avec deux marques de fabrique incontestables. L'innovation, en premier lieu, Cadillac ayant été le premier sur beaucoup de sujets. Mais aussi le design et la qualité des équipements embarqués. Positionnée sur le créneau du très haut de gamme, la marque américaine s'est toujours efforcée de proposer des modèles racés, aux lignes fluides, et dévoilant un habitacle exceptionnellement confortable. On y retrouve la climatisation ou encore le régulateur de vitesse sur des modèles avant 1960... », soulignent les organisateurs, qui ont travaillé à l'élaboration du plateau avec le Cadillac Lasalle Club France.



CADILLAC DE JOHNNY HALLIDAY - 1953



CADILLAC 1910

DES MODÈLES EMBLÉMATIQUES

Cette quête d'avant-gardisme caractérise le modèle le plus ancien qui sera présenté sur le salon. Baptisé «Roi des Belges», parce que la carrosserie reprend les formes d'un modèle dessiné justement pour le Roi des Belges, il est sorti de chaîne en 1910 et repose sur un moteur quatre cylindres en ligne. Très rapidement cependant Cadillac adoptera le V8, comme l'immense majorité des constructeurs américains. Cadillac ayant également développé des moteurs V12 et même V16, le plateau accueillera des véhicules disposant des quatre motorisations avec notamment le modèle V16 MADAM X de 1931 à venir découvrir sur le salon.

Modèle emblématique s'il en est, mais aussi controversé par sa démesure, la Cadillac 59 ne peut laisser indifférent. Dernière Cadillac stylisée par l'équipe d'Harley Earl (designer depuis 1926 de Cadillac). Avec près de 6 mètres de long et sa ligne futuriste avec ses ailerons (les plus hauts de l'industrie) en forme de tuyères de fusée, clin d'œil à la course à l'espace débuté en 1957, elle était le symbole de la réussite à l'américaine. Les États-Unis traversaient alors une période euphorique des années 50 et cette voiture symbolisait cette dynamique et la perspective d'un avenir radieux. Il sera produit 142.272 de ce millésime 1959 tous modèles confondus.

La galerie 4 sera quant à elle dédiée à un Plateau des « convertibles » des années 50 (Series 62, Eldorado, Brougham), qui sont les années les plus productives pour Cadillac, aussi bien en termes de technologie que de design comme cette Brougham 1958 très haut de gamme. Avec ses portes arrière qui s'ouvrent à l'opposé des portes avant, cette Brougham présente un habitacle qui donne une impression d'espace exceptionnelle.



CADILLAC 1939 COUPÉ



CADILLAC 1931 V16 MADAM X

LISTE DES MODÈLES EXPOSÉS

Le plateau Cadillac sera dévoilé en octobre 2023. Les années exposées vont couvrir plus de 70 ans d'histoire de 1910 à 1984.

05. LA COMPÉTITION A TROUVÉ SA PLACE SUR ÉPOQU'AUTO

Du récent plateau Rallye à l'incontournable plateau Youngtimers, en passant bien entendu par Autodiva, partenaire fidèle du salon, le sport automobile n'a jamais été aussi présent sur le salon.

UN PLATEAU RALLYE DÉDIÉ À STELLANTIS

Installé dans le Hall 3, le plateau Rallye s'habillera cette année aux couleurs des marques réunies sous la bannière du groupe Stellantis : Peugeot, Citroën, Fiat Lancia, Opel et Alfa Romeo. Au total, une dizaine de voitures composeront ce plateau. Avec la particularité de toutes avoir remporté le championnat du monde ou le championnat d'Europe.

Ainsi, les équipes de L'Aventure Peugeot viendront avec trois Citroën, deux Peugeot, une Talbot et une Opel. Triple championne du monde (2004, 2005, 2006) avec Sébastien Loeb, la Xsara qui marquait le retour de Citroën à la compétition sera présente sur ce plateau. Elle voisinera avec la C4 WRC championne du monde 2010, pilotée par Sébastien Loeb. Enfin, dernier modèle Citroën à l'honneur, la DS3 WRC a quant à elle été sacrée championne du monde en 2011 et 2012 avec Sébastien Loeb, mais aussi Stéphane Ogier.

Vedette de cette 44^e édition d'Époqu'Auto, Peugeot apportera sa pierre à la constitution de ce plateau dominé par Citroën. Déjà placé sous le feu des projecteurs dans la galerie du Hall 6, avec 18 sportives retraçant ses exploits en compétition, la marque au Lion s'invitera sur cet espace avec une 205 T16 Evo 1, championne du monde en 1985 avec Ari Vatanen, ainsi qu'avec une 206 WRC pilotée par Marcus Gronholm.

Également détaillé sur l'un des plateaux qui lui est consacré dans le Hall 6, le parcours de Talbot en compétition et ses performances seront également à l'honneur sur le plateau Rallye. Comme la 205 T16 Evo 1, c'est le Finlandais Ari Vatanen qui avait mené au titre mondial la Sunbeam Lotus Talbot en 1981. La même année, au volant de la même voiture, Guy Fréquelin et son copilote Jean Todt avaient terminés à la 2^{ème} place du championnat du monde.

Enfin, le plateau sera complété par une Opel Ascona 400, qui s'est imposée à l'issue du championnat du monde 1982, grâce à ses qualités et au pilotage de l'Allemand Walter Rohrl.

Les organisateurs vont proposer comme en 2022, de rencontrer des pilotes et des séances dédiées seront organisées. La liste sera communiquée quelques jours avant l'ouverture du salon.



OPEL ASCONA 400, WALTER RÖHR CHAMPION DU MONDE DES RALLYES



205 VATANEN © DPPI



205T16 GRAND-RAID © DPPI

EXTRAIT DU PLATEAU

- Citroën Xsara
- Citroën C4 WRC
- DS3 WRC
- Peugeot 205 T16 Evo 1
- 206 WRC
- Sunbeam Lotus Talbot
- Opel Ascona 400

LES YOUNGTIMERS CÉLÈBRENT LES GROUPE A

Cette année, le sport automobile s'invitera également sur le plateau Youngtimers, avec un coup de projecteur sur des voitures dont les versions compétitions ont roulé en championnat du monde des rallyes en Groupe A. Des voitures de niche pour la plupart, mais qui ont marqué leur époque, s'illustrant en compétition entre 1995 et 2000.

Le plateau accueillera ainsi huit voitures. À commencer par une formidable Lancia Delta Intégrale. Avec sa ligne trapue, son moteur deux litres transversal turbo et ses quatre roues motrices, cette petite bombe compacte et pas très lourde collait littéralement à la route. Elle a connu plusieurs évolutions et accumulé les succès pendant des années, décrochant

le titre de championne du monde avec l'Italien Miki Biasion. Carlos Sainz et Didier Auriol ont également roulé avec cette voiture, qui fait un peu figure d'exception sur le plateau, puisqu'elle s'est beaucoup vendue, en France notamment.

Plus confidentielles par leurs ventes, les BMW M3, Clio Williams, Subaru Impresa, Toyota Celica, Peugeot 306 S16, Mitsubishi Lancer Evo 4, ou encore Ford Escort Cosworth, ont cependant fait vibrer les passionnés de motorisations musclées. La dernière, reconnaissable avec son gros aileron arrière, a été menée à la victoire par de nombreux grands pilotes, de François Delecour à Miki Biasion. Cette quatre roues motrices était animée par un moteur 2 litres turbo.

LISTE DES MODÈLES EXPOSÉS

► Lancia Delta Intégrale	► Clio Williams	► Toyota Celica	► Mitsubishi Lancer Evo 4
► BMW M3	► Subaru Impreza 22B	► Peugeot 306 S16	► Ford Escort Cosworth



AUTODIVA RACONTE L'HISTOIRE DES ROIS DE LA MONTAGNE DES ANNÉES 70

Après un focus sur la marque française AGS l'année dernière, Gérard Gamand, fondateur et animateur encyclopédique d'Autodiva, proposera cette fois un plateau consacré aux voitures qui se sont illustrées dans les courses de côte. Cette discipline, parmi les plus dangereuses du sport automobile, a connu son âge d'or dans les années 70. Des pilotes comme Jimmy Mieusset, Pierre Maublanc, Michel Pignard et tant d'autres s'affrontaient chaque semaine, du mois de mars au mois d'octobre, sur des routes étroites et sinueuses. Des épreuves mythiques comme Ampus, dans le Var, Chamrousse, le Mont Dore ou encore le Mont Ventoux, réunissaient plusieurs dizaines de milliers de spectateurs.

Pour retracer cette histoire, Gérard Gamand propose quelques bolides qui ont brillé sur ces épreuves. Des voitures de course de plus de 300 ou 400 ch, qui escaladaient les pentes au bruit de leurs moteurs, assourdissant les spectateurs massés sur les pentes. Plus d'une dizaine de monoplaces et prototypes caractéristiques de ces années 70 seront présentés sur le plateau.



EXTRAIT DU PLATEAU

► March 742 de Jimmy Mieusset	► Maublanc	► GRD 272 de Joliat	► Martini de Guy Fréguelin
► Abarth 3000 de Pierre	► Cesca 740 de Michel Pignard	► BBM de Guy Dhotel	► Chevron de Marc Pozet...
		► Follis-Ferrari de Malun	

06. UNE OFFRE ÉLARGIE DE VÉHICULES INDUSTRIELS

Réunis dans le même Hall, la Fondation des Automobiles Berliet et le Club PTRa proposeront cette année deux espaces d'exposition complémentaires. L'un dédié aux camions, l'autre aux autocars et autobus.

LA FONDATION BERLIET MET LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES À L'HONNEUR

La Fondation des Automobiles Berliet a choisi de présenter des véhicules autour du thème «Transport Routier de Marchandises». Le plateau sera organisé autour de cinq véhicules, réceptionnés au Service des Mines entre 1925 et 1978. Trois ne sont pas de marque Berliet, puisque la Fondation se donne pour vocation de plancher sur l'histoire de toute l'industrie du camion français.

Tracteur Renault MZ de 1925

Le véhicule présenté a été retrouvé à Lisbonne, en état de marche, avec son moteur d'origine. C'est l'un des tout premiers tracteurs modernes de l'histoire du transport routier. C'est aussi l'un des derniers véhicules Renault à porter le logo du char, qui sera remplacé par le fameux losange dans le courant de l'année 1925. Il est équipé d'un moteur monobloc essence 4 cylindres et dispose d'un système d'attelage automatique.



RENAULT MZ 1925 VINHO DO PORTO | ARCHIVES FONDATION BERLIET

« Train » Chenard & Walcker FAR UT 7 de 1927

Fondée en 1888, l'entreprise se lance dans la construction de tracteurs légers et compacts en 1919. Le véhicule présenté sur le plateau a été réceptionné au Service des Mines en 1927. Il est doté d'un système d'attelage automatique, avec mécanisme d'immobilisation automatique de la remorque en cas de rupture d'attelage. Extrêmement maniable, avec

son rayon de braquage très court, il est capable de tourner sur une voie de seulement 5 mètres de large. Le slogan retenu par Chenard & Walcker pour ce véhicule était : « un chauffeur, un tracteur et trois remorques font le même travail que trois remorques et neuf chevaux, ou trois camions de cinq tonnes. » Lui aussi est équipé d'un moteur monobloc essence 4 cylindres et il dispose d'un pont arrière à double démultiplication et blocage de différentiel.

Tracteur Berliet TDR 7 W de 1948

Produit à 4 736 exemplaires jusqu'en 1952, ce véhicule fait partie de la lignée du GDR lancé en 1936. Il a été réceptionné au Service des Mines en 1948 pour un PTR de 20,5 tonnes et une charge utile de la semi-remorque de 12 tonnes. Au cours des 17 années de production de ce véhicule, les innovations techniques ont donné lieu à 28 certificats de réception aux Mines, ce qui traduit les différentes options et améliorations qui ont jalonné son parcours : 12 diesel, 8 gazobois, 7 essence, 1 gaz de ville. Le moteur du véhicule présenté sur Époqu'Auto est un Berliet diesel MDB45 de 4 cylindres. Il est équipé d'une boîte 4 vitesses avant et 1 vitesse arrière. Il dispose d'un pont arrière à double démultiplication et d'un freinage à air comprimé Westinghouse.



BERLIET TDR 7W 1948 | ARCHIVES FONDATION BERLIET

Tracteur Bernard TD 180 35 de 1962

Le véhicule présenté a été transformé en pousseur par son propriétaire Albert Grisot, transporteur à Vernaison, qui l'a offert à la Fondation Berliet en 2014. Il a été restauré dans sa version initiale. Réputés pour leurs très belles finitions, les véhicules Bernard constituaient le très haut de gamme du transport routier. Celui-ci est doté d'une cabine conçue et fabriquée par le carrossier rennais Pelpel. Son moteur est un 6 cylindres, avec une boîte 5 vitesses avant et 1 vitesse arrière. Il dispose d'une direction à vis et écrou, avec assistance oléo-pneumatique.

Berliet Centaure de 1978

Ce véhicule a été conçu sur la base du tracteur Berliet TR 350. Le Centaure bénéficie d'une cabine réhaussée, qui est aussi dotée d'aménagements de confort et de sécurité inégalés pour l'époque. Véhicule emblème pour Berliet, il résumait la philosophie du constructeur lyonnais. Précurseur, la « philosophie » qui a porté sa conception est largement reprise par les maxi-codes du 21ème siècle. Le modèle présenté dispose d'un moteur Berliet diesel 8 cylindres en V, avec une injection directe.



BERLIET TR350 CENTAURE 1978 | ARCHIVES FONDATION BERLIET



AUTOCAR PANHARD DE 1950

« Nous aurons également l'Autocar Panhard de 1950, qui a été utilisé pour le tournage du film Les Choristes, ainsi qu'un autocar Chausson de 1951. Lui aussi doté d'une mécanique Panhard, il effectuait la liaison sur la ligne régulière Grenoble - Val d'Isère et arbore donc les couleurs de la Régie départementale des voies ferrées du Dauphiné », indiquent les organisateurs.

AUTOBUS ET AUTOCARS À L'HONNEUR SUR LE PLATEAU DES UTILITAIRES

Installé dans le Hall 6 et organisé avec le concours du club PTRa, le plateau consacré aux utilitaires s'attardera cette année sur des modèles d'autobus et autocars qui ont jalonné l'histoire de l'industrie automobile française. Une rétrospective, composée d'une douzaine de véhicules, qui se mettra elle aussi à l'heure de Peugeot, avec notamment deux petits autocars : un DMA de 1947 habillé par la carrosserie Dauphinoise, tout d'abord, et un J7 dédié à l'équipe de football de Sochaux Montbéliard, dont la marque au Lion est le sponsor historique. La galaxie Stellantis sera également représentée par un autocar Citroën U23 de 1948.



RENAULT TN 6 DE 1932



HISPANO-SUIZA DE 1936

À côté de ces trois premiers modèles, les organisateurs du salon et le club PTRa ont réuni des autobus et autocars racontant la diversité de la production hexagonale. Quitte à aller les chercher à l'étranger, lorsqu'ils avaient été exportés. Ce sera ainsi le cas pour un magnifique Hispano-Suiza de 1936, venu directement de Navarre. Un des rares modèles encore roulant de ce véhicule qui propose à l'étage des places assises à l'avant et un espace réservé à la dépose des bagages à l'arrière.

LISTE DES MODÈLES EXPOSÉS

- Berliet Torpedo de 1921 qui parcourait les « Routes des Alpes »
- Autocar Panhard de 1950
- Autobus Parisien Renault TN 6 de 1932, avec plate-forme arrière
- Autocar Chausson de 1951
- Autocar Hispano-Suiza de 1936
- Berliet PLB de 1956
- Autocar Peugeot DMA de 1947
- Saviem SC5 de 1969.
- Rarissime autocar Verney de 1948
- Saviem S45 GT de 1977
- Autocar Citroën U23 de 1948
- Peugeot J7 FC Sochaux-Montbéliard

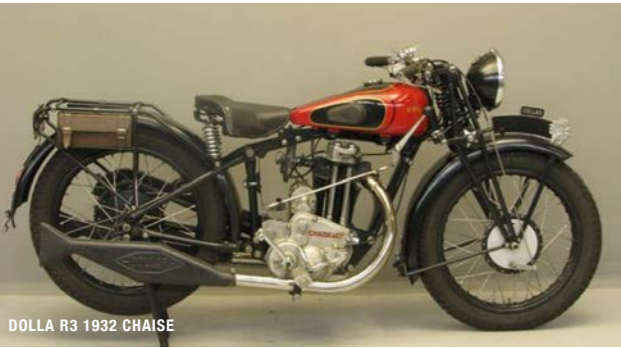
07. UN PLATEAU MOTO INÉDIT

Devenu en quelques années une porte d'entrée incontournable du salon, le plateau Moto attire aujourd'hui de nombreux passionnés de 2 roues, considérant désormais Epoqu'Auto comme l'un des salons référents dans ce domaine. Pour cette nouvelle édition, le plateau est décliné au travers de deux grands univers.

DOLLAR REVIENT SUR ÉPOQU'AUTO

Mise à l'honneur il y a quelques années, la marque française d'avant-guerre Dollar sera l'une des grandes attractions du plateau Moto 2023, à l'occasion du centième anniversaire de sa création. Organisé avec le concours du club de la marque, ce plateau réunira une trentaine de machines sur 100 m². Débutée en 1923, avec l'apparition de la première moto affublée du

nom de Dollar, l'aventure de ce constructeur passionné s'est arrêtée à la veille de la deuxième guerre mondiale. Jean-Michel Madrange, président du Club Dollar France, sera lui-même présent sur le salon avec des machines très rares, dont une exceptionnelle 750 cm³.



LES 50 CM³ SOUS LES PROJECTEURS

La seconde partie du plateau Moto mettra à l'honneur des engins qui insuffleront un air de nostalgie sur le salon. Cette année, en effet, les organisateurs ont décidé de consacrer près de 400 m² aux 50 cm³. Un premier espace de 120 m² accueillera une trentaine de cyclomoteurs sortis avant la guerre d'Algérie pour partie (Monet-Goyon, Terrot, Follis...), ainsi que d'autres beaucoup plus récents. Marque historique pour l'industrie hexagonale du cyclomoteur, **Motobécane occupera une large place sur cet espace.** Tout comme Peugeot, autre acteur incontournable sur le marché français. Un second espace de 120 m² sera consacré aux cyclomoteurs à pédales.



Pour compléter ces deux plateaux dédiés aux 50 cm³, un troisième espace de 140 m² réunira cette fois les cyclo-sports. Les organisateurs entendent présenter une centaine de modèles, allant de la Gitane Testi aux marques italiennes à moteur Minarelli (Cimati, Malaguti, Beta...) et bien entendu, la marque Belge Flandria, historiquement très présente en France. « Il y a une telle richesse de modèles que nous allons manquer de place sur le plateau », assure les organisateurs.

Un manque de place également constaté par les clubs et restaurateurs de 2 roues, qui aimeraient se regrouper davantage autour de ce plateau. Également plus nombreux que l'année dernière, les clubs sont très demandeurs et les organisateurs n'ont plus un mètre carré à disposition ». Cependant ils ont réussi à accueillir un inédit sur le salon : le Club Voxan.

NOUVEAU : UNE VENTE ENTRE PARTICULIERS PLUS ÉTOFFÉE

En parallèle, et pour la première fois, un espace de 100 m², installé dans le prolongement du plateau Moto, sera consacré aux ventes entre particuliers, comme cela se pratique déjà pour les voitures dans le Hall 3. Initiée discrètement l'an passé, la formule a été saluée par de nombreux motards et les

organisateurs du salon ont décidé de lui donner une plus grande ampleur. Cet espace de vente sera ouvert à tous ceux qui veulent vendre leur engin, sous réserve qu'ils soient présents sur le salon pendant les trois jours pour renseigner les éventuels acheteurs.

08. DES RENDEZ-VOUS INCONTOURNABLES ET DES NOUVEAUTÉS REMARQUABLES

DE NOUVEAUX CLUBS S'INVITENT SUR ÉPOQU'AUTO

Incontournables et indispensables à la réussite d'Époqu'Auto, les clubs de marque affichent eux aussi chaque année leur attachement au salon. Et comme les autres exposants en quête de visibilité, beaucoup souhaitent trouver leur place au cœur de l'événement.

Pour élargir son offre et ouvrir la porte à certains clubs demandeurs depuis plusieurs années, le Club des 3A a su repenser les espaces de chacun. «Époqu'Auto prend une ampleur telle que de nombreux Clubs souhaitent participer au salon. Pour cette 44^e édition, les organisateurs sont sortis de leur zone de confort et ont retravaillé la disposition des espaces et leur surface pour permettre à tous de présenter leurs véhicules dans les meilleures conditions. Cette année, ce sont donc 184 clubs de marque qui se presseront dans les halls d'Eurexpo.

Parmi les nouveaux venus. Époqu'Auto se réjouit notamment d'accueillir pour la première fois de son histoire, le Club l'AMOC (Aston Martin Owners Club France) qui fêtera les 110 ans de la célèbre marque **Aston Martin** autour d'une exposition de quelques rares véhicules de l'appellation DB (hall 4). Il en va de même pour le **Club Renaissance Dakar**, qui se concentre sur tous les modèles, toutes marques confondues, qui ont fait l'histoire du Paris – Dakar depuis sa création. Chaque année, désormais, il proposera trois ou quatre voitures qui ont réellement participé à cette épreuve mythique.

Enfin, la présence du **Club Japan Days**, qui réunit, comme son nom l'indique, des passionnés de voitures japonaises, constitue une autre nouveauté marquante, attirant notamment les plus jeunes générations de passionnés.

RENAULT SOUFFLE LES 30 BOUGIES DE LA TWINGO

Renault prendra place dans le Hall 7, entouré de tous les clubs liés à la marque. Cette année, la marque au losange fêtera bien entendu le 30^e anniversaire de la Twingo, avec la présence de plusieurs modèles de 1993 arborant les quatre couleurs proposées au moment de son lancement. Cela sera aussi l'occasion de voir quelques Twingo retrofitées originales dont un exemplaire unique qui fera sa première apparition sur un salon : Twingo by Sabine Marcelis. Célèbre designer et artiste néerlandaise, Sabine Marcelis est lauréate du ELLE DECO International Designer of the Year Award, un prix qui lui a permis de s'affirmer comme l'une des designers les plus influentes dans le monde.

Renault profitera également de l'occasion pour présenter Mute The Hot Rod, son projet de hot-rod 100 % électrique qui est à présent terminé et prêt à dévorer l'asphalte. Enfin, dans le même esprit, le constructeur viendra avec la fascinante et spectaculaire Renault 5 Turbo 3 E, elle aussi 100 % électrique, qui dévoilera une nouvelle livrée inédite. Enfin, pour compléter ce tableau multicolore et 100% électrique, les icônes pop Renault 4 et Renault 5 reviennent en version retrofitées pour annoncer leur toute nouvelle commercialisation.



DES VILLAGES DE CLUBS MIEUX IDENTIFIÉS

Pour faciliter la lisibilité du salon et simplifier les parcours de visite, les organisateurs ont décidé de créer des villages spécifiques dédiés aux marques originaires d'un grand pays automobile. Ainsi le Village italien, dans le Hall 3, réunira les clubs Fiat, Alfa Romeo, Lamborghini, Lancia, Maserati... À l'identique, toujours dans le Hall 3, un autre ilot sera consacré cette fois aux marques anglaises : Jaguar, Rolls Royce, Mg, Triumph

Les Clubs de Marque Automobile Française réunies dans l'Association des clubs de Marque Automobile Française (ACM) profiteront aussi de cette nouvelle distribution des espaces. Installés dans le Hall 7, près du plateau Historique consacré à Talbot, ils inviteront les visiteurs à admirer des modèles légendaires signés Facel Vega, Delahaye, Voisin, Rochet Schneider, Hotchkiss... Autant de modèles qui ont fait les grandes heures de l'automobile française d'avant-guerre.

L'AVENTURE PEUGEOT CITROËN DS



Déjà au cœur de l'événement avec le plateau Populaire et les nombreuses voitures de compétition, **L'Aventure Peugeot Citroën DS installera son Village au cœur du Hall 5, avec tous les clubs affiliés.** Marquée par le 40^e anniversaire de la 205, l'édition 2023 d'Époqu'Auto le sera aussi par les 75 ans de la 2 CV, les 30 ans de la Peugeot 306 et de la Citroën Xantia. Une actualité riche que les nombreux visiteurs viendront saluer comme chaque année.

L'Aventure Peugeot Citroën DS est non seulement présente sur des salons événements, mais elle s'applique également à répondre tout au long de l'année aux attentes des collectionneurs en développant ses services d'entretien et de réparation des véhicules. Elle dispose pour cela de deux ateliers à Sochaux et Aulnay. Elle propose également des pièces de rechange, d'origine ou refabriquées, pour les véhicules, anciens et Youngtimers.

L'ACTUALITÉ SOUS LE STAND DE LA FFVE

La FFVE présentera un plateau sur le thème des supercars. Des voitures qui incarnent le mythe : entre performance, puissance et esthétique exceptionnelles. La FFVE met l'accent sur des véhicules de prestige, des modèles en édition limitée qui permettront aux amoureux d'automobiles d'admirer le temps d'un week-end la mécanique et les courbes de ces voitures d'exception. Emotion au rendez-vous !

L'espace H4 du hall 7 accueillera les ateliers de la FFVE, où experts et collectionneurs pourront échanger sur des thématiques telles que : ZFE, attestation carte grise collection, actualités moto, les métiers autour de l'Automobile, tout savoir sur l'entretien, l'assurance de son véhicule, et comment contribuer à la sauvegarde du patrimoine roulant en tant que collectionneur.

Enfin, la Fédération accueillera sur son stand ces partenaires Autosur, Bosch, Carene Assurances, Classic Expert, Motul et FFVE Services afin de proposer un accompagnement aux collectionneurs. La Fondation du Patrimoine sera également invitée sur le stand de la FFVE pour promouvoir la sauvegarde du patrimoine roulant et sensibiliser le collectionneur à cette mission.



2 VENTES AUX ENCHÈRES PLÉBISCITÉES

Pour la deuxième année consécutive, deux sessions de vente seront organisées lors de cette 44^e édition. Comme traditionnellement, toutes deux seront animées par l'étude de maître Osenat. Dans le respect d'une tradition désormais bien établie, **la vente d'automobiles anciennes interviendra le dimanche après-midi, à partir de 14h. La vente aux enchères consacrées aux motos, dont la première édition a rencontré un réel succès et attiré beaucoup de monde l'année dernière, se tiendra quant à elle le samedi 11 novembre, également à partir de 14h. Une cinquantaine de motos seront proposées à cette occasion.**

FICHE D'IDENTITÉ DU SALON

DATES & HORAIRES

- ▶ Vendredi 10 novembre : 9h00 / 20h00
- ▶ Samedi 11 novembre : 9h00 / 19h00
- ▶ Dimanche 12 novembre : 9h00 / 18h00

LIEU

Eurexpo (Lyon - Chassieu)

QUELQUES CHIFFRES

- ▶ 80 000 m² de surface d'exposition
- ▶ 85 000 visiteurs attendus
- ▶ Plus de 850 exposants

À NE PAS MANQUER

- ▶ Vente aux enchères motos : samedi 11 novembre à partir de 14h
- ▶ Vente aux enchères autos : dimanche 12 novembre à partir de 14h

TARIFS

- ▶ Adultes : 16 €, achat en ligne 14 € jusqu'à l'ouverture du salon
- ▶ Étudiants : 13 € sur présentation de la carte d'étudiant valable pour l'année 2023/2024
- ▶ Personne en fauteuil : gratuit et billet à 13 € pour un accompagnant
- ▶ Visiteurs avec carte d'invalidité : 13 €
- ▶ Enfants de moins de 12 ans : gratuit
- ▶ Parking P4 offert pour les véhicules de collection (de plus de 30 ans) et pour les motos

SITE INTERNET

www.epoquauto.com

ORGANISATEUR

Club des Amateurs d'Automobiles Anciennes

- ▶ Président : Michel Fournier
- ▶ Commissaire Général du salon : Claude Passot
- ▶ Site internet : www.les3a.com

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, sans passer par l'accueil presse au préalable.

CENTRE DE PRESSE

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.

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/3ZicCph>

Crédits photos : Passion Photo 38 - Archives Fondation Berliet – Lyon France - DPPI – Autodiva – FFVE - Club des 3 A – L'Aventure Peugeot - William CROZES - Carl Kleiner - Joris Clerc

NOTES

[illegible]