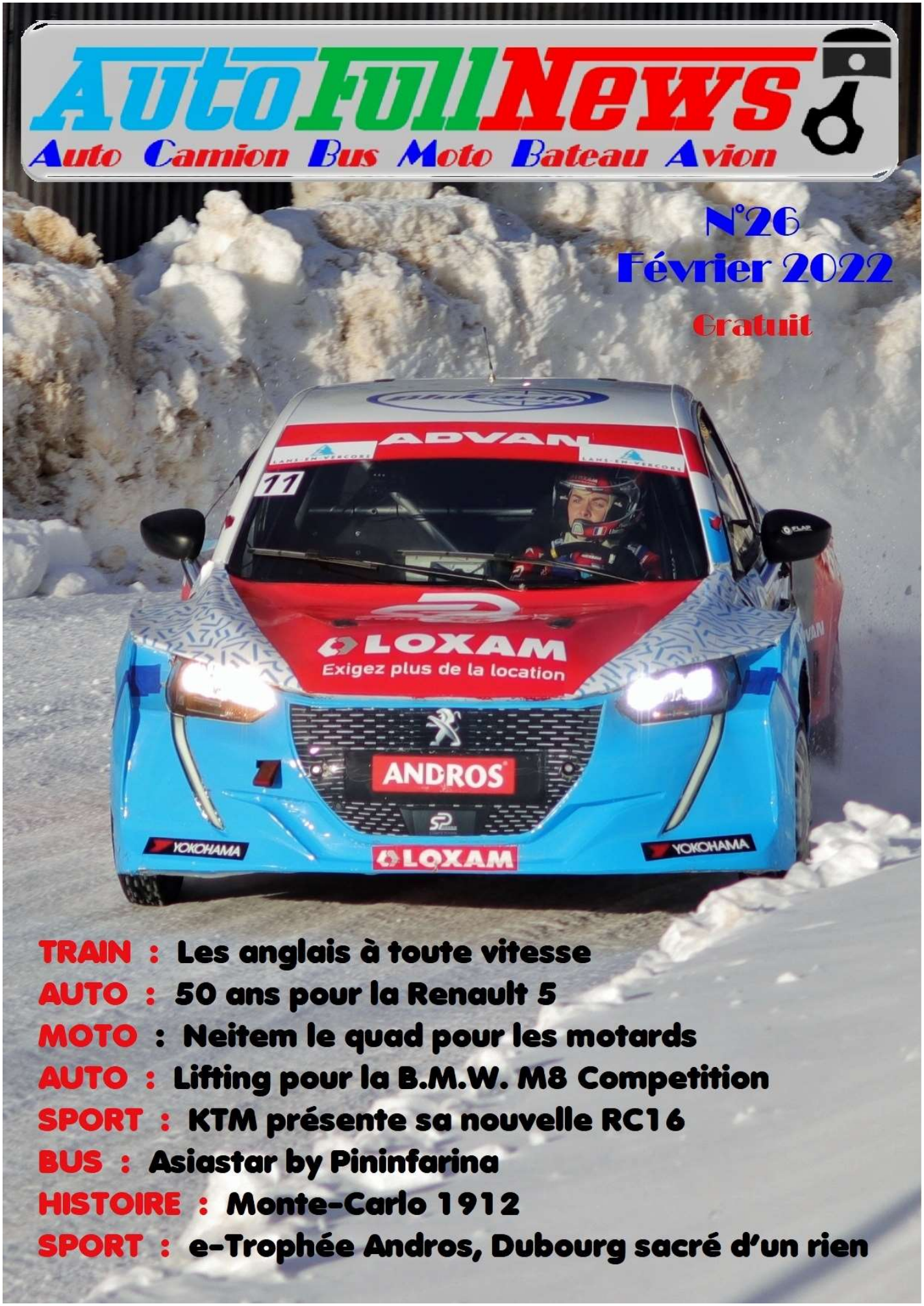
AutoFullNews

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion

N°26
Février 2022

Gratuit



TRAIN : Les anglais à toute vitesse
AUTO : 50 ans pour la Renault 5
MOTO : Neitem le quad pour les motards
AUTO : Lifting pour la B.M.W. M8 Competition
SPORT : KTM présente sa nouvelle RC16
BUS : Asiastar by Pininfarina
HISTOIRE : Monte-Carlo 1912
SPORT : e-Trophée Andros, Dubourg sacré d'un rien

AutoFullNews
Auto Camion Bus Moto Bateau Avion

EDITO

Auto Full News s'efforce de vous faire partager sa passion pour la technique qu'elle soit thermique, électrique ou à hydrogène. Chacune présentant ses avantages et ses inconvénients, ses qualités et ses défauts. Même si par « essence » nous sommes plus sensibles au moteur à combustion interne, nous accordons un grand intérêt aux nouvelles technologies qui apportent de la diversité. Cependant nous n'en restons pas moins réalistes sur la viabilité de certaines solutions à grande échelle. L'intervention de Carlos Tavares dans les médias courant janvier permet de pointer du doigt la frénésie déraisonnée de nos dirigeants pour les véhicules électriques. Le patron du groupe Stellantis apporte un regard critique et objectif sur les conséquences socio-économiques et écologiques du tout électrique à l'horizon 2035. Paradoxalement, l'électrique est technologiquement moins évolué, ce qui pourrait menacer de nombreux emplois dans diverses filières liées à l'automobile. Mais c'est surtout l'empreinte écologique de ce mode de motorisation qui s'avère désastreuse avec des matériaux aussi rares que toxiques. Leur exploitation tout comme leur recyclage sont de réelles menaces pour la planète. A l'heure où les moteurs thermiques sont de plus en plus propres, nos élites se doivent plus que jamais de prendre la mesure de leurs décisions.

Photo couverture : Jean-François DUBY - Merci à Pierre AUBANELLE pour sa collaboration)

TRAIN : Les chemins de fer Anglais à toute vitesse

Le gouvernement de coalition britannique avait lancé en **2012** la société **High Speed Two Ltd** afin de plancher sur un nouveau réseau de trains à grande vitesse. Le projet logiquement baptisé **HS2** (Pour Hight Speed 2) doit offrir au Royaume Uni sa deuxième ligne à grande vitesse après celle du tunnel sous la Manche. Le Royaume Uni était jusqu'ici très en **retard** sur le développement et l'exploitation de **trains à grande vitesse**, notamment comparé aux autres nations européennes comme la France, l'Italie ou l'Espagne ou l'Allemagne. En décembre dernier c'est la co-entreprise **Hitachi/Alstom** qui a décroché un contrat d'une valeur de **2 milliards** de Livres sterling pour concevoir, construire et entretenir une flotte de **54 trains** à grande vitesse ultramodernes. Capable d'atteindre des vitesses allant jusqu'à **360 km/h.** ce train entièrement électrique s'appuiera sur les dernières technologies du train à grande vitesse japonais **Shinkansen** lui permettant d'être parmi les plus rapides, les plus silencieux et les plus économes au monde. Il sera également 15 % plus **léger** et offrira 30 % de places en plus que ses concurrents européens, comme le dernier l'ETR1000 italien. Les motrices bénéficieront de **pantographes** à faible bruit développés au Japon par **Hitachi Rail** tandis qu'un système de récupération d'énergie lors des phases de freinage contribuera à leur efficacité énergétique. Chaque train mesurera environ **200 m.** de long, avec la possibilité de coupler deux unités afin de créer un train de **400 m.** de long avec **1 100 places.** Les premiers ensembles devraient sortir des chaînes de production vers 2027. S'en suivra une phase rigoureuse de tests avant une mise en exploitation prévue entre **2029** et **2033**.

Article : Jean-François DUBY
Photos : High Speed Two Ltd

AUTO : La R5 a 50 ans !

A l'aube des années 70, l'offre de véhicules **compacts** à vocation citadines dans la production française est quasiment **inexistante**. Seuls Citroën et Renault proposent des véhicules atypiques bon marché avec respectivement la **2CV** et la **R4** mais ces dernières se destinent plutôt à un usage en milieu rural. A cette époque, il faut donc se tourner vers la production étrangère pour trouver des voitures citadines comme la **Mini** ou la **Fiat 850**.

En **1967**, Pierre **Dreyfus** (patron de Renault entre 1955 et 1975) demande à ses ingénieurs de concevoir un véhicule urbain et polyvalent s'adressant à un large éventail de clients. Cette nouvelle réalisation se devait d'être une **"voiture à vivre"** utilisable aussi bien en ville qu'à la campagne, quelle que soit la nature des déplacements.

Baptisé **« Projet 122 »,** ce dernier fait appel au *designer* **Michel Boué** qui, dès ses premières esquisses, s'affranchit des traditionnels pare-chocs au profit de boucliers en **polyester**. Cette particularité en fera la touche stylistique la plus originale de la petite citadine. La carrosserie bi-corps reçoit, comme sa grande sœur la **R16**, un hayon ainsi qu'une pratique banquette arrière **rabattable**. La future Renault devait initialement prendre le nom de **R2**, mais en raison de sa conception innovante et moderne qui tranchait avec les réalisations habituelles de la **Régie**, les responsables marketing décidèrent de choisir le patronyme de **R5**.

C'est le 28 janvier **1972** que la Régie présente à la presse sa petite dernière. Immédiatement le public semble séduit par son **design** aussi élégant que pratique. La voiture avec ses **boucliers** en **polyester** (développés en partenariat avec **Rhône-Poulenc**) détonne et lui donnent une « bouille sympa ». C'est également le tout premier modèle avec 3 portes proposé par la marque au losange. Dès le mois de février, la **R5** est proposée à la commercialisation. Elle reprend la base mécanique éprouvée des **R4** et **R6**, avec un moteur de **782 cm3** développant **33,5 ch.** pour la version L ou un moteur de **956 cm3** développant **44 ch.**, disponibles aussi bien pour la version L que TL. La version

L est équipée de freins à tambour tandis que la TL reçoit des disques à l'avant. Pour le tout premier millésime, le **levier de vitesse** est comme sur la **R4**, au tableau de bord ; il faudra attendre **1973** pour qu'il soit proposé en option au **plancher**. Cette configuration deviendra vite la norme. Pour promouvoir la R5, Renault met l'accent sur l'image d'une voiture **populaire** et conviviale, s'adressant en priorité à une population jeune et plutôt **féminine**.

Renault fait alors appel à l'agence **Publicis** qui va concevoir une campagne de promotion d'une très grande envergure. Elle allait marquer les esprits : la petite R5 est représentée avec **des yeux** à la place des phares et une **bouche** souriante à la place de la plaque d'immatriculation contribuant ainsi fortement à son image de voiture **sympathique** et attachante. Jusqu'au Salon de l'automobile de Genève en **1976**, c'est la version **TS** qui assure le rôle de sportive dans la gamme *(1289 cm3 pour 64 ch.)*, avant que la griffe **Alpine** vienne s'apposer sur et sous le capot. Ici le vénérable moteur **Cléon-Fonte** de 1 397 cm^3 développe **93 ch.** grâce à une culasse hémisphérique avec des pistons, des collecteurs et une distribution retravaillés. La boîte de vitesses à 5 rapports provient de la Renault **16 TX**, tandis que les freins avant sont ceux de la **Renault 12**. Au niveau des trains roulants, les barres de torsion, anti-roulis et les amortisseurs sont spécifiques. Il faudra attendre encore 5 ans avant de voir arriver le **Turbo** qui se généralisera sur l'ensemble des modèles sportifs de Renault. En greffant un Turbo **Garrett T3**, la petite Renault délivrait **110 ch.,** une puissance plus adaptée pour lutter contre la V.W. **Golf GTI** ou la Fiat **Ritmo Abarth**. Mais c'est au Salon de l'auto de Paris en octobre **1978** que Renault ira encore bien plus loin en présentant la Renault **5 Turbo**. Le moteur de l'Alpine Turbo est poussé à **160 ch.** et vient prendre place derrière les sièges en position centrale. La sage citadine se voit affublée d'énormes ailes et hanches qui ne laissent aucun doute sur ses ambitions sportives. Cette **Turbo** fera le bonheur des pilotes de rallye en **Groupe 4** puis par la suite en **Groupe B**. Mais revenons à des modèles plus sages : les autres marques françaises et étrangères avaient entretemps réagit dans la catégorie des citadines. Bien que pétrie de qualités et en tête des ventes, la **R5** se voyait bousculée par des concurrentes qui se déclinaient aussi en **5 portes**. La Régie se devait de réagir et dès 1980, la R5 recevait **2 portes** supplémentaires. Cela allait relancer ce modèle qui en parallèle se voyait décliné dans des versions plus cossues (**TX**) ou à travers différentes séries spéciales (**Campus, Coach, Lauréate**,..)

La R5 qui depuis 1974 rencontrait un énorme succès commercial, parvenait à prendre la deuxième place sur le **marché européen** derrière la **Fiat 127**. Un succès qui se confirmait en 1980, avec la deuxième place sur le marché mondial. Les ventes à l'international représentaient **60 %** de la production, une performance remarquable pour l'époque. En 1984, après **5 580 626** d'exemplaires produits, la **R5** cédait sa place à la nouvelle **Super 5**. Cette dernière marquait une transition moderne en gardant les marqueurs qui firent le succès de la R5.

Article : Jean-François DUBY
Photos : Renault Classic

MOTO : Quand le quad se transforme en moto

Associer les ***trikes*** et les ***quads*** à l'univers des deux roues n'a pas toujours été bien perçu par les motards purs et durs. Malgré tout, ces véhicules à trois ou quatre roues ont fini par intégrer le catalogue des principaux constructeurs même si leur usage et leur conduite diffèrent d'une **moto** classique. Un constructeur allemand pourrait bien réconcilier une partie des motards : en effet, la société **Neitem** basée en Bavière propose depuis peu des ***quads*** (Q-series) et des ***trikes*** (T-series) avec une partie de leur châssis **inclinable**. Le conducteur peut ainsi **incliner** intuitivement le cadre dans les virages, comme sur une moto, tandis que la partie basse du châssis reste **fixe** pour assurer un maintien optimal des pneumatiques avec la route. Le cadre **basculant** est relié au châssis via un **axe** et un système d'amortisseurs **hydrauliques** de chaque côté du véhicule assure une cinétique **contrôlée** du basculement. Dans les virages, ce cadre articulé permet une prise d'angle allant jusqu'à **40°.** Contrairement à un *quad* ou *trike* traditionnel, la conduite procure les mêmes sensations et les mêmes effets que sur une **moto**. Sur le plan mécanique ces véhicules font appel à un **monocylindre** 4 temps à refroidissement liquide de **600 cm3** qui délivre **54 ch.** La boite de vitesse est à **six** rapports. Le freinage comporte deux disques à l'avant et un seul à l'arrière. Le poids du *trike* (T-series) est de **230 kg.** tandis que le Quad (Q-series) s'affiche à **260 kg.** Alors que le *trike* n'existe qu'en version **route**, le *quad* se décline aussi en version **tout terrain**. Tarifs non communiqués.

T-series

Q-series

Article : Jean-François DUBY
Photos : Neitem

AUTO : Nouvelle B.M.W. M8 Competition

BMW offre à la **Série 8** de seconde génération un petit **restylage** de mi-parcours. Les trois variantes de carrosserie **Coupé**, **Gran Coupé** et **Cabriolet** sont concernés par ce rafraîchissement. Soyons honnête, il faudra un œil d'expert pour faire la différence avec la précédente génération tant le changement est dans la **subtilité**, comme souvent avec le constructeur bavarois. En cette période où nous fêtons les **50 ans** du département **Motorsport**, nous avons choisi volontairement de nous pencher sur la version la plus radicale et la plus attirante de la gamme, la **M8 Competition**. Extérieurement, cette mise à jour porte sur un choix de coloris élargi avec **8 couleurs** métallisées ou satinées, personnalisable avec la célèbre finition **Shadow Line**. La calandre est légèrement retouchée avec des contours plus épais et un nouveau dessin des lames. De nouvelles jantes en alliage léger M de 20 pouces à rayons en étoile viennent parfaire l'ensemble. Si les optiques **Laser Light** avec éclairage adaptatif ne reçoivent pas de modifications dans leur forme, ils sont par contre disponibles avec une finition **M Shadow Line** comprenant des **inserts** et des **chromes** plus sombres. A l'intérieur, la modification la plus visible est la nouvelle dalle sur la planche de bord qui passe de 10,25 pouces à **12,3 pouces**.

Les sièges M Sports ou l'option avec sièges baquets **M Carbon**, offrent une garniture entièrement en cuir **Merino/Alcantara** sur l'ensemble des versions M8. L'affichage tête haute de série propose des informations spécifiques aux versions M. Le bouton **Setup** de la console centrale permet un accès direct aux réglages du moteur, de l'amortissement, de la direction, du système de freinage ainsi que de la transmission. Vous avez également la possibilité de définir deux modes de réglages avec vos paramètres M préférés. Vous pourrez choisir entre **trois modes** de conduites prédéfinis : **Route**, **Sport** et **Piste**. Le châssis fait

appel à l'expérience du département **compétition** de BMW en s'appuyant sur les acquis de la **M8 GTE** de course. Mais la partie la plus enivrante de cette **M8** prend place sous le capot avec le bloc **V8 M TwinPower** Turbo de **4395 cm3.** Ce moteur délivre une puissance de **625 ch.** et un couple phénoménal de **750 Nm.** sur une plage allant de 1800 à 5860 tours/minute. Pour passer cette puissance au sol, la M8 fait appel à une boite **8 vitesses** M Steptronic équipé du Drivelogic et une t**ransmission intégrale** M xDrive. Les performances sont étourdissantes avec une vitesse de pointe à **305 km./h.** (limitable à 250 km./h.) un 0 à 100 km/h en seulement **3,2 secondes** (3,3 secondes M8 Cabriolet) et un 0 à 200 km/h en **10,6 secondes** (11,3 secondes M8 Cabriolet). Pour stopper l'ensemble, l'option des freins en céramique M Carbon - bien que très chère - semble **incontournable**. Les M8 reposent sur des pneumatiques en **275/35 R 20** à l'avant et **285/35 R 20** à l'arrière. La commercialisation devrait être imminente mais le tarif sera sans nul doute toujours aussi élevé avec un prix variable entre **175 000** et **185 000** euros suivant les versions et les différentes options.

Article : Jean-François DUBY
Photos : B.M.W. Group

prorlum
RACING SUSPENSIONS

SPORT : KTM dégaine le premier en MotoGP

A l'image de ses ambitions, **KTM** a souhaité être le premier constructeur a présenter sa monture 2022 à la presse. La marque **autrichienne** entame cette année sa 6ème saison en **MotoGP** et souhaite à présent être en mesure de jouer le titre. Après avoir obtenu ses premiers succès en 2020, **KTM** avait marqué le pas la saison dernière malgré deux victoires (Miguel **Oliveira** à Barcelone et Brad **Binde**r en Autriche). Pour sa présentation, **KTM** mettait en avant son *team* officiel ainsi que son *team* satellite **Tech3** qu'elle traite sur le même pied d'égalité. Brad **Binder** et Miguel **Oliveira** restent les pilotes officiels tandis Remy **Gardner**, le champion du monde en titre Moto2, et son dauphin Raúl **Fernández**, remplacent l'Italien Danilo **Petrucci** et l'Espagnol Iker **Lecuona** chez Tech3. Malgré leur lutte pour l'attribution du titre Moto2 l'an dernier, Gardner et Fernández avaient fait preuve de beaucoup de **maturité** afin de ne pas tomber dans les travers d'une rivalité entre équipiers qui aurait pu nuire aux intérêts de leur *team* **KTM Ajo Motorsport**. C'est donc avec sérénité que les deux jeunes loups arrivent en catégorie reine.

La **RC16** se devra d'être aussi performante que régulière. En effet son inconstance en 2021 d'un **circuit** à l'autre ou d'une monte pneumatique à l'autre avait engendré des résultats en **dents de scie**. C'est pour cette raison que le cadre de la version 2022 a fait l'objet de l'attention des ingénieurs. Le directeur sportif **Pit Beirer** se donne pour objectif en 2022 d'être systématiquement dans le **top 5** à chaque grand prix. La structure du Team monte également en puissance avec l'arrivée de nouvelles recrues comme **Francesco Guidotti** de chez Premac et surtout **Fabiano Sterlacchin**i débauché de chez Ducati, l'écurie devenue intouchable en fin de saison dernière. Pour l'heure, difficile à travers une présentation de tirer des enseignements, les premiers essais officiels prévus sur le circuit de **Sepang** en Malaisie début février devraient nous donner une tendance pour la saison à venir.

DERNIERE MINUTE : Les V./max relevées aux essais à Sepang

13ème Brad Binder – **332,3 km/h**	**17ème** Raúl Fernandez – **331,2 km/h**
20ème Miguel Oliveira – **329,2 km/h**	**22ème** Remy Gardner – **327,2 km/h**

Articles : Jean-François DUBY
Photos : KTM

BUS : Asiastar X9-3 sous les traits de Pininfarina

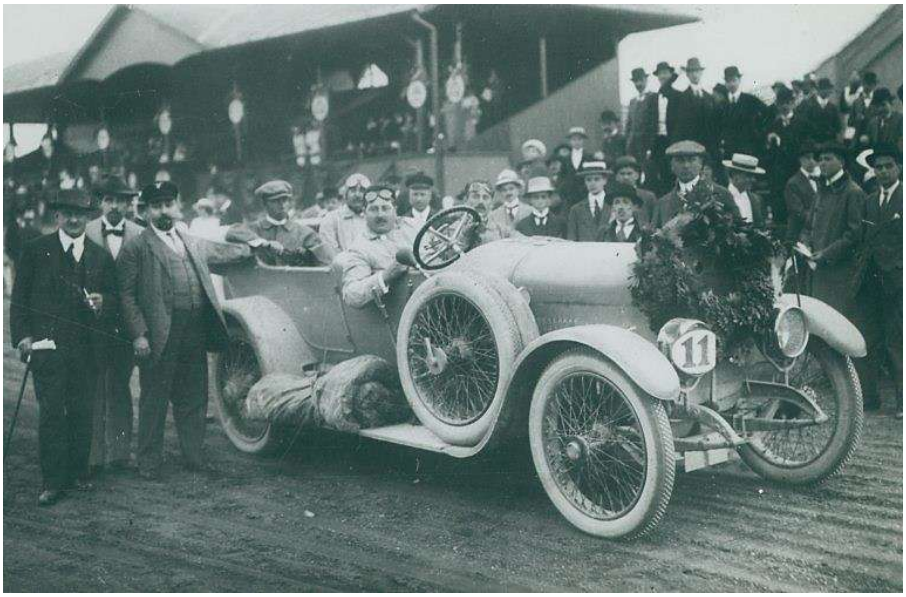
La marque **Asiastar**, leader dans la production de véhicules de transport de personnes en Chine, a dévoilé, lors de la Conférence d'affaires d'**Yangzhou**, le **X9-3**, un autocar de tourisme haut de gamme dont le design extérieur a été réalisé par la prestigieuse maison **Pininfarina**.

Ce nouveau bus, présenté pour l'instant sous la forme de **prototype**, sera avant tout destiné au marché **chinois** du tourisme haut de gamme, mais se donne pour ambition de venir tenter sa chance à l'étranger. La forme **avant-gardiste** du véhicule combine le *design* industriel **italien** avec le style **chinois** afin de proposer un *look* élégant, moderne et mais aussi empreint d'un fort dynamisme. Un soin tout particulier a été porté sur la maitrise du **poids** du châssis afin d'optimiser l'exploitation du groupe **motopropulseur** notamment en montagne. Le confort intérieur est inégalé et fait la part belle à la technologie. Le poste de conduite, entièrement **numérique**, est articulé autour du conducteur au bénéfice de son confort et de sa sécurité. La zone **Coach** est riche de nombreux détails de haute **qualité** pour offrir le meilleur standing possible aux passagers et en tenant compte de leurs besoins sur de **longs** trajets.

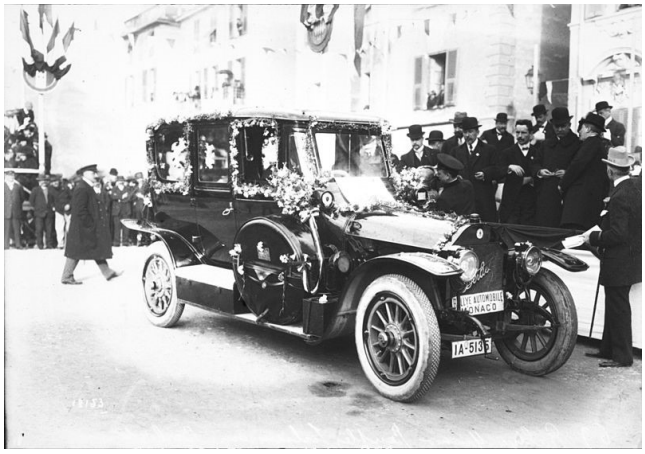
Les équipes chinoise et italienne ont étroitement collaboré pour concevoir cet **Asiastar X9-3**. Pour l'heure, la motorisation et la date de commercialisation du modèle de série du car **X9-3** n'ont pas encore été révélées.

Articles : Jean-François DUBY
Photos : Asiastar

HISTOIRE : Monte Carlo 1912



Alors que le rallye de **Monte-Carlo** vient tout juste se terminer avec une nouvelle victoire de Sébastien **Loeb**, nous vous invitons à faire un saut de **110 ans** dans le temps afin de revenir sur l'édition **1912** qui fut une étape clef dans l'histoire de **Škoda** en sport automobile. Le Rallye de Monte Carlo est l'un des événements du sport automobile les plus anciens, les plus connus et les plus exigeants au monde. Depuis **1911**, il représente un véritable défi pour les équipages et leur voiture surtout que ce rallye se déroule en plein mois de janvier avec des **conditions** météorologiques aussi **rudes** que changeantes. Le constructeur automobile **Laurin & Klement** de Mladá Boleslav (futur **Škoda**) dont l'implication dans le sport automobile remonte à 1901, s'alignait pour la première fois à l'occasion de la deuxième édition de l'épreuve monégasque en janvier 1912. C'est le Comte austro-hongrois Alexander «**Sascha**» **Kolowrat-Krakowský** (aviateur, fondateur de l'industrie cinématographique autrichienne et découvreur de **Marlene Dietrich**) parti depuis Vienne jusqu'à Monte Carlo avec sa **Laurin & Klement** qui fut le premier « pilote officiel » de la marque. A cette époque, Vienne était alors l'un des dix points de départ de ce prestigieux rallye. **Kolwrat-Krakowský** avait parcouru l'incroyable distance de 1319 kilomètres entre les deux villes à des températures approchant souvent les **-18 degrés** Celsius. A Monte Carlo, l'organisateur attribuait des points supplémentaires pour l'**élégance** et le **confort** de l'automobile ainsi que pour son état technique. De plus, les conducteurs devaient prouver leur aptitude au pilotage lors d'un test de **dextérité**. Sur les 65 engagées, le Comte Kolowrat-Krakowský parvenait à finir le rallye à la **30ème place**, tandis que l'Allemand Julius **Beutler**, sur une **Berliet 16 HP** de 1539 cc, enlevait l'épreuve après être parti de Berlin.



Précision : Škoda ne dispose pas dans son fond documentaire de photo du Comte en 1912, la photo de cette article date de 1913, on y voit le Comte sur un modèle similaire à celui du Monte-Carlo

Article : Jean-François DUBY

Photos : (1) Škoda (2) B.N.F.

SPORT : e-Trophée Andros, Dubourg sacré de justesse

LANS-EN-VERCORS

Bien que les précipitations neigeuses se soient raréfiées depuis plusieurs semaines, le froid sec et intense qui enveloppe le massif du Vercors depuis plusieurs jours a permis aux organisateurs de préparer une belle piste pour accueillir l'une des épreuves historiques et incontournables du Trophée Andros. Les pilotes entamaient leur week-end à Lans-en-Vercors sous un magnifique ciel bleu. Le tracé du circuit était pour l'occasion modifié. La dernière épingle avant la remontée vers la ligne d'arrivée a été remplacée par un large virage aménagé 50 mètres en amont. Cette nouvelle configuration du circuit apportait de nouveaux repères aux pilotes.

Catégorie ELITE PRO Jour 1

Avant l'épreuve de Lans-en-Vercors, Jean-Baptiste **Dubourg** ne semblait pas aussi à l'aise que par le passé ; sans l'écarter de la course au championnat, il ne faisait pas partie à cet instant des favoris pour le **titre**. Mais quelques jours auparavant le *team manager* de D.A. Racing, **Marcel Tarrès** a convié ses pilotes à une séance d'essais et de mise au point rigoureuse pour permettre à la Renault **Zoé** de retrouver de la vélocité. Le résultat fut sans appel : la 1er manche qualificative fut enlevée par Jean-Baptiste **Dubourg** tandis que la 2ème revenait à son co-équipier Nicolas **Prost**. Dubourg enfonçait le clou lors de la Super Pole devant Aurélien **Panis** le leader du championnat sur son Audi préparée par Saintéloc Racing. La finale en peloton ne changeait pas la hiérarchie et permettait à Dubourg d'enlever sa 3ème manche de la saison. Notons la belle performance du jeune espoir **Pierre-Louis Loubet** qui pour sa deuxième participation à l'Andros prenait une belle 4ème place. Au classement final général de la journée, **Dubourg** devance Panis et Prost.

Catégorie ELITE PRO Jour 2

Revigoré par sa victoire de la veille, Jean-Baptiste **Dubourg** abordait cette deuxième journée le couteau entre les dents et frappait d'entrée en s'adjugeant la 1ère manche qualificative. Suite à un problème sur son Andros Sport, le champion du Monde WTCR Yann **Ehrlacher** devait s'élancer lors de la 2ème manche qualificative avec la voiture de son co-équipier Olivier **Pernaut**. Malgré ce handicap, le jeune Alsacien réalisait l'exploit de remporter cette manche. La Super Pole revenait à nouveau à Jean-Baptiste **Dubourg** à qui rien ne semblait pouvoir résister. Avec les 6 points de bonus, le pilote de Zoé se replaçait déjà dans la course au titre avant même la course finale. Dubourg réalisait un très bon départ, mais derrière lui, la bataille faisait rage entre Yann Ehrlacher et Dorian **Boccolacci** sur son Audi A1. Ce dernier allait se défaire du jeune Alsacien au 3ème tour et revenait à grands pas sur la Zoé de Dubourg. Malgré la pression de Dorian **Boccolacci**, Jean-Baptiste Dubourg gardait le contrôle de la tête et franchissait la ligne en vainqueur. La place perdue lors de cette finale par **Ehrlacher** allait peser très lourd lors du décompte final à Super Besse. Au classement final de la journée, Dubourg s'impose aux points devant Ehrlacher et Boccolacci. Aurélien Panis 7ème de cette journée perdait de précieux points avant la finale de Super Besse.

Catégorie ELITE Jour 1

Très constant depuis le début de la saison, Natan **Bihel** (Andros Car du M Racing) réalisait une journée parfaite en s'adjugeant les manches qualificatives et la finale. En manche qualificative Bihel a devancé la **Zoé** du DA Racing de Julien **Febreau** qui est dans un bon rythme depuis l'épreuve d'**Isola 2000** et la Peugeot e208 du SP Compétition de Clémentine **Lhoste**, cette dernière affectionnant tout particulièrement ce circuit où elle s'imposa par deux fois en 2021. En finale Natan Bihel se mettait rapidement à l'abri et rejoignait la ligne d'arrivée en première place avec le point du **meilleur tour**. La course fut moins sereine pour Julien **Febreau**, ce dernier après être parti à la faute finissait dernier à un tour, une aubaine pour Clémentine **Lhoste** qui parvenait à prendre de précieux points pour se replacer à la deuxième place du classement finale de la journée. Natan **Bihel** pouvait savourer sa toute première victoire sur l'Andros.

Catégorie ELITE Jour 2

Pour la deuxième journée à Lans les deux leaders du classement général **Elite** Jimmy **Clairet** et Eddy **Benezet** retrouvaient des couleurs. Clairet sur une Peugeot e208 du SP Compétition s'imposait dans la 1ère manche qualificative tandis que la 2ème revenait à **Benezet** sur une Andros Car du team DRP. Au cumul des manches **Clairet** prenait l'avantage devant Benezet et Fontanel (Zoé du DA Racing) avant la finale en peloton. Jimmy Clairet prenait un bon **départ** devant Eddy Benezet. Ce dernier bien décidé à jouer sa carte ne lâchait pas la **Peugeot** de son adversaire durant les 5 tours. Malgré tout **Clairet** franchissait en tête la ligne d'arrivée et faisait la bonne affaire de la journée en creusant un peu plus l'écart au championnat. **Benezet**, deuxième, précède sur le podium Gérald **Fontanel**. Clémentine Lhoste, 1ère féminine et 4ème de la course, empochait le **record** du tour.

SUPER-BESSE

La belle glace préparée par l'organisation n'aura pas résisté longtemps aux attaques des pilotes de l'Andros. La douceur inhabituelle n'arrangeant pas la conservation de la piste, les acteurs de cette fin de championnat devaient composer avec le goudron et une usure prématurée des clous et des pneumatiques.

Jean-Baptiste **Dubourg** décidément très en forme depuis l'épreuve iséroise, s'imposait avec sa Renault Zoé dans les deux manches qualificatives devant l'Andros Car de Yann **Ehrlacher**, mais ce dernier répliquait en enlevant la Super Pole. Ehrlacher profitait même de la contre-performance de Dubourg qui ne parvenait pas à faire mieux que **5ème** lors de cet exercice de vitesse pure. Au cumul des points, à l'issue de ses manches, le double champion du monde **WTCR** alsacien s'assurait la première place pour la finale devant Dubourg. Pour la première fois de sa longue histoire, le **titre** de l'Andros allait se jouer dans l'**ultime** finale de la saison. A parfaite égalité de

points Ehrlacher et Dubourg devançaient Aurélien Panis en ballotage défavorable mais qui gardait un infime espoir de reprendre le titre. Cependant en cas d'**égalité** parfaite c'est le nombre de victoires sur la saison qui devait départager les protagonistes. L'avantage revenait à **Dubourg** avec ses **4 victoires**. Pour **Ehrlache**r, pas d'autres choix que de **gagner** et de prendre le très précieux point du meilleur tour. A l'extinction des feux, le jeune Alsacien prenait un bon départ tandis que **Panis** bien déterminé à jouer sa chance mettait la pression sur **Dubourg**. Mais ce dernier parvenait à préserver sa deuxième place. L'état de la piste imposait de réaliser le meilleur tour rapidement avant de voir les pneumatiques se dégrader. Ehrlacher malgré ses **efforts** ne parvenait pas à profiter de sa place pour affoler le c**hronomètre**. Ce point si précieux allait revenir à **Pierre-Louis Loubet**, le coéquipier de Dubourg. Le jeune rallyman se laissait volontairement distancer pour signer le meilleur temps. Après 6 tours Jean-Baptiste Dubourg pouvait savourer son **6ème sacre** dans la discipline tandis que Ehrlacher ne cachait pas sa déception. L'expérience du *team manager* Marcel **Tarrès** aura joué un rôle important pour ce 6ème titre. En catégorie **Elite** le titre revient à Jimmy **Clairet** avec sa **Peugeot e208** du Team SP Compétition qui, pour sa 1ère saison complète sur glace, a remporté 2 victoires et est monté à 5 reprises sur le podium. Il devance au général de 11 points **Eddy Bénézet** et de 20 points Nathan Bihel tous deux sur des Andros Car AS01.

Article et photos : Jean-François DUBY

CLASSEMENT	PILOTES	POINTS
1	Jean-Baptiste DUBOURG	537 (4 victoires)
2	Yann EHRLACHER	537 (3 victoires)
3	Aurélien PANIS	532
4	Nathanaël BERTHON	502
5	Dorian BOCCOLACCI	488
6	Nicolas PROST	449
7	Olivier PERNAUT	432
8	Christophe FERRIER	407

news
classicracing.com
Toute l'actualité du véhicule historique
Alitalia
GOODYEAR
Shell
MOTUL
87
P1
Alitalia
Shell
87
CARELLO
FERODO
LOCKHEED
Ne manquez rien !