

DOSSIER DE PRESSE

septembre 2019

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

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

**8.9
& 10**
novembre
2019

Eurexpo **Lyon**
dès 9h



Les **plateaux** à L'HONNEUR

CITROËN : les 100 ans de la marque

DELAGE : la belle voiture française

MASERATI : 105 ans d'élégance sportive

GNOME & RHÔNE : le centenaire de la moto ABC

AUTODIVA : les autos de course CROSSLE

BERLIET : construction et services entre 1910 et 1980

YOUNGTIMERS : les coupés 4 places

credit photo: mauri Domergue/FotoA3/PhotoA3.com

— **VENTE AUX ENCHÈRES** —
dimanche 10 novembre à 14h, assurée par OSENAT



#**epoquauto2019**

www.epoquauto.com

© Donde - agence planete.fr - © Agence Planète



Époqu'auto 2019

une édition MAJUSCULE

Pour sa 41^e édition, qui se déroulera du 8 au 10 novembre 2019, Epoqu'Auto devrait battre tous les records établis au cours des quatre précédentes décennies. Jamais, en effet, ce rendez-vous annuel des amoureux d'automobiles anciennes n'avait proposé une telle surface d'exposition et un aussi grand nombre d'exposants. **Cette année, plus de 66 000 m² de surface d'expositions hébergeront quelque 750 exposants passionnés.** Ils viendront à la rencontre de près de 70 000 visiteurs venus de toute la France et même, pour certains, des pays voisins.

Pour cette édition historique, le Club des 3A, organisateur du salon, a choisi de **rendre hommage à Citroën**, qui entendait bien clôturer en beauté l'année de son centenaire. Un monument de l'histoire industrielle française, aux côtés duquel les visiteurs retrouveront **deux légendes de l'automobile : Delage et Maserati**, mais aussi l'un des plus glorieux constructeurs de motos françaises, avec **un plateau consacré à Gnome et Rhône.**

Historique par la surface d'exposition, l'édition 2019 d'Epoqu'Auto le sera également grâce à l'évolution de son offre, avec **la présence d'un plateau entièrement consacré aux véhicules utilitaires** notamment. Aux côtés de la Fondation Berliet, qui présentera cette année des modèles sur la thématique « Construction et Services », ces véhicules appartenant au Patrimoine du Transport Routier Ancien viendront placer sous les projecteurs un pan souvent délaissé de l'histoire automobile, bien qu'il ait fortement marqué l'industrie hexagonale.

« Nous sommes heureux de pouvoir encore plus développer notre offre cette année. **Epoqu'Auto n'a jamais été aussi ambitieux, tant au niveau de sa surface d'exposition qu'en terme d'exposants et marchands.** Cette 41^e édition promet de belles surprises à nos visiteurs les plus fidèles mais aussi aux nouveaux ! » s'exprime Jean-Paul Bessy, nouveau Président du Club des 3A.



41^{ème} salon international **époquauto** autos & motos anciennes

1. EPOQU'AUTO POUSSE LES MURS

<i>Une entrée dans le salon entièrement repensée</i>	4
<i>Un confort de visite encore amélioré</i>	5
<i>Epoqu'Auto se professionnalise toujours un peu plus.....</i>	5

2. TROIS PLATEAUX AUTOS MYTHIQUES

<i>Citroën, 100 ans de voitures de légende.....</i>	7
<i>Delage, le luxe automobile à la française</i>	11
<i>Maserati, du circuit à la route.....</i>	13

3. EPOQU'AUTO, L'AUTO ANCIENNE, MAIS PAS QUE

<i>Gnome et Rhône, 40 ans de moto française</i>	17
<i>Epoqu'Auto offre un plateau complet aux utilitaires</i>	19

4. DES PARTENAIRES FIDÈLES

<i>Autodiva raconte la saga Crosslé.....</i>	21
<i>Youngtimers revient sur l'aventure des Coupés 4 places</i>	22
<i>Les constructeurs français fidèles à Epoqu'Auto (L'Amicale Citroën et DS, L'Aventure Peugeot, Renault).....</i>	23
<i>La Galerie des artistes a pris ses habitudes sur Epoqu'Auto</i>	24
<i>Des marchands toujours plus nombreux</i>	24
<i>La vente aux enchères</i>	24

5. INFORMATIONS UTILES..... 25



1.

EPOQU'AUTO POUSSE LES MURS



De retour dans les Halls 4, 5 et 6 qu'il avait dû abandonner l'année dernière, le salon Epoqu'Auto bénéficie d'une augmentation de 30% de sa surface d'exposition. Pour la première fois de son histoire, le rendez-vous des passionnés d'automobiles anciennes franchira la barre des 60 000 m². « Nous pourrions disposer des 10 000 m² du Hall 7, ce qui n'avait jamais été le cas jusque-là, et des 2 000 m² du Hall 4.1. Nous serons ainsi en mesure de cumuler 66 000 m² de surfaces d'exposition. Et je ne compte pas le Dôme et place des Lumières, qui ajoutent une surface d'exposition importante », indique Claude Passot, le Commissaire général du salon.

Une ENTRÉE dans le salon entièrement repensée

Bien décidés à plonger les visiteurs dans l'univers d'Epoqu'Auto dès les premiers pas, les organisateurs ont repensé l'entrée dans le salon. L'accueil se faisant toujours par l'entrée principale d'Eurexpo, mais pour la première fois le Dôme et la Place des Lumières seront habillés d'une nouvelle scénographie pour l'occasion.

Ainsi, c'est sur cette vaste place centrale que le Club des 3A mettra une première fois en valeur les trois plateaux phares de l'édition 2019. Une demi-douzaine de Citroën, dont les Tractions Avant de François Alain et Yvette Horner, sera installée aux côtés de cinq ou six Maserati et trois Delage. De même, une exposition dédiée aux voitures d'avant-guerre sera également proposée sur cet espace.

NOUVEAU Enfin, présentée pour la première fois sur Epoqu'Auto, une sélection de « sorties de grange » sera disposée sur la Place des Lumières. Pour organiser cette animation inédite, les membres du club des 3A mobiliseront une demi-douzaine de véhicules. Cette mise en valeur exceptionnelle pourrait d'ailleurs être pérennisée à l'avenir. « Nous ne savons pas encore combien de voitures nous aurons, mais il est clair que ce sera un joli petit plateau. Cela me semble judicieux, car ce type de voitures fait rêver de nombreuses personnes » indique le commissaire général.

Enfin, le Dôme abritera le podium où seront remis les trophées des plus beaux stands. Invités chaque année à mettre en valeur et à animer leur stand, les exposants les plus imaginatifs seront récompensés lors d'une cérémonie officielle, samedi 9 novembre à 16h. « C'est quelque chose que nous faisons déjà par le passé. Cette année, nous avons décidé de donner plus de visibilité à ce moment qui participe finalement de la vie d'un grand salon comme Epoqu'Auto. Il me semble logique de mettre à l'honneur les gens qui contribuent à animer le salon », souligne Claude Passot. Au total, neuf prix seront remis aux stands les mieux décorés et c'est François Allain, présentateur de l'émission Vintage Mécanique sur RMC Découverte, qui animera ce moment de convivialité. « Comme nous avons prévu une animation musicale sur le podium pendant les trois jours, avec une championne du monde d'accordéon, nous aurons également le plaisir de présenter une copie de la Traction Avant d'Yvette Horner », ajoute-t-il.



Salon Epoqu'auto



Un CONFORT de visite encore amélioré

Cette 41^e édition du salon Epoqu'Auto, qui sera inaugurée vendredi 8 novembre à 11h, se veut encore plus belle et encore plus confortable que les précédentes. « Nous avons voulu mettre l'accent sur le confort de visite », insiste Claude Passot. Cette démarche est notamment passée par la **refonte complète de la signalétique**. Un travail que les organisateurs jugeaient indispensable. « Cela faisait des années que nous souhaitions le faire et que nous remettions à plus tard pour gérer d'autres priorités. Mais cette année nous avons pris ce dossier en mains et nous avons investi énormément pour refaire la signalétique », poursuit-il. Une dizaine de plans détaillés seront

installés dans le salon, toutes les intersections et tous les changements de Hall seront bien précisés. Pour rendre les parcours de visite encore plus fluides, les organisateurs ont également prévu de mettre à disposition, dès l'entrée dans le salon et dans des présentoirs spécifiques, des plans au format A2. Plus de 30 000 exemplaires seront imprimés.

Cette volonté d'aller vers un salon toujours plus accueillant sera bien entendu facilitée cette année par l'augmentation de la surface d'exposition. Si elle permet d'élargir les allées pour améliorer l'expérience des visiteurs, cette extension permet

aussi d'accueillir un plus grand nombre d'exposants et plus de plateaux, mais surtout de donner plus d'espace aux clubs.

« Ils peuvent ainsi amener plus de voitures, se réjouit le commissaire général du salon. Tous les ans, ils attendent le salon avec impatience, car c'est l'occasion pour ces passionnés de montrer les voitures dont ils sont fiers. »



Epoqu'Auto se PROFESSIONNALISE toujours un peu plus

Il est bien loin le temps où le Club des 3A organisait Epoqu'Auto après quelques semaines de mobilisation d'une poignée de bénévoles. **Aujourd'hui, ce sont plus de 250 personnes qui planchent sur l'édition suivante sitôt les portes du salon de l'année refermées.**

Une montée en puissance qui se traduit par une démarche de professionnalisation du salon que l'on peut retrouver à tous les niveaux. Jean-Paul Bessy, qui a pris la suite de Dominique Thibaudon à la présidence du Club des 3A au début de l'été 2019, et Claude Passot prévoient d'ailleurs de renforcer l'organisation pour préparer l'édition 2020.

Pour accompagner la croissance salon et les obligations qui en découlent, les organisateurs ont également décidé de faire un effort tout particulier cette année dans l'accueil des journalistes et influenceurs qui couvrent l'événement. **Le premier centre de presse de l'histoire du salon ouvrira ses portes dans la Galerie 4, aux côtés du commissariat général.**

TROIS PLATEAUX AUTOS MYTHIQUES

Un anniversaire incontournable et deux légendes

Comme tous les ans, les organisateurs d'Epoqu'Auto ont dû trancher au moment de dessiner les plateaux de l'édition 2019. «**Le choix de Citroën s'imposait et nous avons d'ailleurs été sollicité depuis au moins trois ans par L'Amicale Citroën, qui avait coché la date du salon pour boucler les cérémonies marquant le 100^e anniversaire de la marque**», indique Claude Passot. «Un événement majeur viendra d'ailleurs ponctuer le salon pour marquer la fin de cet anniversaire en beauté. Plus d'informations seront communiquées mi-octobre».

La décision de proposer des plateaux Delage et Maserati a, elle, été prise beaucoup plus récemment. Elle correspond à la volonté des organisateurs de **réunir une marque populaire, une marque historique et une marque de prestige lors de chaque édition**. «C'est notre ligne de conduite immuable, car ainsi nous contentons un maximum de visiteurs, précise-t-il. Certains viennent en effet avant tout pour l'un des trois plateaux et cela se ressent dans le visitorat.»



Salon Epoqu'auto

L'augmentation de la fréquentation, qui avait fait un bond de 14% lorsqu'ils avaient proposé le plateau Ferrari en 2017, confirmant de manière imparable cette analyse. Et de fait, certaines marques font briller les yeux des passionnés mais aussi du grand public, tandis que d'autres tout aussi prestigieuses aux yeux des collectionneurs et des restaurateurs d'automobiles anciennes ne suscitent pas le même engouement chez les

néophytes. «**Avec Citroën, nous avons donc une marque populaire qui ramène à nos souvenirs d'enfance; avec Delage, qui a produit certaines des plus belles voitures de luxe française, nous contentons les initiés amateurs d'automobiles historiques; et avec Maserati nous restons dans la lignée des Ferrari, Lamborghini et autres Aston Martin, que tous les amoureux de voitures de prestige rêvent de conduire un jour.**»



Citroën 2CV Afrique



Delage D6 3 litres



Maserati 3500 GTI 192 gris auteuil

Citroën, 100 ans de voitures de LÉGENDE

Invitée prestigieuse d'Epoqu'Auto, la marque créée en 1919 par André Citroën souffle ses 100 bougies cette année. Un anniversaire très symbolique, que la marque aux chevrons a célébré toute l'année et qu'elle tenait absolument à fêter sur Epoqu'Auto. « C'est un peu le feu d'artifice de cette année anniversaire », estime Claude Passot.

Avec Citroën, c'est en quelque sorte toute l'industrie automobile française qui se trouve placée sous les projecteurs d'Epoqu'Auto. Car, au même titre que Renault ou Peugeot, Citroën est un monument hexagonal. Un pion essentiel de l'histoire automobile hexagonale, tant les voitures aux chevrons ont marqué les générations les unes après les autres. De la mythique Type A, commercialisée de 1919 à 1921, à l'emblématique 2 CV, qui fait désormais figure de monument indissociable du patrimoine automobile national, en passant par la DS ou la CX, qui ont véhiculé plusieurs générations de présidents de la République Française, Citroën a créé un lien quasi charnel avec la France. Impossible, dans ces conditions de résumer l'histoire de Citroën. On ne raconte pas en quelques lignes 100 ans d'histoire automobile, 100 ans d'innovation, 100 ans de passion. Tout juste peut-on s'arrêter sur quelques marqueurs forts, qui ont jalonné cette saga, comme autant de moments liés à tout jamais au patrimoine industriel de l'Hexagone.



2CV AZ 1959

1919 Naissance de la Type A

Si l'aventure entrepreneuriale d'André Citroën a débuté en 1915, année au cours de laquelle il crée une usine de fabrication d'obus sur l'emplacement de l'actuel Parc André Citroën, c'est au lendemain de la première guerre mondiale que ce polytechnicien brillant décide de se lancer dans la construction de véhicules à moteur. Il reconvertit son usine après avoir absorbé le constructeur automobile Mors et sort son premier modèle en 1919. La Type A, première automobile européenne produite en série, sort au rythme de 30 exemplaires quotidiens. Dès la première année, l'usine Citroën fabrique près de 3 000 véhicules. La Type A sera produite jusqu'en juillet 1921, en deux longueurs de châssis et avec des carrosseries différentes. Concentrée autour de quatre modèles dans un premier temps (Torpédo 4 places, Torpédo 3 places, Conduite intérieure 3 places et Coupé de Ville), la Type A s'ouvrira d'autres horizons en 1921, avec les déclinaisons 10 HP Type A et avec un Torpédo Sport Spécial. Elle cède la place à la Type B à partir du deuxième semestre 1921. Au total, quelque 24 000 exemplaires auront été produits.



Type A

1934 L'heure de la Traction Avant



Traction Faux Cabrio

La saga Citroën est indissociable de l'innovation. Sur le plan de la production, tout d'abord, avec une approche résolument iconoclaste du fordisme et du taylorisme dès le début des années 20. Et bien entendu sur le plan de la conception. La légendaire Traction Avant, qui sort des chaînes de Citroën à partir de 1934, symbolise cette démarche. Comme son nom l'indique, ce sont les roues du train avant qui assurent la motricité, une particularité rare sur les voitures de cette catégorie à l'époque. Dans le même temps, outre son mode de transmission, la Traction Avant se singularise par l'association sur un même véhicule de toutes les solutions les plus modernes de l'époque : structure monocoque, freins hydrauliques, suspension à roues indépendantes sur les quatre roues. Autant de caractéristiques, qui lui confèrent une tenue de route exceptionnelle et qui en feront, de 1934 à 1957, une voiture de légende, produite à 760 000 exemplaires. Icône de la résistance, après avoir été la voiture de la Gestapo, la Traction Avant reste aussi dans la mémoire collective la voiture des gangsters, son nom restant accolé au fameux « Gang des Tractions Avant » de l'immédiat après-guerre.

1935 Michelin au secours de Citroën

En dépit du succès rencontré par la Traction Avant, les années 30 n'en sont pas moins marquées par la faillite de l'entreprise. Fin 1934, les banques et créanciers de Citroën perdent confiance et décident de ne plus suivre son surendettement chronique et ses importantes pertes financières. Le 21 décembre 1934,

le constructeur automobile est mis en liquidation judiciaire. C'est finalement Michelin, son principal créancier, qui reprend la marque et sauve les 250 000 emplois. Pierre Michelin succède à André Citroën aux commandes de l'entreprise en juillet 1935.

L'aventure de la marque aux chevrons sera une nouvelle fois marquée par l'imminence de la faillite au milieu des années 70. En 1976, le gouvernement doit demander cette fois à la famille Peugeot de sauver l'entreprise. Le constructeur au Lion rachète finalement 90 % du capital à Michelin. Ensemble, les deux partenaires forment le groupe PSA Peugeot Citroën.

1948 Le temps de la 2CV



2CV 1950

Aucune voiture populaire n'a sans doute connu pareil succès. **Née en 1948, la 2CV aurait dû voir le jour une dizaine d'années plus tôt. Une présérie avait en effet été produite et devait être présentée au Salon de Paris en septembre 1939. Le déclenchement de la deuxième guerre mondiale en décide autrement.** Il faut donc attendre la libération et les premières années d'une France en reconstruction pour que Citroën présente le fruit du travail de ses ingénieurs. Le 7 octobre 1948, la version encore imparfaite de cette voiture de légende fait ses premiers tours de roues sur le Salon de Paris.

Voiture populaire par excellence, affectueusement rebaptisée Deuche, Deudeuche, Deux Pattes, la 2CV sera produite de 1948 à 1990. Plus de 40 années au cours desquelles plus de 5,1 millions de modèles sortiront des usines Citroën et feront le bonheur des familles populaires dans un premier temps, avant de devenir LA voiture iconique des étudiants et des hippies. Améliorée au fil des versions qui se succéderont, la 2CV se déclinera en fourgonnette et fera le bonheur des artisans, en version Sahara pour l'exploration pétrolière, en version Spécial, en version Charleston...

1955 Le premier âge de la DS

En 1955, Citroën frappe un grand coup et marque les esprits en sortant la DS. Là encore, une innovation va faire la légende de cette voiture à la tenue de route impeccable et au confort incomparable: le système de suspension hydropneumatique. Équipée d'une direction assistée, de freins hydrauliques et d'une boîte semi-automatique à commande hydraulique... le tout étant animé par la pompe haute pression de la voiture, **la DS sera commercialisée pendant 20 ans, en berline dans un premier temps, puis en break et enfin en cabriolet.**

Dessinée par le designer italien Flaminio Bertoni, en collaboration avec André Lefebvre, ingénieur issu de l'aéronautique, et l'ingénieur hydraulicien Paul Magès, la DS se caractérise avant tout par son long capot. Ce détail esthétique lui donne cette ligne audacieuse qui subjugué les observateurs du Salon de Paris 1955. **Rapidement adoptée par les vedettes et les notables, elle entre totalement dans la légende, lorsque le général de Gaulle décide d'en faire la voiture officielle de la présidence de la République.**

En 1975, lorsque Citroën décide de mettre un terme à cette voiture de légende, 1,3 million d'exemplaires sont sortis des chaînes de production. Symbole de la France des années 60 et de la période des « Trente glorieuses », la DS est devenue une voiture culte. En 1999, elle arrive en troisième position du concours international Voiture du Siècle, derrière la Ford T et la Mini. La même année, le magazine britannique Classic & Sports Car la décrète « plus belle voiture de tous les temps », comme une consécration ultime pour une voiture mythique.



DS

1965 Citroën se muscle avec sa division Racing



C4 WRC



ZX Rallye Raid

Aujourd'hui connu sous le nom de Citroën Racing, le département sport auto du constructeur s'est appelé successivement Citroën Sport, puis Citroën Compétitions. Sous ces différentes appellations, la marque aux chevrons s'est engagée dans différentes disciplines tout au long de son existence et s'illustrant principalement en rallye et en rallye-raid. Vainqueur du Rallye de Monte Carlo en 1959, avec une DS ID 19, Citroën structure son engagement dans le sport automobile six ans plus tard.

Les heures de gloire du constructeur arrivent à partir du début des années 90. Vainqueur, entre autres, du Paris-Dakar à quatre reprises (1991, 1994, 1995, 1996), Citroën remporte la coupe du monde des constructeurs en rallye-raid cinq années consécutivement, de 1993 à 1997. L'année suivante, la marque aux chevrons abandonne ce terrain de jeu pour se concentrer de nouveau sur le rallye. La deuxième place du jeune Sébastien Loeb sur le Monte Carlo, en 2002 (Ndlr : il termine en fait premier, mais perd la victoire sur tapis vert), annonce une embellie exceptionnelle et une domination hégémonique unique dans l'histoire du sport automobile. A partir de 2003, Citroën truste les titres de champion du monde des constructeurs, tandis que Sébastien Loeb s'installe sans interruption sur la plus haute marche du championnat du monde des pilotes de 2004 à 2012.

1970 Citroën se réinvente dans le Grand Tourisme avec la SM

Citroën, qui a connu les affres de la liquidation judiciaire un peu plus de 30 ans plus tôt, va à son tour se lancer dans une opération de sauvetage industrielle en 1968. C'est Maserati, le constructeur italien de voitures de sport, qui va bénéficier de cette intervention. De cette rencontre, naîtra deux ans plus tard un des modèles mythiques de la marque aux chevrons : la SM. Techniquement proche de la DS, cette voiture représentait cependant un niveau investissement beaucoup trop élevé pour une période rapidement marquée par le premier choc pétrolier. En dépit de ses incontestables qualités, la SM aura une vie commerciale très brève. Lancée en 1970, sa production s'arrêtera cinq ans plus tard. Durant cette courte période, un peu moins de 13 000 exemplaires seront livrés.

Si elle reprend certains fondamentaux chers à la marque aux chevrons depuis le milieu des années 50, à commencer par la fameuse suspension hydropneumatique, **la SM reste un concentré d'innovations.** Son moteur, un V6 Maserati, a été mis au point spécifiquement pour elle. Par ailleurs, **elle est la première voiture en Europe à disposer d'un volant réglable en hauteur et en profondeur. Enfin, elle est également la première voiture avec un pare-brise collé. Mais le point d'innovation le plus marquant de la SM est sans doute sa direction assistée.** Baptisée Diravi, elle a été imaginée par l'ingénieur Paul Magès. Elle sera reprise un peu plus tard sur la CX, avec une démultiplication légèrement supérieure. Cette fameuse direction assistée Diravi est une direction à assistance variable

en fonction de la vitesse et de l'angle braquage. Une de ses particularités est d'être irréversible : le mouvement ne peut être transmis que dans un seul sens, du volant vers les roues. Le conducteur peut ainsi concentrer son attention sur le seul braquage de part et d'autre du point milieu, le système prenant de lui-même en charge le retour des roues en ligne droite. Cette innovation apporte à la fois confort et sécurité.



SM Rallye

2002 Citroën retrouve son originalité avec la gamme C



C6

Lancée en 2002, la Citroën C3 inaugure une gamme de voitures que le constructeur décline de C1 à C6. Ces véhicules ont avant tout en commun d'être le symbole d'une identité retrouvée. Depuis l'arrivée de Jean-Martin Foltz aux commandes du groupe PSA, en 1997, les marques Peugeot et Citroën se distinguent en effet plus nettement et assument leurs différences de style. L'impulsion donnée par Jean-Pierre Ploué, qui a succédé à Flaminio Bertone à la direction du style de la marque aux chevrons, n'est pas sans rapport avec cette forme de renouveau. Un coup de jeune matérialisé par la série limitée Citroën Origins Edition Collector, sortie à l'occasion du centenaire de la marque, avec les C1, C3, C3 Aircross, C4 Cactus, C4 Spacetourer, et C-Elysée.

2019 Un centenaire sous forme d'apothéose sur Epoqu'auto

Célébré depuis le début de l'année, le centenaire de la création de Citroën s'achèvera sous forme d'apothéose dans les Halls d'Eurexpo à l'occasion d'Epoqu'auto. Ce dernier temps fort fournira l'occasion d'une ultime rétrospective, que les visiteurs pourront découvrir, non seulement sur le plateau de 750 m² qui lui sera réservé au cœur du salon, mais aussi dans la galerie d'accès au Hall 6 et sous le

dôme, à l'entrée du salon. Trois espaces dédiés pour autant de thématiques, afin de retracer le plus exhaustivement possible l'histoire de la marque.

Le plateau principal sera consacré aux grandes étapes de la production, de 1919 jusqu'aux années 2000, et réunira toutes ses voitures emblématiques. « Pour chacune d'entre elles, nous présenterons un modèle exceptionnel »,

précise Claude Passot, le Commissaire général d'Epoqu'Auto. La galerie d'accès au Hall 6 accueillera quant à elle une sélection des Citroën de compétition qui ont marqué l'histoire du rallye. Enfin, sous le dôme, la Place des Lumières abritera quelques modèles inclassables, comme le TUB, ou encore ses 2CV camionnettes qui ont équipé des générations d'artisans.

EXTRAIT DU PLATEAU

Plateau principal

TYPE A Torpédo 4 Pl. de 1919 ● 10 HP B2 de 1924 ● C3 ● B12 torpédo luxe ● ROSALIE 15 AL CABRIOLET ROADSTER de 1932 ● Traction 7C de 1934 ● Traction 15 cabriolet de 1939 ● 15/6 oléo ● 2cv type A ● AZ4/4 AT ● DS 19 ● DS cabriolet ● Mehari ● Ami super break ● Visa 11RE découvrable ● Bx ● AX ● XM V6 exclusive (Bte méca) ● ZX ● Xantia Activa V6 de 1998

Sous le dôme

MEP Daphné 170SL de 1954 ● 3CV AK 400

Galerie 6

Scarabée d'or de 1922 ● monoplace Jean Gali de 1948 ● 15 six Peter Eppendhal de 1950 ● BX 4TC



Mehari



C3 WRC Mexique



Scarabée des sables



Karine CL

Delage, le LUXE automobile à la française

Pendant près d'un demi-siècle, de 1905 à 1953, les modèles fabriqués par Delage ont symbolisé le prestige. Emblématique d'une certaine idée de l'automobile, les Delage se sont parées des plus belles carrosseries. Mais cette marque mythique fondée en 1905 par Louis Delàge, rue Corneilles, à Levallois-Perret, a réussi le tour de force de se distinguer non seulement par le raffinement technique de ses voitures de luxe, mais aussi par ses résultats en compétition. EPOQU'AUTO 2019 sera le premier salon européen à réunir autant d'autos Delage dont la D8-120 Coupé Aero Pourtout et la D6-70 Berlinette Figoni vues dans les plus grands concours de la planète.



Torpédo Sport 1922

LA TYPE A INAUGURE LA SAGA DELAGE

À l'origine, Delage se contente d'acheter des moteurs et des châssis à d'autres constructeurs pour les habiller avec des éléments de carrosserie. **Le premier modèle de la marque, sorti des chaînes d'assemblage en 1905, est une voiturette de Type A à moteur monocylindre De Dion Bouton de 9 HP.** En 1907, le succès est tel que Delage doit déménager rue Baudin, toujours à Levallois-Perret, pour agrandir son unité de production. Louis Delàge et ses équipes disposent alors de 4 000 m² d'ateliers. Cinq ans plus tard, Delage

déménage de nouveau, pour s'installer à Courbevoie, dans des locaux plus vastes. Dans le même temps, le moteur monocylindre qui équipait les premières voitures a été abandonné pour laisser la place à un 6 cylindres « maison », type AH d'inspiration Ballot.

Mais alors que Delage lance des modèles audacieux en 1913 et commence à se faire un nom dans l'univers de la course automobile, avec des victoires en Grand prix en 1911 et 1913, ainsi que la victoire à Indianapolis

en 1914, la première guerre mondiale vient mettre un coup d'arrêt à cette embellie. Avec le conflit, la production de châssis avec moteur pour voitures de tourisme est quasiment stoppée, à l'exception de quelques fabrications pour l'armée. **L'usine de Courbevoie est transformée pour une utilisation militaire et va soutenir l'effort de guerre en produisant des obus, des camionnettes et des camions. Au lendemain de la guerre, Louis Delàge se verra décerner la légion d'honneur.**

DES MODÈLES PRESTIGIEUX

Enfin revenu à sa passion et à sa vocation véritable, Delage va connaître le succès dans l'immédiat après-guerre, en produisant des véhicules de tourisme et de luxe reconnus pour leur très belle qualité. Ainsi, dès 1918, les ateliers de Louis Delàge commercialisent un modèle étudié pendant le conflit et fabriqué pour l'armée à partir de 1916. **Baptisée CO, c'est la première voiture de tourisme à être équipée de freins avant. Grâce à ceux-ci et à son moteur 20 HP à 6 cylindres de 4 524 cm³, Louis Delàge réalise le trajet entre Paris et Nice en 16 heures, à 67 km/h**

de moyenne. Dans la foulée, quatre autres raids s'enchaîneront.

Les années 20 constituent le premier âge d'or de Delage. La marque sort ainsi des voitures comme la DE et la DI, qui développent toutes deux 11 CV et sont équipées de moteurs 4 cylindres d'environ 2 litres de cylindrée. La DI propose un moteur à cinq paliers avec une distribution à soupapes en tête. Dans le même temps, Louis Delàge s'efforce aussi de rivaliser avec des modèles réputés : Farman 40 CV), Hispano-Suiza H6 et Renault 40 CV. Pour cela, il sort la GL (Grand Luxe) de

30 CV, dont le moteur de 5 954 cm³ est équipé d'un arbre à cames en tête et qui connaît un réel succès. **Dans la foulée, Delage propose une nouvelle génération de moteurs 6 cylindres sur la DM de 3 174 cm³ et la DR de 2 516 cm³. Ce châssis, conçu par l'ingénieur Maurice Gaultier, sera le plus vendu de toute l'histoire de la marque.** La production se prolonge avec les versions S et SS de la DI, tandis que la DM s'adjoint des versions DM S et DM L, toutes deux équipées du formidable 6 cylindres de 3 litres conçu par Maurice Gaultier.

LES GRANDES HEURES DE DELAGE EN COMPÉTITION

En 1923, Louis Delàge veut absolument retrouver une place majeure dans l'univers de la compétition automobile. Pour atteindre cet objectif, il demande à son ingénieur Charles Planchon de

développer un moteur surpuissant. Ce dernier va ainsi mettre au point un fabuleux 12 cylindres en V de 2 litres. La 2 LCV est née et va se couvrir de gloire dès l'année suivante, après avoir été améliorée par l'ingénieur Albert

Lory. Elle obtient ainsi la seconde place au Grand Prix d'Europe à Lyon et un an plus tard elle décroche la première place au Grand Prix de l'ACF à Montlhéry. **Dans le même temps, Louis Delàge et ses équipes**

planchent sur la mise au point de trois voitures dédiées à la course de côte et aux records. L'une d'entre-elles, une 12 cylindres en V DH de 10,5 litres, dépasse toutes les attentes de ses concepteurs et établit un nouveau record du monde de vitesse sur route à 230 Km/h.

Passionné par la compétition, Louis Delâge poursuit son programme pour concevoir une voiture de 8 cylindres avec un moteur en ligne de 1 500 cm³. C'est encore Albert Lory qui se charge de développer cette voiture. Et dès 1926, pilotée par l'équipage français Louis Wagner / Robert Sénéchal, la 15.S.8

remporte le premier Grand Prix de Grande-Bretagne. L'année suivante, c'est au tour du pilote Robert Benoist de remporter les quatre Grands Prix européens de l'année et d'offrir à Delage le titre de Champion du monde des constructeurs.

LA CRISE ÉCONOMIQUE BRISE L'ÉLAN DE DELAGE

Le constructeur français va malheureusement être stoppé dans son élan par la crise économique qui fait vaciller toutes les économies occidentales à partir de 1929. Les méventes s'accroissent et les difficultés financières menacent l'équilibre des constructeurs de voitures de luxe. Louis Delâge n'échappe pas à la règle. Il entreprend pourtant un énorme travail de renouvellement technique. Juste avant que la crise ne survienne, il présente l'une des voitures qui resteront à tout jamais dans la mémoire des passionnés de la marque: la D8. Conçue par Maurice Gaultier, c'est

une formidable 8 cylindres en ligne de 4 061 cm³. Les plus belles carrosseries habilleront ce châssis, qui remportera de nombreux concours d'élégance. Dans les années qui suivent, la marque présente la D6-11, une 11 CV équipée d'un moteur 6 cylindres de 2 101 cm³, puis la D8-15, qui repose sur un 8 cylindres de 2 660 cm³. Ces deux modèles, équipés de roues avant indépendantes et d'un moteur à la technique innovante, ne suffiront pas à freiner la chute des ventes. **Progressivement les appuis se dérobent un à un et l'usine de Courbevoie est mise en liquidation volontaire le 20 avril 1935.**

Louis Delâge ne veut pas s'avouer vaincu et la production peut reprendre grâce à l'homme d'affaires Walter Watney. Dès le Salon de Paris 1935, la Société Nouvelle des Automobiles Delage va donner naissance à une gamme de voitures allant de la 4 cylindres DI-12 à la remarquable D8-120, en passant par la D6-70, qui remportera un large succès. Fabriquées chez Delahaye ces voitures affichent néanmoins toujours la « patte » Delage et elles seront carrossées par les plus grands noms de la profession. Un mariage qui, une fois encore, débouchera sur de très nombreux succès dans les concours d'élégance.

LA SECONDE GUERRE MONDIALE FATALE POUR DELAGE

En dépit de ce nouvel âge d'or, la marque est fragilisée par les années difficiles qui ont suivis la crise économique de 1929. La deuxième guerre mondiale, nouveau coup d'arrêt dans la saga Delage, s'avèrera fatale. Certes le constructeur reprend ses activités dès la fin du conflit, avec un modèle 6 cylindres 3 litres, mais le marché automobile a changé et les « belles françaises » peinent à retrouver le lustre des années d'avant-guerre. En 1935, l'usine de Courbevoie est finalement fermée et son matériel vendu. La marque, survit grâce à Delahaye qui vient chercher l'expertise des moteurs Delage pour ses véhicules de luxe. Mais en 1953, après quelques années de fabrication commune aux deux marques, Delage s'éteint définitivement.

Pour raconter cette histoire, des heures de gloire de la marque à sa fin abrupte, **Epoqu'Auto réunira des voitures issues de collections privées, dont certaines qui ne sortent que très exceptionnellement pour des concours d'élégance au niveau mondial.**



D6 11S - 1933

EXTRAIT DU PLATEAU



D6 11S - 1933

Plateau principal

M 1909 double phaéton • AB 1912 phaéton sport • DE 1922 torpédo sport • DI 1924 torpédo Luxe • DISS 1925 torpédo sport • D8S 1932 cabriolet • D8S 1932 cabriolet 2+2 • D8C 1933 cabriolet 2+2 • D8S 1933 coupé • D8 1932 Coupé chauffeur • DS 1931 cabriolet • DS 1931 coach • D6-11S 1933 coach • D6-70 1937 cabriolet • D6-3L 1939 cabriolet • D8-120 1938 cabriolet • D8-120 1938 coach profilé • D6-3L 1949 coupé sport • D6-3L 1946 barquette

Sous le dôme

La type F barquette de Mulhouse 1907 • La DM torpédo Labourdette 1928 • La D6-70 berlinette Figoni 1938

Maserati, du circuit à la ROUTE

Depuis quelques années, les organisateurs d'Epoqu'Auto proposent systématiquement un plateau prestige. « Nous voulons ainsi répondre aux goûts de tous les publics et de tous les passionnés d'automobile qui viennent à Eurexpo », explique Claude Passot. Cette année, après Ferrari en 2017 et Lamborghini en 2018, c'est encore une fois un constructeur italien qui sera à l'honneur, avec Maserati.



UNE AFFAIRE DE FAMILLE

Née en 1914 à Bologne, sous le nom de « Societa Anonima Officine Alfieri Maserati », la marque au célèbre trident, inspiré de la fontaine de Neptune de Bologne, incarne la passion des transalpins pour la compétition automobile. Une passion qui brûle déjà dans les veines des sept frères Maserati lorsque Carlo, l'ainé, se lance dans la fabrication de motos puis devient pilote d'essais chez Fiat et Isotta Fraschini. Son décès en

course, en 1910, n'éteint pas le feu qui habite ses frères qui se lancent dans l'aventure automobile à l'instigation d'Alfieri. En 1922, les frères Alfieri, Ettore et Ernesto Maserati, spécialisés dans la préparation sportive des moteurs, sont engagés par la firme Diatto pour mettre au point une voiture dédiée à la compétition. Elle voit le jour sous le nom de Tipo 20. Bien que rapide et fiable, elle ne rencontre pas le succès en Grand Prix, mais décroche une première

victoire majeure en course d'endurance en 1924, dans le cadre des 24 heures de Monza. Encouragés par ces débuts pleins de promesses, **les frères Maserati décident de poursuivre l'aventure seuls et de construire leur propre voiture, lorsque Diatto choisit de se retirer de la compétition en 1926. C'est à partir de cette date que débute réellement l'aventure Maserati.**

LES PREMIÈRES ANNÉES

Leur première voiture est développée sur la base de la Diatto et prend l'appellation Tipo 26. Cette 8 cylindres double arbre suralimentée de 1,5 litre devient très rapidement la rivale des Bugatti et gagne dès la première année la Targa Florio. Trois ans plus tard, à Cremona, Maserati établit le nouveau record du monde Classe C sur 10 kilomètres. Installé au volant d'une 16 cylindres baptisé V4, le pilote Borzacchini efface la distance à une

vitesse de 246 Km/h. Son record restera inégalé jusqu'en 1937. **Ce succès confère une aura exceptionnelle à Maserati, qui sera peu affecté par la crise économique de 1929.**

L'aventure familiale est hélas marquée par le décès d'Alfieri en 1932. Avec sa disparition, la firme perd son ingénieur et son gestionnaire. Ses frères Bindo, Ernesto et Ettore continuent l'affaire, chacun assumant une part des

responsabilités, mais la mécanique est enrayée. Et **malgré de nombreux succès sportifs et commerciaux, la marque est finalement cédée à Adolfo Orsi, en 1937.** Lui-même passionné de course automobile, cet industriel de la région de Modène prend cependant soin de signer un contrat avec les trois frères Maserati, qui sont ainsi liés à la marque pour dix ans.

UN POSITIONNEMENT ORIGINAL

Confronté à une réglementation défavorable et à la concurrence des constructeurs allemands, qui s'appliquent à monter en cylindrée et en puissance, **Maserati choisit, dès 1933, de concentrer ses efforts sur le développement de moteurs plus petits.** Le constructeur italien sort alors des voitures de 1500 cm³ et 1100 cm³,

un créneau sur lequel la marque a acquis une position privilégiée. Conçue par Ernesto, la remarquable 6 CM (1,5 litre) se taillera un beau palmarès. Et en 1936 elle est exposée au salon de Milan, où Maserati est présent pour la première fois. Dans le même temps, la marque fait ses débuts dans des épreuves aux États-Unis, en 1939 et

1940. L'absence des constructeurs allemands, en raison du début de la seconde guerre mondiale permet à la firme transalpine de remporter des succès. Ainsi, Wilbur Shaw s'installe deux fois consécutivement sur la plus haute marche du podium des légendaires 500 miles d'Indianapolis en pilotant une 8 CTF.

Comme c'est également le cas pour tous les autres constructeurs européens, **le conflit planétaire n'est pas sans conséquence pour Maserati. L'entreprise déménage à Modène en 1939 et doit participer à l'effort de guerre italien.** L'activité automobile est arrêtée au profit, d'une part, de la conception de bougies d'allumage et de batteries d'accumulateurs et, d'autre part, de la fabrication de petits utilitaires électriques. **Ce long intermède dramatique ne brise pourtant pas la dynamique. Et une fois la guerre terminée, Maserati recommence à construire des automobiles de compétition.**



Maserati Mistral 1966

LA GLOIRE SUR LES CIRCUITS

Pour relever ce défi, le constructeur italien fait appel à un nouvel ingénieur. Alberto Massimino a fait ses classes chez Fiat, chez Alfa Romeo et chez Ferrari, avant de rejoindre Maserati en 1939. Sous sa houlette, Maserati développe des voitures qui passeront entre les mains des plus grands pilotes de l'époque. A commencer par le légendaire Juan Manuel Fangio, qui fait ses armes au volant de la 4CLT, ou encore Alberto Ascari.

L'immédiat après-guerre restera comme l'une des périodes les plus fructueuses de l'histoire de la marque. Elle engrange les succès, en Europe comme en Argentine. En revanche, le début des années 50 s'avère plus compliqué. Concurrencé par Alfa Romeo, Maserati doit revoir ses objectifs et ses ambitions. Sans renoncer pour autant à lutter avec les meilleurs. La direction de l'entreprise engage pour cela l'ingénieur Gioacchino Colombo, créateur de l'Alfa Romeo 158. Sous sa direction, une version Sport de l'A6 GCM est lancée. Baptisée A6 GCS, elle s'assurera une suprématie durable dans sa catégorie.

Dans le même temps, Maserati retrouve les sommets en Formule 1. Après la 250 S, évolution de l'A6 GCS, deux nouveaux modèles Sport apparaissent: la 150 S et la 300 S de trois litres. Avec cette dernière, qui sera en 1956 la plus redoutable adversaire des Ferrari, Maserati s'engage à fond dans le championnat du monde des constructeurs. **Fangio revient alors chez Maserati en 1957 et s'installe au volant d'une 250 F remaniée et portée à 290 ch. C'est un triomphe pour la firme de Modène et pour le champion argentin, qui empoche son cinquième et dernier titre mondial au volant de la 250 F.**



Maserati 3500 GT 1958



Maserati 3500 GT 1958

MASERATI SE CONCENTRE SUR LES ROUTIÈRES SPORTIVES

À la grande surprise de tous les observateurs, **Maserati décide pourtant de quitter les circuits à l'issue de cette année exceptionnelle, pour se concentrer résolument sur les GT.** C'est pourtant la conclusion d'un long cheminement, puisque les premières voitures sportives de route sortent de l'usine Maserati en 1946. Présentée au Salon de Genève en 1947, la A6 1500 est la première concrétisation de cette nouvelle orientation stratégique. Conçue par Pininfarina, elle sera construite à 150 exemplaires et remportera immédiatement un grand succès. Sept ans plus tard, un nouveau modèle de tourisme sportif non destiné à la compétition est présenté. Dérivée de l'A6GCS, l'A6G 54 remplace l'A6G deux litres, qui, en 1951, avait succédé à l'A6 1500. Dans sa version coupé Zagato, l'A6G 54 reste l'une des plus séduisantes Maserati de route.

En 1955, la filiale de Maserati « Candela & Accumulatori Maserati », acquiert le constructeur Italmoto et poursuit jusqu'en 1960 le développement de motocyclettes de 50 à 250 cc 2 et 4 temps. Ces petites motos populaires et robustes s'illustreront dans des courses locales et quelques modèles exclusifs « compétition client » seront produits comme l'unique 175cc présentée cette année au salon Epoqu'Auto.

Alors que jusqu'en 1956 Maserati n'a produit que 256 voitures confirmant sa vocation de constructeur de voiture de compétition, la firme présente sa première Gran Turismo de grande série. Baptisée 3500 GT, elle assure symboliquement le passage de la marque dans l'univers des constructeurs de belles routières sportives et sauve Maserati de la faillite.

Le signal d'un nouvel élan ayant été donné, **Maserati se lance ensuite dans la production de modèles mythiques.** À commencer par la 5000 GT commandée par le Shah d'Iran qui souhaitait une 3500GT plus puissante et personnalisée et habillée par différents carrossiers. Cette GT équipée d'un V8 de 350 CV produite à seulement 30 exemplaires restera comme l'une des plus exclusives et des plus coûteuses GT de l'histoire et fait sensation au Salon de Turin 1959. Le mouvement impulsé ne va plus s'arrêter, et le constructeur italien va progressivement enrichir son offre, lançant ainsi sa première quatre portes en 1963. Dessinée par Pietro Frua, la Maserati Quattroporte est au moment de sa sortie la berline la plus rapide du monde. Viennent ensuite la Ghibli, en 1966, qui repose sur un moteur de 4,7 litres et qui vient bousculer la Ferrari Daytona et la Lamborghini Miura sur leur terrain de jeu. Autant de coups d'éclats qui ne peuvent cependant masquer les nouvelles difficultés financières rencontrées par le constructeur italien.

LA RECHERCHE DE L'ÉQUILIBRE

En 1968, Maserati passe finalement sous le contrôle de Citroën. Les intérêts économiques de l'un rencontrent les intérêts techniques de l'autre puisque le constructeur français souhaite, à cette époque, acquérir un moteur V6 pour équiper sa SM. De cette coopération naîtront trois nouveaux modèles Maserati: la Bora, la Merak et la Khasmin. Mais à aucun moment les deux constructeurs ne trouveront le point de cohésion pour prolonger l'aventure. Finalement, en 1975, Citroën, plus attaché à régler ses propres problèmes financiers, cède le contrôle de Maserati à la GEPI, société italienne chargée de la relance d'entreprises en difficulté.

Après un passage entre les mains d'Alessandro de Tomaso, qui produira la Maserati Kyalami et les étonnantes berlines Biturbo déclinées en coupés, spider et berline et objet d'innombrables déclinaisons de moteurs et versions, la marque au trident passe majoritairement sous pavillon américain, en entrant dans la galaxie Chrysler, en 1983. Quatre ans plus tard, le constructeur américain et Alessandro de Tomaso vendent enfin leurs parts à Fiat. Comme un pied de nez à l'histoire, le géant transalpin décide finalement, 10 ans plus tard, de placer Maserati sous la tutelle de Ferrari peu avant le lancement de la 3200 GT – dernière Maserati à moteur Maserati – au Salon de Paris 1998, signal d'un nouveau départ. Sauvée une nouvelle fois, Fiat lui redonne une autonomie quelques années plus tard, qui sera renforcée par la voix de son PDG, revendiquant sa volonté de produire à nouveau ses propres motorisations.



Maserati Merak



Maserati Kyalami 1975

EXTRAIT DU PLATEAU



Maserati 3200 GT 2001

Plateau principal

A 6 G 2000 CONV ● 3500 GTI ● SEBRING ● QUATROPORTE 1 ● MISTRAL ● MEXICO ● GHIBLI ● BORA ● INDY ● MERAK ● KYALAMI ● KHAMSIN ● BITURBO SPYDER ● SHAMAL ● 3200 GT ● 4200 SPIDER ● TIPO 2000 ● 8 CM ● 4CLT ● 300 S ● 3500 SERIE 1 ● 4200 TROPHEO

Sous le dôme

MC 12 STRADALE ● 250F ● SM ● LIGIER JS2 ● GT GROUPE 4

Mais aussi les motos présentées sur le plateau motos, autour d'une 3500 SERIE 1:

L 160CC T4 ● ITALMOTO / MASERATI 160CC ● 125CC T2 PARALELOGRAMME ● 125CC T2 FOURCHE ● 125CC TV COMPET. CLIENT ● 160CC T4 ● 175CC PROTOTYPE



Maserati 3500 GTI



Moto Maserati 160



Ligier Maserati

3.

EPOQU'AUTO, L'AUTO ANCIENNE, MAIS PAS QUE

Devenu depuis quelques années un point de passage incontournable pour les visiteurs d'Epoqu'Auto, le plateau moto placera sous les projecteurs une marque qui a fait les belles heures de la moto française : Gnome et Rhône.

Aux côtés des motos de ce constructeur historique, les visiteurs pourront également admirer une demi-douzaine de modèles célébrant deux machines légendaires. La Honda CB 750 Four de première génération tout d'abord, qui sortit d'usine en 1970. Rebaptisée KO par les spécialistes, elle remporta le Bol d'Or dès sa première apparition. La Kawasaki 750 Four H1, ensuite, qui fête cette année son 50ème anniversaire.

Dans le même esprit d'ouverture à d'autres modèles que les automobiles anciennes qui ont fait sa réputation, le salon accueillera également cette année un plateau consacré aux véhicules utilitaires. Il complètera l'offre présentée depuis très longtemps par la Fondation Berliet, partenaire historique d'Epoqu'Auto.

Pour la première fois cette année, l'espace moto abritera un espace de vente de particulier à particulier.

NOUVEAU



Salon Epoqu'auto



Salon Epoqu'auto

Gnome et Rhône, 40 ans *de moto* FRANÇAISE

Après le Lyonnais New Map, célébré l'année dernière, c'est un autre acteur historique de la moto française que les organisateurs ont voulu mettre à l'honneur cette année. **Il y a tout juste un siècle, la société Gnome et Rhône basculait en effet dans l'univers de la moto. Spécialisée à l'origine dans la fabrication de moteurs d'avions, l'entreprise décide en 1919 d'acheter la licence des moteurs anglais ABC.** Le début d'une belle aventure, qui va perdurer pendant 40 ans et au cours de laquelle la marque produira notamment des motos réputées pour leur fiabilité.



LES DÉBUTS DE GNOME ET RHÔNE

Fruit de la fusion en janvier 1915 de la société Gnome, fondée une dizaine d'années plus tôt par les frères Louis et Laurent Seguin, et de la société Le Rhône, elle-même créée à la fin du 19^e siècle par Louis Verdet, Gnome et Rhône installe son siège à Paris. Bien qu'elle reste un acteur majeur de la production de moteurs d'avions, devenant même le leader européen sur son marché dans l'entre-deux guerres, l'entreprise choisit de se diversifier dans la production de motos en 1919, pour faire face à la baisse des commandes militaires. Elle achète donc la licence des motocyclettes britanniques ABC Motors, qu'elle améliore et fiabilise.

Entre 1920 et 1923, Gnome et Rhône produit quelque 3 000 exemplaires de son premier modèle. Baptisé Type A, il propose un bicylindre à plat culbuté et des suspensions avant et arrière.

Après cette mise en route réussie, l'entreprise choisit de produire ses propres motos. Elle commence par sortir des Type E, équipées de moteurs 2 temps de 175 cm³, et des Type B puis Type C, à courroie avec des moteurs 4 temps de 500 cm³ à soupapes latérales. Trois ans plus tard, Gnome et Rhône lance la Type D, dont les différentes déclinaisons sont équipées de moteurs monocylindres

de 500 cm³ à soupapes latérales, puis la D2 à soupapes culbutées. Les versions D3 et D4 marquent l'apparition du réservoir en selle à partir de 1928. Dans le même temps, l'entreprise développe également des machines de cylindrée plus modeste E3 de 250 cm³ latérale, M1 de 306 cm³ latérale, CM1 de 350 cm³ culbutée... Soucieux d'innover et d'améliorer leurs engins, les ingénieurs de Gnome et Rhône proposent à partir de 1935 des modèles déclinés sous l'appellation «X» : la 750 X (culbutée) tout d'abord, puis la 750 XA militaire (culbutée), et enfin les 800 XA2 puis AX2 (latérales) font suite à la série des cadres et tôle lancée en 1930.



1959 : FIN DE L'ÂGE D'OR DES MOTOS FRANÇAISES

C'est avec cette nouvelle génération de motos que Gnome et Rhône va se lancer dans la course aux records d'endurance. Une version spéciale de la 750 X, baptisée « Jacqueline II » en hommage à l'épouse d'un dirigeant de la firme, est préparée pour relever ce défi. Avec elle, la marque française s'adjuge de nombreux records et assoit sa réputation de fiabilité. **Ce formidable coup de projecteur permet à Gnome et Rhône de se voir confier la réalisation d'une moto d'escorte présidentielle en 1942 : la X40 (750 cm³ culbutée). Produite à une centaine d'exemplaires, dont cinquante sont livrés directement à la garde personnelle du chef de l'État pour l'escorte, cette merveilleuse machine est restée en service jusqu'en 1952, après avoir accompagné Philippe Pétain, Charles de Gaulle et Vincent Auriol.**

À l'issue de la seconde guerre mondiale, la production est relancée par la SNECMA. Les séries R et L, équipées de moteurs 2 temps, sortiront avec des moteurs allant de 100 cm³ à 200 cm³, jusqu'à la fin des années 50. Mais comme les autres marques françaises, les motos Gnome et Rhône sont rattrapées par la concurrence des grosses cylindrées anglaises. **Hasard des calendriers, la production s'arrête définitivement en 1959, année marquée également par l'arrêt de la production de New Map et Monet Goyon, signant la fin de l'âge d'or de la moto française.**



EXTRAIT DU PLATEAU

Type B 1922 ● Type E 1925 ● Type D 1926 ● Type D2 1926 ● D3 1928 ● D4 1930 ● E3 1930 ● Junior 1936 ● Major 1936 ● D5 1938 ● V2 1936 ● CV2 1938 ● Type X 1938 ● Type X side car 1938 ● XA2 side car 1938 ● AX2 1939 ● R 1943 ● R3 1949 ● R4C 1954 L53 1953 ● L53R 1955 ● LC 531 1956 ● LX200 trial 1958 ● R4S 1957



Epoqu'Auto offre un plateau complet aux UTILITAIRES

Conséquence directe de l'extension de la surface d'exposition du salon, les organisateurs d'Epoqu'Auto ont décidé de créer un véritable plateau consacré aux Véhicules Utilitaires. Aux côtés de la Fondation Berliet, qui présentera cette année une rétrospective dédiée aux « véhicules de chantier et service » sur 400 m², un nouveau plateau réservé aux véhicules utilitaires s'installera sur 800 m² de surface d'exposition. Avec certains partenaires habituels, comme le Club HY, les véhicules des pompiers et de la police, mais aussi des revues spécialisées et des marchands, ce sont en fait quelque 1 500 m² qui sont réservés cette année à ces véhicules.



Delahaye 163 1949

LES VÉHICULES DE CHANTIER ET SERVICE À L'HONNEUR SUR LE PLATEAU DE LA FONDATION BERLIET

Honneur aux véhicules de chantier et de service à l'occasion de la 41^e édition d'Époqu'Auto ! La Fondation Berliet présente en effet six matériels de la marque à la locomotive conçus et produits entre 1912 et 1975. Ils ont, pendant des dizaines d'années, travaillé dans des conditions dures, démontrant ainsi que leur réputation de « Robustesse, Simplicité et Économie » était parfaitement méritée.



► Modèle Berliet CAD

Arroseuse de 1912. Sorti des usines Berliet de Lyon-Monplaisir, doté encore de roues en bois cerclées de bandages et déjà d'une cabine derrière le moteur, qui préfigure la silhouette des camions de chantier, ce véhicule est le premier à être équipé d'une citerne d'arrosage de 3 700 litres. Il a été livré à la ville de Lyon.

► Fourgon-pompe Berliet

Type CBA 2 de 1919. Mis en service en juillet 1919 auprès du Corps des Sapeurs-Pompiers de Lyon, ce modèle a cessé son activité en 1951. Au cours de ces 32 années de service, il a été mis au niveau des nouveaux arrivants : des roues avec pneumatiques en 1936, le moteur Berliet MKB (70 ch. à 2 000 tr/mn) en 1938, une pompe Drouville à haute pression et grande puissance la même année. Ce Fourgon-pompe Berliet, type CBA 2 de 1919 a été lauréat du Grand Prix « Citoyens du Patrimoine » de la ville Lyon 2019 pour la qualité de sa restauration, qui a été effectuée par les bénévoles du Musée des Sapeurs-Pompiers.



► Camion Berliet GCM 5 de 1930

Pendant une trentaine d'années, chargé à plus de 10 tonnes de pierre, ce modèle a approvisionné une usine de granulats dans les montagnes pyrénéennes. Organes renforcés, triple bandage à l'AR, pare-chocs AV monumental, ce véhicule « convenait particulièrement pour les durs travaux des entreprises de Travaux publics. » selon la notice d'époque.

► Tracteur Berliet TDR 7 W de 1948

Entre 1948 et 1952, 4 736 exemplaires de ce véhicule sont sortis des usines Berliet-Vénissieux, à une période où le marché des ensembles articulés était marginal. Doté d'un moteur diesel 4 cylindres 120 x 160 de 7,200 litres de cylindrée, 85 CV et d'un freinage à air comprimé Westinghouse, ce modèle affiche une consommation de 27 litres aux 100 kilomètres. Le modèle présenté a été restauré avec le soutien de la Fondation du patrimoine grâce au mécénat de Motul.





► Camion Berliet GLR 10 M3

Réceptionné aux Mines en 1965, doté du moteur Magic de 9,5 litres de cylindrée et fort de ses 180 CV, ce modèle était à l'aise sur la route et sur les chantiers. « Il ne casse pas là où les autres consomment des pièces », telle était sa réputation. Au total, 9 130 exemplaires sont sortis de l'usine Berliet-Vénissieux entre 1965 et 1975.

► Dépanneuse Berliet GBH 280 3 essieux

Cette dépanneuse Berliet GBH 280 3 essieux, ou « véhicule permettant l'évacuation des véhicules en panne ou accidentés », a passé avec succès le contrôle technique en 2013. Elle fait partie de la famille des GBH badgés Berliet, puis Renault, dont 31 000 exemplaires sont sortis des usines de Vénissieux entre 1975 et 1986. Réceptionné au service des Mines en 1975, doté du moteur Berliet MDS 6 cylindres 135 x 140 de 12 litres de cylindrée maxi-couple, le GBH a transporté de lourdes charges sur tous les terrains, en France et à l'international.



800 M² FERONT LA PART BELLE AUX VÉHICULES UTILITAIRES

La principale originalité de cette édition 2019 d'Epoqu'Auto réside dans la constitution, pour la première fois, d'un plateau consacré aux véhicules utilitaires dans le Hall 6. **Pour monter ce plateau, les organisateurs se sont appuyés sur des passionnés fédérés au sein de l'association locale Le Patrimoine du Transport Routier Ancien. Pour cette grande première, aucune thématique particulière n'a été définie. Les visiteurs pourront admirer une offre de 24 véhicules, mêlant autocars, camions, fourgonnettes, tracteurs...**

« Nous avons créé le club Patrimoine du Transport Routier Ancien en 2011. Il regroupe aujourd'hui une cinquantaine d'adhérents installés dans 11 départements et couvrant un territoire allant de la Suisse à la Lozère et du Var à la Saône-et-Loire », explique Aimé Bertrand, son président. Lui-même ancien transporteur de voyageurs, il partage sa passion avec d'autres professionnels de la route, mais aussi avec des personnes dont la vie professionnelle n'a aucun rapport, de près ou de loin, avec l'usage des véhicules utilitaires. « Nous avons un chercheur du CNRS de Grenoble, un pharmacien d'Ambérieu en Bugey... », énumère-t-il en souriant.

Pour ce premier rassemblement sur Epoqu'Auto, le club Patrimoine du Transport Routier Ancien a prévu de faire un focus sur Citroën, histoire de fêter à sa manière le 100^e anniversaire du constructeur, mais il n'oubliera pas pour autant d'élargir la palette à d'autres marques historiques. Berliet, bien entendu, mais aussi Somua, fabricant de la région parisienne très actif dans les années 50, Rochet Schneider avec un autocar de 1928 propulsé au Gazobois, une Moline de 1918 (tracteur agricole relativement court qui servait principalement pour tirer une remorque embarquant les outils agricoles)...

L'histoire des véhicules utilitaires est très riche et dépasse en effet le cadre des seuls Berliet et Rochet Schneider, qui étaient certes des grands noms du secteur, mais qui n'avaient pas le monopole de l'innovation. Ainsi Delahaye, référence mondiale dans l'univers des voitures de luxe et qui reprit Delage en 1935, a également intégré dans sa production des véhicules d'incendie à partir de 1906. Une déclinaison de son savoir-faire, que le constructeur français déclina pendant plusieurs décennies, équipant les sapeurs-pompiers de son camion type 119, coiffé d'une grande échelle Magirus. **De même, la légendaire marque allemande Porsche ne s'est pas contentée de produire des voitures sportives.** Dès 1937 les ingénieurs de Porsche ont planché sur un modèle de tracteur populaire. Sorti d'usine l'année suivante, le premier prototype baptisé type 110 aura ensuite plusieurs déclinaisons. **La production se poursuivra jusqu'au début des années 60, et quelque 120 000 tracteurs sortiront des usines Porsche au total.**

EXTRAIT DU PLATEAU

BERLIET BGC 8 GAZELLE 1962 • BERLIET GLB 1960 • BERLIET TLR 101957 • BERLIET TLM 10 1964 • Chausson-VFD-52 • CITROËN N 350 "Belphégor" 1969 • CITROËN P 32 de 1934 • CITROËN U 23 Corbillard 1952 • DELAHAYE 163 1949 • Porte-outils agricole MOLINE 1918 • Renault Goëlette 1962 • RENAULT type 4080 de 1949 • ROUTIERE VAPEUR PECARD 1911 • Tracteur AUSTIN 1935 • HOTCHKISS PL 50 1964 • PORSCHE 217 1960 • RENAULT GALION HEULIEZ 1963 • RENAULT R 4080 1949 • ROCHET SCHNEIDER 1928 • SOMUA JL 17 1954 • WILLEME LIBERTY 1946



Chausson VFD



Citroën N350 - 1969



Porsche 217 - 1960

DES PARTENAIRES FIDÈLES

En plus de 40 ans, Epoqu'Auto a noué des relations privilégiées avec certains partenaires, qui ne lui ont jamais retiré sa confiance. D'autres, arrivés plus récemment, sont également devenus des fidèles et constituent des rouages indispensables au succès du salon.



Autodiva raconte la saga **CROSSLÉ**



Gérard Gamand est de ces exposants sans lesquels Epoqu'Auto perdrait un peu de son charme. Ce spécialiste de l'histoire du sport auto, créateur du site [www.autodiva](http://www.autodiva.com) (17.500 membres inscrits, 15.000.000 de visites) et du magazine en kiosque Autodiva, présente chaque année l'histoire d'un constructeur, souvent oublié du plus grand nombre, mais qui a laissé une trace indélébile sur les circuits et sur les routes. **Cette année, il a décidé de mettre l'accent sur la marque créée par l'irlandais John Crosslé.**

“John Crosslé fait partie de ces personnages sans qui l'histoire de la course automobile n'aurait pas la même saveur, affirme-t-il.

A partir de rien du tout, il a construit des voitures de courses qui ont gagné un peu partout dans le monde. Ses petites barquettes et ses Formule Ford ont enchanté les pilotes amateurs par la simplicité et la solidité de leur construction.

Une histoire irlandaise qui dure depuis plus de cinquante ans...”

Passionné par les motos, et plusieurs fois champion d'Irlande du Nord, John Crosslé finit par se pencher sur la course automobile. Tous les modèles étant hors de portée pour sa bourse, et il en vient à construire sa propre voiture. Il s'inspire de la Lotus Mk6 pour créer, en 1957, la première Crosslé, équipée d'un Ford 1172 cm³ : la Mk1. Un an plus tard, il remporte sa première victoire sur le circuit de l'aérodrome de Newtownards, non loin de Belfast.

Dès l'année suivante il construit une seconde Crosslé pour la saison 1959. Comprenant qu'en revendant bien sa première voiture il pouvait en construire une seconde encore plus performante, il décide d'en construire une nouvelle chaque année. La Mk2, puis la Mk3, qui sera la première à porter l'appellation 3F (F pour Formula), prolongent l'aventure. Convaincu que ses voitures peuvent rencontrer un réel succès commercial, il décide alors de produire pour des clients. Installée à Holywood, une petite ville de 10 000 habitants du comté de Down, en Irlande du Nord, son usine débute ses activités avec le lancement de la Crosslé 4F, qui sera produite en trois exemplaires. « Il s'agissait d'un châssis multitubulaire avec un moteur Ford en position central arrière équipé d'une boîte d'origine VW », précise Gérard Gamand.

À partir de 1963, John Crosslé se rend compte qu'il doit élargir son offre pour continuer à progresser et il se lance dans la construction de sa première barquette. Baptisée Crosslé 5S, elle se révèle absolument parfait et peut s'enorgueillir d'une ligne magnifique. La Crosslé 5S adoptera de nombreuses motorisations comme un Coventry Climax 1 500 cm³ pour John L'Amie, différents Ford, un BMW, un Ford Twin Cam et même un V8 Daimler 2 litres. Mais il faut attendre le Guards Trophy de Brands Hatch, en 1964, pour trouver une Crosslé dans une vraie course internationale, aux côtés des Lotus, Lola ou autre Brabham. Après avoir produit sa formidable 9S en 1966, une évolution de la barquette maison qui va connaître un vrai succès avec des pilotes comme John Watson, Brian Nelson ou John L'Amie, il se projette sur le marché américain. Et c'est l'avènement de la Formule Ford qui va donner un formidable coup d'accélérateur à la marque Crosslé. Porté par un pilote exceptionnellement doué, Gerry Birrell, le modèle 16F va connaître le succès. La création d'un championnat d'Europe de Formule Ford, en 1969, permet ensuite à Crosslé de gagner ses galons de constructeur international.

La croissance de l'entreprise rend plus que jamais nécessaire une extension des petits locaux du départ. En 1973 une grande annexe est construite sans trop perturber la production. Le nouveau modèle 25F séduit beaucoup de pilotes. C'est le modèle préféré de John Crosslé. « Elle reposait sur un châssis simple, solide, facile à régler », souligne Gérard Gamand. La fin des années 70 est extraordinaire pour la marque, qui produit 233 monoplaces entre 1977 et 1979, c'est-à-dire deux voitures par semaine. Et en 1977, le pilote britannique Nigel Mansell s'impose dans 27 des 40 courses du calendrier au volant d'un châssis de 32F. Le début de son ascension vers les sommets, qui le conduira au titre de champion du monde de Formule 1 en 1992.

Pendant toute la durée des années 80 John Crosslé va se battre avec de nouveaux modèles. Mais la 70F de Formule Ford sortie en 1990 sera la dernière de ses productions. Elle avait fait l'objet d'une étude aérodynamique assez soignée avec l'aide de Franck Costin, mais cela ne suffisait plus face à l'agressivité commerciale de concurrents qui vampirisaient littéralement le marché. « Les temps avaient changé et il n'y avait plus de place pour les petits constructeurs », analyse Gérard Gamand. John Crosslé a alors l'idée de construire une nouvelle série de petites barquettes 9S pour faire face au développement constant du marché de la voiture de course historique. Il décide cependant de passer la main en 1997, cédant l'entreprise à un fidèle de la marque qui avait piloté de très nombreuses Crosslé : Arnie Black. Aujourd'hui Crosslé a changé de main et l'entreprise est dirigée par Paul McMoran, un autre fidèle.



EXTRAIT DU PLATEAU

Crosslé 6F monoplace 1965 • Crosslé 9S BMW barquette • Crosslé 9S Ford continuation • Crosslé 12F monoplace 1969 • Crosslé 16F monoplace FF championne d'Europe 1969 Gerry Birrell • Crosslé 22F monoplace FA ailerons avant et arrière • Crosslé 32F monoplace FF Nigel Mansell • Crosslé 37S barquette Thundersport • Crosslé 60F monoplace FF • Crosslé 90F monoplace école



Crosslé 12F FB 1967

Youngtimers revient sur la saga des COUPÉS 4 PLACES

Autre temps fort d'Epoqu'Auto, le plateau Youngtimers présentera cette année une rétrospective consacrée aux coupés 4 places. « Nous aurons 8 véhicules, français et étrangers, mais surtout étrangers car les constructeurs français ont très peu joué la carte des coupés 4 places », précise Hubert Vildrac, en charge de la constitution de ce plateau. Les visiteurs pourront néanmoins découvrir un Avantime de Renault. Véhicule atypique qui avait fait naître de grandes ambitions, ce merveilleux Coupé 4 places était hélas sans doute trop innovant avec ses lignes très audacieuses et sa commercialisation fut un échec. Il fête cette année ses 20 ans.

« Chez les constructeurs français il y a eu également les coupés 406, mais Citroën, en revanche, a rarement été attiré par ces véhicules », ajoute Hubert Vildrac. Ce dernier a néanmoins trouvé de formidables modèles à présenter aux visiteurs du salon, en se tournant vers les productions BMW, Toyota, Subaru et Mercedes.

EXTRAIT DU PLATEAU

BMW 850 • MERCEDES 500CL • FERRARI 456GT • INTEGRA TYPE R • RENAULT AVANTIME V6 • SUBARU SVX • TOYOTA SUPRA



Integra Type R



BMW 850



Renault Avantime



Subaru SVX

Les constructeurs français FIDÈLES à Epoqu'Auto

L'AMICALE CITROËN ET DS EN MODE 100^E ANNIVERSAIRE

Si L'Amicale Citroën et DS a choisi de se focaliser sur le centenaire du constructeur et disposera d'un espace plus réduit dans le village, **18 clubs représentant toutes les époques de la marque aux chevrons se retrouveront néanmoins installés sur environ 1000 m²**. Les passionnés pourront donc découvrir ou redécouvrir des véhicules à propulsion ; des Traction-Avant, la 2 CV et ses dérivés, des Hydrauliques, des Youngtimers ainsi que des véhicules utilitaires « Les amateurs de miniatures trouveront également leur bonheur auprès de la boutique ainsi qu'auprès de chaque club qui propose des modèles réduits », explique Alain Thuret.

L'AVENTURE PEUGEOT RACONTE LA SÉRIE 200

De son côté L'Aventure Peugeot disposera de 700 m² et sera présente avec **17 voitures et le concours de 14 clubs**. Pour s'inscrire en résonance avec l'actualité de la marque, qui lancera la nouvelle 208 en fin d'année, L'Aventure Peugeot proposera un hommage aux voitures Peugeot des différentes « séries 200 ». À commencer par la 201, qui a été lancée au Salon d'octobre 1929 et qui a connu un gros succès, avec 142 309 exemplaires vendus tout au long de son histoire. Pour évoquer ce premier volet, L'Aventure Peugeot présentera un modèle de base. À ses côtés, une 202, voiture lancée en 1938, mais qui permettra surtout d'assurer la relance de la marque au lendemain de la guerre et qui sera produite jusqu'en 1948. **Pour célébrer la 203, véritable modèle de la renaissance et qui connaîtra un succès considérable de 1949 à 1960, L'Aventure Peugeot mobilisera trois modèles de cette famille, dont un transformé par le concessionnaire parisien Darl'mat**. Lancée au mois de mai 1965, la 204 poursuivra la généalogie des 200. Véritable révolution chez Peugeot, car ce sera la première traction avant de la marque, elle sera représentée par deux modèles : un coupé et un cabriolet. Enfin, **la série se prolongera avec la 205 à partir de février 1982 par la présentation de cinq modèles de cette Youngtimer**. Les autres séries « 04 » seront mises en vedettes par les clubs éponymes.



Peugeot 203

Peugeot 204 cabriolet

Peugeot 201

LE VILLAGE DE LA FÉDÉRATION DES CLUBS RENAULT ET ALPINE

Cette année, le village FCRA (Fédération des Clubs Renault et Alpine) fédèrera 18 clubs sur un espace de 1500 m² installé au cœur du Hall 7 d'Eurexpo. Ils voisineront, bien entendu, avec Renault Classic qui présentera au moins trois véhicules cette année.

Une Formule 1 RS10 de 1979, tout d'abord. Pilotée par Jean-Pierre Jabouille, cette voiture a remporté le premier Grand Prix de l'histoire de Renault en F1.

Renault Classic célébrera également le 50^e anniversaire de la victoire de Jean Vinatier au championnat de France des Rallyes, en présentant l'Alpine A110 qu'il pilotait en 1969. Pour l'occasion, Jean Vinatier fera également le déplacement jusqu'à Eurexpo afin de fêter ce succès comme il se doit.

Enfin, Renault Classic proposera une version revisitée de la Renault 4 Plein Air. En collaboration avec Melun Retro Passion, les équipes design de Renault ont travaillé sur un modèle de Renault 4 « à ciel ouvert », sans portière et au châssis raccourci. Point d'orgue de ce projet, cette voiture baptisée e-Plein Air repose sur une motorisation 100 % électrique.

BOB NEYRET PRÉSENT AU SALON

Le pilote semi-professionnel de rallyes français Robert Neyret, dit Bob Neyret, sera présent au salon Epoqu'Auto. Concourant de 1960 à 1972, il a essentiellement accompli sa carrière chez Citroën mais a également couru en Ferrari GTO, Mustang 71, Alpine A110, et Peugeot 504. Aux côtés de sa SM Proto 1972 MCH 2019, Bob Neyret sera disponible sur le stand W4, dans la galerie du Hall 6, pour rencontrer le public, offrir une séance de dédicaces et remettre des objets-cadeaux dédiés au centenaire de Citroën!



Bob Neyret - Autosur



La Galerie des artistes a pris ses HABITUDES sur Epoqu'Auto

Comme d'autres grands salons, Epoqu'Auto s'est doté depuis quelques années d'une galerie des artistes. **Un espace embryonnaire dans un premier temps, mais qui prend plus d'ampleur chaque année.** « Cette année, nous aurons 31 artistes contre 23 l'année dernière », confirme Pierre Desmerger, en charge de réunir les peintres, sculpteurs... qui souhaitent être présents à Eurexpo. Naturellement, tous les artistes présents doivent travailler sur l'univers de l'automobile. **« Nous avons encore augmenté la surface et donc le nombre d'artistes présents, car nous avons constaté qu'il y avait une vraie demande, poursuit-il. Contrairement à ce que certains pourraient croire, Epoqu'Auto n'est pas juste un espace d'exposition, c'est un véritable lieu de vente pour ces artistes. Par ailleurs, il est désormais acquis que la galerie des artistes apporte un plus au salon. C'est un élément de détente, un espace de respiration. Les gens s'arrêtent, flânent, discutent... »**

Présent sans discontinuer depuis 2007, le sculpteur niçois Hervé Nys confirme l'analyse de Pierre Desmerger. Pour lui, Epoqu'Auto est devenu le rendez-vous majeur de la fin d'année. « Le salon fait venir une belle clientèle », assure-t-il. Avant de remercier les organisateurs, qui ont fait le choix de rapprocher la galerie des artistes et de l'entrée et des flux de visiteurs : « Ainsi, nous avons une meilleure visibilité et donc une meilleure fréquentation. »



LES ARTISTES PRÉSENTS AU SALON :

ART OF BUG ● BERNARD ASSET ● YAHN JANOU ● JULIET ET LYDIE
 PHOTOGRAPHE ● BOL CONCEPT PHOTOGRAPHES ● L'ART AUTOMOBILE
 ● PATRICK BRUNET ● FRANCOIS AU CRAYON ● GUILLAUMPE LOPEZ
 CHEVALIER ● CREATION DP ● NICOLAS ● ERIC MALARTRE ● MARCEL ET
 DUBOST ART AUTOMOBILE ● MOLETTE ● NCA ● HERVE NYS ●
 BENJAMIN FREUDENTHAL ● GERARD ORPHEOGRAFF ● PASSION PEINTURE
 CREVON DE BLAINVILLE ● IDEES PLUS 91 ● YANN PENHOUET ● ALAIN PINEDE
 ● FRANCOIS POUHEY ● RK1 DSIGN
 ● SEBASTIEN SAUVADET ● ROSE
 STANLEY ● STUDIO NOEL BOUCHUT
 ● UC CONSEIL ● FRANCOIS VANARET
 ● XZAV

Des marchands toujours plus NOMBREUX

Également responsable des relations avec les marchands, Pierre Desmerger se félicite de la nouvelle augmentation de leur nombre cette année. « Comme nous avons un peu plus de surface d'exposition à proposer, nous enregistrons une cinquantaine d'exposants supplémentaires par rapport à l'année dernière. **Cette année ils seront environ 590** », précise-t-il. **Des habitués d'Epoqu'Auto qui sont même parmi les plus fidèles exposants, puisque 90 % d'entre eux reviennent d'une année sur l'autre.** Un engouement que les organisateurs s'efforcent de maîtriser. « J'ai été obligé de refuser certaines demandes », indique Pierre Desmerger.

Porté par sa notoriété, Epoqu'Auto attire non seulement des marchands de voitures (une soixantaine venue de toute la France et même de pays voisins), mais aussi des professionnels ayant un rapport indirect avec l'automobile. L'offre proposée va des vêtements vintage, aux anciennes affiches, en passant par les miniatures, les bouchons de radiateur, l'outillage... « Et aussi le voyage, ajoute Pierre Desmerger. Nous avons des agences de voyage, des hôtels - restaurants, des offices de tourisme, qui viennent faire leur promotion sur le salon. Les membres des clubs font de nombreuses sorties avec leurs clubs et constituent une clientèle intéressante pour eux. »

Enfin, Epoqu'Auto dédie un espace aux artisans : des selliers, des carrossiers, des spécialistes des roues en bois, de l'usinage, de la rénovation de pompes à eau, les Compagnons du Devoir... « Au total ils seront une trentaine », conclut-il.

La vente aux ENCHÈRES

La traditionnelle vente aux enchères est tous les ans très attendue. Elle rassemble toujours une foule de collectionneurs passionnés, mais aussi de curieux et sera cette année à nouveau située dans le Hall 6.

Programmée pour le dimanche 10 novembre à partir de 14h00, elle sera une nouvelle fois placée sous la houlette de Me Jean-Pierre Osenat, commissaire-priseur à Fontainebleau.

Rappelons que l'an dernier, la vente avait rencontré un grand succès, grâce notamment à l'adjudication à 74 500 € de la Jaguar MK II 3.8 ayant appartenu à Pierre Bergé et Yves Saint Laurent, un record mondial pour sa catégorie.

Les informations sur la vente aux enchères 2019 seront communiquées en Octobre.

EN RÉSUMÉ

Dates : 8, 9 et 10 novembre 2019

Lieu : Eurexpo (Lyon - Chassieu)

Horaires

- ▶ Vendredi 8 novembre 2019 de 9h00 à 21h00
- ▶ Samedi 9 novembre 2019 de 9h00 à 19h00
- ▶ Dimanche 10 novembre 2019 de 9h00 à 18h00

À ne pas manquer

- ▶ Inauguration officielle, le vendredi 8 novembre à 11h.
- ▶ Vente aux enchères, le dimanche 10 novembre 2019 à partir de 14h00 dans le Hall 6
- ▶ Remise des prix du plus beau stand

Tarifs

- ▶ Adultes : 14 € (13 € si les places sont achetées sur internet avant le 8 novembre)
- ▶ Conditions tarifaires spéciales pour les groupes à partir de 15 personnes (conditions à définir avec les organisateurs au 06 11 92 42 43)
- ▶ Enfants de moins de 12 ans : gratuit
- ▶ Visiteurs munis d'une carte d'invalidité : 10 €
- ▶ Visiteurs en fauteuil roulant : gratuit (accompagnateur 11 € si sa présence est mentionnée sur la carte d'invalidité)
- ▶ Garderie : les deux premières heures sont gratuites, puis 10 € / heure. Ouverture le samedi à partir de 11h00 et le dimanche dès 10h00

Parking

- ▶ P4 gratuit pour les véhicules de collection (de plus de 30 ans)
- ▶ Autres véhicules : en fonction de la durée, jusqu'à 9€ (tarif maxi)
- ▶ Parking et vestiaire casques gratuits pour les motos

Organisateur

Club des Amateurs d'Automobiles Anciennes (Les 3A)
9 rue Vauban - Lyon 6^e
Président : Jean-Paul Bessy
Contact : Claude Passot, Commissaire Général du salon
Site internet : www.les3a.com

Site internet et réseaux sociaux

www.epochsauto.com

Suivez-nous sur :



NOUVEAU

S'ACCÉDITER AU SALON

Cette année, un nouveau mode d'édition d'accréditation est mis en place.

Simple, rapide et personnalisable, ce nouveau système digital vous permettra de recevoir une accréditation nominative qui vous donnera directement accès au salon, durant les trois jours sans passer par l'accueil presse au préalable.

Se rendre sur le site epochsauto.com, onglet PRESSE

CENTRE PRESSE

Pour la première fois, 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.



Salon Epoch'auto