

AUTO Full NEWS

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



Gratuit

N°49

Janvier 2024



AUTO : Renault Twingo, le retour aux sources

AUTO : Berliet VRD 19 de 1933

SALON : Epoqu'Auto, le succès au rendez-vous

SPORT : F1, toutes les stats de la saison 2023

UTILITAIRE : Avevai Iona XS

SPORT : Panis fait ses provisions de points à Andorre



EDITO

Toute l'équipe d'**Auto Full News** vous adresse ses meilleurs vœux pour cette nouvelle année, en espérant qu'elle vous apporte des moments de partage autour de notre passion commune pour la mécanique. Le premier édito 2024 ressemble à un petit coup de gueule. Il ne vous aura pas échappé que l'automobile tient une place toute particulière dans ma vie ; cette passion me conduit à dévorer de nombreux magazines et autres communiqués de presse relatifs aux nouveautés. Mais voilà, je finis par ne plus pouvoir identifier certains modèles des constructeurs tant leurs gammes sont pléthoriques et leur renouvellement, incessant. Il fut un temps (récent, je précise) où j'étais incollable sur la production automobile et parvenais même à identifier la motorisation ou la finition d'un modèle par son aspect extérieur. Mais voilà, depuis une grosse décennie, une course effrénée s'est emparée des constructeurs pour ne pas laisser vieillir leurs modèles. A peine avez-vous eu le temps d'intégrer une nouveauté qu'un restylage est déjà dans les cartons. Cela est particulièrement flagrant chez les constructeurs sud-coréens. S'ajoute à cela une volonté de ne laisser aucune niche à la concurrence. Les premium allemands ont depuis quelques années décliné un même modèle en plusieurs carrosseries mettant parfois en porte-à-faux les différents segments offerts aux consommateurs. Difficile de faire la différence en un rapide coup d'œil entre une Audi A3 berline et une Audi A4. Et que dire de B.M.W. qui, il y a à peine plus de 20 ans, n'offrait que quatre modèles aisément identifiables. L'arrivée de très nombreux constructeurs chinois vient un peu plus semer la confusion chez les futurs acheteurs. Trop c'est trop, sans compter le gâchis industriel de modèles devenus trop éphémères. Dans cette course du toujours plus et plus vite, le risque est de voir à nouveau des constructeurs disparaître en cette période, déjà fragilisés par la révolution autour des énergies et des motorisations.

Merci à Pierre AUBANELLE pour sa collaboration (Photo couverture : J.F. DUBY)

AUTO : Renault Twingo, le retour aux sources

Renault a dévoilé en fin d'année un **prototype** qui préfigure ce qui pourrait être la prochaine **Twingo** dont la commercialisation est prévue en **2026** à un tarif avoisinant les **20 000 euros**. Cette future micro-citadine sera entièrement électrique et s'inspirera grandement du style de la Twingo originelle des **années 90**. Elle reprendra notamment la **triple** ouverture d'aération décalée sur le **capot**. A y regarder de plus près, on constate qu'il s'agit d'une **5 portes** : les poignées arrière se fondent discrètement dans les **montants** de portes. Renault n'a pas encore publié de spécification sur cette future **Twingo** dont la puissance devrait avoisiner les **92 kW**, mais le constructeur promet une efficacité incroyable avec une autonomie de **16,41 km.** par kWh, soit environ **400 km** avec une batterie pleine. Cette dernière fera appel à la technologie **LFP** (Lithium – Fer – Phosphate). Pour réduire au maximum les **coûts**, Renault devrait s'associer à **Volkswagen** qui prévoit de lancer une future **ID.1**. Cette future Twingo viendra épauler la nouvelle **Renault 5** électrique et le SUV **Renault 4**, en utilisant la même architecture modulaire «**AmpR Small**». La conception, l'ingénierie et la production seront sous la responsabilité d'**Ampère**, la petite subdivision du groupe Renault inaugurée en novembre dernier.



Article : Jean-François DUBY

Photo : Sandeep BHAMBRA by Renault

AUTO : Berliet VRD 19 de 1933

A l'occasion de **Rétromobile 2024**, la Fondation Berliet exposera la très rare Limousine **Berliet VRD 19** de **1933**. Lauréate du Grand Prix Fondation du patrimoine – **MOTUL 2018** cette voiture a pu être restaurée par 2 talentueux professionnels (Maurice **Chevallier** et Jean-Claude **Olagnon**) grâce à cette distinction mais également par le soutien de la Région **Auvergne-Rhône-Alpes** et une souscription ouverte par la **Fondation du patrimoine**. Cette limousine **Berliet VRD 19** de 1933 « *voiture de grand luxe destinée au grand tourisme* » a ainsi retrouvé son état **d'origine**. Acquisée en **1933** par un entrepreneur lyonnais **Jean-Victor Legros** qui l'a utilisée jusqu'à sa mort en **1957**, elle a été offerte par sa petite-fille Sylvie Legros à la **Fondation Berliet**, après un séjour de **60 ans** dans un garage. Réceptionné aux Mines le 28 novembre **1932**, le châssis voiture type **VRD 19** appartient à la famille des **VRD 15** et **19** construite à partir de 1933. Sur un total de **999** exemplaires sortis en version limousine **7 places**, berline **5 places** et coach **4 places**, seuls neuf d'entre eux ont été traités en version **grand luxe**. Un châssis extra-surbaissé, un moteur aux reprises **franches**, une boîte de vitesses avec une 3^{ème} et 4^{ème} **silencieuses**, un système de servo-freinage dans les quatre roues caractérisent ce modèle. Sa direction, particulièrement douce et sûre est facilitée par un élégant **commutateur** au-dessous du volant qui regroupe les commandes d'éclairage et d'avertisseurs. Rappelons que Marius **Berliet** dont la première voiture remonte à **1895**, a construit aussi bien des automobiles que des camions entre **1907** et **1939**, date à partir de laquelle seuls des véhicules industriels sortiront des usines lyonnaises.



*Transmission aux roues AR par cardan
Direction par vis sans fin et roue tangente*

Moteur 4 cylindres

Cylindrée : 3,3 litres (90 x 130)

Boîte de vitesses : 4 AV + 1 AR



Article : Jean-François DUBY sur base d'un communiqué de presse

Photos : Musée Berliet

SALON : Epoqu'Auto, le succès une fois de plus au rendez-vous

Forte d'un succès qui ne se dément pas, la 44^{ème} édition 2023 d'Epoqu'Auto a fermé ses portes avec un nouveau record d'affluence avec pas moins de **95 000 visiteurs**. Ce rendez-vous à présent incontournable dans le monde des véhicules de collection a permis durant **3 jours** de rassembler plusieurs exposants comprenant les clubs, les marchands et les plateaux **thématiques**. Cette année, étaient à l'honneur : **Peugeot**, Cadillac, Talbot, mais aussi les voitures de **Rallye**, sans oublier les incontournables



utilitaires, et les **2 roues**. D'incroyables et rares exemplaires n'ont pas manqué de ravir les spécialistes tels que la "**Goutte d'eau**" T150 C SS présentée sur le plateau **Talbot**, la Talbot Lago spéciale, la Cadillac de **Johnny** sous le dôme ou encore une Peugeot **404 profilée** de 1965. Epoqu'Auto est également l'occasion pour la Maison **Osenat** d'organiser sa traditionnelle **vente** aux enchères. Cette dernière a rencontré un vif succès avec plus de **80%** des lots - autos et motos - vendus. Certains ont pu faire l'acquisition de belles anciennes comme l'Alpine 1600 VC **Groupe 3** de 1972 adjugée à 180 000 euros (frais inclus), la Rolls Royce **Silver Cloud II** cabriolet de 1959 adjugée à **178 842 euros**, ou encore la Talbot **Lago T14** America 2300 de 1962 adjugée à 174 000 euros. Parmi les ventes les plus remarquables, on note également l'emblématique Peugeot **205 GTI** 1,9 L **Type 20CD62** de 1989, adjugée à 38 400 euros mais aussi une Delahaye **Type 32** de 1909 adjugée au prix de 86 400 euros. Du côté des motos, une **Harley Davidson** Type WLC de 1942 a trouvé preneur au prix de 23 400 euros. Mais le **Club des 3A** est déjà à pied d'œuvre pour préparer l'édition **2024** prévue les vendredi 8, samedi 9 et dimanche 10 novembre prochains. Sont déjà annoncés plusieurs **plateaux** dont un pour le centenaire de **MG**, un sur une rétrospective consacrée à **Hotchkiss** ou un autre sur les **Youngtimers**. Devant le succès du plateau Rallye, ce dernier sera reconduit pour une deuxième année de suite.



Article : Jean-François DUBY

Photos : Club des 3A



SPORT : Formule Un, toutes les stats de la saison

VICTOIRES	PILOTES	CONSTRUCTEURS
	Verstappen ⇒ 23 (19 + 4 Sprint)	Red Bull ⇒ 26 (21 + 5 Sprint)
	Pérez ⇒ 3 (2 + 1 Sprint)	Ferrari ⇒ 1
	Sainz ⇒ 1	McLaren ⇒ 1 (1 Sprint)
	Piastri ⇒ 1 (1 Sprint)	



POLES	PILOTES	CONSTRUCTEURS
	Verstappen ⇒ 12	Red Bull ⇒ 14
	Leclerc ⇒ 5	Ferrari ⇒ 7
	Pérez ⇒ 2	Mercedes ⇒ 1
	Sainz ⇒ 2	
	Hamilton ⇒ 1	



PODIUMS	PILOTES	CONSTRUCTEURS
	Verstappen ⇒ 21	Red Bull ⇒ 30
	Pérez ⇒ 9	McLaren ⇒ 9
	Alonso ⇒ 8	Ferrari ⇒ 9
	Norris ⇒ 7	Aston Martin ⇒ 8
	Hamilton ⇒ 6	Mercedes ⇒ 8
	Leclerc ⇒ 6	Alpine ⇒ 2
	Sainz ⇒ 3	
	Piastrri ⇒ 2	
	Russell ⇒ 2	
	Gasly ⇒ 1	
	Ocon ⇒ 1	



MEILLEURS TOURS	PILOTES	CONSTRUCTEURS
	Verstappen ⇒ 9	Red Bull ⇒ 11
	Hamilton ⇒ 4	Mercedes ⇒ 5
	Pérez ⇒ 2	McLaren ⇒ 3
	Piastrri ⇒ 2	Alfa Romeo ⇒ 1
	Russell ⇒ 1	Aston Martin ⇒ 1
	Zhou ⇒ 1	Alpha Tauri ⇒ 1
	Alonso ⇒ 1	
	Norris ⇒ 1	
	Tsunoda ⇒ 1	



Réalisation : Jean-François DUBY - Photos : Formula One

UTILITAIRE : Avevai Iona XS

Avevai (Autonomous Vehicle, Electric Vehicle, Artificial Intelligence), le fabricant de véhicules électriques basé à **Singapour**, a présenté le **Iona XS**, un petit utilitaire de livraison entièrement **électrique** destiné au « dernier kilomètre ». **Avevai** inscrit son **Iona XS** dans la catégorie des **Kei Cars** japonais avec des dimensions réduites afin de s'immiscer dans les zones **urbaines** les plus étroites. Mesurant 3 700 mm de longueur, l'**Iona XS** pèse 1 500 kg et a une capacité de charge utile totale de **500 kg**. La vitesse maximale est de **75 km/h**, largement suffisante au regard de son utilisation exclusive en zone urbaine. Le véhicule est



disponible en configuration **fourgon**, **pickup** ou châssis nu. Le moteur délivre une puissance de **20 kW** (27 ch.) et un couple de **112 Nm** et est alimenté avec un seul pack de **11,52 kWh** ou deux packs offrant **23 kWh** de stockage au total (les packs pesant chacun 105 kg). Ceux-ci délivrent respectivement une autonomie de 100 ou **200 km**. Grâce à son chargeur embarqué de 3,3 kW, le(s) pack(s) peuvent être rechargés de 20 à 80 % de leur capacité en quatre heures environ. L'**Iona XS** est assemblée à Xuzhou,



en **Chine**. Les batteries sont livrées par Chu Lithium. Celles-ci sont dotées de cellules prismatiques au **lithium fer phosphate (LFP)** qui offrent une densité de puissance de 110 Wh/kg. Les batteries bénéficient d'une **garantie** de quatre ans ou 200 000 km. Les moteurs électriques **synchrones** à aimant permanent et les systèmes de contrôle sont fournis par **Xuzhou Panshi** et XEV. La sécurité du chauffeur est assurée par des zones de **déformation** du véhicule. Cependant la petitesse de ce dernier le rend assez **vulnérable** face à un utilitaire classique ou même à une voiture. Le **Iona XS** dispose

également d'un **ABS**, d'un **ESP**, d'une direction assistée et d'une assistance au démarrage en côte. Concernant l'exploitation, un système de connectivité « **intelligente** » prend en charge l'optimisation et la surveillance en temps réel des itinéraires. De plus, le logiciel « **eFleet** » a été personnalisé spécifiquement pour les véhicules électriques **Iona**. Cela permet à l'exploitant d'optimiser sa flotte, de **réduire** les périodes de retour sur investissement et suivre la production de CO2 par rapport aux équivalents ICE. Selon **Avevai**, le Iona XS sera disponible en Europe entre 13 000 et **15 000 €**, hors subventions locales. Actuellement en vente en **Grèce**, les modèles devraient être proposés très prochainement sur davantage de marchés européens, notamment en **Roumanie**, à Malte et au **Royaume-Uni**. Des plans sont également en cours d'élaboration pour lancer des modèles en Inde et en Asie du Sud-Est.



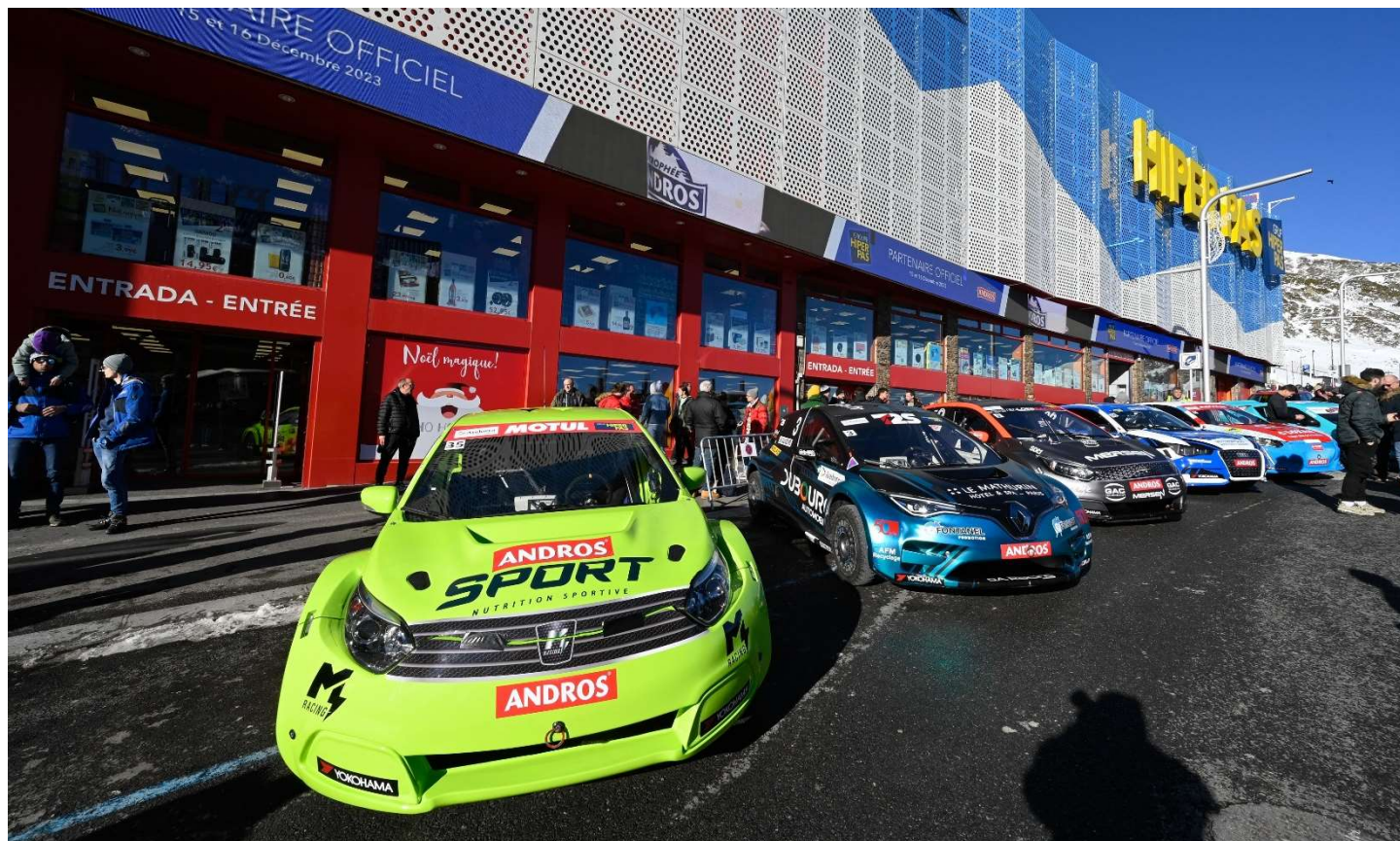
Avevai produit également une série d'autres véhicules électriques, notamment le fourgon commercial **Iona S**, le micro **MPV Alfie**, les bus électriques **AI10** et **AI12** et un étonnant deux-roues baptisé **Classic**. L'engorgement de nos cités et les restrictions de circulation en leur cœur devrait favoriser l'arrivée de ce genre d'utilitaires pour les **livraisons** dites du dernier kilomètre.

Article : Ingrid BARREAU

Photos : Avevai

SPORT : Panis fait ses provisions de points à Andorre

ANDORRE



COURSE 1

ELITE PRO : Le circuit andorran accueillait juste avant Noël la 2^{ème} manche de l'Andros. Les conditions s'avéraient particulièrement idéales avec une piste au revêtement généreusement glacé. Les pilotes entamaient la première journée avec la première variante du tracé. Aurélien **Panis** (Audi A1 - Saintéloc Racing) s'attribuait la première manche devant Christophe **Ferrier** (Audi A1 - Saintéloc Racing) et Olivier **Pernaut** (Renault ZOE - DA Racing). Ce dernier allait se montrer le plus rapide dans la deuxième manche. Au cumul, **Panis** avec son meilleur temps dans la première manche et les 6 points de la **Super Pole** pouvait aborder sereinement sa **Super Finale**. Cette dernière ne fut qu'une formalité pour le pilote grenoblois qui raflait au passage le point du meilleur tour. **Pernaut** et Christophe **Ferrier** complétaient le podium. Yann **Ehrlacher** (AS01 - M Racing) et Jean-Baptiste **Dubourg** (Renault ZOE - DA Racing) respectivement 4^{ème} et 5^{ème} perdaient de précieux points au classement général sur Panis.



ELITE : Anthony **Pelfrene** (Renaut ZOE - DA Racing) et Louis **Gervoson** (Audi A1 - Saintéloc Racing) se présentaient à Andorre à égalité de points en tête du championnat. Les deux protagonistes allaient se partager les manches, mais le meilleur temps revenait de loin à la ZOE de **Pelfrene** qui abordait la Finale devant **Gervoson** et l'autre Renault Zoé du DA Racing pilotée par **Gérald Fontanel**. La Super Finale allait nous offrir un duel d'anthologie entre **Pelfrene** et Gervoson. Ce dernier, bien décidé à prendre le dessus sur son adversaire, partait à l'offensive et parvenait à prendre la tête dans la parabolique par l'extérieur. **Pelfrene**, loin d'être battu, se mettait à son tour en chasse de son adversaire et parvenait in extremis à reprendre son bien à deux virages de l'arrivée. **Gérald Fontanel** bien que 3^{ème} n'allait pas manquer une miette de cette passe d'armes en finissant à moins d'une seconde. Edgar **Maloigne** et son AS 01 s'adjugeaient le point du meilleur tour.



COURSE 2

ELITE PRO : Pour cette deuxième journée de course, le tracé était modifié, devenant ainsi beaucoup plus rapide. Cela ne semblait pas perturber Christophe **Ferrier** (Audi A1 - Sainteloc Racing) qui s'imposait dans la première manche devant Jérôme **Grosset Janin** (AS01 - Sébastien Loeb Racing). Ce dernier retrouvait des couleurs après une première journée plus que passable. Les deux hommes devançaient Yann **Ehrlacher** (AS01 - M Racing). **Grosset Janin** montait même d'un cran en reportant la seconde manche, sur une piste devenue plus lente. Au cumul des deux manches, **Ferrier** s'imposait mais ne pouvait défendre ses chances lors de la **Super Pole** suite à un incident. La Super Pole allait offrir un scénario inattendu : Yann **Ehrlacher** prenait les 6 points, tandis que Théophile **Naël** (Audi A1 - Sainteloc Racing) qui s'alignait pour la première fois cette saison en récoltait 5 avec le deuxième temps. **Grosset Janin** prenait les 3 points du 4^{ème} temps. A l'issue de cette exercice de vitesse **pure**, ces trois pilotes se retrouvaient à parfaite égalité de **points** (45) avec **Ferrier**. Pour les départager et pouvoir constituer la grille de départ, les officiels allaient retenir leur meilleur temps en manche. Christophe **Ferrier** se retrouvait ainsi en pole devant **Grosset-Janin** et **Ehrlacher**. La Super Finale n'allait pas changer le classement et permettait à Christophe Ferrier de décrocher sa première victoire de la saison en prenant au passage le point du meilleur tour. **Panis** assurait une 5^{ème} place lui permettant de garder une confortable avance au championnat.



ELITE : Le circuit andorran semble plutôt bien réussir à Margot **Laffite** (AS01 Mersen - Sébastien Loeb Racing) qui s'était déjà imposée l'an dernier. La première manche revenait cependant à Louis **Gervoson** (Audi A1 - Saintéloc Racing) devant Sylvain **Pussier** (#63 Peugeot e-208 - SP Compétition). Margot répliquait en deuxième manche avec le meilleur temps devant Louis Gervoson et Gérald **Fontanel** (Renaut ZOE - DA Racing). Au cumul, Margot abordait la Super Finale devant Gervoson et **Pussier**. A l'extinction des feux, Margot **Laffite** et Louis **Gervoson** réalisaient un bon envol, mais le pilote de l'Audi A1 parvenait à prendre la tête dans le troisième tour après une belle bagarre dans la parabolique. Malgré cette victoire et le point du meilleur tour, **Gervoson** échouait à un point de Margot **Lafitte** au soir de cette deuxième journée. Il prenait cependant ses distances au championnat sur un Anthony **Pelfrene** (Renaut ZOE - DA Racing) moins incisif que la veille et qui allait se contenter d'une 5^{ème} place.



Article : Jean-François DUBY
Photos : Bruno BADE

NEWS

classicroacing.com

Toute l'actualité du véhicule historique



Ne manquez rien !