

# **Auto Full News**

**Auto Camion Bus Moto Bateau Avion**



**N°27**

**Mars 2022**

**Gratuit**

## **Guide F1 2022**



**AUTO** : Kia EV6 Car of the Year 2022

**SPORT** : Guide F1, une nouvelle ère

**AUTO** : Périples australiens pour la 504

**VELO** : Ducati TK-01RR Limited Edition

**MOTO** : Brabus 1300R

**AVION** : l'An-225 victime de guerre

**PASSION** : Miniature R8 Gordini / Sportswear SD.R



## **EDITO**

Après une saison 2021 haute en couleur, le mois de mars marque le retour de la F1. Cette dernière fait sa révolution technique avec de nouveaux châssis et pneumatiques. Un changement qui pourrait bien bousculer une hiérarchie des écuries. Comme l'an dernier **Auto Full News** vous propose son guide pour vous aider à suivre cette saison qui s'annonce passionnante. Malheureusement le contexte international vient enlever de la légèreté à cette fête de l'automobile. Le mois de mars est historiquement celui du salon de Genève qui joue sa survie dans les prochaines semaines. Alors que l'espoir d'organiser à nouveau cette manifestation en 2023 grandissait, le conflit russo-ukrainien pourrait bien lui porter un coup fatal. L'industrie dans son ensemble, mais plus particulièrement l'automobile, paye un lourd tribut de ces différentes crises. Les constructeurs fragilisés par le manque de matières premières ont de plus en plus de mal à se projeter dans une mobilité plus volatile que jamais.

**Merci à Pierre AUBANELLE pour sa collaboration (Photo couverture : Ferrari S.p.A.)**

## **SALON : Genève sans salon mais avec la voiture de l'année**

**N**ous aurions dû en ce mois de mars vous faire un résumé du **Salon de l'Automobile de Genève** qui devait initialement se tenir en février dernier. Mais depuis le mois d'octobre, la situation sanitaire conjuguée au peu d'entrain des constructeurs avait conduit les organisateurs à une annulation pure et simple. Nos confrères suisses de la très sérieuse **Revue Automobile** ont rencontré dernièrement Sandro Mesquita, le directeur du **G.I.M.S.** (Geneva International Motor Show) qui s'est confié sur l'avenir de la manifestation genevoise. Il s'est notamment confié sur l'édition prévue en **2023** qui sera déterminante pour la pérennité de ce rendez-vous incontournable dans le secteur automobile. Les **pertes financières** liées à l'annulation des trois dernières éditions font qu'une nouvelle déconvenue en 2023 serait **fatale** pour le Salon qui pourrait définitivement disparaître. Rappelons qu'entretemps, le Salon a profité de la crise pour se **réinventer** dans son format et se doubler avec une édition prévue au **Qatar**. La direction du salon reste active et à l'écoute des **tendances** afin de ne pas manquer sa cible. Les prochaines semaines vont être décisives avec les premières discussions entamées avec les constructeurs.



**Sandro Mesquita** et son équipe attendent fébrilement leur retour en espérant ne pas à avoir à sceller définitivement le sort d'une manifestation qui semblait pourtant indéboulonnable. En attendant des jours meilleurs, le **Palexpo** désespérément vide a pu maintenir la traditionnelle cérémonie de la voiture de l'année -à huis clos- 59<sup>ème</sup> du nom, qui fut retransmise en **visio**. L'heureuse élue parmi **7 finalistes** (pour 39 candidates) est la **Kia EV6**. Après une longue délibération, le **crossover** s'impose avec **279 points**, en devançant la Renault Mégane E-Tech Electric crédité de 265 points et la Hyundai Ioniq 5 avec 261 points. Un beau podium pour le groupe coréen. Au classement suivent la Peugeot 308 avec 191 points, le Škoda Enyaq iV avec 185 points), la Ford Mustang Mach-E 150 points et enfin la Cupra Born avec respectivement 150 et 144 points. Notons que sur les **7 finalistes** la Peugeot **308** était la seule à proposer des motorisations **thermiques** essence et diesel en plus d'une version hybride rechargeable. Les organisateurs ont espoir que l'édition 2023 de «**The Car of the Year**» puisse retrouver son parterre de journalistes avec une cérémonie en présentiel.

**Article : Jean-François DUBY**

**Photo : G.I.M.S.**

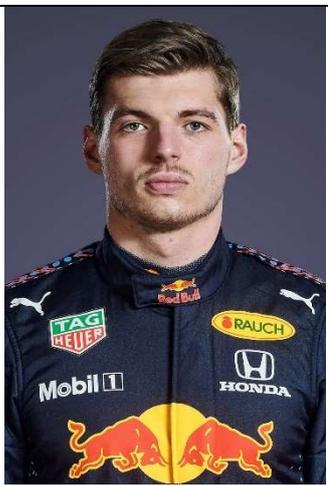
## SPORT : Formule 1, une nouvelle ère

**A**près une saison **2021** aussi indécise que passionnante -pour ne pas dire **partisane**- la **Formule Un** aborde une nouvelle **ère** avec un tout **nouveau** règlement technique. Si la motorisation turbo-hybride de 1,6 litre est maintenue (*jusqu'en 2025*), elle devra à présent carburer avec un nouveau mélange **baptisé E10** (*pour Ethanol à 10%*). Les changements se concentrent essentiellement sur le châssis et les pneumatiques. Les instances ont souhaité un **nouveau design** qui s'affranchit des **winglets** au profit d'un design épuré et plus moderne. La disparition des winglets, si importantes pour l'aéro, sera compensée par le retour de l'**effet de sol**. Ce principe qui avait fait beaucoup coulé d'encre entre la fin des **années 70** et le début des **années 80** avait fini par être proscrit en 1982 en raison des nombreux accidents. A l'époque, l'effet de sol était associé à des **jupes latérales** qui pouvaient se montrer tout aussi efficaces que **dangereuses**. Ce principe sera donc son retour en 2022 et pourra s'appuyer sur une ingénierie plus aboutie et maîtrisée alors qu'en parallèle la sécurité des monoplaces et des circuits n'est plus la même qu'il a 40 ans. L'**effet de sol** devrait considérablement augmenter la **vitesse** de passage en courbe tout en favorisant les **dépassements**. Le pilotage en sera par contre bien plus **physique**. Les ailerons avant et arrière ainsi que l'introduction d'ailettes de roue sont les signes les plus distinctifs du nouveau design des monoplaces **2022**. S'ajoutent à cela les nouvelles roues de **18 pouces** avec des gommes toujours développées par **Pirelli**. Ces dernières devraient être moins sensibles à la surchauffe et génèreraient moins de **turbulences** aérodynamiques. Par le passé, les changements techniques ont souvent redistribué les cartes et bousculé les **hiérarchies** établies. Les premiers essais à Barcelone n'ont pas donné de tendance précise. Comme souvent lors de ces essais de présaison, les écuries **cachent** leur jeu et ne sont pas forcément sur le même programme de développement qui oscille entre performance pure et endurance. La **surprise** est venue lors des tout derniers essais à **Bahreïn** avec le débarquement dans le paddock d'un ovni sous la forme d'une Mercedes W13 'B' avec des **pontons réduits** à l'extrême. La présentation de ce châssis a pris tout le monde de court notamment les dirigeants de la F1. Cette **Mercedes** fait le pari osé de réduire ses pontons en largeur pour les ancrer au niveau de la prise d'air. Ces pontons **redessinés** renferment toujours les radiateurs et les échangeurs mais ces derniers rehaussent quelque peu le centre de **gravité**. Mercedes espère avec cette configuration inédite tirer un avantage au niveau de l'écoulement du **flux d'air**. Le team a eu la **sagesse** de valider sa monoplace « **classique** » lors des tests de Barcelone. Les écuries ayant effectué leurs essais avec divers mélanges de gommes, il fut difficile d'établir une réelle hiérarchie. **Ferrari** semblait en forme, mais la **Scuderia** nous a souvent habitué à dominer les essais de présaison avant de rentrer dans le rang une fois le championnat lancé. Le premier grand-prix à **Bahreïn** est donc attendu avec impatience.

**Article : Jean-François DUBY**

**Photos : Formula One et Constructeurs F1**

### LES PILOTES

	 <b>Max VERSTAPPEN</b> RED BULL <b>#1</b>  <b>20</b>  <b>1</b>	 <b>Sergio PEREZ</b> RED BULL <b>#11</b>  <b>2</b> <b>15 Podiums</b>	
--	--	--	---



**Lewis HAMILTON**  
MERCEDES A.M.G.

**#44**

**103** 🏆

**7** 🏆



**George RUSSELL**  
MERCEDES A.M.G.

**#63**

**1 Podiums**

**1 m./tour**



**Carlos SAINZ Jr.**  
FERRARI

**#55**

**6 Podiums**

**1 m./tour**



**Charles LECLERC**  
FERRARI

**#16**

**2** 🏆

**9 Pole**



**Lando NORRIS**  
Mc LAREN

**#4**

**5 Podiums**

**1 pole**



**Daniel RICCIARDO**  
Mc LAREN

**#3**

**8** 🏆

**32 Podiums**



**Fernando ALONSO**  
ALPINE

**#14**

**32** 🏆

**2** 🏆



**Esteban OCON**  
ALPINE

**#31**

**1** 🏆

**2 Podiums**



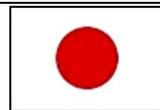


**Pierre GASLY**  
ALPHA TAURI

**#10**



**3 Podiums**

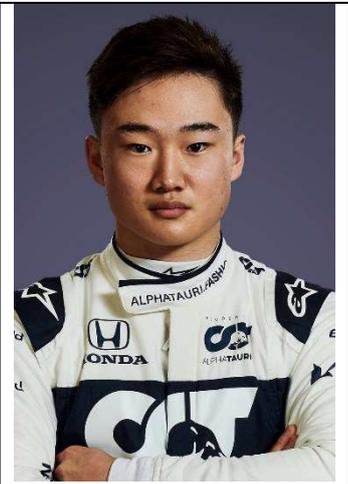


**Yuki TSUNODA**  
ALPHA TAURI

**#22**

**21 G.P.**

**32 Points**



**Sebastien VETTEL**  
ASTON MARTIN

**#5**



**53**



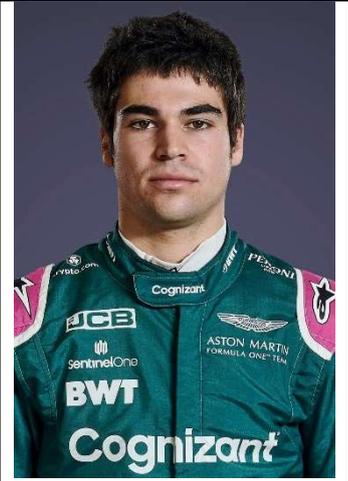
**4**

**Lance STROLL**  
ASTON MARTIN

**#18**

**3 Podiums**

**1 Pole**



**Nicholas LATIFI**  
WILLIAMS

**#6**

**39 G.P.**

**7 Points**



**Alexander ALBON**  
WILLIAMS

**#23**

**2 Podiums**

**197 Points**



**Valtteri BOTTAS**  
ALFA ROMEO

**#77**



**10**

**67 Podiums**



**Guanyu ZHOU**  
ALFA ROMEO

**#24**

**Rookie**

**Champion 2021**  
**F3 Asia**





**Mike SCHUMACHER**  
**HAAS**  
**#47**

**22 G.P.**  
**0 Point**



**Kevin MAGNUSSEN**  
**HAAS**  
**#20**

**1 Podium**  
**2 m./tours**



**LES ECURIES**



**Mercedes-AMG Petronas**  
**Formula One Team**  
**W 13**  
**Moteur Mercedes**

**115 Victoires**  
**127 Pole Positions**  
**8 Titres**

**Oracle Red Bull Racing**  
**RB18**  
**Moteur Red Bull**  
**Powertrains**

**75 Victoires**  
**73 Pole positions**  
**4 Titres**





**Scuderia Ferrari**

**F1-75**

**Moteur Ferrari**

**239 Victoires**

**223 Pole positions**

**16 Titres**

**McLaren F1 Team**

**MCL 36**

**Moteur Mercedes**

**183 Victoires**

**156 Pole positions**

**8 Titres**



**BWT Alpine F1 Team**

**A522**

**Moteur Renault**

**21 Victoires (Anc. app.)**

**20 Pole Positions**

**2 Titres (Anc.app.)**



**Scuderia AlphaTauri**

**AT03**

**Moteur Red Bull  
Powertrains**

**1 Victoire**

**1 Pole position**

**0 Titre**





**Aston Martin Aramco  
Cognizant Formula One  
Team**

**AMR22**

**Moteur Mercedes**

**1 Victoire (Anc.app.)**

**1 Pole position (Anc.app.)**

**0 Titre**

**Williams Racing**

**FW44**

**Moteur Mercedes**

**114 Victoires**

**129 Pole positions**

**9 Titres**



**Alfa Romeo F1 Team**

**ORLEN**

**C42**

**Moteur Ferrari**

**1 Victoire**

**1 Pole**

**0 Titre**



**Haas F1 Team**

**VF-22**

**Moteur Ferrari**

**0 Victoire**

**0 Pole**

**0 Titre**

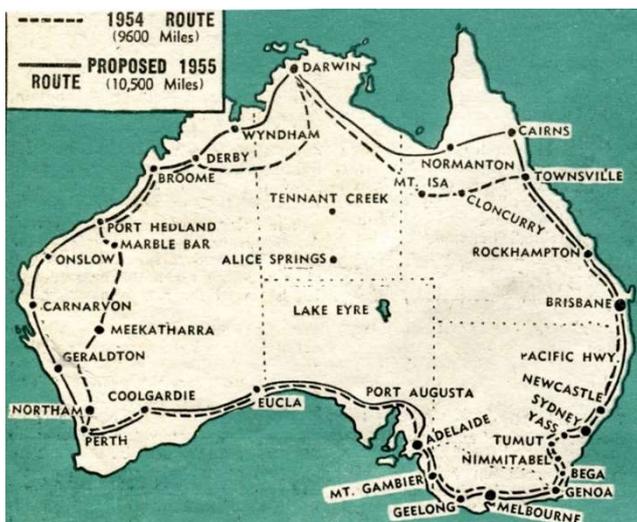


# LES CIRCUITS ET LES DATES

18-20 Mars - Bahreïn	25-27 Mars - Arabie Saoudite	08-10 Avril - Australie	22-24 Avril - Emilie-Romagne
06-08 Mai - U.S.A. Miami	20-22 Mai - Espagne	27-29 Mai - Monaco	10-12 Juin - Azerbaïdjan
17-19 Juin - Canada	01-03 Juil. - Grande-Bretagne	08-10 Juil. - Autriche	22-24 Juil. - France
29-31 Juil. - Hongrie	26-28 Août - Belgique	02-04 Sept. - Pays-Bas	09-11 Sept. - Italie
30 Sept.02 Oct. - Singapour	07-09 Oct. - Japon	21-23 Oct. - U.S.A. Austin	28-30 Oct. - Mexique
11-13 Nov. - Brésil	18-20 Nov. - Abu Dhabi	<p><b>22 épreuves</b></p> <p><b>21 Pays</b></p> <p><b>1 nouveau circuit</b> <b>Miami</b></p>	
		<p><b>Formula 1™</b></p>	

## AUTO : Périple australien pour la Peugeot 504

**A**u hasard d'une promenade dans l'état de Victoria (Australie), nous sommes tombés sur une **Peugeot 504 break**. L'occasion pour nous de vous narrer l'histoire de la marque au lion en Océanie. Peugeot a gagné ses lettres de noblesse sur le très spécifique marché australien grâce aux exploits de plusieurs pilotes locaux qui se sont alignés sur des épreuves particulièrement éprouvantes pour les mécaniques comme le **REDeX Round Australia Trial**. Cette épreuve qui se déroula de 1953 à 1955 n'était ni plus ni moins qu'un tour de l'Australie en **16 jours** se disputant sur des routes en grande partie défoncées et sous une chaleur étouffante. Peugeot y démontra une fois de plus sa **robustesse** et son endurance : **Ken Tubman** et **John Marshall** parvenaient à imposer leur **203** en **1953**. Il n'était pas rare que l'ensemble des Peugeot termine l'épreuve alors qu'une très grande majorité des concurrentes devaient renoncer par manque de fiabilité. Ses **exploits** allaient faire exploser les **ventes** en Australie et conduire à la création d'un club Peugeot à Melbourne et à Sydney dès 1954. Les **403** et **404** qui ont suivi n'eurent pas le même succès. Il faut dire qu'à cette époque, les pilotes locaux s'étaient tournés vers d'autres disciplines en circuit. Il faudra attendre l'arrivée de la **Peugeot 504** dessinée par **Pininfarina** pour voir les Australiens revenir vers la marque sochaliennne. Les premiers modèles furent livrés en juin 1970 grâce à son grand rival



**Renault** qui assemblait des Peugeot dans une usine de **Heidelberg** au nord de Melbourne à partir de kits de pièces importées et de composants d'origine locale (*garnitures, suspensions et pneumatiques*). En **1971** un moteur 2,0 l. vient épauler le 1.8 l. tandis qu'une version automatique à trois vitesses **ZF** en option fait son apparition. Mais la version la plus attendue est la **Ti** à **112 ch**. Etonnamment, l'importateur ne fera pas venir ni le coupé ni le cabriolet sur le marché australien. Malgré son côté atypique pour le public australien, plus habitué aux grosses **Holden** ou **Ford**, la 504 rencontra un beau succès durant ses **12 années** de commercialisation, entre 1970 et 1982. Comme la **203**, sa prestigieuse ainée, la 504 démontra sa légendaire **fiabilité** dans des épreuves comme le marathon **Londres-Sydney** en 1977 avec l'équipage Ross **Dunkerton** (*8 fois champion d'Australie en rallye*)/**Bob Watson/Roger Bonhomme** qui terminèrent **5<sup>ème</sup>** avec une version **Ti**. Le break 504 croisé sur un parking de Melbourne est immatriculé dans l'état de **Victoria**.

### Peugeot 504. Beautiful technology.



In 1810, seventy years before the world's first working automobile appeared on the scene, a man named Jean-Pierre Peugeot II invented the technology that makes car bodies possible — the process for cold-rolling sheet steel. In 1889, when Henry Ford was still tinkering with steam engines, Armand Peugeot became the world's second auto manufacturer. In 1895 Peugeot invented the world's first station wagon, the same year that the Hon. C.S. Rolls bought his first car, also a Peugeot. In 1900 Peugeot introduced battery ignition — 27 years ahead of Ford. And in 1931 it was Peugeot that mass-produced the world's first car with independent front suspension.

The history of the automobile is rich in Peugeot innovation and technology. Today the luxury Peugeot 504, a classically designed, superbly engineered, beautifully finished European motor car carries on the proud Peugeot tradition. Your test drive will tell you everything.

Post this coupon today and take a good look at our brochure. Then take another look at Peugeot. Send to: Renault (Australia) Pty. Ltd. P.O. Box 60, West Heidelberg, Victoria 3081

Name \_\_\_\_\_  
Address \_\_\_\_\_  
Post Code \_\_\_\_\_

**PEUGEOT**  
*'take another look'*



For your nearest dealer phone Sydney: 569 2366, Melbourne: 45 1255, Adelaide: 293 4876, Brisbane: 52 0161, Perth: 67 8699, Canberra: 95 0405, Hobart: 34 6522, Launceston: 31 2282.

TIME, OCTOBER 17, 1977

23

Ses **stigmates** traduisent des années d'utilisation surtout si l'on se réfère à son historique peint sur la portière avant droite : nous ne serions pas en présence d'un modèle australien mais bien d'un modèle **français** sorti des chaînes en mars 1977 puis exporté à **Woking** en Angleterre avant de rejoindre l'Australie en 1978. Après une mise en conformité avec la réglementation australienne, le break a dû céder ses phares en **trapèze** pour des doubles optiques ronds introduits en **1972**. Entre 1978 et 1988, on retrouve ce break en Nouvelle-Galles du Sud, à **Copacabana** puis à **Tamworth** avant de rejoindre **Canberra** pour une autre décennie. Depuis 1998, il semble poursuivre paisiblement sa carrière à Melbourne. Il faut dire que les pièces pour 504 sont toujours disponibles et relativement bon marché, sans compter le soutien des clubs très actifs en Australie et toujours prompts à aider les propriétaires.



**Article : Eric Moschietto**

**Photos : Eric Moschietto / Watson / Peugeot Australia**

## VELO : Ducati TK-01RR Limited Edition

**E**n 2010, **Ducati** avait surpris le monde de la moto et plus particulièrement les motards fans de la marque italienne en présentant son premier vélo à assistance électrique. Les puristes devaient alors encaisser deux « **mauvaises nouvelles** » avec l'arrivée d'un vulgaire **cycle** dans la gamme, qui plus est équipé d'un moteur électrique. Pourtant, d'année en année **Ducati** malgré des tarifs très élevés, a su se faire une place sur le marché. S'appuyant sur un **design**



particulièrement soigné, le constructeur italien arrive aujourd'hui à maturité et propose de très beaux modèles **sportifs** pour la route et le hors-piste. En ce début d'année **Ducati** vient rafraîchir l'ensemble de sa gamme et plus particulièrement le TK-01 RR lancé en 2021. Il est à présent proposé **sous l'appellation TK-01RR Limited Edition**, une version encore plus exclusive pour repousser les limites en tout-terrain. Cette **édition limitée** est un concentré de technologie qui reprend les caractéristiques essentielles de la version TK-01RR de 2021, mais s'enrichit de nouveaux composants **plus aboutis**, afin d'améliorer encore ses **performances** notamment dans les descentes difficiles. La fourche **Öhlins DH38** triple clamp style moto (*débattement de 180 mm*) et l'amortisseur central à ressort **Öhlins TTX** (*débattement de 170 mm*) assurent une incroyable maniabilité à ce vélo en descente, tout en conservant une grande efficacité en montée. Le levier de vitesses électronique arrière **Shimano Di2 XT à 11 vitesses** (*1 de moins que sur le TK-01RR de 2021*) offre toujours un changement de vitesse rapide et précis, tandis



que les freins **Magura MT7** avec des disques de 220 mm à l'avant et de 203 mm à l'arrière sont également dérivés de l'univers de la moto. Ils sont parmi les plus puissants disponibles sur le marché. Les roues Crankbrothers Synthesis en carbone avec un format différencié reçoivent des pneus **Pirelli Scorpion Enduro S 29" x 2,6 SmartGrip Hyperwall** à l'avant et **Pirelli Scorpion E-MTB S 27,5" x 2,6** à l'arrière. Cet ensemble contribue à améliorer la précision de conduite, tout en garantissant un excellent rapport poids/résistance. Le **TK-01RR Limited Edition** reçoit un guidon en carbone **Renthal**, une selle **Fizik** avec un porte-outils intégré spécial, et enfin un couvercle de batterie en carbone ainsi qu'une plaque de protection. Côté motorisation, le constructeur conserve le moteur **Shimano EP8** délivrant un couple de **85Nm**. la batterie Shimano de **630 Wh**. est quant à elle intégrée au cadre. Pour le moment ce modèle n'est pas encore proposé à la vente mais son prix devrait être sans surprise assez élevé, le modèle 2021 s'affichant déjà à **7000 euros**.

**Article : Ingrid BARREAU**

**Photos : Ducati**

## MOTO : Brabus 1300R

Les marques **KTM Sportmotorcycle GmbH** et **Brabus GmbH** se sont associées pour proposer une moto extrême de très haute qualité basée sur la **KTM 1290 Super Duke R Evo**. La fusion du savoir-faire des deux entités a donné naissance à la **Brabus 1300 R**. Cette deux roues concilie une fabrication artisanale avec des matériaux et des finitions d'un grand **raffinement** propre à **Brabus** avec la puissance radicale des productions de KTM. Le **Brabus 1300 R** fait appel au moteur **bicylindre** en V de **1 301 cm<sup>3</sup>** qui développe une puissance de **180 ch.** pour **140 NM.** de couple. Pour permettre à son pilote de dompter cette puissance, la moto reçoit une suspension **semi-active WP** tandis que l'électronique gère la transmission au sol. Le design net repose sur des lignes tendues et harmonieuses où le **noir** domine. Le carénage en carbone est savamment présent pour ne pas occulter la belle mécanique. La selle rouge qui à elle seule est une **œuvre d'art** apporte l'unique touche de couleur à cet ensemble qui respire la sportivité et l'exclusivité. L'heureux propriétaire pourra sans souci parquer sa moto à côté de sa **Mercedes Brabus** sans que cela dénote. Proposée initialement à seulement **77 unités**, cette **Brabus 1300 R** se veut le pendant des supercars dans l'univers des motos.



Le 14 février dernier, il n'aura fallu que **1 minute et 55 secondes** pour que tous les exemplaires proposés à la vente à **39 500 euros** trouvent preneurs sur la plateforme en ligne de **KTM**. Devant ce succès, c'est finalement **154** précommandes qui furent enregistrées alors qu'en même temps une

liste d'attente était mise en place. Cet **engouement** va bien au-delà des espérances des deux fabricants qui envisagent déjà de futurs modèles pour une clientèle en recherche d'exclusivité.

**Article : Aleksandr DUBY**

**Photos : Brabus**

## AVION : L'Antonov An-225 victime de la guerre

Tous les passionnés d'aéronautique dont nous faisons partie à **Auto Full News** apprenions fin février que les bombardements russes avaient touché le plus gros avion au monde, l'**Antonov An-225**. L'avion-cargo était au moment des faits parké dans son immense hangar de l'aéroport de **Hostomel** couramment appelé aéroport **Antonov**. Très peu d'informations ont filtré sur l'ampleur des **dégâts** mais le ministère des



affaires étrangères ukrainien dans une déclaration confirmait sa destruction. Des images satellites **Planet** ne permettent pas de se faire une idée précise de l'état de l'appareil. On peut toutefois constater des impacts aux abords du hangar. Des rumeurs font état de la destruction de la **partie avant** par le feu par propagation. Ce mastodonte des airs baptisé « **Mriya** » qui signifie "**Rêve**" ou « **Aspiration** » en ukrainien suivant les interprétations, est le plus **gros** avion du monde, tant en envergure

(**88,4 m**) qu'en longueur (**84 m**). L'**An-225** était jusqu'à présent utilisé comme transporteur de fret, pour des matériels lourds et encombrants. Développé dans le cadre du programme **spatial** soviétique pour transporter la navette **Bourane** ainsi que de son lanceur fusée **Energiya**, l'**An-225** devait initialement être fabriqué à **deux exemplaires**. Un seul des deux gros porteurs fut achevé avant la chute de l'U.R.S.S. Son frère jumeau qui était en cours de construction lors de cet événement ne fut jamais achevé et dormirait toujours à l'**abri** dans son hangar de production. Laissé de côté pendant plusieurs années, il fut remis en service en **2001** à l'occasion d'un vol de démonstration au salon du **Bourget** (où il avait déjà fait sensation en 1989) devant une foule ébahie. Par la suite, c'est **Antonov Airlines Company** qui allait lui permettre de reprendre du service. La compagnie ukrainienne qui possède également **7 exemplaires** de l'**An-124** trouvait rapidement de quoi rentabiliser son exploitation avec le transport de fret exceptionnel. **Mriya** détient d'ailleurs de très nombreux

**records** comme celui de l'emport de la charge la plus lourde avec **253 tonnes** ou celui de la pièce la plus longue avec **42,1 m**. Pour s'arracher du sol avec de tels chargements, l'**An-225** fait appel à **6** turboréacteurs à double flux Ivchenko-Progress D-18T ayant chacun une poussée de **229,5 kN**. (soit **1377 kN**). Son poids au décollage peut atteindre les **640 tonnes** avec le plein de carburant (près de **300 000 litres**). Le plus incroyable est qu'il est capable de croiser à **850 km/h**. Si les dégâts causés par le bombardement s'avéraient effectivement irréversibles, le monde de l'**aviation** aura ainsi perdu l'un de ses plus beaux fleurons. La situation actuelle avec le conflit russo-ukrainien écarte



pour le moment toute possibilité de voir un remplaçant sortir des chaînes de production d'Antonov. Ces dernières pourraient même passer sous **contrôle russe**. L'**An-325** encore plus démesuré (avec deux réacteurs supplémentaires et une charge utile augmentée) était pressentie pour succéder à l'**An-225**, mais ces dernières années Antonov avait écarté la possibilité de le produire. En attendant, un certain nombre An-124 sont utilisés par les forces de l'**Otan** pour acheminer des véhicules blindés aux frontières de l'Ukraine.

**Article : Jean-François DUBY**

**Photos : W.C.**



La **R8 Gordini** conçue par « le Sorcier » Amédée Gordini fut présentée au Mondial de l'automobile de Paris en 1964. Elle deviendra rapidement la petite sportive de référence de la production française avant de s'imposer rapidement en compétition. C'est avec cette voiture que Jean Ragnotti fit ses premiers pas, notamment à l'occasion de la Coupe R8 Gordini en 1968. C'est donc en toute logique que Jean Ragnotti s'est aligné en compagnie de Michel Duvernay au rallye Monte Carlo Historique 2014 avec ce modèle. **Solido** a fidèlement reproduit ce modèle au 1/18 avec un souci du détail comme la fiche pilote sur la vitre arrière. Sans surprise, la rapport qualité/prix est imbattable chez ce fabricant avec un prix conseillé à **39,95 euros**.



**Scrambler Ducati et RefrigiWear** (marque de vêtements historiques créée à New York en 1954) présentent une collection sous licence en édition limitée qui met en valeur l'essence originale, iconique et urbaine des deux entités. RefrigiWear x Scrambler Ducati propose une collection unisexe qui combine la passion pour les deux roues et la mode. La collection printemps/été 2022 comprend un blouson **bomber**, une veste coupe-vent à capuche, un sweat-shirt et deux **sacs à dos**. Le *design* se démarque grâce au dynamisme du motif inspiré de la *street culture*. Les couleurs prédominantes sont le jaune ocre ou le vert militaire associés au noir. La collection sera disponible dès le printemps dans les réseaux de vente RefrigiWear et Ducati, ainsi que sur la boutique en ligne de Ducati.

# NEWS

**classicroacing.com**

*Toute l'actualité du véhicule historique*



**Ne manquez rien !**