AutoFullNews

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion

N°30

Juin 2022

Grauit

SPORT : B.M.W. M Hybrid V8

AVION : EBACE 2022, les nouveautés

AUTO : Essai d'une 2CV Charleston

MOTO : Kymco sur 3 roues avec le CV3

RASSEMBLEMENT : 3ème édition de l'Auto-Retro Club du Léman

SPORT : Pérez s'impose à Monaco

EVENEMENT : 1ère Montée historique de La Vernaz (74)

SPORT : 18ème Rallye du Chablais

AutoFullNews
Auto Camion Bus Moto Bateau Avion

EDITO

Comme un serpent de mer, le gouvernement a récemment annoncé vouloir mettre en œuvre le contrôle technique des deux roues de plus de 125 cm3 dès la fin d'année. La première annonce faite sous le précédent gouvernement avait fait long feu après un veto du président Macron. Difficile de ne pas y voir alors des raisons électoralistes. Le retour de ce projet n'a pas manqué de faire réagir le monde des motards. Même si cette volonté résulte d'une directive européenne, le gouvernement avance cependant à pas mesurés et préfère tempérer. Il faut dire que la mise en place ne serait pas des plus populaires. Bien qu'il doit indéniable que le contrôle technique des automobiles et poids lourds a permis d'écarter de réels dangers de nos routes, il parait difficile d'imaginer qu'un motard ne soit pas sensible à la rigueur de l'entretien de sa machine. Sa vie en dépend tellement ! Pour être franc, je n'ai pour ma part jamais vu un deux roues en mauvais état, dès lors cette mesure laisse à penser que le gouvernement cherche un autre moyen de renflouer ses caisses avec de nouvelles vaches à lait motorisées.

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

SPORT : B.M.W. dévoile la M Hybrid V8

B.M.W. a dévoilé les lignes de la nouvelle **M Hybrid V8**, ce prototype **LMDh** qui prendra part au championnat **I.M.S.A.** WeatherTech SportsCar en 2023. Le *design* est à mettre à l'actif du département **Designworks** de B.M.W. qui a repris les codes **stylistiques** et caractéristiques des modèles sportifs de la marque bavaroise. La **décoration** n'est pas en reste avec des références aux **cinq décennies** de B.M.W. en compétition en Amérique du Nord. On retrouve des images des voitures de course emblématiques comme les B.M.W. **3.0 CSL** de 1976, **M1/C** de 1981, **320i E21 Turbo** de 1978, la **M3 E36 GTS-2**, **Z4 GTLM** ou encore **M8 GTE** Ces autos créent une mosaïque graphique dissimulant les détails aérodynamiques de la **M Hybrid V8**. Le constructeur s'est appuyé sur **Dallara** pour développer son châssis qui devrait faire ses premiers tours de roues sur **piste** d'ici quelques semaines. Difficile d'imaginer que **B.M.W. ne** se contente que du seul championnat **I.M.S.A.**, sachant que la règlementation est commune aux 24 Heures du **Mans** ; il y a fort à parier que cette **M Hybrid V8** ambitionne de succéder à la **V12 LMR** qui s'était imposée en terres mancelles en 1999 avec Pierluigi **Martini**, Yannick **Dalmas** et Joachim **Winkelhock**.

Article : Ingrid BARREAU
Photos : B.M.W. Group

MOTO : Kymco s'essaye aux 3 roues

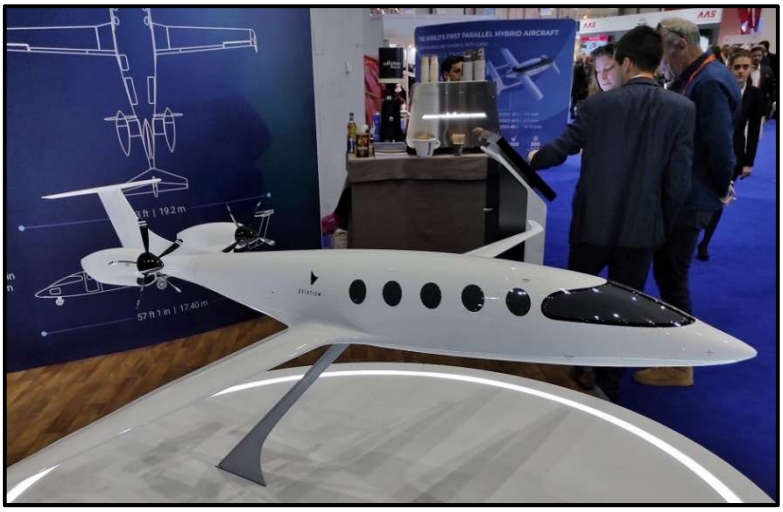
Kymco avait profité du Salon des deux roues de Lyon en mars dernier pour présenter le **CV3**, son tout premier maxi-scooter à **trois roues**. Il résulte de l'évolution d'un prototype vu pour la première fois à **l'EICMA** de Milan en 2017. Après **5 ans** d'attente, voici enfin la version définitive de la marque taïwanaise. La base mécanique repose sur celle du maxi scooter **l'AK 550** avec un moteur bicylindre 4 temps 4 soupapes Euro 5 DOHC de **550 cm3**, en position centrale, refroidi par liquide et alimenté par une injection électronique. La puissance maximum est de **50,29 ch** (37,5 kW) à 7 500 trs/mn et le couple de **52 Nm** à 5 750 trs/min**,** ce qui en fait le trois roues le plus puissant du marché. S'il faut un permis moto pour l'AK 550, le **CV3** s'en affranchit grâce à ses trois roues. L'acquéreur titulaire d'un permis **auto** ne devra passer qu'une formation de **7 heures** pour pouvoir prendre la route. Ce trois roues est équipé d'un verrouillage du train avant qui permet de rester en **équilibre** sans avoir besoin de poser le pied au sol à l'arrêt. L'ensemble repose sur un châssis en **alliage d'aluminium** qui lui apporte légèreté et rigidité. Au niveau de l'équipement, le **CV3** se montre généreux avec un écran **connecté** à votre smartphone, un démarrage Keyless One Touch, un **régulateur** de vitesse, le « **Piano Black** » pour accéder aux différentes fonctionnalités ou encore des poignées chauffantes. Au niveau des options, on retrouve un ***top case*** et un **pare-brise** plus grand afin d'envisager de grands voyages. Car c'est bien là la finalité de ce maxi-scooter à **3 roues**, sa puissance permet d'envisager de s'évader à deux en toute sérénité. La vitesse maxi est annoncée à **164 km./h.** et le freinage ABS est de série. Le **Kymco** se positionne comme un sérieux concurrent des Peugeot **Metropolis** 400 et Piaggio **MP3 500** HPE Sport Advance. Son prix de **12 999 euros** est proportionnel à sa puissance et est nettement supérieur à celui de la concurrence, cependant la garantie est de **5 ans**. Le **CV3** arrive enfin en Europe et devrait être disponible à la commande dès ce mois de juin en concession en noir ou olive mat. Compte tenu des **difficultés** logistiques liées aux la crise sanitaire et au conflit **ukrainien**, il est par contre difficile d'avoir de la visibilité sur les délais de livraison. **Kymco** marque un grand coup cette année avec une arrivée **tonitruante** sur ce segment alors qu'en même temps elle propose ses premiers scooters électriques.

Kymco CV3

Article : Jean-François DUBY
Photos et video : Kymco

AVION : EBACE 2022 de retour avec des nouveautés

Après une interruption de **deux** ans, les acteurs de l'aviation d'affaires se sont enfin retrouvés du 23 au 25 mai dernier pour une nouvelle édition du **E**uropean **B**usiness **A**viation **C**onvention & **E**xhibition (**EBACE**). L'évènement se tenait au Palexpo mais aussi sur le **tarmac** de l'aéroport de Genève Cointrin tout proche. Malgré une légère diminution du nombre des exposants (**300**), ces derniers ont cependant répondu présent malgré les différentes crises qui affectent l'économie mondiale. Des **milliers** de participants venus du monde entier ont pu participer aux différentes conférences (notamment sur l'aviation **durable**) et découvrir les nouveaux appareils et services. Les premières heures de la manifestation ont été marquées par l'intervention de deux femmes d'exception : **Zara Rutherford** et la championne de tennis **Martina Navratilova**. La première est devenue à 19 ans la plus jeune femme à avoir fait le tour du monde en **solitaire**. Zara a capté son auditoire avec le récit de ses **155 jours** de voyage à bord de son ultra-léger **Shark UL**. Quant à Martina **Navratilova**, elle est intervenue pour raconter comment elle a dû surmonter ses peurs pour obtenir sa **qualification** de pilote privé en 1999. "J'ai intégré la mentalité de **championne**", déclarait-elle avant d'ajouter : "Pour moi, il s'agissait d'être la meilleure possible, que ce soit en jouant au hockey, au tennis ou en apprenant à **voler** ». Sur le tarmac, les visiteurs ont pu découvrir pas moins de **47 appareils** pour une exposition statique. **Dassault** présentait pour la première fois en Europe le **Falcon 6X**, un biréacteur récompensé par le prix international **Yacht & Aviation Award** pour la qualité et le confort de son aménagement intérieur. Pour arriver à ce résultat, les ingénieurs du fabriquant français se sont attachés à offrir une hauteur (1,98 m.) et une largeur (2,58 m.) de carlingue supérieures aux standards de la concurrence.



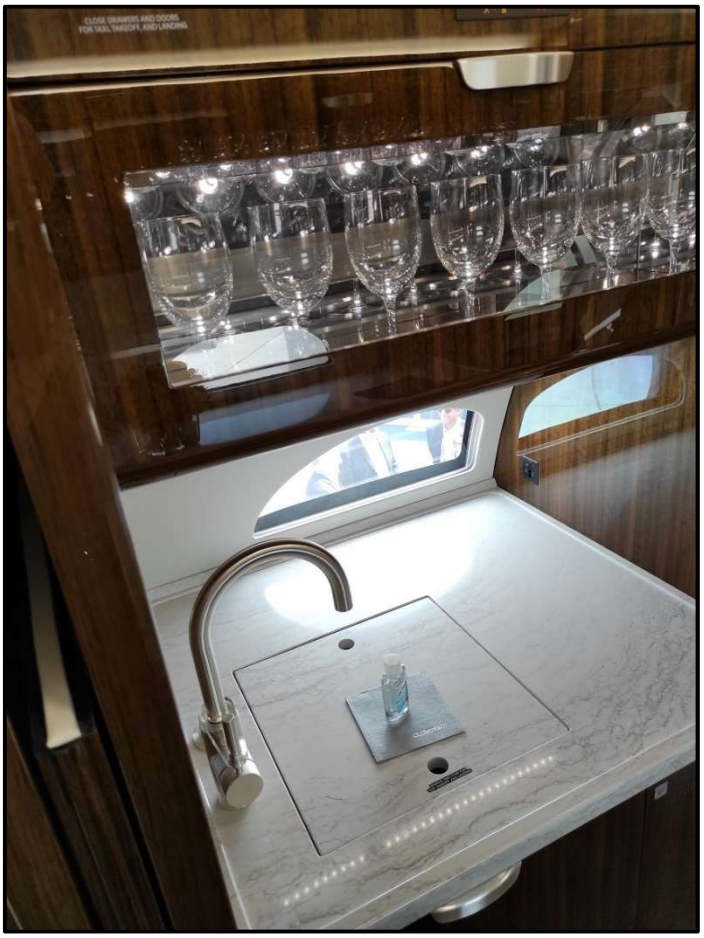
La cabine peut accueillir jusqu'à **16 passagers** répartis dans trois salons modulables à volonté. Une maquette de la cabine grandeur nature du **Falcon 10X** trônait sur le stand Dassault dans Palexpo. Le constructeur canadien **Bombardier** a quant à lui enthousiasmé le public avec son nouveau biréacteur **Global 8000**. Des vidéos fascinantes mettaient en avant les exceptionnelles performances de ce nouveau venu avec une autonomie de **8 000** milles nautiques et une vitesse de pointe de **Mach 0,94** ce qui devrait en faire l'avion d'affaires le plus rapide au monde à sa mise en service, annoncée pour **2025**. **Gulfstream** était présent en force avec presque tous ses modèles exposés, mais celui qui a retenu l'attention était le nouveau **G700** pouvant accueillir 19 passagers ; il est équipé des nouveaux moteurs **Rolls-Royce Pearl 700**. Au milieu de tous ces appareils à réaction, on pouvait également retrouver des hélicoptères richement aménagés ainsi que de plus petits avions à piston comme le **Tecnam** P2012 Traveler pouvant embarquer 11 personnes. Les grandes halles de **Palexpo** accueillaient de nombreux véhicules volants qui ont eu beaucoup de succès auprès des visiteurs. A mi-chemin entre la voiture et l'hélicoptère, on retrouve le **PAL-V** hollandais ou le drone chinois **EHang 216** de la firme Guangzhou EHang propulsé par **4 mini-rotors**. Ils viendront bientôt prendre place dans le trafic aérien et modifieront durablement la mobilité du futur.

Article : Jean-François DUBY
Photos : Ingrid BARREAU

8X
CS-EME
DASSAULT

eechcraft

EXIT



EXIT
EXIT

AUTO : Essai d'une 2CV Charleston flambant neuve

Aussi étrange que cela puisse paraitre et bien que j'aie eu l'occasion de tester plus de **500** modèles de voiture différents, je n'ai eu qu'une fois l'opportunité de conduire une **2CV** (une AZ Spécial). Et encore, ce ne fut que sur quelques hectomètres. Mécaniquement parlant, il y eut bien aussi une **Teilhol** Tangara lors d'un essai plus abouti ; mais bien que cet artisanal véhicule de loisirs fut proche d'une **Méhari**, je n'avais jusqu'alors qu'une vague idée de l'utilisation d'une **2 CV**. Cet impair fut réparé il y a 2 mois quand, au détour d'une visite dans un garage, j'ai été amené à rencontrer **Hubert**. Ce dernier venait tout juste d'extraire en la poussant une magnifique 2CV Charleston **Gris Cormoran**. L'une des versions les plus rares dans les **trois coloris** proposés à l'époque. Mon attention fut immédiatement attirée par l'état **exceptionnel** de cet exemplaire. Poussé par la curiosité, je m'approchais de la voiture. La conversation s'engagea naturellement avec celui qui s'avérait se prénommer **Hubert**. Ce dernier, avec un large sourire, m'expliqua qu'elle sortait d'une **restauration** intégrale et qu'il allait la mettre en route pour la **première fois** depuis la fin des travaux. Capot ouvert, Hubert essaya plusieurs fois de donner vie au moteur sans succès.

Il faut dire que la vénérable **2CV** était stockée depuis un petit moment et sa batterie ne devait pas ou plus donner toute sa **puissance**. Après plusieurs tentatives infructueuses, il fil appel à un collègue muni d'un *booster* et d'une bombe de ***start pilot***. Pendant que l'assistant s'affairait sur le **carburateur**, Huber m'invitait à m'assoir au volant et donner un tour de **clef**. En ouvrant la porte, je constatais que l'habitacle respirait autant le **neuf** que l'extérieur. Je me laissai choir sur la banquette qui ne tarda pas à me rappeler que nous étions loin des **standards** actuels des assises. L'effrontée **mamie** sur roue n'était-elle pas en train de me dire que j'avais certainement des kilos superflus ? Bref, mon attention était alors ailleurs… **Fébrilement** j'attrapai la frêle clef pour donner un premier coup de **démarreur**. Le moteur toussa, éructa une première fois mais daigna démarrer. Je laissais alors le temps à l'assistant de remettre un coup de *start pilot* avant de faire une deuxième tentative. Cette fois-ci, le **moteur** s'ébroua en délivrant sa sonorité si caractéristique. Quelques fumées blanchâtres provoquées par la condensation s'échappèrent brièvement de l'échappement ; l'ancienne reprenait **vie**. Je me risquais alors à demander à **Hubert** s'il pouvait m'emmener faire un tour, ne serait-ce que quelques minutes. Avec un large sourire, ce dernier me répondit : « on va même faire mieux : c'est **toi** qui vas la **conduire**. On va aller déjà faire le plein et après tu pourras faire autant de kilomètres que tu voudras ».

Honoré et touché par une telle confiance, mon excitation grimpa d'un coup. Je ne me fis pas prier pour me glisser derrière le volant. Intuitivement, comme si j'en avais toujours conduit, je trouvais **naturellement** toutes les commandes même si ces dernières étaient d'un **autre âge**. Je libérais le frein à main en repoussant la tige le long de la colonne de direction et j'empoignais le **trombone** à coulisse pour enclencher la première en bas à gauche comme sur une sportive. Ce fut alors ma première bonne surprise : je m'attendais à un **guidage** et à un verrouillage flou, il n'en fut rien. Restait à m'habituer à la modeste mécanique qui ne devait pas avoir le répondant et la souplesse d'un moteur **moderne**. Là encore, je fus agréablement surpris : la **2CV** se mettait en mouvement sans à-coup et sans avoir besoin de faire prendre trop de tours au moteur **2 cylindres** de 602 cm3. Je m'engageais alors sur la départementale ; au moment de passer la **seconde**, j'eus l'impression de traverser le **tablier** tellement le débattement semblait long. Mais là encore, le verrouillage du rapport fut net. Je ne tardais pas à enclencher la **4ème** et dernière vitesse et à constater que j'évoluais finalement à une vitesse normale dans une certaine **souplesse**.

Il faut dire que nous sommes ici en présence de la configuration la plus aboutie et confortable des **2CV**. Après avoir refait le plein, sans oublier de la doper à l'**additif**, je reprenais mon essai sereinement. Je réalisais tout le charme que représente la conduite d'un tel **véhicule** qui en fait finalement un véritable **art de vivre**. Elle se montre encore à l'aise pour évoluer sur nos départementales mais doit accuser son âge sur une voie rapide ou une autoroute. Peu importe, elle est à présent un morceau **d'histoire**, même si elle l'était déjà un peu de son « vivant ». Elle est même parfois un cliché positif de l'image de la **France** à l'étranger, avec le **béret** et la **baguette** ! Après quelques kilomètres je dois rendre à regret la **Charleston** à son heureux propriétaire. Nous échangeons alors sur l'histoire de celle-ci. Elle porte une plaque constructeur en **italien** : la **Charleston** vient en effet d'Italie où elle fut en son temps exportée. La base était très saine mais Hubert a souhaité faire une restauration pour qu'elle retrouve le même état qu'à sa sortie **d'usine**. Il a eu recours a de nombreuses pièces vendues par le Méhari – 2CV Club de Cassis. Cette **Charleston** est aujourd'hui à vendre et ne devrait pas tarder à trouver preneur au regard de son exceptionnel état. Pour ma part, j'ai comblé un vide dans ma **soif** d'expérience automobile.

Article : Jean-François DUBY
Photos : Aleksandr DUBY

RASSEMBLEMENT : 3ème édition pour l'Auto-Rétro Club du Léman

Le 24 avril dernier, à l'occasion de la Journée Nationale des Véhicules d'Epoque, **l'Auto-Rétro Club du Léman** organisait pour la **3ème** année un grand rassemblement de véhicules de toutes les époques comprenant aussi bien des **voitures**, des **utilitaires** que des **deux roues**. Pourtant, tout ne fut pas simple pour le Président Alain **Toulliez** et son équipe : la veille de la manifestation, une **violente** rafale de vent emportait une partie des **installations**. Tous se sont alors mobilisés afin de pouvoir accueillir les participants dans les meilleures conditions le lendemain matin dès **08h00** sur le parking de la Cité de l'Eau à **Publier** (74). La manifestion comprenait **deux** balades ainsi qu'une exposition **statique** qui a rassemblé près d'une **centaine** de véhicules. La météo très incertaine a certainement limité la venue des deux roues de collection mais sans remettre pour autant en question la richesse du **plateau**. Parmi les curiosités, notons la présence de plusieurs **Citroën** Traction dont une version **11BL Roadster** de 1939, un Pick up Peugeot **203** chargé de très belles **bicyclettes** de la même marque ainsi qu'un Renault **4CV Sport**. Porsche était bien représentée avec une **912** et une **914 2.0** de 1975. Du côté des anglaises nous trouvions, non loin d'une Mini, une très belle **Rover V8 3500**. Dans un coin du parking, une Jeep **Willys** semblait toute petite à côté de grosses berlines américaines des années 70 et 80 comprenant une **Chevrolet Nova** de 1972. Un très bel exemplaire d'une **Opel Corsa GSI** nous rappelle que la marque à l'éclair avait contribué à la génération des GTI. La palme de l'originalité revenait à un magnifique break Peugeot **505 Corbillard**. La moto qui a retenu notre attention était une **Macal** Portugaise, une marque plus qu'anonyme sur notre marché. Malgré les incertitudes de la météo et les élections, ce rassemblement a rencontré un vif **succès**.

Article : Jean-François DUBY
Photos : Aleksandr DUBY

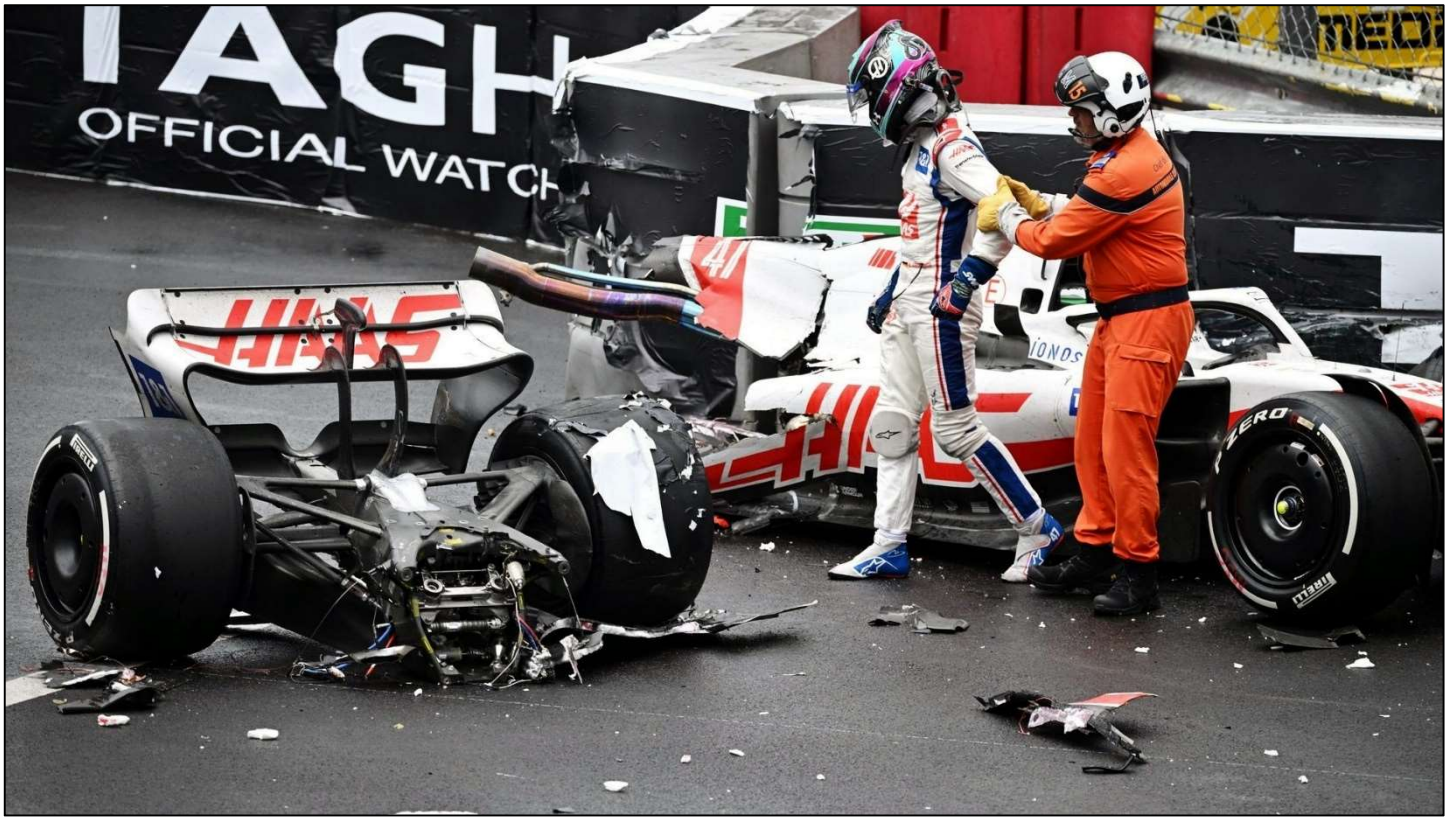
F J-097-AS

Lombard
Lombard
MATERIAUX

SPORT : Pérez se joue des pièges en Principauté

Grand-prix de Monaco

Le pilote Ferrari a de nouveau survolé les essais libres et les qualifications pour s'offrir sa **13ème pole** position sur ses terres. Il devançait son équipier **Sainz** et les deux Red Bull de Pérez et Verstappen. Cependant, la **pluie** allait venir perturber le début d'après-midi, obligeant la direction à **repousser** le départ de 16 minutes pour permettre aux différents *teams* de chausser les pneus pluie. A 15h16, les pilotes s'élançaient enfin derrière la **voiture de sécurité**, mais après deux tours, les conditions n'étaient pas réunies pour poursuivre. Le drapeau **rouge** était signifié aux concurrents. S'en suivait une longue **attente** jusqu'à 16h05 où un nouveau **départ** derrière la voiture de sécurité fut donné. Dans le tour de formation, Lance **Stroll** et Nicholas **Latifi** perdaient tous deux le contrôle et allaient heurter les rails de sécurité, soulignant la faible adhérence malgré l'arrêt de la pluie. Au 3ème tour les voitures étaient enfin **libérées** par la *Safety car*. **Gasly**, ayant pris le parti de chausser les pneus inter dès le début, récoltait les fruits de cette stratégie dès le 7ème tour en alignant les **meilleurs chronos** et en effaçant **Zhou** sur l'Alfa Roméo et **Ricciardo** sur la McLaren. Devant, Sergio **Pérez** signifiait à Red Bull son intention de chausser les **inters** tandis que Carlos **Sainz** suggérait à Ferrari d'attendre le plus tard possible et ne s'arrêter qu'une **seule fois** pour chausser des gommes pour le sec. Les premiers parmi les hommes de tête à rentrer pour mettre les **inters** furent Lewis **Hamilton** et Sergio **Pérez**. Le pilote anglais de la Mercedes revenait en piste et faisait rapidement la jonction avec l'Alpine d'Estéban **Ocon** au 18ème tour. **Hamilton** portait une attaque au bout de la ligne droite des stands mais voyait Ocon se rabattre avant le virage, provoquant une **touchette** qui allait **endommager** l'aileron avant de



la Mercedes. La direction de course allait infliger une pénalité de **5 secondes** au pilote français pour cette manœuvre. Charles **Leclerc** et Max **Verstappen** passaient à leur tour par les stands pour des inters. **Pérez** faisait de même quelques instants plus tard mais en chaussant des **durs** comme les pilotes **Ferrari**. Cette stratégie s'avéra payante pour le **Mexicain** qui se retrouvait **en tête** malgré la pression de Sainz pour le dépasser. Mais le grand perdant était Charles Leclerc, victime d'une **erreur** stratégique de la **Scuderia** ; le Monégasque dégringolait de la première place à la 4ème. **Leclerc** comptait sur une nouvelle stratégie pour remonter au classement quand au 27ème tour, Mick **Schumacher** perdait l'arrière de sa **Haas** à la **Piscine** et s'écrasait contre le rail. Sa monoplace se **disloquait** en deux au niveau de la boite de vitesse laissant craindre **le pire**... Heureusement le pilote

allemand en sortait **indemne**. La voiture de sécurité était déployée avant qu'au 30ème tour le **drapeau rouge** soit présenté aux pilotes afin de permettre aux commissaires de **nettoyer** la piste et réparer les **barrières**. Mercedes en profitait pour changer l'aileron endommagé d'**Hamilton** suite au contact avec l'Alpine d'Ocon. La course finissait par reprendre : Pérez en tête manquait son freinage à l'amorce du virage de **Mirabeau** et endommageait un peu ses gommes **medium**. Derrière, Fernando **Alonso**, beaucoup plus lent, **ralentissait** le peloton et permettait aux 6 hommes de tête de prendre une avance considérable. Les différentes interruptions n'allaient pas permettre au grand prix d'aller au terme des **78 tours** prévus. Le compte à rebours remplaçait alors le **décompte** des tours afin que la course se limite aux **deux heures** règlementaires. Carlos **Sainz Jr**., à vingt minutes de la fin de la course, tentait de reprendre la première place à Pérez mais se loupait à la **chicane** du port, ce qui permettait à V**erstappen** 3ème de revenir dans les roues de la Ferrari. En vain, car les **dépassement**s semblaient impossibles tant les performances des monoplaces étaient proches. **Zhou** et son Alfa Romeo nous offrait la plus belle **figure** de la journée en perdant le contrôle, dans sa tentative de dépasser **Tsunoda**. Le pilote chinois parvenait cependant à **éviter** les barrières mais devait concéder une place à **Latifi** qui le suivait jusqu'ici. **Norris** - hors de portée d'Alonso toujours aussi lent – plongeait dans les stands pour chausser des **medium** et s'emparer du **record du tour**. A 6 minutes du drapeau à damier, les quatre premiers se tenaient en moins de deux secondes, du jamais vu à Monaco. Solide, le pilote mexicain allait empocher la **3ème victoire** de sa carrière, effaçant ainsi sa déception de Barcelone.

CALENDRIER ET CLASSEMENT

DATE	GRAND-PRIX	VAINQUEUR	CLASSEMENT CHAMPIONNAT (Points)		
			1	2	3
20 / 03	Bahreïn	Leclerc	Leclerc 26	Sainz Jr. 18	Hamilton 15
27 / 03	Arabie-Saoudite	Verstappen	Leclerc 45	Sainz Jr. 33	Verstappen 25
10 / 04	Australie	Leclerc	Leclerc 71	Russell 37	Sainz Jr. 33
23 / 04	Emilie-Romagne (S)	Verstappen	Leclerc 78	Verstappen 33	Pérez 41
24 / 04	Emilie-Romagne (C)	Verstappen	Leclerc 86	Verstappen 59	Pérez 54
08 / 05	U.S.A. (Miami)	Verstappen	Leclerc 104	Verstappen 85	Pérez 66
22 / 05	Espagne	Verstappen	Verstappen 110	Leclerc 104	Pérez 85
29 / 05	Monaco	Pérez	Verstappen 125	Leclerc 116	Pérez 110
12 / 06	Azerbaïdjan				
19 / 06	Canada				
03 / 07	Grande-Bretagne				
09 / 07	Autriche (S)				
10 / 07	Autriche (C)				
24 / 07	France				
31 / 07	Hongrie				
28 / 08	Belgique				
04 / 09	Pays-Bas				
11 / 09	Italie				
02 / 10	Singapour				
09 / 10	Japon				
23 / 10	U.S.A. (Austin)				
30 / 10	Mexique				
12 / 11	Brésil (S)				
13 / 11	Brésil (c)				
20 / 11	Abu-Dhabi				

Article : Jean-François DUBY

Photo : Formula One Haas

EVENEMENT : 1ère Montée Historique de la Vernaz (74)

Le dimanche 15 mai marquait la **première** édition de la Montée historique de **La Vernaz** (74) organisé par Le **Team La Vernaz 74**. Le Président Simon **Wentizen** et son adjoint Théo **Tissot** ont pu s'appuyer sur une équipe dynamique pour offrir un bel évènement aux **90 inscrits**. Cette nouvelle montée emprunte une partie du tracé de l'une des plus emblématiques spéciales du **rallye du Mont-Blanc**. La première partie du tracé de **2,8 km** est particulièrement technique avec des virages rapprochés et **serrés**, tandis que la partie finale se montre plus **roulante**. Les **Alpine** et les **Renault** étaient fortement représentées allant d'une **Dauphine** Proto de 1961 (la plus ancienne parmi les inscrites) aux **Super 5** GT Turbo en passant par les incontournables **R8** et **R5 Turbo**. Ces dernières aux mains d'Olivier **Calderara** et Anthony **Quiblier** ont même donné le ton de chacune des montées de la journée. Mais au milieu de toutes ces autos frappées du **losange**, soulignons la présence de quelques beaux exemplaires comme une **Ford Cortina**, une Citroën **Visa Chrono**, une Peugeot 205 du **Bab el Raid**, et une étonnante mais très rare **Ditta Puma** de 1973. Ce kit car italien - propriété de Florent **Favre** - est d'une grande rareté sur nos routes. Le toit et le pare-brise **s'escamotent** pour permettre au conducteur d'accéder au poste de **pilotage**, ce qui ne manque jamais de créer la surprise et l'étonnement auprès des badauds. Enfin terminons ce tour d'horizon non exhaustif par la **Ford Escort RS 2000** Mk 1 engagée par Ludovic **Blanc** avec sa livrée **finlandaise** d'époque. Cette première édition ensoleillée fut une **réussite** et devrait prendre place dans la durée dans l'agenda des montées historiques de **Haute-Savoie**.

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

39
DK-539-WA

RENAULT D.V.S.M.
MICHELIN
21
CM-868-VL

Diac 15
elf
6478 ZN 74

BASTOS
OPEL
DEALER OPEL BASTOS TEAM
PARIS
3
CB-036-PL

irmscher
OPEL EUROTEAM
Hella
7455RG74

CITROËN
BL-759

89

SPORT : 18ème Rallye du Chablais (Suisse)

MODERNE

La première journée du 18ème rallye du Chablais fut particulièrement agitée en raison de fortes chutes de **pluie**. Ces mauvaises conditions **perturbèrent** les équipages dans leurs choix de **pneumatiques**. Les sorties de route se multiplièrent dont une plus sérieuse que les autres lors de la deuxième ES qui allait entrainer une **neutralisation** de la part de la direction de course. Dans ce **chaos**, c'est l'équipage Jonathan **Hirschi** / Michaël Volluz sur V.W. **Polo R5** qui allait tirer son épingle du jeu tandis que le champion de Suisse en titre Mike **Coppens** - secondé par le Belge Renaud Jamoul sur une Citroën **C3 Rally2** - payait son mauvais choix de pneumatiques et devait déjà dire adieu à la victoire. La deuxième partie de la journée se réduisait à deux spéciales, celle du col de la Croix et celle d'Evionnaz-Vernayaz. L'équipage **Hirschi** / **Volluz** confortait sa position et terminait cette première journée avec **6,6 s.** d'avance sur la Škoda Fabia Rally2 Evo de **Michellod** / **Fellay** et de **19,8 s.** sur la Škoda **Fabia R5** des vainqueurs de l'édition 2021, Sébastien **Carron** / Lucien **Revaz**. Le lendemain, la météo allait se montrer bien plus **clémente** pour les huit spéciales qui attendaient les rescapés de la veille. Dès l'ES 10 l'équipage Jonathan **Michellod** / Stéphane **Fellay** prenait la tête après avoir comblé son **retard** en signant trois scratchs d'affilée (ES8-ES9 et ES10). A partir de cet instant, le duo valaisan gérait sa fin de rallye dominé par Mike **Coppens** / Renaud **Jamoul**, bien décidés à faire oublier leur piètre prestation de la veille. Jonathan **Michellod** / Stéphane **Fellay** remportaient ainsi leur premier rallye devant Jonathan Hirschi / Michaël Volluz à **18,8 s.** et Sébastien Carron / Lucien Revaz à **39,1 s.** La première voiture en **2 roues** motrices au général est celle de l'équipage **Devanthéry** / **Delasoie** qui ramène leur Renault Clio Rally4 à la 7ème place.

V.H.C.

Le rallye du Chablais accueillait de nombreux concurrents européens engagés dans le Championnat d'**Europe** V.H.C, comprenant des équipages venant de Grande-Bretagne, Suède, Finlande, Italie, Hongrie et Espagne. Avec pas moins de **38 pilotes** inscrits, le rallye du Chablais s'affirme comme un rendez-vous incontournable du calendrier européen. C'est l'équipage **Perroud** / **Amblard** sur B.M.W. **M3** qui frappait le premier lors de l'ES1 avec à peine 1 seconde devant les Britanniques Mccormack / Barney sur Ford Escort **RS1800**. Mais l'équipage de la B.M.W. sombrait dans la deuxième spéciale tandis que les Suisses Gonon / Horgnies sur leur **Ford Escort MK1** s'imposaient avec autorité et prenaient la tête du général pour ne plus la quitter. N'ayant plus rien à perdre au général, **Perroud** et **Amblard** s'imposaient à nouveau dans les ES 3 et 5 avant de sortir de la route dans l'ES6. Cette dernière spéciale nous offrait une belle bataille entre la Ford Escort de **Mccormack** / **Barney** et la **Lancia 037** des Finnois Silvasti / Pietiläinen. Florian Gonon et Michel Horhnies terminaient cette première journée marquée par des conditions climatiques **désastreuses** avec 27,7 s. d'avance sur la B.M.W. M3 de **Keller** / **Juple** et 34,9 s. sur les Bérard / Bérard eux aussi sur M3. Le lendemain, les équipages allaient pouvoir en découdre sur le sec après le retour de la chaleur et du **soleil**. C'est l'équipage franco-suisse **Valliccioni** / **Raffaelli** sur M3 qui se montrait à son avantage en s'imposant dès la première spéciale et en prenant la

deuxième place des deux suivantes derrière l'Audi **Quattro** de l'équipage italien **Zippo** / **Piceno**. Le duo Valliccioni / Raffaelli récidivait dans l'ES10 en devançant l'étonnante Escort MK1 de Gonon / Horhnies. C'est ensuite les M3 de **Bérard** et **Keller** qui allaient dominer la fin de rallye ne laissant que la dernière spéciale à une autre Ford Escort elle aussi en forme, celle de **Mccormack**. A l'issue d'un rallye à rebondissements, Florian **Gonon** et Michel **Horhnies** s'imposaient avec 13,3 s. devant **Eddy** et **Florence Bérard** et 25,1 s. sur Marc **Valliccioni** et Yoann **Raffaelli**, qui auront assuré leur place sur le podium grâce à une très belle deuxième partie de rallye. Ce résultat leur assurait également la **victoire** dans le cadre du Championnat d'Europe **F.I.A.** V.H.C. (FIA European Historic Rally Championship) devant les Suédois Mats **Myrsell** et Esko **Juntilla**, 5ème avec leur Ford Sierra 4X4 et les Britaniques Marty McCormack et Mitchell Barney 6ème sur Ford Escort **RS 1800**. Dans la catégorie **TER Historic**, la première place revient à la Porsche 911 SC de Guy **Troillet** et Sébastien **Moulin** qui terminent 9ème au général.

V.H.R.S.

Les concurrents en **régularité** étaient au nombre de **11** (*10 en moyenne intermédiaire et 1 seul en moyenne basse*) au départ de ce Rallye du Chablais 2022. Les deux premières spéciales de la journée du vendredi ne permettaient pas de départager les équipages Pierre **Mercier** / Jean **Rick** sur Porsche 964 Carrera 2 et Dominique et Marylaure **Udriot** sur Toyota Celica. Ces derniers allaient cependant prendre l'ascendant dans les deux dernières spéciales de la journée en grappillant **4 points** dans des conditions météo difficiles. Légèrement en retrait, le duo Laurent et Florence **Pernet** sur B.M.W. **325ix** prenait la 3ème place provisoire au général. Les conditions de course devenant bien meilleures le samedi avec le retour d'un temps sec, les **11 équipages** reprenaient le chemin des spéciales mais rapidement les sympathiques René **Winz** et Johann **Rieben** sur MG B GT alors 5ème au général allaient rencontrer des **soucis** mécaniques et finissaient par renoncer. Devant, Dominique et Marylaure **Udriot** parvenaient à garder un rythme suffisant pour préserver leur **première** place, tandis que Laurent et Florence Pernet comblaient un peu leur **retard** sur la **Porsche 964** Carrera 2 de Pierre Mercier et Rick Jean. Le classement bien que serré semblait **figé** avant la dernière spéciale. Mais une **contre-performance** de Dominique et Marylaure **Udriot** dans le dernier passage leur faisait **perdre** la victoire et les reléguait à la 3ème place. Pierre **Mercier** et Jean **Rick** récoltent ainsi la **victoire** avec **3 points** d'avance sur Laurent et Florence Pernet. Dominique et Marylaure **Udriot** se consolent avec la première place honorifique en catégorie **Classic**. Unique engagée en moyenne basse, la très belle **Lancia Fulvia Sport Zagato** de Maria Pedone Guido et Denis **Giraudet** (5 victoires en championnat du monde aux côtés de Juha Kankkunen et Didier Auriol) finissait à la 5ème place du général ; elle était sans nul doute la plus **belle** et la plus **rare** voiture du plateau en V.H.R.S.

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

news
classicracing.com
Toute l'actualité du véhicule historique
YACCO
ALPINE
8913WE74