

# **Auto Full News**

**Auto Camion Bus Moto Bateau Avion**



**Numéro 9**  
**Septembre 2020**

**#14**

**SPORT : Rallye des Hautes-Côtes**  
**RETRO : Skoda 110 R**  
**CAMION : Nouvelle gamme Volvo**  
**F 1 : Gasly sur un nuage**  
**AUTO : rêve en K2000**  
**DISPARITION : Emma et les Lotus**



## EDITO

Notre N°9 d'**Auto Full News** est dédié à la mémoire du jeune **Alexis Charbonnier** disparu tragiquement lors du Rallye des Hautes Côtes. Même si le risque est inhérent au sport automobile, nous ne devrions jamais vivre des moments pareils. Nous adressons toutes nos pensées à sa famille et ses amis !

Merci à **Pierre AUBANELLE** pour sa précieuse collaboration et à **Nicolas MILLET** pour la photo de la couverture. Vous pouvez retrouver les belles photos de **Nicolas** sur :

<https://nicolasmilletphotography.com/>

## DISPARITION : Emma et ses Lotus

**D**iana Rigg nous a quittés le 10 septembre 2020 à l'âge de 82 ans. Elle restera la sublime **Emma Peel** de la cultissime série télévisée «**Chapeau melon et bottes de cuir**» (ou «**The Avengers**» pour les puristes) dans les années soixante.

Emma était indissociable de sa **Lotus Elan** avec laquelle elle pourchassait les méchants. Elle aura eu au cours de la série deux modèles : une **S2** blanche (*immatriculée HNK 999C*) puis par la suite une **S3** bleue claire métallisée (*immatriculée SJH 499D*).



Une voiture qui lui allait à merveille. Fine et élégante comme Emma, la Lotus tranchait avec les imposantes et pataudes **Bentley** 3 Litres de 1928 et 4,5 Litres de 1929 de John Steed. **Diana Rigg** fut aussi une James Bond Girl de charme aux côtés de **George Lazenby** dans «**Au service secret de Sa Majesté**» où les voitures ont une place de choix.

**Article: Ingrid BARREAU**

## SPORT AUTO : 43<sup>ème</sup> Rallye des Hautes Côte (21)

Cette 43<sup>ème</sup> édition du Rallye des Hautes-Côtes devait être une belle fête après cette période de frustration de pilotage jusqu'à ce qu'une terrible sortie de route plonge l'ensemble des acteurs dans le désarroi. Le résultat sportif devenait dès lors anecdotique.

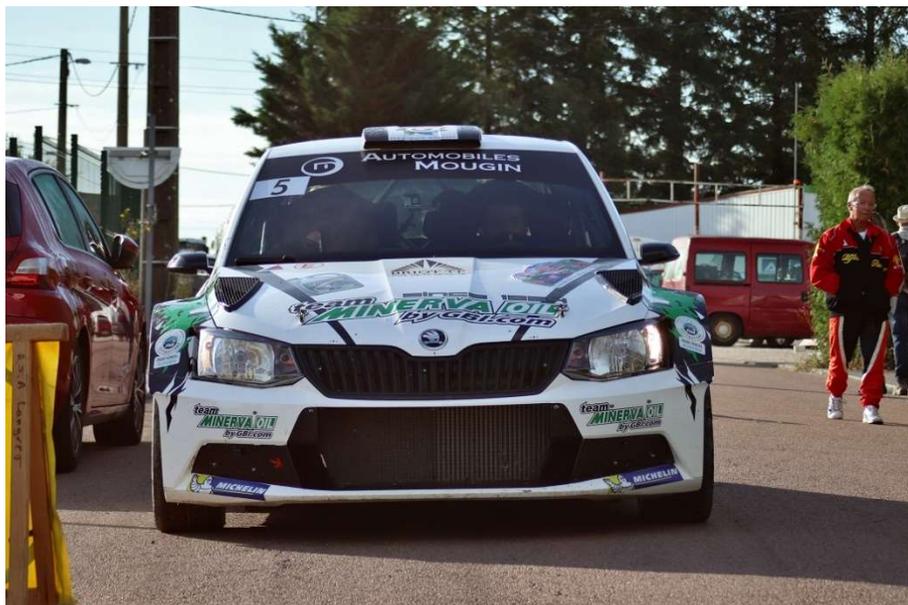


### MODERNE : Millet dans la tristesse

La 43<sup>ème</sup> édition du rallye régional des Hautes-Côtes (21) s'élançait le samedi 05 septembre avec 96 équipages. Un plateau très nettement en hausse par rapport aux dernières éditions. Le parcours de 141.6 km. comprenait 6 épreuves spéciales d'une longueur totale de : 39.9 km. Dès la première spéciale Denis Millet (Škoda Fabia R5) confirmait son statut de favori avec 5,4 s. d'avance sur le jeune Mathias Vaison (Citroën C3 R5) et 7,1 s/ sur Thierry Chkondali (Škoda Fabia R5). Dans l'ES 2 Denis Millet récidivait, mais cette fois, c'est le jeune Ghislain Barbier (Citroën C3 R5) qui venait taquiner le leader à moins de 3,4 s. Au soir de la première étape, Millet devançait au général Vaison de 10,4 s. et Chkondali de 10.9 secondes. Barbier qui découvrait sa monture restait plus que jamais au contact pour le podium. Le samedi, il ne restait plus que 83 équipages au départ de la deuxième boucle. Millet empochait l'ES 3 mais avec seulement 1,6 s. devant Vaison. Barbier prenait le 3<sup>ème</sup> temps pour 0.1 s. sur Chkondali. De nouveau intouchable lors de l'ES 4, Millet creusait un peu plus l'écart au général tandis que Vaison et Chkondali, à égalité, restaient sous la menace de Barbier de plus en plus en confiance avec sa Citroën. Statut quo lors de l'ES 5 qui allait connaître malheureusement un drame avec la violente sortie de route du jeune Chalonnais Alexis Charbonnier. Si le co-pilote Julien Mure, bien que grièvement blessé, arrivait à s'extraire, son pilote



restait prisonnier de sa DS3 dans une position qui ne facilitait pas le travail des secours. A ce moment du rallye, l'équipage accidenté occupait une très belle **7<sup>ème</sup> place** au général et était leader des R3. Au départ de l'ultime étape les pilotes ignoraient encore la gravité de l'accident mais l'inquiétude était palpable. C'est **Vaison** qui enlevait cette dernière spéciale juste devant Millet qui



assurait sa victoire finale. Barbier récupérait la **3<sup>ème</sup> place** au général après le retrait de **Chkondali**. Alors que les équipages rescapés rejoignaient le parc fermé, les visages des officiels ne laissaient présager rien de bon. L'ensemble des acteurs de cette 43<sup>ème</sup> édition apprenaient le décès du jeune **Alexis Charbonnier**. Son co-pilote était quant à lui évacué pour vers le centre hospitalier de Dijon. **Denis Millet**, secondé par **Bertrand Angonin**, empochait une amère première victoire après 6 podiums en R5.

- 1 MILLET Denis / ANGONIN Bertrand
- 2 VAISON Mathias / DUPUY Margot
- 3 BARBIER Ghislain / POIRIER Clément

ŠKODA Fabia R5  
CITROËN C3 R5  
CITROËN C3 R5

0h23m31s50  
+0'15,40  
+0'36,30



## V.H.C. : Triplé pour Vaison

**D**e bonnes conditions attendaient les huit équipages en V.H.C. répartis dans trois catégories (les groupes 1 à 5 / les groupes N/A/B / le groupe Classic) lors de cette **43ème édition du Rallye des Hautes Côtes (21)**

En **groupe 1/2/3/4/5** c'est l'équipage **Christophe Vaison/ Pascal Boyer** sur Ford Escort RS 2000 MK II (Gp.4) qui allait s'imposer dans l'ES 1 avec 9 secondes d'avance sur la R5 Turbo (Gp.4) du duo. Très logiquement les Groupes 1 sont plus loin. L'Alfa Roméo GT Veloce d'**Antoine Lanni** et **Francis Pion** devance la VW Sirocco de William et Elodie Testa. L'Opel Kadett GT/E (Gp. 2) de **Patrick Ansbert-Albert** et **Nathalie Druot** ferme la marche mais ces derniers vont se ressaisir dans l'ES 2 et prendre le dessus sur la VW des Testa. Devant, les écarts et le classement restent les mêmes. Le



lendemain, les protagonistes reprenaient la route pour deux nouvelles boucles. Partant devant les modernes, ils ne furent pas pénalisés par la neutralisation suite au terrible accident de la DS3 d'**Alexis Charbonnier** et **Julien Mure**. Dans l'ES 3 **Joël et Catherine Juif** s'imposait devant Vaison/Boyer tandis que la belle Alfa Roméo GT Veloce de Lanni/Pion sortait dans une épingle.

Christophe Vaison toujours en tête du général s'imposait dans l'ES 4 avec 8 secondes d'avance sur la R5 Turbo tandis que **William et Elodie Testa** (VW) prenait le dessus sur Ansbert-Albert/Druot (Opel). La troisième et dernière boucle allait être un remake de la deuxième avec les mêmes classements sur les mêmes spéciales. Au final **Christophe Vaison / Pascal Boyer** s'impose avec 22,1 secondes sur Joël et Catherine Juif. C'est la 3<sup>ème</sup> victoire en V.H.C. au Rallye des Hautes Côtes pour le pilote bourguignon qui avait déjà goûté à la victoire en moderne en 2011.



En **groupe N/A/B** il n'y a pas eu débat, la B.M.W. M3 (Gp. A) de **Benoit Chavet** et **Renaud Godillot** a logiquement pris le dessus sur la belle Ford Sierra (Gp N) de d'**Alain et Valérie Goussot** avec un écart de temps quasi similaire sur l'ensemble des spéciales.

En **groupe Classic**, **David et Marie-Odile Mathieu**, seuls engagés, n'ont pas démerité pour autant. Sur un parcours étroit et couvert de caillasses ramenées par les modernes dans les virages, leur belle Porsche 911 SC n'était pas à la fête. Ils réalisent cependant d'honorables chronos.



**A**u départ de la 43<sup>ème</sup> édition du rallye des Hautes côtes, cinq équipages étaient alignés en régularité ; quatre en **V.H.R.S.** et un en **L.P.R.S.** (3 équipages en intermédiaire et 2 en Haute). L'organisation décidait en toute logique de ne faire qu'une catégorie. Parmi les engagés, nous retrouvions des peintures de la discipline avec les équipages **Montagne/Potel** sur une Alfa Bertone 1750 (I) et **Patron/Dorey** sur Golf I GTI (I). Dès la première ES, ces deux équipages faisaient valoir leur expérience et finissaient avec un écart de 0.5 point de pénalité. L'équipage



**Duby/Levé** sur B.M.W. 323i (I) se fourvoyait avec leur moyenne et finissait bon dernier avec près de 264 points de pénalité. Les deux autres équipages **Clerget/Bureau** sur Peugeot 306 (H) et **Diot/Diot** sur Lotus Elise S1 occupaient le milieu de classement. *Statu quo* dans la deuxième ES avec des écarts similaires qui ne changeaient rien au classement de cette première journée. Le lendemain, les acteurs repartaient pour une nouvelle boucle. Lors de l'ES 3, l'équipage Montagne/Patel continuait à grappiller de précieux point sur leurs poursuivants **Patron/Dorey** qui restaient cependant au contact. La bonne surprise venait de Duby/Levé qui pointaient avec seulement 11,5 points de pénalités leur permettant ainsi de réduire considérablement leur retard. Dans l'ES 4 rendue piègeuse par le



passage des modernes, seuls les deux équipages de tête arrivaient à tenir la cadence. Malheureusement, la boîte de vitesses de la Golf de **Patron/Dorey** rendait l'âme. Si l'équipage préservait ses précieux points de la spéciale, il ne pouvait malheureusement pas repartir pour la dernière boucle et déclarait forfait. Alors que les quatre équipages rescapés sortaient du parc d'assistance pour rejoindre l'ES 05, la nouvelle de la neutralisation de la spéciale leur était notifiée. Une violente sortie de route venait d'avoir lieu pour l'équipage **Alexis Charbonnier/Alexis Mure**, nécessitant l'intervention des secours. Le

plateau V.H.R.S. était ainsi redirigé vers le départ de l'ES 06. A cet instant, **Dany Montagne et Corinne Potel** avaient suffisamment de points pour assurer leur place sur une spéciale particulièrement piègeuse. Mais l'écart entre les deuxièmes Clerget/Bureau (H) et troisièmes Duby/Levé (I) n'était que de **44 points**. La B.M.W. du duo savoyard reprenait **10,9 points** sur leurs adversaires. A cet instant le classement semblait figé mais au moment de rejoindre le parc fermé, la poulie de distribution de la Peugeot 306 de **Clerget/Bureau** cassait à moins de 500 mètres du pointage. Le sympathique équipage de l'Alfa Roméo, **Dany Montagne et Corinne Potel** n'auront pas le cœur à savourer leur victoire. En effet, peu de temps après l'arrivée, les officiels leur annonçaient la terrible nouvelle : le jeune Chalonnais **Alexis Charbonnier** n'avait pas survécu à sa violente sortie de route. Dès lors, plus rien n'avait d'importance pour chacun des participants.

**Article et photos : Jean-François DUBY**

## AUTO : La ŠKODA 110 R a 50 ans !

**A** lors que Škoda fête son 125<sup>e</sup> anniversaire, revenons sur l'un des modèles emblématiques de son histoire : le Coupé 110 R qui fut présenté au public il y a tout juste 50 ans (5 septembre 1970) au salon de l'ingénierie de Brno. En 1964 Škoda avait inauguré une nouvelle architecture pour ses modèles avec une carrosserie autoporteuse, moteur arrière et propulsion. Le Coupé 110 R héritait naturellement de cette configuration. Le développement du Coupé 110 R, surnommé alors «Erko» en



Tchécoslovaquie, a commencé en 1966 pour aboutir en mars 1968 au premier prototype portant la désignation interne de Škoda 718K. Les prototypes successifs réalisèrent leurs essais principalement sur les routes de la R.D.A. Škoda bénéficia en 1970 de la succession de grands salons comme Paris, Londres ou Turin pour exposer son Coupé sur de nouveaux marchés. Le public réservait alors un bon accueil pour une voiture venue de l'autre côté du rideau de fer. Malheureusement la production ne suivait pas la demande en raison des conditions politiques et d'une organisation industrielle muselée. Sur les 3000 voitures produites en 1971, 85% furent exportées principalement en Europe. Le citoyen tchécoslovaque devait déboursier 78 000 Kč (soit plus de 40 mois de salaire) pour avoir la chance d'en procéder une.

La voiture avait deux coffres, un de 250 litres à l'avant et un petit de 120 litres entre la banquette arrière et le compartiment moteur.



Le placage en bois du tableau de bord des premiers modèles fut rapidement remplacé par une finition noire mate plus en phase avec le côté sportif de la voiture. L'instrumentation était particulièrement complète avec 5 cadrans (vitesse, compte-tours, manomètre de pression d'huile, température d'eau et jauge à carburant)

Une bonne partie du poids contenu de la voiture reposait sur le train arrière, ce qui lui garantissait une bonne motricité. Le rapport poids/puissance rendait la conduite dynamique et plaisante...tant que vous n'étiez pas sous la

pluie ou sur la neige ! Il vous fallait alors de sérieuses notions de pilotages pour dompter cet adorable Coupé. C'est peut-être pour cette raison que la Tchécoslovaquie nous gratifia d'une sacrée génération de pilotes qui, avec des autos archaïques, rivalisaient crânement avec nos pilotes de l'Ouest.

Au cours des dix ans de production (1970 à 1980), la Škoda 110 R a subi de nombreuses mais légères mises à jour qui ont contribué à assurer sa longévité et un succès commercial considérable



pour une voiture des pays de l'Est. Avec **57 085 exemplaires** produits ce modèle fut sans aucun doute une réussite.

Les succès en rallye et en circuit ont également grandement contribué à sa notoriété. Rustique mais fiable, le Coupé s'est construit un palmarès qui poussa l'usine à développer des versions encore plus affûtées avec la **180 RS** et la **200 RS** pour le Rallye Barum en 1974.

La **200 RS** recevait un moteur deux litres, une boîte 5 vitesses fabriquée par **Porsche** ainsi

qu'un nouvel essieu arrière à bras oscillant améliorant considérablement sa maniabilité.

Mais c'est surtout la légendaire **Škoda 130 RS** de 1975 qui deviendra l'une des voitures de course les plus réussies dans la catégorie des moins de **1 300 cm<sup>3</sup>**. Le toit, le capot et les portes faisaient appel à l'aluminium, tandis que les ailes étaient en plastique renforcé de fibre de verre. Ainsi allégé, le poids de la **130 RS** ressortait à **720 Kg**. Avec son moteur à lubrification à sec équipé de deux carburateurs Weber délivrant **130 Ch.**, celle que l'on baptisait parfois la «Porsche de l'Est» aura permis à **Škoda** de se construire un palmarès impressionnant. La **130 RS** enlevait notamment une double victoire au **Rallye de Monte-Carlo 1977** (*Groupe 2 et Classe moins de 1300 cm<sup>3</sup>*) et reflait le classement des constructeurs du championnat d'Europe des voitures de tourisme en 1981.



**Article: Jean-François DUBY**

**Photos : Škoda Heritage**



## CAMIONS : Volvo fait sa gamme



**V**olvo Trucks renouvelle sa gamme lourde comprenant les modèles **FH16, FH, FM** et **FMX**. Ces véhicules disposent, suivant la tendance, d'interfaces rendant la conduite plus flexible et efficace. Si la cabine des FH évolue peu, les FM et FMX se voient dotés d'une toute **nouvelle cabine** offrant jusqu'à un mètre cube de volume intérieur supplémentaire en plus d'une isolation thermique améliorée. Tous par contre reçoivent un tableau de bord **100% numérique** avec une dalle de 12 pouces. L'affichage est personnalisable ; une multitude d'informations est disponible comme le temps de conduite, les alertes de franchissement, la charge des essieux, la navigation, etc.. Une deuxième dalle numérique de 9 pouces gère de son côté toutes les fonctionnalités de communication.

Le nouveau design du sélecteur de la boîte de vitesses **Volvo I-Shift** est plus pratique et ergonomique tout en laissant plus de liberté de mouvement dans la cabine. Les programmes de changement de vitesse ont également été étoffés. Ils incluent désormais de série les modes de conduite éco, standard et performance.



Côté **motorisation**, le FH est disponible avec le moteur Turbo Compound **Type D13TC** de 13 litres de **460 ch** pour 2 600 Nm/ ou de **500 ch** pour 2 800 Nm/. Tandis que le fleuron de la gamme, le FH16 reçoit les déclinaisons **Type D16K** de **550 ch** pour 2900 Nm, **650 ch** pour 3150 Nm et **750 ch** pour 3550 Nm.

**Article : Alexandre NAVILLE**  
**Photos : Volvo Trucks**

## AUTO : Rencontre du 3<sup>ème</sup> type pour une enfant

La petite **Anastasia** a réalisé son rêve : pouvoir monter et faire un tour dans son «héroïne mécanique» **K2000**. Vous me direz : «Ce n'est pas de son époque»... Et bien si ! Figurez-vous que cette petite chipie vient juste de terminer de visionner l'intégrale de la fameuse série des années 80. La faute peut-être à un papa nostalgique des vieilles séries TV. Quelle ne fut pas la surprise d'Anastasia en déambulant sur le port de Bandol de tomber nez-à-nez ou, devrais-je dire «nez-à-capot» avec **KITT** (acronyme de *Knight Industries Two Thousand*).

C'est sous les traits d'une **Pontiac Firebird** de 3<sup>ème</sup> génération du millésime **1982** que cette actrice métallique a bercé toute une génération de télévores. Anastasia se retrouvait face à une des nombreuses copies officielles répondant en tous points à la version de la

série. Cet exemplaire était en effet présent à Bandol pour des baptêmes, grâce à la structure '**Com 1 Grand**' et son directeur **Michel Orlando**, au profit d'associations pour enfants malades. La petite fille prenait place à bord non sans une certaine fébrilité et découvrait un tableau de bord futuriste et lumineux. La voiture s'élançait pour une promenade autour de Bandol aux mains de **Michel Orlando** qui endossait pour le coup le rôle de Michael Knight (joué par **David Hasselhoff**). Après quelques kilomètres KITT faisait entendre sa voix pour le plus grand plaisir de la petite passagère. La magie se

lisait sur le visage de cette enfant qui n'aurait jamais pensé se retrouver un jour à bord de K2000. L'espace d'un instant elle pouvait s'imaginer être dans la peau de Bonnie (jouée par **Patricia McPherson**).

**Article : Jean-François DUBY**

**Photos : Jean-François DUBY**

**NEWS**  
**classicracing.com**  
Toute l'actualité du véhicule historique



## FORMULE 1 : Hamilton creuse, Ferrari sombre, Gasly conjure

**N**ous venons tout juste de dépasser la mi-saison mais l'issue ne laisse que peu de doute tant Lewis **Hamilton** survole ce championnat au volant de sa Mercedes. Même son très vélocé coéquipier **Bottas** n'arrive plus à suivre le rythme. De son côté **Ferrari** n'est même plus en mesure de se battre avec le milieu de grille et lutte contre ses propres démons. Max **Verstappen** qui semblait à un moment être le seul en début de saison à inquiéter les Mercedes marque également le pas. Alors dans cette chevauchée étoilée, une comète est venue apporter un peu d'air à ce championnat pas comme les autres. Le Jeune Pierre **Gasly** enlevait son premier Grand Prix à Monza. Le pilote Alpha Tauri effaçait ainsi 24 ans de disette pour les français. Certes, il a bénéficié de circonstances favorables, mais il fit preuve d'une grande maîtrise avec ses pneus à l'agonie pour résister aux attaques de **Sainz** jusqu'à la ligne d'arrivée. Une semaine après le magnifique circuit de **Mugello** allait être le théâtre d'un Grand Prix à rebondissements. Souhaitons que la Formule 1 revienne sur le tracé italien. Vallonné, exigeant et rapide il rappelle les anciens circuits.



**Article : Jean-François DUBY**

**Crédit photo : Getty Images / Red Bull Content Pool**

*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    |
| Formule 1 Pirelli British Grand Prix           | Silverstone - Angleterre                | L.Hamilton    |
| Emirates Formula 1 70th Anniversary Grand Prix | Silverstone - Angleterre                | M.Verstappen  |
| Aramco Gran Premio de Espana                   | Circuit de Catalunya - Espagne          | L.Hamilton    |
| Grand Prix de Belgique de Formule 1 Rolex      | Spa-Francorchamps - Belgique            | L.Hamilton    |
| Formule 1 Gran Premio Heineken d'Italia        | Monza - Italie                          | P.Gasly       |
| Gran Premio Toscana Ferrari 1000               | Mugello - Italie                        | L.Hamilton    |
| A VENIR  | CIRCUIT                                 | DATES         |
| Grand Prix de Russie                           | Sochi Autodrom - Russie                 | 24/09 - 27/09 |
| Formula 1 Aramco Grosser Preis Der Eifel       | Nürburgring - Allemagne                 | 09/10 - 11/10 |
| Formula 1 Heineken Grande Prémio De Portugal   | Autódromo Int. do Algarve - Portugal    | 23/10 - 25/10 |
| Formula 1 Gran Premio Dell'Emilia Romagna      | Autodromo Enzo e Dino Ferrari - Italie  | 31/10 - 01/11 |
| Formula 1 D.H.L. Turkish Grand Prix            | Intercity Istanbul Park - Turquie       | 13/11 - 15/11 |
| Formula 1 Gulf Air Bahrain Grand Prix          | Bahrain International Circuit - Bahrain | 27/11 - 29/11 |
| Formula 1 Rolex Sakir Grand Prix               | Bahrain International Circuit - Bahrain | 04/12 - 06/12 |
| Formula 1 Etihad Airways Abu Dhabi Grand Prix  | Yas Marina - Abu Dhabi                  | 11/12 - 13/12 |

# NEWS

**classicroacing.com**

*Toute l'actualité du véhicule historique*

