

AUTO Full News

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



N°34

Octobre 2022

ALPINE

Gratuit



AUTO : Les 40 ans de la Citroën BX

AUTO : Ferrari Purosangue, la fin d'un dogme

AUTO : Le corbillard de la Reine Elisabeth II

EVENEMENT : 13ème Montée historique de la Muraz

SPORT : Verstappen Champion du Monde F1 2022

SPORT : La pénurie de carburant condamne le Rallye de Seyssel

SALON : Mondial de Paris 2022 - Les nouveautés



EDITO

En prenant place dans l'avion à destination de Paris, nous ne nous faisons guère d'illusions sur la journée qui nous attendait. Après avoir écumé les plus grands salons automobile durant plusieurs décennies, ce voyage risquait d'être le dernier pour ce type de manifestation pour l'équipe d'**Auto Full News**. Au même titre que d'autres salons, Le Mondial de l'automobile de Paris est sur la sellette. Le Monde a changé et les récentes crises n'ont fait qu'amplifier le phénomène. Pendant longtemps un salon automobile fut pour les constructeurs le vecteur principal de communication – et de communion - avec de potentiels clients. Il faut se faire une raison ce business model ne fait plus recette. Surfant sur les nouvelles technologies, les fabricants utilisent de nouveaux moyens pour atteindre leur cible avec des coûts bien moindres. Il n'en reste pas moins qu'un salon offrait la possibilité d'avoir en un même lieu toute la production automobile. Cette grouillante fête populaire est irrémédiablement en voie d'extinction. Genève et Frankfort ont depuis jeté l'éponge. Le Mondial de Paris semblait perdu dans l'immensité des halls de la Porte de Versailles où une poignée de constructeurs perfusaient un événement agonisant malgré tous les efforts des organisateurs pour le rendre attractif

Merci à Pierre AUBANELLE pour sa collaboration (Photo couverture : Ingrid BARREAU)

AUTO : 40 ans de la Citroën BX

Le récent Mondial de Paris nous rappelle qu'il y a tout juste **40 ans**, la Citroën **BX** faisait son apparition sur le marché. Présentée à la presse le 23 septembre 1982 sous la Tour Eiffel, la remplaçante de la **GSA** prenait son premier bain de foule une semaine plus tard à l'occasion du **69ème Mondial** de l'Automobile de Paris. Il s'agissait alors de la toute première Citroën de l'ère **P.S.A.**, elle bénéficiait ainsi des motorisations du groupe pour son lancement (1360 cm³ de 62 ch et 72 ch, ou 1580 cm³ de 90 ch). Cette berline 5 portes à hayon est le fruit de Marcello Gandini célèbre designer du carrossier italien Bertone. En bonne Citroën la voiture reçoit l'inégalé système de suspension **hydropneumatique**. Au court de ses **12 ans** de carrière la BX va également se décliner en un élégant break familial baptisé **Evasion** (17 cm plus long que la berline et présenté en 1985). Souvent affublée d'une image de voiture de **retraité**, Citroën va faire taire ses détracteurs en étant le premier constructeur français à proposer une sportive avec un moteur **16 soupapes** dans la version **GTI 16s**. Modèle polyvalent, la **BX** s'accommodait tout aussi bien de motorisations **Diesel**, d'une boîte de vitesses **automatique**, ou de **4 roues motrices** permanentes. Née à l'âge d'or du **Groupe B** en rallye, le département sportif de la marque présenta la **BX 4 TC** (2141 cm³, 200 ch. pour 220 km/h). Cette série limitée à **200 exemplaires** (203 furent produites en réalité)



était destinée à une homologation course. Malheureusement son parcours en **championnat du Monde** fut anecdotique malgré les efforts de ses **2** talentueux pilotes Philippe **Wambergue** et Jean-Claude **Andruet**. En juillet 1986, la **BX** recevait un habile **restylage** qui lui permettait de poursuivre sa carrière avec succès jusqu'en **1994** où elle cédait sa place à la Xantia après avoir été produite à **2 337 000** exemplaires.

Article : Ingrid BARREAU

Photos : Media Stellantis

AUTO : Ferrari Purosangue la fin d'un dogme

Petite révolution chez **Ferrari**, la marque au cheval cabré vient d'abolir un dogme en présentant son premier **SUV** baptisé **Purosangue** (pur-sang). SUV ? Pas tout à fait, ici on se rapproche plus d'un **crossover** afin de se démarquer de la concurrence qui n'a pas attendu la firme de **Maranello** pour s'imposer sur ce créneau très particulier. La cible de Ferrari est clairement la clientèle ayant cédé aux sirènes des **Aston Martin DBX**, **Bentley Bentayga** ou **Lamborghini Urus**. Purosangue se distingue des trois modèles précédemment cités par un tarif très nettement **supérieur**, estimé à plus de **401 000 euros**. Pour le moment il n'existe qu'une version motorisée par un moteur **V12** dépourvu de turbo et d'hybridation pour le plus grand bonheur des **puristes**, suffisamment perturbés par cette nouveauté. Emprunté à la **Ferrari**



812, ce bloc **12** cylindres atmosphérique de 6,5 litres de cylindrée à carter sec développe une puissance de **725 ch.** à 7750 tr/min et un couple de **716 Nm.** qui passent aux 4 roues à travers une transmission à **double embrayage** à huit rapports. Le 0 à 100 km/h. est avalé en **3,3** secondes et le 0 à 200 km/h. en **10,6** secondes. La vitesse maximale est quant à elle annoncée à **310 km/h.** Si ces performances semblent banales, voire modestes, pour une **Ferrari**, il ne faut pas oublier que nous sommes ici en présence d'un véhicule atypique dans l'histoire de Ferrari. Le

pois de l'ensemble ressort à **2180 kg.** grâce notamment à une carrosserie en aluminium. Mais comparé à ces rivaux directs, le **Purosangue** se montre bien plus performant. Avec un empattement de 3 018 mm. et une garde au sol fixe de 180 mm. les capacités de **franchissement** semblent **limitées**. Le crossover est par contre équipé d'amortisseurs **Multimatic** accouplés à des moteurs électriques pour contrôler le **roulis**. On le voit, l'accent a surtout été mis sur la sportivité. Sur le plan esthétique, la plus grande originalité réside dans les portes arrières **antagonistes** (ou dites aussi « **suicides** »). L'accessibilité aux places arrières ne s'en trouve pas forcément facilitée avec la conservation du **montant central**. Il n'en demeure pas moins que **Ferrari** a réussi à concevoir un véhicule particulièrement pur et équilibré, sans tomber dans le piège d'en faire un **mastodonte**. Nous attendons avec impatience les premières **confrontations** entre ces monstres luxueux.



Article : Jean-François DUBY

Photos : Ferrari Media

AUTO : Le corbillard Royale de la Reine Elisabeth II

Dans les innombrables rétrospectives consacrées à la **Reine Elisabeth II** suite à sa disparition, il n'aura échappé à personne que Sa Majesté vouait un amour certain pour l'**automobile**. Elle aura tout au long de sa vie – excepté ces toutes dernières années – conduit de nombreux véhicules lorsqu'elle en avait l'occasion. Il existe de nombreux clichés où l'on voit la **Reine** au volant d'une multitude de modèles comme une Vauxhall **Cresta Estate**,



une Rover **P5B**, un Land Rover **Defender**, et même un camion Austin **K2/Y** durant la 2^{ème} Guerre Mondiale. Cet intérêt d'**Elisabeth II** pour l'automobile fut maintes fois relayé par la presse spécialisée. Loin de vouloir faire un énième article sur le sujet, je vous propose de nous pencher sur le tout dernier véhicule emprunté par la Reine pour son ultime **voyage**. Depuis l'arrivée de la dépouille de la souveraine à la base de la R.A.F. de **Northolt**, la plupart des déplacements ont été effectués à bord d'un corbillard **Jaguar XJ** de 2018, transformé par la prestigieuse maison **Wilcox**. La conception de ce véhicule a été directement supervisée par la Reine avec **Jaguar Land Rover** qui préparait depuis près de 30 ans l'organisation et les détails de ses **funérailles**. La base du corbillard royal repose donc sur une **Jaguar XJ** (Type X351 Phase 2) qui a été considérablement **rallongée** et **surélevée**. La partie arrière reçoit un très vaste **compartiment** funéraire vitré comprenant même le toit. La Reine souhaitait en effet que son cercueil soit



aisément **visible** par ses sujets. Une installation lumineuse a même été prévue en cas de faible luminosité lors des journées de cérémonie. Une fois la transformation et l'aménagement réalisées par **Wilcox**, le véhicule reçoit sa peinture aux couleurs officielles royales. La carrosserie se pare ainsi d'un rouge bordeaux dit « **Royal Claret** » tandis que le toit et certains montants sont peints en **noir**. La touche finale est

apposée sur le capot au-dessus de la **calandre** : il s'agit d'une mascotte représentant **Saint Georges** terrassant un **dragon**. Le corbillard est alors définitivement prêt à rejoindre les écuries royales, celles du **Royal Mews**. Ces écuries qui, durant des siècles, se sont consacrées aux **chevaux** de la royauté, se sont progressivement adaptées au monde moderne en prenant également en charge les **véhicules** à moteur. Cette **Jaguar** si particulière dispose bien d'une **carte grise** (UK registration certificate), elle est cependant dispensée d'apposer des plaques d'immatriculation. Par contre, les autres

véhicules officiels de la Royauté arborent tous les **armoiries** de la maison de **Windsor** au-dessus du pare-brise. Sur le plan mécanique nous n'avons aucune information, mais il y a fort à parier que le moteur est un **V8**, noblesse oblige. Traditionnellement, les autres véhicules de la **Reine** recevaient une transmission au réglage spécifique leur permettant de rouler à très **basse vitesse** lors des cérémonies. Le **corbillard** a sans nul doute reçu le même traitement. Difficile également de se faire une idée concernant les **dimensions** et le **poids**. La **XJ** de série est déjà très imposante ; modifiée par **Wilcox**, elle affiche à présent des proportions hors normes. L'histoire retiendra que c'est à bord de ce véhicule que la **Reine Elisabeth II** effectua son tout dernier voyage entre **Wellington Arch** et **St George's Chapel**, après avoir traversé une dernière fois les différentes cours du **Château de Windsor**. Ce corbillard, rappelons-le, pensé par la Reine, ne devrait logiquement plus être utilisé dans le futur. Il rejoindra **définitivement** le garage du **Royal Mews**. Nul ne sait par contre si le nouveau **Roi Charles III** a déjà supervisé la configuration de son ultime véhicule. Seule certitude, son cercueil est déjà prêt depuis des années, conformément au protocole.



Article : Jean-François DUBY

Photos : EXT TV

Vidéo : Wilcox

EVENEMENT : 13^{ème} Montée historique de La Muraz

Fidèle au calendrier, la **Ronde d'Automne de la Muraz** en Haute-Savoie a eu lieu le dernier week-end de septembre. Organisée par le **Team V.H. 74** sous la forme d'une montée historique, cette manifestation a rassemblé pas moins de **120 participants** qui n'ont pas hésité à braver les mauvaises conditions météo. Il faut dire qu'Alain **Ciabattini** et son équipe proposent depuis

maintenant **13 ans** une organisation sans faille dans un environnement propice aux voitures sportives. Au fil des années, l'engouement pour cette montée ne se dément pas, preuve en est l'afflux de demandes d'engagement dès l'ouverture des inscriptions. Le plateau y est toujours alléchant avec la présence remarquée du **Team DUBY V.H.C.** qui s'est déplacé avec trois modèles légendaires de **205 Turbo 16**.

Daniel Menoni pilotait le premier châssis ayant évolué en compétition

avec **Jean-Pierre Nicolas** à l'occasion du **Mémorial J.F. Piot** en 1983, tandis que le pilote WRC Jérôme **Gassend** prenait le volant de l'exemplaire ayant permis à **Timo Salonen** de s'imposer au Portugal en 1985. **Jean-Christian Duby** se réservait la redoutable Evo. 2 à moteur **Pikes Peak**. Au-delà de ces trois icônes, il serait fastidieux de faire une liste exhaustive des autres voitures présentes, tant le plateau se distinguait par sa très grande qualité avec nombre de magnifiques exemplaires. Cette année, mon attention s'est portée sur les voitures alignées par les deux frères **Calderara**, Philippe et Olivier. Le premier roulait avec la toute première Peugeot **205 Rallye** Groupe A préparée par **Enjolras** tandis que le second faisait le spectacle avec une **R5 Turbo 2** ex-Joël **Gouhier** qui évoluait dans la très disputée **Europa Cup** dans les années 80. Olivier Calderara n'a apporté que d'infimes



modifications pour la rendre plus **efficace** (puissance, rapport de pont, tarage de suspension) mais en s'attachant toujours à ne rien faire **d'irréversible** par rapport à la configuration d'époque. La **R5 Turbo 2** aux couleurs d'**Eurocar** procède encore une copie de la carte grise d'époque au nom du **sponsor**. Si les deux montées de la matinée furent épargnées par les averses, celles de l'après-midi furent un peu plus **humides**. Les participants, prudents, contribuèrent malgré tout à offrir une belle prestation sur un **tracé sélectif**

et varié de **4,2 km** sur les flancs du Salève. Alain **Ciabattini** et son Team V.H. 74 pouvaient une fois de plus se réjouir d'avoir organisé une journée pleine et entière dans la bonne **humeur**. La **Ronde d'Automne de la Muraz** ne connaît pas la crise et nous donne déjà rendez-vous en 2023.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Aleksandr et Jean-François DUBY



Grand-prix de Singapour

Après une interruption de trois ans, les pilotes retrouvaient le circuit **urbain** de Singapour pour la 17^{ème} manche de la saison. Les essais libres n'avaient pas encore commencé qu'un coup de **tonnerre** frappait le paddock : des rumeurs laissaient entendre que **Red Bull** aurait très nettement dépassé le **plafond** budgétaire lors de la saison 2021. Une partie de cet argent aurait notamment servi à améliorer les **performances** du châssis 2021 tout en favorisant le développement de celui de 2022. L'ensemble des écuries crient au **scandale** et assimilent ce dépassement à de la triche. Christian **Horner**, le patron de Red Bull, s'en défendait et n'abordait pas ce grand prix dans la sérénité. La **pluie** venait troubler les essais libres et il fut difficile d'en tirer des conclusions. Les essais qualificatifs se déroulèrent en grande partie en pneus **intermédiaires**, c'est en toute fin de séance que les tendres purent être montés. Leclerc détenait la pole quand **Verstappen** s'élançait dans une ultime tentative. En avance lors de deux partiels, le champion du Monde semblait en mesure d'ajouter un pole à son palmarès quand son écurie lui intimait l'ordre de rentrer. Dans une totale **incompréhension**, Verstappen laissait exploser sa **colère**. Celle-ci était loin de retomber quand il apprit que son écurie ne lui avait pas mis assez de **carburant**. Cette



tentative **avortée** le repoussait en 8^{ème} place sur la grille. Dès lors, **Leclerc** avait le champ libre pour essayer de reprendre de précieux points dans l'optique du **championnat**. Le départ de la course fut **différé** d'une heure en raison d'une abondante

averse. Les pilotes s'élançaient en intermédiaire, **Pérez**, deuxième sur la grille, prenait un meilleur **envol** que **Leclerc** et plongeait en tête au premier virage. **Verstappen**, englué dans le peloton, passait à la **12^{ème} place** au premier tour avant d'amorcer une remontée dans le **top 10**. Une première voiture de sécurité fut déployée au 6^{ème} tour après l'accrochage entre Nicholas **Latifi** (Williams) et Zhou **Guanyu** (Alfa Romeo). **Pérez** parvenait aisément à se maintenir en tête au redémarrage au 11^{ème} tour, tandis que son équipier **Verstappen** se défaisait de Sebastian **Vettel** et Pierre **Gasly** pour remonter à la 7^{ème} place. Mais le champion du Monde allait devoir ronger son frein derrière **Alonso** qui faisait plus que se **défendre**. Malheureusement, le moteur de l'Alpine allait rendre l'âme et l'Espagnol qui disputait son **350^{ème} grand prix** (nouveau record) devait renoncer. Mal placée, la monoplace d'Alonso allait nécessiter le déploiement d'une **voiture de sécurité** virtuelle. Entretemps, le pauvre **Russell** qui avait pris le départ des stands tentait de monter les gommes **medium**. Sur une piste encore largement humide, le jeune britannique jouait les équilibristes. Les écuries adverses observaient cependant la progression des temps de **Russell** afin de déterminer le meilleur moment pour faire rentrer leurs pilotes. La chaleur, l'humidité et l'usure des **intermédiaires** allaient entraîner plusieurs incidents : c'est déjà Alex **Albon** qui au 26^{ème} tour abimait son aileron au **virage 8**. Les débris sur la piste nécessitaient à nouveau le déploiement de la voiture de sécurité **virtuelle**. Quelques tours plus tard, c'était au tour de l'Alpine d'Esteban **Ocon** de rendre l'âme (moteur). Puis au 33^{ème} tour, c'est **Hamilton** qui partait à la faute au virage 7 l'obligeant à regagner les stands pour changer d'aileron. Les hommes de tête décidaient alors de prendre le risque de chausser les **slicks**. Le premier pilote à se faire piéger fut Yuki **Tsunoda** qui sortit violemment son AlphaTauri dans le virage 10. La **safety car** devait à nouveau être déployée. A la relance, le **chronomètre** remplaçait le décompte des tours. Ces multiples neutralisations ne permettaient en effet plus de finir le grand prix dans un délai de deux heures. Les 35 dernières minutes furent tout aussi **mouvementées** : c'est d'abord Verstappen qui plaçait une attaque **suicide** sur Norris au virage 7. En perdition, le champion du Monde parvenait à éviter le contact et finir dans **l'échappatoire** non sans avoir détérioré ses pneumatiques. Le pilote Red Bull devait alors repasser aux stands et tentait le pari de chausser des **soft** pour se lancer dans une remontée dont il a le **secret**. Au même moment, Russell était victime d'une **crevaison** après avoir été heurté par la Haas de Mick Schumacher. Les hommes de tête, Pérez et **Leclerc** étaient dans un autre monde. Le pilote Ferrari redoublait d'efforts pour rester dans les roues de la Red Bull. Alors que l'on ne donnait pas cher de **Pérez**, le rythme de Leclerc s'effondrait après que ce dernier ait raté un virage. Résigné, le pilote Ferrari **perdait** rapidement du **terrain** sur le Mexicain. Mais Pérez était loin d'avoir course gagnée pour autant. En effet, le pilote de la **Red Bull** était sous **enquête** des commissaires sportifs après une infraction sous voiture de sécurité. Son team lui intimait l'ordre de **hausser** le rythme pour se mettre à l'abri d'une **pénalité de 5 secondes**. Ne restait à Leclerc que de maintenir cet écart en dessous, mais le Monégasque continuait de perdre, tour après tour, du temps. **Pérez** finissait par franchir la ligne avec plus de 7 secondes d'avance sur **Leclerc**. **Sainz** complétait le podium en devançant les deux McLaren de **Norris** et **Ricciardo**, qui retrouvaient des couleurs. Le champion du Monde qui s'était retrouvé 12^{ème} après son passage au stand franchissait la ligne à la **7^{ème} place**, après avoir tiré le meilleur de ses gommes soft. Un week-end à oublier pour Max, en attente du **jugement** des instances sportives pour l'affaire du plafond budgétaire.

Grand-prix du Japon

Le retour du grand-prix du **Japon** au championnat du Monde fut pour le moins humide. Dès les essais libres, la **pluie** venait perturber la bonne marche des pilotes. Difficile dans ces conditions de dégager une hiérarchie, d'autant que les pilotes s'affairaient pour trouver les meilleurs **réglages**. La qualification allait aussi se disputer sur une piste **détrempée**. Verstappen soufflait la pole à Leclerc pour **10 petits millièmes**. Le jour de la course, la pluie ne laissait toujours aucun répit mais la direction de course décidait de laisser les monoplaces en découdre malgré la faible **visibilité**. A l'extinction des feux, **Leclerc** se montrait plus **réactif** et remontait à hauteur de **Verstappen**. Mais le Néerlandais, bien décidé à plier le championnat, plongeait le premier dans le virage par l'extérieur et reprenait ainsi **l'avantage** ; à l'arrière, **Vettel** partait en **tête-à-queue** dans le mur après un contact avec l'Alpine d'Alonso. Devant, **Sainz** qui s'était élancé en 3^{ème} position, **perdait** le contrôle de sa Ferrari et **percutait** le mur dans le virage 12 tandis qu'à l'arrière, **Zhou** se retrouvait en tête-à-queue et **Albon** était victime d'un incident **mécanique**. Il n'en fallait pas plus pour que la direction de



course déploie la **voiture de sécurité** avant de prendre la décision de présenter le **drapeau rouge**. Le train de monoplaces regagnait les stands alors qu'en même temps des images embarquées montraient **Gasly** évitant une **grue** en pleine piste. L'effroi gagnait le paddock de **Suzuka** qui avait été le théâtre du drame **Jules Bianchi** quelques années auparavant. Après 1h25 d'immobilisation, les officiels autorisaient un nouveau **départ lancé**. Très vite, **Verstappen** se mettait hors de portée de Leclerc. La **visibilité** baissant et le temps imparti au format de la course étant bien entamé, c'est le décompte

du **temps** qui allait remplacer celui des **tours restants**. Les vingt dernières minutes de course allaient nous offrir une belle **passé d'armes** entre l'Alpine d'**Ocon** et la Mercedes de **Hamilton**. Le pilote français résistait avec autorité aux différentes attaques du septuple champion du Monde. En fin de course, c'est un autre **duel** qui allait alimenter le suspense quand **Pérez** faisait la jonction sur la Ferrari de **Leclerc**. Dans le tout dernier tour, Leclerc se **manquait** au **freinage** de la dernière chicane. En coupant cette dernière, il conservait de justesse sa position en passant la ligne d'arrivée. Devant, **Verstappen** avait franchi depuis longtemps **la ligne**, pensant n'avoir récolté que la **moitié** des **points** en raison du format **réduit** de la course. C'est à ce moment que la confusion sur les classements intervenait : c'est d'abord **Pérez** qui récoltait la deuxième place après que les commissaires aient décidé de pénaliser Leclerc de **5 secondes** pour avoir tiré un bénéfice à la **chicane**. Au même moment en zone d'interview, Verstappen apprenait avec étonnement qu'il devenait pour la **deuxième** fois **champion du Monde**. Cette annonce jetait la **confusion** dans le paddock. Tous sans exception avaient mal **interprété** le règlement : le déroulé du grand prix du **Japon** permettait bien d'attribuer la totalité des **points**. Après plusieurs minutes d'incertitude et **d'incompréhension**, Verstappen pouvait laisser éclater sa **joie**. Malgré ce final rocambolesque, cette **deuxième** couronne ne souffrait d'**aucune contestation** tant Max aura dominé cette saison.

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)	Verstappen	Verstappen 189	Pérez 151	Leclerc 145
10 / 07	Autriche (c)	Leclerc	Verstappen 208	Leclerc 170	Pérez 151
24 / 07	France	Verstappen	Verstappen 233	Leclerc 170	Pérez 163
31 / 07	Hongrie	Verstappen	Verstappen 258	Leclerc 178	Pérez 173
28 / 08	Belgique	Verstappen	Verstappen 265	Leclerc 186	Pérez 191
04 / 09	Pays-Bas	Verstappen	Verstappen 291	Leclerc 201	Pérez 201
11 / 09	Italie	Verstappen	Verstappen 316	Leclerc 219	Pérez 210
02 / 10	Singapour	Pérez	Verstappen 341	Leclerc 237	Pérez 235
09 / 10	Japon	Verstappen	Verstappen 366	Pérez 253	Leclerc 252
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 : Mercedes AMG F1 – Red Bull Content Pool

SPORT : 5^{ème} Rallye de Seyssel V.H.C / V.H.R.S. Annulé

La **pénurie** qui frappe actuellement la France ne pouvait pas plus mal **tomber** pour l'**A.S.A. Mont des Princes** (74) - dirigé par Gilles **Pilloux** – qui n'a eu d'autre choix que d'annuler le **5^{ème} Rallye de Seyssel** prévu les 14 et 15 octobre dernier. A une époque où il faut beaucoup de courage (parmi tant d'autres qualités) pour organiser un événement comme un **rallye**, il en faut davantage pour prendre une décision d'**annulation**. Cette **décision** pleine de sagesse et de **respect** pour leurs partenaires, les équipages et les habitants de Seyssel et environs préserve ainsi l'**image** du sport automobile. Il aurait été en effet malvenu de faire évoluer des véhicules dans une région où la seule **station** était **fermée** depuis plusieurs jours. Loin de se décourager l'**A.S.A. Mont des Princes** souhaite rebondir rapidement pour revenir en **2023** avec une nouvelle édition de ce Rallye destiné aux V.H.C. / V.H.R.S. / V.M.R.S. .



Fédération Française de Sport Automobile



MONT DES PRINCES SEYSSSEL 74

A.S.A DU MONT DES PRINCES
C/O TRANSFRET
PAE de la caillie
74350 ALLONZIER LA CAILLE
TEL : 06 11 16 16 68
Code ASA : 0523
Site : www.rallyedupaysdeseyssel.fr

COMMUNIQUE IMPORTANT – 5EME RALLYE DU PAYS DE SEYSSSEL

Chers amis,

Nous avons le regret de vous annoncer que notre épreuve prévue le 14 et le 15 octobre 2022 ne pourra pas avoir lieu.
La conjoncture nationale ne nous permet pas d'envisager cette manifestation dans de bonnes conditions.
Vous êtes nombreux, officiels, commissaires, concurrents qui, à ce jour, ne sont pas sûrs de trouver du carburant pour venir sur le rallye. De plus nous avons une seule station de carburants sur place qui n'a plus de carburant, sans savoir quand elle sera réapprovisionnée.

De plus, le manque possible de commissaires, officiels pourrait nous contraindre à supprimer une ou plusieurs spéciales ce qui n'est pas souhaitable.

Cette lourde décision a été prise aussi dans un souci d'éthique. Face à cette situation de crise liée au carburant nous ne pouvons pas nous permettre de faire partir notre épreuve par respect pour la population. Nous pensons que le sport automobile n'a pas besoin de se faire une mauvaise réputation.

C'est donc le cœur lourd que nous souhaitons vous remercier pour les efforts fournis, votre dévouement et votre enthousiasme pour cette 5^{ème} édition du Rallye du Pays de Seyssel qui devait se tenir ce week-end.
Nous sommes bien conscient que vous avez engagé des dépenses (hotel !) pour préparer ce rallye et nous en sommes sincèrement désolés.

Cette décision ne sera pas sans conséquences financières pour l'ASA du Mont des Princes, mais nous souhaitons tout de même préserver l'image du sport automobile autour de nous, nous allons dès demain travailler sur l'édition 2023 de façon à vous proposer une belle épreuve.
Nous vous demandons, pour ceux qui sont concernés, de retourner sous 7 jours les balises GPS, à l'adresse suivante, dans un emballage adapté :

Chrono Consult, ATTN Mickael Blanchard 317 rue Jacques Marret 73250 Saint Pierre d'Albigny

Les procédures de remboursement des engagements suivront ce message.

Sportivement,



COUPE DE FRANCE DES RALLYES



MONT DES PRINCES SEYSSSEL 74

5^{ème} Rallye du Pays de Seyssel

VHC - VMRS - VMRS

14 & 15 Oct. 2022

"Une spéciale le vendredi après midi, 125 kms de spéciales, 318 kms au total"

Règlements et engagements disponibles sur le site
<https://rallyedupaysdeseyssel.fr> ou
<https://www.asamontdesprinces.fr>
contact : pillouxg@gmail.com

"L'ASA offre un reportage photo par équipage"



Article : Jean-François DUBY

Communiqué : A.S.A. Mont des Princes

PROTUM.eu
RACING SUSPENSIONS

SALON : Mondial de Paris 2022, le chant du cygne ?

Soyons honnêtes : personne ne s'attendait à un **miracle** en franchissant les grilles du **Mondial de l'Automobile de Paris**. A l'arrêt durant 4 ans, cette manifestation tentait un présomptueux **retour**. Malgré toute la bonne volonté des nouveaux **organisateur**s, cette édition 2022 ne méritait pas l'appellation « **Mondial** ». En effet, seuls **8** grands **constructeurs** ont répondu à l'appel. Même Citroën - historiquement la plus **parisienne** - avait fait **l'impasse**. Difficile donc de qualifier cette manifestation de **salon** et encore moins de **Mondial** quand **aucun** constructeur **allemand, japonais, anglais, coréen** ni même **italien** n'a fait le déplacement. Pour autant, ne boudons pas notre plaisir, les quelques marques ayant joué le jeu nous ont **gratifié** de modèles très intéressants voire **envoûtants**, à l'image de la **NamX** et de l'**Hopium**, deux concept-car français qui carburent à l'**hydrogène**. Tendance oblige, l'accent était en effet mis sur les motorisations **électrique** ou hydrogène. Nous vous proposons un **tour d'horizon** des modèles les plus marquants croisés dans les **allées** du salon.



Article : Jean-François DUBY

Photos : Ingrid BARREAU et Jean-François DUBY



Renault Turbo 3E : La marque au losange donne naissance à un concept car basé sur la légendaire R5 Turbo mais sans Turbo. C'est un électromoteur de 280 kW qui anime cette bête de course capable d'un 0 à 100 km/h en 3,9 s.

Renault 4Ever Trophy : Il préfigure un futur SUV électrique qui s'inspire de l'icônique 4L. Il dispose d'un moteur électrique à rotor bobiné de 100 kW alimenté par une batterie lithium-ion de 42 kW.





Alpine Alpenglow : Celle qui préfigure le futur prototype LMDh qui sera engagé par la marque dieppoise a totalement éclipsé par sa beauté les versions R et R Fernando Alonso de l'A110.

NamX HUV : Ce superbe concept français carbure à l'hydrogène, mais au lieu de faire le plein dans une station, la recharge se fait grâce à des capsules amovibles implantées dans le hayon arrière.



Hopium Māchina : C'est l'autre vedette française de ce salon, elle nous arrive de Normandie et comme la NamX elle a recours à l'hydrogène. Capable de croiser à 230 km/h. grâce à sa motorisation de 500 ch, l'Hopium Māchina revendique 1000 km d'autonomie et un plein en 3 minutes seulement.



DS : La marque compense l'absence de Citroën en présentant les nouveaux DS 3 et D7. Si le style évolue en douceur pour les deux modèles, c'est surtout sous le capot que se cache la nouveauté. La DS3 reçoit le bloc électrique de Stellantis (156 ch.) alors que la DS 7 mise sur l'hybride rechargeable avec la variante PHEV de 360 ch.



Peugeot 408 : Une grande partie du stand mettait en avant les différentes motorisations et variantes du crossover de Peugeot présenté en dans Auto Full News en juillet dernier.





Jeep Avenger : Entièrement électrique, le nouveau SUV de Jeep conserve l'ADN stylistique de la marque dans un format compact plutôt équilibré. La garde au sol est de 20 cm. Disponible pour le moment uniquement en 2 roues motrices

Dacia Manifesto : La sage et sobre marque roumaine se lâche littéralement avec un concept car baroudeur décalé qui offre des solutions d'encrage YouClip, une batterie nomade amovible et des pneus incroyables



Byd Seal : Cette berline électrique arrive en Europe après avoir rencontré un succès au-delà de toutes les espérances de Byd sur le marché chinois. La Seal se veut une concurrente directe de la Tesla Model 3.

Byd Han : La marque chinoise dévoilait une berline haut de gamme électrique qui avance une autonomie de 521 km. Grâce à une motorisation électrique de 380 kW associée à une transmission intégrale, cette luxueuse berline avale le 0 à 100 km/h en 3,9 secondes.



The Next Ora Cat : Comme sa petite sœur Funky Cat, la ligne n'est pas sans rappeler des modèles prestigieux comme la Porsche Panamera ou une Bentley Continental. Deux moteurs électriques alimentés par une batterie de 82 kWh délivrent 408 ch. et 680 Nm de couple pour une autonomie annoncée à 450 km.

NEWS

classicroacing.com

Toute l'actualité du véhicule historique

