

TRACTEUR : La série 6R de John Deer s'étoffe

SPORT: Rallye des Bornes 2022

<mark>SPORT :</mark> Verstappen engrange, Leclerc distancé

AUTO : Nouvelle Peugeot 408



EDITO

Les 27 états membres de l'UE ont finalement tranché fin juin : il ne sera plus possible d'acheter un véhicule thermique à compter de 2035. Comme nous l'évoquions déjà dans un précédent numéro d'*Auto Full News*, cette décision n'est pas sans conséquence pour les constructeurs qui se retrouvent face à une impasse industrielle. Comment répondre à la demande avec des énergies alternatives en un si peu de temps et surtout sans matière première ? N'oublions pas que cette injonction intervient alors que les distributeurs d'énergie électrique tirent la sonnette d'alarme pour contenir la consommation. Seule satisfaction, l'Allemagne et l'Italie ont pu négocier la possibilité de recourir à des carburants synthétiques ou à des motorisations hybrides rechargeables à partir du moment où cela permet de réduire les émissions de CO2 de manière significative. Restait le cas des constructeurs de niche dont la production annuelle est inférieure à 10 000 unités. Grâce à une dérogation baptisée « amendement Ferrari », ces constructeurs disposent de 5 ans supplémentaires pour répondre aux exigences de la commission. Pour notre part, nous restons sceptiques sur le réalisme de ses ambitions, certes louables, mais tellement déconnectées de certaines réalités.

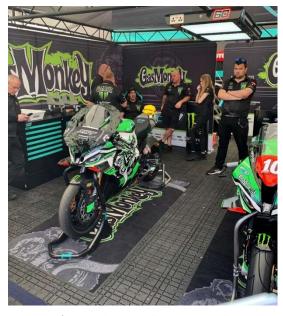
Merci à Pierre AUBANELLE pour sa collaboration (Photo couverture : J.F. DUBY)

MOTO: Isle of Man Tourist Trophy 2022

près deux années de frustration, les passionnés de deux roues ont pu enfin rejoindre l'île de Man pour la 101ème édition du Tourist Trophy qui s'est tenue du 29 mai au 11 juin dernier. La compétition se déroule sous la forme d'un contrela-montre sur un ou plusieurs tours d'un circuit de 60,72 km tracé à travers les routes de l'île. Le « Isle of Man Tourist



Trophy » est incontestablement l'épreuve de sport mécanique la plus dangereuse au monde avec 260 morts sans compter les commissaires et les spectateurs. Malheureusement l'édition 2022 n'a pas dérogé à la règle avec cinq décès : le Gallois Mark Purslow (accident aux essais), le Français Olivier Lavorel (Side-car), l'Irlandais



Davy Morgan (en catégorie Supersport) ainsi que Roger et Bradley Stockton (père et fils, équipiers en side-car) dans les toutes dernières heures de la manifestation. 9 catégories de motos ou side-cars sont représentées avec pas moins de 450 pilotes inscrits. La catégorie la plus convoitée est sans nul doute celle du Superbike; Peter Hickman s'y est à nouveau illustré en ajoutant une nouvelle victoire à son palmarès. Au

guidon d'une B.M.W. M1000RR du Team **Gas Monkey** Garage by FHO Racing, le pilote anglais a bouclé les **6 tours** dans un temps de **1h 44 min 56 sec 494**, à la moyenne étourdissante de **207,60** km/h.

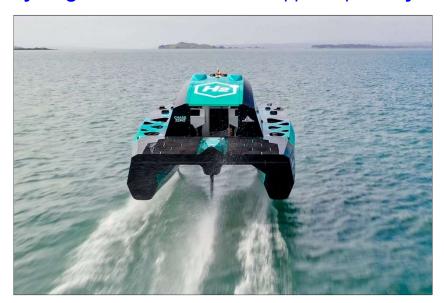
Article: Jean-François DUBY Photos: Vincent Audouin

BATEAU: L'hydrogène s'invite à l'America's Cup

a 37ème America's Cup, qui sera organisée à Barcelone en 2024, devrait voir l'arrivée d'un catamaran d'assistance à foils propulsé à l'hydrogène. Ce bateau baptisé Chase Zero a été développé à la demande du syndicat Emirates Team New Zealand, détenteur du titre. Il vise à réduire l'empreinte carbone de cet évènement. En effet, si cette compétition met bien en avant des voiliers, ces derniers reçoivent le soutien d'une myriade de hors-



bords accompagnateurs propulsés par de gros moteurs **thermiques** particulièrement gourmands. Le bureau d'études du syndicat néo-zélandais s'est donc attaché à concevoir un **prototype** d'hydroptère équipé de deux piles à **hydrogène**. Ces unités développées par **Toyota** (*empruntées à la voiture Mirai*)



convertissent l'hydrogène stocké à bord en un courant continu de 400V qui alimente deux moteurs Emrax développant 295 chevaux. Cette puissance est délivrée à deux hélices Mercury logées dans la coque. Les 8 kg. d'hydrogène sont stockés dans quatre réservoirs composites à une pression de 350 bars. L'ensemble piles + réservoirs ne dépasse pas les 300 kg contre près de 2500 kg si ce bateau avait été tout électrique à

puissance équivalente. Ainsi motorisé, le **Chase Zero** n'émet aucun rejet dans l'atmosphère, excepté de l'**eau** pure, et se montre particulièrement **silencieux**. Le

cahier des charges du Syndicat comprenait une vitesse de navigation de **50 nœuds** pendant plusieurs heures avec six équipiers à bord. Le **Chase Zero** a effectué des premiers essais encourageants en Nouvelle-Zélande. Grace à ses foils contrôlés par ordinateur, le bateau a pu atteindre **50,3 nœuds** à plein gaz. Il a fait preuve d'une belle autonomie en parcourant **170 milles** en près de 6 heures à une vitesse de croisière de **30 nœuds** ; de quoi couvrir largement les besoins du Team lors de la prochaine **America's Cup**. Cette technologie en constante évolution devrait



rapidement s'imposer dans le milieu du nautisme, pourtant réputé comme étant assez conservateur.

Article: Ingrid BARREAU

Photos et Vidéo: Emirates Team N.Z.

EVENEMENT: 33^{ème} Coupe des Alpes

a 33ème édition de la Coupe des Alpes s'est tenue du 09 au 11 juin. Cette manifestation de navigation sans contrainte de vitesse, ni de moyenne à respecter, est organisée par Rallystory et permet de faire revivre la légendaire compétition organisée entre 1947 et 1971. De grands noms comme Aaltonen, Andruet ou Darniche ont enrichi leur palmarès en s'imposant dans la Coupe des Alpes. A présent, cette épreuve se déroule sous le signe de la convivialité et réunit des propriétaires de véhicules de collection sportifs. L'itinéraire de 750 km ralliait Evian-les-Bains à Cannes via Megève et l'Alpe d'Huez tout en empruntant pas moins de 20 cols mythiques des Alpes (Colombière, Lautaret, Izoard, Lombarde...). Cette nouvelle édition a rassemblé 148 équipages venant des quatre coins du monde (Australie, U.S.A, Taiwan...). On pouvait apprécier la présence de modèles d'exception avec entre autres une Aston martin DB6, une Lancia Flaminia 2.8 Superleggera ou une Alfa Romeo 1900C SS Zagato. Mais la star cette année fut la Mini: l'organisation avait décidé de rendre hommage à l'iconique modèle en constituant un plateau spécifique. La première de ces Mini à s'élancer d'Evian (avec le même numéro de course qu'à l'époque) fut l'authentique châssis piloté par Paddy Hopkirk qui s'imposa lors de la Coupe des Alpes 1967. Elle porte encore les stigmates de son riche passé en compétition. Après le départ de toutes les Mini, le plateau principal pouvait s'élançait à son tour pour trois jours à travers de magnifiques paysages. Parmi les concurrentes, on pouvait noter la présence d'une autre gloire de la Coupe des Alpes, la Volvo PV544 qui fut emmenée à la 13^{ème} place au général lors de l'édition 1961 par l'équipage féminin Ewy Rosqvist / Monika Wallraf.



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

































TRACTEUR : La série 6R de John Deer au complet

a série 6R du constructeur John Deer s'enrichit de deux nouveaux modèles : le 6R 150 Petit Châssis et le 6R 185 Châssis Moyen qui

viennent épauler le Grand Châssis (223 ch. à 259 ch.) et le Châssis Extra-large (281 ch. à 301 ch.). Présentés fin 2021, ces nouveaux modèles arrivent enfin chez premiers clients cet été. Les tracteurs de la série 6R sont en phase avec l'évolution technologique du monde agricole. L'habitacle a de quoi faire pâlir la plus moderne des



voitures haut de gamme : avec la fonction «1-Click-Go-AutoSetup» le conducteur peut planifier ses tâches dans «L'Operations Center» et accéder aux différentes applications du tracteur tandis que le «CommandCenter» à écran tactile rend la navigation fluide, avec ses raccourcis et son aide contextuelle. L'instrumentation a été déplacée du



tableau de bord vers le **montant** pour une meilleure visibilité vers l'avant. Le levier **«CommandPro»** permet de faire fonctionner la transmission et dispose de **11 boutons** programmables pour entre

autres la prise de force, le décollage hydraulique ou la direction

automatique. Le 150 est équipé d'un moteur 4 cylindres de 4,5 l. de 165 ch. avec une gestion intelligente de la puissance de 12 ch. tandis que le 185 repose sur un 6 cylindres de 6,8 l. de 204 ch. avec une gestion intelligente de la puissance de 30 ch. La transmission à double embrayage « DirectDrive » comporte 8 vitesses et 3 étages ce



qui offre **24 vitesses** avant et arrière. **John Deer** propose à présent une gamme riche de **14** tracteurs adaptés aux divers besoins et activités des exploitants.

Article : Jean-François DUBY Photos et vidéo : John Deer

SPORT: Un Rallye des Bornes 2022 suffocant

V.H.C.

e rallye des Bornes accueillait la **26**ème **édition** dédiée aux **V.H.C.** avec 20 equipages au départ. La première spéciale au Salève mettait en évidence la domination d'Eddy et Florence Berard (Groupe AJ2) sur leur redoutable M3. L'équipage suisse semblait bien déterminé à faire oublier leur abandon sur problème mécanique en 2021. Il devançait les autres Suisses Nicolas et Cédric Jolidon (B.M.W. 323i) de 43"7 s. et Philippe et Karine Sermondadaz (Ford Escort) de 45"7 s. Cette première spéciale allait être fatale à la Triumph Dolomite Sprint de Grégor Pavillon et Laurence Delattre (embrayage). Dans les deux dernières spéciales de la journée, Berard assommait ses adversaires et pointait très logiquement en tête du général avec une insolente avance de 1'42"1 sur Sermondadaz et 1'44"1 sur Jolidon. Philippe Mermet et David Brocourt, auteurs de deux belles spéciales avec leur Alpine A110, étaient en embuscade. Le lendemain, pour la deuxième étape, rien ne semblait pouvoir arrêter Berard qui raflait les 6 spéciales du jour et s'imposait sans suprise. Dès lors, le seul intérêt concernait les places d'honneur sur le podium. Les équipages Philippe Mermet / David Brocourt et Philippe / Karine Sermondadaz allaient se partager les deuxièmes et troisièmes places des spéciales devant Nicolas et Cédric Jolidon, incapables malgré leurs efforts de se mêler à la lutte. Philippe et Karine Sermondadaz (1er en Classic) 11"6 finissaient par assurer leur deuxième place au général avec 11"6 d'avance sur Philippe Mermet et David Brocourt (1er du groupe 4/5). En Classic, Stephane Portigliati et Maxime Rapin (Escort MK II) finissent seconds devant Gaël Tinjod et Emmanuel Roux (Kadett GTE). Eddy et Florence Berard s'imposent en réalisant un temps incroyable qui les aurait placés à la 7ème place du général du classement des modernes.





V.H.R.S.

e soleil de **plomb** qui s'est abattu sur la France ces derniers jours n'a évidemment pas épargné la région **Rochoise**. C'est donc dans des conditions suffocantes que les 14 équipages alignés en **V.H.R.S.** (11 équipages français et 3 suisses) s'élançaient en fin d'après-midi pour la première ES dans le **Salève** (14,500 km.). C'est Philippe et Michèle **Reignier** - 2ème en 2021 - avec leur Alfa Roméo **2000 GT** Veloce (Inter.) qui s'imposaient devant les Suisses Dominique et Jérôme **Udriot** sur Toyota **Celica** GT4. (Inter.) et Guillaume **Pujos**/Jérôme **Uthurry** sur leur Golf I GTI (Inter.). La deuxième ES (Bornes « courte » 5,300 km.) se disputait de **nuit**. Le pilote expérimenté Jean-Claude

Gaillard (Champion de France VHC) accompagné de Marie-Evelyne Avisse (Inter.) s'imposait avec sa Renault Super 5 GT Turbo devant le duo Pujos/Uthurry toujours aussi régulier. Ces derniers allaient frapper un grand coup en s'imposant dans la redoutable ES3 du Salève, disputée elle aussi de nuit. Les deux hommes profitaient de la contre-performance des équipages Udriot (4ème) et Reignier (9ème), pour prendre la tête du général au soir de cette première journée. Ils devançaient les deux équipages suisses, Dominique / Jérôme Udriot de 24"4" et Célimène Lachenal / Pierre-Yves Belotti de 39"1' sur leur Ford Escort MK I (Haute). Le lendemain matin, les 14 équipages s'élançaient pour la deuxième étape avec comme hors-d'œuvre la technique ES de Pers-Jussy (9,900 km.) sous une chaleur déjà bien présente. Décidément intouchables, Pujos et Uthurry prenaient à nouveau le dessus sur les équipages Reignier et Udriot. L'ES suivante (Les Bornes « Longue » 8,600 km.) fut annulée suite à une grave sortie de route en catégorie Promotion. Les équipages rejoignaient alors directement Thorens pour une ES de 14,100 km. Cette spéciale, très roulante sur ses deux premiers tiers, finissait avec une portion technique aussi étroite que piégeuse. Pujos et Uthurry se montraient une fois de plus aux avant-postes et allaient même enchaîner avec deux nouveaux scratchs lors des spéciales suivantes (Pers-Jussy 2 et Les Bornes 2 « Longue »). L'ES7 (Pers-Jussy 2) allait être fatale à plusieurs équipages : c'est d'abord la belle Opel Manta B GT/E de Damien Baillard et Yann Moro qui devait renoncer sur problème mécanique. Puis sur la fin de la spéciale, la petite Talbot Samba de Stéphane Panisset et Stéphanie Bouvet voyait sa pompe à huile exploser ; l'huile répandue sur la route allait entraîner quelques instants plus tard l'accident de Baptiste Pernollet et Yann Naville sur une B.M.W. 323i E30. Le Haut-Savoyard, au pilotage toujours très généreux, arrivait à fond de quatrième dans un enchaînement rapide souillé par l'huile. Malgré tous ses efforts, Baptiste Pernollet ne parvenait pas à éviter l'accident. Fort heureusement l'équipage sortait sain et sauf de la voiture, mais la vénérable B.M.W. était bonne pour la casse. De leur côté, Duby Père et Fils (Inter.) alors 8èmes, rencontraient des soucis de transmission, les obligeant à parcourir le reste du rallye avec prudence et retenue.





Les places d'honneur sur le podium allaient se disputer âprement. Solides deuxièmes au général, les Suisses **Udriot** observaient à distance la lutte entre Célimène **Lachenal** / Pierre-Yves **Belotti** et Jean-Claude **Gaillard** / Marie-Evelyne **Avisse**. Ces derniers parvenaient à prendre la 3ème place au général à l'issue de l'ES8 grâce à leur régularité mais ne parvenaient pas à la conserver après l'ES9 suite à un souci de **pression d'huile**. Le sympathique couple réussissait cependant à ramener leur Super 5 GT Turbo à la **4ème** place du général tout en préservant leur 3ème place en catégorie Intermédiaire. Notons la belle prestation d'un autre équipage suisse constitué de

Christophe et Didier **Barthe** sur Porsche **924 Turbo** (Haute) , 5ème au général. Guillaume **Pujos** et Jérôme **Uthurry** s'imposaient donc en toute logique après s'être montrés particulièrement performants et réguliers. Ils précèdent l'équipage **Udriot** de **1'13''80** et **Lachenal** / **Belotti** de **1'59''00** (1er en moyenne Haute). En moyenne haute, la 2ème place revenait à Christophe et Didier **Barthe** tandis qu'Alexandre **Roguet** et Sébastien **Sage** récupéraient la 3ème marche, non sans avoir fait le spectacle avec leur **Opel Kadett GTE**.

MODERNE

a **31ème** édition du Rallye des Bornes comptait 93 équipages au étape départ de la première seulement 3 spéciales. Le premier Salève passage dans le permettait d'établir une hiérarchie avec la domination de K. Bochatay / G. Combe sur Citroën C3 devant J. Chavanne / P. Blot sur V.W. Polo et J. Crétien / X. Rouchouze sur Alpine A110. La deuxième ES confirmait ce classement mais Chavanne se montrait plus offensif et se rapprochait à 0"7 s. du



leader. Malheureusement dans l'ultime passage de la journée au Salève, Chavanne se voyait **trahi** par sa mécanique. Au soir de cette première étape, **Bochatay** devançait **Crétien** de 23"7 s. et **Chavanne** de 52"5, mais ce dernier n'allait pas pouvoir reprendre la course le lendemain. Cela permettait ainsi à l'équipage Suisse S.**Pinto** / S.Barras sur Alpine A110 de prendre virtuellement la **3ème** du général au départ de la deuxième étape. Les deux premières spéciales de la journée confortaient la domination de **Bochatay** devant **Crétien** et **Pinto**. Mais Pinto / Barras se montraient nettement moins



performants dans les ES 7 et 8 et permettaient à l'équipage P. Greiffenberg / L. Fourcade sur Citroën C3 de revenir à une petite longueur au général. Les deux dernières ES de la journée ne changeaient rien pour les deux hommes de tête : Bochatay intouchable devançait une fois de plus Crétien. Par contre, la troisième marche du podium allait faire l'objet d'une belle passe d'armes entre les équipages Pinto / Barras et Greiffenberg / Fourcade. Ces derniers plus

constants, renversaient la situation dans l'ultime passage à Pers Jussy en reprenant **10"1 s.** à leur adversaire. L'équipage de la Citroën soufflait ainsi de justesse la 3ème place au général avec un écart de seulement **0"4 s.** après 109,400 km. de spéciales chonométrées. Kévin **Bochatay** - secondé par Geoffrey **Combe** - s'imposait au volant de sa Citroën **C3 Rally 2** pour la deuxième fois de la saison après le Rallye de **Faverges**.

Article: Jean-François DUBY

Photos: Jean-François DUBY & Ingrid BARREAU

PORTOFOLIO BORNES 2022

















SPORT: Verstappen engrange, Leclerc distancé

Grand-prix d'Azerbaïdjan

es essais libres du Grand-Prix d'**Azerbaïdjan** ne permettaient pas de dégager une tendance tant les **Ferrari** ou des **Red Bull** se tenaient dans un mouchoir de poche. Mais contre toute attente, c'est Sergio **Pérez** qui endossait le rôle de rival de **Leclerc**. Les deux hommes allaient se livrer à une passe d'armes incroyable lors des qualifications et abaissaient tour à tour les chronos. Le dernier mot revenait une fois de plus au pilote **Ferrari** qui empochait ainsi sa **4**ème **pole** d'affilée. **Verstappen** 3ème restait pour sa part confiant et misait sur la performance de sa monoplace sur les longs *runs* pour combler l'écart avec son adversaire au championnat. Au départ de la course, Charles **Leclerc** se montrait moins incisif que **Pérez**. Le Mexicain bien que sur la partie sale parvenait à plonger en tête au premier virage tandis que Leclerc devait surveiller ses rétroviseurs pour contenir les assauts de Max **Verspppen**. Ce dernier allait garder son adversaire en ligne de mire et misait sur la tenue de ses **pneumatiques** pour prendre le dessus. C'est au **8**ème **tour** que le premier rebondissement intervenait : **Sainz**, alors 4ème, s'immobilisait au **8**ème tour, victime d'une **panne hydraulique**. Sa Ferrari très mal placée nécessitait l'intervention de la **Safety car** virtuelle. Une aubaine pour son équipier **Leclerc** qui plongeait alors dans les stands pour tenter **l'***undercut*.

Une stratégie payante d'autant plus que les Red Bull restaient en piste. Bien que les deux Red Bull à cet instant prenaient la tête, elles ne possédaient plus suffisamment d'avance pour la conserver en cas d'arrêt au stand, d'autant que Leclerc comblait déjà son retard. Pérez (16ème) puis Verstappen (18ème) finissaient par rentrer pour chausser des gommes dures. Les équipiers n'avaient d'autre choix que d'attaquer pour tenter de revenir sur la **Ferrari** alors en tête. Mais au 20ème tour la fatalité s'abattait une nouvelle fois sur Leclerc, un panache de fumée



s'échappait de son capot arrière mettant fin, une fois de plus, à ses espoirs de victoire. Dès lors, un boulevard s'ouvrait aux Red Bull qui n'avaient qu'à rallier l'arrivée. Leur avance sur la Mercedes de Russell fut même si confortable que Verstappen et Pérez repassaient par les stands pour chausser de nouvelles gommes, le Champion du Monde ayant certainement encore à l'esprit sa mésaventure sur ce même circuit l'an dernier. Hamilton, longtemps 7ème, parvenait quant à lui à remonter à la 4ème place après avoir dépassé Gasly en délicatesse avec ses gommes usées. Le Britannique faisait preuve de courage en luttant contre la douleur générée par un marsouinage excessif de sa Mercedes. De plus en plus de voix commencent d'ailleurs à s'élever dans le paddock avec des pilotes qui avouent ne plus être en mesure de supporter les contraintes physiques de ce phénomène. L'équipier de Gasly, le Japonais Tsunoda réalisait également une très belle prestation quand il fut rappelé à son stand au 40ème tour sur injonction de la direction de course pour faire scotcher son DRS 'baladeur'. Le pilote Alpha Tauri dégringolait alors de la 6ème à la 13ème place et voyait s'envoler de précieux points. En tête, Verstappen creusait un écart conséquent sur Pérez au point d'affoler ses ingénieurs qui lui intimaient de lever le pied. Peine perdue : le champion du Monde répliquait qu'il devait garder ses gommes en température et continuait à foncer vers sa 5ème victoire de la saison. La deuxième place de **Pérez** lui permet de prendre la deuxième place au championnat et le pauvre Charles Leclerc se retrouve maintenant à portée de points de George Russell, toujours aussi régulier.

Grand-prix du Canada

près des essais libres fortement perturbés par la pluie, la lutte pour la pole allait une fois de plus se disputer entre les Red Bull et les Ferrari, mais Fernando Alonso sur l'Alpine comptait bien capitaliser sur son expérience pour venir jouer les trouble-fêtes. La première partie des qualifications se déroula sur une piste détrempée et les 20 pilotes enchaînaient les passages afin d'assécher la trajectoire et prendre la mesure de l'adhérence. C'est finalement Verstappen qui s'emparait de la pole devant les deux Espagnols Alonso et Sainz. Charles Leclerc se retrouvait quant à lui repoussé à la 19ème position sur la grille après avoir perdu des places suite au changement de plusieurs éléments sur sa monoplace. Le dimanche, le départ était donné sur une piste entièrement sèche. A l'extinction des feux, Max Verstappen conservait facilement sa position devant Alonso et Sainz. Au 7^{ème} tour intervenait le premier rebondissement avec l'abandon de **Pérez** suite à souci moteur. Sa monoplace, en position dangereuse, nécessitait une brève intervention de la Virtual Safety Car. Certains pilotes, dont Verstappen et **Hamilton**, en profitaient pour s'arrêter et chausser des gommes dures. Carlos Sainz, resté en piste, prenait momentanément la tête de la course. Derrière, son équipier Leclerc entamait une **remontée** pour tenter de revenir dans les points. Au 20ème tour, une nouvelle Virtual Safety Car était déclenchée après l'abandon de la Haas de Mick Schumacher (6ème sur la grille de départ). C'était cette fois-ci Sainz qui en profitait pour changer de gommes et revenir en piste en troisième position, derrière Alonso qui ne s'était toujours pas arrêté. Sainz profitait de ses gommes neuves et en moins de deux tours parvenait à se défaire de son illustre compatriote. Derrière, la stratégie de Ferrari était une fois de plus défaillante et Leclerc se retrouvait empêtré dans le ventre mou du classement avec des gommes fatiquées. Le grand prix semblait à cet instant joué guand un dernier rebondissement intervenait au 49 ème tour après que le jeune Tsunoda se soit encastré dans une barrière à la sortie des stands. Cette fois-ci, ce fut la voiture de sécurité qui fut déployée pendant 5 tours afin d'extraire l'Alpha Tauri en fâcheuse position. Les hommes de tête se retrouvaient alors tous regroupés avant la relance pour les 15 derniers tours. Sainz se jetait alors à corps perdu dans la bataille pour prendre le dessus sur Verstappen. Bien que le pilote Ferrari parvenait à être dans la fenêtre du D.R.S., il ne parvenait pas à placer une attaque. Le champion du Monde hollandais toujours aussi solide mentalement, restait impassible face à la menace de Sainz pourtant collé dans son diffuseur. Derrière, les deux Mercedes d'Hamilton et Russell récoltaient les fruits d'une course stratégique avec respectivement la 3ème et 4ème place tandis que Leclerc tirait les bénéfices de la voiture de sécurité pour sauver les précieux points de la 5ème place. Verstappen franchissait la ligne en vainqueur pour la 6^{ème} fois de la saison et confortait un peu plus son avance au championnat.



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	Verstappen	Verstappen 150	Pérez 129	Leclerc 116
19 / 06	Canada	Verstappen	Verstappen 175	Pérez 129	Leclerc 126
03 / 07	Grande-Bretagne	Sainz Jr.	Verstappen 181	Pérez 147	Leclerc 138
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				

Articles : Jean-François DUBY

Photos: Alfa Romeo F1 Team ORLEN - Oracle Red Bull Racing - Mercedes-AMG Petronas F1 Team



AUTO: Peugeot 408

eugeot a créé la surprise en dévoilant la nouvelle 408. En cette période d'ultra médiatisation, il relève de l'exploit pour un constructeur de garder le secret un futur modèle. On peut dire que personne n'avait vu venir cette nouvelle Sochalienne qui bouscule les habitudes du constructeur. Ne vous fiez pas à l'appellation, il ne s'agit pas du modèle qui succède à l'ancienne 407 ou à l'éventuel remplaçant de la 508. Nous sommes bien ici en présence d'un modèle unique qui se place dans la catégorie des berlines fastback SUV coupé...!



Vous me suivez toujours ? La **408** est étroitement dérivée de sa cousine chevronnée **C5 X** dévoilée en début d'année et repose sur la base technique de la **308**. De sa petite sœur, elle reprend un certain nombre d'éléments de **carrosserie** comme le pare-brise, la structure des portes avant, les phares ou encore le capot. Mais c'est dans l'**habitacle** qu'il devient difficile



de faire la différence avec la présence de la même planche de bord et des mêmes sièges. Côté motorisation, là encore pas de surprise, Peugeot reprend le 1.2 Pure Tech de 130 ch. et le 1.6 Pure Tech Hybrid rechargeable disponible en deux puissance 180 et 225 ch. Aucune motorisation diesel n'est envisagée mais une variante toute électrique est déjà programmée 2024. Le pour positionnement du constructeur est d'ailleurs clair, cette 408 est bien une variante de la 308, même si au final le style s'en éloigne avec sa propre personnalité.

Avec ses 4,69 m. ce **SUV coupé** vient même concurrencer la berline **508**. Le prix de départ est estimé autour des 30 000 euros et si la crise des **semi-conducteurs** ne vient pas perturber la production, les premiers clients devraient pouvoir prendre livraison de leur **408** début 2023.





Article : Jean-François DUBY Photos : Media Peugeot

