

# **Auto Full News**

**Auto Camion Bus Moto Bateau Avion**



**Numéro 13  
Janvier 2021**

**Gratuit**



**CARNET : Hubert Auriol et Claude Brasseur  
AUTO : Renault 21  
CAMION : Duro le couteau Suisse**

**COLLECTOR : Jeu d'atout  
AUTO : Zyrus LP1200 Strada  
MOTO : Husqvarna dompte le Dakar**

**Auto Full News** entame sa deuxième année d'existence. En ce mois de janvier toute l'équipe vous adresse ses meilleurs Vœux de Santé, de Bonheur (*mécanique !*) et de Prospérité ! Ainsi qu'à vos proches !



Merci à Pierre AUBANELLE pour sa précieuse collaboration – Photo couverture Husqvarna

## **CAMION : DAF collectionne les trophées**

**P**our la deuxième année consécutive, le **DAF XF** a été couronné par le prestigieux prix «**Fleet Truck of the Year**» décerné lors des «**Motor Transport Awards**» en Grande Bretagne. Ce titre est le troisième en cinq ans pour la série XF et le **19ème** pour le constructeur **DAF** depuis l'introduction de cette récompense attribuée par un collège de responsables des plus grandes flottes en 1986. Le **DAF XF** a été salué pour son excellent rapport qualité-prix et le haut niveau de confort offert à son conducteur. De plus, le jury a souligné la faible consommation ainsi qu'un faible coût de maintenance pouvant s'appuyer sur une



bonne disponibilité des pièces de rechange et un service après-vente de qualité. Le **XF** est le camion de transport longue distance préféré de nombreux exploitants. Les conducteurs louent le **confort** inégalé de la cabine notamment de la couchette considérée comme la meilleure de sa catégorie. Ce que confirme **Richard Zink**, le directeur marketing et ventes de DAF :

*«Le titre reprend ce que nous savions déjà : notre XF est la meilleure réponse pour tout opérateur de transport qui recherche le meilleur camion de transport long-courrier ou lourd du marché. Notre produit-phare coche toutes les cases pour chaque entreprise - fiabilité, efficacité, attrait du conducteur - soutenu par le plus grand et le meilleur réseau de concessionnaires et service après-vente de l'industrie des poids-lourds»*

**Article : Jean-François DUBY**

**Photo : DAF**

# CARNET : Deux légendes du Paris-Dakar nous ont quittés

## HUBERT AURIOL (1952-2021)

**A** lors que le Rallye Dakar 2021 bat son plein, l'une de ses plus grandes figures vient de disparaître. **Hubert Auriol** est décédé à l'âge de 68 ans quelques semaines après **Claude Brasseur**. Le Français né en Ethiopie était indissociable du **Paris-Dakar** ce qui lui avait valu le surnom de «**L'Africain**». Il était au départ du premier Dakar en 1979 au guidon d'une **Yamaha XT500** avec laquelle il termina douzième. B.M.W. a été l'une des premières grandes marques à voir les retombées d'un tel événement et engagea **Hubert Auriol** qui allait remporter le rallye en 1981 avec une **R 80 G/S** de 800 cm3 développée par **Herbert Scheck**. En 1982 un problème de boîte



de vitesses ne lui permit pas de voir l'arrivée mais il prenait sa revanche l'année suivante en enlevant l'épreuve avec une **R 100 G/S R** de 980 cm3. Il étoffait son palmarès en 1984 en terminant 2<sup>ème</sup> derrière le Belge **Gaston Rahier**. En 1985 il changeait de monture pour une **Cagiva** (équipée d'un bicylindre **Ducati** de 900 cm3) qui ne lui permit jamais de retrouver les avant-postes avant 1987. Lors de cette terrible édition Hubert était en tête du rallye avec 3 min. d'avance sur son rival et ami **Cyril Neveu** à la veille de l'arrivée. Malheureusement **Auriol** se brisait en spéciale les deux chevilles sur des souches d'arbre. Il parvenait avec un **courage** incroyable à rejoindre la fin d'étape. Les images de sa souffrance et de sa détresse allaient écrire l'une des pages les plus cruelles du célèbre rallye Raid. La page moto était définitivement tournée, cependant **l'Africain** ne comptait pas abandonner ce continent qui lui était cher et revenait dès 1988 sur



l'épreuve en catégorie auto. Après trois années en Buggy sanctionnées par deux abandons et une 41<sup>ème</sup> place, Hubert rejoignait l'équipe **Lada** et décrochait une 5<sup>ème</sup> place au volant d'une **Samara** (navigué par **Philippe Monnet**). En 1992 c'est la consécration avec la victoire sur une **Mitsubishi Pajero** toujours avec **Philippe Monnet**. Auriol devenait ainsi le premier pilote à faire le doublé dans les deux catégories auto et moto. Il rejoignait ensuite l'armada **Citroën**. Avec la ZX Grand-Raid il décrochera une 3<sup>ème</sup> place en 1993 et une 2<sup>ème</sup> en 1994 (navigué par **Gilles Picard**). En 1995 il passait de l'autre côté du miroir en prenant la direction de l'organisation du plus prestigieux rallye raid au monde jusqu'en 2004. Puis il se consacra à l'organisation d'autres événements tels que le **Heroes Legend**, l'**Africa Eco Race** et le **China Grand Rally**. En 1987, Hubert Auriol s'était également illustré dans les airs en devenant codétenteur avec **Henri Pescarolo**, **Patrick Fourticq** et **Arthur Powell**, du record du tour du monde en avion à hélices, aux commandes d'un **Lockheed 18**, en 88 heures et 49 minutes détenu jusqu'ici par **Howard Hughes**. L'histoire retiendra qu'Hubert Auriol fit ses premiers pas à la télévision en animant une des plus belles émissions consacrées à l'automobile : «**Prestige**».



l'épreuve en catégorie auto. Après trois années en Buggy sanctionnées par deux abandons et une 41<sup>ème</sup> place, Hubert rejoignait l'équipe **Lada** et décrochait une 5<sup>ème</sup> place au volant d'une **Samara** (navigué par **Philippe Monnet**). En 1992 c'est la consécration avec la victoire sur une **Mitsubishi Pajero** toujours avec **Philippe Monnet**. Auriol devenait ainsi le premier pilote à faire le doublé dans les deux catégories auto et moto. Il rejoignait ensuite l'armada **Citroën**. Avec la ZX Grand-Raid il décrochera une 3<sup>ème</sup> place en 1993 et une 2<sup>ème</sup> en 1994 (navigué par **Gilles Picard**). En 1995 il passait de l'autre côté du miroir en prenant la direction de l'organisation du plus prestigieux rallye raid au monde jusqu'en 2004. Puis il se consacra à l'organisation d'autres événements tels que le **Heroes Legend**, l'**Africa Eco Race** et le **China Grand Rally**. En 1987, Hubert Auriol s'était également illustré dans les airs en devenant codétenteur avec **Henri Pescarolo**, **Patrick Fourticq** et **Arthur Powell**, du record du tour du monde en avion à hélices, aux commandes d'un **Lockheed 18**, en 88 heures et 49 minutes détenu jusqu'ici par **Howard Hughes**. L'histoire retiendra qu'Hubert Auriol fit ses premiers pas à la télévision en animant une des plus belles émissions consacrées à l'automobile : «**Prestige**».



Photos : B.M.W. Press / Mitsubishi / Citroën Sport

## CLAUDE BRASSEUR (1936-2020)

L'acteur **Claude Brasseur** est décédé à quelques jours de Noël à l'âge de **84 ans**. Au-delà du très grand acteur à la carrière prolifique, Claude Brasseur était un véritable passionné d'automobile. Il fit ses premières armes au volant d'une **Simca 1000 Rallye** lors des épreuves du **Star Racing Team**. Après un pari fou lors d'une soirée arrosée, il décide de se lancer dans l'aventure du **Paris-Dakar** et se retrouve au départ de l'édition 81 en tant que copilote de **Jacky Ickx** à bord d'une **Citroën CX 2400 GTI de 180 ch**. La voiture s'avéra malgré ses suspensions **hydro-pneumatiques** bien peu préparée pour affronter la rudesse des pistes



africaines. Mais Jacky Ickx parvenait malgré tout à exploiter cette monture avec de très bons résultats jusqu'à un abandon à quelques jours de l'arrivée. Le duo reviendra l'année suivante avec un 4X4 **Mercedes 280 GE** et rejoindra Dakar à une belle 5<sup>ème</sup> place. La **victoire** viendra en

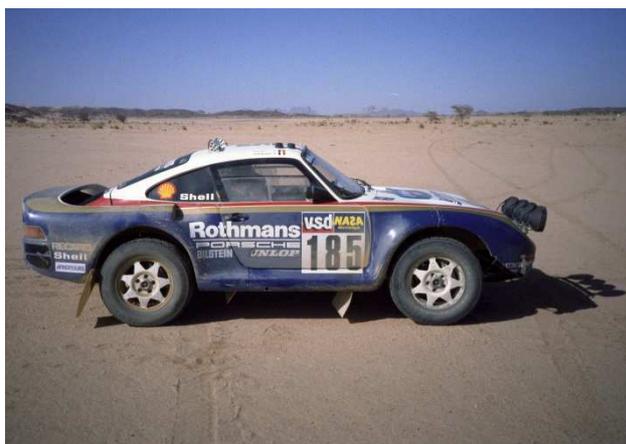
**1983** toujours sur Mercedes 280 GE. La notoriété de l'équipage va lui ouvrir les portes de Porsche qui se



lance dans l'aventure avec une **911** équipée d'une transmission 4X4 aux couleurs de **Rothmans**. (225 ch. pour 1235 kg. capable d'atteindre les 210 km/h.) Ickx et Brasseur terminent 6<sup>ème</sup> de l'édition 84. En 1985 Porsche revient avec la nouvelle **959**, une sorte de super 911. C'est la bérézina :



aucune des trois Porsche engagées (pour Ickx/Brasseur, Metge/Lemoyne et Mass/Kiefer) ne rallie l'arrivée. Pour leur dernière participation en 1986, Ickx et Brasseur enlèvent la 2<sup>ème</sup> place derrière les intouchables **Metge/Lemoyne**. Cette édition sera ternie par l'accident d'hélicoptère qui ôta la vie à 5 personnes dont **Thierry Sabine** et **Daniel Balavoine**. **Claude Brasseur**, très affecté par ce drame, ne reviendra jamais sur l'épreuve.



**Articles : Jean-François DUBY**

**Photos : B.M.W. Press / Porsche Rothmans Media / Mercedes**

## AUTO : Zyrus LP1200 Strada



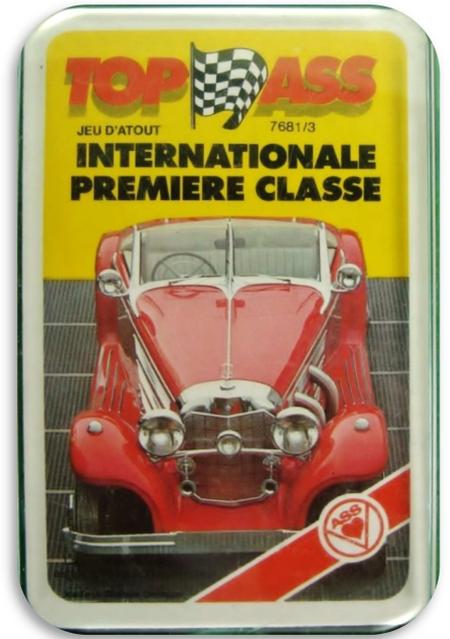
La société norvégienne **Zyrus Engineering** vient de présenter son nouveau modèle **LP1200 Strada**. Après avoir utilisé avec succès une Huracán LP 640-2 Super Trofeo pour la **LP1200 R**, l'artisan constructeur fait cette fois appel à une base de Lamborghini Huracán Performante LP 640-4 avec cette version homologuée pour un usage routier. Sa présentation intervient après deux années de tests intensifs validées par plus de **6000 km** de développement et roulage sur circuit. Son aspect garde celui d'une hypercar coursifiée. Dans ses entrailles on retrouve le **V10** Lamborghini de 5,2 l. équipé d'un **bi-turbo** développant **1200 chevaux**. Avec un poids de **1427 kg**, la Zyrus est plus légère de **126 kg** qu'une Huracán Performante LP 640-4 d'origine. Pas moins de **600 pièces** spécifiques équipent cette **LP1200 Strada** bien que son design évoque toujours un modèle de Sant'Agata Bolognese. Un imposant aileron arrière et un kit carrosserie particulièrement soigné contribuent à améliorer les performances aérodynamiques et à générer plus de **2 tonnes** d'appui à **200 km/h**. Afin de calmer les ardeurs des heureux propriétaires, la firme norvégienne a inclus un bouton pour activer le mode piste libérant les **1200 chevaux**. En effet, en mode «**normal**» dit de croisière dirons-nous, la puissance reste limitée à **900 chevaux** ! La société prévoit de produire **12 exemplaires** de la Zyrus **LP1200 Strada** pour un prix de **595 000 €**. Le prix comprend une journée de piste pour se familiariser avec la voiture.

**Article : Ingrid BARREAU - Photos : Zyrus Engineering**



# COLLECTOR : Jeu d'atout de notre enfance

Il y a des jeux de cartes qui auront marqué une génération d'enfants entre la fin des années 60 et les années 80. Les **jeux d'atouts** ou de comparaisons, aussi connus dans le monde sous le nom générique de la marque allemande **Top Ass**, ont donné lieu à d'incroyables **parties** acharnées autour d'une passion commune pour l'**automobile**, les **avions**, les **bateaux** et bien d'autres engins mécaniques. Ce sont les Allemands qui développèrent cette nouvelle façon de jouer aux cartes. En plus de vous divertir, ces jeux basés sur le principe de la **bataille** vous permettaient de connaître sur le bout des doigts les **caractéristiques** techniques d'un véhicule. Chaque joueur avait le même nombre de carte en début de partie et confrontait une **donnée** de son choix à son **adversaire** (vitesse, puissance, nombre de cylindres...). Le joueur ayant la plus **grosse valeur** remportait la carte de son adversaire et la partie ne prenait fin qu'une fois toutes les cartes récoltées par l'un des protagonistes. L'**automobile** fut la thématique la plus représentée avec les avions mais au fil des décennies ces jeux se sont ouverts à d'autres **thématiques** comme les animaux, les dinosaures, les châteaux,



etc... Les principaux fabricants sont **Ducale**, **Ravensburger**, **Troefspel** et surtout **Ass Altenburger** qui fait référence. A partir des années 90 la jeunesse française délaissait ces jeux au profit d'autres centres d'intérêts mais curieusement ils restèrent bien ancrés dans la culture germanique, celle des pays de l'Est et même en **Grande Bretagne**, où l'on trouve facilement ces jeux à la vente dans les commerces ou les musées. Aujourd'hui certains jeux des années 60 ou 70 en parfait état peuvent se négocier à des **tarifs élevés**. Certaines personnes les achètent non pas pour jouer mais pour se constituer une collection comme des fiches techniques. Je dois avouer être de ceux-

là..., comme un enfant qui n'a jamais voulu grandir. Ces cartes m'auront aidé enfant à me forger une culture automobile et aéronautique en découvrant des modèles parfois exotiques tout en étant incollable sur leurs caractéristiques.

**Article : Jean-François DUBY**

**Photos : Jean-Philippe CALVO**

<p><b>Golf VII GTE</b> 2015 Plug-In-Hybrid</p> <p>Hubraum • Cylindres • Cilindrata <b>1395 cm<sup>3</sup></b></p> <p>Leistung • Potenza • Potenza <b>204 PS/kW/CV</b></p> <p>Höchstgeschwindigkeit • Vitesse maximale • Velocità massima <b>222 km/h</b></p> <p>Beschleunigung • Acceleration • Accelerazione 0-100 km/h <b>7,6 s</b></p> <p>Verbrauch • Consumption • Consumo <b>1,5 l/100 km</b></p> <p>CO<sub>2</sub> Emissionen • Emissioni di CO<sub>2</sub> • Emissioni di CO<sub>2</sub> <b>35 g/km</b></p>	<p><b>Golf I</b> 1974 Benzin • Essence • Benzina</p> <p>Hubraum • Cylindres • Cilindrata <b>1093 cm<sup>3</sup></b></p> <p>Leistung • Potenza • Potenza <b>50 PS/kW/CV</b></p> <p>Höchstgeschwindigkeit • Vitesse maximale • Velocità massima <b>140 km/h</b></p> <p>Beschleunigung • Acceleration • Accelerazione 0-100 km/h <b>15,8 s</b></p> <p>Verbrauch • Consumption • Consumo <b>8,3 l/100 km</b></p> <p>CO<sub>2</sub> Emissionen • Emissioni di CO<sub>2</sub> • Emissioni di CO<sub>2</sub> <b>197 g/km</b></p>	<p><b>40 Years GOLF</b></p>
--	---	-----------------------------

**Edition spéciale pour les 40 ans de la VW Golf**

<p><b>01 Koenigsegg CCR</b></p> <p>Europa</p> <p>Zylinder: 8</p> <p>Hubraum: 4 700 ccm</p> <p>Leistung: 806 PS</p> <p>von 0 auf 100 km/h: 3,2 sek.</p> <p>Geschwindigkeit: 395 km/h</p>	<p><b>02 Bugatti Veyron 16.4</b></p> <p>Europa</p> <p>Zylinder: 16</p> <p>Hubraum: 7 993 ccm</p> <p>Leistung: 1 001 PS</p> <p>von 0 auf 100 km/h: 2,5 sek.</p> <p>Geschwindigkeit: 402 km/h</p>	<p><b>03 Alfa Romeo 8C Competizione</b></p> <p>Italien I</p> <p>Zylinder: 8</p> <p>Hubraum: 4 691 ccm</p> <p>Leistung: 450 PS</p> <p>von 0 auf 100 km/h: 4,5 sek.</p> <p>Geschwindigkeit: 305 km/h</p>
---	---	--

**Les hyper-cars toujours très représentées**

**6A) TRABANT 600**  
  
 1962 • 100 km/h  
 395 cm<sup>3</sup> • 17 kW/23 PS

**5B) WARTBURG 311/3 COUPE**  
  
 1958 • 118 km/h  
 900 cm<sup>3</sup> • 47 kW/65 PS

**2A) TATRA 2-603**  
  
 1970 • 170 km/h  
 2472 cm<sup>3</sup> • 77 kW/105 PS

**1A) ŠKODA 100 L**  
  
 1968 • 128 km/h  
 988 cm<sup>3</sup> • 32 kW/43 PS

**8B) OLCYI I1R CLUB**  
  
 1991 • 149 km/h  
 1129 cm<sup>3</sup> • 45 kW/62 PS

**8A) DACIA 1300**  
  
 1969 • 140 km/h  
 1289 cm<sup>3</sup> • 40 kW/54 PS

**4B) BARKAS B 1000**  
  
 1980 • 100 km/h  
 962 cm<sup>3</sup> • 34 kW/46 PS

**4A) BARKAS V 901/2**  
  
 1959 • 80 km/h  
 900 cm<sup>3</sup> • 34 kW/46 PS

**D1) AUTO ASSE**  
  
**Mercedes Benz 190 E**  
 km/h: 197  
 PS, CVkW: 127/90  
 0-100 km/h: 10,8 s  
 cons. cc: 1897  
 Zyl., Cyl., Cil: 4  
 kg: 1170

**D2) AUTO ASSE**  
  
**Mercedes Benz 200**  
 km/h: 208  
 PS, CVkW: 106/80  
 0-100 km/h: 14,4 s  
 cons. cc: 1397  
 Zyl., Cyl., Cil: 4  
 kg: 1340

**D3) AUTO ASSE**  
  
**Mercedes Benz 280 CE**  
 km/h: 200  
 PS, CVkW: 187/136  
 0-100 km/h: 9,8 s  
 cons. cc: 2744  
 Zyl., Cyl., Cil: 6  
 kg: 1450

**D4) AUTO ASSE**  
  
**Mercedes Benz 190**  
 km/h: 183  
 PS, CVkW: 90/64  
 0-100 km/h: 12,8 s  
 cons. cc: 1997  
 Zyl., Cyl., Cil: 4  
 kg: 1165

**E3) AUTO ASSE**  
  
**Mercedes Benz 280 SEL**  
 km/h: 210  
 PS, CVkW: 185/136  
 0-100 km/h: 10,8 s  
 cons. cc: 2746  
 Zyl., Cyl., Cil: 6  
 kg: 1560

**E4) AUTO ASSE**  
  
**Mercedes Benz 500 SE**  
 km/h: 225  
 PS, CVkW: 231/170  
 0-100 km/h: 8,1 s  
 cons. cc: 4973  
 Zyl., Cyl., Cil: 6  
 kg: 1600

**F1) AUTO ASSE**  
  
**Opel Monza 3.0 E**  
 km/h: 215  
 PS, CVkW: 180/132  
 0-100 km/h: 8,1 s  
 cons. cc: 2968  
 Zyl., Cyl., Cil: 6  
 kg: 1382

**F2) AUTO ASSE**  
  
**Opel Corsa 1.2 S**  
 km/h: 148  
 PS, CVkW: 55/40  
 0-100 km/h: 17,1 s  
 cons. cc: 1195  
 Zyl., Cyl., Cil: 4  
 kg: 764

Rare jeu tchèque de chez Tojemi

Un classique Top Ass consacré aux allemandes

**2B) BMW 3 15 PS**  
  
 A: BMW 37 Reilly, C: BMW 28 Coupé, D: BMW 27 Coupé  
 4 • 11 kW • 749 cm<sup>3</sup>  
 78 km/h • 483 kg • 1031

**2A) BMW 507**  
  
 A: BMW 312 P, C: BMW 228 Coupé, D: BMW 227 Coupé  
 6 • 110 kW • 3168 cm<sup>3</sup>  
 220 km/h • 1330 kg • 1958

**1D) BMW 3 15 PS**  
  
 A: BMW 37 Reilly, B: BMW 160, C: BMW 120 Coupé  
 4 • 11 kW • 749 cm<sup>3</sup>  
 75 km/h • 430 kg • 1029

**1C) BMW 700**  
  
 A: BMW 500, B: BMW 1000, D: BMW 1115  
 2 • 22 kW • 697 cm<sup>3</sup>  
 120 km/h • 440 kg • 1940

**3C) BMW 320**  
  
 A: BMW 327 Reilly, B: BMW 514 E, C: BMW 228 Coupé  
 4 • 92 kW • 1990 cm<sup>3</sup>  
 180 km/h • 1050 kg • 1978

**3A) BMW 507**  
  
 A: BMW 514 E, C: BMW 228 Coupé, D: BMW 227 Coupé  
 6 • 107 kW • 3168 cm<sup>3</sup>  
 225 km/h • 1280 kg • 1958

**2D) BMW 327 COUPE**  
  
 A: BMW 327 Reilly, B: BMW 511 P, C: BMW 228 Coupé  
 6 • 48 kW • 1971 cm<sup>3</sup>  
 125 km/h • 1180 kg • 1937

**2C) BMW 328 SPORT**  
  
 A: BMW 327 Reilly, B: BMW 511 P, D: BMW 327 Coupé  
 6 • 59 kW • 1971 cm<sup>3</sup>  
 130 km/h • 820 kg • 1938

**SKODA 110 Super Sport "Ferať"** 1971  
  
 Years of production: 1  
 Displacement (cm<sup>3</sup>): 1307  
 Output (kW, hp): 54/73  
 Max. Speed (Mph, Km/h): 103/140  
 Units produced: 1

**SKODA 1000 B5 (Circuit Version)** 1971  
  
 Years of production: 2  
 Displacement (cm<sup>3</sup>): 1600  
 Output (kW, hp): 103/140  
 Max. Speed (Mph, Km/h): 124/200  
 Units produced: 2

**SKODA 1201 STW** 1956  
  
 Years of production: 7  
 Displacement (cm<sup>3</sup>): 1221  
 Output (kW, hp): 33/45  
 Max. Speed (Mph, Km/h): 65/105  
 Units produced: 1308

**SKODA Spider B5** 1973  
  
 Years of production: 1  
 Displacement (cm<sup>3</sup>): 1800  
 Output (kW, hp): 119/164  
 Max. Speed (Mph, Km/h): 137/220  
 Units produced: 1

**L&K Voiturette A** 1906  
  
 Years of production: 3  
 Displacement (cm<sup>3</sup>): 1005  
 Output (kW, hp): 5/27  
 Max. Speed (Mph, Km/h): 25/40  
 Units produced: 44

**SKODA F3** 1965  
  
 Years of production: 2  
 Displacement (cm<sup>3</sup>): 999  
 Output (kW, hp): 68/92  
 Max. Speed (Mph, Km/h): 135/220  
 Units produced: 4

**SKODA 1101 Vehicle** 1949  
  
 Years of production: 4  
 Displacement (cm<sup>3</sup>): 1069  
 Output (kW, hp): 24/32  
 Max. Speed (Mph, Km/h): 56/90  
 Units produced: 2,969

**SKODA Hispano Suiza** 1928  
  
 Years of production: 4  
 Displacement (cm<sup>3</sup>): 6,654  
 Output (kW, hp): 73,5/100  
 Max. Speed (Mph, Km/h): 87/140  
 Units produced: 300

Jeu hongrois sur les B.M.W.

Jeu fait pour les 120 ans de Škoda

**6) AGUSTAWESTLAND AW609**  
  
 MAX CRUISE SPEED: 275 KT  
 MAX RANGE: 700 NM  
 HOVER CEILING: 6,000 FT  
 ROTOR DIAMETER: 7,93 M  
 MAX TAKEOFF WEIGHT: 8,165 KG  
 SEATING: 11

**9) AGUSTAWESTLAND AW101**  
  
 MAX CRUISE SPEED: 150 KT  
 MAX RANGE: 735 NM  
 HOVER CEILING: 10,850 FT  
 ROTOR DIAMETER: 18,00 M  
 MAX TAKEOFF WEIGHT: 15,000 KG  
 SEATING: 40

**K) AEROSPATIALE SA341G GAZELLE**  
  
 MAX CRUISE SPEED: 142 KT  
 MAX RANGE: 361 NM  
 HOVER CEILING: 9,350 FT  
 ROTOR DIAMETER: 10,50 M  
 MAX TAKEOFF WEIGHT: 1,800 KG  
 SEATING: 5

**A) AEROSPATIALE SA315B LAMA**  
  
 MAX CRUISE SPEED: 65 KT  
 MAX RANGE: 290 NM  
 HOVER CEILING: 9,450 FT  
 ROTOR DIAMETER: 11,02 M  
 MAX TAKEOFF WEIGHT: 2,200 KG  
 SEATING: 5

**9) KANAN K-1200 K-MAX**  
  
 MAX CRUISE SPEED: 100 KT  
 MAX RANGE: 300 NM  
 HOVER CEILING: 29,120 FT  
 ROTOR DIAMETER: 14,73 M  
 MAX TAKEOFF WEIGHT: 5,862 KG  
 SEATING: 1

**3) SIKORSKY S-92**  
  
 MAX CRUISE SPEED: 151 KT  
 MAX RANGE: 364 NM  
 HOVER CEILING: 8,200 FT  
 ROTOR DIAMETER: 17,17 M  
 MAX TAKEOFF WEIGHT: 12,020 KG  
 SEATING: 26

**3) BELL 412 EPI**  
  
 MAX CRUISE SPEED: 122 KT  
 MAX RANGE: 364 NM  
 HOVER CEILING: 10,200 FT  
 ROTOR DIAMETER: 14,02 M  
 MAX TAKEOFF WEIGHT: 5,398 KG  
 SEATING: 15

**10) AIRBUS HELICOPTERS H135**  
  
 MAX CRUISE SPEED: 151 KT  
 MAX RANGE: 524 NM  
 HOVER CEILING: 10,900 FT  
 ROTOR DIAMETER: 12,60 M  
 MAX TAKEOFF WEIGHT: 4,920 KG  
 SEATING: 15

**8A) Freedom of the Seas**  
  
 160,000  
 216 Kt  
 102,816 PS  
 56 m  
 338,8 m

**7B) James Cook**  
  
 5,388  
 16 Kt  
 6,800 PS  
 18,6 m  
 89,2 m

**8C) Emma Maersk**  
  
 170,974  
 25 Kt  
 108,909 PS  
 56,4 m  
 357 m

**5C) Frank A. Schronz**  
  
 160,000  
 16,2 Kt  
 34,680 PS  
 57,9 m  
 332,8 m

**2D) Bonanza Express**  
  
 5,897  
 36 Kt  
 38,516 PS  
 26,6 m  
 95,5 m

**2B) Mio Mols**  
  
 3,921  
 40,8 Kt  
 33,728 PS  
 23,4 m  
 76,7 m

**1A) Viking Dynamic**  
  
 3,524  
 18,5 Kt  
 12,925 PS  
 19 m  
 90,2 m

**8D) Queen Mary 2**  
  
 151,400  
 30 Kt  
 157,000 PS  
 41 m  
 345 m

Jeu d'atout et de cartes sur les hélicoptères

Les bateaux et navires

## CAMION : Moteur propre pour le couteau suisse de la route

**A**u début des années 90, l'**Armée Suisse** lance une opération de renouvellement de son parc de véhicules militaires de gamme intermédiaire. Jusqu'à cette période, le **Mowag 4X4** et l'**Unimog S** se partageaient les tâches en fonction de la nature des missions. Afin de rationaliser son parc, les autorités suisses se tournent vers **Bucher Industries** (la filiale militaire de **Bucher Guyer SA**) qui leur propose le **DURO** (*Durable und Robust*). Ce véhicule multi-usage moderne a l'avantage de proposer une partie arrière interchangeable qui peut se décliner en transport de troupes, command car, ambulance et bien d'autres variantes dont une version blindée. **Trois** châssis sont disponibles : **4x4S** (châssis court) **4x4L** (châssis long) et **6x6**. Jusqu'à 1999, c'est 3000 véhicules qui seront livrés à l'armée. La première version du **DURO** était équipé d'un **6 cylindres VM** diesel de 3737 cm<sup>3</sup> développant **150 ch.** accouplé à une boîte automatique. En 2003 la **version II** du **DURO**



fait son apparition mais cette fois-ci produit par **Mowag** suite à la faillite de la division militaire de Bucher Industries. Le style évolue peu mais la motorisation fait appel à un **6 cylindres Turbo** à injection directe de chez **Cummins**. Avec une cylindrée de près de 6 litres le bloc développe **185 ch.** Ce modèle va retenir l'attention des forces armées **britanniques** et **irlandaises**. La 3<sup>ème</sup> version le **DURO III** verra son moteur poussé à **245 ch.** accouplé à une nouvelle transmission automatique **Allison 2500SP** à **5 rapports**. Il y a 5 ans, l'Administration Fédérale demandait une revalorisation de ce véhicule notamment dans sa version

initiale pour que les motorisations répondent au mieux aux nouvelles **normes de pollution**. Après bien des déboires politiques - mais aussi avec le motoriste autrichien initialement pressenti - **Mowag** trouvait finalement une solution avec le moteur **4 cylindres F1C** de **FPT** (*Fiat Powertrain Technologies*). Cette unité turbo diesel moderne est conforme aux normes d'émissions **EURO-6** actuelle. Elle offre également une puissance moteur plus efficace. Le véhicule reçoit également une profonde mise à jour au niveau du



**DURO version Bucher**

système électrique, de l'éclairage, du système de freinage (avec ABS). Au niveau de la sécurité le **DURO** reçoit l'**ESP**, ainsi qu'une nouvelle structure de protection anti-retournement intégrée avec des ceintures à 4 points. La livraison de ce véhicule revalorisé est en cours depuis fin 2020 et permettra une exploitation jusqu'en **2040**. Il est certainement l'un des véhicules militaires de sa catégorie les mieux conçus.



**Article : Jean-François DUBY**

**Photos : Armée Suisse**

*En cette année en 21, nous lançons une rubrique sur le chiffre 21 dans le monde mécanique. Clin d'œil ce mois sur la Renault 21.*

**A**près 8 années de bons et loyaux services, la **R18** voyait arriver une remplaçante bien plus moderne lors du salon de l'**Automobile de Genève** en mars **1986**. Visuellement, la nouvelle **R21** semble bien plus grande que sa devancière mais en réalité c'est l'équilibre et la finesse de la ligne qui donne cette impression. La nouvelle venue ne gagne que **8 cm**. La première génération ne sera disponible qu'en version **4 portes** à sa sortie. Comme souvent à cette époque, la nouveauté cache en réalité un habillage



mécanique bien moins moderne avec des moteurs repris de la **R18** et **R20**. Son développement avait fait l'objet de contraintes budgétaires serrées. Ce choix peu rationnel allait impliquer deux architectures différentes : **transversale** et **longitudinale** pour adapter la transmission. Cependant les blocs moteur sont éprouvés et reçoivent des améliorations



comme l'injection électronique. A son lancement, **3** blocs essence sont proposés avec une entrée de gamme en **1721 cm<sup>3</sup>** (moteur F) de 76 ch. ou 92 ch. et un **1995 cm<sup>3</sup>** de 120 ch. (Moteur Douvrin). L'acheteur a le choix entre **6** niveaux de  **finition** (TL – TS – GTS – TSE – RS - RX). Tout comme la **R18** et avant elle la **R12**, une version break vient enrichir la gamme en 1987; Renault voit grand pour ce break baptisé **Nevada** en ayant recours à un châssis rallongé de **18 cm**. pour offrir un volume de chargement parmi les plus grands

de son époque dans la catégorie M2 (gamme moyenne haute). Le **Nevada** est disponible en **5** ou **7 places**. Il se déclinera par la suite en version **4 roues motrices** identifié avec la dénomination **Quadra**. Cette année-là voit aussi l'arrivée d'un bloc diesel **2068 cm<sup>3</sup>** atmosphérique de 67 ch. et turbo 88 ch. avec 5 finitions (TXE – TD – GTD - Turbo D – Turbo DX). C'est en 1988 que la plus vitaminée des **R21** fait son apparition avec l'ambition de venir chatouiller les **BMW M3** et **Mercedes 190 2.3-16**. Renault greffe un **turbo** au bloc **1995 cm<sup>3</sup>** ; ce dernier délivre **175 ch.**, une valeur conséquente pour l'époque. Afin de bien distinguer la **R21 Turbo** du reste de la gamme, la **Régie** soigne le look de son étendard avec un kit carrosserie spécifique, des jantes en alliages et un aileron arrière du plus bel effet. Après



seulement 4 ans la **R21** reçoit un profond **restylage** des faces avant et arrière. Ces subtiles retouches apportent beaucoup de modernité à cette seconde génération avec des lignes plus fluides et plus actuelles. L'habitacle et notamment le tableau de bord font l'objet d'une remise à niveau bienvenue pour améliorer la qualité perçue qui en avait bien besoin. Renault profite de ce restylage pour introduire une version à **hayon à 5 portes** (largement inspirée du concept **Orca** de chez **Italdesign** de 1982) qui prendra rapidement le pas sur la classique berline à 4 portes. Un choix gagnant permettant au constructeur au losange de toucher une plus



large clientèle. A cette époque, la **R21** était confrontée à la **Peugeot 405** et la **Citroën BX** phase 2 sur un marché très concurrentiel. Progressivement la transmission **Quadra** sera introduite sur les versions les plus puissantes notamment la **Turbo**. Cette dernière ayant parfois du mal à faire passer toute la puissance sur le seul train avant devient d'une redoutable efficacité en Quadra malgré le surplus de poids de **130 kg** inhérent à ce type de transmission. Sur sa fin de carrière la gamme se rationalise avec **3 finitions** (Prima – Manager – Alizé) et l'introduction de moteurs **catalysés** pour répondre aux nouvelles normes de pollution. Après **2.096.000** exemplaires la R21 s'efface en **1994** au profit de la nouvelle **Laguna**. La **R21** laisse l'image d'une berline confortable ayant une bonne habitabilité et d'excellentes qualités routières mais aussi une finition laborieuse. Elle a aujourd'hui quasiment disparu du paysage automobile. La **Turbo** devient un modèle recherché par les amateurs de **Youngtimers** tout comme la très rare version luxueuse **Baccara**. La **R21** ira également se confronter au marché nord-américain avec plus



ou moins de succès. Renault déjà allié à **American Motors Corporation** (appartenant au groupe Chrysler Corporation) voyait ici une occasion d'écouler des exemplaires. Affublé de gros pare-chocs et d'une face avant plus profilée, la Renault **Egale Medallion** se fondait plutôt bien au milieu des productions américaines. Malheureusement avec une seule motorisation 2,2 l. de **108 ch** et la concurrence des modèles U.S. du même groupe, l'aventure ne dura que de 1987 à 1989.

**Article : Jean-François DUBY**

**Photos : Renault Presse / A.M.C. Press**

## MOTO : Husqvarna fait ses preuves sur le Dakar

**P**ablo **Quintanilla** du team Rockstar Energy **Husqvarna** Factory Racing a bouclé en toute sécurité la 12e étape du Rallye **Dakar 2021** au guidon de sa **FR 450 Rally**, obtenant ainsi une **septième** place au classement général après près de 49 heures de course. Dans ce qui aura été une **43e édition** incroyablement éprouvante du Dakar, avec **7500 km** à travers les pistes piégeuses du désert Saoudien, **Quintanilla** a fait preuve de



constance et de maîtrise pour réaliser jour après jour de belles performances. Cela aura finalement porté ses fruits en lui permettant de sécuriser sa place dans le **top 10**. Bien qu'il fut en difficulté lors des premières étapes du Dakar, le **Chilien** s'est accroché et a étroitement travaillé avec son team afin de trouver le meilleur **set-up** pour gagner en vitesse. Luciano **Benavides** l'autre pilote **Husqvarna** aura eu moins de chance. L'argentin s'est malheureusement grièvement blessé à l'épaule lors de la **neuvième** étape. Il avait jusqu'à cet accident montré un rythme encourageant en se classant très régulièrement dans le top 10. Un beau résultat pour **Husqvarna** qui se fait une place dans l'univers des rallyes Raid en proposant des machines éprouvées capables de se battre pour la victoire.

constance et de maîtrise pour réaliser jour après jour de belles performances. Cela aura finalement porté ses fruits en lui permettant de sécuriser sa place dans le **top 10**. Bien qu'il fut en difficulté lors des premières étapes du Dakar, le **Chilien** s'est accroché et a étroitement travaillé avec son team afin de trouver le meilleur **set-up** pour gagner en vitesse. Luciano **Benavides** l'autre pilote

**Husqvarna** aura eu



**Article : Ingrid BARREAU**

**Photos : Husqvarna**



# NEWS

## classicroacing.com

*Toute l'actualité du véhicule historique*

