

DOSSIER DE PRESSE

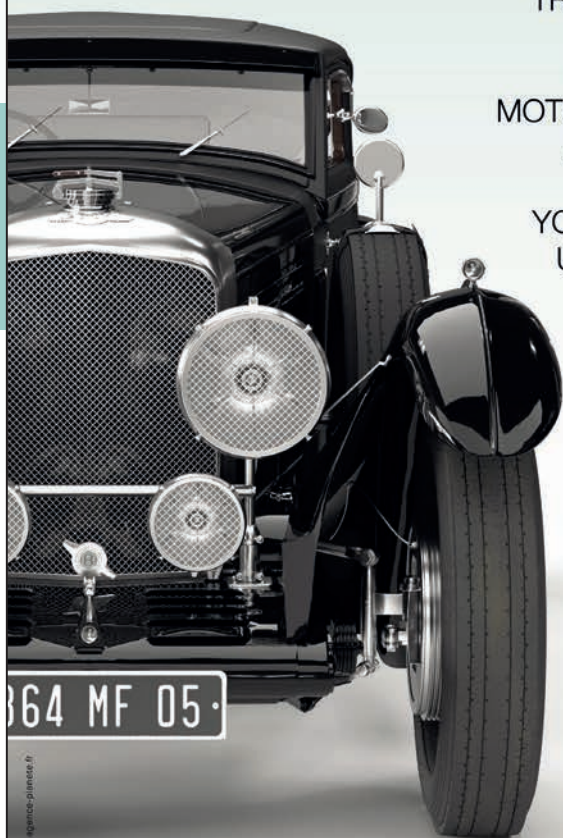
Septembre 2021

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

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

5, 6 & 7
novembre **2021**
Eurexpo **Lyon**

TRICYCLECARS
SIMCA
BENTLEY
MOTOS AVANT 1940
AUTODIVA
BERLIET
YOUNGTIMERS
UTILITAIRES



Vente aux enchères
dimanche 7 novembre 2021 à 14h

  
www.epoqueauto.com



ÉPOQU'AUTO 2021 : LE RETOUR DE LA PASSION

Le temps qu'ils passent à organiser chaque année le salon, quelles que soient les contraintes qu'ils rencontrent, résume mieux qu'un long discours la passion qui anime les organisateurs d'Époqu'Auto. Une implication de tous les instants, que les membres du Club des 3A (Amateurs d'Automobiles Anciennes) démontrent depuis le début de la crise épidémique de covid-19. Confrontés aux incertitudes pesant sur les événements grand public, puis à l'annulation du salon à l'automne dernier, ils n'ont pas baissé les bras et ont travaillé sans relâche à l'organisation de l'édition 2021. Une résilience exceptionnelle justement récompensée, puisqu'Époqu'Auto sera cette année le seul grand salon hexagonal dédié aux automobiles anciennes, après que Rétromobile ait dû annuler son édition 2021.

« Nous avons préparé cette 42^e édition avec la même application et le même plaisir que les précédentes. En accordant, bien entendu, une attention toute particulière à la dimension sanitaire », confirme Jean-Paul Bessy, le président des 3A.

Pour le moment, dans le contexte actuel et au vu de l'évolution de la situation sanitaire, **les organisateurs s'attachent surtout à rassurer les exposants et leurs fidèles visiteurs : l'édition 2021 d'Époqu'Auto aura bien lieu.** « Avec la progression de la vaccination, nous pouvons espérer que la situation sanitaire soit meilleure à l'automne. Néanmoins, comme le salon accueille chaque année près de 70 000 visiteurs, Eurexpo et nous-mêmes allons déployer de nouveaux moyens pour faciliter le contrôle des pass-sanitaires s'ils sont toujours en vigueur à la date du salon et accueillir nos visiteurs dans les meilleures conditions. Evidemment les exposants et les bénévoles respecteront des gestes barrières », précisent Alain Guillaume et Claude Passot, qui se partagent la responsabilité du commissariat général du salon.

Pour cette nouvelle édition, qui se tiendra **du 5 au 7 novembre 2021 au parc des expositions Eurexpo Lyon-Chassieu**, le Club des 3A reprendra les recettes qui font depuis longtemps le succès de cet événement majeur. Une nouvelle balade dans l'histoire de l'automobile en présentant, cette année encore trois plateaux vedettes. Particulièrement attendus par les passionnés, **les coups de projecteur consacrés à Simca et Bentley donneront l'occasion à ces deux marques historiques de raconter leur histoire, pour la première fois sur Époqu'Auto.** Aux côtés de ces deux légendes, les 3A ont choisi d'innover en proposant un plateau totalement inédit consacré aux Tricyclecars.

Trois plateaux au centre de toutes les attentions, qui voisineront bien évidemment avec les partenaires traditionnels d'Époqu'Auto. De l'espace moto, qui mettra en valeur cette année l'incroyable richesse de la production régionale dans les années d'avant-guerre, au stand de la Fondation Berliet, avec un focus sur les véhicules de services municipaux, faisant le parallèle avec le plateau dédié aux véhicules utilitaires, mais aussi les Youngtimers, la compétition automobile avec le magazine Autodiva, et la traditionnelle vente aux enchères.



1. UN SALON FIDÈLE À LA TRADITION

- Une édition 2021 ambitieuse _____ 4
- Une entrée en matière grandiose _____ 5
- L'histoire s'invite sous le dôme _____ 5
- L'actualité sur le stand de la FFVE _____ 6
- Marchands et revendeurs plus que jamais mobilisés _____ 6

2. TROIS PLATEAUX PHARES POUR RACONTER LA DIVERSITÉ DE L'AUTOMOBILE

- Simca, un demi-siècle d'histoire _____ 8
- Bentley, une saga légendaire _____ 11
- Tricyclecars, le plateau événement _____ 14

3. DES PLATEAUX DEVENUS INCONTOURNABLES

- Un plateau moto toujours plus fédérateur _____ 16
- La Fondation Berliet raconte l'histoire des véhicules de services municipaux _____ 17
- Un autre pan de l'histoire de Simca sur le plateau des utilitaires _____ 19

4. DES PARTENAIRES TOUJOURS AU RENDEZ-VOUS

- Autodiva expose les voitures de course des collectionneurs lyonnais _____ 20
- Youngtimers met à l'honneur les breaks sportifs _____ 20
- Quand l'art s'exprime sur Époqu'Auto _____ 21
- La traditionnelle vente aux enchères _____ 21

5. INFORMATIONS UTILES

SERVICE PRESSE

Agence EMC - Tél. 04 72 19 69 36
Julie Barlot : presse@agence-emc.com // Christelle Cimetière : ccimetiere@agence-emc.com
Photographies disponibles sur : <https://bit.ly/3A4uQgZ>

1.

UN SALON FIDÈLE À LA TRADITION



La crise sanitaire ayant bousculé les calendriers, cela fait donc deux ans maintenant que le grand rendez-vous 2021 des automobiles anciennes prend forme peu à peu. Le report de l'édition 2020 et les contraintes pesant désormais sur l'organisation de salons grand public et professionnels n'ont jamais entravé la volonté des organisateurs d'être fidèles au rendez-vous qu'ils donnent aux passionnés. Une persévérance qu'ils ne regrettent pas, puisque près de 800 exposants investiront cette année encore les Halls d'Eurexpo, pour une rétrospective qui enchante tous les amoureux des belles anciennes. Car une fois de plus, Époqu'Auto proposera aux visiteurs un voyage exceptionnel, embrassant tout le paysage de l'industrie automobile.

Époqu'Auto 2021 : l'édition du plaisir retrouvé

Comme l'affirme avec conviction Jean-Paul Bessy, président du Club des 3A : « Il n'est surtout pas question de réinventer le salon d'année en année, puisque le modèle est validé depuis longtemps. » Aussi bien par les exposants que par les visiteurs. En 2019, ces derniers étaient encore quelque 70 000 à déambuler dans les allées d'Eurexpo. Des habitués, bien entendu, mais aussi de nouveaux aficionados, plus jeunes mais animés de la même passion.

Pour les accueillir, du 5 au 7 novembre prochains, les organisateurs pourront cette année encore profiter des Halls 4, 5, 6 et 7, ainsi que du dôme.

« Nous avons le plaisir d'occuper cette année encore une surface d'exposition de près de 70 000 m² grâce aux quatre Halls habituels » précisent Claude Passot et Alain Guillaume, qui se partagent la responsabilité de Commissaire général du salon.

Un salon fidèle à sa tradition, mais toujours plus qualitatif, avec plus de moquette et des allées plus larges, avec une restauration chaque année plus diversifiée et toujours plus accueillante, avec l'ouverture également d'une deuxième salle hors-sac pour ceux qui souhaitent déjeuner librement. « Le confort des visiteurs est vraiment notre leitmotiv », ajoutent-ils.

La situation sanitaire évoluant au fil des semaines, tous les détails concernant les mesures qui seront imposées à l'intérieur des Halls d'Eurexpo cet automne restent encore à préciser. « Nous sommes en relation permanente avec les équipes de GL Events, qui mettent tout en place pour organiser les salons dans les conditions sanitaires les plus sérieuses, afin d'assurer la sécurité des visiteurs », indique Claude Passot. Certaines mesures sont cependant déjà connues. Les visiteurs devront ainsi présenter leur Pass Sanitaire avant d'accéder au salon (se référer aux consignes sanitaires page 23). Ceux qui ne l'auront pas, pourront se faire tester sur place, avant d'entrer sur le salon 20 minutes plus tard si le résultat du test le permet. De même, le port du masque sera obligatoire, du gel hydroalcoolique sera à disposition et les protocoles de nettoyage et de désinfection seront renforcés. Les allées seront élargies, les files d'attente strictement gérées aux entrées. Enfin, la signalétique et la communication seront ajustées pour assurer la sécurité de tous : affichage rappelant les gestes barrières, communication audio et digitale ; référent et équipe de vigilance Covid. »



Une entrée en matière *grandiose*

Comme en 2019, le dôme d'Eurexpo donnera le ton de cette 42^e édition d'Époqu'Auto. Après la « sortie de grange » proposée en 2019 dès l'entrée dans le salon, les organisateurs ont décidé cette fois de présenter une reconstitution du garage d'Henri Malartre. Pour assurer sa mise en scène, ils se sont appuyés sur le fils du chef d'atelier d'Henri Malartre, Raymond Toti, (lui-même membre du Club des 3A et qui a récupéré une multitude d'éléments historiques rappelant cette histoire) mais également sur Sylvie Ursini, la petite fille d'Henri Malartre lui-même. Une réelle immersion dans l'univers du fondateur du Musée de l'automobile de Rochetaillée, au travers d'une multitude de pièces d'époque.

Mais l'entrée du salon réservera d'autres surprises de taille aux visiteurs. À commencer par une voiture de légende : une Simca Chambord découvrable qui rappelle la volonté d'Henri Pigozzi de développer un véhicule de prestige destiné à l'élite française, ministres et autres personnalités de haut rang. Ce modèle décliné sur la base de la Chambord véhiculera notamment le général de Gaulle lors de ses sorties officielles. Ce véhicule sera accompagné d'un coupé Simca, prototype hélas sans suite industrielle, réalisé par Heuliez sur la base de la 1501. Un podium, sur lequel François Allain assurera l'animation durant les trois jours, prendra place au centre de ces deux véhicules historiques Simca.



Salon Époqu'Auto 2019



Salon Époqu'Auto 2019

L'histoire s'invite *sous le dôme...*

Toujours sous le dôme, les deux autres plateaux vedettes seront évoqués au travers de deux mises en scène spectaculaires. Pour la première, c'est l'Amicale Tricyclecariste de France qui a choisi de recréer un virage relevé de l'anneau du circuit de Montlhéry. Deux Tricyclecars prendront place sur ce plan incliné long de 9 mètres, rappelant ainsi que ces véhicules à trois roues s'illustraient sur circuit à l'occasion de compétitions officielles.

Un peu plus loin, c'est l'anniversaire d'un épisode légendaire de l'histoire de l'automobile, marqué du sceau de Bentley, qui sera évoqué. Au mois de mars 1930, Woolf Barnato, l'un des plus intrépides des Bentley Boys, fait le

pari, lors d'une fête organisée à Cannes, de battre le Train bleu qui relie la cité méditerranéenne à Calais. Le succès de cette traversée dans des conditions météorologiques épouvantables, vaudra à sa Bentley « Speed Six » le nom de Blue Train Spéciale. Woolf Barnato se permet même de traverser la Manche pour rallier son club au cœur de Londres avant que le Train Bleu n'entre en gare de Calais. « Il s'agit de l'un des plus grands exploits réalisés en dehors des circuits automobiles », s'enthousiasment Claude Passot et Alain Guillaume. Pour mettre en scène cet épisode inoubliable, le Club des 3A a fait appel à l'illusionniste Dani Lary, qui a accepté de prêter sa locomotive. Elle prendra place sous le dôme, aux côtés d'une Bentley Speed Six.

L'actualité sur le stand de la FFVE



Présente comme chaque année, la FFVE profitera de cette 42^e édition d'Époqu'Auto pour rendre hommage au personnel soignant. « Cet hommage s'inscrit dans la continuité de l'opération « La FFVE et les collectionneurs de tout cœur avec l'Institut Pasteur » menée en 2020, précise Jean-Louis Blanc, président de la FFVE. » Son plateau sera consacré aux véhicules dédiés à la santé : six ambulances représentant autant de marques et d'époques.

Nous présenterons notamment une Ford T de 1917, une 403 de la caravane du Tour de France utilisée par la Croix Rouge, une ambulance Break PL17 rarissime, une Simca Marly, et un Peugeot J7 Pompier », énumère Laurent Hériou, Directeur Général de la FFVE.

Cette année encore, la fédération accueillera les clubs, professionnels, musées et collectionneurs à la réunion d'information sur les grands sujets d'actualité qui se tiendra dans les mezzanines 3 et 4. Également à découvrir lors de cette édition : la fédération et Époqu'Auto ouvriront conjointement au grand public la 2^e session des ateliers FFVE, sur l'espace H4 dans le hall 7 : programmation de 6 ateliers à venir. Enfin, en avant-première, la FFVE avec le réseau Bosch Classic Service, invitera les collectionneurs à participer à l'opération « Bien régler son véhicule d'époque ». Le rendez-vous est donné à la station dédiée sur le parking des véhicules de collection pour une mesure gratuite des gaz d'échappement.



Panhard PL17 Break Ambulance



Peugeot 403 Break Ambulance Tour de France

Marchands et revendeurs toujours aussi mobilisés

Is forment chaque année le groupe le plus important des exposants d'Époqu'Auto et, sans eux, le salon ne serait assurément pas le même. Les marchands (pièces détachées, miniatures, vêtements, objets automobilia...) et les revendeurs représentent en effet plus de 80 % des exposants et 90 % d'entre eux reviennent tous les ans. Pierre Desmerger, responsable des relations avec les marchands au club des 3A, se réjouit de les voir cette année encore totalement mobilisés. « À la sortie de l'été, plus de 92 % des stands étaient réservés, ce qui correspondait à plus de 480 inscrits, indique-t-il. Cela confirme, si besoin était, qu'Époqu'Auto est réellement devenu un temps fort de leur année et un lieu où ils aiment revenir, édition après édition. » Un attachement au salon qu'ils partagent avec les revendeurs de voitures et les carrossiers. Moins nombreux que les marchands, puisque ce sont environ 80 professionnels qui investissent tous les ans les Halls d'Eurexpo à l'occasion du salon, ils ont à 90 % concrétisé leur réservation à deux mois de l'ouverture d'Époqu'Auto. « Quant à l'espace artisans, il est complet à 90 %, soit une quinzaine de professionnels », ajoute-t-il.



Salon Époqu'Auto 2019

2 TROIS PLATEAUX PHARES POUR RACONTER LA DIVERSITÉ DE L'AUTOMOBILE



SIMCA 1100 TI



1937 Bentley 4 1-4 sport cabriolet Erdmann & Rossi (Karosas)



Morgan Super sport 1933

Le format des trois plateaux phares ayant fait ses preuves, cette année encore les organisateurs d'Époqu'Auto s'appuieront sur ce modèle pour mettre à l'honneur de véritables morceaux d'anthologie de l'histoire de l'automobile.

À commencer par Simca, qui investira pour la première fois l'un des trois plateaux majeurs du salon. Époqu'Auto et le Club Simca France rendront hommage à cette marque populaire, qui a marqué le paysage automobile de l'Hexagone pendant 50 ans avec des voitures qui restent à l'esprit de plusieurs générations. Parmi ces véhicules iconiques : l'Aronde, qui fête cette année son 70^e anniversaire, et la Simca 1000, qui soufflera quant à elle ses 60 bougies.

Le second plateau phare célébrera quant à lui une marque britannique légendaire, puisque Bentley a fêté un siècle d'existence il y a deux ans. « Nous sommes allés chercher des véhicules magiques un peu partout », explique Claude Passot, qui a pu compter sur l'implication de quelques passionnés en France mais aussi en Suisse.

Un appui qu'il a aussi trouvé auprès de l'Amicale Tricyclecariste de France pour élaborer le troisième plateau principal, totalement inédit autour des Tricyclecars. « C'était dans les tuyaux depuis plusieurs années, car nous avons été sollicités par le Club qui est très animé par des membres passionnés », raconte-t-il. « Des quadragénaires pour la plupart, très dynamiques et qui font des choses extraordinaires comme les visiteurs pourront s'en rendre compte sur le salon », ajoute Alain Guillaume. Enthousiastes à l'idée de présenter sur Époqu'Auto le plus grand rassemblement de Tricyclecars jamais organisé en France, les membres de l'Amicale Tricyclecariste de France ont en effet prévu d'installer un simulateur de conduite de Tricyclecars. Ils se présenteront également un vieux garage ou encore des véhicules dans une ambiance sortie de grange.

SIMCA, un demi-siècle d'histoire...



“ Pour les collectionneurs et les passionnés, Simca c’est avant tout une affaire d’affection, un souvenir qui remonte à l’enfance. Simca c’est la voiture populaire par essence. Dans toutes les familles, il y avait toujours un proche, qui était propriétaire d’une Simca : un père, un oncle, un grand-père, un grand frère... Et puis, il y avait un parfum spécial dans une voiture Simca. Les gens qui viennent nous voir sur les salons nous le disent. On est vraiment dans « la madeleine de Proust » ; on retrouve des odeurs que l’on connaissait étant enfant ”, rappelle Patrick Conjard, Président du Club Simca France. Ce club, qui fête ses 40 ans en 2021, rassemble aujourd’hui 620 adhérents et quelque 2 000 véhicules répartis dans toute la France.

LES ANNÉES SIMCA-FIAT

Ce patrimoine raconte 50 ans d’une histoire débutée en 1934, lorsqu’Henri-Théodore Pigozzi fonde la Société Industrielle de Mécanique et de Carrosserie Automobile (Simca). Cet italien, né à Turin en 1898, arrive en France dans les années vingt. D’abord ferrailleur, il se lance en 1926 dans la distribution des voitures de la marque Fiat dans l’Hexagone. Très entreprenant, il assemble bientôt, sous licence, les Fiat dans ses ateliers de Suresnes. Ainsi naissent les premières Fiat françaises, la 6 CV, qui reprend les contours de la populaire 508 Ballila, et la 11 CV, qui est en quelque sorte la version tricolore de la 518 Ardita.

Au milieu des années 30, le transalpin décide de passer à la vitesse supérieure et, après avoir fait l’acquisition des usines Donnet à Nanterre, qui bénéficient d’installations ultramodernes, il se lance dans la production. En 1935, les premières Simca-Fiat sortent des chaînes de fabrication. Portées par leur caractère économique et leurs qualités techniques indiscutables (freins hydrauliques, un équipement très rare à l’époque, et caisses dépourvues de montant central pour les berlines, d’où une exceptionnelle accessibilité), les 6 CV rencontrent rapidement le succès. Un engouement que les 11 CV ne parviennent pas à susciter.

Puis, en 1936, Henri-Théodore Pigozzi lance la Simca Cinq, équivalent français de la Fiat 500 Topolino. Véritable coup de génie de l’ingénieur Dante Giacosa, elle est considérée comme la première mini-voiture populaire construite en grande série dans l’histoire de l’automobile. L’année suivante, Pigozzi présente la Simca 8, réplique de la nouvelle Fiat Ballila 1100. Pour favoriser le lancement de la voiture, il s’attaque à plusieurs records, dont celui des 10 000 kilomètres, que la Simca 8 parcourt à Monthléry à 115 km/h de moyenne, pour une consommation inférieure à huit litres aux cent kilomètres.



Ariane SC



SIMCA 8 1200 Cabriolet



SIMCA 8 Césure

SIMCA VOLE DE SES PROPRES AILES

Débarassées du suffixe Fiat à partir de 1938, les voitures de Pigozzi adoptent leur propre style. C'est le cas en premier lieu du très beau coupé Huit, qui est la première voiture à arborer l'hirondelle comme emblème. Au même moment, Amédée Gordini transforme les Simca pour la compétition et, dès 1939 un tank profilé sur la base d'une Huit remporte le classement à l'indice de performance des 24 Heures du Mans.

Stoppée temporairement par la seconde guerre mondiale, la montée en puissance de Simca reprend dès la libération. Les Simca Cinq et 8 retrouvent les chaînes de Nanterre, bientôt accompagnées par la Simca Six, qui est présentée au salon de Paris de 1947. Mais c'est quatre ans plus tard que Simca frappe un très grand coup, avec le lancement de l'Aronde (Simca 9). Cette voiture de légende, qui reprend les fondamentaux de la Fiat 1400 a été développée de manière plus autonome que les précédentes Simca. Avec l'Aronde, Pigozzi prend son envol. Elle permettra même à Simca d'accéder, un temps, au rang de deuxième constructeur français.

De conception moderne, elle est également la première voiture de la marque à carrosserie autoportante. Conçue pour concurrencer la Peugeot 203, elle remplit sa mission avec succès, prenant place très vite dans le cœur des français. Au terme d'une belle longévité qui la conduit jusqu'en 1959, elle bat des records de ventes, puisque plus de 100 000 exemplaires sortent chaque année des chaînes, avant qu'elle ne s'efface au profit de la P60.

En 1954, Simca a mis la main sur la filiale française de Ford et sur son usine ultramoderne de Poissy. Celle-ci va permettre de renforcer le potentiel industriel de Simca. Un nouvel outil de production qui devient même le site de production majeur de Simca, l'usine de Nanterre étant cédée à Citroën en 1961. Outre l'usine de Poissy, Simca a récupéré dans la corbeille de la mariée la nouvelle gamme de vedette 55 qui est aussitôt commercialisée sous l'appellation Simca Vedette. Il s'agit de la Versailles et ses dérivés : Trianon, Régence et Marly, le premier break français de luxe conçu à l'américaine, avant de céder la place à la génération Chambord/Beaulieu, toujours articulée autour du moteur V8 Ford « latéral ». Enfin en 1957 Simca sort l'Ariane, voiture à la fois économique et habitable, coup de génie de Pigozzi pour faire face aux répercussions de la crise de Suez. Née du croisement entre la caisse « déchromée » de la Versailles et le moteur quatre cylindres de l'Aronde, cette voiture familiale rencontrera un grand succès et sera privilégiée par les compagnies de taxis, dont la célèbre G7, (absorbée en 1960 par Simca).

DES COUPS D'ÉCLATS... MAIS UN LENT DÉCLIN

La période est alors marquée par un lent déclin de la marque. Chrysler prend dans un premier temps 15 % des actions de Poissy, avant d'obtenir la majorité en 1963. Néanmoins, Simca marque encore des points et frappe même un grand coup en lançant la Simca 1000 en 1961. Cette formidable petite voiture populaire, portée par un quatre cylindres cinq paliers disposé en porte-à-faux arrière, s'assure rapidement une place de choix sur le marché. Renault imitera Simca avec sa R8. Près de deux millions d'exemplaires sont diffusés en 17 ans. Des coupés Bertone aux lignes séduisantes et des berlines sportives, comme la 1000 Spécial au moteur de 1118 cm³, puis la Rallye 2, une bombe de 82 ch capable d'atteindre les 170 km/h, écrivent quelques-unes des plus belles pages de la marque.

À partir de 1963, Simca produit également deux berlines à la ligne latine, les 1300 et 1500, qui sont suivies en 1966 de leurs évolutions 1301 et 1501.

En 1967, enfin, Simca sort un dernier modèle qui sera un véritable coup de maître. Première voiture à traction avant du constructeur français, la Simca 1100 dispose d'un moteur placé en position transversale et d'un hayon arrière. Cette superbe berline deux volumes à la remarquable tenue de route rencontre immédiatement un grand succès commercial.

La fin de l'aventure est pourtant proche. En 1970, Chrysler qui possède la quasi-totalité du capital de l'entreprise, rebaptise Simca en Chrysler France. Un dernier modèle majeur est mis sur le marché en 1976. Il s'agit de la limousine « C6 » alias 1307 et 1308 (voiture de l'année en 1976) dont les qualités unanimement reconnues, ne compenseront pas l'absence de moteur diesel en cette période secouée par deux chocs pétroliers. Peugeot mettra la main sur Chrysler France à l'été 1978, mais la marque est déjà bien malade. La Samba, petite sœur de la 104 de Peugeot, les Tagora, Solara et Horizon ne parviendront pas à s'imposer et la résurrection tentée de la marque Talbot sera un échec. L'histoire prend fin en 1986, laissant derrière elle de merveilleux souvenirs aux amoureux de la marque. Mais aussi aux Français.



L'anecdote

Quelques-unes des plus belles actrices et chanteuses françaises ont noué une histoire d'amour avec Simca. À commencer par Brigitte Bardot, qui a circulé sur les routes de Saint-Tropez au volant de plusieurs cabriolets Simca ; mais aussi France Gall. C'est en effet derrière le volant d'une Simca 1000 que l'interprète de « Poupée de cire, poupée de son » a passé son permis de conduire. Sans oublier la campagne publicitaire pour le Simca 1200 S avec l'inoubliable Mireille Darc.



SIMCA 1000 Basty

EXTRAIT DU PLATEAU

Le Plateau Simca, qui totalise près de 70 véhicules, se dessinera en trois parties :

- un plateau principal consacré à la production qui couvrira toutes les époques, de la Simca-Fiat 6cv à la la Simca Cinq en passant par la Simca-Fiat 11cv ou encore la Samba, avec 32 véhicules,
- un plateau rare dans le dôme, avec une dizaine de véhicules, parmi lesquels on trouvera des exemplaires uniques et exceptionnels, comme la Simca 8 Césure, une P60 Bacalan ou encore une P60 StationWagon australienne, seule exemplaire connu en France. Elles côtoieront une Matra Simca 670, rappelant la collaboration entre les deux constructeurs et les victoires au Mans en 1972, 1973 et 1974, avec trois pilotes de légende Pescarolo, Hill et Larousse. Une Talbot Sunbeam Lotus Proto complétera ce plateau.
- la galerie accueillera les autos plus sportives, à commencer par la gamme complète des Simca 1000, de la Rallye à la Rallye 3 en passant par la 1000 Basty. Seront également présentée Bagheera, Murena, CG dont une rare barquette CG 548 ainsi que des autos plus luxueuses comme la Simca 8 Sport ou le cabriolet Week-End.

Un ensemble de modèles sera enfin présenté sur le plateau des véhicules utilitaires comme une très belle Intendante, la gamme des camions Cargo, Marmon et Unic, ainsi que les tracteurs Pony et Someca, issus de la branche agricole de Simca.

BENTLEY *une saga légendaire*



Après Maserati en 2019, c'est au tour de Bentley d'investir le plateau prestige. Une première sur Époqu'Auto, qui permettra de présenter sur environ 500 m² de surface d'exposition quelques-unes des plus belles voitures de l'histoire. Car Bentley, véritable légende de l'industrie automobile britannique, a su proposer pendant un siècle des sportives aux lignes envoutantes. Des voitures imposantes, tractées par des moteurs extraordinaires, parfois mises en concurrence avec Rolls. « À tort, affirme Georges Cots, spécialiste de la marque. Les Rolls sont plus des voitures en majesté, alors que les Bentley sont réellement des sportives, même si elles sont superbement carrossées. Ce sont de formidablement belles voitures de sport plus volumineuses et plus lourdes que les autres. Une Bentley est par exemple beaucoup plus grosse qu'une Bugatti, bien que les Bugatti ne soient pas de petites voitures. Ettore Bugatti disait d'ailleurs en souriant que les « Bentley étaient les camions les plus rapides ». Pour maîtriser la puissance et la force de ces voitures, il fallait de très bons pilotes. »



Bentley 3,5 Derby, carrosserie Salmon&Sons de 1937

L'ŒUVRE D'UN PASSIONNÉ

La saga Bentley est en premier lieu celle d'un homme. Né en 1888, Walter Owen Bentley se passionne très vite pour tout ce qui concerne la mécanique. Les trains, tout d'abord, quand il fait ses débuts dans l'industrie ferroviaire en intégrant à seize ans la compagnie Great Northern Railway. Mais aussi les motos et les voitures. Ayant grandi dans une famille aisée, Walter Owen Bentley peut ainsi se lancer dans la compétition. Rapidement passionné, il quitte l'industrie ferroviaire et acquiert un garage avec son frère. Ensemble, ils importent la marque française DFP (Doriot Flandrin et Parent), qui construit des petites voitures de sport. Walter Owen Bentley apporte des modifications sur ces machines en les dotant de pistons en aluminium, une première en Grande-Bretagne.

La première guerre mondiale vient interrompre cette première étape de son parcours. Mobilisé chez un constructeur de moteurs d'avion, il apporte une fois de plus sa touche personnelle, en modifiant les moteurs rotatifs français Clerget. Construites en grand nombre, ces mécaniques, qui portent son nom, BR1 et BR2 (Bentley Rotary), s'illustrent dans le ciel contre les avions allemands. Au lendemain de la guerre, il abandonne pourtant les véhicules du ciel pour revenir à sa passion pour l'automobile. En 1919, il crée sa propre entreprise et s'installe dans un modeste atelier de Londres. Bentley Motors est né.

LES DÉBUTS DE LA SAGA

Walter Owen Bentley fait appel à deux ingénieurs de grand talent, F.T. Burgess et Harry Varley. Avec eux, il présente un premier modèle au salon de Londres dès le mois de novembre 1919. Cette 3 Litres est motorisée par un quatre cylindres à arbre à cames en tête, quatre soupapes par cylindre et carter sec. En raison de la pénurie de matériaux, elle ne sera produite qu'à partir de 1921 en deux versions, Standard et Speed. Rapide, endurante et bien construite, elle s'avère vite être une candidate à la victoire lors des courses sur lesquelles elle est engagée et collectionne les succès.

Bentley monte en puissance pendant les années 20. Mais très vite, ses voitures, fabriquées avec rigueur et avec les meilleurs matériaux, se révèlent très chères et réservées aux gentlemen drivers fortunés. En 1926, la marque présente la première six cylindres (24 soupapes), dont la version sportive (150 ch), la Speed Six, se couvre de gloire sur les circuits, quand elle ne défie pas les adversaires les plus improbables sur la route dont le plus célèbre est le Train bleu de 1930.

Parmi les téméraires « Bentley Boys », gentlemen fortunés épicuriens et amoureux de sensations fortes, on se souvient en effet de l'intrépide Woolf Barnato et de son pari gagné de battre le Train bleu qui relie la cité méditerranéenne à Calais. Il remporte un franc succès au volant de sa Bentley « Speed Six », que l'on appelle, depuis, Blue Train Spéciale. Une scène historique qui sera reproduite sous le dôme lors du salon Époqu'Auto.

Marqué par cette volonté d'aller toujours plus loin dans la performance, Bentley propose des voitures de plus en plus puissantes. En 1927 la « 4 ½ Litre », archétype de la voiture performante et robuste, remplace la 3 litres vieillissante. Extrapolé du six cylindres de la « 6 ½ Litre », son quatre cylindres seize soupapes et double allumage (105 cv) lui vaudra une brillante carrière sportive. L'année suivante, elle est épaulée par une version à compresseur, dite « Blower », rapide mais plus fragile.

LA REINE DES CIRCUITS... MAIS UNE RÉELLE FRAGILITÉ FINANCIÈRE

La marque se construit une exceptionnelle réputation grâce à ses victoires retentissantes en compétition, notamment aux 24 Heures du Mans. Bentley triomphe à cinq reprises sur le circuit sarthois. Tout d'abord, en 1924, avec la 3 litres, puis quatre fois successivement à partir de 1927 (avec la 3 litres), 1928 (avec la 4,5 litres), 1929 et 1930 (avec Speed Six). Les trois derniers succès sont obtenus par le légendaire Woolf Barnato.

En 1930, Bentley poursuit sa marche en avant et présente la « 8 Litres ». La mécanique de ce modèle, encore plus incroyable que les précédents, est extrapolée du six cylindres de 6,5 litres, dont l'alésage a été porté à 110 millimètres (200 cv à 225 cv selon le taux de compression). Cependant, il est lancé en pleine crise économique. Un accident conjoncturel qui rend quasiment impossible la commercialisation de ce véritable paquebot des routes, capable de passer la barre des 160 km/h. Il n'est finalement construit qu'à une centaine d'exemplaires — dont une partie sous la gouvernance du syndicat de faillite. Plombée par des coûts de production trop élevés et par le très onéreux engagement en compétition, Bentley doit faire face à de graves problèmes financiers. L'entreprise est mise en liquidation en 1931, tombant finalement dans l'escarcelle de Rolls-Royce qui sauva la marque.

LA PÉRIODE ROLLS-ROYCE

La première Bentley produite sous l'égide de Rolls-Royce sort des chaînes de l'usine de Derby en 1933. Cette « 3 ½ Litre » ne doit rien au fondateur de la marque et constitue, en quelque sorte, une version sportive de la Rolls-Royce 20/25, bien que son châssis soit différent et son moteur plus performant. Malgré tout, elle a perdu la personnalité des vraies Bentley. Moins fougueuse, moins brutale, elle affiche le caractère raffiné d'une Rolls-Royce. Cette tendance se prolonge, avant-guerre, avec la « 4 ½ Litre », qui sort en 1936 et reste en production jusqu'en 1939, puis au lendemain du conflit avec la Mark VI. Première Bentley dotée d'une carrosserie en acier, elle se distingue de la Rolls-Royce Silver Dawn, par ses performances, son gabarit et son prix.

Au cours des années 50 et 60, l'ensemble des voitures sont produites à Crewe, l'usine de Derby étant désormais entièrement dédiée à la fabrication de moteurs d'avions. Bentley produit alors trois types de véhicules : soit de véritables clones de Rolls-Royce, que seules différencient la calandre et les insignes, soit des versions aux performances supérieures, soit enfin des créations originales qui renouent avec la tradition de la marque. Ainsi, la Type R correspond à la Silver Wraith. Son dérivé Continental, un magnifique coupé profilé carrossé par Mulliner, illustre brillamment les créations originales Bentley, qui renouent avec la tradition. Plus cher des véhicules commercialisés par le groupe, la Continental Type R est encore considérée comme l'une des stars de l'histoire de la marque.



Bentley 3,5l de 1934

Avec les modèles T, qui correspondent à une véritable révolution technique à partir de 1965, les parallèles entre Bentley et Rolls-Royce sont plus nombreux que jamais, et leur production plus confidentielle. Les modèles T seront en effet produits à seulement 558 exemplaires. Pourtant, au moment où l'avenir de la marque semble compromis, la Mulsanne Turbo inaugure la spectaculaire renaissance de Bentley en 1982. Fidèle à l'esprit des Speed Six et 4 ½ Litre à compresseur des années 20, cette voiture de la renaissance est ensuite remplacée par la Turbo R, en 1985. Incroyable de sportivité, elle apparaît alors sans équivalent dans la production mondiale.

L'ÈRE VOLKSWAGEN

Depuis la fin des années 90, Bentley est sorti du giron de Rolls-Royce pour entrer dans celui de Volkswagen. Le début d'une nouvelle ère pour la marque. Plus de 500 M€ ont injectés pour moderniser l'usine, développer l'Arnage, lancé en 1998, et lancer de nouveaux modèles. À commencer par le coupé Continental GT. Présenté au salon de Paris en 2002 et commercialisé un an plus tard, cette supercar est motorisée par un W12 double turbo Volkswagen de six litres, roule à 318 km/h et passe de 0 à 100 km/h en 4,8 secondes grâce à ses 560 ch. Troisième enfant de la gamme Continental, la GTC, née en 2006, est le symbole du dynamisme retrouvé de Bentley. Le début d'une nouvelle histoire

L'anecdote

Que serait l'épopée Bentley sans les « Bentley Boys », ces riches gentlemen qui, au lendemain de la Première Guerre mondiale, trouvent dans le sport automobile le meilleur moyen pour vibrer au rythme de sensations fortes ? Fous de vitesse et souvent téméraires, ils écrivent quelques-unes des pages les plus formidables de la compétition automobile. Woolf Barnato et Henry Birkin sont les deux plus célèbres d'entre eux. Le premier a largement contribué à la légende Bentley en remportant trois fois les 24 Heures du Mans, tandis que le second Birkin s'adjuge la deuxième place au Grand Prix de France 1930.



EXTRAIT DU PLATEAU

- Bentley 3 litres sport (1924) la plus ancienne voiture vainqueur des 24 heures du Mans connue à ce jour
- Bentley Super Sport 4 ½ litres (1925)
- Bentley Speed Six (1926)
- Bentley 3L Barker (1928)
- Bentley 8 litres (1932)
- Bentley 3,5 Derby Carrosserie Salmon&sons (1937)
- Bentley Mark VI Cabriolet carrossée par Abott (1949)
- Bentley Type R (1953)
- Bentley Continental Park Ward (1957)
- Bentley Mulsanne Turbo LWB (1983)
- Bentley Continental SC Mulliner (1991)
- Bentley Speed 8 (2003)...



TRICYCLECARS, le plateau événement



Beaucoup plus inattendu que les plateaux Simca et Bentley, dont l'histoire a marqué des générations d'amoureux d'automobiles anciennes, celui qui est consacré aux Tricyclecars fait pourtant figure d'événement. Méconnus, si ce n'est des spécialistes, ces véhicules majoritairement portés par deux roues à l'avant et une seule à l'arrière constituent incontestablement l'une des attractions majeures de cette 42^e édition d'Époqu'Auto. Car jamais auparavant, les Tricyclecars n'avaient été mis en valeur à ce point lors d'une manifestation de cette ampleur.

C'est une mise en lumière très intéressante sur le plan historique, car ces Tricyclecars correspondent à une période bien précise de l'histoire automobile avant-guerre. Il y a eu à ce moment-là une floraison de véhicules aux caractéristiques étonnantes, qui méritaient vraiment d'être présentée au public d'Époqu'Auto", affirme Claude Passot.

UN ENGOUEMENT CERTAIN MAIS UNE PRODUCTION LIMITÉE

Les Tricyclecars, dont le nom suffit à résumer la particularité, ont essentiellement vu le jour en Europe et aux États-Unis entre 1910 et la fin des années 30. Au-delà de leurs trois roues, ces véhicules se distinguent par leur puissance, puisqu'ils ne doivent pas développer plus de 1100 cm³, et par leur poids, impérativement inférieur à 350 kilos. Construire un véhicule à trois roues seulement permet d'alléger considérablement l'engin, ceci dispensant non seulement du poids d'une quatrième roue, mais surtout de l'ensemble du pont arrière économique à la construction et à l'achat. Ils sont soumis en France à un régime juridique et fiscal spécifique particulièrement avantageux dans l'entre-deux-guerres, après la loi de finances du 30 juillet 1920. Ces atouts favorisent l'éclosion de très nombreux petits constructeurs, qui produisent en peu d'exemplaires ces véhicules à deux places. Au lendemain de la seconde guerre mondiale, cependant, le développement de petites voitures populaires par les grands constructeurs automobiles met un terme quasi définitif à la production de Tricyclecars à huit litres aux cent kilomètres.



Premier plan Morgan Super sport 1932 et Darmont special 1928



Morgan Super sport 1934 et Stanford Grand sport 1929

UN MOUVEMENT À L'ACCENT BRITANNIQUE

Comme le souligne Frédéric Viginier, président de l'Amicale Tricyclecariste de France, qui rassemble 150 adhérents dans tout l'Hexagone ainsi qu'en Belgique, en Suisse, en Italie et en Angleterre, c'est bien de l'autre côté de la Manche que le mouvement prend réellement forme et se développe. « Aujourd'hui, on trouve d'ailleurs encore un millier de Tricyclecars qui roulent en Angleterre, souligne-t-il, avec une marque porte-drapeau : Morgan. » Basé dans le Worcestershire, ce constructeur spécialisé dans la production de voitures sportives se lance dans la fabrication de Tricyclecars dès 1909. Jusqu'en 1935, sa production repose uniquement sur ces véhicules, essentiellement destinés à la compétition automobile. Et bien qu'il bascule progressivement dans la production de véhicules à quatre roues, il ne cesse totalement la fabrication de sa Morgan 3 Wheeler qu'en 1952. Clin d'œil de l'histoire, en 2011 Morgan Motor sort une seconde génération de Morgan 3 Wheeler.

DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS AUDACIEUX

Côté français, de nombreux petits constructeurs se lancent aussi dans l'aventure. De Darmont à Sandford, en passant par D'Yrsan ou encore Villard, ils débordent d'audace. Néanmoins la production française reste limitée. D'ailleurs, les premiers Darmont, qui sortent en 1919, sont en fait des Morgan vendus sous licence. Les premiers Tricyclecars réellement conçus par le constructeur français datent de 1926 / 1927. Frédéric Viginier, auteur d'un livre référence sur Darmont Morgan, insiste sur le caractère confidentiel de la production hexagonale : « Aujourd'hui, on recense encore 250 véhicules Darmont. Pour Sandford il en reste environ 50, également 23 recensés pour Villard et pour D'Yrsan il y en aurait encore une dizaine. »

LA COMPÉTITION DANS LE SANG

Si le critère économique était important dans l'acte d'achat d'un Tricyclecars, ce n'était pas pour autant le seul facteur de choix. De conception simple, il était également facile à entretenir et réparer. « Les acquéreurs recherchaient principalement leur côté fun et sportif », ajoute Frédéric Viginier. Grâce à leur faible poids, les Tricyclecars étaient en effet particulièrement adaptés à la compétition sportive. Non seulement parce que le pilote ressentait parfaitement les sensations de la route, mais aussi parce qu'ils étaient capables d'atteindre des vitesses impressionnantes pour l'époque dû à leur rapport poids / puissance très intéressant. Ainsi Darmont établit en 1926 un record de vitesse à 166 km/h sur un kilomètre lancé, avec un moteur préparé par l'ajout d'un compresseur.

L'anecdote

Les Tricyclecars n'ont pas simplement joui d'une aura bien méritée sur les circuits et pour un usage de loisir. Leur taille, leur maniabilité leur ont également assuré un réel succès auprès de certains professionnels, car ces petits véhicules se faufilaient facilement partout. Ainsi dans les années 20, la célèbre enseigne parisienne Félix Potin s'est dotée d'une flotte d'une cinquantaine de Tricyclecars de la marque Villard pour assurer ses livraisons dans les rues de la capitale.

À la demande d'un livreur de journaux niçois, l'autre constructeur français, Darmont, a lui aussi produit un petit utilitaire à trois roues disposant d'une caisse à l'arrière. Il pouvait embarquer 90 kilos de charge.



EXTRAIT DU PLATEAU

Parmi la quarantaine de Tricyclecars attendus, on note :

- la présence de 2 Darmont du service course de la firme sauvés in extremis de l'usine avant qu'elle ne soit ferrailée après la seconde guerre,
- un Sandford Grand Sport modèle réduit construit dans l'usine et exposé au salon 1928
- l'unique survivant Villard de livraison des épiceries Félix Potin
- un Morgan Super Sport exposé au salon de Londres 1933
- un Morgan avec un rare moteur MAG à 8 soupapes
- et une série de Tricyclecars de constructions artisanales retraçant cette période faste où tout était permis en terme de conception!

3.

DES PLATEAUX DEVENUS INCONTOURNABLES

Au-delà des trois plateaux phares qui seront placés sous les projecteurs, les visiteurs d'Époqu'Auto retrouveront aussi d'autres rendez-vous devenus incontournables du salon. Les motos, bien entendu, apparues dans les Halls d'Eurexpo il y a maintenant 9 ans et qui continuent d'étoffer leur offre, édition après édition. Mais aussi la Fondation Berliet, fidèle parmi les fidèles du salon lyonnais, dont l'exposition est désormais complétée par celle du plateau consacré aux véhicules utilitaires.



Salon Époqu'Auto 2019

Un plateau moto toujours plus fédérateur

Présenté pour la première fois aux visiteurs d'Époqu'Auto en 2011, le plateau motos a déjà donné plusieurs coups de projecteurs sur le travail réalisé par les constructeurs de la région. Mais cette année, Fabrice Follis, qui reprend en mains l'organisation de cet espace si spécifique, n'a pas voulu trancher entre les uns et les autres. Pour cela, il a décidé de mettre en valeur la diversité de cette production, principalement au cours de la période de l'entre-deux-guerres. « C'est à l'issue de la guerre d'Algérie, à la fin des années 50, que la production de la plupart des constructeurs de motos Français prendra fin, sauf celle de Peugeot et Motobécane qui résiste en ne produisant plus que des petites cylindrées de 49,9cc », précise-t-il.

C'est donc un voyage dans cet univers foisonnant où se côtoient les Terrot, Monet-Goyon, New Map, Alcyon,

René Gillet, Vélocette, Gnome Rhône, MGC, Koelher Escoffier, Magna Debon, Motobécane, Nougier, Cemec, Ratier, Peugeot, Dollar, Gillet Herstal, etc, mais aussi, Motosacoche, Vincent, Norton, Ariel, Scott, Douglas, Harley Davidson, etc, toutes ces marques qui ont écrit l'histoire de la moto en France seront proposées cette année à Eurexpo. Sur un espace dédié totalisant 600 m², il compte réunir plus d'une centaine de modèles, dont certaines marques qui ne sont encore jamais venues sur Époqu'Auto. Dès cette année et plus encore lors des prochaines éditions, Fabrice Follis souhaite mobiliser très largement les clubs afin de donner encore plus d'ampleur à ce plateau moto. Une volonté d'ouverture qui se traduira dès cette 42^e édition par la présence du musée de Rochetaillée, qui installera une dizaine de ses motos sur le stand.



Harley Davidson 1918 Type F avec side car

EXTRAIT DU PLATEAU

- Harley Davidson VLD 74 de 1934
- une Harley Davidson Type F avec side-car de 1918
- une Terrot 750 à moteur MAG de 1919

La Fondation Berliet raconte l'histoire des véhicules de services municipaux

Cette année, la Fondation Berliet a fait le choix de revenir sur la production de véhicules de services municipaux. La lutte contre l'incendie, l'enlèvement des ordures ménagères et des déchets, les transports urbains, sont autant de missions indispensables à la vie de toute agglomération et sont effectués avec les moyens de l'époque. Aux pompes à bras, tombereaux et fiacres hippomobiles se sont substituées à la fin du XIX^e siècle les «voitures sans chevaux». Certes le moteur thermique s'est assez vite imposé, mais la propulsion à vapeur et à l'électricité a souvent été un mode de transition entre

l'hippomobile et l'automobile. Au fur et à mesure du développement et de l'urbanisation, de l'évolution de la technologie, de la croissance du niveau d'hygiène collective et de confort, les tâches accomplies ont été plus nombreuses, plus fréquentes et se sont diversifiées.

Pour raconter cette histoire des véhicules de services municipaux, la Fondation Berliet a choisi de présenter six pièces emblématiques, produites par six marques françaises. Un tour d'horizon qui va conduire les visiteurs d'Époque'Auto de 1921 à 1950.

BALAYEUSE LAFFLY TYPE 2 DE 1921



Mécanicien remarquable, réputé pour sa faculté à créer des engins mécaniquement complexes mais astucieux et qui fonctionnaient toujours très bien, Laffly est installé en région parisienne. Les qualités intrinsèques des matériels qu'il crée par reposent en premier lieu sur leur mécanique astucieuse, mais aussi sur une consommation réduite d'essence, d'huile et de bandages. La Balayeuse Laffly Type 2 propose également une rapidité de balayage unique pour son époque. Elle est en effet dix fois plus rapide qu'une balayeuse hippomobile, qui était encore bien souvent la norme dans les rues des villes à l'époque. Cette Laffly Type 2 doit sa renommée au succès qu'elle rencontre dans les rues de Paris. Une première introduction réussie dans les rues d'une grande capitale qui va assurer son succès. En une dizaine d'années quelque 300 villes européennes vont l'adopter.

L'exemplaire que la Fondation Berliet présente a été acquis en 1989 dans le département de l'Isère. Il a été mis en service à Grenoble, où il a assuré sa mission pendant plus de 20 ans. Sa restauration a été financée par la société Monin Ordures Services et a nécessité près de 1 000 heures de travail.

AUTOPOMPE INCENDIE ROCHET-SCHNEIDER DE 1921

Ce véhicule de Type 18400 a été produit à 197 exemplaires par les usines du constructeur lyonnais entre 1920 et 1926. Cette autopompe est dotée d'un moteur six cylindres en ligne 100 X 130 monobloc à soupapes latérales et d'un équipement en matériel incendie Delahaye (un cas rare, car Delahaye n'aimait pas placer ses équipements sur des châssis qui n'étaient pas de sa fabrication).

Le véhicule présenté affiche un peu plus de 40 800 kilomètres au compteur. Il a roulé à la chocolaterie Menier, mais il porte l'inscription «Noisiel», car ce véhicule était commun à l'usine, à la cité construite par l'entreprise pour ses employés et au village où elle était installée. Cette Autopompe Incendie Rochet-Schneider a été offerte à la Fondation Berliet par Nestlé-France en 2004, « en raison de sa marque et du parallélisme entre les deux aventures industrielle et humaine des sociétés Berliet et Menier ».



CHASSE-NEIGE LATIL TL 4X4



La construction de ce véhicule remonte à 1924. Il est doté d'un moteur 4 cylindres 85 X 130 de 2,95 litres de cylindrée. Ce petit camion à 4 roues motrices et directrices est équipé d'une lame relevable en bois qui s'adapte à l'épaisseur de la couche de neige. Pour assurer son bon fonctionnement, il fallait enduire cette lame de cire d'abeille chaque matin, afin de limiter l'adhérence de la neige. Ce véhicule a remplacé les convois de bœufs ou de chevaux qui assuraient le déneigement des voies principales en montagne.

Le véhicule présenté a été offert à la Fondation Berliet en 1986 par l'ex-concessionnaire Latil de Belgique et il a été restauré grâce au concours de la société AREA. Il a d'ailleurs la particularité d'avoir participé aux Jeux Olympiques d'hiver d'Albertville, en 1992. Il a en effet été présenté lors de l'exposition « Sécurité » organisée par AREA sur l'aire du Granier.

CBA « SÉCURITÉ OU SAUVETAGE TERRESTRE »

Seul véhicule présenté ayant été construit dans les usines Berliet, le CBA « sécurité ou sauvetage terrestre ». Sa construction remonte à 1919, mais il a basculé en 1925 dans la fonction sécurité ou sauvetage terrestre à la demande du corps des sapeurs-pompiers de Lyon. L'adaptation de ses organes et de ses équipements a été réalisée à l'atelier d'études Berliet. Le CBA « sécurité ou sauvetage terrestre » tire son nom de sa flèche, qui permettait de soulever une charge tractée à l'aide d'une barre, mais aussi de sa deuxième boîte de vitesses, qui complétait celle d'origine. Ainsi, les deux conféraient au véhicule une puissance spécifique pour soulever, puis tirer et tracter les charges lourdes. Ultérieurement ce matériel sera doté d'un système de freinage par dépression et « in fine » d'une monte pneumatique Michelin.

Le véhicule présenté a été opérationnel pendant près de 30 ans. Il a été gracieusement et entièrement réhabilité en 2000 par la société Lamberet, à l'initiative de ses dirigeants Paul et Philippe Lamberet, le travail étant effectué par des compagnons de la société Lamberet.



L'ARROSEUSE – BALAYEUSE DE DION-BOUTON TYPE K, DE 1926



Elle n'a quasiment jamais été exposée. Marque prestigieuse et reconnue à l'époque pour ses qualités exceptionnelles dans l'univers de l'automobile, de Dion-Bouton s'était également taillé une solide réputation dans le matériel de voirie et de lutte contre l'incendie. Dès 1904, une arroseuse à vapeur de Type « Ville de Paris » est capable de débiter 5 000 litres d'eau tous les quarts d'heure.

Le modèle présenté, qui a été cédé gracieusement à la Fondation Berliet par Les Transports Moreau de Caluire (Rhône), est une restauration en version pédagogique, qui permet aux observateurs de comprendre très exactement les différentes fonctions de cette Arroseuse – balayeuse, qui ont été représentées par des couleurs différentes pour plus de simplicité. L'arrosage de la chaussée se fait par jets frontaux à angle variable et le nettoyage est assuré au moyen d'une brosse cylindrique relevable et débrayable, avec un système de pulvérisation en amont de la brosse. Pour faire fonctionner ce véhicule, le pilote devait manoeuvrer pas moins de 11 leviers.

PANHARD, TYPE 185

C'est la première fois que la Fondation Berliet expose un véhicule Panhard. Ce véhicule réceptionné aux Mines en 1950 était destiné à la lutte contre l'incendie. Après avoir construit sa première voiture en 1891, Panhard diversifie avec un premier utilitaire en 1899. La production de poids lourds Panhard ne démarre cependant véritablement qu'à partir de 1919. Elle s'arrête en 1966, lorsque le constructeur rejoint la galaxie Citroën. Seule se poursuivra la production de véhicules militaires, dont le célèbre EBR à moteur 12 cylindres (2 X 6 opposés à plat).

Le matériel présenté, qui date de 1952, est équipé d'un moteur diesel sans soupape Type HL de 6,785 litres de 100 cv, d'une cabine profonde Movic et d'une échelle mécanique de 30 mètres vendue par Laffly mais fabriquée par Metz. Il a été en service dans les rues de la Ville de Saint-Nazaire jusqu'à la fin des années 1970. Il est entré en 1985 dans la collection de la Fondation Berliet. La mention « Ville de Chambéry » a été inscrite sur une portière, en raison du concours apporté par la capitale de Savoie pour sa présentation aux Jeux Olympiques d'Albertville en 1992. Au total, 569 exemplaires de ce K 185 ont été produits.



Un autre pan de l'histoire de Simca sur le plateau des Véhicules Utilitaires

Principale nouveauté de la dernière édition d'Époqu'Auto, le plateau consacré aux Véhicules Utilitaires sera de nouveau l'une des grandes attractions du salon cette année. Sur plus de 700 m², cet espace thématique qui a attiré énormément de monde en 2019, proposera notamment une mise en lumière de véhicules issus de la production Simca Industrie. Parmi la vingtaine de véhicules présentés, aux côtés d'utilitaires sortis des chaînes d'assemblage de Renault, Berliet, ou encore Scania, les visiteurs auront en effet l'occasion de redécouvrir des véhicules marqués du sceau du constructeur français. Des utilitaires Unic pour commencer, la marque ayant évolué dans la galaxie Simca de 1952 à 1966. Mais aussi

trois tracteurs agricoles Someca, un tracteur Massey-Harris, deux Simca Cargo, dont un dédié au transport de troupes, le second étant à usage de citerne incendie, deux Simca Marmon, dont encore une fois un véhicule dédié au transport de troupes, l'autre ayant servi de base PC. Gracieusement prêté par le musée de la Gendarmerie, les visiteurs pourront également découvrir une belle Aronde 90 A Chatelaine Gendarmerie. Comme l'année dernière, c'est Aimé Bertrand, président du club Patrimoine du Transport Routier Ancien, créé en 2011, qui s'est chargé de concevoir ce plateau et de mobiliser la cinquantaine d'adhérents qui partagent sa passion.



Camion UNIC

EXTRAIT DU PLATEAU

- Aronde 90 A Chatelaine Gendarmerie\$
- Aronde 90 A Intendante
- VF2
- Camion Cargo
- Camion Marmon
- Camion UNIC Court
- Tracteur SOMECA
- Tracteur MASSEY HARRIS Pony

4. DES PARTENAIRES TOUJOURS AU RENDEZ-VOUS

Si les trois plateaux phares font aujourd'hui figure de têtes d'affiche, Epoqu'Auto ne serait pas un salon de référence et le rendez-vous le plus exhaustif de l'univers des automobiles anciennes sans tous les exposants qui l'animent chaque année.

Cette fois encore, d'Autodiva aux Youngtimers, en passant par les clubs de marques et les artistes, nul ne manquera à la fête. Mais le salon pourra également compter sur la venue d'invités surprises. Ainsi cette année, c'est sur le podium installé sous le Dôme que Stéphane Ruault organisera la

remise du Rétro d'Or, samedi 6 novembre en fin d'après-midi. Rempporté en 2020 par François Allain, ce trophée récompense le meilleur présentateur d'émissions automobiles à la télévision.

De même, les studios Harcourt, mondialement célèbres pour leurs légendaires portraits photos, occuperont un espace sur Époqu'Auto. Une grande première nationale, puisque, bien que passionnés d'automobiles anciennes, les dirigeants du studio Harcourt n'avaient jamais été présents au salon Epoqu'Auto.

Autodiva expose les voitures de course des collectionneurs lyonnais

Si il n'est pas là depuis l'origine du salon, Gérard Gamand n'en n'est pas moins devenu l'un des piliers. Créateur du magazine trimestriel Autodiva, véritable bible sur l'histoire de la course automobile diffusée en Kiosque, il a également créé un forum en ligne, consacré à ce même sujet et qui recense plus de 17 millions de visites par an. Pour cette 42^e édition d'Époqu'Auto, il n'a pas souhaité mettre l'accent sur une marque ni sur un modèle précis, mais plutôt sur une exposition de voitures de course ayant roulé sur les plus

grands circuit (Monoplaces et Protos) appartenant à des pilotes ou des collectionneurs régionaux. « Comme je suis moi-même lyonnais, j'ai eu l'idée de réunir ces passionnés sous l'appellation « Spirit of Lyon – Historic Racing », afin qu'ils puissent échanger leurs bonnes adresses, les informations utiles que chacun peut avoir... », explique-t-il. Comme tous les ans, une douzaine de voitures prendront place sur le stand Autodiva et des pilotes viendront partager leur passion et leur expérience.



Youngtimers met à l'honneur les breaks sportifs

Après les coupés 4 places lors de l'édition précédente, le plateau Youngtimers sera consacré cette année aux breaks sportifs. Des voitures musclées, aux lignes racées, qui ont été produites entre 1990 et 2000. Pour mettre en valeur ces modèles à l'identité clairement affichée, Hubert Vildrac, en charge de ce plateau, est allé piocher dans la production des constructeurs européens et japonais.

“On ne retrouve aucun modèle conçu par les constructeurs français, regrette-t-il. Cela n'a jamais été dans leur ADN.”

Les visiteurs d'Époqu'Auto pourront admirer huit modèles qui ont marqué les esprits : une Audi A4 V6 2,5 l quattro,

une BMW E46 Alpina, une Honda Aerodeck, une Jaguar X-type break ; une MG V8 présérie avec un moteur de Ford Mustang, une Saab 9-5 Turbo, une Subaru Impreza, une Alfa Romeo Sportwagon GTA V6.



Quand l'art s'exprime sur Époqu'Auto

LE STREET ART S'INVITE AUSSI SUR LE SALON

Grâce au mécénat de la société i-9 Capital, Époqu'Auto accueillera également cette année un groupe d'artistes contemporains de street art, qui travailleront sur des accessoires : bidons d'huile, portières, pièces diverses. Le thème retenu pour cette grande première, qui sera présentée sous le dôme, sera la liberté. Un de ces artistes livrera même une performance en direct samedi 6 novembre, en travaillant notamment sur une portière de 2CV et sur un capot de 2CV... Au total une cinquantaine d'œuvres seront exposées sous le dôme et seront vendues durant le salon. Une œuvre sera notamment vendue aux enchères au profit des Rallyes du Cœur, association partenaire du club des 3A.

LA GALERIE DES ARTISTES AFFICHERA ENCORE COMPLET

D'un petit espace accueillant une douzaine d'exposants à l'origine, en 2014, la galerie des artistes est devenue un point de passage quasiment incontournable du salon. Un lieu d'exposition, mais aussi un lieu de vente. « C'est notre rendez-vous majeur de la fin d'année », assure le sculpteur niçois Hervé Nys, présent lors de chaque édition. Cette année, elle accueillera 25 créateurs, qui prendront place dans le Hall 6. Légèrement déplacé par rapport à l'année dernière, elle se composera de deux allées, où comme tous les ans quelques nouveaux talents viendront accompagner une majorité d'habitues. Tous en revanche, qu'ils soient plasticiens, peintres, dessinateurs, designers..., travaillent autour de l'univers de l'automobile.

La liste des artistes présents sera communiquée ultérieurement.

La traditionnelle vente aux enchères



La traditionnelle vente aux enchères d'Époqu'Auto est attendue tous les ans avec la même impatience. Cette année elle se tiendra le dimanche 7 novembre, à 14h, sous l'autorité de Me Jean-Pierre Osenat, commissaire-priseur à Fontainebleau. Considérée comme un véritable temps fort par une foule de collectionneurs passionnés, mais aussi de curieux, elle avait ainsi été marquée en 2018 par l'adjudication à 74 500 € d'une Jaguar MK II 3.8 ayant appartenu à Pierre Bergé et Yves Saint Laurent. Un record mondial dans sa catégorie.

5. INFORMATIONS UTILES

Dates

5, 6 et 7 novembre 2021

Lieu

Eurexpo (Lyon - Chassieu)

Horaires

- Vendredi 5 novembre 2021 de 9h00 à 21h00
- Samedi 6 novembre 2021 de 9h00 à 19h00
- Dimanche 7 novembre 2021 de 9h00 à 18h00

Tarifs

Les billets achetés pour l'édition 2020 restent valables pour l'édition 2021

- Adultes : fortement recommandé cette année, **14 € sur epoquauto.com** jusqu'au 5 novembre à 9h00, ou **15 € sur place**
- Étudiants : sur présentation en caisse de la carte d'étudiant valable pour l'année 2021/2022: **11 €**
- Conditions tarifaires spéciales pour les groupes à partir de 15 personnes (conditions à définir avec les organisateurs par mail : epoquauto@les3a.com)
- Enfants de moins de 12 ans : **gratuit**
- Visiteurs munis d'une carte d'invalidité : **11 €**
- 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 : **9 €** à la journée
- Parking gratuits pour les motos

Organisateur

Club des Amateurs d'Automobiles Anciennes (Les 3A)
9 rue Vauban - Lyon 6e

Président : Jean-Paul Bessy

Contacts : Alain Guillaume et Claude Passot,
Co-Commissaires Généraux du salon

Site internet : www.les3a.com

Site internet et réseaux sociaux

www.ipoquauto.com

Suivez-nous sur :



*Époqu'Auto reviendra en 2022,
les 4, 5 et 6 novembre.*

S'ACCREDITER 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

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

CONSIGNES SANITAIRES

Le Pass sanitaire est **OBLIGATOIRE** pour l'ensemble des prestataires, exposants et visiteurs du salon Époqu'Auto.

Pour accéder au salon, il est impératif de présenter :

- Le certificat de vaccination disponible sur l'application #TousAntiCovid ou sous forme de courrier avec QR code
- Le certificat de rétablissement de la Covid-19 datant de plus de 2 semaines et de moins de 6 mois
- La preuve d'un test négatif RT-PCR ou antigénique de moins de 72 heures

Le respect des gestes barrières, dont le port du masque, reste obligatoire.

