

Auto Full News

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



N° 37

Janvier 2023

Gratuit



TRAIN : L'hybride sur les rails en Sicile

AVION : Intimidation au-dessus de la Mer de Chine

SPORT : Panis en ballotage favorable à l'E-Trophée Andros

AUTO : Cadillac Eldorado Bicentennial Edition

SALON : Les voitures s'invitent au C.E.S. de Las Vegas

EXPOSITION : Les pépites du Motor Classica (2/3)

SERIE TV : L'hélico de Magnum



EDITO

Toute l'équipe d'**Auto Full News** vous adresse, ainsi qu'à vos proches, ses meilleurs vœux pour l'année 2023 et vous souhaite de vivre des moments mécaniques riches et exceptionnels. La fin d'année et le début de la nouvelle ont été malheureusement endeuillés par la disparition de plusieurs figures du sport automobile (**Patrick Tambay**, **Philippe Streiff**, **Michel Ferté** et **Ken Block**) pour lesquels nous reviendrons prochainement sur leur étonnant parcours. Le mois de janvier ne nous laisse que peu de répit avec le Dakar qui devrait nous livrer son vainqueur juste après la mise en page de votre magazine mais aussi le Monte-Carlo avec des WRC de plus en plus performantes et impressionnantes, et une belle brochette de pilotes en lice pour le titre. L'exotisme ne sera pas en reste avec encore quelques pépites à découvrir ou à redécouvrir du côté de l'Australie.

Merci à **Pierre AUBANELLE** pour sa collaboration (Photo couverture : B.M.W. Group)

TRAIN : L'hybride sur les rails en Sicile

Le tout premier **train hybride** à batterie « **Blues** » de Trenitalia est entré en service en Sicile au mois de décembre, ce qui en fait le premier train tri-mode (électrique par caténaire ou batterie et thermique) pour voyageurs à circuler en Europe. Produite par **Hitachi Rail STS** et basé sur la plateforme « **Masaccio** », cette rame (disponible en 2 modèles HTR 312 et HTR 412) avait été dévoilée pour la première fois lors de **l'InnoTrans 2022** qui s'était tenue en septembre dernier. Grâce à ses options d'alimentation hybride, le train "Blues" a la capacité de se déplacer soit en mode **thermique** diesel sur les lignes non électrifiées, soit avec des pantographes sur les lignes **électrifiées** et enfin sur **batteries** pour les derniers kilomètres à l'approche d'une gare. Pour cela un mode dit « **smart parking** » permet de couper les moteurs thermiques de la motrice lors de son arrivée, de son arrêt et de son départ de la gare, contribuant ainsi à **réduire** de moitié la **consommation** de carburant, les émissions de CO2 et les émissions **sonores** par rapport aux autres trains diesel actuellement en service chez **Trenitalia**. Conçus dans un souci de durabilité, les matériaux du train sont également recyclables à 95 % et les technologies embarquées minimisent la consommation d'énergie. C'est notamment le cas pour le système de **climatisation** qui optimise la consommation d'énergie en fonction du nombre de passagers à bord. Le train peut atteindre une vitesse maximale de **160** kilomètres à l'heure avec une accélération de 1,10 mètre par seconde au carré. La rame est constituée de quatre voitures ayant une capacité totale de **300 passagers** avec un large espace réservé aux vélos et aux bagages. L'entreprise ferroviaire Trenitalia a déjà commandé **135** de ces **trains** dans le cadre d'un contrat d'une valeur de 1,2 milliard d'euros. Les trains Blues sont assemblés dans les usines italiennes d'Hitachi Rail à **Pistoia**, **Naples** et **Reggio Calabria**.



Article : **Aleksandr DUBY**

Photos : **Hitachi Rail STS**

AVION : Intimidation au-dessus de la Mer de Chine

Nous avons été à quelques centimètres d'un **incident** (voire d'un accident) **diplomatique** aux conséquences difficilement mesurables. En effet le 21 décembre dernier, un pilote de chasse de la Marine de l'Armée Populaire de Libération de Chine (PLAN) aux commandes d'un **Shenyang J-11B** a effectué une manœuvre d'**intimidation** dangereuse en se rapprochant d'un Boeing RC-135 de l'**U.S. Air Force**. Les deux appareils évoluaient au moment des faits au-dessus de la mer de



Chine méridionale, dans l'**espace aérien international**. Selon un communiqué du Commandement indopacifique américain (USINDOPACOM), le pilote chinois est venu placer son **Shenyang J-11B** à moins de **20 pieds** (moins de 6 mètres) du nez du **Boeing RC-135**, forçant le pilote de ce dernier à effectuer des manœuvres d'évitement pour ne pas entrer en **collision**. L'incident a été filmé par l'équipement vidéo de l'avion américain et vient s'ajouter à plusieurs autres dans cette région du monde entre appareils **chinois** et **américains**, **canadiens** et **australiens**. Le **Shenyang J-11B** est un intercepteur de quatrième génération dérivé de l'extraordinaire chasseur russe **Soukhoï Su-27SK** fabriqué sous licence par la République populaire de Chine. Il a



été mis en service en 1998. La version **J-11B** dispose de deux turboréacteurs **Woshan WS-10A** capables d'une poussée unitaire de 89,17 kN (jusqu'à **132 kN** en postcombustion). Les performances sont supérieures à son modèle russe avec une vitesse à **Mach 2,35** (Mach 2,08 pour le SU27), un plafond à **19 000 m.** (18 500 m.) et un rayon d'action de **3 530 km.** (1800 km.). Le **Boeing RC-135** est un appareil beaucoup plus **rustique** car mis en service en 1965, il dérive du ravitailleur KC-135

«**Stratotanker**» et de l'avion de transport C-135 «**Stratolifter**». Au moment de cet article, nous n'avions que peu d'informations sur la version exacte de cet **RC-135** qui a été produit à **32** exemplaires. Mais il est fort à parier qu'il s'agit à minima d'une version modernisée en 2005. Ces RC-135 sont à présent équipés de 4 turboréacteurs CFM International CFM56 d'une poussée unitaire de **96 kN**. leur permettant de voler à **933 km/h** à une altitude de **15 200 m.** tout en couvrant un rayon d'action de **5 500 km.** Cette rencontre entre les deux appareils intervient dans une période particulière tendue entre l'**est** et l'**ouest** avec en toile de fond le conflit ukrainien et les visées stratégiques de la **Corée** du Nord sur le Sud et celles de la **Chine** sur **Taiwan**.



Article : Jean-François DUBY

Photos : U.S. Air Force

Vidéo : U.S. Air Force

ANDORRE COURSE 1

ELITE PRO : Sur un circuit recouvert d'une belle glace, les acteurs du e-Trophée Andros se retrouvaient juste avant Noël pour deux manches. Pour l'occasion, le circuit allait recevoir une nouvelle **configuration** avec l'ajout d'un **tour joker** comme en **rallycross**. Le tracé andorran a plutôt réussi à Christophe **Ferrier** qui s'adjugeait le meilleur temps lors de la Q2 avec un temps de 2'17"657 sur 3 tours au volant de son Andros Car Métropole Nice Côte d'Azur. Il devançait au cumul la ZOE de Jean-Baptiste **Dubourg** qui récoltait les 6 points de la super pole et l'Andros Car AS01 Dupessey Yann **Ehrlacher**. Lors de la finale, Dubourg prenait la tête dès le premier virage et se mettait rapidement hors de portée de Christophe Ferrier. Le champion en titre réalisait même le meilleur tour et récoltait un point de plus. Aurélien **Panis** et son Audi A1 du Sainteloc Racing faisait également une bonne affaire en finissant cette finale à la 3^{ème} place devant Yann **Ehrlacher**. A l'issue de cette première journée, Christophe **Ferrier** s'imposait pour un petit point devant Dubourg et Ehrlacher.



ELITE : La catégorie Elite s'est résumée en un duel entre Emmanuel **Moinel** (ZOE) et Margot **Laffite** (AS 01 du Sébastien Loeb Racing). C'est finalement cette dernière qui allait claquer un 2'19"481 dans la Q2. Avec son deuxième temps lors de la Q1, **Margot** s'assurait la tête du classement à l'issue des qualifications devant **Moinel** et **Gervoson** (Audi A1) en embuscade. Margot démontrait à nouveau qu'elle était à l'aise sur ce circuit et ne se laissait pas impressionner lors de la Super Finale malgré les attaques de Louis **Gervoson** et Julien **Fébreau** (ZOE). Moinel laissait filer de précieux points en partant à la faute à la sortie de son tour joker et permettait à **Gervoson** de souffler la 2^{ème} place finale de la journée.

ANDORRE COURSE 2

ELITE PRO : Pour la deuxième manche du week-end, le circuit était **réaménagé** afin d'offrir un nouveau **tracé** plus **rapide**. Une configuration qui allait donner des ailes à Aurélien **Panis** et son Audi A1. Le pilote Grenoblois s'imposait avec autorité dans les deux manches qualificatives en devançant à chaque fois Yann **Ehrlacher** (AS01 Dupessey - Mracing) et un étonnant Adrien **Fourmaux** (AS01 Clim Denfert - DRP). La Super Pole allait donner le même classement ce qui permettait à Panis de se présenter en Super Finale avec 4 points d'avance sur **Ehrlacher** et 7 sur **Fourmaux**. Aurélien **Panis** réalisait un départ parfait et laissait ses deux adversaires en découdre à distance. Impérial, le pilote de l'Audi A1 s'adjugeait également le point du **meilleur tour**. Avec ce **hat trick**, **Panis** s'offrait une belle marge au classement général à l'issue du week-end.

ELITE : Sur la lancée de la veille, Margot **Laffite** réalisait encore une belle performance malgré le changement de **tracé**. Au cumul des deux manches et avec le meilleur temps en 2'09"165, elle devançait Julien **Fébreau** (Renault ZOE - DA Racing) suivi par Louis **Gervoson** (Audi A1 du Sainteloc Racing). En Super Finale, Margot Laffite se faisait déborder au premier virage par Julien Fébreau auteur d'un très **bon départ**. Victime d'un **accrochage**, Louis **Gervoson** devait malheureusement renoncer assez vite après un contact appuyé, ce qui permettait à Edgar **Maloigne** (AS01 - Sébastien Loeb Racing) de prendre la 3^{ème} place de cette Super Finale et du classement final de cette journée. Avec ces deux victoires sur le week-end, Margot **Laffite** finissait l'année en tête du général.



ISOLA 2000

Alors que l'organisation venait d'annoncer l'annulation de l'épreuve de Tignes faute de froid et de glace, elle décidait de profiter des très bonnes conditions météo de la station d'Isola 2000 pour planifier trois épreuves sur le même week-end.

COURSE 1

ELITE PRO : C'est le pilote local **Dorian Boccolacci** (AS01 - Sébastien Loeb Racing) qui allait se mettre en avant lors de la première épreuve. Il tirait en effet parti des très bonnes conditions de glace de la première manche qualificative pour réaliser le meilleur temps avant de s'imposer lors de la Super Pole. Au cumul, il devançait les deux ZOE de **Dubourg** et **Pernaut**. La Super Finale n'allait pas bousculer cette hiérarchie et **Boccolacci** s'assurait la victoire après 6 tours sans avoir été inquiété par Jean-Baptiste **Dubourg**. Avec cette deuxième victoire de la saison, le pilote du Sébastien Loeb Racing se replaçait au championnat dans les roues de Dubourg.



ELITE : Même scénario en Elite où **Gérald Fontanel** (ZOE du DA Racing) profitait de la première manche qualificative pour réaliser son meilleur temps. Au cumul des manches, il devançait Edgar **Maloigne** sur son AS01 du Sébastien Loeb Racing et l'autre ZOE du DA Racing de Julien **Fébreau**. Fontanel se montrait tout autant solide lors de la Finale et laissait ses deux adversaires, Edgar **Maloigne** et Julien **Fébreau**, en découdre. Ce dernier ne ménageait pas ses efforts pour prendre le dessus et essayer d'assurer le doublé, sans succès. À l'issue de cette première course, **Fontanel** s'imposait devant **Maloigne** et un Julien **Fébreau** et Margot **Laffite** qui avec cette 4^{ème} place préservait sa première place au général.

COURSE 2

ELITE PRO : Pour cette deuxième course du week-end, sur un circuit légèrement retouché, le leader du championnat Aurélien **Panis** (Audi A1) se montrait le plus performant et en étant le seul à descendre sous les **48 secondes** au tour. Au cumul des manches, Aurélien **Panis** s'impose devant Yann **Ehrlacher** (AS01

Dupessey) et Nathanaël **Berthon** (Peugeot e-208). Mais ce dernier, en réalisant le deuxième meilleur temps de la Super Pole, s'offrait la possibilité d'être en première ligne aux côtés de Panis pour la **Super Finale**. Pas de quoi inquiéter pour autant **Panis** qui allait prendre rapidement le large après le premier virage laissant Nathanaël Berthon en découdre avec Yann **Ehrlacher** et Christophe **Ferrier** (AS01). Ehrlacher finissait par dépasser Berthon au bout des 5 tours. Grâce à ce dépassement, Ehrlacher reprenait pour **un point** la deuxième place du classement final devant Berthon et derrière Panis, qui, grâce à cette 3ème victoire, confortait un peu plus sa position de **leader** au championnat. Yann **Ehrlacher** et Nathanaël **Berthon** montent respectivement sur les 2^{ème} et 3^{ème} marches du podium de cette 2^{ème} épreuve.

ELITE : Décidément très à son aise sur le circuit d'Isola, Gérald **Fontanel** et sa ZOE du DA racing réalisaient le meilleur temps des qualifications devant son équipier d'écurie Julien **Fébreau** et Sylvain **Pussier** (Peugeot e208 du SP Compétition). C'est en toute logique que **Fontanel** prenait le départ de la finale en peloton, en pole. Bien que confortant sa première place à l'extinction des feux, Fontanel devait veiller au **retour de Fébreau**, bien déterminé à jouer sa carte. Mais ce dernier malgré ses efforts ne parvenait pas à prendre le dessus sur Fontanel. Le **journaliste** récoltait cependant de précieux points dans l'optique du championnat et prenait la deuxième place au général à sa consœur Margot **Lafitte**.

COURSE 3

ELITE PRO : Les conditions météo incertaines des prochaines semaines ont donc poussé la direction à organiser une 3^{ème} **course** sur le week-end. Dorian **Boccolacci** (AS01 du Sébastien Loeb Racing) après une deuxième course plus discrète, retrouvait son coup de volant du début de week-end. Après avoir remporté les manches qualificatives, il récidivait en s'adjugeant la **Super Pole** avec un temps de **48,213 s.** soit 0,595 s. de moins que Jean-Baptiste **Dubourg**, pourtant réputé performant dans ce genre d'exercice. Au cumul des qualifications et de la Super Pole, **Boccolacci** devançait **Berthon** (Peugeot e208) et **Dubourg** (ZOE). La Super Finale n'allait pas modifier le classement final et Boccolacci s'imposait pour la deuxième fois du week-end devant Berthon et Dubourg. Le point du meilleur tour revenait à **Yvan Müller** qui peine à retrouver ses **sensations** cette saison au volant de ces voitures électriques.



ELITE : C'est à nouveau une **ZOE** du DA Racing qui s'imposait mais cette fois-ci aux mains d'Emmanuel **Moinel**. Le pilote parisien réalisait le meilleur temps des qualifications devant les deux AS01 du Sébastien Loeb Racing d'Edgar **Maloigne** et de Margot **Laffite** juste devant Clémentine **Lhoste** et sa Peugeot E-208. Les deux **femmes** allaient se livrer une belle bataille lors de la finale en peloton. Une finale qui ne fut pas des plus tranquilles pour **Moinel** en permanence sous la **menace** de **Maloigne**. Malgré tout, Moinel résistait et empochait sa **première victoire** de la saison devant Maloigne et Margot Laffite. A l'issue de ces trois courses, Julien **Fébreau** reste en tête du général et devance de 9 points trois pilotes à **égalité** : Margot Laffite, Emmanuel Moinel et Edgar Maloigne.

Classement ELITE PRO	Classement ELITE
1° PANIS 415 Pts	1° FEBREAU 373 Pts
2° BOCCOLACCI 395 Pts	2° LAFITTE 364 Pts
3° DUBOURG 393 Pts	3° MOINEL 364 Pts
	4° MALOIGNE 364 Pts

Article : Ingrid BARREAU
Jean-François DUBY
Photos : Bruno BADE

AUTO : Une rare Cadillac Eldorado Bicentennial Edition

A lors que je passais quelques jours sur la péninsule de **Mornington**, à une heure de **Melbourne**, pour découvrir les magnifiques parcours de golf de cette région, je faisais la connaissance dans un café d'un *gentleman* qui venait d'arriver au volant d'une **Cadillac Eldorado** cabriolet. Ce modèle numéroté était l'un des **200** produits aux Etats Unis en 1976 afin de célébrer le **Bicentenaire** de la fédération américaine. La prestigieuse marque **Cadillac** et son modèle **Eldorado** (Type IX) était en effet la base parfaite pour célébrer l'anniversaire de la création des Etats Unis. L'Eldorado était le modèle emblématique de Cadillac depuis 1952. A l'époque, la Guerre Froide atteignait son paroxysme et la machine de propagande américaine utilisait les grosses voitures construites à Detroit comme symbole de la **liberté** individuelle. En 1976, le comité exécutif **GM** était totalement convaincu que la marque Cadillac ne serait plus en mesure de produire des cabriolets en raison d'un changement imminent de **réglementation** de la sécurité routière et avait même décidé de **marketer** l'Eldorado comme "le dernier cabriolet américain" avec une version **Bicentennial Edition**. Ce coup de génie *marketing* fit exploser les commandes et après plus de **14,000** Cadillac Eldorado cabriolets vendus, les **200 derniers** modèles à sortir de la ligne de production des usines du Michigan furent en hommage à l'histoire des Etats Unis. 199 furent commercialisés, GM gardant le numéro 200 pour la collection du conglomérat américain. L'Eldorado **Bicentennial Edition** fut principalement vendue en "blanc cotillon" avec deux rayures bleu et rouge (à l'image du costume à rayures de **l'Oncle Sam**). La capote était également de couleur blanche alors que l'intérieur se voyait recouvert d'une sellerie blanche aux **coutures** rouges et d'une **moquette** rouge électrique ; le tableau de bord ainsi que le volant à trois branches étaient recouverts d'un cuir rouge. Ce cabriolet aux dimensions "à l'américaine" mesure **6.5 mètres** de long et presque **3 mètres** de large. Son impressionnant moteur **V8 de 8.5 Litres** (500 Ci) délivre **190 chevaux** à 3600 tours et est dérivé de celui du bloc apparu sur l'Oldsmobile **Tornado** en 1971. La puissance est délivrée aux roues avant via une transmission automatique à **3 vitesses**. Elle a été acquise par cet amateur Australien il y a **4 ans** et a été complètement reconstruite par ses soins.



Article : Eric MOSCHIETTO

Photos : Eric MOSCHIETTO

SALON : Les voitures tiennent salon au C.E.S. 2023

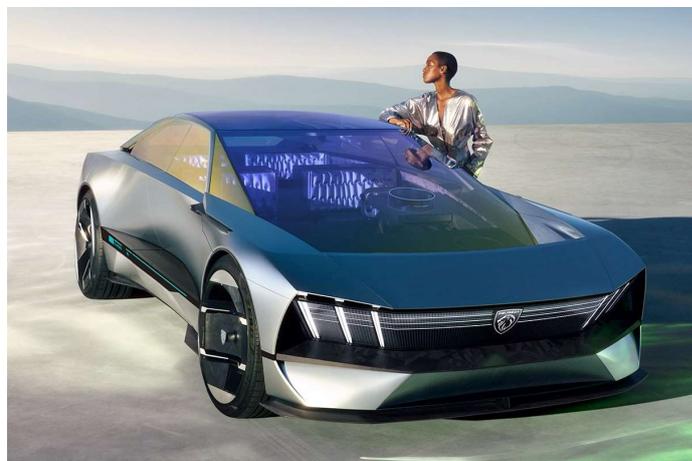
Il n'a échappé à personne que les traditionnels salons de l'automobile qui ont rythmé le lancement des **nouveautés** depuis des décennies sont en bout de course. Pour autant, certains constructeurs ont glissé vers un autre type de manifestations comme le **Consumer Electronics Show (CES)** de Las Vegas. Ce salon, consacré à l'innovation technologique en électronique grand public, devient le nouveau vecteur de **promotion** de plus en plus de constructeurs. La technologie embarquée prend en effet une part prédominante dans les critères de choix des consommateurs. Le **Consumer Electronics Show** qui s'est tenu début janvier nous a permis de découvrir quelques nouveautés : la surprise venait de **Honda** et de **Sony** qui ont dévoilé une berline 100% électrique baptisée **Afeela**. Equipée de 45 capteurs et caméras, l'**Afeela** est capable de réaliser **800 trillions** d'opérations à la seconde et propose une conduite autonome de niveau 3. **B.M.W.** revient avec l'**i-Vision Dee (photo couverture)**, une nouvelle voiture **caméléon** capable de changer de couleurs. Mais cette fois-ci, ce sont les feux qui bénéficient d'une signature lumineuse **évolutive** en prenant place dans une découpe de carrosserie reprenant le célèbre **haricot**. Dans l'habitacle, le pare-brise intègre l'affichage **tête haute** sur toute sa surface. Le pare-brise devient un **écran** à part entière. Du côté de **Volkswagen** qui offre déjà une gamme complète de modèle **ID**, le constructeur de Wolfsburg était présent avec sa dernière berline **ID7** dérivé du concept **ID Aero**. Elle aura vocation à être le pendant de la **Passat** en version électrique. Volkswagen revendique une autonomie de **700 km**. Mais la plus belle des surprises de ce CES nous vient de **Peugeot** qui a dévoilé une voiture au **design** aussi **épuré** que **futuriste** ; on retrouve cependant les marqueurs stylistiques de la marque au lion. L'**Inception** intègre deux moteurs électriques (1 par essieu) offrant une puissance de **680 ch**. Le 0 à 100 km/h est avalé en moins de **3 secondes**. L'habitacle est plus déconcertant avec un étrange volant **rectangulaire** dans lequel s'intègrent un écran de contrôle et quatre molettes de commande.

Article : Ingrid BARREAU

Photos : B.M.W. Group / Volkswagen / Sony / Stellantis



Volkswagen ID7



Peugeot Inception



Sony / Honda Afeela



B.M.W. i-Vision Dee

Nous avons entamé le mois dernier un tour des pépites présentes au Royal Exhibition Building de Melbourne à l'occasion du Classica 2022. Eric Moschietto notre correspondant australien nous propose le deuxième volet de son enrichissante visite au milieu de ces merveilles sur roues.

Giocattolo Group B

Giocattolo Motori Pty Ltd est l'une des très rares marques australiennes et n'a existé qu'entre 1986 et 1989. La **Giocattolo Group B** a été conçue par Paul Halstead, un entrepreneur passionné de voitures de sport et Barry Lock, un ancien ingénieur de **McLaren** Formule 1. Le concept repose sur une plateforme optimisée d'une **Alfa Romeo Sprint** et devait recevoir à l'origine un moteur Alfa-Romeo **V6** en position arrière. Cependant, des problèmes d'approvisionnement de la part de la centrale italienne ont obligé les concepteurs à se rabattre sur un moteur **V8 Holden Special Vehicles (HSV)** de 5,0 litres. Fort de 255 ch. ce bloc permettait à la voiture d'atteindre les **257 km/h**. Un soin particulier fut apporté à la suspension et à la maniabilité. Avec son look extravagant, la **Giocattolo** se démarquait facilement dans le paysage. Cet exemplaire est le châssis **N°3** sur 15 produits et a été livré à M. Robert (Bob) Triggs de Wynnum, Queensland, le 21 septembre 1988. Il a ensuite été acheté par ses actuels propriétaires, Jodie et Jason Overland en mars 2015 et remis en service pour le **Targa Tasmania Tour** en 2017. Depuis, on peut croiser régulièrement cette Giocattolo du côté de **Sunshine Coast** dans le Queensland, non loin d'où elle fut assemblée à l'origine. A ce jour, il ne resterait que **13 exemplaires** en circulation.



Giocattolo Competizione 1988

Ce **Giocattolo Competizione** est unique en son genre et peut-être la plus belle Giocattolo jamais construite. Cette **Supercar** australienne des années 1980, a été développée à partir du châssis **N°11** sur les 15 assemblées et est techniquement la toute dernière à avoir été construite dans les usines de

Skunkworks. Les améliorations « Competizione » se concentraient essentiellement sur la **puissance**, la réduction du **poids** et la **tenue de route**. Barry Lock, ancien ingénieur de McLaren F1, a supervisé toutes ces modifications, ainsi que les ajustements aérodynamiques. Le groupe motopropulseur **V8** délivre **556 ch.** accouplé à une boîte **ZF** inversée à 5 rapports. Les autres caractéristiques de la **Giocattolo Competizione** incluent un logo spécifique à l'effigie de **Pinochio** conçu par Paul Halstead et une boîte à outils Competizione avec un flacon de **rhum Bundaberg**. Cette voiture était la seule Giocattolo noire jamais produite et fut utilisée par Paul **Halstead** pendant plus de 20 ans.



Renault 12 Gordini – African Safari

Au début des années 70, la **R12** était la voiture française la plus fabriquée à l'étranger notamment en Australie où elle fut commercialisée en **finition GL**. Tout comme la R8, la R12 bénéficia d'une déclinaison sportive par le préparateur officiel de la Régie : **Gordini**. La Renault 12 Gordini présentée lors de l'exposition a une histoire fantastique : cette machine de compétition préparée par l'usine a représenté l'Australie lors de l'**East African Safari Rally** en 1972, avec au volant la légende australienne des rallyes **Bob Watson**. Bien des années plus tard, son actuel propriétaire de 42 ans a entrepris une restauration à coque nue, tout en gardant une **patine** qui rappelle l'incroyable parcours de cette voiture. Cette R12 **Gordini** se présente aujourd'hui comme elle l'était sur la ligne de départ il y a environ **50 ans** au Kenya. Suivant les traces de la Renault 8 Gordini, la R12 Gordini était un loup déguisé en mouton. Extérieurement, la voiture ressemblait à la version standard mais dans ses entrailles tout avait été retravaillé au nom de la

performance. Avec des disques **avant ventilés** et une transmission à **cinq vitesses** et un moteur optimisé **Gordini 807-G** dont un nouvel arbre à cames entraînait une augmentation substantielle de la **puissance**, la Renault 12 Gordini pouvait à présent s'aligner sur les Rallye Raid Africains et atteindre les **200 km/h** en pointe.



Mercedes 540K

La Mercedes-Benz **540K** fut l'une des plus grandes et plus belles voitures de son époque. Présenté au Mondial de l'Automobile de **Paris** en **1936**, la 540K succédait à la **500K** précédente. Le «K» pour «**kompresseur**» indiquait la présence d'un compresseur Roots accouplé à un superbe huit cylindres en ligne de **5 401 cm³** gavé par deux carburateurs. Il n'en fallait pas moins pour déplacer les **2,7 tonnes** de l'ensemble. Le compresseur Roots pouvait être **activé** manuellement ou automatiquement lorsque l'accélérateur était pressé à fond, la puissance grimpait alors à **180 ch.** et permettait à la 540K de rouler à **160 km/h.**



L'assemblage d'une **540K** nécessitait pas moins de **1 500** personnes à l'usine Mercedes de Sindelfingen. Les clients fortunés pouvaient personnaliser leur exemplaire à la commande. Nombre de **540 K** furent exportées vers Hollywood en raison du succès qu'elles rencontraient auprès des stars de l'époque. Une série de **12 voitures spéciales** fut commandé par les autorités nazies.

L'empattement fut porté à **3 880 mm** afin d'en faire une berline convertible à six places. L'ajout de plaques de **blindage** obligea Mercedes à modifier la suspension pour supporter le poids supplémentaire. Par la suite **37** autres exemplaires avec un blindage renforcé furent commandés par la Chancellerie du Reich suite l'attentat contre **Reinhard Heydrich** à Prague en 1942. Au total 342 exemplaires de 500K et 419 de 540K furent produits. L'exemplaire de l'exposition a été livré neuf au **Royaume-Uni**. Après bien des années, il a été acquis en 1988 par la prestigieuse **Fox Collection** et fut aperçu au Concours d'élégance de **Pebble Beach** en 1989 où il a remporté un prix dans sa catégorie.

Chrysler Six série CB convertible sedan -1934

La berline décapotable **Chrysler CB** de 1934 présentée à Motor Classica est vraiment unique en son genre. Après avoir traversé la Grande **Dépression**, Chrysler s'était positionné comme le deuxième constructeur automobile aux États-Unis dépassant même la **Ford Motor Company.**

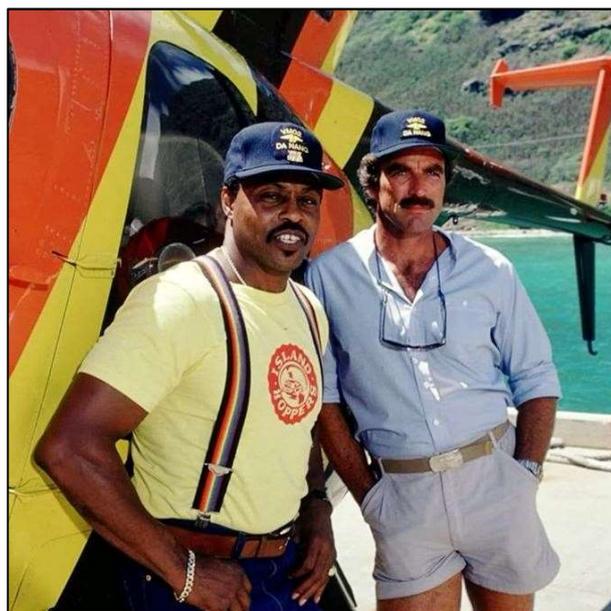


La Chrysler **Six CB** voit son architecture s'articuler autour du moteur **six cylindres** en ligne qui avait fortement contribué au succès de la marque lors de son introduction en **1924**. La **CB** offrait un empattement légèrement plus long que sur la **CA** concurrente. Avec diverses configurations et lignes, la famille des modèles de la série CB était particulièrement **étouffée** et était la dernière à utiliser cette plateforme avant l'introduction de **Chrysler Airstream**. La berline convertible CB étant alors proposée à la vente pour **970 \$ US**. Au total, Chrysler a construit seulement **1 450 voitures** de la série **CB** contre 23 802 pour la série CA. Le vaisseau amiral de la série CB était cette rare berline **décapotable** présenté à **Motor Classica** dont seuls huit existent encore sur les 250 exemplaires produits.

Article et photos : Eric MOSCHIETTO

SERIE TV : L'hélico de Magnum

La série télévisée **Magnum** (Magnum, P.I dans sa version originale) évoque inmanquablement pour les passionnés d'automobile la célèbre **Ferrari 308 GTS**, propriété de **Robin Masters** et conduite par le détective Thomas Magnum, incarné par **Tom Selleck**. L'année 2022 a vu la disparition à l'âge de 83 ans de l'acteur **Roger Earl Mosley** qui endossait le rôle de « **Terry** » Calvin, un des deux fidèles amis de Magnum avec « **Rick** » Wright. Au cours de 8 saisons et 162 épisodes, les deux compères seront bien souvent embarqués malgré eux dans de **périlleuses missions** pour aider leur ami Magnum. « **Terry** » Calvin tout comme ses deux acolytes campe le rôle d'un vétéran du Marine Observation Squadron 2 pendant la guerre du Vietnam. Ce qui nous amène à une autre star mécanique de la série : le **Hughes 500** de « Terry ». Cet hélicoptère à turbine légère et rotor à **cinq pales** est dérivé de la version militaire **OH-6 Cayuse** ; il a été commercialisé à partir de 1977. Il se distingue aussi bien par sa grande robustesse que par son excellente maniabilité. Contrairement à la **légende**, sa décoration n'a rien d'exotique : en effet, les bandes de couleurs caractérisent les modèles de la **série 500** de la



s'écrasa dans l'océan lors d'un tournage, tuant le cameraman. L'œil averti des experts en voilures tournantes ne manquèrent pas de remarquer les différences qui se portaient essentiellement sur les **patins** (plus ou moins courts) et la **queue** de l'appareil (en T pour la version 500D ou en Y pour la version 500C). Difficile d'évaluer le nombre exact de **500** utilisés durant les 8 saisons, mais on dénombre cependant plusieurs immatriculations comme **N58428**, **N4943T** ou encore **N1095A**. **Magnum** entraînait toujours « Terry » et son appareil dans périlleuses missions. Entre les péripéties acrobatiques et les dégradations par arme à feu, rien ne fut épargné au **Hughes** qui finissait toujours par s'en sortir grâce à sa robustesse et son incroyable agilité. La série contribua à son niveau à la notoriété de cet appareil pour le plus grand bonheur de **Hughes Aircraft Company**.



Article : Ingrid BARREAU

Photos : C.B.S.

NEWS

classicroacing.com

Toute l'actualité du véhicule historique

