47ème Salon international

époquauto

autos & motos anciennes

LYON - EUREXPO

DOSSIER DE PRESSE
OCTOBRE 2026

6.7.8 novembre 2026

70 ANS
1956 · 2026

MICHELIN · L'AVENTURE CITROËN · B.R.M Chronographes · Meguiar's · la vie de l'AUTO · Véhicules Historiques · Osenat · AUTODIVA · RMC DÉCOUVERTE · NOSTALGIE

Crédit photo : Nicolas Zwickel. Création agence Fernande 2026

ÉPOQU'AUTO 2026
PLUS GRAND, MAIS TOUJOURS FIDÈLE À SON ADN

Cette 47e édition d'Époqu'Auto marquera une nouvelle étape dans l'histoire du salon.

Avec près de **10 000 m² supplémentaires**, Époqu'Auto est en passe de franchir le cap symbolique des **100 000 m² d'exposition.** Une croissance importante, accompagnée de 1 300 places de parking supplémentaires à Groupama Stadium, qui nous permet d'accueillir davantage de véhicules, de clubs et d'exposants, tout en faisant évoluer le salon et en proposant de nouvelles expériences aux visiteurs.

Pour la première fois, Époqu'Auto sortira des halls d'Eurexpo avec la création d'un **circuit extérieur spécialement aménagé.** Démonstrations, roulages et animations sportives viendront apporter une nouvelle dimension au salon. Au plaisir de découvrir les véhicules exposés s'ajoutera ainsi celui de les voir rouler et de les entendre vrombir.

Cette 47e édition réservera aussi de nombreux temps forts.

Elle mettra notamment à l'honneur la 2 CV à travers un focus consacré à ses **séries limitées**, parmi lesquelles la **2 CV SPOT** et fera dialoguer plusieurs grandes histoires de l'automobile, de **Bugatti** à **Fiat**, en passant par **Carroll Shelby** et **Gabriel Voisin**. Notre région sera également bien représentée, notamment à travers le **plateau Compétition** et la **Fondation Berliet**, fidèle du salon. Les rendez-vous historiques d'Époqu'Auto seront eux aussi au programme, avec **Autodiva,** le **plateau Moto** et les **utilitaires**. Le plateau Youngtimers, avec une exposition consacrée aux **BMW M3 et M4**, doublera quant à lui sa surface, illustrant l'intérêt croissant du public pour ces générations de véhicules.

Enfin, plus de **220 clubs de marques** seront réunis cette année à Eurexpo. Leur présence, leur diversité et les échanges qu'ils créent avec les visiteurs restent l'une des grandes forces d'Époqu'Auto.

Le salon rendra également hommage à plusieurs personnalités, parmi lesquelles **Paul Bocuse** et **Thierry Sabine**, et donnera une place particulière aux **femmes pilotes**, à travers des rencontres et prises de parole.

Plus grand, plus vivant, Époqu'Auto continue donc de croitre. Mais grandir n'a jamais été une finalité. Cette croissance est avant tout le résultat de la fidélité du public et de l'engagement de tous ceux qui font vivre le salon. Elle vient aussi récompenser le travail mené tout au long de l'année par les adhérents du **club des 3A**, organisateur d'Époqu'Auto.

Car derrière les chiffres, les surfaces et les nouveautés, **Époqu'Auto reste avant tout un salon de passionnés, organisé et animé par les 320 passionnés du club Les 3A**, pour des visiteurs qui partagent cette même passion.

Cette convivialité, cette simplicité et ce plaisir de transmettre sont au cœur de l'ADN d'Époqu'Auto. Et ils le resteront.

Bon salon à toutes et à tous.

Thierry Demigné
Président du club des 3A

Jean-Paul Bessy
Commissaire général d'Époqu'auto

47E ÉDITION D'ÉPOQU'AUTO
DU 6 AU 8 NOVEMBRE 2026

ORGANISATEUR
Club des Amateurs d'Automobiles Anciennes (les 3A)
Président : Thierry Demigné
Commissaire Général du salon :
Jean-Paul Bessy

DATES & HORAIRES
- **Vendredi 6 novembre :** 9h00 / 22h00
- **Samedi 7 novembre :** 9h00 / 19h00
- **Dimanche 8 novembre :** 9h00 / 18h00

LIEU
Eurexpo (Lyon - Chassieu)

QUELQUES CHIFFRES
- **98 000 m²** de surface d'exposition
- **110 000** visiteurs attendus
- **1 700** véhicules exposés
- plus de **1 000** exposants
- **220** clubs de marques
- Plus de **2 000** véhicules de collection des visiteurs - en extérieur - P4

VENTES AUX ENCHÈRES
- **Motos**
  vendredi 6 novembre - 18h
- **Youngtimers**
  samedi 7 novembre - 15h
- **Collection**
  dimanche 8 novembre - 14h

TARIFS
Billetterie en ligne sur
www.epoquauto.com
- Entrée 1 jour
  Prévente en ligne
  jusqu'au 29 octobre : **16€**
  En ligne à partir du 30 octobre
  ou sur place : **18 €**
- Entrée 2 jours : **30€**

TARIF RÉDUIT
- Jeunes de 12 à 16 ans et étudiants (avec justificatif) de 16 à 25 ans : **15€**
- Tarif réduit sur place uniquement, personnes avec carte d'invalidité à présenter aux caisses : **15€**
- Groupe à partir de 15 personnes : **15€**, sur demande à : billetterie@epoquauto.com

PARKINGS
- **Groupama stadium**

Forfait parking + navette de transport **8 €** la journée avec réservation, **10€** sans réservation

- **Lyon Eurexpo**

Tarif horaire plafonné à **11,50€** la journée
Offert aux véhicules > 30 ans dans la limite des places disponibles sur le parking P4

SITE INTERNET
www.epoquauto.com

2 CV
Séries limitées,
50 ans de couleurs
HALL 4
14 véhicules

VOISIN
de l'avion
à l'automobile
HALL 7
22 véhicules

BMW M3 - M4
40 ans
de sportivité
HALL 3.2
23 véhicules

VILLAGE DRIFT
une 20aine
de véhicules

UTILITAIRES
les 60 bougies
du Stradair
HALL 6
15 véhicules

BUGATTI
L'excellence
en compétition
GALERIE 6
18 véhicules

BERLIET
à chaque métier
son camion
HALL 6
8 véhicules

La Dolce Vita
en **FIAT**
HALL 5
25 véhicules

MOTOS
American
Motorcycles,
Les moteurs JAP,
Les trails des années
70, Mob Land
HALL 2

Compétition
Rallye, course
de côte, circuit :
la région à l'honneur
HALL 6
15 véhicules

VENTES AUX ENCHÈRES
Une centaine
de véhicules
et 60 motos
HALL 6

Autodiva
la Formule 2,
l'antichambre
de la F1
PASSAGE 45
10 véhicules

CONFERENCES
CLUB DES 3 A
et FFVE
HALL 6

SHELBY
Village by
Gentleman Car
PLACE DES LUMIÈRES
4 véhicules

LE CIRCUIT
extérieur
ENTRÉE PAR HALL 3

SOMMAIRE

2 CV - SÉRIES LIMITÉES, 50 ANS DE COULEURS — **p. 6**

LA DOLCE VITA EN FIAT — **p. 8**

LES YOUNGTIMERS PASSENT À LA VITESSE SUPÉRIEURE — **p. 11**
BMW M3 - M4 : 40 ans de sportivité — p. 11
Le drift s'invite à Époqu'Auto — p. 13
Le circuit, un espace dynamique en extérieur — p. 13

DES SPORTIVES MYTHIQUES - BUGATTI, FORMULE 2, SHELBY — **p. 15**
Bugatti - L'excellence en compétition — p. 15
Autodiva - La Formule 2, antichambre de la Formule 1 (1972-1984) — p. 17
Shelby Village by Gentleman Car — p. 18

COMPÉTITION - RALLYE, CIRCUIT, COURSE DE CÔTE : LES PILOTES RÉGIONAUX À L'HONNEUR — **p. 19**
Une région marquée par la course de côte — p. 19
Des performances sur circuit — p. 19
Une terre de rallye — p. 20

AVIONS VOISIN, STRADAIR, BERLIET - LE PATRIMOINE ROULANT À L'HONNEUR — **p. 21**
Avions Voisin - De l'aéronautique à l'automobile de luxe — p. 21
Les utilitaires célèbrent les 60 ans du Stradair — p. 22
Fondation des Automobiles Berliet - À chaque métier son camion — p. 24

CINQ EXPOSITIONS MOTO POUR RACONTER UNE PASSION INÉPUISABLE — **p. 25**

LES CLUBS - L'AUTRE GRAND SPECTACLE D'ÉPOQU'AUTO — **p. 27**
Le Club des 3A, à l'origine d'Époqu'Auto — p. 27
220 clubs de marques réunis — p. 28
The Originals Renault - La Collection — p. 28
L'Aventure Peugeot Citroën DS — p. 29
L'actualité de la FFVE — p. 30

UN SALON À VIVRE — **p. 31**
Rencontres et échanges sur la Place des Lumières, les femmes à l'honneur — p. 31
Pièces détachées, savoir-faire et création : l'autre richesse d'Époqu'Auto — p. 32
L'expérience Époqu'Auto commence dès l'entrée — p. 32
Un salon solidaire — p. 33
Des conférences au rythme des grandes marques et de la passion automobile — p. 33

LES VENTES AUX ENCHÈRES — **p. 34**

Photos

SERVICE PRESSE
Agence EMC - Tél. 04 72 19 69 36
Christelle Cimetière : ccimetiere@agence-emc.com - Tél : 06 12 06 22 36
Julie Barlot : presse@agence-emc.com - Tél : 06 18 07 62 45

LES 2 CV EN SÉRIE LIMITÉE SE RACONTENT À ÉPOQU'AUTO

Modèle populaire iconique, la **2 CV** a été produite de 1949 à 1990. Vendue à plus de 5 millions d'exemplaires depuis sa sortie, elle reste l'une des voitures les plus vendues en France. D'une extrême sobriété, tant au niveau de ses équipements que des coloris proposés, elle séduit cependant une clientèle de plus en plus large au fil du temps. Face au succès rencontré, Citroën élargit rapidement la gamme, introduisant dès 1951 un modèle Fourgonnette.
Symbole de liberté accessible au plus grand nombre par son prix, la **2 CV** séduit toutes les générations et devient même un objet de mode lorsque le constructeur décide de lancer sa première série limitée en 1976 : la **2 CV SPOT**. Voiture populaire phare des années 1950 et de la première moitié des années 1960, la **2 CV** recule sur le marché depuis le début des années 1970. Relancée en 1973 par le premier choc pétrolier, qui dope les ventes, sa commercialisation s'essouffle de nouveau progressivement à partir de 1975. Avec la **2 CV SPOT**, Citroën entend donner un nouvel élan à cette voiture iconique. Le succès est au rendez-vous. Un demi-siècle plus tard, la **2 CV** occupe encore une place particulière dans le cœur de ceux qui ont pris place derrière son volant.
À l'occasion du 50e anniversaire de son lancement, Époqu'Auto met à l'honneur la 2 CV SPOT, choisie pour illustrer l'affiche officielle de cette 47e édition, à travers un plateau consacré aux différentes séries limitées de 2 CV.
Serge Gevin, décédé cette année, est à l'origine des séries limitées de 2 CV. Il a créé la SPOT, la Charleston, les sept versions de la Dolly et la Cocorico. La 007 a été créée par Citroën France, tandis que la France 3 a été créée par l'agence RSCG.

2CV SPOT 1976

Après la SPOT, cinq autres déclinaisons verront le jour en France entre 1980 et 1986. En Europe, le Bénélux, la Suisse, l'Angleterre, l'Espagne, l'Italie et l'Allemagne auront également droit à des séries limitées, parfois très spécifiques.
Au centre du plateau, dans le Hall 4, une **2 CV 6 SPOT en version suisse 3 CV** et une **2 CV Basket** seront présentées côte à côte, entourées des autres séries limitées de la 2 CV. **Au total, 14 modèles seront réunis** (d'ores et déjà 12 sont certains ; 1 seul modèle de chaque série spéciale sauf pour la 2 CV Dolly qui a été déclinée en 7 versions et 5 sont déjà annoncées certaines).
L'Aventure Peugeot Citroën DS sera présente au cœur du Hall 3 avec notamment l'Association des **2 CV Clubs de France**, le Lyon 2 CV Club ou encore les Amis de la 2 CV.

2 CV SPOT LA PIONNÈRE

La **2 CV SPOT** est présentée en avril 1976. Elle se caractérise par ses deux couleurs : orange Ténéré et blanc meije. L'orange habille le capot, le coffre arrière et le toit, mais aussi le bandeau situé au bas des portes, où figure le nom SPOT, ainsi que la sellerie et le tendelet qui protège les deux places avant du soleil. Les garnitures de porte et le tendelet sont rayés de blanc. Les portes, les ailes, les pare-chocs et les jantes sont peints en blanc.
En France, la **2 CV SPOT** sort en version **2 CV 4**, mais elle est proposée **en version 2 CV 6** en Suisse et en Angleterre. Produite à 1 800 exemplaires dans l'Hexagone, la **2 CV SPOT** rencontre un succès immédiat et tous les modèles sont vendus en une semaine.

La 2 CV électrique fait étape à Époqu'Auto !

Tout juste dévoilée au Mondial de l'Auto de Paris, la 2 CV électrique sera présente à Époqu'Auto quelques semaines plus tard. Elle accueillera les visiteurs, Place des Lumières, aux côtés de la 2 CV SPOT de 1976, star de l'affiche 2026, qui célèbre cette année ses 50 ans.
Un face-à-face entre deux générations de 2 CV, entre héritage et modernité, qui donnera le ton d'un plateau consacré aux séries limitées de la célèbre Citroën, sortie à partir de 1976.

2 CV Charleston © Guyot

2 CV CHARLESTON
LE MODÈLE EMBLÉMATIQUE

À l'automne 1980, convaincu par le succès rencontré par la série limitée SPOT, Citroën présente la **2 CV Charleston**. Cette fois, les deux couleurs choisies sont le bordeaux et le noir. Le capot, le coffre, les portes et les jantes sont peints en bordeaux, tandis que les ailes, le toit et le bas des portes s'habillent de noir. Limitée dans un premier temps à **8 000 exemplaires**, la production en série est lancée en 1981. Une fois encore, les amateurs de 2 CV sont au rendez-vous et Citroën décide finalement de produire le modèle en série. Le constructeur proposera également des Charleston où le jaune, puis le gris, remplaceront le bordeaux. La production s'arrête définitivement en 1990. Néanmoins, seuls les 8 000 premiers modèles constituent réellement la série limitée Charleston.

DE JAMES BOND À PERRIER
CINQ NOUVELLES SÉRIES LIMITÉES

Après le succès de la Charleston, Citroën va sortir pendant dix ans une série limitée presque tous les ans, en s'appuyant sur des partenariats et des événements d'actualité. En 1981 apparaît ainsi la **2 CV 007,** en écho au film For Your Eyes Only, dans lequel Roger Moore, dans le rôle de James Bond, conduit une 2 CV jaune. Produite à seulement **1000 exemplaires**, elle reprend la couleur du modèle du film et se distingue par l'inscription 007 sur les portes, le capot et le coffre.

En 1983 et 1984, la **2 CV France 3**, produite à **2 000 exemplaires chaque année**, accompagne le voilier engagé dans la Coupe de l'America et sponsorisé par Citroën. Basée sur une **2 CV 6 Spécial**, elle se distingue par sa teinte Blanc Meije et ses décors bleus.

Citroën lance ensuite trois séries de **2 CV Dolly** en 1985 et 1986, elles aussi réalisées sur la base d'une **2 CV 6 Spécial**. Cette version bicolore se décline en **sept variantes réparties sur trois séries**, pour une production totale de quelque **6 600 exemplaires**, dont une partie destinée à l'export.

Plus confidentielles, les **2 CV Cocorico** et **Perrier** sont produites à **1 000 exemplaires.** La première adopte les couleurs bleu, blanc et rouge en 1986 pour le marché français. La seconde, destinée au marché belge et produite en 1988 et 1989, est entièrement blanche et reprend les codes de communication de la marque **Perrier**, avec notamment un filet d'eau et un petit singe.

2 CV BASKET
UN MODÈLE UNIQUE... OU PRESQUE

Entre-temps, Citroën avait présenté la Basket, un modèle tout à fait exceptionnel **produit à seulement deux exemplaires en 1977**. Le seul modèle restant sera exposé au centre du plateau, à côté de la **2 CV SPOT.** Il a été réalisé à la suite d'un concours lancé par une école d'art parisienne dont Citroën était partenaire cette année-là. Les élèves devaient proposer une décoration de 2 CV et la lauréate, Claire Pagniez, avait imaginé un modèle avec une caisse bleue et un capot avant également bleu, traversé de blanc et de rouge pour rappeler le laçage des chaussures. Des parements rouges habillaient également le bas de caisse. Comme prévu dans le règlement du concours, Citroën a produit ce modèle et l'a offert à la gagnante. Toutefois, par précaution, le constructeur a décidé d'en produire un second exemplaire, dont la trace a malheureusement été perdue.

2 CV Basket 1976 © Georges Guyot

2 CV Cocorico 1986

Les modèles exposés – Hall 4
2 CV séries limitées, 50 ans de couleurs

- 2 CV Spot - 1976 (2 CV 6 suisse)
- 2 CV Basket - 1977
- 2 CV Charleston «série 8000» - 1980/81
- 2 CV 007 - 1981
- 2 CV France 3 - 1983
- 2 CV Dolly - 1985/86 - 7 modèles Dolly présentés
- 2 CV Cocorico - 1986
- 2 CV Perrier - 1988

LA DOLCE VITA EN FIAT
UNE GAMME D'UNE EXCEPTIONNELLE DIVERSITÉ

Fiat Coupé 1971

Née à Turin le 11 juillet 1899 à l'initiative de Giovanni Agnelli, la **Fabbrica Italiana Automobili Torino (FIAT)** est l'un des plus anciens constructeurs au monde, aux côtés de Ford et Renault. Bien qu'il véhicule avant tout une image de constructeur populaire, le groupe piémontais ne s'est pas limité à la production de petits modèles, comme la légendaire **Fiat 500**, ou de familiales largement diffusées, comme la **Fiat 124**.

À travers le plateau **« La Dolce Vita en Fiat »**, les organisateurs d'Époqu'Auto veulent aller au-delà des idées reçues en exposant les jalons d'une histoire riche et l'exceptionnelle diversité d'une gamme qui s'est aventurée sur tous les terrains (populaires, familiales, coupés, breaks, cabriolets, sportives, grand luxe…).

Fiat inaugure sa première usine en 1900, corso Dante, avec la mise en production de la **3 1/2 HP**, premier modèle d'une très longue lignée. Dès 1905, 1 400 salariés produisent environ 1 000 voitures, avec une progression rapide. Ils sont 40 000 en 1918 ! Le 22 mai 1923, l'usine la plus moderne d'Europe est inaugurée dans le quartier de Lingotto à Turin. Chef-d'œuvre architectural et d'organisation industrielle, elle marque l'entrée de Fiat dans la modernité. 200 voitures tombent de chaîne chaque jour.

Dans les années trente, Fiat devient un empire industriel d'envergure internationale avec une forte expansion à l'étranger et une diversification impressionnante dans les secteurs aéronautique, ferroviaire, des véhicules industriels…

1936 marque un jalon essentiel dans l'histoire de Fiat avec la présentation de la Topolino, petite voiture moderne et accessible. Son succès exigera d'accroître à nouveau les capacités de production avec une nouvelle usine géante à Mirafiori.

Pour évoquer cette période d'avant-guerre, des modèles peu connus seront présentés sur le plateau : **Fiat 524 Cabrio 6 cylindres, Topolino, Fiat 509 Skiff, Fiat 512 Coloniale 6 cylindres et Fiat 508 Coppa d'Oro.**

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Fiat reprend sa marche en avant en dévoilant de nouveaux modèles populaires dans la lignée de la **Topolino, comme les Fiat 500, 600** et **850**. Les berlines familiales seront également des succès avec les 1100, 1300/1500, 124… Fiat n'hésitera pas à s'attaquer au haut de gamme avec les six cylindres 1800/2100/2300. **Une rare 1800 Break illustrera sur le plateau cette gamme statutaire.**

Dans le même temps, le constructeur italien s'aventure résolument sur la voie des sportives, avec des coupés **(Fiat 2300 S, Fiat 130 Coupé)** et des cabriolets **(Fiat 850 et 124 Spider, Fiat 1500 Cabriolet, 124).** Ces modèles emblématiques, qui illustrent la diversité des gammes de Fiat, seront également présents à Époqu'Auto.

Dans les années 80-90, des modèles brillants et originaux mariant mécaniques pétillantes et dessins inédits sont aujourd'hui des youngtimers emblématiques (X1/9, Uno ie, Coupé 20v, Barchetta).

Déployé sur plus de **600 m²**, le plateau Fiat rassemblera au total **25 voitures, retraçant l'histoire du constructeur, de l'avant-guerre aux youngtimers.**

Fiat 500 Topolino - 1949

FIAT 508
LE PREMIER GRAND SUCCÈS POPULAIRE

Le 12 avril 1932, la **Fiat 508** est présentée au Salon de Milan avec le slogan : « la nouvelle Balilla, don de Fiat aux Italiens, l'automobile va enfin au peuple ». Le succès de cette voiture économique est immédiat : plus de 200 000 exemplaires seront construits entre 1932 et 1937, dont 170 000 pour le seul marché italien.

Une version **508 S Coppa d'Oro** de 1932 sera présente sur le plateau. Développé sur la base de la **Fiat 508** ce petit cabriolet deux places a été imaginé par Giacinto Ghia et le comte Mario Revelli de Beaumont, deux pères fondateurs du design italien. Avec son capot suggestif et son arête dorsale, l'élégant roadster sera prisé par la jeunesse des années folles.
La voiture, équipée du quatre cylindres de 995 cm³ de la berline, bénéficie de perfectionnements techniques avancés (soupapes en tête, freins hydrauliques, équipement 12 volts…). Malgré sa modeste cylindrée, la **508 S Coppa d'Oro** s'illustre dans de nombreuses compétitions d'avant-guerre : **Mille Miglia**, Monte-Carlo, Targa Florio, 24 Heures de Spa-Francorchamps, Tourist Trophy… En France, dans la mouvance d'Amédée Gordini, elle se distingue également sur différents circuits, notamment au Mans avec l'équipage Anne-Cécile Itier / Robert Jacob.

Fiat 508 Coppa d'Oro - 1932 - Artcurial

Fiat 500C Topolino - 1949

FIAT 500 TOPOLINO
UNE « PETITE SOURIS AMBITIEUSE »

Dès le début des années 1930, les ingénieurs de Fiat travaillent sur une voiture populaire à très grande diffusion. L'enjeu est une motorisation de masse permettant aux Italiens d'accéder à une véritable automobile, certes de taille réduite, mais économique et fiable. La Cinquecento (500) est présentée le 15 juin 1936 à Turin. Elle sera vite affectueusement surnommée Topolino (petite souris), nom italien de Mickey Mouse. Si la puissance de son moteur de 570 cm³ reste modeste (13 ch), la plus petite automobile produite en série à l'époque se montre moderne et bien conçue, avec ses freins hydrauliques et sa boîte à quatre vitesses.
La **Fiat 500 Topolino** évolue en 1948 avec la **série B**, dont la puissance est portée à 16,5 ch. En 1949, la série C apparaît avec une face avant modernisée, des phares intégrés et un chauffage de série. Au total, 588 418 Topolino seront produites entre 1936 et 1955, dont 52 507 en France chez Simca et 16 064 en Allemagne chez N.S.U. Elle sera remplacée par la **Fiat 600**, épaulée en 1957 par la plus petite 500. Une **série C** de 1949 illustrera sur le plateau ce chapitre décisif de l'histoire de Fiat.

FIAT 130 COUPÉ
LE LONG COURRIER À L'ITALIENNE

Lorsque Fiat envisage le remplacement de la vieillissante **Fiat 2300** six cylindres, le **projet 130**, placé sous l'autorité de l'ingénieur Dante Giacosa, prévoit une grande routière dotée d'un inédit moteur V6 à arbres à cames en tête. Fiat souhaite ainsi s'installer sur le marché du haut de gamme. Présentée au Salon de Genève en 1969, la **berline 130** a pour cible les références allemandes.
Plus ambitieux encore, un vaste **Coupé 130** est dévoilé en mars 1971, toujours à Genève. La ligne très classique de la berline laisse place à une silhouette signée **Pininfarina**, épurée dans son dessin et raffinée dans sa présentation. La cylindrée est portée à 3 238 cm³ pour une puissance de 165 ch. Ce coupé ambitionne alors de rivaliser avec les grands coupés européens de BMW et Mercedes.
La 130 **Coupé** ne sera finalement produite qu'à 4 491 exemplaires, dans le contexte du choc pétrolier. Un exemplaire très peu courant sera présenté sur le plateau.

Les modèles exposés – Hall 5
La Dolce Vita en FIAT

AVANT-GUERRE
- Fiat 524 cabriolet 6 cyl. - 1932
- Fiat 509 Skiff - 1926
- Fiat 512 coloniale 6 cyl. - 1927
- Fiat 500C Topolino - 1949
- Fiat 508 Coppa d'Oro - 1932

LES TRENTE GLORIEUSES
- Fiat 500 Giardiniera - 1969
- Fiat 600 Multipla – 1963
- Fiat 1100
- Fiat 850 - 1968
- Fiat 1300 berline - 1966
- Fiat 1800 B Familiare - 1968
- Fiat 124 Special T - 1972
- Fiat 131 Mirafiori - 1976

COUPÉS ET CABRIOLETS
- Fiat 850 Spider - 1970
- Fiat 128 Berlinetta - 1971
- Fiat 1500 cabriolet - 1966
- Fiat 2300 S coupé – 1964
- Fiat 124 spider - 1966
- Fiat 130 coupé - 1972
- Fiat Dino Coupé - 1972

YOUNGTIMERS
- Fiat Uno I.E. Turbo - 1987
- Fiat X1/9 - 1976
- Fiat Coupé 20v - 1996
- Fiat Barchetta - 1999

ET LA DOYENNE DU SALON
- FIAT 3 ½ HP - 1899

2 FIAT
PAS COMME LES AUTRES

Une invité surprise la FIAT 509 de Gaston Lagaffe - Hall 2

La célèbre FIAT 509 de Gaston Lagaffe sera présente à Époqu'Auto, aux côtés de son créateur et rénovateur, Jean-Pierre Bodnar. Installée dans son décor, **elle permettra aux visiteurs de plonger dans l'univers du célèbre personnage et de se faire photographier à ses côtés.**

Jean-Pierre Bodnar a repris un projet de rénovation abandonné pour donner vie à cette FIAT 509 en hommage à Gaston Lagaffe. Une aventure humaine et mécanique menée pendant près de dix ans, jusqu'à faire de la voiture une ambassadrice des nouvelles bandes dessinées de Gaston Lagaffe, avec l'aimable autorisation des Éditions Dupuis.

Les visiteurs pourront également retrouver Jean-Pierre Bodnar à l'Espace Conférences pour découvrir les coulisses de cette restauration, ainsi que sur le podium pour une interview dédiée.

FIAT 3 1/2 HP (1899) : la doyenne d'Époqu'Auto 2026

Avec ses 127 ans d'histoire, la FIAT 3 ½ HP de 1899 sera le véhicule le plus ancien présenté à Époqu'Auto cette année. Cette automobile exceptionnelle sera le joyau du plateau consacré à FIAT, offrant aux visiteurs un véritable voyage aux origines de la marque italienne.

Conçue par Aristide Faccioli, la **FIAT 3 ½ HP** est la toute première automobile produite par la Fabbrica Italiana Automobili Torino, fondée le 11 juillet 1899 par un groupe d'entrepreneurs et de notables piémontais passionnés d'automobile. Elle marque les premiers pas d'un constructeur appelé à devenir l'un des grands noms de l'industrie automobile mondiale.

Avec sa silhouette de calèche, ses grandes roues à rayons en bois, ses banquettes en cuir capitonné et sa capote, elle témoigne d'une époque où l'automobile empruntait encore largement ses codes aux voitures hippomobiles. Sa carrosserie de type « Duc en vis à vis», réalisée par le carrossier turinois Marcello Alessio, accueille deux à trois passagers disposés en vis-à-vis.

Animée par un moteur arrière à deux cylindres de 679 cm^3 développant environ 3,5 HP chevaux d'où son appellation, cette pionnière pouvait atteindre 35 km/h, une performance remarquable à l'aube du XXe siècle.

Environ 25 exemplaires ont été construits en 1899 et 1900. Quatre subsistent dont celui présenté à Époqu'auto grâce à un prêt exceptionnel du Musée National de l'Automobile de Turin.

Plus qu'une automobile de collection, cette FIAT de 1899 constitue un véritable témoignage des débuts de l'aventure automobile. Sa présence à Époqu'Auto 2026 sera l'une des curiosités historiques du plateau FIAT « La Dolce Vita ».

LES YOUNGTIMERS PASSENT À LA VITESSE SUPÉRIEURE

En 1986, la BMW M3 voit le jour avec un objectif précis : permettre à BMW de s'engager en Groupe A. La réglementation impose alors la production d'au moins 5 000 exemplaires homologués pour la route. Le succès commercial dépasse rapidement ce seuil et ouvre une aventure qui se poursuit encore quarante ans plus tard.

De la voiture de course à l'icône de collection, **la M3 - puis la M4**, son héritière naturelle - traverse les générations comme peu de voitures sont capables de le faire. Elle est celle que l'on a vue rouler chez ses parents, celle dont on a rêvé ou que l'on n'a pas pu s'offrir à l'époque. Peu de dynasties automobiles, à l'image de la Golf ou de la 911, ont su conserver une telle présence au fil des générations.

Son évolution raconte aussi celle de l'automobile sportive : au fil des six générations, la lignée M3/M4 passe du quatre-cylindres au six-cylindres, puis au V8, avant de revenir au six-cylindres associé au turbo.

C'est cette histoire que raconte cette année le plateau Youngtimers, à travers **40 ans d'évolution.** Toujours plus plébiscité au fil des éditions, il doublera sa surface pour atteindre **600 m²** et accueillera **23 voitures**, réparties en trois ensembles : **12 modèles en version route, 7 en version sport** et **4 modèles de l'appellation CS**L, taillés pour la route comme pour la compétition.

NOUVEAU

La sportivité sera plus que jamais au cœur de l'espace Youngtimers.

Cette année, l'univers Youngtimers se prolongera ainsi avec plusieurs nouveautés liées à la conduite et à la démonstration. Un Village Drift prendra ainsi place dans le nouveau Hall 3, avec une vingtaine de voitures, dont 7 accompagnées de leurs pilotes. Directement relié au circuit extérieur, il permettra aux visiteurs de retrouver ces voitures en action lors de trois sessions de démonstration quotidiennes.

DE LA M3 À LA M4
40 ANS D'ÉVOLUTION SUR ROUTE

Modèle emblématique de **BMW, la M3, et la M4** qui lui a succédé, incarnent pleinement ce « plaisir de conduire » associé à la marque : punch, polyvalence, confort de conduite et un usage qui reste compatible avec le quotidien. À l'origine, son prix de vente la rend aussi plus facilement accessible que d'autres modèles de marques sportives affichant des performances équivalentes.

Douze modèles de route seront ainsi présentés, à raison de deux par génération : **un modèle de série et une série limitée**. Pour les modèles d'origine, les organisateurs ont cherché, dans la mesure du possible, des exemplaires dans des couleurs plus originales et plus rares que les traditionnels noir, blanc ou gris. Présentés face à face, ces binômes permettront de suivre l'évolution de la **M3**, puis de la **M4**, au fil des six générations.

Parmi les 12 modèles de route présentés, deux voitures permettront de revenir sur des étapes marquantes de cette histoire :

La M3 E30 Sport Evolution, apparue en 1990, quatre ans après le lancement de la **M3 E30,** n'a été produite que

BMW E36 M3 GT

cette année-là, à **600 exemplaires.** Son poids réduit s'accompagne de nombreuses améliorations techniques et aérodynamiques. Dotée d'un moteur quatre cylindres à 16 soupapes, elle affiche une vitesse maximale de **235 km/h** et passe de **0 à 100 km/h en 6,5 secondes.**

Cinq ans plus tard, la **BMW M3 E36 GT** illustre une autre facette de cette filiation entre route et compétition. Produite en 1995 à seulement **356 exemplaires**, cette série d'homologation **est développée par BMW Motorsport pour répondre aux exigences de la compétition internationale**. Elle se distingue notamment par sa teinte exclusive **British Racing Green** et par plusieurs évolutions techniques propres à cette version. Son rapport prix / performances en a fait un modèle de référence pour les passionnés de coupés musclés, sur route comme en compétition.

BMW E9 3.0 CSL

BMW G82 M4 GT3 © Joris Clerc

BMW M3 E30 SPORT EVO

M3/M4

LA COMPÉTITION EN HÉRITAGE ET LA LIGNÉE CSL

À côté de ces modèles de tourisme, **7 voitures dédiées à la compétition** viendront rappeler la vocation sportive des **M3 et M4**, particulièrement marquée dès la première génération de la **M3**.

Aux côtés des **BMW M3 E30** et d'une **E36**, les visiteurs pourront notamment admirer une **BMW M4 G82 GT3** à l'histoire exceptionnelle. Pilotée lors de 27 courses par le motard italien **Valentino Rossi,** neuf fois champion du monde de MotoGP, elle a effectué ses premiers tours de roue sur le circuit de Monza en avril 2023. Après plusieurs succès et un passage moins heureux par Le Mans pour les 24 Heures, la **BMW M4 G82 GT3** de Valentino Rossi a conclu son parcours lors des **12 Heures de Bathurst** avec une 2e place.

Enfin, le plateau BMW accueillera également un **espace Prestige consacré à l'appellation CSL**, abréviation de Coupé Sportif Léger en français, née pour les courses automobiles. Apparue avec la **BMW E9 3.0 CSL**, cette appellation traversera les générations. Elle sera reprise sur la **BMW M3 E46 CSL** de 2003, puis sur la **BMW M4 G82 CSL**, dévoilée en mai 2022, avant la **BMW G82 3.0 CSL** moderne, sortie en 2023 et produite à seulement **50 exemplaires dans le monde.**

Quatre modèles permettront de suivre cette filiation, des E9 de 1973 aux G82 apparues en 2022**. Une continuité qui se lit aussi dans les lignes des voitures :** la G82 3.0 CSL s'inspire directement de l'E9 CSL, avec sa carrosserie blanche, ses ailes élargies et ses bandes Motorsport bleu clair, bleu roi et rouge.

Les modèles exposés – Hall 3.2

BMW M3 - M4 : 40 ANS DE SPORTIVITÉ

VÉHICULE ROUTE
- BMW E30 M3 Sport Evo - 1990
- BMW E30 M3 - 1989
- BMW E36 M3 3.2 - 1999
- BMW E36 M3 GT - 1995
- BMW E46 M3 - 2000
- BMW E46 M3 CSL - 2003
- BMW E92 M3 - 2010
- BMW E92 M3 GTS - 2012
- BMW F82 M4 DTM Champion Edition - 2017
- BMW F82 M4 GTS - 2016
- BMW G82 M4 VR46 - 2025
- BMW G82 Compétition - 2020

COMPÉTITION
- BMW G82 M4 GT3 - 2022
- BMW E30 M3 Groupe A ex Delage - 1988
- BMW E30 M3 Groupe A Prodrive - 1987
- BMW E30 M3 Groupe A TicTac 1987
- BMW E30 M3 Groupe A ArtCar - 1987
- BMW E36 M3 3.2 Groupe N - 1997
- BMW E46 M3 GTR - 2001

CSL
- BMW E9 3.0 CSL - 1973
- BMW E9 3.0 CSL Batmobile - 1972
- BMW G82 M4 CSL - 2022
- BMW G82 3.0 CSL - 2023

NOUVEAU

LE DRIFT S'INVITE À ÉPOQU'AUTO

Né au Japon dans les années 1980, le drift s'est progressivement imposé comme une discipline à part entière du sport automobile. En France, le Championnat de France de Drift est créé en 2013 et la discipline devient fédérale en 2014, sous l'égide de la **Fédération Française du Sport Automobile (FFSA)**. En Europe, les **BMW** sont particulièrement présentes dans la discipline, ce qui crée un lien naturel avec le plateau M3/M4 présenté cette année à Époqu'Auto.

Sur les voitures de haut niveau, certaines préparations dépassent aujourd'hui les **1 000 ch**. Mais la performance ne se résume pas à la puissance : en compétition, les pilotes sont évalués sur la vitesse, l'angle de dérive, la trajectoire et le style, par trois juges assistés d'un dispositif de télémétrie. Le drift s'inscrit ainsi dans un cadre sportif codifié, avec un règlement et un championnat national.

Sept pilotes seront réunis au sein d'un **Village Drift de près de 2 000 m²,** installé au cœur de l'extension du Hall 3 : **Christopher Gallo** au volant d'une BMW E36, **Jason Banet** sur Subaru BRZ, **Anthony Rocci** sur BMW E30, **Mathias Locatelli** sur Nissan Silvia S15, **Michael Perino**, dit « Pepinox », sur BMW E30, **Dion Kajtazi** sur BMW E92 et **Ben Vavasseur** sur BMW E82.

Tous seront réunis à l'initiative de **Starfobar,** installée à Corbas (69), autour de l'univers BMW, du drift et de la personnalisation automobile. Véritable référence pour tous les passionnés de drift, Starfobar disposera d'un espace pour présenter une **douzaine de voitures.** À ses côtés, différents acteurs de l'écosystème du drift en France accueilleront les visiteurs : des équipementiers, **Milwaukee** avec un camion expo, **Drift Impact,** organisateur du Championnat de France de Drift sous l'égide de la FFSA, **Red Bull,** ainsi que l'école de pilotage **Torque Drift School,** qui propose des stages de drift sur circuit.

Garage Starfobar

Starfobar

NOUVEAU

LE CIRCUIT, UN ESPACE DYNAMIQUE EN EXTÉRIEUR

Innovation de cette 47e édition d'Époqu'Auto, **un circuit sera installé à l'extérieur des halls d'Eurexpo. Directement relié au Hall 3, ce nouvel espace dynamique accueillera tout au long du salon différentes démonstrations et sessions de roulage.**

Les voitures de drift y entreront en piste à raison de **trois sessions de démonstration par jour.**

Les pilotes présents feront des battles deux par deux avec un pilote leader et un pilote suiveur. Après quelques tours les rôles seront inversés et le pilote leader devenant suiveur et inversement.

Mais le circuit ne sera pas réservé au drift. D'autres véhicules viendront également l'animer au fil de la journée. Les visiteurs pourront notamment voir rouler des **motos antérieures à la Seconde Guerre mondiale**, également présentées sur le plateau moto dans le Hall 2, avec des pilotes en habits d'époque ; un t**ricycle-car JZR,** reconnaissable à ses deux roues à l'avant et son unique roue arrière ; ainsi qu'un ancien **véhicule de gendarmerie,** qui participeront à des scénettes spécialement organisées pour l'occasion. Le **Musée des sapeurs-pompiers de Lyon** proposera des **tours de circuit aux les enfants,** ajoutant une nouvelle animation au programme du circuit.

PROGRAMME DU CIRCUIT
ACCÈS PAR HALL 3.2

Ce programme est susceptible de subir des changements.

VENDREDI 6 NOV.

- 10h30-12h00
  DRIFT
- 13h00-13h30
  TRICYCLE JZR ET R4 DE GENDARMERIE
- 13h45-15h00
  DRIFT
- 15h00-15h30
  MOTOS - UNE DIZAINE
- 15h30-16h00
  GLISSE
- 16h00-17h30
  DRIFT

SAMEDI 7 NOV.

- 10h30-12h00
  DRIFT
- 13h00-13h30
  TRICYCLE JZR ET R4 DE GENDARMERIE
- 13h50-14h30
  DRIFT
- 14h30-15h00
  MOTOS - UNE DIZAINE
- 15h00-15h30
  GLISSE
- 15h30-16h15
  POMPIER - UN FOURGON DE 6 PASSAGERS
- 16h15-17h30
  DRIFT

DIMANCHE 8 NOV.

- 10h30-12h00
  DRIFT
- 12h00-12h30
  TRICYCLE JZR ET R4 DE GENDARMERIE
- 12h45-13h15
  GLISSE
- 13h15-14h00
  POMPIER - UN FOURGON DE 6 PASSAGERS
- 14h00-14h30
  MOTOS - UNE DIZAINE
- 14h30-15h30
  POMPIER - UN FOURGON DE 6 PASSAGERS
- 15h30-17h00
  DRIFT

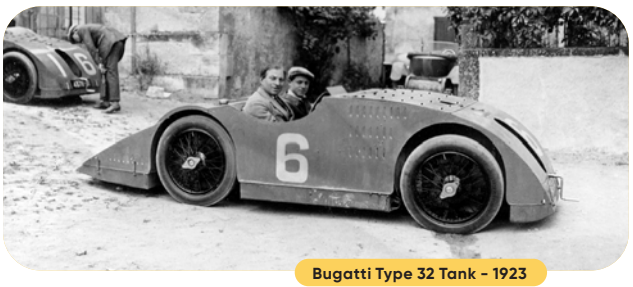
DES SPORTIVES MYTHIQUES
BUGATTI, FORMULE 2, SHELBY

La passion du sport automobile s'invitera cette année encore à Époqu'Auto. À l'occasion de cette édition 2026, trois plateaux seront proposés aux visiteurs.
Ils raconteront **la saga Bugatti, qui a traversé 30 ans de succès en compétition**, mais aussi la passion du pilote et **préparateur de voitures de course américain Carroll Shelby.** Enfin, ils reviendront sur les années de gloire de la **Formule 2 européenne en version 2 litres, entre 1972 et 1984.**

BUGATTI
L'EXCELLENCE EN COMPÉTITION

Créée en 1909 à Molsheim par **Ettore Bugatti,** la marque qui porte le nom de son fondateur reste aujourd'hui encore un symbole de grand luxe, d'innovation (près de 1 000 inventions brevetées) et de performance. Dès 1911, la Type 13, première Bugatti sortie d'atelier, se présente comme une petite voiture dotée d'un moteur sportif de **1 200 cm²**. Progressivement, Ettore Bugatti perfectionne son moteur, le dotant de **quatre soupapes par cylindre** tout en portant la cylindrée à **1 500 cm³**. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, obnubilé par la compétition automobile, Ettore Bugatti décide d'engager quatre **Type 13** à la Coupe des Voiturettes de 1921, à Brescia, en Lombardie. Les quatre voitures inscrites prennent les quatre premières places, d'où le surnom de Brescia donné aux Type 13 16 soupapes. Bugatti entre ainsi véritablement dans l'aventure de la course automobile.

Les succès s'enchaînent et, en 1924, Ettore Bugatti dévoile sa **Type 35** au **Grand Prix de Lyon**. Considérée aujourd'hui encore comme la plus brillante Bugatti de l'histoire, la **Type 35** collectionne les victoires. La modification des règlements pour les Grands Prix en 1926 va donner naissance à la **Type 39**, sur la base de la Type 35 mais avec seulement 1500 cm³ et 90 ch, suivie rapidement par la **Type 39A** qui, grâce à son compresseur, voit sa puissance passer à 120 ch et sa vitesse maximale à 180 km/h. Elle est couronnée Championne du Monde en 1926.


Bugatti Type 32 Tank - 1923

Jusqu'en 1934, **les Type 35 puis les Type 51** vont remporter d'innombrables victoires aux quatre coins du monde. La concurrence des voitures allemandes subventionnées par le gouvernement va rendre les Grand Prix plus difficiles à remporter à partir de 1935. Bugatti remporte néanmoins de beaux succès en courses locales, et surtout va **remporter les 24H du Mans en 1937 sur Type 57G et en 1939 sur Type 57S**. C'est au volant de cette 57S que Jean Bugatti, fils d'Ettore, trouvera la mort le 11 août 1939 au cours d'essais de nuit sur route fermée près de Molsheim.

Si le décès de Jean en 1939, puis celui d'**Ettore Bugatti en 1947** sonnent le glas de la première période de la saga Bugatti, il ne signifie pas pour autant la fin de l'histoire. De tentatives avortées, au milieu des années 1950, avec l**a Type 251 en Formule 1**, aux reprises plus ou moins réussies entre la fin des années 1980 et le début des années 1990, avec la sortie de l'**EB110** en 1991, le nom de **Bugatti** reste attaché à la performance. Et loin des circuits, les **Bugatti Veyron** et **Bugatti Chiron** entretiennent la légende.

LES VOITURES DU PLATEAU

Installé dans la galerie 6, le plateau comprend **19 voitures**, couvrant pratiquement toute la gamme des voitures de compétition produites par **Bugatti entre 1913 et 1956.**

- **Deux Bugatti Type 13**. dont une 8 soupapes parmi les plus anciennes connues, datée de 1913, et une 16 soupapes de 1922 avec un palmarès en compétition important, d'abord en Angleterre puis en Australie et en Nouvelle-Zélande. Elle sera visible du grand public en France pour la première fois.
- **Une Bugatti Type 16 de 1912,** 100 ch avec son 4 cylindres de 5 litres, et une vitesse maxi exceptionnelle pour l'époque : 160 km/h !
- U**ne Bugatti Type 30 de course (1923)** ayant appartenu à Michel Bugatti.
- **Une Bugatti Type 32 Tank du GP de Tours 1923**, avec son dessin révolutionnaire pour l'époque en aile d'avion. Seuls 4 exemplaires ont été construits plus un prototype, ces 4

voitures ont seulement couru le GP de Tours et sont ensuite restées la propriété de l'usine, **l'exemplaire présenté est le seul survivant.**

- **Plusieurs Bugatti Type 35** dont une rare GP de Lyon de 1924 et une Type 35T de 1930 ayant beaucoup couru en Suisse et en Italie jusqu'après-guerre. Les Type 35 détiennent un record avec plus de 2 000 victoires en course.

- **Une Bugatti Type 37** de 1926 qui fut un succès commercial avec 286 exemplaires produits.

- **Une Bugatti Type 39**, carrosserie Touring reconstruite dans les années 80 avec ses ailes étonnantes et majestueuses !

- **Une Bugatti Type 39A de 1926,** voiture d'usine qui a couru le GP de l'ACF à Miramas en juin 1926 pilotée par Pierre de Vizcaya, le GP d'Europe en Espagne en juillet 1926 pilotée par Meo Costantini qu'elle termine en 3° place, A également couru à Indianapolis en 1928.

- **Une Bugatti Type 40 de 1927** carrossée en Angleterre en torpédo deux places par Jarvis et qui a couru notamment à Brooklands aux mains de sa propriétaire Amy Way. A noter qu'un équipage féminin composé d'Odette Siko et de Marguerite Mareuse a concouru aux 24 Heures du Mans en 1930 sur une Type 40. Elles furent les premières femmes à prendre le départ des 24 Heures du Mans, qu'elles terminèrent 7° au général et 2° de la catégorie.

- **Une Bugatti Type 43 Grand Sport de 1928,** voiture d'usine qui a couru le GP de Bourgogne en mai 1929, la Coupe des Alpes en juillet 1933 pilotée par Hellé Nice et Robert Bonnet qu'elle termine 3° de sa classe, le rallye Liège-Rome-Liège en août 1934 pilotée par Robert Bonnet et Caspar.

- **Une Bugatti Type 45 de 1930**, son moteur est un 16 cylindres de 3.8 L en 2 blocs 8 cylindres parallèles avec chacun son compresseur, donnant 250 ch. Seuls 2 exemplaires construits, les résultats en course décevants et un coût de fabrication très élevé ont eu raison de cet exploit technologique.

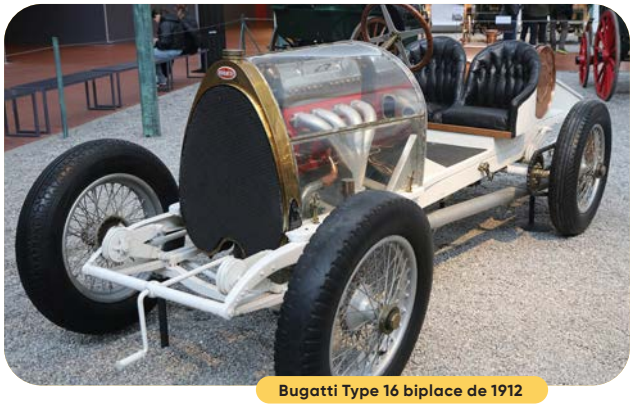
- **Une Bugatti Type 51 de 1931,** beau palmarès en course pilotée par Achille Varzi en 1931, puis par Raoul Miquel jusqu'en 1934.

- **Une Bugatti Type 54 Grand Prix de 1931,** 8 cylindres en ligne de 5 litres et 300 ch.Voiture d'usine pilotée au GP de Monza en septembre 1931 par Achille Varzi qui termine 3°. Première T54 construite sur un total de 8 exemplaires.

Bugatti Type 54 Grand prix

- **Une Bugatti Type 57S de 1937.** Carrossée en biplace-sport par Dubos, elle a participé aux mains de son propriétaire à plusieurs GP en 1937 ainsi qu'aux 24H du Mans, puis à la Coupe des Prisonniers à Paris en 1945, Elle a ensuite reçu diverses carrosseries aux mains de ses propriétaires successifs, avant de retrouver le dessin de sa carrosserie Dubos d'origine réalisée en Angleterre.

- **Une Bugatti Type 59/50B monoplace de 1938,** née en Type 59, cette voiture a ensuite reçu le 8 cylindres en ligne de 4.7 L plus compresseur du Type 50 pour une puissance de 200 ch, et une carrosserie monoplace. Pilotée par J.P. Wimille, elle a gagné de nombreux GP de 1936 à 1939, et termine sa carrière en gagnant la Coupe des Prisonniers dans le bois de Boulogne en septembre 1945, toujours aux mains de J.P. Wimille. **Exemplaire unique.**



Bugatti Type 16 biplace de 1912

Les modèles exposés – Galerie 6

BUGATTI : l'excellence en compétition

- Type 13 16 soupapes – 1922
- Type 16 – 1912 – châssis n°715 – Musée National de l'Automobile
- Type 30 course – 1923
- Tank Type 32 du GP de Tours – 1923 – châssis n°1461 – Musée National de l'Automobile
- Type 35 GP de Lyon – 1924
- Type 35B – 1930
- Type 37 – 1926
- Type 39 Touring – 1927
- Type 39 A Grand Prix – 1926
- Type 40 torpédo Jarvis – 1927
- Type 43 A Roadster – 1928
- Type 51 Grand Prix – 1931
- Type 54 Grand Prix – 1931
- Type 57 Torpédo Sport Dubos – 1937
- Type 59 Grand Prix – 1934
- Type 59/50 B monoplace – 1938 – Musée National de l'Automobile
- Type 59/50 B biplace – 1938 – Musée National de l'Automobile
- Type 251 – 1956 – Musée National de l'Automobile

AUTODIVA

LA FORMULE 2, ANTICHAMBRE DE LA FORMULE 1 (1972-1984)

Pour la **17e année,** le magazine **Autodiva**, dirigé par Gérard Gamand, spécialiste reconnu du sport automobile en France, présente une exposition très originale consacrée à la **Formule 2 en version 2 litres**, sur la période **1972-1984.**

Entre **1972 et 1984**, la Formule 2 européenne s'impose comme la principale voie d'accès à la **Formule 1**. Cette période correspond à l'âge d'or de la discipline et voit éclore plusieurs générations de pilotes appelés à marquer l'histoire du sport automobile. **La F2 constitue alors un véritable laboratoire de talents, où se forgent de futurs champions du monde et vainqueurs de Grands Prix.**

En **1972**, la réglementation évolue avec l'introduction de moteurs de **2 litres**, offrant davantage de puissance et de performances. Tout au long des années 1970, la F2 révèle ainsi de nombreux futurs acteurs majeurs de la Formule 1, notamment les Français **Jean-Pierre Jarier, Patrick Depailler, René Arnoux, Jacques Laffite et Didier Pironi,** avant leur accession à l'élite. La catégorie s'impose progressivement comme le championnat de référence pour les jeunes pilotes européens.

Parmi la dizaine de monoplaces présentées, deux retiennent particulièrement l'attention :

- **la March 742 BMW**, aux couleurs d'Elf, avec laquelle **Patrick Depailler devient champion d'Europe en 1974**. Il remporte cette année-là quatre courses du championnat : Pau, Mugello, Hockenheim et Vallelunga ;

Elf 2

March 742

- **l'Elf 2 V6 Renault,** aux couleurs Elf et Switzerland, au volant de laquelle J**ean-Pierre Jabouille devient à son tour champion d'Europe en 1976.** Il remporte trois courses du championnat : Vallelunga, Mugello et Hockenheim.

Il y aura aussi la **Martini Mk43**, qui avait permis à **Marcel Tarrès** de devenir champion de France de la Montagne et qui vient de remporter en **2026** le titre de champion de France Historique de la Montagne avec **Nicolas Defix.**

L'augmentation des coûts et l'évolution du sport automobile conduisent cependant à la disparition de la catégorie. La saison **1984**, remportée par le Néo-Zélandais **Mike Thackwell,** marque la dernière saison de la Formule 2 européenne. Dès **1985,** elle est remplacée par la **Formule 3000**, qui devient à son tour l'antichambre de la Formule 1.

Entre **1972 et 1984**, la **Formule 2 en version 2 litres** aura ainsi joué un rôle essentiel dans la formation des pilotes de haut niveau. Véritable école de la performance, elle demeure l'une des périodes les plus prestigieuses du sport automobile européen et un maillon fondamental dans l'histoire de l'accession à la **Formule 1.**

Les modèles exposés – Passage 45

AUTODIVA : la Formule 2, l'antichambre de la F1

- GRD 272 - 1972
- Ralt RT1 - 1977
- Chevron B27 - 1974
- Elf 2 V6 - 1976
- March 77B - 1977
- March 742 - 1974
- AGS JH15B - 1978
- AGS JH19 - 1982
- Martini Mk43 - 1984
- Martini Mk32 - 1981

SHELBY VILLAGE
BY GENTLEMAN CAR

Le plateau Shelby, qui constituera l'une des grandes attractions de la 47e édition d'Époqu'Auto, s'installera sur la **Place des Lumières**. Sur près de **200 m²,** le **Shelby Village by Gentleman Car** réunira quatre véhicules issus d'une collection privée consacrée à l'univers de Carroll Shelby. L'ensemble associera le **MotorHome de Carroll Shelby** à une **Ford GT40 signée par Jacky Ickx** et à deux **Shelby Cobra.**

Pilote de 1952 à 1960, il dispute notamment **huit Grands Prix de Formule 1 en 1958 et 1959,** au volant d'une **Maserati 250F,** puis d'une **Aston Martin DBR4**. Il s'illustre également en endurance, remportant les **24 Heures du Mans en 1959** aux côtés de Roy Salvadori, au volant d'une **Aston Martin DBR1.**

À partir de 1961, Carroll Shelby se tourne alors vers la conception et la préparation de voitures de sport et de course. **En 1962, il fonde Shelby American** et donne naissance à la **Cobra,** dont les premiers exemplaires sont équipés d'un V8 Ford 260. Trois ans plus tard apparaît la **Shelby Mustang GT350,** appelée à devenir l'un des modèles emblématiques de son histoire.

Le plateau reprendra l'esprit des mises en scène que le collectionneur imagine habituellement autour de ses véhicules. Le MotorHome en constituera la pièce maîtresse, entouré des voitures et d'éléments évoquant l'univers américain de Shelby. Des références visuelles aux États-Unis participeront à créer une véritable ambiance autour des véhicules.

Les modèles exposés
Place des lumières
SHELBY Village by Gentleman Car

- Motorhome de Carroll Shelby
- 2 Shelby Cobra
- Ford GT40 signée par Jacky Ickx

COMPÉTITION
RALLYE, CIRCUIT, COURSE DE CÔTE LES PILOTES RÉGIONAUX À L'HONNEUR

Cette année, le plateau Compétition ne mettra pas à l'honneur un modèle de voiture comme lors des éditions précédentes, mais des **pilotes régionaux issus d'Auvergne-Rhône-Alpes**, associés aux différents modèles qu'ils ont pilotés.

Le plateau s'articulera autour de trois thématiques : course de côte, rallye et circuit. La plupart des voitures présentées seront associées au pilote régional qui la conduit encore aujourd'hui.

Les pilotes seront présents pour échanger avec les visiteurs, parler de leurs voitures, revenir sur leur parcours, l'ambiance des compétitions et leurs sensations au volant. Les trois univers seront scénarisés afin d'être clairement identifiés, et une quinzaine de voitures seront présentées.

UNE RÉGION MARQUÉE PAR LA COURSE DE CÔTE

Favorisée par une géographie accidentée, la course de côte s'est très vite développée en Rhône-Alpes et a révélé de nombreux pilotes au fil des années, hommes comme femmes.

Sur le plateau Compétition seront notamment présentes Anne Baverey, dont la **Martini MK 43** sera en revanche exposée sur le stand Autodiva, et Viviane Bonnardel avec sa **Martini MK 15**. Sacrée 11 fois championne de France de la montagne, Viviane Bonnardel roule depuis 2022 au volant d'une **Martini MK 15** propulsée par un moteur de Renault 12 Gordini.

Les deux pilotes lyonnaises côtoieront également Rudy Ginard, qui a récemment fêté ses 50 ans de compétition

BMW Z3 coupé 2004

et présentera sa **BMW Z3 Coupé GT** de 2004, ainsi que Bernard Degout, titré en course de côte sur une De **Tomaso Pantera Groupe 3.**

DES PERFORMANCES SUR CIRCUIT

Bien que la région n'abrite pas de grands circuits, plusieurs pilotes régionaux y ont mené de belles carrières. Eva Zonta, Bernard Degout, Julien Saunier et Nicolas Jousserand se sont notamment illustrés à plusieurs reprises.

Eva Zonta s'est illustrée au Trophée Formule Ford Kent au volant d'une **Rondeau M 584 en Pré-90 ou en Kent selon les championnats,** qu'elle présentera sur le plateau. Déjà titré en course de côte, Bernard Degout s'est également signalé sur circuit avec la **Merlin MP 23** qu'il dévoilera aux visiteurs d'Époqu'Auto. Julien Saunier (vainqueur du Tour de Corse Historique 2024 au volant d'une Porsche 911 3.0 RS) sera quant à lui présent avec la **Porsche 996 GT3 Cup** qu'il a pilotée au Grand Prix de France Historique.

2CV Cross - Nicolas Jousserand

La Porsche 996 GT3 Cup est développée par **Porsche Motorsport exclusivement pour la compétition** et est destinée aux championnats monomarques Porsche, notamment la **Porsche Supercup et les Carrera Cup.**

AP01 Écurie Prost

Nicolas Jousserand viendra avec une **2 CV cross** avec laquelle il a remporté le championnat de France en 2015. Discipline un peu à part, le **rallyecross** se dispute sur un circuit fermé où alternent portions en asphalte et portions en terre.

Le plateau accueillera également une **Prost AP01**, monoplace emblématique puisqu'elle est la première conçue par **Prost Grand Prix**, l'écurie fondée par Alain Prost. Présentée en 1998, elle inaugure également la collaboration entre Prost Grand Prix et Peugeot et est alors confiée aux pilotes **Olivier Panis et Jarno Trulli.** Présentée dans sa **configuration showcar et dépourvue de moteur,** elle conserve sa livrée aux couleurs de l'écurie ainsi que les noms de Panis et Trulli.

UNE TERRE DE RALLYE

Comme la course de côte, le rallye trouve naturellement sa place dans la région. Plusieurs pilotes régionaux ont ainsi répondu à l'appel des organisateurs d'Époqu'Auto et viendront présenter des voitures emblématiques de la discipline.

La **Lancia Delta Abarth**, propriété de **Raul Marchisio**, pilotée en 1993 par Carlos Sainz et présentée comme la dernière Lancia produite par l'usine Abarth.

Julien Saunier incarne quant à lui une nouvelle génération de pilotes associés à Renault, choisi pour prendre la suite de **Jean Ragnotti** lors des démonstrations de la marque, À Époqu'Auto, le public pourra le retrouver aux côtés de la mythique **Renault 5 Maxi Turbo**, avec laquelle il partagera sa passion et son expérience. Rappelons qu'il a engagé sa Renault 5 Maxi Turbo au Tour de Corse Historique 2025, pour rendre hommage aux 40 ans de la victoire de Jean Ragnotti.

En 2025, il termine 3e en VHC avec la Maxi. Les visiteurs pourront également découvrir la **Ford Escort RS 2000 de Dominique Larroque,** qui prendra le départ du **Tour de Corse Historique 2026** avec son copilote **Patrick Monassier**, également présent sur le salon.

Parmi les autres voitures annoncées figurent également une **Citroën Xsara,** réplique de celle pilotée par **Philippe Bugalski au Rallye Monte-Carlo 2002,** une **Porsche 356 de Dominique Massimi,** ainsi qu'une **Renault Clio RS,** réplique de celle de **Jean Ragnotti,** présentée par **Christophe Morawiec.**

Lancia Delta Carlos Sainz

Renault 5 maxi Turbo - Julien Saunier

Les modèles exposés – Hall 6
COMPÉTITION : RALLYE, COURSE DE COTE, CIRCUIT : LA RÉGION A L'HONNEUR

COURSE DE CÔTE
- Martini MK 15 - année 1975 - Viviane Bonnardel
- BMW Z3 Coupé GT - année 2004 - Rudy Ginard
- De Tomaso Pantera - année 1976 - ex Bernard Degout / propriété Paulo Antunes

CIRCUIT
- Rondeau M584 pré-90 - 1984 - Eva Zonta – Uniquement le dimanche
- Merlin MP 23 - 2003 - Bernard Degout
- 2 CV cross - Nicolas Jousserand
- Porsche 996 GT3 Cup - 2000 - Julien Saunier - Présent les 3 jours
- Formule 1 Show - AP01 (écurie Prost Grand Prix) - 1998

RALLYE
- Lancia Delta Abarth ex-Carlos Sainz – 1992 - propriété Raul Marchisio
- Citroën Xsara - réplique Philippe Bugalski, Rallye Monte-Carlo 2002
- Mini Cooper S MK1 - 1967 - Emmanuel Peyre de Fabregues (Présent les 3 jours)
- Renault R5 Maxi Turbo pilotée par Jean Ragnotti - 1985 - Julien Saunier – Présent les 3 jours
- Porsche 356 - Dominique Massimi
- Clio Williams - Replique de celle de Jean Ragnotti - Rallye de Monte-Carlo 1994
- Ford Escort RS 2000 - Dominique Larroque
- BMW M3 E30 pilotée par François Delecour au Rallye Historique de Corse 2026
- BMW M3 E30 pilotée par Kevin Parsa au Rallye Historique de Corse 2026

AVIONS VOISIN, STRADAIR, BERLIET
LE PATRIMOINE ROULANT À L'HONNEUR

Fortement présente et riche d'une diversité exceptionnelle au 20e siècle dans la région lyonnaise, l'industrie automobile a laissé une trace indélébile dans l'histoire locale. Pour évoquer cet âge d'or les organisateurs du salon Époqu'auto proposent cette année trois plateaux remarquables.

Le premier, consacré à la société **Avions Voisin**, reviendra sur le parcours exceptionnel de Gabriel Voisin, pionnier de l'aéronautique mais aussi concepteur de voitures de luxe. Les deux suivants, présentés par le **Club PTRA et par la Fondation des Automobiles Berliet,** rappelleront que **la région lyonnaise** a toujours été une terre d'innovation dans la construction d'utilitaires et de camions.

AVIONS VOISIN
DE L'AÉRONAUTIQUE À L'AUTOMOBILE DE LUXE

Avions Voisin C28 Aérosport - 1935

Né en 1880 à Belleville-sur-Saône (69), Gabriel Voisin se passionne d'abord pour l'aéronautique, domaine auquel il consacre ses recherches et son activité au début du XXe siècle. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, il se tourne vers l'automobile, convaincu de son potentiel de développement. **En 1919, il présente la C1, premier modèle d'une production** qui donnera naissance, pendant près de vingt ans, à des automobiles luxueuses et innovantes

Par leur approche résolument novatrice, **les modèles développés par Gabriel Voisin séduisent l'architecte et urbaniste Le Corbusier, qui fait de la C7 sa voiture favorite.** À de multiples reprises, Le Corbusier posera devant une Voisin sur les photos présentant ses créations architecturales, convaincu qu'elles symbolisent, elles aussi, la modernité.

De la relation amicale qui unira les deux hommes émergeront également des projets architecturaux dans lesquels on retrouve l'influence de Gabriel Voisin. Ainsi, pour concevoir le garage de la célèbre Villa Savoye à Poissy, Le Corbusier s'est servi du rayon de braquage de la Voisin de Madame Savoye pour calculer les dimensions exactes de l'édifice et de l'accès aux véhicules.

De même, le Plan Voisin, présenté par Le Corbusier lors de l'Exposition internationale des arts décoratifs à Paris, en 1925, repose sur un projet d'urbanisme radical intégrant la création d'axes autoroutiers au cœur de la capitale afin d'adapter celle-ci à la circulation automobile moderne.

La Seconde Guerre mondiale marque la fin de la production automobile sous la marque Avions Voisin. Gabriel Voisin poursuit néanmoins ses recherches et développe après-guerre le Biscooter, une petite voiture légère initialement destinée au marché français. Le modèle connaîtra finalement une carrière plus importante en Espagne sous le nom de Biscuter.

Pour retracer cette histoire, Époqu'Auto, avec l'aide du président des amis du Club Avions Voisin, réunira un plateau composé de 14 voitures, 5 Biscooters et 3 vélos ainsi qu'une maquette de planeur à l'échelle 1.

Parmi les modèles exposés, plusieurs automobiles emblématiques permettront de mesurer toute l'originalité de Gabriel Voisin.

Avions Voisin C7 "Lumineuse" : appartenant au célèbre Architecte Sir Norman Foster

La C7 de 1927 présentée à Époqu'Auto est exceptionnelle par son histoire. Elle a appartenu à l'architecte Le Corbusier, grand ami de Gabriel Voisin, et est aujourd'hui conservée dans la collection de Lord Norman Foster. Retrouvée en Angleterre et minutieusement restaurée, cette automobile sera présentée pour la première fois en France. Ses importantes surfaces vitrées et ses très fins montants lui valent le surnom de « Lumineuse ».

Avions Voisin C7 - 1927 - ex-Le Corbusier

Avions Voisin C28 Aérosport : l'audace des années 1930

Présentée au Salon de Paris en 1935, la C28 Aérosport figure parmi les automobiles les plus raffinées imaginées par Gabriel Voisin. Sa carrosserie ponton en aluminium, son arrière fastback et son toit ouvrant coulissant hydraulique témoignent d'un dessin particulièrement avant-gardiste, inspiré par l'aéronautique et l'Art déco. Très endommagé pendant la Seconde Guerre mondiale, l'exemplaire présenté a été reconstruit à partir des plans d'origine et d'éléments retrouvés. Plus de 5 000 heures de travail ont été nécessaires, tandis que son intérieur en cuir a été refait sous la houlette d'Hermès Paris.

Avions Voisin C15 : la voiture de Gabriel Voisin

Le plateau accueillera également une C15 de 1929, réplique identique de l'ancienne voiture personnelle de Gabriel Voisin. Dotée d'un moteur 3 litres, elle se distingue notamment par son intérieur au fort accent Art déco.

C31 Biscooter : l'ultime aventure automobile

Après la Seconde Guerre mondiale, Gabriel Voisin poursuit ses recherches autour de petits véhicules légers. Le C31

Avions Voisin

Biscooter, conçu dans les années 1950, connaîtra surtout une carrière en Espagne sous le nom de Biscuter. Un chapitre différent de son parcours, mais qui témoigne de sa volonté constante d'imaginer de nouvelles solutions de mobilité.

Autre particularité de ce plateau rare : **un planeur construit par Gabriel Voisin sera suspendu au-dessus des voitures exposées**, grâce au concours du Club de Berck.

Le public pourra également découvrir plusieurs films d'époque consacrés à Gabriel Voisin, dont des images le montrant avec ce planeur.

Les modèles exposés – Hall 7
VOISIN, DE L'AVION À L'AUTOMOBILE

- Avions Voisin C1 - 1920
- Avions Voisin C3 L - 1923
- Avions Voisin C4 S - 1925
- Avions Voisin Voiture des records - 1927
- Avions Voisin C7 - 1927 - ex-Le Corbusier
- Avions Voisin C11 - 1927
- Avions Voisin C14 - 1929
- Avions Voisin C15 - 1929 - ex-Gabriel Voisin
- Avions Voisin C22 - 1930
- Avions Voisin C23 - 1934
- Avions Voisin C24 - 1934
- Avions Voisin C25 - 1935
- Avions Voisin C28 Aérosport - 1935 - reconstruction
- Avions Voisin C30 – 1937

AUTRES VÉHICULES BISCOOTER et VÉLO

- Avions Voisin C31 2 places - 1954
- Avions Voisin C31 4 places - 1956
- Avions Voisin 6 roues - 1957
- Avions Voisin 1 place / Facteur -1956
- Avions Voisin biscuter espagnol 2 places - 1957
- Vélo motorisé Motor Fly - 1920
- Vélo Mototrace Voisin - 1925
- Vélo Gab Voisin - 1941

LES UTILITAIRES CÉLÈBRENT LES 60 ANS DU STRADAIR

Installé dans le Hall 6, le plateau présenté par le Club PTRA consacrera cette année une partie importante de son exposition aux 60 ans du Stradair. Sorti des usines Berliet en 1965, ce petit camion porteur se distingue notamment par sa suspension pneumatique Airlam, qui combine lames de ressorts et coussins d'air. Particulièrement innovante pour l'époque, cette technologie offre au Stradair un niveau de confort remarquable pour un poids lourd et permet de maintenir constante la hauteur du châssis malgré les variations de charge.

Le **Stradair** se reconnaît également à sa silhouette originale, avec son petit capot avancé et son nez carré. Un dessin qui suscite à l'époque des réactions contrastées, alors que les premières cabines avancées, à la face avant entièrement plate et au moteur placé sous la cabine, commencent à apparaître. Les partisans du **Stradair** mettent, au contraire,

Willème T40

en avant la facilité d'accès au moteur permise par cette architecture, qui facilite l'entretien sans manipulation de la cabine. Son habitacle bénéficie lui aussi d'un soin inhabituel pour l'époque, Berliet ayant souhaité offrir au conducteur un confort proche de celui d'une voiture de tourisme. Ces qualités ne suffiront pourtant pas à assurer au **Stradair** une longue carrière. Après la production de seulement **6 000 exemplaires, Berliet** met fin à sa production dès **1970**.

Pour mettre en scène cet espace consacré au **Stradair,** un écran diffusera une publicité d'époque et **huit modèles** seront réunis, illustrant les différentes versions du camion. Un **Stradair Tekel** plus petit qu'un Stradair traditionnel et conçu pour concurrencer le **HY de Citroën** et l'**Estafette Renault, sera notamment présenté.** Parmi les modèles les plus singuliers, le **Berliet TEKEL 10** de 1967 a été conçu à partir de la structure du Stradair, avec un châssis surbaissé destiné à l'origine au transport et à la livraison de viande dans Paris depuis les abattoirs de la Villette. Seulement **40 exemplaires seront construits entre 1967 et 1968**, avant que le véhicule ne trouve notamment une seconde vocation auprès des brasseurs et limonadiers. Il est équipé d'un moteur Perkins quatre cylindres diesel de 3,8 litres développant 80 ch. **Il voisinera avec un Stradair pédagogique** prêté par la **Fondation Berliet.** Présenté en coupe transversale, ce camion permet d'observer les différents éléments mécaniques, identifiés par des couleurs distinctes.

Autre rareté, un **Stradair 55 Prototype de 1971**, numéro de série KB0001, sera présenté à Époqu'Auto. Premier exemplaire d'une petite série de moins de dix véhicules, il reçoit un moteur **Berliet V800, V8 de 7 litres développant 170 ch.**

Ce camion a appartenu au service Transport de l'usine Berliet. Équipé à l'origine d'un plateau à ridelles bâché, il assurait différents transports entre les sites de la marque tout en servant de **laboratoire technique**. Sauvé de la destruction puis utilisé dans les Hautes-Alpes, il a été racheté au milieu des années 2000. Sa restauration, commencée en 2020, vient de s'achever en 2026.

Aux côtés des Stradair, le **Club PTRA** présentera également un **Berliet GAK 50 de 1967,** appartenant à la génération de camions équipée de la célèbre **cabine « Relaxe »,** conçue pour améliorer le confort du conducteur avec notamment un vaste pare-brise panoramique et un accès facilité à la cabine.

Un **Citroën Belphégor 700** complètera cet ensemble. Appartenant à la famille des **Type N**, lancée en 1965, il se distingue par sa cabine au dessin atypique mais aussi par plusieurs innovations, parmi lesquelles la **direction assistée, le freinage haute pression dérivé de la DS** et des vitrages placés dans la partie basse de la cabine pour faciliter les manœuvres.

Un **Willème T40 de 1976** constituera l'autre attraction du plateau. Large de **3,80 mètres**, ce camion a été construit à Paris sous licence **Willème** par la société Perez et Raimond. Récupéré par la branche militaire Creusot-Loire à **Saint-Chamond**, il a été équipé d'un système **Ampliroll** chez **Bennes Marrel**, à Andrézieux-Bouthéon, pour le transport de chars. Son bras se déploie à l'arrière du véhicule pour saisir une charge au sol à l'aide d'un crochet et la monter sur le camion.

Développé également en version civile, le modèle présenté sur le salon sera une **version militaire.** Équipé d'un **moteur diesel Mercedes-Benz V12 de 21 litres de cylindrée** développant **530 ch**, le **Willème T40A** dispose d'une charge utile de **40 tonnes** et a notamment été conçu pour le transport de chars.

Berliet Stradair Fourgon

Stradair 55 - Prototype - 10 ex

Les modèles exposés – Hall 6
UTILITAIRES : LES 60 BOUGIES DU STRADAIR

- Berliet TEKEL 10 – 1967
- Berliet Stradair semi-forain 18 m – 1967
- Berliet Stradair fourgon primeurs – 1969
- Berliet Stradair dépanneuse – année non indiquée
- Berliet Stradair avec berce Titan Coder – 1968
- Berliet Stradair benne de chantier – 1966
- Berliet Stradair prototype benne + grue – V8 Berliet 7 l / 170 ch – 1971
- Stradair pédagogique
- Berliet Stradair 55 Prototype – 1971 – moins de 10 véhicules produits
- Willème T40 – 1976 – V12 diesel 21 l / 530 ch

AUTRES VÉHICULES

- Station OZO – années 60
- Citroën Belphégor 700 – 1970
- Berliet GAK plateau bâché – 1967
- Latil H14A1TL10 TPL – 1953
- Fiat 615 Benne

FONDATION DES AUTOMOBILES BERLIET
À CHAQUE MÉTIER SON CAMION

Fidèle partenaire d'Epoqu'Auto, la Fondation de l'Automobile Marius Berliet sera de nouveau au rendez-vous cette année avec une sélection de véhicules réunis autour de la thématique : **« À chaque métier son camion ».** Quatre grandes familles de camions seront représentées, correspondant à autant de familles de métiers : transports exceptionnels, grands routiers, chantiers, distribution.

Pour évoquer les transports exceptionnels, la Fondation Berliet a retenu le **Berliet TBO 15 M de 1960**. Ce tracteur 6 x 4, dimensionné pour tracter jusqu'à un PTR de 95 tonnes en convoi exceptionnel, est équipé d'un moteur 6 cylindres de 14,8 litres développant 240 ch a été aussi très apprécié sur les pistes sahariennes.

Deux modèles représenteront les grands routiers : un **Berliet Centaure de 1978** et un **Berliet VDC de 1941**.

Le Centaure exposé est une réplique réalisée sur la base d'un Berliet TR 350, équipé d'un moteur V8 de 356 ch. Aménagée par Lamberet, sa cabine illustre le confort haut de gamme proposé aux chauffeurs à l'époque : réfrigérateur, douchette, couchette sous pavillon et thermostat d'ambiance.

Le **Berliet VDC de 1941** est un ex VDC AG 15 (gazogène) transformé en version D (Diesel) en 1956 par son propriétaire. Moteur 5,7 l, 65 ch, 60 km/h (D) – Charge Utile 5 t. A été restauré avec le concours des Huiles Berliet filiale de Total Energies pour le Centenaire de la naissance de la marque célébrée le 28 mai 2026.

Unique représentant de la famille des véhicules de chantier, le **Berliet GLM 10 de 1954** appartient à une famille comprenant le GLM et le TLM, construite environ à 28 000 exemplaires entre 1953 et 1977. Par son moteur 6 cylindres de 9,5 litres de 150 ch, ce camion se distingue du GLR équipé du moteur 5 cylindres, doté d'une cabine entièrement métallique aux lignes novatrices et présenté au Salon de l'Auto 1949. C'est cette cabine qui sera adoptée pour le GLM lancé en 1953.

Enfin, la Fondation Berliet exposera trois camions pour représenter le secteur des véhicules de distribution :

- **un Renault R 2086 « Goélette » de 1963 :** Issu de la camionnette R2060 de 1947 dite «1000 kg» et après plusieurs versions, le R2086 apparaît en mai 1956, avec alors 1400 kg de Charge Utile. Décliné en de nombreux types de carrosseries et d'aménagements. 75 765 exemplaires construits jusqu'en 1965. Moteur : 4 cyl., essence 2141 cm3, 64 ch..
- **un Citroën 23.50 A de 1968 :** Équipé d'une benne, camion à carrosserie développée par Levallois (filiale de Citroën à l'époque) date de 1968, un an avant la fin de la série débutée en 1958 avec le 23.50. De nombreuses versions ont été fabriquées par Heuliez. Moteur : 4 cyl., 1,9 l., 50 ch. 4 vitesses synchronisées Charge Utile : 2620 kg.

Renault R2086 Goélette

Citroën 23.50

- **Autopompe échelle Laffly à moteur Delahaye :** Petit clin d'œil au plateau consacré aux sapeurs-pompiers en 2025 : **une Autopompe échelle Laffly à moteur Delahaye**, rejoindra cette année l'exposition. Il est prêté par le Musée des Sapeurs-Pompiers de Lyon.
- **un Saviem SB2 M35 « Miroitier » de 1980 :** Le SB 2 est la version traction avant de la gamme basse SG de Saviem. Il est fabriqué jusqu'en 1982. Moteur : 4 cyl., diesel, 3,32 l., 72 ch. Modifié en plateau allongé porte verres avec deux essieux arrière et renforts pour relèvement du PTC à 6 tonnes. Véhicule restauré aux couleurs du donateur, la miroiterie Targe, Lyon 7e.

Un huitième véhicule viendra compléter ce plateau, en clin d'œil à l'exposition consacrée aux sapeurs-pompiers en 2025. **Prêtée par le Musée des sapeurs-pompiers de Lyon, cette autopompe-échelle Laffly de 1951 présente une particularité technique : son échelle de 24 mètres peut être désolidarisée du châssis, permettant de transformer l'engin en deux véhicules distincts.** Équipée d'un moteur Delahaye et d'une pompe incendie Drouville, elle est restée en service jusqu'aux années 1990..

À Époqu'Auto, derrière chaque plateau se cache aussi une histoire humaine. Celle de ce plateau en est une belle illustration : Dominique Thibauton, responsable du plateau, perpétue à sa manière une histoire familiale étroitement liée à la marque, puisque son grand-père fut durant de nombreuses années le bras droit de Marius Berliet et directeur général de Berliet.

CINQ EXPOSITIONS MOTO POUR RACONTER UNE PASSION INÉPUISABLE

Toujours plus nombreux à venir à Époqu'Auto, les passionnés de moto seront invités cette année à découvrir **cinq univers totalement différents.**
Un voyage dans le temps et dans l'espace qui les conduira des États-Unis au Japon, en passant par la France, l'Angleterre et l'Italie. **À retrouver Hall 2.**

LE RÊVE AMÉRICAIN

Le premier espace du plateau moto sera consacré à la moto américaine. Dans un clin d'œil à la **Route 66**, des modèles légendaires seront exposés au cœur d'un décor scénarisé autour de la réplique d'une **station-service Texaco.**

Pour constituer ce plateau, qui rassemblera **une trentaine de motos** ainsi que de très beaux side-cars, les organisateurs ont sollicité le **Musée privé de Jean-Luc Gaignard à Montflours** (53), qui a accepté de prêter certaines pièces de ses collections.

Ce focus consacré à **Harley-Davidson** présentera des modèles produits entre 1903 et 1975, mettant notamment en lumière des motos devenues mythiques grâce au cinéma, à l'image du célèbre film **Easy Rider**.

1930 Harley-Davidson

JAP, les moteurs

JAP, LE MOTEUR ANGLAIS QUI A CONQUIS LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

Du début du XXe siècle au milieu des années 1940, de très nombreux constructeurs français de motos ont équipé leurs machines de moteurs anglais **JAP**. Le deuxième espace du plateau moto sera consacré à ces engins issus de l'âge d'or de la moto française.

Au total, **une trentaine de motos Dollar, Terrot, New Map, Soyer, Stilson, Motobécane…** ainsi que des moteurs présentés sur support seront exposés.

Réputés, les moteurs **JAP** ont été utilisés aussi bien sur des motos de tourisme que sur des machines de compétition, dans des cylindrées allant de **175 à 1 000 cm³.**

L'ÂGE D'OR
DES TRAILS VENUS DU JAPON

Le troisième espace du plateau moto proposera un voyage vers l'Asie. Des années 1970 jusqu'au milieu des années 1980, les trails japonais se sont largement diffusés dans le monde, et notamment en France.

Pour raconter cette période**, 25 machines** seront déployées sur le plateau moto. L'exposition sera essentiellement composée de **Yamaha, Suzuki, Honda et Kawasaki,** avec également quelques **Ducati.**

VESPA VS LAMBRETTA
LE DUEL DES SCOOTERS

Créées respectivement en 1946 et 1947, **Vespa** et **Lambretta** investissent toutes deux le marché du scooter au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

Sans chercher à départager cette rivalité, les organisateurs d'Époqu'Auto proposeront un comparatif entre les modèles sportifs des deux marques. **Une douzaine de machines de 50 à 200 cm³** seront présentées sur le plateau moto, avec le concours d'un collectionneur d'Annecy qui fournira l'ensemble des modèles.

LE VÉLOSOLEX
FÊTE SON 80E ANNIVERSAIRE

Créée en 1905 et spécialisée à l'origine dans la carburation, la métrologie et la locomotion, la société Solex lance la production d'un cyclomoteur en 1946.

De 1946 à 1988, plus de **7 millions de VéloSolex** sortent d'usine sous plusieurs versions. Pour célébrer le **80e anniversaire** de ces petites machines, une vingtaine de modèles seront présentés, dont le fameux **3800.**

Velosolex - 1971 © Les phares jaunes

LES CLUBS
L'AUTRE GRAND SPECTACLE D'ÉPOQU'AUTO

LE CLUB DES 3A, À L'ORIGINE D'ÉPOQU'AUTO

Impossible d'évoquer les clubs présents à Époqu'Auto sans commencer par le **Club des 3A, organisateur du salon.** Fidèle à son rôle depuis la création de l'événement, le club sera naturellement présent lors de cette 47e édition. Cette année, le Club des 3A profitera du salon pour fêter ses 70 ans et pour revenir sur les grands moments qui ont marqué son histoire, notamment avec la projection d'un film réalisé à cet effet.

Place des Lumières, la boutique officielle Époqu'Auto prendra place comme l'année dernière. Elle fera cette fois face à un espace entièrement consacré aux **3A-Historique,** créés il y a quatre ans avec pour mission de raconter l'histoire des constructeurs lyonnais. Un travail qui leur a déjà permis de recenser **200 constructeurs,** dans les univers de l'automobile, de la moto, du bateau et de l'avion.

Pour cette édition, les 3A-Historique présenteront **quatre véhicules originaux :** un **Coupé Marsonetto 1600 GT**, une **réplique officielle et fonctionnelle du vélocipède à grande vitesse Louis-Guillaume Perreaux de 1874**, une **torpédo Berliet type AI10 de 1911** et un **Coupé Louis Rosier de 1956.**

Torpédo Berliet type AI10 – 1911

Coupé Louis Rosier - 1956

Leur espace accueillera également trois événements. **Sylvie Ursini,** petite-fille d'Henri Malartre, remettra officiellement des éléments du décor créé pour la première exposition des 3A organisée en 1957 dans les locaux de l'avenue Berthelot. Les 3A-Historique remettront par ailleurs à la **Fondation Berliet les 65 brevets d'invention Berliet** qu'ils ont recensés sur une période allant de 1854 à 1968. Enfin, la présence du **Coupé Louis Rosier de 1956** donnera lieu à une évocation du concours d'élégance lors duquel cette voiture avait été présentée. **Élodie Rosier**, petite-fille de Louis Rosier, tiendra pour l'occasion le rôle de la duchesse de Trévise, marraine de la voiture le jour du concours, et portera la robe de 1956 reproduite à l'identique.

Les modèles exposés Place des Lumières
PLATEAU DES 3A-HISTORIQUE

- Coupé Marsonetto 1600 GT - 1968 - 2 exemplaires construits sur cette base
- Vélocipède à grande vitesse Louis-Guillaume Perreaux - 1874 - réplique officielle et fonctionnelle
- Torpédo Berliet type AI10 - 1911
- Coupé Louis Rosier - 1956 - modèle unique

220 CLUBS DE MARQUES RÉUNIS

Les clubs constituent depuis toujours l'un des **piliers d'Époqu'Auto.** Cette année, **220 clubs de marques et associations de passionnés** seront réunis au salon, offrant aux visiteurs l'occasion de découvrir des véhicules présentés et racontés par ceux qui les connaissent souvent mieux que personne. Leur nombre ne cesse de progresser au fil des éditions, participant pleinement au développement du salon et à l'extension de ses espaces.

Cette année, **20 nouveaux clubs rejoignent l'aventure.** Parmi eux : AMOC – le club Aston Martin / Projet Clément / Chrono Sport Bugey / Citroën Century Club / À Nous les Vieilles Anglaises / AFAAC / ARIES – Les Amis de Charles, Baron Petiet / BX Évasion / DOFS / FFSA / Fordendco / Les Amis de La Licorne / O'Brien Les Petits Héros / Opel Atelier 55 / R5 Sport / Les Renault d'Avant-Guerre / Rover British Car Heritage / Le Rallye du Cœur / FFSA 205 GTI Classic Club / Supreme X / Les drivers lyonnais / Challenge restauration / R 21 turbo France / Supreme X / Les drivers lyonnais / 205 GTI Classic

Époqu'Auto accueillera également les clubs amis suisse et italien des 3A : le VCCSR (Veteran Car Club de Suisse Romande) et le VCCT (Veteran Car Club Torino). Jumelés avec le club organisateur, ils seront réunis à ses côtés sur le salon. Une amitié franco-italo-suisse qui se prolonge notamment à travers le Triangle Alpin, organisé à tour de rôle par les trois clubs et dont la dernière édition, en 2025, était portée par les 3A.

THE ORIGINALS RENAULT - LA COLLECTION CÉLÈBRE QUATRE ANNIVERSAIRES MAJEURS À EPOQU'AUTO 2026

De retour dans le Hall 7 pour la troisième année consécutive, The Originals Renault – La Collection donne rendez-vous aux passionnés à Epoqu'Auto 2026. Le stand s'articule autour de quatre anniversaires qui ont marqué l'histoire de la marque : les 70 ans de la Dauphine, les 50 ans de la Renault 14, les 40 ans de la Renault 21 et les 20 ans du titre mondial de Formule 1 remporté par Renault avec la R26.

Au cœur du parcours, **la Dauphine est célébrée à travers une exposition exceptionnelle réunissant sept exemplaires** qui illustrent la richesse de la carrière de ce modèle emblématique, lancé en 1956 et largement associé à l'internationalisation de Renault.

La Renault 14 fête ses cinquante ans. Deux véhicules permettent de redécouvrir cette compacte innovante qui a accompagné l'évolution de l'automobile française à la fin des années 1970.

Quarante ans après son lancement, la **Renault 21** est mise à l'honneur avec quatre versions hyper-sportives parmi les plus spectaculaires de son histoire, symboles de sa polyvalence et de ses performances.

L'exposition propose aussi un regard sur **la genèse de Twingo**, à travers plusieurs petits prototypes historiques qui retracent les étapes ayant conduit à cette voiture iconique. Ce dialogue entre héritage et innovation se prolonge avec la Nouvelle Twingo E-Tech electric, héritière contemporaine de l'esprit de simplicité et d'accessibilité qui fait le succès de Twingo depuis son lancement.

© Renault Communication - Droits réservés

La dimension sportive du patrimoine **Renault est incarnée par la R26, monoplace championne du monde de Formule 1** en 2006 avec Fernando Alonso. Vingt ans après ce sacre, elle demeure l'une des pages les plus prestigieuses du palmarès de la marque.

Comme lors de ses précédentes participations aux grands rendez-vous du véhicule ancien, The Originals Renault Garage dispose d'un espace dédié. Les visiteurs y découvrent la Dauphine Gordini engagée sur le Tour Auto 2026 et pilotée par François Allain, un patrimoine que The Originals Renault - La Collection continue de faire vivre au fil des épreuves et des rassemblements.

Enfin, l'incontournable Estafette Boutique accueille les visiteurs souhaitant prolonger l'expérience à travers une sélection d'articles issus de l'univers The Originals Renault.

À travers cette présence à Epoqu'Auto 2026, The Originals Renault – La Collection poursuit sa mission : **conserver, faire rouler et transmettre son histoire automobile**, tout en créant un dialogue permanent entre les véhicules qui ont marqué son passé et ceux qui dessinent son avenir.

© Renault Communication - Droits réservés

Les modèles exposés Renault

R21 SuperProduction (1988) | R21 Record Sur Glace (1988) | R21 Super Tourisme (1989) | Europacup (1989) | Proto Break de Chasse 121 (Ligier) (1976) | R14 TL (1977) | Dauphine Monte-Carlo (1958) | Dauphine Henney-Kilowatt | Dauphine Ondine (1952) | Dauphine 1093 | Dauphine Export (1964) | Projet CX-15 (1962) | VBG (étude 1571) (1976) | Maq. Piccola (1984) | X45 (1985) | Twingo ELEGIE (1996) | Dauphine Gordini (1968) | F1 R26-03 | Maxi 5 turbo Tours de Corse | Nouvelle Twingo e-Tech

Comme en 2025, l'Estafette boutique sera ouverte pendant toute la durée du salon.

L'AVENTURE PEUGEOT CITROËN DS

PEUGEOT : UNE 20E PARTICIPATION À ÉPOQU'AUTO

Pour sa 20e participation à Époqu'Auto, L'Aventure Peugeot, accompagnée de **19 clubs, réunit 30 voitures anciennes, lancées entre 1929 et 1996. Avec 10 cabriolets et 5 coupés, cette sélection devrait réveiller quelques souvenirs chez les visiteurs.**

Du côté des avant-guerre, un coupé 201 et un cabriolet 301 en état concours seront accompagnés d'une reproduction d'un coach 302 Darl'mat. Les incontournables 203 et 403 seront également présentes.

La génération « 04 » sera représentée dans toutes ses familles. Pour la 104, aux côtés d'une berline GL, la vedette sera le concept-car « Peugette », dessiné par Pininfarina sur la base d'une 104 ZS. Issu de la collection de L'Aventure Peugeot, il sera présenté pour la première fois à Époqu'Auto, à l'occasion de ses 50 ans.

Les 204 et 304 seront toutes deux représentées en versions cabriolet. La 404 sera présentée en coupé et en berline GT, tandis que les coupés 504 seront particulièrement présents cette année.
Quant au Club 604 la ''pépite'' est la première 604 Limousine Heuliez réalisée par ce carrossier ; devenue épave, elle sort d'une complète et fidèle restauration et mérite le détour pour connaitre son histoire .

Au club miniatures, on pourra trouver une maquette à échelle ¼ de la Sbarro ''Crisalys'' qui sera réalisée à l'échelle 1/43e en 2027.

Les visiteurs pourront également retrouver sur cet espace les boutiques de L'Aventure Peugeot Citroën DS ainsi que le service pièces détachées.

AMI 6 berline

Peugette Pininfarina

27 CLUBS RÉUNIS AUTOUR DE L'AVENTURE CITROËN

À Époqu'Auto 2026, l'Amicale Citroën et DS France réunira 27clubs et 14 véhicules au sein du Village de L'Aventure Citroën. Plusieurs générations de modèles de la marque seront représentées, de la 2 CV A de 1951 aux Xantia V6 Activa et XM V6 Exclusive de 1998.

Parmi les modèles présentés, les visiteurs retrouveront notamment une AX Sport Groupe A de 1987, deux Type H, dont un modèle vigneron, une 2 CV Cocorico de 1986 ou encore une Dyane Caban de 1977.

Le Club Visa Chrono exposera une Visa Chrono tout juste sortie de restauration ainsi qu'une Visa GTI beige crémant. Le Lyon 2 CV Club présentera pour sa part une Ami 8 et une Acadiane, elles aussi sorties de restauration, tandis que l'Ami Club de France réunira une Ami 6 et une Ami 8 berlines.

Enfin, le club des amis de la 2 CV présentera sur son stand une 2 CV Cocorico pour les 40 ans de ce modèle.

L'ACTUALITÉ DE LA FFVE

Présente chaque année à Époqu'Auto, la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE) retrouvera le Hall 6 avec un programme mêlant valorisation du patrimoine roulant, accompagnement des collectionneurs, conférences et transmission auprès des jeunes générations. Plusieurs temps forts rythmeront ainsi sa présence tout au long du salon.

Cette année, elle a choisi de mettre à l'honneur une marque française en exposant un attelage emblématique : une caravane Hénon et son véhicule tracteur. Véritable symbole du luxe et de l'artisanat automobile des Trente Glorieuses, cet ensemble vous replonge dans l'âge d'or des grandes vacances et de la liberté sur la Nationale 7. Un arrêt incontournable sur le **stand de la FFVE Hall 6 stand AH3** pour voyager dans le temps et admirer un patrimoine roulant d'exception.

Rendez-vous sur le stand pour découvrir les actions en faveur du patrimoine roulant. Entre concours d'élégance, valorisation des lieux historiques de l'automobile et sensibilisation à la sécurité routière, la Fédération fait vivre la passion des véhicules d'époque auprès du grand public. Retrouvez également toutes les informations et tous nos services pour passer votre véhicule en collection : avis d'éligibilité de votre véhicule, demande d'attestation, carte grise collection, macaron Collection.

Enfin, la Fédération accueillera sur son stand ces partenaires Autosur, Carene Assurances, Classic Expert et Motul pour mieux accompagner les visiteurs.

Les conférences de la FFVE

La FFVE organise sur son espace conférences Hall 3, des sessions de présentation et questions/réponses de 45min, à destination des collectionneurs. Plusieurs sujets seront abordés durant ces 3 jours : conseils d'achats, démarche d'immatriculation, l'entretien de son véhicule afin de la garder d'origine. Un salon à vivre - Page 33

Visites guidées jeunes générations

La FFVE renouvelle son initiative à l'égard des jeunes générations en proposant **une visite guidée gratuite des principaux stands et plateaux le samedi à 14h et le dimanche à 11h.**

Dédiées aux jeunes de 18 et 26 ans, elles permettent de sensibiliser le jeune public au patrimoine en allant au cœur des principaux stands et plateaux. Un moment privilégié pour transmettre la passion à travers des échanges avec les clubs, exposants et de découverte à travers des anecdotes uniques.

À travers ces différents rendez-vous, la FFVE poursuit ainsi un même objectif : préserver, faire connaître et transmettre le patrimoine roulant à toutes les générations.

UN SALON À VIVRE

Désormais déployé sur 98 000 m² de surface d'exposition avec l'ajout des 10 800 m² du Hall 3.2, Époqu'auto proposera une 47ème édition record. Une formidable récompense pour le Club des 3A, organisateur de l'événement, dont les adhérents se mobilisent avec enthousiasme chaque année pour proposer une expérience mémorable à tous les visiteurs.

RENCONTRES ET ÉCHANGES SUR LA PLACE DES LUMIÈRES, LES FEMMES À L'HONNEUR

Dès la **Place des Lumières,** l'effervescence sera au rendez-vous. Véritable cœur d'animation du salon, cet espace accueillera cette année la **2 CV Spot**, star de l'affiche 2026, installée à proximité du podium. Plus qu'un simple lieu de passage, la Place des Lumières s'affirme comme un **point de rencontre et d'arrêt incontournable**, rythmé tout au long du salon par les animations, les prises de parole et des temps forts ludiques comme artistiques.

Comme chaque année, le podium accueillera quotidiennement des interviews consacrées aux différents plateaux proposés sur le salon. Ces rendez-vous permettront notamment de proposer chaque jour un **focus sur les femmes dans l'automobile.**

Plusieurs personnalités viendront témoigner de la place grandissante que les femmes occupent dans l'univers automobile. La pilote franco-belge **Christine Beckers,** figure pionnière du sport automobile féminin, a mené une carrière particulièrement éclectique entre rallye, circuit et endurance, avec notamment plusieurs participations aux **24 Heures du Mans.** Toujours très engagée dans la transmission, elle forme aujourd'hui de jeunes pilotes à Nogaro et expliquera comment elle œuvre pour développer la place des femmes dans l'automobile.

Biche - Michèle Petit-Espinos, copilote emblématique de **Jean-Claude Andruet,** a marqué l'histoire du rallye à ses côtés. Ensemble, ils ont notamment remporté le **Rallye Monte-Carlo 1973** au volant d'une **Alpine A110**, l'un des grands succès de sa carrière. Elle viendra partager son expérience et ses souvenirs de compétition.

Françoise Conconi reviendra quant à elle sur les années passées aux côtés de **Michèle Mouton,** dont elle fut la copilote lors de plusieurs épreuves. Une période qui lui a permis de vivre de l'intérieur l'ascension de celle qui allait devenir l'une des grandes figures du rallye international.

Marianne Hoepfner Trintignant sera présente à Époqu'Auto pour partager avec le public son parcours, ses souvenirs et sa passion du sport automobile. Elle compte parmi les grandes figures féminines du sport automobile français. Quatre fois lauréate de la Coupe des Dames en rallye, elle s'est notamment imposée au **Rallye Paris-Saint-Raphaël féminin** en 1972 et 1973 au volant d'une Alpine A110.
Elle a également participé à quatre reprises aux **24 Heures du Mans.** En 1975, elle y forme avec **Michèle Mouton et Christine Dacremont** un équipage 100 % féminin au volant de la **Moynet LM75.** Compagne puis épouse de **Jean-Louis Trintignant,** Marianne Hoepfner a partagé avec lui une même passion pour le sport automobile.

Martine de Cortanze rejoint les femmes pilotes à l'honneur à Époqu'Auto. Pionnière du rallye-raid, elle s'est illustrée lors de la première édition du Paris-Dakar en 1979, en terminant 11e au classement général selon la FIM et première femme. Présente samedi et dimanche, elle viendra partager son parcours avec les visiteurs. Sa participation fait également écho à l'hommage rendu à Thierry Sabine et à l'histoire du Dakar.

Le podium accueillera également les **remises de prix,** du **Trophée des Régions** aux distinctions du **plus beau stand moto et voiture,** décernées le dimanche en présence de **François Allain.** De nombreuses animations y seront également proposées, avec de la musique live assurée par le crooner déjà applaudi l'an dernier, ainsi que les shows du magicien **Dani Lary.**

Jehef et Gab, les deux figures de l'**Atelier des Chevrons,** spécialiste de l'entretien et de la restauration de Citroën anciennes, notamment 2CV, Traction et DS, seront de nouveau présents cette année avec une animation ludique et pédagogique, tout en proposant également un rendez-vous spécialement dédié aux enfants sur le podium.

Christine Beckers ©Yves Ronga

Gaëlle Maillet - Pilote drift

NOUVEAU

Un espace photocall et des performances artistiques en live – Place des Lumières

Afin de faciliter les dédicaces et les échanges avec les personnalités présentes sur le salon après leurs interviews sur le podium, les organisateurs ont décidé de créer cette année un espace photocall dédié. À l'issue de certains passages sur le podium, cet espace permettra aux personnalités de prolonger les échanges et les dédicaces avec le public, tandis que la programmation des interviews pourra se poursuivre.

Cet espace accueillera également la moto de Thierry Sabine. Père du Dakar et de l'enduro du Touquet, disparu il y a 40 ans dans un accident d'hélicoptère aux côtés de Daniel Balavoine, Thierry Sabine était aussi pilote de rallye. Sa Yamaha XT500, transformée en œuvre d'art, sera présentée sur le salon.

Thierry Sabine sur sa moto Rallye Abidjan-Nice 1976-1977

Face au photocall, le duo de graffeurs Dimka disposera lui aussi d'un espace d'expression. Après avoir « graphé » une Bentley, ils vont s'attaquer à une performance sur une Mini historique, qui sera exposée sur leur stand. Pendant toute la durée du salon, ils « grapheront » également des pièces de 2 CV, qui seront vendues aux enchères proposées à la vente au fil des 3 jours. Cet espace doit permettre aux visiteurs d'entrer dans leur univers et d'observer leur manière de travailler.

DIMKA ©Quentine Le Guennec

PIÈCES DÉTACHÉES, SAVOIR-FAIRE ET CRÉATION : L'AUTRE RICHESSE D'ÉPOQU'AUTO

Au fil de ses éditions, Époqu'Auto s'est considérablement développé, mais certains fondamentaux restent indissociables de son identité. **Les marchands et artisans en sont l'un des piliers historiques et continuent, année après année, d'attirer un public de passionnés particulièrement fidèle.** Preuve de cet engouement : dès le vendredi matin, certains visiteurs patientent très tôt sur le parking d'Eurexpo, prêts à parcourir les allées à la recherche de la pièce détachée introuvable, d'un accessoire, d'une miniature ou d'un objet de collection.

Cette année encore, plus de **500 exposants seront réunis.** Pièces mécaniques, documentation, accessoires, vêtements, miniatures et objets liés à l'univers automobile composeront une offre particulièrement riche. Mais Époqu'Auto est aussi un lieu où les savoir-faire se voient et se transmettent. Certains artisans feront découvrir des **métiers devenus rares et pourtant essentiels à la préservation du patrimoine automobile :** restauration du bois, réparation de radiateurs ou de pompes à eau, sellerie… Autant de gestes et de compétences qui participent pleinement à l'ADN du salon.

À cet univers de collectionneurs, de marchands et d'artisans s'ajoute celui des artistes, dont la présence s'est progressivement affirmée au sein d'Époqu'Auto. Peintres et sculpteurs inspirés par l'automobile présenteront leurs œuvres et proposeront une autre manière de regarder les modèles, les lignes et l'histoire qui nourrissent cette passion. Une dimension artistique qui trouve naturellement sa place dans un salon où l'automobile se raconte autant par les mécaniques que par les objets, les savoir-faire et les regards qu'elle inspire. Le traditionnel **Village des Artistes** prendra place dans le hall 6, en bordure de l'allée principale. Cette année, **22 artistes** y participeront.

L'EXPÉRIENCE ÉPOQU'AUTO COMMENCE DÈS L'ENTRÉE

Dès leur arrivée, les visiteurs du salon auront l'occasion de pénétrer dans l'univers de la passion automobile. À proximité de la brasserie Bocuse, le **Club des 3A** rendra en effet hommage à **Paul Bocuse**, qui aurait eu 100 ans cette année et qui revendiquait son attachement aux modèles qu'il conduisait. Un espace immersif, imaginé spécialement pour l'occasion, réunira son **Mercedes Classe G, sa roulotte et une Citroën Acadiane** prêtés par sa famille.

DES CONFÉRENCES AU RYTHME DES GRANDES MARQUES ET DE LA PASSION AUTOMOBILE

Comme chaque année, le **Club des 3A** proposera et animera, en alternance avec la **FFVE**, une série de conférences dans l'**Espace Conférences du Hall 6.**

Tout au long du week-end, collectionneurs, passionnés et visiteurs pourront retrouver des rendez-vous consacrés à l'histoire et au patrimoine automobile, aux grandes marques présentes sur le salon, mais aussi aux questions qui accompagnent aujourd'hui la pratique et la transmission de la collection.

Des **2 CV séries limitées** aux innovations de **Fiat,** en passant par les conseils de la **FFVE** et un détour par l'univers de **Gaston Lagaffe,** ces rencontres permettront de prolonger la découverte des plateaux et des véhicules présentés à Époqu'Auto.

Epoqu'auto 2025

ESPACE CONFERENCE 3A ET FFVE HALL 6

VENDREDI 6

- **11h00 - FFVE :** Statut collection et conformité : quelles modifications possibles ?
- **14h00 - 3A :** L'aventure Citroën : Les 2CV séries limitées
- **15h00 - 3A :** FIAT, l'innovation pour le plus grand nombre
- **16h00 - FFVE :** Passer son véhicule en collection : avantages, idées reçues
- **17h00 - 3A :** La voiture de Gaston Lagaffe, le poulailler devenu automobile star

SAMEDI 7

- **11h00 - FFVE :** Véhicules d'époque : le mode d'emploi pour un achat serein
- **14h00 - 3A :** L'aventure Citroën : Les 2CV séries limitées
- **15h00 - 3A :** FIAT, l'innovation pour le plus grand nombre
- 16h00 FFVE : Collectionner à 20 ans : quelle voiture pour débuter ?
- **17h00 - 3A :** La voiture de Gaston Lagaffe, le poulailler devenu automobile star

DIMANCHE 8

- **14h00 - 3A :** L'aventure Citroën : Les 2CV séries limitées
- **15h00 - 3A :** La voiture de Gaston Lagaffe, le poulailler devenu automobile star suivi à 16h00 d'un goûter offert par le salon aux enfants participants.

UN SALON SOLIDAIRE

Au-delà de la passion automobile, **Époqu'Auto** affirme également son engagement solidaire en accueillant et en soutenant plusieurs associations et initiatives tout au long du salon. Parmi elles, **docteur CLOWN** bénéficiera d'un partenariat avec **We Dolly** autour de baptêmes en 2 CV : les visiteurs pourront réserver leur promenade, embarquer jusqu'à trois passagers et contribuer ainsi directement à l'action de l'association, l'intégralité des fonds recueillis étant reversée à **docteur CLOWN**, qui œuvre depuis 31 ans auprès des enfants hospitalisés grâce à l'intervention de clowns professionnels.
We Dolly imagine des événements sur-mesure et immersifs en famille ou team building en 2CV.

Cette dimension solidaire prendra également plusieurs autres formes. Le **Rotary Club** et le **Rallye du Cœur** disposeront chacun d'un stand, tandis que l'association **Un camion pour l'Ukraine** proposera une tombola permettant de tenter de remporter une 2 CV. Le **Musée des sapeurs-pompiers de Lyon** invitera quant à lui les enfants à profiter de promenades en camion de pompiers sur le circuit extérieur. Enfin, les élèves des lycées **François Cevert** et **Émile Béjuit** seront mobilisés aux côtés des organisateurs pour apporter leur aide lors des ventes aux enchères.

Docteur CLOWN - We Dolly

LES VENTES AUX ENCHÈRES

Au fil des éditions, les **ventes aux enchères d'Époqu'Auto** rencontrent un succès croissant auprès des collectionneurs comme des visiteurs du salon.

Organisées par la **Maison Osenat**, elles rythmeront une nouvelle fois les trois journées de cette édition et réuniront **60 motos de collection et un panel d'une centaine d'automobiles**.

Les **motos** ouvriront les enchères le **vendredi 6 novembre à 18 h**, avant la vente consacrée aux **Youngtimers, le samedi 7 novembre à 15 h.** Les **automobiles de collection** clôtureront ce rendez-vous le **dimanche 8 novembre à 14 h.**

La totalité des véhicules proposés à la vente sera exposée pendant les trois jours dans le **Hall 6**, permettant aux visiteurs de découvrir les différents motos et autos en amont des enchères.

Parmi les premiers modèles annoncés figurent notamment une **Peugeot 505 GTi Turbo ayant appartenu à Valéry Giscard d'Estaing**, une **Mercedes-Benz 600 ex-Jean-Louis Trintignant** ou encore une **Citroën 2 CV engagée par François Allain au Tour Auto 2018.**

Deux collections seront également dispersées et dévoilées prochainement.

Maison Osenat Alpine A110

LES VÉHICULES STARS DES VENTES

Parmi les véhicules annoncés, quatre modèles se distinguent par leur lien avec des personnalités.

DE SOTO S3 CONVERTIBLE DE 1937
EX-ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

Cette De Soto cabriolet a appartenu à Antoine de Saint-Exupéry. Elle offre deux places dans l'habitacle et deux autres dans un spider arrière. Présentée à Époqu'Auto en 2019 lors d'un hommage à l'aviateur et écrivain, elle reviendra au salon pour être proposée aux enchères le 8 novembre. La version Convertible Coupe a été produite à 992 exemplaires.
Estimation : 60 000 / 80 0000 €

PEUGEOT 505 TURBO INJECTION DE 1987
EX-VALÉRY GISCARD D'ESTAING

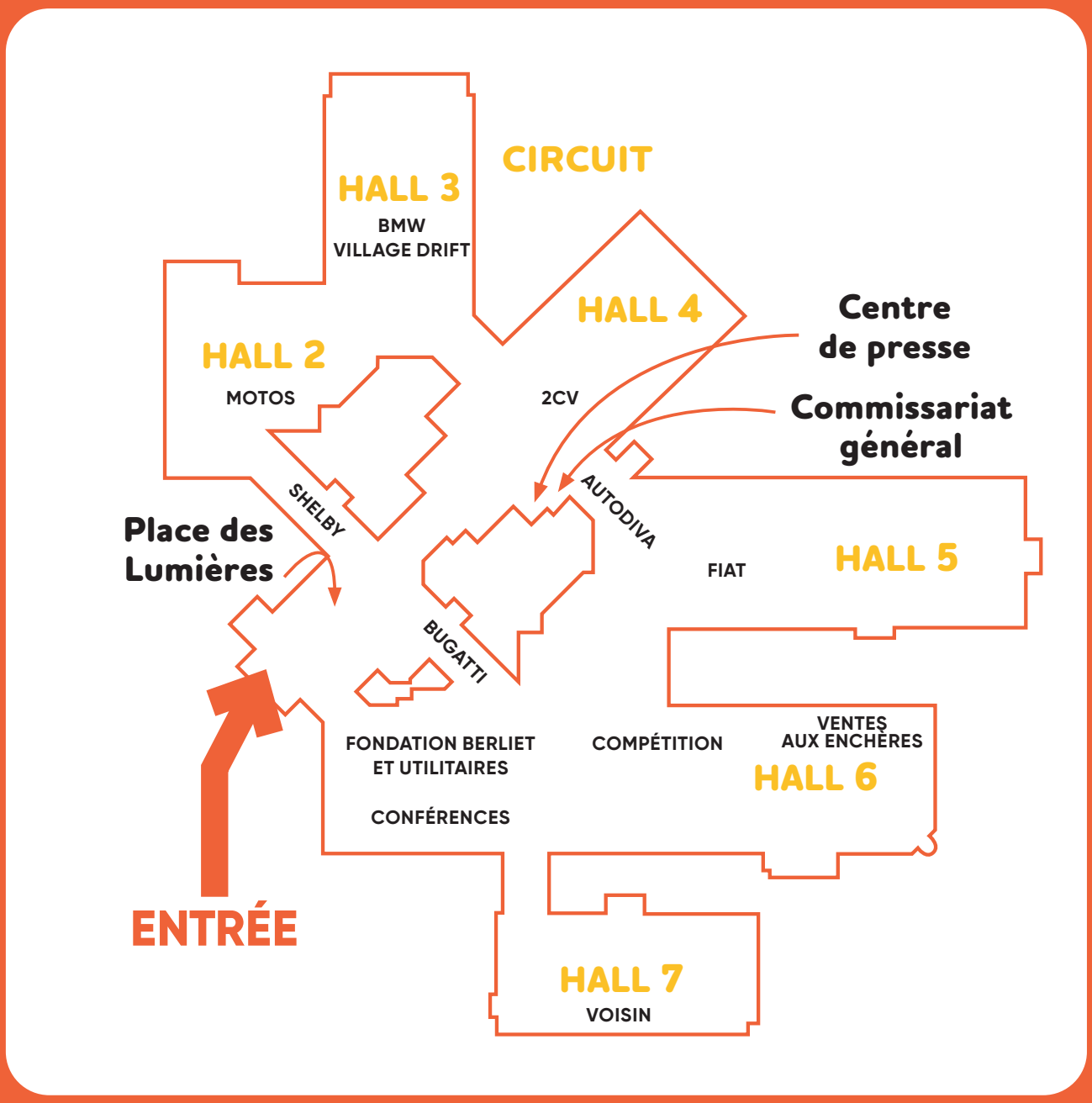
Acquise en août 1987 par Valéry Giscard d'Estaing pour ses déplacements personnels, cette Peugeot 505 Turbo Injection de 180 ch associe une carrosserie vert mousse, un intérieur en cuir chocolat et un toit ouvrant. Livrée au château de Varvasse, à Chanonat, elle a été utilisée sur les routes d'Auvergne avant d'être revendue le 1er janvier 1993. Sa carte grise porte la signature de l'ancien président.
Estimation : 20 000 / 40 0000 €

MERCEDES-BENZ 600 DE 1968
EX-JEAN-LOUIS TRINTIGNANT

Livrée neuve à Jean-Louis Trintignant en janvier 1969, cette Mercedes-Benz 600 (W100) à châssis court, de couleur bronze « Tunis beige » et à intérieur en cuir vert, a été conservée par l'acteur jusqu'en 1990. Elle dispose notamment de la climatisation, d'un bar dans l'accoudoir avant et d'une radio Becker réglable depuis le siège arrière droit.
Estimation : 80 000 / 120 0000 €

CITROËN 2 CV TYPE A
EX-FRANÇOIS ALLAIN

Restaurée par les équipes du 2CV Méhari Club Cassis pour les 70 ans de la 2 CV, cette Type A a participé au Tour Auto 2018, en challenge régularité, avec François Allain, alors présentateur de Vintage Mecanic, et le journaliste automobile Robert Puyal. Depuis, elle était exposée dans le showroom du 2CV Méhari Club Cassis.
Estimation : 25 000 / 35 0000 €



Photos

SERVICE PRESSE
Agence EMC - Tél. 04 72 19 69 36
Christelle Cimetière : ccimetiere@agence-emc.com - Tél : 06 12 06 22 36
Julie Barlot : presse@agence-emc.com - Tél : 06 18 07 62 45