

# **Auto Full News**

**Auto Camion Bus Moto Bateau Avion**



**N°22**

**Octobre 2021**

**Gratuit**



**CAMION : Scania met les gaz**

**HOMMAGE : Nino Vaccarella par René Bougros**

**SPORT : Montée Historique de la Muraz (74)**

**VELO : Le Solex toujours aussi branché**

**SPORT : Hamilton et Verstappen inséparables**

**BATEAU : Mobyfly aux J.O.**

**AUTO : Caterham 170**

**SALON : Programme d'Epoqu'Auto 2021**

**MOTO : Moto Morini X-Cape 650**



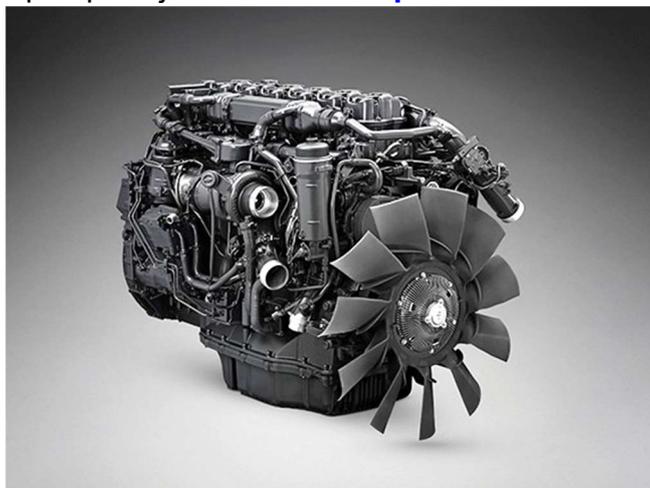
## EDITO

**Avec la disparition de Nino Vaccarella, c'est à nouveau une belle page du sport automobile qui se tourne mais ses exploits resteront à jamais dans les tablettes de l'histoire. René Bougros nous partage son billet où il évoque avec passion le parcours de ce pilote aussi talentueux qu'atypique. Ce mois-ci, Auto Full News fait la part belle aux indémodables avec la présentation de la nouvelle Caterham 170 et du vélo 'Solex' qui marie nostalgie et modernité électrique. Le championnat 2021 de F1 nous tient toujours autant en haleine avec une issue incertaine dans le bras de fer qui oppose Hamilton et Verstappen. Le bateau du mois vise l'Olympisme et pourrait devenir le futur moyen de locomotion dans une agglomération parisienne saturée. Début novembre, ne manquez pas de faire un tour à Epoqu'auto qui sera le seul évènement de ce type de l'année.**

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

## CAMION : Scania met les gaz sur son dernier moteur

**A** lors que Scania doit interrompre sa production quelques jours face à la pénurie de semi-conducteurs qui affecte l'ensemble des constructeurs, le fabricant de poids lourds appartenant au groupe Volkswagen vient de présenter son nouveau moteur au gaz naturel de 13 litres de cylindrée. Ce bloc 6 cylindres se destine aux véhicules parcourant de longues distances comme les autocars. Il peut fonctionner au GNC (Gaz Naturel Comprimé), au bio GNC ou au GNL (Gaz Naturel Liquéfié). L'introduction par Scania de ce nouveau moteur va de pair avec une palette de réservoirs optionnels permettant d'augmenter considérablement l'autonomie. Le moteur de 13 litres offre la même puissance et le même couple qu'un moteur diesel équivalent. Bien qu'aucune spécification n'ait été encore communiquée par le fabricant suédois, on avance cependant des valeurs de 410 ch pour 2 000 Nm. de couple. C'est le châssis Scania de la série K à plancher surélevé récemment introduit qui sera le premier à recevoir cette nouvelle motorisation. « Notre moteur gaz de 13 litres et nos nouvelles options de réservoirs permettent aux autocaristes de passer au biogaz sans problème d'autonomie et tout en fournissant la puissance nécessaire à tous types d'opérations », déclare Jonas Strömberg, directeur du développement durable, Scania Buses & Coaches, avant de rajouter « Le biogaz sera l'un des outils clés de la décarbonisation du transport lourd, en particulier pour les opérations interurbaines et longues distances. La moitié de la flotte européenne de gaz lourds pourrait être alimentée au biogaz en 2025 »



**Article : Jean-François DUBY**

**Photo : Scania**

## HOMMAGE : Ciao Nino !

René **Bougros** nous délivre un petit billet pour rendre hommage **Nino Vaccarella** disparu le mois dernier. Cet enseignant de métier était devenu une icône dans les plus belles et romantiques années du sport automobile. Il fit également une brève apparition en Formule 1 entre 1961 et 1965 (4 courses sur De Tomaso, Porsche 718, Lotus 24 et Ferrari 158)

« Juste un petit billet pour revenir sur la carrière de Nino Vaccarella disparu à l'âge de 88 ans le 23 septembre dernier à Palerme. En effet, on résume trop souvent la trajectoire du "gentlemen driver" sicilien à ses trois victoires dans la "Targa Florio"(1965-1971-1975), sa chasse - presque ! - gardée, et au succès obtenu au Mans en 1964, avec Jean Guichet sur une Ferrari 275 P. Or, Vaccarella aura disputé la classique sicilienne de 1958 (Lancia B20) à 1975 (Alfa Romeo T33/TT), où il pilota tour à tour des Maserati A6GS, Tipo 61 et Tipo 63 (4ème), une Porsche 718RS61 (3<sup>ème</sup> en 1962), en plus des Ferrari et Alfa Romeo



33, conduites à la victoire. Au Mans, on le retrouve pas moins de onze fois au départ, entre 1961 et 1972, avec une Maserati



Tipo 63(1961), une Alfa 33 TT/3(1972), une Matra MS 630(1969) et une foule de Ferrari avec les 250 GTO, 275 P, 365P2 Spyder, 330 P3 512 S, 512M, en passant par

la modeste Dino 206S(1966). Parmi ses compagnons de route, on citera une belle brochette de champions : Jean Guichet bien sûr, Ludovico Scarfiotti, Giorgio Scarlatti, Pedro Rodriguez, Giancarlo Baghetti, Mario Casoni, Chris Amon, Ignazio Giunti, José Juncadella, Andrea de Adamich sans oublier Maurice Trintignant, Mario Andretti, Toine Hezemans ou Rolf Stommelen, ce qui, pour un pilote considéré comme un amateur (très) éclairé, constitue une jolie carte de visite ! » **René BOUGROS**



## SPORT : Montée Historique de la Muraz (74)

**A**près avoir dû à contrecœur faire l'impasse sur l'édition **2020**, le dynamique **Team V.H. 74** emmené par **Alain Ciabattini** pouvait accueillir avec enthousiasme les 130 participants à la 12<sup>ème</sup> édition de la Montée Historique à la **Muraz** (74). Une fois n'est pas coutume, c'est un déluge de **pluie** qui s'abattait aux premières heures de la matinée sur le petit village haut-savoyard. Des conditions loin d'être idéales pour que les pilotes et leurs montures puissent aborder sereinement le magnifique tracé de **4,200 km**. C'était sans compter sur la sagesse des participants qui s'élancèrent pour les deux premières montées avec prudence. Fort heureusement, la pluie cessait progressivement jusqu'à disparaître vers 11h00 pour laisser place à un temps sec et ensoleillé. Habitué des lieux, l'ancien **Champion de France** de la Montagne, Jean Christian **Duby** était présent avec son impressionnante armada de trois **205 Turbo 16** ex-usine. Toujours aussi prompt à faire le spectacle, le pilote savoyard démontrait avec *maestria* l'incroyable puissance de sa redoutable **Evolution 2** à moteur **Pikes Peak**. La deuxième 205 T.16, dont le châssis fut l'un des premiers à être engagés en compétition, était confiée à **Daniel Menoni** tandis que la troisième, exposée dans le paddock, eut droit elle aussi à sa montée de décrassage. Autre voiture très remarquée, l'**Opel Manta 400** de Guy **Fréquelin**, propriété d'**Alain Michoulier**. Ce dernier aura évoqué avec passion et une grande disponibilité l'incroyable histoire de ce châssis. Le retour d'une météo agréable en début d'après-midi finit par convaincre les spectateurs indécis à rejoindre en nombre La **Muraz**. Avec une route s'asséchant, la Montée historique retrouvait enfin l'**ambiance** et la ferveur qui ont fait le succès des anciennes éditions. Le plateau de qualité offrait la possibilité de voir évoluer de magnifiques exemplaires comme la **Lotus Europa** (1968) de Jean Paul Lansard, l'Opel **Kadett GT/E** de Gérard Clerton ou encore la **Citroën Visa Chrono** N°1236 (1982) pour ne citer que celles-ci. Notons la présence de nombreuses **Fiat 131**, toutes sublimes par une décoration d'époque. Enfin, difficile d'évoquer la montée de la **Muraz** sans parler de sa forte délégation de **R5 Turbo**, **R8** ou **Berlinette**. A l'issue d'une journée pleine et baignée par un généreux soleil, le **Team V.H. 74** démontrait une fois de plus sa capacité à organiser une manifestation devenue incontournable au calendrier des montées historiques.

**Article : Jean-François DUBY**

**Photos : Aleksandr DUBY**





## VELO : Le Vélo Solex toujours aussi branché !

L'iconique **Vélo Solex** né en 1946 aura laissé une impérisable empreinte dans la culture populaire française jusqu'à devenir indissociable de personnalité comme Jacques **Tati**, Brigitte **Bardot** ou Audrey **Hepburn**. Victime à l'aube des années 80 de la concurrence des mobylettes et scooters plus affûtés et d'un désintérêt de ses propriétaires (**MBK**), la silhouette noire du **Solex** disparaissait des rues mais pas des cœurs des français. Entre la fin des années 90 et le début des années 2000, un acquéreur hongrois essaya de relancer la marque sous le sigle **Impex** mais l'aventure tourna court en raison des dettes qui s'accumulaient. La



version motorisée disparaissait pour de bon alors qu'à la même époque les premiers vélos électriques faisaient leur apparition sur le marché. La société française **Sinbar** commercialisa entre 2006 et 2013 un ersatz de **Solex électrique** reprenant grossièrement l'aspect (pourtant dessiné par **Pininfarina**) du vénérable vélomoteur. En 2013, **Sinbar**, en difficulté, est rachetée par **Easybike** qui devient rapidement un constructeur majeur dans la fabrication de deux roues à motorisation électrique. **Easybike** propose depuis des années des produits siglés **Solex** mais dont le design aussi agréable que moderne est loin d'évoquer les lignes du vélomoteur. Fin septembre, **Easybike** dévoilait le **Solex Intemporel** inspiré de l'iconique modèle **Solex 45 CC** de **1946** avec son cadre « **col de cygne** » tout en rondeur. Ce modèle qui allie avec finesse authenticité, raffinement et modernité reflète avec nostalgie l'art de vivre à la française. Même les plus réticents à la propulsion électrique ne pourront résister à l'**Intemporel** qui est pourvu d'un panier cylindrique posé sur le garde boue avant, dont la forme et le volume n'est pas s'en rappeler le moteur qui équipait l'antique version thermique. Deux versions sont disponibles : L'**Intemporel Confort** avec un moteur **Bafang** H300 sur la roue arrière et une batterie de 400Wh. pour une autonomie de 40 km.(1.521 euros) et l'**Intemporel Infinity** avec un moteur **Bosch** Active Line Plus sur le pédalier et une batterie de 400Wh mais avec une autonomie comprise entre 50 et 100 km. (2.599 euros).

**Article : Jean-François DUBY**

**Photos : Easybike**



**Modèle Intemporel Confort (moteur Bafang)**



**Modèle Intemporel Infinity (moteur Bosch)**

## Grand-prix de Russie

Le grand-prix de **Russie** s'annonçait une fois de plus comme un circuit favorable aux Mercedes (7 victoires en autant de participations) ; dès lors, l'écurie **Red Bull** prenait la décision d'installer un 4<sup>ème</sup> moteur ainsi que trois autres éléments périphériques sur la voiture de **Verstappen**, dépassant ainsi la limite des éléments octroyés pour l'intégralité de la saison. Ce dépassement entraînait une **pénalité** pour Max, qui se voyait contraint de prendre le départ en **dernière place** du grand-prix. La voie semblait ouverte pour Mercedes et **Hamilton** mais ce dernier, victime d'une petite touchette dans l'entrée des stands et d'un mauvais choix de pneumatiques lors des qualifications ne parvenait pas à faire mieux que **4<sup>ème</sup>**, la pole revenant au jeune **Lando Norris** qui confirmait ainsi la bonne prestation des **Mclaren** à Monza. Au départ, Hamilton perdait quelques places, tandis que **Sainz** (2<sup>ème</sup> sur la grille) prenait rapidement le dessus sur **Norris**. Les deux hommes de tête allaient creuser rapidement l'écart avec les poursuivants emmenés par **Russell** qui retenait derrière lui un groupe constitué de **Stroll**, **Ricciardo**, **Hamilton** et **Perez**. De son côté, **Verstappen**, chaussé en gommes dures, entamait une remontée lui permettant de se mettre rapidement à la porte des points. La vague d'arrêt au stand allait bousculer le classement, **Williams** rencontrait un problème sur la roue avant gauche de Russell (14<sup>ème</sup> tour), lui faisant perdre de précieuses places. La même mésaventure allait frapper **Sainz** (Ferrari) un tour plus tard tandis qu'au 23<sup>ème</sup> tour c'était Daniel **Ricciardo** qui faisait les frais d'un arrêt trop long. La nouvelle réglementation sur la temporisation des arrêts au stand semble perturber les mécaniciens qui ont peut-être du mal à trouver un juste milieu entre vitesse et précipitation. Devant, **Norris** - confortablement installé en tête - semblait en mesure de contenir **Hamilton** qui avait su profiter des aléas de course pour revenir à la deuxième place. Le pilote Mercedes alignait les meilleurs tours et réduisait l'écart sans pour autant être en mesure de se rapprocher suffisamment pour porter une **attaque** sur le pilote de la **Mclaren**. Alors que nous pensions le jeune **Norris** proche de sa première victoire, la **pluie** faisait son apparition sur



certaines portions du circuit à cinq tours de la fin. Les hommes de tête se retrouvaient face à un **dilemme** : rentrer ou pas pour chausser les intermédiaires ? Le premier à le faire risquait d'offrir la victoire à son adversaire. Lewis **Hamilton** refusa une première fois de rentrer malgré les consignes de son team, mais le tour suivant comme plusieurs pilotes s'arrêtaient afin de chausser des pneus

intermédiaires, **Norris** se retrouvait avec plus de **25 secondes** d'avance à 3 tours de la fin. Mais cette avance fondait comme neige au soleil, Norris en perdition dans certains virages avec ses **slicks** n'avait plus d'autre choix que de rentrer à son tour mais trop tardivement. Alors que sa première victoire lui tendait les bras, Norris voyait Hamilton et d'autres pilotes le dépasser. Il devait alors se contenter d'une **septième** place finale. Tandis que l'attention s'était focalisée sur la lutte tactique que se livrait les hommes de tête, **Verstappen** faisait de son côté son petit bonhomme de chemin et avait eu, avec son team, le nez fin en chaussant rapidement les **intermédiaires**. Le pilote néerlandais franchissait la ligne à la deuxième place. Un résultat inespéré quand on sait qu'il s'était élancé bon dernier. Max minimisait ainsi la perte de points au championnat. Devant, **Hamilton** engrangeait sa **100<sup>ème</sup> victoire**. Une nouvelle étape dans son incroyable carrière.

## Grand-prix de Turquie

Le grand-prix de Turquie avait fait son retour au calendrier l'an dernier au bénéfice de la crise sanitaire. Le circuit stambouliote avait particulièrement réussi à Hamilton qui avait réalisé un festival sous la **pluie**. Pour l'édition 2021, la météo semblait faire un clin d'œil au champion du Monde avec ses épisodes pluvieux qui allaient une nouvelle fois nous donner une course à rebondissements. **Hamilton** allait survoler les 3 séances d'essais libres et enlever la pole le samedi devant **Bottas** et Verstappen qui limitait la casse avec sa Red Bull. Devant la domination des Mercedes sur ce tracé, l'équipe à l'étoile décidait de changer le **moteur** d'Hamilton et d'assumer une **pénalité** de 10 places sur la grille. Relayé au départ en 11<sup>ème</sup> position, Hamilton comptait sur son équipier Bottas pour contenir **Verstappen** au départ. Sur une piste encore largement détrempée Bottas se montrait solide et prenait un bon départ. Derrière, un accrochage au premier virage entre **Gasly** et Alonso allait rejeter le pilote ibérique en queue de peloton. Hamilton quant à lui entamait une remontée prudente, sans montrer la même virtuosité qu'en 2020. Le Britannique allait même buter plusieurs tours sur l'**Alpha Tauri** du jeune **Tsunoda**, permettant ainsi aux hommes de tête de consolider leur avance. Sur une piste encore bien



humide malgré l'apparition d'une trajectoire s'asséchant, les pilotes et leur team se retrouvaient face à un dilemme stratégique : fallait-il prendre le risque de changer de pneumatiques et surtout pour quel mélange, **intermédiaire** ou **slick** ? Nous allons alors assister à un round d'observation entre les écuries, personne ne voulant prendre la responsabilité d'ouvrir la valse des arrêts en faisant un mauvais choix de gommes. Sur piste, les pilotes continuaient d'abimer leurs intermédiaires tout en se maintenant dans une bonne fenêtre de performance. C'est **Vettel** sur Aston Martin, hors des points à ce moment-là de la course qui prenait le risque de chausser des slicks. Mal lui en a pris, dès sa sortie des stands il se retrouvait en totale **perdition** et avait le plus grand mal à rejoindre son stand pour rechausser des intermédiaires. Il ne faisait dès lors plus aucun doute pour les autres teams que les **intermédiaires** était l'unique choix possible lors des arrêts. Devant, **Bottas** et **Verstappen** finissaient par changer de gommes, ce qui permettait à Leclerc de prendre la tête et à Hamilton de revenir au pied du podium. **Leclerc** et Hamilton misaient sur une course sans arrêt. Mais le pilote Ferrari voyait revenir à grandes enjambées Bottas et Verstappen. Il finissait par céder des places et devait se résigner à rentrer pour changer ses gommes **lessivées**. Au même moment, le Team Mercedes intimait à **Hamilton** l'ordre de rentrer pour changer de gommes. Ce dernier refusa par deux fois d'obéir avant de finir par obtempérer au 51<sup>ème</sup> des 58 tours. Relancé en piste à la 5<sup>ème</sup> place, on pensait qu'Hamilton allait entamer une remontée dont il a le secret, mais ses gommes neuves victimes de **grainage** allaient finalement le mettre à la merci de Pierre **Gasly**. Résigné, le Britannique en colère contre son team, abandonnait l'espoir de revenir et devait à présent contenir le Français jusqu'à l'arrivée. Devant, **Bottas** pouvait enfin goûter à la **victoire** cette année, il devançait un Max **Verstappen** tout heureux de voir Hamilton en 5<sup>ème</sup> position sur un circuit où ce dernier aurait dû logiquement s'imposer. La troisième marche du podium revenait à Sergio **Perez** qui aura assuré son rôle pour contenir Hamilton. Sur le plan comptable, Verstappen reprend la tête du championnat avec 6 points d'avance. Le *mano a mano* entre Hamilton et Verstappen est plus que jamais **intense** et indécis.

## LE POINT AVEC CALENDRIER MODIFIE au 10/10/2021

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	L.Hamilton
Formula 1 Magyar Nagydíj	Hungaroring – Hongrie	E.Ocon
Formula 1 Rolex Belgian Grand Prix	Circuit de Spa – Belgique	M.Verstappen
Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix	Circuit de Zandvoort – Pays Bas	M.Verstappen
Formula 1 Heineken Gran Premio d'Italia	Circuit de Monza – Italia	D.Ricciardo
Formula 1 VTB Russian Grand Prix	Sochi Autodrom – Russie	L.Hamilton
Grand Prix de Turquie	Circuit d'Istanbul Park – Turquie	V.Bottas
		<b>DATES</b>
Formula 1 Japanese Grand Prix	Circuit de Suzuka – Japon	<b>ANNULE</b>
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	12/11 au 14/11
Qatar Grand Prix	Circuit de Losail – Qatar	19/11 au 21/11
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

**Article : Jean-François DUBY**

**Photos : Team Red Bull Racing Honda / Alpine F1**

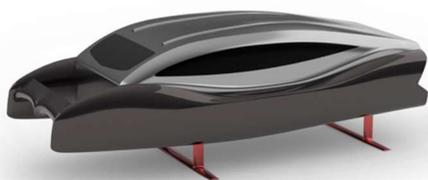


## BATEAU : Mobyfly premier gagnant des J.O. 2024 ?

Le comité d'organisation des **Jeux olympiques d'été 2024 à Paris** se doit entre autres de relever le défi de la mobilité. Comme toute grande capitale européenne, Paris fait face à un **engorgement** de sa circulation qui pourrait prendre bien plus d'ampleur au moment de l'évènement sportif tant attendu. Afin d'assurer le transport des acteurs de ces jeux dans des conditions acceptables, le Comité envisage de se détourner des axes routiers habituels en utilisant la **Seine** comme voie de communication rapide. Une belle opportunité pour **Mobyfly**, une société **Suisse** basée dans le canton du Valais spécialisée dans la conception de bateaux futuristes à propulsion électrique. En effet **Mobyfly** a déjà signé un accord avec un opérateur de transport qui s'est positionné sur l'exploitation d'une concession pour se déplacer du **Pont de Neuilly** au **Stade Yves du Manoir**, en passant par **Saint-Ouen** et **Saint-Denis** en 25 minutes. Un gain de temps considérable si on met en perspective les 40 minutes en voiture ou 1 h 50 en transports publics dans les meilleurs des cas. Un premier bateau **Mobyfly** modèle 10 avec deux **foils**, d'une capacité de **12 passagers** va effectuer une série de tests sur la **Seine** fin 2022. Cette embarcation au style très futuriste est capable de croiser à **70 km/h**. même si en exploitation sur la Seine cette vitesse sera bien plus contenue. L'autonomie est annoncée pour **180 km** et le temps de charge se veut rapide. A l'issue de cette période de tests, une commande sera finalisée pour plusieurs unités qui trouveront une autre utilité une fois les J.O. terminés. Le fabricant suisse propose **3 modèles** allant du **Mobyfly 10 (12 places)** au **Mobyfly 30 (300 places)** en passant par le **Mobyfly 18(59 places)**.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Mobyfly



## AUTO : Caterham 170 le 7<sup>ème</sup> ciel à petit prix

Le groupe automobile japonais **VT Holdings**, qui s'est récemment porté acquéreur de la marque **Caterham**, vient de présenter son premier modèle, toujours basé sur l'émblématique Seven. La **Seven 170** reprend les caractéristiques de la **Seven 160** (ou Seven 165 suivant les marchés) lancé en 2014 qui se voulait le modèle d'accès à cet archaïque jouet sur roues. Fidèle à la philosophie qui a engendré la Seven original, la nouvelle **170** de Caterham pèse un peu plus de **440 kg** (contre 490 kg pour une 160). La motorisation fait appel à un bloc 3 cylindres **Suzuki** turbocompressé de 660 cm<sup>3</sup> qui produit **84 ch.** et **116 Nm.** de couple (80 ch. et 107 Nm. pour la 160) ce qui permet d'obtenir un rapport puissance/poids étonnant de plus de **170 ch. par tonne**. Ce moteur se veut bien plus vertueux que celui de la version de 2014 et répond aux normes **Euro 6** avec un taux de CO<sub>2</sub> de **109g/km** (contre 114g/km) une valeur que seuls les véhicules hybrides atteignent. La boîte de vitesse est à 5 rapports. Cette **Seven** est la plus légère jamais produite par **Caterham** et a pour particularité d'être 105 mn. plus étroite que les autres modèles de la gamme. La « petite » Seven 170 fait appel à des pneus **Avon ZT7** de 155 de large (jantes en 14 pouces) qui ajoute au côté joueur malgré la faible puissance. Côté performances, le 0 à 100 km/h. est atteint en **6,9 secondes** et croise à **161 km/h.** Mais au-delà de ces chiffres, ce genre de véhicule s'apprécie surtout pour ses sensations de conduite alliant légèreté et dynamisme. Les acquéreurs pourront choisir parmi deux versions : La **170S** typée route ou la **170R** plus dépouillée et axée pour un usage sur piste. La **170S** est livrée avec des suspensions route et des jantes alliage **Silver Juno**. Côté carrosserie, quatre couleurs de peinture sont disponibles tandis qu'un kit météo comprenant une capote et des vitres latérales garantira une protection en cas de pluie. L'intérieur s'habille de sièges en cuir noir et d'un volant **Momo**. Alors que l'ancienne 160/165 n'avait pas eu de déclinaison dite « radicale », la **170R** comble ce vide en proposant un pack de suspensions sport, des jantes en alliage **Black Juno** et un différentiel à glissement limité. A l'intérieur, on trouve des sièges baquet en composite équipés de **harnais** quatre points, un volant Momo et un tableau de bord en fibre de carbone. Le prix de base est annoncé à moins de **24 500 euros**.



Article : Jean-François DUBY

Photos : Lotus



## SALON : Epoqu'Auto la grande messe de l'année

Après l'annulation de nombreuses manifestations automobiles ces derniers mois, **Epoqu'Auto** sera cette année le seul grand événement en France consacré aux véhicules anciens. Les équipes du **club des 3A** et d'**Eurexpo** Lyon ont apporté toutes les garanties sanitaires à la Préfecture du Rhône pour accueillir



du **05 au 07 novembre** prochains la 42<sup>ème</sup> édition de ce salon devenu incontournable. Les organisateurs ont constitué sans surprise un plateau d'une richesse exceptionnelle. De **Simca**, qui sera la grande vedette de cette édition avec les 70<sup>ème</sup> et 60<sup>ème</sup> anniversaires de l'**Aronde** et de la **Simca 1000**, à la première rétrospective européenne de **Tricyclecars**, en passant par la légende



**Bentley**, tous les partenaires traditionnels du salon ont répondu présent. La très active Fondation **Berliet** sera bien évidemment présente à travers une exposition dont le thème sera cette année les **véhicules de services municipaux**. On pourra admirer entre autres un Chasse-neige **Latil** TL 4 x 4 de 1924, une arroseuse-balayeuse de **Dion-Bouton** type K de 1926 ou encore une autopompe **Rochet-Schneider** type 18 400 de 1921. **Epoqu'Auto** accueillera également de tout nouveaux exposants qui prendront part à cette manifestation qui s'annonce déjà exceptionnelle. Les organisateurs d'**Epoqu'auto** se félicitent également

d'accueillir la cérémonie des **Rétros d'Or 2021** à l'occasion de la journée du samedi 6 novembre. A travers **12 catégories** (émissions, présentateurs, magazines, etc...) vous pouvez dès maintenant désigner vos médias favoris - audiovisuels/presse écrite ou digitale - dédiés à l'automobile ou la moto, sur <https://french-racing-drivers-club.com/>. Les temps forts de cette cérémonie seront à suivre en direct au salon dès 17h00.

**Article : Ingrid BARREAU**

**Photos : Club des 3A et Fondation Berliet**



## MOTO : Moto Morini revient en force avec un trail

L'histoire de **Moto Morini** né en 1937 fut tumultueuse à partir des années 80 avec une succession de faillites et de rachats. Après avoir disparu en 2009, la marque fit son retour sur le marché en 2012 non sans connaître plusieurs **changements** de propriétaires. Toujours est-il que le dernier investisseur chinois **Zhongneng Vehicle Group** propose à présent une gamme intéressante et vient de présenter son premier modèle Trail de la gamme **Adventure** avec la **X-Cape 650**. Entièrement conçu dans l'usine de **Trivolzio**, dans la province



de Pavie, le **X-Cape** ne peut renier ses origines italiennes à commencer par son carénage au style épuré et souligné par des logos aux couleurs transalpines. Cette identité italienne se retrouve dans l'équipement mécanique avec une fourche multi-réglable **Marzocchi**, des freins à étriers flottants **Brembo** à deux pistons agissant sur deux disques et une monte pneumatique qui fait appel à des **Pirelli Scorpion Rally**. Le moteur est un **bicylindre** de 649 cm<sup>3</sup> délivrant une modeste puissance de **60 ch.** à 8250 tr/min avec un bon couple de **56 Nm.** à 7000 tr/min qui laisse présager une utilisation dans les tours pour en tirer le meilleur. Peut-être une volonté du constructeur afin de garantir une utilisation **souple** sur route et plus **radicale** en hors-piste ? La moto est également disponible en version **35 Kw** soit 47 ch. conformément à la législation pour les titulaires du permis A2. Le cadre est un robuste treillis en acier, le bras oscillant est en aluminium, tandis que les jantes de **19 pouces** à l'avant et de **17 pouces** à l'arrière sont à rayons. A contre-courant de nombre de production actuelle, le **X-Cape 650** ne cède pas à la mode des artifices électroniques comme l'**antipatinage**, ou autre accélérateur **ride**



**by wire**. Seul l'**ABS** est présent pour la sécurité mais peut être désactivé en mode tout-terrain. L'instrumentation repose sur un écran **TFT** de **7 pouces** en couleurs particulièrement complet et lisible. La compacité et la hauteur de selle contenue font de la **Moto Morini** un trail accessible à des personnes de petit gabarit malgré un poids de **228 kg.** en ordre de marche. Le réservoir affiche une contenance de **18 litres**. Trois coloris sont disponibles : Rouge Passion, Blanc Carrare et Anthracite Fumé. Le modèle de base sans option s'affiche à **7599 euros**.

**Article : Ingrid BARREAU**

**Photos : Moto Morini**

# NEWS

## classicroacing.com

*Toute l'actualité du véhicule historique*



**Ne manquez rien !**