

# **AUTO Full NEWS**

**Auto Camion Bus Moto Bateau Avion**



**N°19**  
**Juillet 2021**

**Gratuit**



**AUTO : Kimera EVO37**

**SPORT : Rallye des Bornes**

**AUTO : Cooper Monaco T61**

**SPORT : Grand-prix historique F1**

**BUS : Volvo 9700 DD**

**SPORT : Verstappen en patron**

**MOTO : B.M.W. CE 04**

**AUTO : Peugeot 9X8 l'arme fatale**

**EVASION : Montreux Jazz Festival avec Zucchero**



## EDITO

Le gros coup de cœur du mois est pour la nouvelle Peugeot 9X8, cette Batmobile qui semble bien armée pour offrir à la marque sochalienne une troisième campagne victorieuse au Mans. Décidément les anciennes ont la cote : après l'Opel Manta GSe, voici l'EVO37 de Kimera. Souhaitons que cela donne des idées à d'autres constructeurs, nous ne serions en effet pas contre revoir des Audi Quattro ou 205 T.16 modernisées. Comme toujours l'histoire a une place de choix dans **Auto Full News** avec les résumés du rallye des Bornes et du Grand-Prix F1 Historique avec un focus sur la Cooper Monaco T61. Si vous aspirez à plus de calme, nous vous invitons à monter à bord du dernier Pullman de Volvo.

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

## MOTO : CE 04, le futuriste scooter de B.M.W.

Le dernier scooter à propulsion électrique de B.M.W. baptisé **CE 04** concilie design d'avenir et connectivité innovante. Ce nouveau CE 04 est doté d'un moteur électrique à aimant permanent monté dans le cadre entre la batterie et la roue arrière ; il délivre une puissance nominale de **15 kW (20 ch.)** et maximale de **31 kW (42 ch.)**. Cette puissance permet de passer de **0 à 50 km/h. en 2,6 secondes** et de rouler à une vitesse de **120 km/h (autolimitée)**. Il existe en parallèle une offre avec une version à puissance **réduite** nominale de **11 kW (15 ch.)** et maximale de **23 kW (31 ch.)**.



Le scooter B.M.W. dispose d'une grande autonomie grâce aux batteries **lithium-ion** de **60,6 Ah (8,9 kWh)**, permettant de parcourir environ **130 kilomètres** (100 km pour la version à puissance réduite). Le **CE 04** est destiné avant tout à un usage urbain ou à de courts trajets périurbains. Son utilisation est facilitée par un système de contrôle de stabilité (**ASC**) de série et en option par un contrôle dynamique de la traction (**DTC**) pour une meilleure maîtrise des accélérations sur l'angle. **Trois modes de conduite** sont disponibles baptisés « **ECO** », « **Rain** » et « **Road** » en fonction des besoins du conducteur. Un mode « **Dynamic** » est également disponible en option pour les plus sportifs. Le nouvel B.M.W. **CE 04** dispose d'un écran couleur de **10,25 pouces** avec navigation cartographique et connectivité intégrées. Son excellente lisibilité en fait une référence dans le segment des scooters. Il est disponible depuis le mois de juillet à **12 150 euros** pour le modèle de base.



**B.M.W. CE 04**

**Article : Aleksandr DUBY**  
**Photos : B.M.W. Group**

## AUTO : Kimera EVO37, la groupe B revisitée

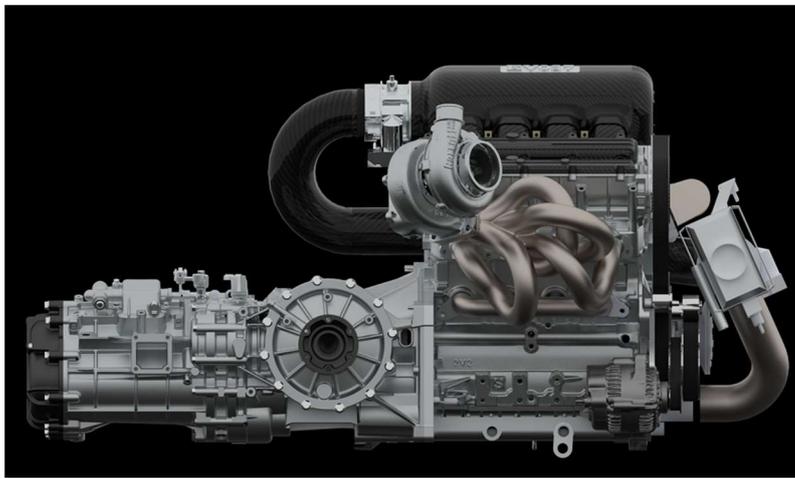
**N**ous vous présentons le mois dernier dans **Auto Full News** un Restomod particulièrement séduisant développé autour de la vénérable **Opel Manta A**. Si l'Opel a cédé au chant des sirènes électriques, la voiture présentée dans ses lignes conserve un authentique bloc thermique pour notre plus grande et coupable joie. C'est la **Lancia 037**, légendaire et atypique sportive des années 80 qui renaît sous la forme d'une évolution faisant appel aux technologies

d'aujourd'hui. La tâche en revient à la maison **Kimera Automobili** dans le Piémont et non à Lancia qui ne doit ses derniers signes de vie qu'à la diffusion de l'**Ypsilon** sur le marché italien. Baptisé **Kimera EVO37**, la voiture évoque immédiatement son illustre aînée qui s'illustra en rallye. Du côté carrosserie, les subtiles modifications s'intègrent à merveille afin de garder tout le charme du modèle original. Les dimensions légèrement en hausse sont imperceptibles. A l'avant, seul le capot reçoit de nouvelles **entrées d'air**. L'arrière laisse apparaître par contre plus d'évolutions avec des feux ronds



et un diffuseur moderne surmonté par quatre sorties d'échappement. Le bouclier avant, les ailes et l'aileron arrière ont fait l'objet d'un **reprofilage** au bénéfice de l'aérodynamique. La carrosserie fait appel à la **fibre de carbone** en lieu et place de la **fibre de verre** utilisée à l'époque et vient se greffer sur un châssis tubulaire autoporteur. Pour finir cet inventaire esthétique, les jantes en 15 pouces d'origine laissent place à des 18 pouces à l'avant et des **19 pouces** à l'arrière. Le moteur de l'**EVO37** a été

développé par une vieille connaissance en la personne du génial **Claudio Lombardi**. Toutes les solutions techniques modernes ont été transposées sur l'architecture technique originale. La cylindrée de **2 111 cm<sup>3</sup>** est la même que sur l'ultime version de la **Lancia 037** engagée en Groupe B. Ici l'EVO37 reçoit une double suralimentation comme sur la **Lancia S4 (Compresseur Volumex+Turbo)** mais avec une gestion électronique pour optimiser la puissance à tous les régimes. Ainsi revisité, le bloc 16 soupapes implanté en position longitudinale arrière développe une puissance de **505 ch.**



pour **550 Nm.** de couple. Bien qu'à ce jour nous n'ayons pas encore la valeur exacte, le poids est annoncé autour de la tonne, ce qui donnerait un rapport poids/puissance proche des **2 kg./cheval**. La boîte de vitesse à **6 rapports**, en version **séquentielle** ou **manuelle**, transmettra toute la puissance aux seules roues arrières. L'amortissement fait appel à des combinés **Öhlins** et le freinage **Brembo**. Kimera Automobili n'envisage de produire que **37 exemplaires** à un tarif proche des **480 000 euros**. Un tiers des exemplaires a déjà fait l'objet d'une commande ferme.



**Article : Jean-François DUBY**  
**Photos : Kimera Automobili**

**T**rente équipages étaient au départ le vendredi pour la première étape avec comme hors-d'oeuvre, la très sélective et longue spéciale du **Salève** (22 km 300). Les B.M.W. **M3** allaient se montrer intraitables, et particulièrement celle des Suisses **Perroud/Volluz** qui devançaient de 26,6 s. **Ducieux/Raoult** et de 29 s. les autres Suisses **Berard/Berard**. 4<sup>èmes</sup> Philippe et Carine Sermondadaz sur leur Ford Escort se mettaient déjà en avant dans la catégorie **Classic**. Lors de la spéciale suivante à **Thorens** (14 km.100) **Perroud/Volluz** confirmaient leur domination et ne laissaient que des miettes aux deux autres M3 qui se tenaient en 1 s. mais cette fois-ci à l'avantage de **Berard/Berard**. La journée se terminait par un deuxième passage dans le Salève. **Perroud/Volluz** toujours intouchables s'imposaient encore mais Berard/Berard devançaient à nouveau **Ducieux/Raoult** et prenaient la deuxième place au général. **Philippe et Carine Sermondadaz** très régulièrement placés en 4<sup>ème</sup> place, confortaient très largement leur avance au général en catégorie Classic avec 1'41 d'avance sur l'autre **Ford Escort** de **Portigliati/Rapin**. La deuxième journée partait sur les chapeaux de roues pour Philippe et Carine



Sermondadaz qui à la surprise générale, venaient bousculer la hiérarchie des **M3**, en se classant 2<sup>ème</sup> dans l'ES de **Thorens** et 3<sup>ème</sup> dans l'ES de Pers-Jussy (10 km.900). Mais les B.M.W. M3 allaient reprendre les avant-postes dès la spéciale des **Bornes** (9 km.900). **Perroud/Volluz**, peut-être plus sur la réserve avec leur confortable avance, laissaient le meilleur chrono à leurs compatriotes Berard/Berard avant de se rattraper dans la spéciale **Reignier-La Muraz** (9 km.700). Philippe et Carine **Sermondadaz** venaient une nouvelle fois intercaler leur Escort dans le Top 3. Si l'équipage de la Ford domine très largement la catégorie Classic, derrière, leurs adversaires se regroupent dans le classement. L'Opel **Kadett GT/E** de Gaël



**Tinjob** et Christelle **Dupanloup**, de plus en plus dans le rythme au fil de la journée, remonte progressivement dans le classement. Dans le deuxième passage à Pers Jussy et aux Bornes, le trio des **B.M.W. M3** s'imposait à nouveau en haut de la feuille des temps avec dans l'ordre Perroud/Volluz, Berard/Berard et Ducieux/Raoult. Dans les deux dernières spéciales (Reignier-La Muraz et Pers-Jussy) le duo **Sermondadaz** jouait à nouveau les trouble-fêtes en se classant deux reprises 2<sup>ème</sup>. L'abandon de la M3 de l'équipage **Berard/Berard** dans la dernière ES offrait même la 3<sup>ème</sup> place au général à Philippe et Carine Sermondadaz et la 1<sup>ère</sup> en catégorie **Classic** devant le sympathique équipage **Gaël Tinjob** et **Christelle Dupanloup** qui ramenait leur Opel colorée à la 5<sup>ème</sup> place au général. Devant, la **victoire** revenait sans surprise à **Pascal Perroud** et **Michaël Volluz** tant leur **M3** semblait efficace et au-dessus du lot. Les Suisses s'imposent avec 2'17"9 d'avance sur **Michel Ducieux** et **Anthony Raoult**. Les anciennes auront fait le spectacle et preuve d'une belle fiabilité au regard de l'accablante chaleur. **20 équipages** purent rejoindre l'arrivée de ce rallye qui est un incontournable de la saison par la beauté de ses spéciales.



**C'**est 9 équipages qui prenaient part à la 3<sup>ème</sup> édition V.H.R.S. du rallye des Bornes. Dès la première et longue spéciale au Salève l'Alfa Romeo 2000 GT Veloce de **Phillipe et Michèle Reignier** s'imposait pour 1"2 devant la R8 de **Jean-Yves Baud et Cédric Marullaz** et 1"09 devant l'autre R8 de Tony Scandolera et Luka Miquet-Sage. Dans la deuxième spéciale c'est les Peugeot 205 GTI de **Renaud Perroux-Jean-Phillipe Bouvier** et Frédéric-Mickaël Bron qui se montraient les plus régulières mais de peu devant l'Alfa du duo Reignier. La première journée s'arrêtait là pour les concurrents suite à l'**annulation** du 2<sup>ème</sup> passage dans le Salève. Le Classement général de cette première étape mettait les **Reignier en tête** devant **Baud/Marullaz** pour 4"6 secondes et 17"2 secondes devant la Peugeot de Perroux/Bouvier. La deuxième journée semblait mieux réussir à l'équipage Suisse **Célimène Lachenal-Pierre-Yves Belotti** qui s'imposait lors de la première spéciale à Thorens. L'Alfa Romeo des Reignier devait céder le commandement à **Baud/Marullaz** et leur Renault R8 dès la 5<sup>ème</sup> spéciale. Sous une chaleur étouffante, cette journée fut particulièrement intense. Malgré la domination de la 205 GTI des Bron qui allaient s'adjuger **quatre des sept spéciales** de cette deuxième étape, ces derniers accusaient trop de retard dû à leur inconstance pour venir se mêler à la victoire aux avant-postes. Dès lors, les équipages **Reignier/Reignier** (Alfa Romeo), **Baud/Marullaz** (Renault R8) et **Lachenal/ Belotti** (Ford Escort) allaient se livrer à une très belle passe d'armes. Baud et Marullaz régulièrement dans le top 3 s'assuraient la tête du classement et observaient à distance la lutte entre Reignier/Reignier et Lachenal/ Belotti pour les places de dauphins. A l'issue de ce rallye **Jean-Yves Baud et Cédric Marullaz** s'imposaient avec **15"3 secondes** devant Phillippe et Michèle Reignier et 33"7 sur les suisses Célimène Lachenal-Pierre-Yves Belotti.



**L**e pilote haut-savoyard **Ludovic Gal**, en remportant pour la quatrième fois le **Rallye National des Bornes**, égale le record de victoires détenu jusqu'ici par **Lionel Baud**. Sous une chaleur suffocante, Ludovic **Gal** secondé par **Geoffrey Combe** (VW Polo R5) n'aura pourtant pas eu la partie facile lors de la première étape. En effet le jeune **Kévin Bochatay** secondé par **Marine Delon** (Škoda Fabia R5) s'imposait avec panache dans le **Salève** et à **Thorens** ; il pointait en tête du rallye à



la fin de la journée avec une avance de **9,6 secondes**. Gal et Combe, bien décidés à ne pas se faire distancer, reprenait la main dès le samedi matin en réalisant **7 scratches** de suite. En reprenant la tête dès la 5<sup>ème</sup> spéciale, l'équipage **Gal/Combe** dut s'employer pour tenir à distance le fougueux **Bochatay** qui ne concédait parfois que quelques centièmes. A l'amorce de la dernière spéciale à Pers-Jussy, l'équipage de la **VW Polo** comptait 9,3 secondes d'avance ; finalement, **Gal/Combe** cédait cette dernière spéciale à **Bochatay/Delon** pour 1,9 seconde, sans doute pour assurer. Après un superbe duel entre les deux équipages, la victoire revenait à **Gal/Combe** avec **7"4 secondes** d'avance sur Bochatay/Delon. Le Suisse **Mike Coppens** et son co-pilote **Jérôme Degout** (Škoda Fabia R5) pourtant rapides et dans le rythme, n'auront été que spectateurs de cette lutte aux avant-postes. Ils complètent le podium avec **13,9 secondes** de retard.



**BOCHATAY Kévin - DELON Marine 2ème**



**WALTER Mathieu - RAINCOURT Thibault 7ème-1er 3T**



## AUTO : Cooper Monaco T61

**A**vant **1958**, les acteurs du sport automobile s'avéraient encore très sceptiques sur les bienfaits de l'implantation du **moteur à l'arrière**. Ce concept était perçu comme une solution économique guidée par un souci de simplicité mécanique qui convenait surtout aux petites formules de promotion. Lors de la saison **1958** l'écurie **Cooper Car Company** s'alignait en **F1** avec des monoplaces à moteur arrière. Très rapidement les petites monoplaces anglaises allaient s'imposer en course et bousculer la hiérarchie jusqu'ici dominée



par des **Maserati** ou autres **Ferrari** à moteur avant. En l'espace de deux ans, **Cooper** avait révolutionné la F1 et ouvert la voie à une nouvelle approche de la conception des voitures de course. **Cooper Car Company** lançait en **1959** la Barquette **Monaco T49M**, dont le nom faisait référence à la victoire de Maurice **Trintignant** en terres monégasques un an auparavant. Cette barquette fut développée pour courir aux Etats-Unis. Rapidement, la **Monaco** évoluera vers une **version T57** qui lui apportera ses premiers bons résultats. C'est en **1964** qu'arrive la **T61M**. Six châssis furent produits et alignés sur des courses qui allait jeter les bases de la **Série Can-Am**. La **Monaco T61M** fut conçue pour répondre aux nouvelles exigences de la FIA en matière d'espace pour inclure deux sièges, deux portes et un pare-brise. La carrosserie en **aluminium** repose sur une armature **tubulaire**. Les deux premiers exemplaires étaient équipés d'un moteur **Ford 289ci**. (4727cm<sup>3</sup>)



et furent confiés aux soins de **Carroll Shelby**. Par la suite, les autres châssis allaient recevoir un bloc V8 **Chevrolet** de 327ci (5363 cm). Il existe également un unique châssis équipé d'un V8 **Maserati** de 5 litres que l'on peut encore voir rouler lors des grands meetings comme Goodwood. La **Cooper Monaco T61** connaîtra une carrière sportive modeste et les bons résultats seront très rares entre 1964 et 1966. Seules deux quatrièmes places en 1964 à **Watkins Glen** avec Ludwig Heimrath et à **Meadowdale** avec George Wintersteen. Nous

sommes ici en présence d'un **modèle 63 N°CM/4/63** engagé lors des **Masters Historic Sports Cars** au Circuit Paul Ricard par le duo Chris Jolly et Steve Farthing avec une version 5,6 litres du bloc Chevrolet. La **Cooper T61** à la sonorité envoûtante reste une très belle voiture qui anime toujours les courses historiques.

Article : Jean-François DUBY  
Photos : Jean-François DUBY

## SPORT : L'histoire résonne au Paul Ricard

**L**e Circuit Paul Ricard a accueilli en juin le **3ème Grand Prix de France Historique** organisé par **HMV Racing** et sous l'égide de la **F.F.S.A.** ; cet événement prenait place tout juste une semaine après le Grand Prix de France de Formule 1. Pas moins de 300 véhicules répartis dans **11 catégories** différentes (*Formule 1, Formule 2, Formule 3, Formule Junior, Formule Renault, Formule Ford ainsi que les Sport-Protos de l'endurance des années 60 aux années 90...*) ont offert durant **3 jours** un magnifique spectacle où les plus beaux moteurs de compétitions ont résonné pour un public averti venu en nombre malgré les restrictions sanitaires.

La catégorie reine des **F1** des années 70 et 80 fut particulièrement appréciée avec la présence des **Williams FW07C**, **Lotus 77** et 92, **McLaren M23** ou encore la **Ligier JS1**. Les courses furent animées dans toutes les catégories mettant en avant une réelle volonté des pilotes à en découdre malgré la valeur parfois étourdissante de leur voiture. Parmi les invités de marque, notons la présence des anciens pilotes **Jean-Pierre Jarrier** et **François Mazet** et celle de **Carlos Tavares**, le P.D.G. de Stellantis, qui n'a pas manqué de prendre part aux courses de F3 Classic (**Ralt RT3 Alfa**) et du Master Historic Sports Cars (**Chevron B21**). Une partie des protagonistes et des autos vont se retrouver du 06 au 08 août lors de l'**Historic Tour Dijon** au circuit **Dijon-Prenois** sous l'égide du **HMV Racing**.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Jean-François DUBY





## FORMULE 1 : Verstappen s'envole au championnat

Après sa déconvenue pneumatique de Bakou, Max Verstappen abordait le grand-prix de France revanchard et bien déterminé à mettre fin à l'hégémonie de Mercedes sur le circuit Paul Ricard. Après avoir dominé les qualifications, Max partait à la faute dans le premier virage et devait laisser filer son rival Hamilton. Mais la bonne la gestion de Red Bull lors des arrêts au stand permettait à Max de reprendre la tête au nez et à la barbe des deux Mercedes. A cet instant restait une inconnue sur la tenue des pneumatiques pour les tours restants. Là encore Red Bull allait prendre tout le monde à contre-pied en arrêtant une deuxième fois la voiture de Max comme l'avait fait Mercedes avec Hamilton en Espagne. Dès lors le pilote néerlandais se lançait dans un sprint pour revenir sur Lewis avant de le dépasser à deux tours de la fin. Revigoré par cette victoire, Max arrivait en Autriche rassuré. Le circuit du Red Bull Ring accueillait deux confrontations de suite en une semaine (G.P. de Styrie et d'Autriche). Alors que les Mercedes avaient dominé sans partage les 2 éditions en 2020, les monoplaces à l'étoile étaient cette année très nettement en retrait. Une occasion que n'allait pas laisser passer Red Bull et particulièrement Max Verstappen. Lors du grand-prix de Styrie, Hamilton fut complètement largué et terminait à plus de 35 secondes de Max. On pouvait penser que Mercedes n'allait pas en rester là et l'on attendait une réaction pour le Grand Prix d'Autriche. Il n'en fut rien, ce fut même pire pour Hamilton incapable de se qualifier en première ligne et de finir sur le podium. Verstappen devient ainsi le nouveau patron au championnat et permet à Red Bull d'aligner une 5<sup>ème</sup> victoire de suite.



Article : Jean-François DUBY

Photo : Red Bull Racing

### LE POINT AVEC CALENDRIER MODIFIE

GRAND-PRIX	CIRCUIT	VAINQUEUR
Formula 1 Gulf Air Bahrain Grand Prix	Bahrain International Circuit - Bahrain	L.Hamilton
Gran Premio Emilia-Romagna	Autodromo Enzo e Dino Ferrari - Italie	M.Verstappen
Grand Prix du Portugal	Algarve International Circuit - Portugal	L.Hamilton
Gran Premio de España	Circuit de Catalunya - Espagne	L.Hamilton
Grand Prix de Monaco	Circuit de Monaco - Monaco	M.Verstappen
Azerbaïdjan Grand Prix	Circuit de Bakou - Azerbaïdjan	S.Pérez
Grand Prix de France	Circuit du Castellet - France	M.Verstappen
Grand Prix de Styrie	Red Bull Ring - Autriche	M.Verstappen
MyWorld Grosser Preis Von Österreich	Red Bull Ring - Autriche	M.Verstappen
Pirelli British Grand Prix	Silverstone - Angleterre	16/07 au 18/07
		DATES
Formula 1 Magyar Nagydij	Hungaroring - Hongrie	30/07 au 01/08
Formula 1 Rolex Belgian Grand Prix	Circuit de Spa - Belgique	27/08 au 29/08
Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix	Circuit de Zandvoort - Pays Bas	03/09 au 05/09
Formula 1 Heineken Gran Premio d'Italia	Circuit de Monza - Italia	10/09 au 12/09
Formula 1 VTB Russian Grand Prix	Sochi Autodrom - Russie	24/09 au 26/09
Grand Prix de Turquie	Circuit d'Istanbul Park - Turquie	01/10 au 03/10
Formula 1 Japanese Grand Prix	Circuit de Suzuka - Japon	08/10 au 10/10
Aramco United States Grand Prix	Circuit des Amériques - U.S.A.	22/10 au 24/10
Gran Premio De la Ciudad de Mexico	Autodromo Hermanos Rodriguez - Mexique	29/10 au 31/10
Grande Premio De Sao Paulo	Circuit d'Interlagos - Brésil	05/11 au 07/11
Rolex Australian Grand Prix	Circuit de l'Albert Park - Australie	ANNULE
Formula 1 Saudi Arabian Grand Prix	Circuit de Djeddah - Arabie Saoudite	03/12 au 05/12
Formula 1 Etihad Airways Abu Dhabi Grand Prix	Yas Marina - Abu Dhabi	10/12 au 12/12

## BUS : Volvo 9700 DD, le grand d'Europe

Lancé en début d'année, le nouveau bus à impériale **Volvo 9700 DD** de 4 mètres de haut a été récompensé par l'« **International Sustainability Award** » décerné par la revue **Busplaner**. Le jury a motivé sa décision en soulignant les qualités aérodynamiques du véhicule afin de réduire la **consommation** et la possibilité de ce dernier de fonctionner avec des **carburants synthétiques** ou des **biocarburants**. Le 9700 DD a été conçu pour les grands trajets européens avec un haut degré de confort. Le nouveau

**9700 DD** se destine aux opérateurs des grands trajets européens. La carrosserie est produite par la société finnoise **Carrus Delta OY**. Le haut niveau de confort permet à **96 passagers** de bénéficier de sièges ergonomiques. La qualité acoustique est particulièrement soignée afin



d'arriver à un niveau de silence étonnant. Les équipements ne sont pas en reste avec un système de **climatisation** à zones séparées pour les passagers et le conducteur ainsi que divers systèmes **audio**, **multimédia** et d'information. Le bus peut être personnalisé pour répondre aux différents besoins des clients, avec un large choix de **longueurs**, d'agencements et d'équipements. La cabine surélevée du conducteur est particulièrement **spacieuse**. Le Volvo est équipé de systèmes d'assistance à la conduite tels que le **Driver Alert Support** (prévention de la perte d'attention), le **Lane Keeping Support** (aide au maintien de la voie), et le **Collision Warning** (système anti collision couplé à un freinage d'urgence). Le **Volvo 9700 DD** dispose également d'un système de suspension perfectionné favorisant la stabilité sur route. Mais c'est surtout la connectivité dédiée à la surveillance de la conduite en temps réel et à la planification de l'entretien qui démarque le bus **Volvo**. Grâce à cette dernière, le transporteur peut déterminer la **vitesse** à laquelle le bus peut circuler dans certaines zones prédéfinies. Cela a un impact positif à la fois sur la **sécurité** et la **consommation** de carburant. Côté motorisation, on retrouve sans surprise le bloc Volvo **D11K460** de 11 litres et **460 ch.** certifié pour fonctionner au diesel, au HVO ou au biodiesel. La boîte de vitesses automatique **I-shift** est également d'origine Volvo. Le constructeur suédois a déjà reçu plusieurs commandes de ce nouveau **9700 DD** qui devient déjà une référence chez les opérateurs européens.

Article : Ingrid BARREAU

Photos : Volvo Buses



## SPORT : Peugeot 9X8, l'arme fatale

**P**eugeot a dévoilé son Hypercar de dernière génération, la nouvelle **9X8**, qui devrait faire ses débuts en compétition dans le Championnat du Monde d'Endurance F.I.A. (W.E.C.) dès **2022**. Propulsée par la technologie **hybride** et dotée de la transmission **intégrale**, la 9X8 se veut la digne héritière de la **Peugeot 905**, vainqueur des 24 Heures du Mans en 1992 et 1993, et de la **Peugeot 908**, vainqueur en 2009. Le nouveau prototype de voiture de course est en passe de poursuivre la belle histoire de **Peugeot** dans le sport automobile de haut niveau. Le design et l'aérodynamisme de la **9X8** ont été développés sous la responsabilité du Directeur Technique de Peugeot Sport **Olivier Janssonie** et l'équipe de conception



dirigée par le Directeur du Design **Matthias Hossann**. Le nom de la nouvelle **9X8**, s'inspire de l'héritage de la marque en sport automobile et de sa vision du futur. Le « **9** » évoque la lignée sportive avec les **905** et **908**. Le « **X** » fait référence à la transmission intégrale et à la motorisation hybride et enfin le « **8** » final est commun à tous les modèles actuels de la marque (108 à 508). Peugeot envisage d'aligner deux **9X8** pour sa première saison en **W.E.C.** en 2022.



**Article : Jean-François DUBY**

**Photos : Peugeot Sport**



**C**hapeau de feutre épuré, **Zucchero** rejoint avec une sereine nonchalance sa chaise sur scène. Le temps de prendre sa guitare et de lâcher son premier accord, la voix **rock suave** au timbre chaud se répand comme un frisson dans la salle du **Petit Palais de Montreux**. La magie opère de suite avec des chansons **rhythm'n'blues**. L'artiste italien enchaîne son répertoire et jongle avec assurance avec ses nombreuses **guitares** en fonction du titre joué. A ses côtés deux talentueux musiciens viennent parachever le tableau. **Kathleen Dyon** à la Fender et le multi-instrumentiste **Doug Pettibone** formé par un ancien du groupe **The Police** et qui a joué auprès de tant d'artistes comme Mark **Knopfler**, Norah **Jones** ou en encore Tracy **Chapman**. **Zucchero**, toujours aussi chaleureux, prend le temps de partager avec le public, dans son italien natal. Au fil du concert le rhythm'n'blues laisse place aux reprises avec «**Wonderful Life**», du regretté Black et «**Everybody's Got To Learn Sometime**» des Korgis. La dernière partie de la soirée s'anime quand le chanteur de 65 ans invite son public à se lever avant de s'attaquer au registre **rock**. Dès les premières mesures, la salle s'anime et personne ne résiste au rythme distillé par «**Baila**» ou «**Diavolo in me**». Difficile pour ce monstre **italien** de s'éclipser sans avoir chanté «**Senza Una Donna**», la chanson qui l'aura définitivement propulsé sur la scène mondiale. Au fil du temps **Zucchero** nous offre de belles ballades sans se départir de son style et de sa voix si caractéristiques. L'artiste aura assuré pas moins de **cinq** concerts en 3 jours. Notons la réactivité des organisateurs du **Montreux Jazz Festival** qui en raison des conditions météo ont réussi la performance de réarticuler en quelques heures le concert de la scène du lac au Petit Théâtre.

**Article : Jean-François DUBY**

**Photo : Lionel FLUSIN - M.J.F.**



# NEWS

## classicroacing.com

*Toute l'actualité du véhicule historique*

