



EDITO

Mois d'été oblige, notre 7ème numéro d'Auto Full News fait la part belle aux bateaux tout en se réjouissant d'entendre à nouveau les moteurs des F1. Petit clin d'œil au centenaire de Mazda avec un retour sur un chapitre méconnu de son histoire : les motos. C'est justement sur l'histoire que s'est penché lneos qui compte bien remettre le Land sur nos routes. Un véhicule revisité qui aurait pu avoir sa place au salon de Genève si...

(Merci à Pierre Aubanelle pour sa précieuse collaboration)
(Photo couverture motogp.com)

MOTO: Quartararo efface 21 ans de disette à Jerez

e jeune Niçois Fabio Quartararo sur Yamaha M1 aura effacé avec brio 21 ans de disette française en Moto G.P. Plus aucun tricolore n'avait franchi la ligne d'arrivée en vainqueur depuis Régis Laconi lors du grand-prix de Valencia en 1999. Fabio, en s'imposant lors du premier grand prix de la saison à Jerez, se met dès à présent dans la peau d'un potentiel champion du Monde. Il avait déjà donné le ton lors des essais libres et surtout lors des qualifications où il arrachait la pole. Mais même à cet instant personne n'imaginait remettre en cause la domination de Marc Marquez sur sa Honda. Ce dernier allait d'ailleurs prendre rapidement les commandes de la course après avoir effacé Quartararo et Viñales. Mais le multi



champion du Monde en titre partait une première fois à la faute en évitant de justesse une chute qui semblait pourtant inéluctable. Le champ



était alors libre devant pour les pilotes Yamaha. Viñales, en délicatesse avec ses pneumatiques faisait un écart qui ouvrait la porte au jeune Fabio Quartararo. Dès lors le pilote Niçois allait

imprimer un rythme élevé pour se mettre hors de portée de ses adversaires, notamment du tonitruant Marc Marquez qui revenait du diable Vauvert sur les hommes de tête. Malheureusement pour ce dernier, sur une ré-accélération, sa moto se dérobait et le projetait dans les airs avant qu'il ne retombe lourdement. Il se relevait avec plusieurs contusions mais surtout une fracture de l'humérus qui pourrait dès à présent compromettre le reste de sa saison. Le pilote français, pour qui cette victoire pourrait être un tournant dans sa carrière, s'installe aux commandes du championnat.

Article: Jean-François DUBY

Photos: El Diablo Fabio

AUTO: Nettuno du Maserati pur jus

etour aux sources pour la prestigieuse marque Maserati qui prépare l'arrivée de son prochain modèle programmé en septembre prochain. En effet la future MC20 sera propulsée par un moteur 100 % maison et ne fera donc plus appel aux blocs Ferrari comme cela était le cas depuis plus de vingt années. Pour cela la marque au trident s'est appuyée sur les compétences de l'équipe du Engine Hub du Maserati Innovation Lab.



La nouvelle unité motrice repose sur une architecture d'un V6 à 90° à carter sec muni de deux turbos avec une cylindrée de 3 litres. Le bloc délivre 630 ch. à 7500 Tr/m. et 730 Nm de couple disponible dès 3000 Tr/m. ce qui donne une puissance spécifique de 210 ch. au litre. Le taux de compression est de 11: 1, la course est de 82 mm et l'alésage de 88 mm. Ce moteur baptisé Nettuno innove surtout avec son système de



combustion à préchambre doté de deux bougies et d'un système d'injection régulé. Cette technologie, dérivée de la Formule 1, est désormais disponible pour la première fois sur un moteur de série. Elle se décline en 3 phases. Dans un premier temps, une préchambre de combustion est placée entre l'électrode centrale et la chambre de combustion traditionnelle. Puis l'allumage fait appel à deux bougies (cela n'est pas sans rappeler le système Twin Spark qui fit les beaux jours d'Alfa Roméo) afin d'assurer une

combustion constante. Enfin une double injection, directe et indirecte, qui en fonction de pression d'alimentation (pouvant atteindre 350 bars) réduit le bruit à bas régime et assure un meilleur rendement en diminuant les émissions et la consommation. Ce moteur Nettuno est protégé par de nombreux brevets internationaux et démontre la

volonté de Maserati de reprendre sa place dans le cercle des grands motoristes. Notons que ce bloc-contrairement à la tendance - reste 100 % thermique et ne fait pas appel à une hybridation même légère. Les puristes vont se réjouir de ce choix et attendent avec impatience la présentation de cette MC20.

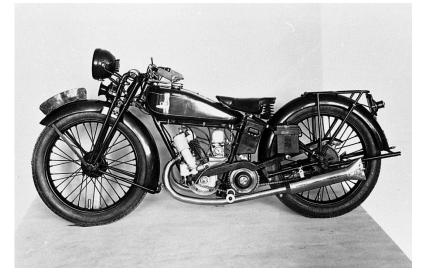
Article: Ingrid BARREAU Photos: Maserati Press

MOTO: Quand Mazda naissait sur 2 roues

histoire de Mazda trouve ses origines en 1920 dans une entreprise de fabrication de produits en liège baptisée Toyo Cork Kogyo Co. L'année suivante voit l'arrivée de Jujiro Matsuda, un industriel qui va réorienter la production vers des machines-outils. A partir de là, la société ne va cesser de croitre et d'évoluer pour arriver vers la production automobile en 1931. Mais avant d'en arriver là, le constructeur s'est



essayé aux deux roues. A cette époque au Japon, la plupart des motos étaient soit importées soit construites sur place avec des pièces importées. Au même moment les courses de motos devenaient très populaires dans l'archipel. En 1927 la marque Toyo Cork Kogyo Co. fut rebaptisée Toyo Kogyo Co., mais les premières productions motorisées de la marque recevaient la griffe Mazda à travers les premières motos (qui ne deviendra le nom définitif et officiel qu'en 1934).



L'un des premiers prototypes développés en 1929 équipé d'un moteur 2 temps de 250 cm3 qui porte alors encore la marque Toyo Kogyo

Le premier prototype fut développé en 1929 mais dès l'année suivante une moto équipée d'un moteur **2 temps de 250cc** se présentait au départ de la course **Chinkon-no Matsuri** (organisée en l'honneur des victimes de guerre). À la surprise générale, elle damait le pion à la concurrence et pas des moindres. A cette époque la prestigieuse et renommée marque Britanique Ariel dominait la discipline. Cette victoire lors de sa première participation pouvait laisser présager un développement rapide de la marque dans ce secteur avec notamment la production d'une moto urbaine.

L'équipe pose fièrement après sa victoire en 1930 à la course Chinkon-no Matsuri



Ce ne fut qu'un feu de paille, une petite trentaine de motos furent finalement produites et vendues avec une marque de commerce conçue en combinant l'emblème de l'entreprise et les inscriptions «TOYO KOGYO» puis par la suite MAZDA. Chaque moto était vendue entre 350 et 380 yens japonais, ce qui était une somme assez conséquente à l'époque.



Photo d'une rare et éphémère moto Mazda produite dont l'aspect fait penser à une Harley ou une Indian avec des pneus ballons et des gardeboues enveloppants

Une déclinaison tricycle vocation utilitaire fut en extrapolée. Est-ce qui poussa Jujiro Matsuda à prendre la décision de recentrer le développement de la margue vers un baptisé Mazda-Go? Ce véhicule, sorte et pratique à trois roues de rickshaw motorisé, allait mettre l'entreprise sur la voie du succès dans le secteur automobile, à trois roues pour commencer avant de passer aux quatre roues avec la City Coupé R360. Aujourd'hui Mazda ne produit plus de deux roues ni de trois roues mais, à l'occasion de son centenaire, se retourne avec respect sur ses origines. Mazda n'aura été qu'un modeste et éphémère précurseur de l'industrie des motocycles au pays du soleil levant. D'autres marques comme Maruyama, Meguro, Cabton, Showa, Miyata, Miyata ou encore Rikuo étaient à cette époque bien mieux implantées sur le marché. Aucune ne survivra malheureusement à la 2ème guerre mondiale. Le Japon s'est depuis rattrapé et compte de nombreuses marques qui dominent ce secteur depuis presque 50 ans.

Les motos Mazda servirent de base à un utilitaire tricycle qui allait conduire la marque vers l'automobile à travers la Mazda-Go



Article: Jean-François DUBY Photos: Mazda Press Center

BUS/CAMION: Scania réinvente les utilitaires urbain

propose cania son concept de véhicule urbain électrique autonome qui peut être affecté à plusieurs fonctions comme le transport en commun, livraison de marchandises ou la collecte des déchets la nuit. Le président-directeur général de Scania, Henrik Henriksson inscrit la marque scandinave dans un process de transport durable qui répond aux attentes de nombreuses grandes villes saturées et polluées. Avec le concept NXT, les modules



d'entraînement avant et arrière peuvent être montés sur un châssis de **bus**, de **camion de distribution** ou de **collecteur d'ordures**. Ces modules avait été exposés au Sommet Mondial des Transports Publics de l'UITP à Stockholm.



Cependant le flux des personnes et des marchandises dans les villes 24h / 24 et 7j / 7 doit être traité de manière cohérente en tenant compte des particularités urbaines des différentes villes. Actuellement, les flux dans les villes sont loin d'être optimisés car les marchandises sont livrées aux heures de pointe. Le NXT est conçu pour être complètement opérationnel en 2030. Le constructeur se donne les moyens d'incorporer au NXT les meilleures fonctionnalités et un haut degré d'automatisation. Le module du bus de huit mètres de long est construit en matériaux composite, réduisant ainsi

considérablement le poids. Les batteries de 162 kWh (d'origine Scania) à cellules cylindriques sont

placées sous le plancher pour optimiser la place et contribuer à une meilleure répartition du poids. Avec un poids contenu à moins de huit tonnes, l'autonomie des batteries actuelles est estimée à 245 kilomètres. Pour plus de puissance, le toit du véhicule peut être équipé sur 20 m2 de panneaux solaires, ce qui peut générer près de 3 kW d'énergie supplémentaire. Le chauffage traditionnel habituellement très énergivore est ici remplacé par un système infrarouge abaissant les besoins énergétiques de près de version bus serait 60%. La en capacité de transporter 55 personnes dont 20 assises.



Article: Jean-François DUBY

Photos: Scania

BATEAU: Bavaria Vida 33

près l'acquisition de la gamme Neo du constructeur slovène Greenline en janvier dernier, la marque Bavaria dévoile les premières images et caractéristiques de son premier à moteur hors-bord. bateau nouveau «day-cruiser» dénommé Vida 33 n'existe pour l'heure que sous la forme d'un prototype. Cependant le chantier naval basé à Giebelstadt propose déjà une version très aboutie du modèle qui devrait effectuer ses premiers tests en septembre pour lancer dans la foulée la production en série. Le Bavaria Vida 33 sera proposé en deux versions: une version ouverte et une version hardtop.





Le design sportif de la coque intègre des fenêtres encastrées tandis que la proue se configurations (deux déclinera en deux variantes de disposition). Le choix se situe entre un pont avant plat avec un espace pour profiter d'un bain de soleil ou alors un coin salon avant avec une table pouvant accueillir personnes. L'équipe jusqu'à six développement de Bavaria s'est penché sur le cockpit afin qu'il soit le plus habitable. Là encore le choix s'est porté sur la modularité avec un coin salon en forme de L avec une grande table. En quelques manipulations simples, cette partie

se transforme en espace détente. L'équipement comprend tout ce dont vous pourriez avoir besoin pour une journée en mer : réfrigérateur, cuisinière à gaz, évier avec plusieurs espaces de rangement. En option choisir l'installation d'une plateforme pouvez hydrauliquement, pour accéder à votre bain de mer. Le Vida 33 propose de passer quelques jours en mer, avec la double couchette sous le pont. Le moteur hors-bord s'affranchit d'une salle des machines et libère une place non négligeable au bénéfice de la convivialité à bord. Le poste de pilotage offre une instrumentation aussi complète que lisible, que ce soit pour les instruments de navigation ou pour surveiller l'état de santé des moteurs. L'offre mécanique est large. Bavaria fait appel à deux 2 moteurs Mercury: deux fois 150 chevaux sur le modèle de base mais si vous trouvez cela trop juste vous pourrez passer sur deux V6 de 200 chevaux chacun, voire de manière plus radicale à des V8 de 250 ou 300 chevaux chacun. Si le programme du constructeur se maintien et n'est pas perturbé par la crise sanitaire, la commercialisation devrait être envisageable pour la fin d'année.



Article: Ingrid BARREAU

Photos: Bavaria

SALON: Le London Motor Show à contre-courant

près quatre années couronnées de succès entre 2016 et 2019, le London Motor Show fera son retour du 16 au 18 juillet 2021. La manifestation se concentrera sur les véhicules électriques et hybrides faisant ainsi largement place à la technologie et l'innovation. Pour autant les marques de luxe ou plus classiques ne seront pas en reste. Une bonne nouvelle en cette période où les salons automobiles sont exsangues car en plus de subir la crise



sanitaire, ils font face depuis quelques années à une désertion massive des constructeurs automobile. Le salon anglais considéré encore il y a peu comme un salon de seconde zone est sur le point de s'imposer comme un rendez-vous incontournable du secteur même s'il reste pour le moment à une échelle plus modeste. Alec Mumford, le président du London Motor Show, a récemment déclaré: «Les quatre dernières éditions du salon ont dépassé toutes nos attentes. L'événement a été un succès pour nous en tant qu'organisateurs mais aussi pour nos exposants. Nous sommes très impatients d'accueillir les futurs visiteurs au Battersea Park en 2021, où nous avons déjà prévu des expositions très spéciales ». Il poursuit: «La situation mondiale actuelle nous a montré ce que nous devions faire pour nous préparer à toute éventualité et nous avons intégré des mesures évolutives nécessaires à la tenue de cet évènement. Nous avons l'avantage de disposer d'un grand espace facilitant le confort des visiteurs)»

L'événement de l'année prochaine verra l'arrivée de nouvelles animations adaptées aux visiteurs de tout âge. Les constructeurs pourront promouvoir leurs gammes mais aussi leurs développements technologiques liés à la sécurité, aux véhicules électriques, aux carburants alternatifs ou encore aux



véhicules autonomes. La passion ne sera pas en reste avec une zone dédiée au sport automobile et aux motos. Des activités passionnantes seront proposées comme de la conduite immersive en simulateur ou des courses en réalité virtuelle. Les visiteurs attendus en nombre auront peut-être aussi la chance de légendes rencontrer des l'automobile. Autre particularité : les soirées seront également animées avec des présentations privées, des visites Access All Area uniques et des événements musicaux réunissant de nombreux artistes. De quoi donner des idées aux trois autres Européens grands salons que sont

Genève, Paris et Munich (en remplacement de Frankfort) qui doivent se réinventer pour assurer leur pérennité. Cette annonce donne du baume au cœur aux passionnés qui se désolent de voir mourir leurs salons depuis quelques années. Londres pourrait également bénéficier de l'annulation de l'édition 2021 du salon de Genève pour attirer plus d'exposants ou des lancements de nouveaux modèles.

Article: Alexandre NAVILLE Photos: London Motor Show

SALON: Le G.I.M.S. doublement pénalisé

I n'y aura malheureusement pas de Salon international de l'automobile à Genève l'année prochaine. Les organisateurs ont finalement jeté l'éponge face aux incertitudes qui règnent autour de l'évolution de la pandémie du coronavirus. Répondant à une enquête lancée par la Fondation en charge de l'organisation, la majorité des habituels exposants ont d'ores et déjà annoncé qu'ils ne participeraient probablement pas à une édition en 2021. C'est un véritable coup de tonnerre dans le monde de l'automobile. Le Salon de Genève était jusqu'ici la référence du secteur et le plus fédérateur pour l'ensemble des fabricants automobiles de la planète. Pour ne pas arranger les choses, l'annulation à la dernière minute de l'édition 2020 a généré un manque à gagner de 11 millions de francs suisses pour la Fondation du salon. S'ajoutent à cela les pertes pour l'état de Genève pour qui cet évènement est l'une des principales sources de revenus. Afin de compenser les pertes de 2020 et assurer la viabilité d'un salon en 2021, une aide du canton de Genève de 16,8 millions de francs suisses (soit près de 16 millions d'euros) a été proposée à la Fondation.



Cette dernière, via son Président Sandro Mesquita, a légitimement refusé mettant en avant des conditions contraires à ses statuts et à sa raison d'être depuis plus de 100 ans. Une deuxième offre plus favorable fut alors mise sur la table par l'état de Genève qui tenait absolument à sauver cette manifestation mais la réticence des constructeurs et les incertitudes liées à la pandémie ont finalement eu raison de la tenue d'une édition en 2021. "Il est loin d'être certain que la situation sanitaire actuelle permette la tenue d'un événement attirant plus de 600 000 visiteurs et 10 000 journalistes au printemps prochain" déclare la Fondation du Salon à travers un communiqué de presse qui doit dès à présent trouver une solution pour 2022. Elle n'est par contre déjà plus en mesure d'assurer financièrement la pérennité de cet évènement. La Fondation se tourne depuis vers le Palexpo (Palais des Expositions et des Congrès de Genève) pour vendre les droits et les actifs de cette manifestation majeure estimés à 15 millions de francs Suisse. Même si à ce jour rien n'est signé, l'offre est plus qu'intéressante pour Palexpo sachant que les précédentes éditions du Salon lui rapportaient entre 30 à 35 millions de francs par édition, soit un tiers de son chiffre d'affaires annuel. Mais est-ce encore viable? N'est-ce pas la fin des salons automobiles tels que nous les connaissons ? Depuis quelques années, les constructeurs automobiles ne cachent pas qu'ils n'y trouvent plus leur compte. Le Covid est peut-être le coup de grâce pour les salons automobile. Alors que Paris et Munich (en remplacement de Frankfort) explorent d'autres concepts, le temps des grand-messes automobiles semble révolu. Espérons cependant que le Salon International de l'Automobile de Genève (GIMS) puisse rester une exception et gardons à l'esprit que pour beaucoup de constructeurs il reste un lieu incontournable de communion avec les passionnés et les journalistes.

Article: Jean-François DUBY Photos: Ingrid BARREAU

FORMULE 1 : La concurrence broie du noir

ors du tout premier grand-prix en Autriche, les flèches d'argent (devenues noires) ont, dès les essais libres, démontré qu'il fallait une fois de plus compter sur elle pour ce championnat pas comme les autres. La surprise venait surtout de la méforme des Ferrari qui avaient déjà laissé paraître un manque de vitesse lors des essais de pré-saison. L'attention se portait alors vers Max Verstappen et sa Red Bull qui, depuis 2 ans, semble être les seuls à pouvoir inquiéter les Mercedes à la régulière. Mais lors des qualifications de ce premier grand-prix, les pilotes Mercedes allaient écœurer la concurrence. La pole revenait à Valtteri Bottas devant Hamiton. Ce dernier écopait d'une pénalité juste avant le départ après une réclamation de Red Bull pour non-respect d'un drapeau jaune. Cette pénalité allait propulser Verstappen en première ligne, mais dès le départ Bottas s'envolait, ne laissant aucune chance au pilote hollandais qui allait même devoir renoncer au bout de 12 tours sur souci mécanique. La course allait connaître de nombreux rebondissements avec pas moins de trois voitures de sécurité. Les pilotes certainement avides de compétitions nous offraient de beaux dépassements en piste. Alors que nous pensions les Mercedes intouchables, elles allaient donner bien du

souci à leurs pilotes. Dès les deux tiers de la course, les ingénieurs enjoignaient Bottas et Hamilton de réduire leur cadence et surtout d'éviter de passer sur les vibreurs. Les boîtes de vitesses des deux monoplaces s'avéraient en effet sensibles aux vibrations et voyaient leur fiabilité mise en péril. Imperturbable, le Finlandais Bottas gardait cependant la tête froide



et empochait cette première épreuve. Une semaine plus tard les mêmes acteurs se retrouvaient sur le même circuit pour une course moins palpitante. Les soucis de boîte de Mercedes semblaient n'être plus qu'un mauvais souvenir. S'il persistait encore des doutes sur la fiabilité de l'écurie allemande, ils étaient balayés par l'insolente domination d'Hamilton et Bottas. Hamilton enlevait la pole sous des trombes d'eau. Cette fois-ci c'est bien le pilote britannique qui allait reprendre la main en franchissait la ligne en vainqueur après avoir fait cavalier seul du début jusqu'à l'arrivée. Bottas enlevait la 2ème place après avoir livré un beau duel avec un Max Verstappen bien décidé à ne rien lâcher. Le fait majeur de ce grand prix fut l'accrochage entre Leclerc et Vettel dès le deuxième virage qui allait conduire au retrait des deux Ferrari. Ce week-end se jouait la 3ème manche en Hongrie. Chose rare à Budapest la pluie est venue jouer les trouble-fêtes par intermittence lors du week-end. Les Mercedes

trustaient une nouvelle fois les premières places de la grille devant les Racing Point accusées d'être les clones des flèches d'argent de 2019. Sur une piste partiellement



humide Bottas manquait son départ et se voyait rejeté assez loin lors des premiers tours. Il allait alors se lancer dans une chevauchée pour revenir à la 3^{ème} place juste derrière Verstappen. Ce dernier revenait de loin après avoir abîmé sa Red Bull lors du tour d'installation. Les mécaniciens autrichiens un temps record allaient permettre à Max de prendre le départ in

extremis. L'écurie Haas tentait un coup de poker en chaussant des pneus pour piste sèche dès le départ. Une stratégie payante pour Magnussen qui enlevait une $10^{\text{ème}}$ place inespérée pour le team américain en grande difficulté. Devant, Hamilton imprimait un rythme insolant pour ses adversaires. En franchissant la ligne, il empochait sa deuxième victoire et prenait pour la première fois la tête du championnat pour 6 points. Ferrari sauvait les meubles avec la 6ème place de Vettel loin devant son équipier Leclerc incapable de rentrer dans les points. Toutes les écuries se retrouveront d'ici 15 jours pour deux grand-prix sur le circuit de Silverstone où tout a commencé il y a 70 ans.

Article: Jean-François DUBY

Photos: Mercedes AMG F1 et Red Bull F1

Le point et les dates



GRAND-PRIX	CIRCUIT	VAINQUEUR
Formule 1 Rolex Grosser Preis von Osterreich	Le Red Bull Ring - Autriche	V.Bottas
Formule 1 Pirelli Grosser Preis der Steiermark	Le Red Bull Ring - Autriche	L.Hamilton
Formule 1 Aramco Magyar Nagydij	The Hungaroring - Hongrie	L.Hamilton
A VENIR		DATES
Formule 1 Pirelli British Grand Prix	Silverstone - Angleterre	31/07 - 02/08
Emirates Formula 1 70th Anniversary Grand Prix	Silverstone - Angleterre	07/08 - 09/08
Aramco Gran Premio de Espana	Circuit de Catalunya - Espagne	14/08 - 16/08
Grand Prix de Belgique de Formule 1 Rolex	Spa-Francorchamps - Belgique	28/08 - 30/08
Formule 1 Gran Premio Heineken d'Italia	Monza - Italie	04/09 - 06/09
Gran Premio Toscana	Mugello - Italie	11/09 - 13/09
Grand Prix de Russie	Sochi Autodrom - Russie	24/09 - 27/09

AUTO: Ineos revisite le légendaire Land

A

l'annonce de l'arrêt de la production du légendaire Land Defender, le fondateur et propriétaire du groupe Ineos, Jim Ratcliffe, avait sollicité Jaguar Land Rover pour racheter les brevets et l'outillage de cet emblématique 4X4. Il essuya un refus net ce qui eut pour conséquence de pousser le milliardaire britannique à construire un

remplaçant qui répondait à la même philosophie de baroudeur pur et dur. découvrant les images En nouveau Grenadier il ne fait aucun doute sur la source d'inspiration des ingénieurs d'Ineos Automotive. On croire pourrait à une énième déclinaison du vénérable Defender qui en 67 ans de carrière aura plusieurs restylages. pourtant, le véhicule que vous avez sous les yeux est 100 % différent et innovant. Passé similitude la visuelle avec le Defender, ce futur baroudeur repose une sur



conception moderne ou la fiabilité sera l'absolue priorité. Le constructeur s'engage cette année dans un vaste programme de tests dans toutes les conditions en passant par les plus extrêmes afin d'éprouver la durabilité de leur modèle. Le constructeur ambitionne de venir combler un vide sur le marché après l'arrêt de la production du Defender et d'en faire un véhicule référence dans sa catégorie. Ineos s'est entouré de plusieurs fournisseurs pour concevoir le Grenadier. B.M.W. pour la motorisation avec des six-cylindres essence et diesel accouplés avec une boite automatique 8 rapports de chez ZF. Le tout reposera sur un châssis conçu par Gestamp avec des essieux de chez Carraro. Enfin la sérieuse maison autrichienne Magna Steyr pilotera l'industrialisation et fournira les suspensions. Le tout sera produit dans une toute nouvelle usine à Bridgend, dans le sud du Pays de Galles. Les



premiers Grenadier devraient sortir des chaînes d'ici fin 2021 et être proposés aux premiers clients début 2022 pour un prix estimé à 45 000 euros sur les versions de base. Le véhicule sera proposé dans un premier temps en châssis long en 4 portes, mais comme son illustre modèle il devrait se voir décliner en châssis court rapidement. **Automotive** a fait début juillet qu'il serait intéressé pour reprendre la ligne de production où étaient fabriquées les Smart Hambach en Moselle.

Article: Jean-François DUBY

Photos: Ineos

BATEAU: La Lamborghini des mers

L

amborghini et Italian Sea Group ont uni leurs efforts pour proposer un super yacht baptisé «Tecnomar for Lamborghini 63».



La ligne futuriste s'inspire très largement de la Lamborghini Sián FKP 37 tandis que le hard top protégeant du soleil et du vent fait référence aux roadsters de la marque. La coque et la superstructure en fibre de carbone permettent au « Tecnomar for Lamborghini 63 » de peser moins de 24 tonnes pour 20 mètres de long. Des

caractéristiques qui classent bateau dans la catégorie des ultralégers. Les performances s'annoncent exceptionnelles avec une vitesse de 60 nœuds. Pour propulser l'ensemble on pouvait s'attendre à retrouver l'un merveilleux moteurs à Sant'Agata Bolognese. Il n'en est rien, c'est la division marine de MAN qui fournit deux magnifiques V12 délivrant 2000 ch. chacun. Un choix étonnant quand on sait qu'il y a 50 Ferruccio Lamborghini ans Marine des avait **lancé** la division



moteurs Lamborghini (Motori Marini Lamborghini SpA). A l'époque c'est un moteur d'une Espada qui avait servi de base aux premiers modèles. Le développement permit

rapidement à la firme italienne de s'imposer dans ce milieu particulier avec notamment un *offshore* baptisé **Quetza** propulsé par une version **8 litres** d'un bloc de LM002. Mais cela c'était pour la parenthèse historique, la division Marine ayant depuis disparu. Le moteur **MAN** jouit d'une très bonne réputation aussi bien pour son rendement que sa fiabilité.





A l'intérieur on a l'impression de s'assoir au volant d'une voiture de sport de la marque. Le tableau de bord fait appel au même design. Le bouton de démarrage/arrêt de style aviation (un pour chaque moteur) est exactement le même que celui utilisé pour réveiller un moteur Lamborghini. Les fonctionnalités propres à la navigation sont parfaitement intégrées et s'appuient sur un sytème de contrôle intégré. On retrouve de nombreux détails de finition type « Carbon Skin » notamment sur les sièges sport et la barre. La société affirme que le premier exemplaire sera prêt début 2021 pour un prix estimé à plus de 3 millions d'euros.

Article: Jean-François DUBY Photos: Volkswagen AG

