

Auto Full News

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



N°25

Janvier 2022

Gratuit



ESSAI : Opel Manta 400 Guy Fréguelin

AVION : Le dernier A380

SPORT : F1, une saison d'anthologie

PORTRAIT : Iceman le pilote atypique

HISTOIRE : Renault 4L en compétition

BUS : Van Hool TDX25E

PASSION : Livre Ferrari / Miniature Porsche 935

MUSIQUE : AaRON clôture sa tournée à Genève



**Meilleurs Voeux de Santé, de Bonheur
et de Passion Mécanique pour 2022**



Auto Full News

EDITO

Toute l'équipe d'**Auto Full News** vous adresse ses meilleurs vœux pour cette nouvelle année ! L'année 2021 nous a gratifié d'une saison d'anthologie en Formule Un avec un dénouement aussi inédit qu'incroyable. Au-delà des prises de position partisans sur la gestion de fin de course de Michael Masi, le titre de Max Verstappen fait l'unanimité et apporte un vent de fraîcheur dans la discipline. La nouvelle réglementation 2022 devrait logiquement redistribuer les cartes et nous pourrions bien assister à des surprises. Une saison 2022 sans Kimi Räikkönen qui, après son départ, laisse un vide immense dans le paddock. Souhaitons juste que la pandémie ne vienne pas une fois de plus perturber l'actualité mécanique et les différentes manifestations. Nous nous efforcerons de vous faire partager notre passion tout au long de cette nouvelle année que nous vous souhaitons riche d'émotions mécaniques.

Photo couverture : Alfa Romeo Racing ORLEN - Merci à Pierre AUBANELLE pour sa collaboration)

ESSAI : L'Opel Manta 400 ex Guy Fréquelin

En septembre dernier, la montée historique de la **Muraz** a réuni plusieurs véhicules exceptionnels. Parmi ceux-ci, l'emblématique Opel **Manta 400** de **Guy Fréquelin** (ex **Henri Toivonen** et ex **Jimmy McRae**). Elle attirait de suite le regard avec sa décoration **Rothmans** caractéristique. Aïe ! Je viens de transgresser la loi Evin... Désolé, mais il me paraît difficile d'évoquer l'histoire d'un



véhicule en faisant abstraction de son **sponsor** d'époque, qui fut aussi celui du nom de l'équipe (*Rothmans Opel Rally Team*). La **Manta B** de série possède des lignes fluides, il en résulte un **coupé** élégant. Dans la présente version avec ses ailes élargies, on change d'univers : quel que soit l'angle où vous l'abordez, cela transpire l'**agressivité** et la sportivité. Basse et solidement campée au sol avec ses voies larges, l'Opel Manta 400 ne laisse pas indifférent, d'autant plus que nous sommes ici en présence de l'authentique voiture de **Guy Fréquelin** qui lui permettra d'être titré **champion de France** en 1985. Elle porte d'ailleurs toujours son immatriculation allemande d'époque. Après avoir fait plusieurs fois le tour du véhicule, l'envie d'en savoir plus me gagne et je me mets en quête de son **propriétaire**. Une personne bien informée me désigne dans la foule un grand homme longiligne semblant tout droit sorti d'un film de **Clint Eastwood**. Il s'agit d'Alain **Michoulier**. Son accueil est chaleureux et en moins d'une minute il me délivre avec passion le pédigrée de son auto. Alternant historique, **anecdotes** et données techniques, Alain a véritablement cette voiture dans la peau. Je



me hasarde à lui demander le privilège de m'installer à ses côtés à l'occasion d'une des montées de la journée. Avec générosité et fierté, Alain **Michoulier** n'est pas homme à refuser ce moment de partage autour de sa **passion**. Nous nous fixons rendez-vous l'après-midi pour la 5^{ème} et dernière montée. Je me glisse avec émotion à la place qui fut occupée tour à tour par Fred **Gallagher** (équipier de *Toivonen*) et Jean-François **Fauchille**. Alain, soucieux de garder pieusement l'authenticité de sa Manta, n'a

jamais voulu modifier ni améliorer la moindre vis depuis son achat. L'habitacle transpire l'**histoire** du sport automobile. Mon regard est attiré par le **toit** qui est recouvert par de nombreux autographes, ceux des légendes du sport automobile qui ont eu la chance de piloter cette 400 en course ou lors de

manifestations historiques. Parmi ces **signatures**, celle apposée par **Colin McRae** quelques heures avant son décès. En effet, le champion du Monde **1995** avait eu l'occasion de faire un essai de la voiture que pilotait son père **Jimmy** lors de l'Ulster Rally 1983 (4^{ème}). L'habitacle vous replonge donc 40 ans en arrière. Le moteur s'ébroue sans difficulté et distille une sonorité pleine et docile à bas régime. Le 4 cylindres de **2420cm3** issu de l'**Ascona 400** avec son double arbre et ses 16 soupapes délivre près de **275 ch.** à 7250 tr./min. Nous nous approchons de la ligne de départ sur un filet de gaz et avec souplesse. Le contraste est saisissant avec une **205 T.16** qui, avec son turbo, nécessite une sollicitation bien plus brutale du moteur. Le commissaire nous donne le feu vert, Alain lance alors le moteur dans les tours et s'élance sur les **4,2 km** du magnifique tracé de la Muraz qui garde encore quelques rares zones **humides** suite au déluge du matin. La poussée est impressionnante mais **linéaire**, l'aiguille du généreux et imposant **compte-tours** s'envole. La plage d'utilisation est large et offre une **souplesse** d'utilisation peu commune. Arrivent les premiers enchaînements : Alain, maître d'un véhicule qu'il connaît par cœur, joue avec le **transfert** de masse pour **contrôler** sa glisse et sa



motricité. Rappelons que nous sommes ici en présence d'une propulsion avec un **pont rigide**. Bien que profondément revue avec 4 jambes de force, cette architecture était loin des standards plus modernes de la concurrence dans les **années 80**. Pour autant cette voiture ne vous prend jamais en traître, elle vous téléphone ses réactions et permet à son pilote, malgré la **puissance**, d'en rester maître. Elle semble même facile d'après Alain, même si par sa puissance et son gabarit, elle n'est pas à la portée du **premier venu**. En attendant, je savoure ma montée... **Alain**, ayant vite jaugé l'adhérence, se montre de plus en plus généreux avec les gaz et manie avec maestria la boîte 5 inversée **Getrag**. Les derniers hectomètres sont magiques, l'aiguille du compte tours navigue dans la zone des 7000 tours mais la Manta accepte aisément les **8000**. Nous passons déjà devant le commissaire agitant le drapeau à damier, après une dernière courbe à droite en dérive. Avec une certaine **euphorie**, j'ai à ce moment encore du mal à réaliser l'immense privilège d'avoir pu monter dans cette légendaire voiture, **icone** des plus belles années du rallye.



Articles : **Jean-François DUBY**
Photos : **Jean-François DUBY**

AVION : Le dernier A380 livré

Le 16 décembre dernier, **Airbus** livrait à la compagnie **Emirates** le 251ème et **dernier** A380 fabriqué. Cette compagnie aérienne fut la première à annoncer une commande ferme d'**A380** au salon aéronautique de **Farnborough** en 2000, alors que l'avion n'était encore connu que sous le nom d'**A3XX**. Emirates fut dès le départ très impliqué dans ce programme d'avion gros porteur à double pont alors que le **Boeing 747** - plus vieux -approchait de la fin de carrière. Cet engagement de la compagnie aura été crucial pour la pérennité de ce projet qui a réuni les principaux acteurs européens de l'**aérospatiale**. Cet exemplaire immatriculé **A6-EVS**, est le **123^{ème}** livré à Emirates. Cet ultime **A380** est dans une configuration à **484** passagers (**14 en classe Première, 76 en classe Affaires, 56 en classe Premium et 338 en classe Economie**). Il comprend les derniers aménagements proposés par la compagnie avec notamment des **suites** privées, des douches **spa**, un salon avec son **bar**, la nouvelle cabine **Premium Economy** ainsi que les tout derniers systèmes de divertissements avec une abondante offre multimédia.



Lors du dernier salon aéronautique de **Dubaï** en novembre 2021, Emirates annonçait un important programme de modernisation qui verra **52** de ses avions **A380** recevoir des cabines **Premium Economy** et d'autres améliorations, soulignant ainsi l'engagement de la compagnie aérienne à garantir un haut niveau de **luxe** et de **qualité** dans l'exploitation de cet avion. Cependant d'un point de vue commercial, l'A380 aura été loin de remplir l'objectif initial que s'était fixé Airbus avec **1 300** appareils. Avec à peine **1/5^{ème}** de la production espérée, Airbus avait pris la décision en 2019 de stopper la fabrication de ce géant du ciel. Ce n'est donc pas sans émotion que le personnel d'**Airbus** a vu s'envoler vers son principal client le dernier **A380**.



programme de modernisation qui verra **52** de ses avions **A380** recevoir des cabines **Premium Economy** et d'autres améliorations, soulignant ainsi l'engagement de la compagnie aérienne à garantir un haut niveau de **luxe** et de **qualité** dans l'exploitation de cet avion. Cependant d'un point de vue commercial, l'A380 aura été loin de remplir l'objectif initial que s'était fixé Airbus avec **1 300** appareils. Avec à peine **1/5^{ème}** de la production espérée, Airbus avait pris la décision en 2019 de stopper la fabrication de ce géant du ciel. Ce n'est donc pas sans émotion que le personnel d'**Airbus** a vu s'envoler vers son principal client le dernier **A380**.

Moteurs	4 X Turbofans Rolls-Royce Trent 900 ou 4 X Engine Alliance GP7200
Poussée	310 ou 340 kN.
Vitesse	1 020 km/h. (Mach 0.93)
Altitude de croisière	10 700 m.
Plafond	13 100 m.
Rayon d'action	15 000 km.
Longueur	72,72 m.
Envergure	79,75 m.
Hauteur	24,09 m.
Poids maxi au décollage	575 t.
Nombre de passagers	407 à 853 suivant configuration



Articles : Jean-François DUBY
Photos : Airbus + Emirates

FORMULE 1 : Une saison d'anthologie !

Il faut remonter à **1974** pour retrouver deux prétendants au titre à parfaite **égalité** de points à l'amorce de la dernière course de la saison. A cette époque, le Brésilien Emerson **Fittipaldi** sur **McLaren Ford M23** et le Suisse Clay **Regazzoni** sur **Ferrari 312 B3** se présentaient avec 52 points et 9 podiums chacun au grand prix des USA à Watkins Glen. Le duel tourna court : **Regazzoni** ne parvenait pas à suivre le rythme des autres monoplaces motorisées par **Ford**, dont celle de **Fittipaldi**. La Ferrari présentait en effet un gros déficit de tenue de route. Cette course fut également marquée par la sortie de route mortelle du jeune Autrichien **Helmuth Koinigg** (Surtees TS16). **Regazzoni** franchissait la ligne hors des points tandis que **Fittipaldi** décrochait les **3 points** de la quatrième place, largement suffisants pour décrocher son deuxième titre après celui de **1972**. Ce jour-là les **Brabham-Ford** furent intouchables. Carlos **Reutemann** remportait cette ultime course devant son équipier Carlos **Pace**.



Il aura donc fallu attendre **47 ans** pour retrouver deux pilotes à **égalité** de points à l'aube de l'ultime épreuve. A l'issue d'une saison intense ponctuée d'accrochages, d'intimidations et de réclamations, Max **Verstappen** et Lewis **Hamilton** se retrouvaient dos-à-dos au moment de se présenter sur le circuit de Yas Marina à Abu Dhabi. Max se présentait cependant avec un léger avantage statistique grâce à ses **résultats**. La donne était simple : soit l'un des deux pilotes marque plus de points que l'autre et s'approprie le titre, soit les deux **abandonnent** ou sont hors des points et dans ce cas **Verstappen** décroche son premier titre. Bien que vainqueur à **Abu Dhabi** l'an dernier, le pilote néerlandais n'arrivait pas favori sur ce circuit réputé favorable aux **Mercedes**, d'autant plus que la monoplace d'**Hamilton** fait preuve d'une étonnante vélocité depuis l'épreuve brésilienne. Lors des essais libres, les Mercedes plantaient le décor et jetaient un froid dans le **team Red Bull**. Mais lors des qualifications, bien déterminé à ne rien lâcher, **Verstappen** sortait un tour d'anthologie pour s'emparer de la **pole**. Le duel se dessinait avec Verstappen en pneus **soft** devant Hamilton en pneus **medium** sur la grille de départ. Un choix risqué pour Max qui, bien conscient de la vélocité de la Mercedes, n'avait pas d'autre alternative pour essayer de **contrer** son adversaire. Le dimanche, la tension était à son comble à quelques secondes du départ. Contre toute attente Max ne parvenait pas à profiter de ses gommes pour prendre un meilleur **départ** et se voyait **débordé** dès le premier

virage par **Hamilton**. Bien déterminé à ne pas laisser son adversaire prendre le large, le pilote Red Bull savait qu'il devait au plus vite reprendre le **dessus**. Dans la grande ligne droite, Max retardait son **freinage** et plongeait à la **corde** du virage N°6 pour s'emparer du **commandement**. Lewis en cherchant à défendre se voyait contraint de **couper** tout le virage N°7. Cette manœuvre **litigieuse** lui permettait de reprendre la tête. Le pilote Mercedes recevait cependant l'ordre de réduire son avance d'une bonne seconde. Une bien **maigre** consolation pour le clan **Red Bull** qui par radios interposées réclamaient à la **FIA** que Lewis rende la position. Il n'en fut rien. Pendant ce temps, le pilote britannique en profitait pour creuser l'écart et se mettre définitivement **hors de portée** de son rival. A cet instant, le championnat semblait joué. Red Bull allait cependant pouvoir compter sur Sergio **Pérez**. Ce dernier, sur une stratégie **décalée**, se retrouvait en tête après l'arrêt au stand d'Hamilton. Lewis en gommes **neuves** n'eut aucun mal à faire la jonction avec le pilote mexicain. Mais **Pérez** offrait une **résistance** durant deux tours au Britannique, ce qui permettait à Verstappen d'effacer ses 7 secondes de **retard**. L'espoir fut cependant de courte durée, la **Red Bull** n'ayant manifestement pas la même vélocité que la Mercedes, Hamilton se remettait rapidement à l'abri et semblait cette fois-ci en route pour son **8^{ème} titre**. Alors qu'il ne restait que 8 tours dans ce grand prix plutôt tranquille, le pilote Williams **Latifi** partait à la faute dans le virage 14 et **percutait** le mur de protection. La monoplace en travers de la piste allait entraîner l'intervention de la **Safety Car**. Une aubaine pour **Red Bull** qui décidait de faire rentrer Verstappen pour chausser des gommes **tendres**. Un risque que ne pouvait prendre Mercedes sans connaître les intentions de leur adversaire. Dès lors les deux acteurs principaux se retrouvaient sous régime de sécurité séparés par quelques retardataires. Voyant qu'il ne restait que très peu de tours avant la fin, la **direction** de course prenait l'initiative de demander aux monoplaces **intercalées** de s'effacer afin de laisser les hommes de tête en **découdre**. Cette décision intervenait dans l'avant-dernier tour : Le grand prix – et le titre - allaient donc se jouer dans l'**ultime** boucle de la saison avec Hamilton en gommes **dures** usées et Verstappen en gommes tendres **neuves**. Dans une ambiance électrique et **euphorisante**, la voiture de sécurité s'effaçait à l'amorce d'un dernier tour qui allait entrer dans l'histoire de la discipline. Hamilton, ne pouvant compter que sur la puissance de sa Mercedes et son pilotage pour contenir **Verstappen**, se jetait à corps perdu dans la bataille. Mais le duel tourna court : Max portait son **attaque** dès le **virage 5** et prenait la tête. Hamilton se plaçait aussitôt dans la boîte de Verstappen pour tenter de repasser dans la ligne droite. Verstappen parvenait cependant à **préserver** sa place à l'abord de la première chicane. Dans la deuxième longue ligne droite, Lewis parvenait à se porter à la **hauteur** de son adversaire, mais imperturbable Max profitait de ses **pneus** pour freiner plus tard et plonger avec autorité à la corde. A cet instant, une voie royale s'ouvrait pour le **Néerlandais**, qui n'avait plus qu'à rallier l'**arrivée** tandis qu'une chape de **plomb** s'abattait dans le stand Mercedes. Max se présentait sur la ligne après avoir maîtrisé une **dérobade** dans l'ultime virage ; il devenait à 24 ans **champion** du Monde, à l'issue d'une course pleine de **rebondissements**. A peine la ligne franchie, la décision du directeur de course **Michael Masi** de relancer la course pour un seul tour, après avoir demandé aux retardataires de s'effacer, allait enflammer le **paddock** et les observateurs tout en créant un **clivage**. Le soir même, le **Team Mercedes** portait deux **réclamations**, l'une pour le fait que Verstappen se soit porté à hauteur d'Hamilton juste avant le retrait de la **Safety Car**, l'autre à l'encontre de la direction de course, pour avoir demandé aux retardataires de **s'effacer**. L'écurie allemande allait finalement recevoir une fin de non-recevoir dans la soirée. Max était bien **champion du monde**, le premier pour les Pays-Bas.



Classement et statistiques des pilotes

Rang	Pilote	Team		Points	Victoires	Podiums	Poles	M/tours
1	M. Verstappen	Red Bull		395,5	10	18	10	6
2	L. Hamilton	Mercedes		387,5	8	17	5	6
3	V. Bottas	Mercedes		226	1	11	4	4
4	S. Pérez	Red Bull		190	1	5	0	2
5	C. Sainz Jr.	Ferrari		164,5	0	4	0	0
6	L. Norris	McLaren		160	0	4	1	1
7	C. Leclerc	Ferrari		159	0	1	2	0
8	D. Ricciardo	McLaren		115	1	1	0	1
9	P. Gasly	AlphaTauri		110	0	1	0	1
10	F. Alonso	Alpine		81	0	1	0	0
11	E. Ocon	Alpine		74	1	1	0	0
12	S. Vettel	Aston Martin		43	0	1	0	0
13	L. Stroll	Aston Martin		34	0	0	0	0
14	Y. Tsunoda	AlphaTauri		32	0	0	0	0
15	G. Russell	Williams		16	0	1	0	0
16	K. Räikkönen	Alfa Romeo		10	0	0	0	0
17	N. Latifi	Williams		7	0	0	0	0
18	A. Giovinazzi	Alfa Romeo		3	0	0	0	0
19	M. Schumacher	Haas		0	0	0	0	0
20	N. Mazepin	Haas		0	0	0	0	0
21	R. Kubica	Alfa Romeo		0	0	0	0	0

Classement et statistiques des écuries

Rang	Team		Points	Victoires	Podiums	Poles	M/tours
1	Mercedes AMG		613,5	9	28	9	10
2	Red Bull Racing - Honda		585,5	11	23	10	8
3	Ferrari		323,5	0	5	2	0
4	McLaren - Mercedes		275	1	5	1	2
5	Alpine - Renault		155	1	2	0	0
6	AlphaTauri - Honda		142	0	1	0	1
7	Aston Martin - Mercedes		77	0	1	0	0
8	Williams - Mercedes		23	0	1	0	0
9	Alfa Romeo Racing - Ferrari		13	0	0	0	0
10	Haas - Ferrari		0	0	0	0	0

Article : Jean-François DUBY

Photos : Red Bull Content Pull



PORTRAIT : Iceman le pilote atypique

En 2001, l'annonce de l'arrivée d'un jeune Finlandais de **21 ans** en Formule Un avec seulement **17 courses** à son actif était loin de faire l'unanimité dans le *paddock*. Devant cette **réticence**, la F.I.A. prenait l'initiative de n'accorder que **4 courses** d'essai à Kimi **Räikkönen**. C'est ainsi que ce frêle pilote au visage juvénile et insouciant se retrouvait au départ du grand prix d'Australie au volant d'une **Sauber-Petronas C20**. Qualifié 13^{ème}, Kimi finissait la course à la **6^{ème} place** et empochait son premier point. Il ne lui aura fallu qu'une course pour faire taire les critiques. Avec une Sauber bien modeste, il parvenait à finir la saison avec un total de 9 points et la 10^{ème} place au championnat. Il signait ensuite chez **McLaren** où il allait passer **5 ans**. Pour sa première saison sous ses nouvelles couleurs il dû composer avec une **MP4-17** à la fiabilité catastrophique (**11 abandons en 17 courses**) mais parvenait malgré tout à faire **4 podiums** et finir 6^{ème} du championnat. **2003** fut l'année de sa première **victoire**. Celui que l'on avait déjà baptisé **Iceman** en raison de son sang-froid et de son impassibilité allait s'imposer au grand prix de **Malaisie**. Il fut même en mesure cette année-là de jouer le titre jusqu'au dernier grand prix face à Michael **Schumacher** alors au sommet de son art avec sa redoutable Ferrari **F2003**. Il perdit le championnat pour deux points. La casse de son moteur alors qu'il était en tête du grand prix d'Europe au **Nürburgring** pesa lourd lors du décompte final.



Comme si les années paires ne convenaient pas aux **McLaren**, la saison 2004 fut aussi marquée par un manque cruel de **fiabilité** et de réussite (**9 abandons en 18 courses**), cependant la deuxième partie de saison fut plus heureuse avec **3 podiums** dont une victoire de prestige à **Spa Francorchamps**. En 2005 **Räikkönen** est à nouveau en mesure de jouer le titre, mais malgré **7 victoires** et 5 podiums, il allait finir à nouveau 2^{ème} derrière Fernando **Alonso** dont la Renault **R25 V10** se montrait bien plus robuste. Une fois de plus, **Iceman** fut accablé par la malchance notamment au grand prix d'Europe au **Nürburgring**. Alors qu'il venait d'amorcer en tête son dernier tour, sa **suspension** avant droite **cédait** et envoyait sa McLaren dans le décor. Kimi réalisa cette même année un exploit incroyable au grand-prix du Japon à **Suzuka**. Après des qualifications perturbées par la pluie, le pilote finlandais se retrouvait à la **17^{ème} place** sur la grille. Le lendemain, pour la course, il allait réaliser l'un des plus beaux exploits de la Formule Un : après un départ mouvementé où il évita les collisions, il adoptait un rythme **effréné** pour remonter sur la tête de course. Après avoir dépassé **Schumacher** (Ferrari), **Alonso** (Renault) il se retrouvait en deuxième position derrière la Renault de Giancarlo **Fisichella**. Bien qu'elle semblait hors de portée, **Räikkönen** continuait d'attaquer et parvenait à revenir dans les roues de l'Italien à l'amorce du dernier tour. Son **attaque** au bout de la ligne droite fut **magistrale** soulevant ce jour-là l'admiration de tout le *paddock*. Ce fut la dernière chance pour **Kimi** d'être champion du Monde avec McLaren. En effet, l'année suivante, l'alternance de performance de la McLaren se vérifia une fois de plus. La **MP4-21** était incapable de tenir le rythme des **Renault** et des **Ferrari**. Kimi parvenait cependant à signer **3 poles**,

3 meilleurs tours et 6 podiums tandis que son équipier Juan Manuel **Montoya** claquait la porte en cours de saison, désabusé par le manque de performance et de fiabilité de sa McLaren. Il était alors temps pour Kimi de changer d'écurie, l'option **Ferrari** s'offrait à lui alors que **Schumacher** venait d'annoncer sa **retraite**. En rouge pour la saison 2007, le champion finlandais allait marquer les esprits avec une première **victoire** dès la première course en **Australie** avec la **F2007**. Il réalisait une belle campagne (**6 victoires et 12 podiums**) mais dû composer avec la forte adversité des McLaren **MP4-22** d'Alonso et d'Hamilton. Lors de l'ultime grand prix au Brésil, les 3 pilotes étaient en mesure de remporter le titre. Kimi n'avait d'autre choix que de gagner et de profiter de la rivalité des pilotes McLaren. Il parvenait à s'imposer tandis qu'Alonso et Hamilton allaient se percuter dans le premier tour. Pour **un seul point**, le petit gars d'**Espoo** devenait enfin **champion du Monde**, qui plus est avec la prestigieuse **Scuderia Ferrari**. Libéré de toute pression, Kimi entamait la saison **2008** avec des victoires et des podiums, il était confortablement installé en tête du championnat du Monde quand la **malchance** venait à nouveau le frapper à la mi-saison.



C'est déjà **Hamilton** qui venait le percuter dans la ligne des stands au Grand Prix du **Canada** alors qu'il était en tête. Puis au Grand Prix de **France**, c'est son **échappement** qui le lâche et il devait céder le commandement à son équipier **Massa**. S'en suivra une **série noire** sur plusieurs épreuves avec des casses moteurs et des accidents. Ferrari décidera injustement de reporter son attention sur **Massa** pour jouer le titre. La suite, on la connaît : le Brésilien ne fut virtuellement champion du Monde que quelques secondes au Brésil avant qu'un certain **Hamilton** hérite d'une inespérée 5ème place à 3 virages de l'arrivée. En **2009**, avec le changement de réglementation Ferrari n'était plus dans les écuries de pointes. La **F60** se montrait difficile à piloter et aussi peu fiable que performante. Malgré tout Kimi parvenait une fois de plus à s'imposer à **Spa**. Ce sera sa dernière victoire avec Ferrari. En fin de saison, alors que la **Scuderia** faisait savoir qu'elle ne souhaitait pas conserver le



Finlandais en **2010**, ce dernier annonçait en même temps vouloir se **retirer** de la **F1**. Räikkönen allait à présent s'aligner dans d'autres disciplines (**W.R.C.** et **NASCAR**). Après deux ans de retraite, l'envie de piloter une **F1** allait se faire à nouveau sentir. **Iceman** créait la surprise en signant avec la modeste écurie **Lotus** qui, à ce moment-là, naviguait en fond de grille. Malgré tout, Kimi parvenait à finir toutes les courses de la saison et allait même s'imposer lors de l'utile épreuve à

Abu Dhabi qui restera célèbre avec le fameux message radio « **Leave me alone, I know what I'm doing** ». Avec **7 podiums**, **2 meilleurs tours** et **207 points**, le Finnois parvenait à terminer **3ème** du championnat du Monde, un exploit au regard des modestes performances de sa monoplace. Il allait

confirmer dès la première course en Australie lors de la saison **2013** en s'imposant à nouveau. Jusqu'à mi-saison il fut en mesure de jouer le titre face à **Vettel** dont la Red Bull **RB9** se montrait redoutable. Malgré **8** podiums, la fin de saison fut conflictuelle avec son écurie en proie à des difficultés financières et plus enclin à favoriser **Romain Grosjean**. Kimi **claquera** la porte à deux courses de la fin du championnat. L'année suivante marquait le début de l'ère **hybride**. La Scuderia **Ferrari**, culpabilisant peut-être sur la façon dont elle avait traité son champion du Monde en 2008 et 2009, allait lui proposer un **contrat en or**. Ce dernier se retrouvait aux côtés de Fernando **Alonso**. Malheureusement, cette période allait coïncider avec l'avènement et la domination sans partage du **Team Mercedes AMG** et son moteur Hybride. Durant ces **5 années** de contrat avec **Ferrari** (avec *Alonso puis ensuite Vettel*), Kimi malgré un pilotage toujours aussi affuté ne parviendra à remporter qu'un seul grand prix, celui d'**Austin** en **2018**. Mais en parallèle le champion finlandais augmentait ses statistiques avec **26** podiums, **2** poles et **7** meilleurs tours. La complicité avec Sebastien **Vettel** fut forte et contribua fortement aux performances de l'Allemand qui manquera le titre d'un rien en 2018. Cette même année, la **Scuderia** souhaitant miser sur l'avenir, annonçait la titularisation de Charles **Leclerc** pour la saison 2019. Pour ne pas laisser **Kimi** – toujours aussi populaire et important pour la F1 – sans baquet, Ferrari lui proposait de prendre la place laissée vacante par **Leclerc** dans son écurie satellite **Alfa Romeo-Sauber**, cette même écurie **Sauber** qui l'avait vu éclore 18 ans plus tôt. La première saison au volant d'une modeste **C38** aux côtés du jeune italien Antonio **Giovinazzi** fut plus qu'honorable. Régulièrement classé, Kimi finissait la saison avec **43 points** et la 12^{ème} place au championnat. Pour sa deuxième année chez Alfa Romeo, la **C39** ne se montra hélas pas aussi performante ; avec seulement **2** grand prix dans les points, le Finlandais connaissait sa pire saison. La **C41** de 2021, bien que fiable, manquait elle aussi cruellement d'**efficacité**. Malgré toute l'intelligence de course du Finlandais, ce dernier échoua plusieurs fois à la porte des points. Pour son **ultime** grand prix à **Abu Dhabi**, Kimi **Räikkönen** fut victime, au 29^{ème} tour, d'une panne de **freins** au bout de la grande ligne droite. Après avoir tapé les protections, il parvenait à rejoindre au ralenti son stand pour finalement renoncer. Une **triste** fin de carrière pour ce pilote atypique qui aurait mérité une autre issue pour ses **adieux**. Il fut cependant élu **pilote du jour** comme un ultime hommage à sa popularité. Il laisse l'image d'un pilote authentique, franc et détestant les faux semblants. Derrière l'homme de glace se cache pourtant un très **grand cœur** empreint d'une grande timidité. Le champion du Monde **2007** quitte la discipline reine après **19** saisons et **350** courses (*un record*) et un palmarès fort de **18** poles, **21** victoires, **103** podiums et **46** meilleurs tours. Avec sa personnalité si particulière, le pilote de **42** ans était sans nul doute le plus adulé par les fans de sport automobile.



Article : Jean-François DUBY
Photos : Alfa Romeo Racing ORLEN et D.P.



HISTOIRE : Les exploits sportifs de la 4L

L'exposition consacrée aux **60 ans** de la **4L** présentée par **Renault Classic** lors de la dernière édition d'**Epoqu'Auto** mettait également en avant des modèles de compétition ou de grand raid. Pas forcément un domaine où l'on attend cette vénérable **populaire** qui a plus marqué des générations par son côté **utilitaire** que **sportif**. Cependant la 4 L s'illustra plus d'une fois dans des épreuves particulièrement exigeantes, mettant en exergue sa **robustesse**. Afin d'assurer la promotion de son dernier modèle, Renault prenait l'initiative de s'engager en 1962 à la 10^{ème} édition de l'**East African Safari**. Le véhicule était mécaniquement très proche de la série avec un modeste moteur de 747 cm³ et une boîte à **3 vitesses** pour un poids de **580 kg**. L'équipage **Bernard Consten** et **Claude Le Guézec** (disparu cette année à l'âge de 98 ans) parvenait à rallier l'arrivée à la 41^{ème} place (**5^{ème}** de leur catégorie) tandis qu'une autre **4L** engagée par un équipage local kenyan composé de **S. Pritchard** et **K.W. Hickman** finissait à la 45^{ème} place. Le modèle exposé à **Epoqu'Auto** n'est qu'une réplique mais reste très fidèle à l'original. En 1965, quatre parisiennes **Betty Gérard**, **Martine Libersart**, **Eliane Lucotte** et **Michèle Ray** se lancent



dans un périple de **40 000 km** entre **Ushuaïa** en Terre de Feu à **Anchorage** en Alaska avec deux « **4 L** ». Durant 4 mois et demi, les quatre femmes et leurs voitures vont affronter divers environnements comme les **Rocheuses**, les **Andes**, la forêt **Amazonienne** ou encore le Grand **Lac Salé** de l'**Utah**. Une fois de plus, la robustesse fut au rendez-vous malgré la modeste mécanique. Le modèle exposé est celui de l'équipage **Martine Libersart/Betty Gérard** et avait reçu le surnom de « **Fossette** ». Il est conservé dans son **état** depuis 1965. Mais la 4 L qui marqua le plus les esprits fut sans nul doute la version « **Paris-Dakar** » engagée par les Frères **Marreau** qui s'étaient déjà illustrés en Afrique avec une R12 Gordini lors du record Le **Cap-**

Alger en 1971. Claude et Bernard allaient s'aligner avec une 4L lors de la toute première édition du Paris-Dakar en **1979**. Ils réalisaient l'exploit de finir **5^{ème}** au général et **2^{ème}** en catégorie auto. Encouragés par ce résultat, les deux frères revenaient en 1980 avec une version profondément remaniée de la 4L. Le moteur était celui d'une **R5 Alpine** Groupe 2 de **125 ch**. Cette puissance passait aux 4 roues à travers une transmission **Sinpar**. Les freins avant étaient équipés de disques **ventilés** tandis que les trains arrière avaient été complètement revus avec des triangles inférieurs de R5 Alpine Coupe, des combinés filetés ainsi qu'une paire d'**amortisseurs** supplémentaires à l'arrière. Mais l'élément le plus emblématique restait cependant la ligne d'**échappement** qui courait le long de la carrosserie pour finir avec un silencieux **ancré** sur le toit. Avec un réservoir de **140 litres**, l'auto ainsi transformée affichait un poids de **1100 kg**. Malgré la forte concurrence des équipages officiels, **Claude** et **Bernard** feront parler leur expérience en finissant à une très belle **3^{ème}** place. Mais dans le cœur des suiveurs de l'époque, cette atypique et sympathique 4 L occupait la première place.



Articles : Jean-François DUBY
Photos : Jean-François DUBY

BUS : L'électrique en version impériale chez Van Hool

A lors que **Van Hool** s'apprête à fêter ses **75 ans** en 2022, le constructeur belge d'autobus, d'autocars et de véhicules industriels, présente le tout premier autocar à **impériale** 100 % électrique équipé de batteries : le **TDX25E**. **Van Hool** est un spécialiste reconnu des autocars à impériale avec pas moins de **3 500**



châssis fabriqués depuis près de **40 ans**. Le nouveau **TDX25E** peut accueillir jusqu'à **69** passagers (**18 au niveau inférieur + 51 à l'étage**) et possède une autonomie pouvant aller jusqu'à **500 km** si les conditions climatiques et la



topographie du parcours s'y prêtent. Le **TDX25E** est destiné en premier lieu au marché nord-américain, et sera principalement utilisé pour les déplacements **domicile-travail** en version tout confort pour des groupes d'employés ou pour du transport régulier de personnes. Le **TDX25E** est présenté tout juste un an après la commercialisation du premier autocar électrique de **Van Hool** : le **CX45E** qui a déjà été écoulé à **vingt-**

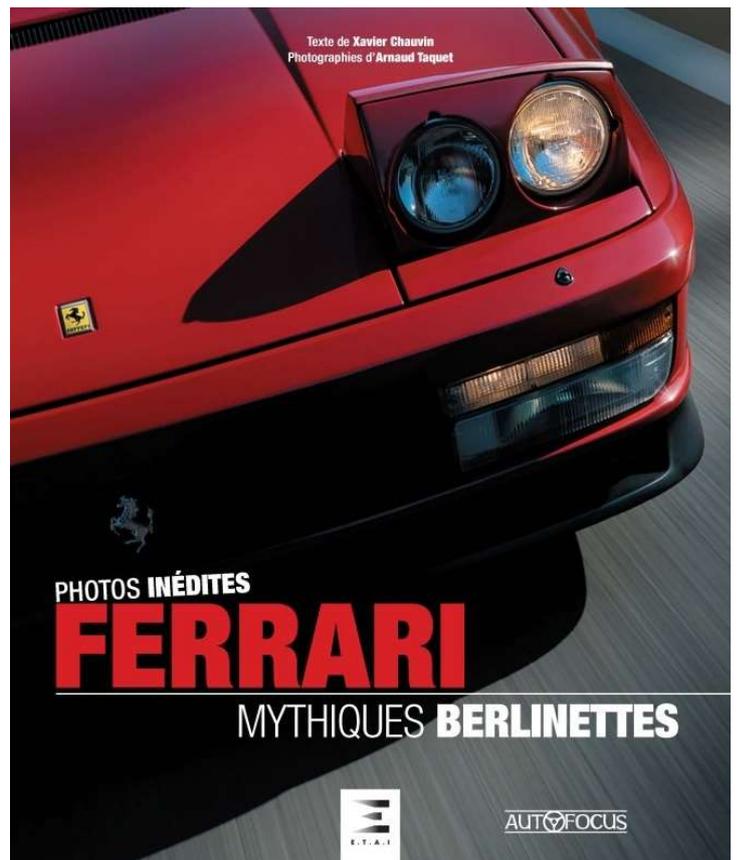
deux exemplaires. Le fabricant belge a en dix ans déjà construit plus de **1 200 véhicules** à propulsion **électrique** (hydrogène, hybride ou électrique à batteries). Tout comme le **CX45E**, le tout nouveau **TDX25E** disposent d'une transmission **Siemens** et des batteries **Proterra**.



Articles : Jean-François DUBY
Photos et vidéo : Van Hool

Le livre « **Ferrari – Mythiques berlinettes** » est le dernier ouvrage proposé par les Editions **ETAI** dans la collection **AutoFocus** - Photos Inédites. Bien que la marque italienne suscite toujours autant de passion, il n'est jamais simple de proposer un nouveau livre tant le sujet fut abondamment exploité. C'était sans compter sur l'habile plume de **Xavier Chauvin** et les sublimes clichés d'**Arnaud Taquet**. Les deux hommes se sont penchés sur **12 modèles** emblématiques couvrant une période de près de 60 ans. Bien plus que des berlinettes, certains modèles présentés relèvent plus des **super cars** tant leur aura et leurs performances sont exceptionnelles. De la **250 GT Lusso** à la SF90 Stradale en passant par les 275 GTB, 365 GTB/4 Daytona, 246 GT Dino, 512 BBi, 288 GTO, Testarossa, F40, F50, Enzo et **LaFerrari**, ces 12 bijoux roulants se découvrent à travers des **photos inédites** qui valorisent à la fois leurs lignes mais aussi leurs petits détails qui ont contribué à la **magie** du cheval cabré. Les modèles - notamment les plus anciens - capturés par **Arnaud Taquet** sont dans un état **exceptionnel** ce qui apporte un cachet supplémentaire à ce magnifique livre. Ces photos trouvent un savant équilibre avec les textes de **Xavier Chauvin** qui comme toujours **distille** de précieuses et justes informations historiques.

Tarif : 39 euros



Le fabricant de miniatures **Soldo** propose une inédite **Porsche 935 Moby Dick** engagée en championnat nord-américain IMSA et lors d'une manche du DRM au Norisring. Nous sommes ici en présence de la voiture (châssis JR-001) de Gianpiero **Moretti** qui avait fondé la compagnie **MOMO** (contraction de Moretti et de Monza) dans les années 60. Elle est **fidèlement** reproduite au 1/18^{ème} avec une décoration **conforme** et une finition intérieure **soignée**. Disponible à un tarif recommandé de **49,95 euros**, cette Porsche **935** offre un rapport qualité/prix imbattable et trouvera facilement sa place dans la vitrine d'un(e) collectionneur(-euse) averti(-e).



MUSIQUE : Aaron clôture sa tournée à Genève

Pour clôturer sa tournée 2021, le groupe **AaRON** ne pouvait rêver de meilleur écrin que la mythique salle de l'**Alhambra** à Genève. Construite par l'architecte Paul **Perrin**, ce haut lieu culturel fut sauvé de justesse de la destruction en 1995. Après avoir été classée monument **historique**, cette salle fut **rénovée** intégralement et retrouve aujourd'hui tout son faste pour accueillir des artistes de talents. La première partie du concert d'**Aaron** fut assurée



par le jeune groupe fribourgeois **Baron.e**. Ce duo composé de Faustine **Pochon** et Arnaud **Rolle** évolue dans un univers **électro-pop** et chante en français sans complexe. Une belle découverte avant de retrouver **Aaron** qui venait clore à Genève une tournée **mouvementée** par les conditions sanitaires qui ont conduit à de nombreux reports de dates. Malgré tout, cette tournée initiée suite à la sortie de son 4^{ème} et dernier album « **Anatomy of Light** » en septembre 2020, fut intense pour le groupe français. Simon **Buret** et Olivier **Coursier** s'appuient - et c'est une nouveauté - sur un **batteur**. Le concert à l'Alhambra intervient au lendemain de la présentation de leur dernier clip du single « **Minuit** ». Le public, venu en nombre malgré la situation, a retrouvé la touche musicale qui caractérise le groupe depuis ses débuts en **2006**. Simon Buret et Olivier Coursier savent comme nul autre se réinventer sans se départir de leurs mélodies **pop synthétiques** si caractéristiques. Leur répertoire alterne morceaux à la profonde



mélancolie comme « **Apollo** » ou « **Mister K** » et entraînants comme « **Blow** » ou « **Keep Walking Love** ». Avec les années, le duo chante de plus en plus en français sans que cela n'altère pour autant son univers et sa texture. « **Anatomy of Light** », fil conducteur de cette tournée, ramène une certaine légèreté qui contraste avec la précédente tournée, plus emprunte de noirceur, avec l'album « **We Cut The Night** ». Toujours aussi mystérieux et insaisissable par son style, **AaRON** a offert une prestation complète, puisant dans ses 4 albums avec harmonie. L'incontournable et toujours très attendue chanson « **U-Turn**

(**Lili**) » n'a pas manqué de faire frissonner les quelque **500 spectateurs** présents. Concert après concert, cet iconique morceau se réinvente au gré du *feeling* du duo. L'envolée finale, jouée au **piano** dans la version initiale, laissait ici place à un **solo** de **guitare** électrique d'Olivier **Coursier**. Après presque une année de tournée, l'émotion était palpable pour les membres du groupe qui n'ont pas hésité à jouer les prolongations avec les nombreux rappels avant de se retirer définitivement pour plusieurs mois.

Articles : Jean-François DUBY

Photos : Jean-François DUBY

NEWS

classicroacing.com

Toute l'actualité du véhicule historique



Ne manquez rien !