

ÉPOQ'AUTO LYON 6 - 8 NOVEMBRE 2009



Ce salon, qui fêtait son 31^{ème} anniversaire (ce qui en fait l'un des plus anciens de France et d'Europe), est l'un des événements incontournables de la vie de l'automobile de collection dans l'hexagone. Les Renault sportives y occupaient une place de choix, qui plus est remarquable par son approche originale...

Âgé de 10 ans, Fabien Vallet en compagnie de Patrick Caron nous confiait : "Je lis tout votre magazine et j'aime bien l'édition." ▶



En effet, si les Alpine étaient nombreuses dans les halls d'Eurexpo, c'est plutôt vers certains modèles moins souvent glorifiés que les regards se sont volontiers tournés.

Par exemple en direction de la Renault 20 Turbo 4X4 victorieuse avec Claude et Bernard Mareau au Paris-Dakar 1982. La voiture a subi une restauration en profondeur, qui a duré douze mois, et a participé cette année, avec succès, au Rallye des Pharaons Classic, affrontant sans broncher 1400 km de pistes tracées au sud de l'égypte !

Du côté des Renault sportives on découvrait une 17 Gordini "usine" comme neuve !

Les zélateurs des coupés Renault 15 et 17 (véhicules pourtant fort décriés par certains puristes, lorsqu'ils furent commercialisés en 1972) sont aujourd'hui nombreux, et ils ont bien raison ! La plus désirable de ces voitures reste, évidemment, la version 17 Gordini, née en 1974. Celle que l'Amicale R15/R17 proposait sur son

stand est l'une des quatorze "Groupe 2" - "Groupe 4" - "Groupe 5" construites sous la direction d'Hubert Melot, pour courir sous les couleurs de l'usine. Il s'agit du modèle "Terre" à caisse renforcée, portant le numéro de châssis 6521556, vendu neuf à un pilote privé (en l'occurrence... Jacky Privé !). Avec cette voiture - récemment reconditionnée dans son parfait état d'origine - Privé a terminé 6ème au Rallye du Maroc 1976, et 7^{ème} des 24 Heures de Chamonix 1977, avec Guy Chasseuil. Cédée au provençal Claude Dauchy en 1979, cette "Groupe 4" de 190/200 ch disputa, notamment, le Critérium des Garrigues en 1980.

Le club Venturi était également présent. Bien qu'on l'oublie trop souvent lorsqu'il s'agit d'évoquer les marques qui utilisèrent une mécanique Renault de caractère, Venturi perdure grâce à son club. Celui-ci proposait à Lyon une 260 SC "Cup" dotée du V6-PRV double-turbo de 2,6 L et 260 ch, la 300 Atlantique qui, grâce à son 3 L, propose 280 ch, et une 400 Trophy taillée pour la piste, avec ses 400 ch et son poids de 1120 kg ! Souvent considérée comme "l'anti-A 610", la Venturi reste remarquable par la qualité de sa fabrication, sa ligne intemporelle et un palmarès sportif fort respectable.

Et puis, un peu partout sous les voûtes d'Eurexpo, on admirait des clubs dédiés aux Renault et aux Alpine, dont les sympathiques hollandais du "Club Alpine Nederland", ou encore les

membres enthousiastes du "Club A 310 Passion". Ne passons pas sous silence la belle exposition concoctée par le Club Marcadier, forte d'une dizaine de créations lyonnaises, de la barquette originelle de 1965 à la monoplace de Formule France, en passant par les jolis coupés Barzoï. Enfin, sur l'espace dédié à notre nouveau confrère "AutoDiva", Gérard Gamand proposait de formidables voitures de course françaises des années 60/70, dont l'Alpine A 220-3 L de la famille Stepak, et une monoplace Alpine A 360 de Formule 3, millésime 1972. ●

Le club Venturi exposait plusieurs modèles dont cette splendide 400 Trophy. ▼



Grosse affluence devant le club Alpine lyonnais ALBA.