

Auto Full News



Auto Camion Bus Moto Bateau Avion

N°38

Février 2023

Gratuit



BATEAU : Candela Polestar C-8

SPORT : Panis titré à l'e-Trophée Andros

SPORT : Le guide F1 de la saison 2023

EXPERIENCE : Descente olympique en bobsleigh

UTILITAIRE : Venturi Antarctica

AUTO : Wild Card pour le Kia EVO6 GT AWD



EDITO

Un monument du sport automobile français vient de nous quitter : **Jean-Pierre Jabouille** s'est éteint en ce début de mois, à l'âge de 80 ans. Cet ingénieur de formation avait contribué grâce à sa grande capacité d'analyse au développement des voitures de sport françaises les plus emblématiques, comme les Alpine Renault A442 Turbo, Renault F1 Turbo et Peugeot 905, au volant desquelles il s'imposa plusieurs fois. Son palmarès, bien que très riche, ne reflète en rien l'immense talent de cet homme discret et posé. Comme bien d'autres pilotes, il ne fut malheureusement pas toujours dans les bonnes écuries au bon moment. L'histoire retiendra qu'il fut le premier à imposer une voiture turbocompressée dans la discipline reine. Jean-Pierre disparaît alors que la saison 2023 se prépare. Avec la stabilité du règlement technique, un resserrement dans la hiérarchie est à prévoir, ce qui devrait nous offrir une saison ouverte et passionnante. **Auto Full News** vous invite à vous immerger dans cette saison avec notre guide 2023.

Merci à Pierre AUBANELLE pour sa collaboration (Photo couverture : Alfa Romeo F1 Team ORLEN)

BATEAU : Candela-Polestar C-8 au-dessus des flots

Le jeune constructeur de bateaux **Candela** vient de présenter son nouveau modèle **C-8** qui sera propulsé par un moteur **Polestar** (filiale de Volvo cars et du chinois Geely). Les deux fabricants suédois se sont en effet associés pour contribuer à leur démarche commune de mobilité haut de gamme sans énergie fossile. **Candela** a été fondée en 2014 par l'ingénieur Gustav **Hasselskog** qui avait présenté dès 2019 son premier modèle, le **C-7**. Ce modèle avait rapidement établi plusieurs **records** du monde dans la catégorie des bateaux électriques. Après la production de **32 unités**, Candela vient de présenter son remplaçant le **C-8 « powered by Polestar »**. Ce nouveau modèle est destiné à utiliser la même batterie de **69 kWh** et la même technologie de charge que l'on retrouve sur la voiture **Polestar 2 Standard**. Candela prévoit une autonomie allant jusqu'à **57 miles nautiques** sur une seule charge à une vitesse de croisière de **22 nœuds**. Avec ces batteries Polestar, le Candela C-8 devient le premier navire **électrique** capable de voyager vers des destinations qui n'étaient auparavant **accessibles** que par des bateaux à moteur thermique. Grâce à ses **hydroptères** guidés par ordinateur, la coque se soulève au-dessus de l'eau à **grande vitesse**, le bateau voit ainsi sa consommation d'énergie réduite jusqu'à **80%** par rapport aux traditionnels bateaux à moteur. Le **Candela C-8 « powered by Polestar »** est dès à présent disponible à la commande en **trois configurations** : **Daycruiser**, **Hardtop** et **T-top** pouvant accueillir jusqu'à **8 passagers**. La coque en fibre de carbone d'une longueur de **8,50 m** permet de contenir le poids à **1605 kg** (version Daycruiser). En parallèle, Candela lance aussi cette année le bateau-taxi Candela P-8 Voyager et le ferry électrique **P-12**, également basés sur une technologie d'hydroptère électrique.



Article : Ingrid BARREAU

Photo : Candela

SPORT : e-Trophée Andros 2023, le titre pour Aurélien Panis

LANS EN VERCORS

Après l'annulation de ce qui devait être la toute première épreuve à Tignes, les inquiétudes se reportaient sur le circuit de Lans en Vercors. En effet, la météo anormalement clémente laissait craindre une nouvelle annulation. Fort heureusement, à quelques jours de l'épreuve, la neige combinée à un froid polaire permettaient aux organisateurs de préparer une très belle piste.

ELITE PRO COURSE 1 : C'est le leader du championnat Aurélien **Panis** (Audi A1) qui se mettait en avant lors de la première manche qualificative devant **Dubourg** (ZOE) et Yann **Ehrlacher** (AS01). La deuxième manche allait être somptueuse ; passage après passage, les hommes forts du championnat abaissaient le chrono et c'est finalement Dorian **Boccolacci** (AS01) qui réalisait la meilleure performance avec un temps de 2'15"298, devant Panis et Berthon (Peugeot e-208). La Super Pole allait nous réserver encore un beau spectacle : **Panis** sortait le grand jeu sur une piste aux allures de spéciale du **Monte Carlo**. Le Grenoblois s'adjugeait les 6 points devant Boccolacci et ne comptait au cumul des manches que deux points de retard avant la Super Finale. Panis, bien décidé à accroître son avance au championnat, prenait un bon départ et débordait aux forceps Boccolacci dans le premier enchaînement. Tandis que **Panis** prenait le large, **Boccolacci** n'était pas au bout de ses peines après un **contact** dans l'épingle du fond ; il perdait encore deux places et surtout de précieux points dans l'optique de la victoire du jour. Seul au monde, Panis enchaînait en bon **métronomie** les tours pour franchir la ligne en vainqueur. Avec le point du meilleur tour, Panis retournait la situation en s'imposant sur l'ensemble de la journée. En plus de perdre la victoire sur cette journée, Boccolacci laissait un peu plus ses chances de **titre** s'envoler.



ELITE PRO COURSE 2 : Le lendemain, sur une piste préservée par des températures négatives, les pilotes de l'Elite Pro repartaient à la chasse du meilleur temps. Dans la première manche, Yann **Ehrlacher** (AS 01) réalisait un tour **stratosphérique** en devançant Aurélien **Panis** (Audi A1) de près 1"2. Ce dernier embarquait il est vrai les 60 kg. de lest, mais il comptait bien plier le championnat au plus vite : il mettait tout le monde d'accord dans la deuxième manche avec un temps de référence en **2'13"919**. Ehrlacher et Panis se retrouvaient pour la **Super Pole**. Ehrlacher se montrait le plus rapide devant Nathanaël Berthon (Peugeot e-208), mais Panis 3^{ème} parvenait à sauver le **point** d'avance avant la Super Finale. Quelques **flocons** de neige s'invitaient pour la **Super Finale**. Cette fois-ci, c'est Panis qui se faisait surprendre par **Ehrlacher** quelques mètres après le départ. Le pilote de l'AS 01 avait alors le champ libre et réalisait le meilleur tour avec à la clef le précieux **point** qui allait faire basculer le classement de la journée. **Ehrlacher**, sous les yeux d'Yvan **Muller**, remportait cette deuxième manche à Lans juste devant Panis qui se consolait rapidement en apprenant qu'il venait d'être définitivement **sacré** après les contre-performances de Dorian **Boccolacci**.

ELITE COURSE 1 : Très à son aise sur cette piste de Lans , Clémentine **Lhoste** devançait dans la première manche l'autre Peugeot e-208 de Sylvain **Pussier** et le leader du championnat Julien **Fébreau** (Renault ZOE). Pussier retournait la situation dans la deuxième manche avec le meilleur temps du jour devant Margot Laffite (AS 01) qui ne souhaitait pas se faire décrocher au championnat. Au cumul des deux manches, **Pussier** devançait Clémentine **Lhoste** et Margot **Laffite**. La Finale n'allait pas

chambouler ce classement et Sylvain Pussier pouvait savourer sa victoire. Margot reprenait de précieux points à son collègue Julien **Fébreau**, seulement 5^{ème} et malgré le retour de Pussier dans la course au titre.



ELITE COURSE 2 : Le lendemain, les deux premiers du classement allaient en découder. **Fébreau** s'accommodait des conditions de piste changeantes dans la première manche en devançant les deux AS01 d'Egar **Maloigne** et Mathieu **Baumel**. Mais Sylvain **Pussier**, décidément très en forme sur la piste iséroise, mettait tout le monde d'accord lors de la deuxième manche. Au **cumul** des manches, Pussier devançait **Fébreau** et **Maloigne**. Le pilote de la Peugeot e-208 prenait un très bon départ lors de la finale et tenait à distance la Renault ZOE de Fébreau. Maloigne n'allait pas profiter longtemps de sa 3^{ème} place : après avoir commis une erreur, il se voyait déborder par tous les autres poursuivants et offrait la 3^{ème} place de la finale mais aussi du classement du jour à **Moinel**. Avec cette deuxième victoire, Pussier repartait de Lans en tête du championnat avant la Super Finale de Super Besse.



SUPER BESSE

ELITE PRO : Une fois n'est pas coutume, l'hiver s'était véritablement installé sur le circuit de **Super Besse** pour cette grande finale de la saison. De généreux murs de **neige** délimitaient le tracé de la piste recouverte d'une épaisse couche de **glace** - le terrain de jeu idéal pour les acteurs de cette 34^{ème} édition ! La manche se disputait sur une seule journée. Lors des deux séances de qualifications, Adrien **Fourmaux** (AS 01 du Team DRP) ne laissait le soin à personne d'occuper le haut du classement. Il devançait au cumul très largement un Jean-Baptiste **Dubourg** (Renault ZOE) revancharde et en quête d'une victoire cette année, ainsi qu'un Nathanael **Berthon** (Peugeot e-208) en grande forme depuis les épreuves d'Isola 2000. Même s'il n'y avait plus d'enjeu pour le récent **champion 2023**, Aurélien **Panis** passait complètement à côté de sa journée en ne parvenant pas à faire mieux que 10^{ème}. Il devançait Yvan **Muller**, 11^{ème}, lui aussi en difficulté sur un circuit où il s'était **maintes** fois imposé par le passé. **Fourmaux**, décidément intraitable, raflait également la **Super Pole**. C'était sous un épais brouillard que le départ de la Super Finale était donné. **Dubourg** essayait de placer une attaque à l'intérieur au premier virage mais Fourmaux se plaçait suffisamment bien pour fermer la porte. Dubourg ne parviendra jamais à

inquiéter **Fourmaux** et voyait même revenir **Berthon** sur les derniers tours. Ce dernier se heurta à la défense du pilote de la ZOE. Devant, Fourmaux empochait sa première victoire sur l'Andros après seulement 3 participations, une victoire bienvenue après sa désastreuse saison 2022 en **WRC**. Il s'imposait devant **Dubourg** qui finit la saison sans victoire et Berthon récoltait la 3^{ème} marche du podium.



En **ELITE**, l'épreuve avait une tout autre saveur car les prétendants au titre, Julien **Fébreau**, Sylvain **Pussier** et Margot **Laffite**, avaient leur destin entre leurs mains. C'est pourtant Louis **Gervoson** sur Audi A1 qui allait venir bousculer la **hiérarchie** et jouer les trublions. Gervoson ne participait en effet qu'à sa deuxième manche de la saison. Ce dernier s'offrait par deux fois le meilleur temps des qualifications. Au cumul, il devançait très largement Margot **Laffite** et Hugo **Delacour**, tous deux sur des AS 01. En cinquième place, nous retrouvons Julien Fébreau et sa Zoe qui assurait l'essentiel pour prendre une sérieuse **option** sur le titre alors que Sylvain **Pussier** et sa Peugeot e-208 était déjà hors course avec une passable 8^{ème} place. La **Finale** ne fut qu'une formalité pour **Gervoson** qui finissait avec plus de 9 secondes d'avance sur Margot Laffite après 6 tours. A quelques encablures, Delacour confortait sa 3^{ème} place tandis que Julien **Fébreau** s'appliquait à ramener sa voiture en 5^{ème} place, synonyme de **titre**. Le journaliste de Canal Plus remporte le titre de la catégorie **Elite** pour sa première participation à une saison complète. Il devance au général sa **consœur** Margot Laffite de 7 points après 10 manches rudement disputées.

La réaction d'Aurélien Panis : " Ravi d'avoir remporté pour la 2^{nde} fois le titre avec 4 victoires cette saison ! Un grand merci à toute mon équipe Saintéloc Racing. La clé de notre réussite a été la régularité. L'épreuve de Lans-en-Vercors restera gravée dans ma mémoire tant la tension était à son comble et pouvoir célébrer la victoire à domicile, en Isère, en présence de mes partenaires, était un moment magique. Nous donnons déjà rendez-vous l'hiver prochain pour remettre notre titre en jeu !"

CLASSEMENT ELITE PRO

Clt	Pilote	TOTAL	Decomptes	Valtho 1	Valtho 2	Andorre1	Andorre2	Isola 1	Isola 2	Isola 3	Lans 1	Lans 2	Super Besse
1	Aurélien PANIS	544	40/0	55	67	55	68	56	67	47	65	64	40
2	Dorian BOCCOLACCI	521	38/0	65	38	53	54	68	50	67	63	47	54
3	Jean-Baptiste DUBOURG	513	46/0	58	54	63	46	60	53	59	53	54	59
4	Nathanaël BERTHON	510	40/0	63	53	46	40	53	59	61	59	59	57
5	Yann EHRLACHER	505	44/0	44	47	56	62	50	60	54	55	65	56

CLASSEMENT ELITE

Clt	Pilote	TOTAL	Decomptes	Valtho 1	Valtho 2	Andorre1	Andorre2	Isola 1	Isola 2	Isola 3	Lans 1	Lans 2	Super Besse
1	Julien FEBREAU	492	40/0	62	40	52	58	54	58	49	51	57	51
2	Margot LAFFITE	485	40/0	40	53	62	61	52	42	54	54	50	57
3	Sylvain PUSSIER	483	44/0	48	60	50	50	49	54	49	62	61	44
4	Emmanuel MOINEL	469	39/0	52	53	53	46	47	52	61	39	54	51
5	Edgar MALOIGNE	469	44/0	44	58	45	53	57	49	58	51	51	47

Articles : Jean-François DUBY

Photos : Ingrid BARREAU et Jean-François DUBY

Pour la saison 2023, la réglementation **technique** restera très proche de celle introduite l'an dernier qui avait vu le retour des planchers à **effet de sol** sur les monoplaces. Certaines écuries - à l'instar de **Mercedes** - découvraient dès les premiers tours de roue un phénomène inconnu jusqu'ici : le **marsouinage**. Au-delà du manque de performance, ce **phénomène** impactait également l'intégrité des pilotes qui devaient encaisser des **contraintes** physiques excessives voire **dangereuses**. Après de nombreux échanges entre les écuries et les instances de la FIA, un compromis fut trouvé afin de rehausser de **25 mm** la partie extérieure du **plancher** tout en réduisant sa flexibilité. Cet ajustement a pour but de réduire cet effet de marsouinage et de contenir les bénéfices aérodynamiques offerts par un **plancher** trop proche de la piste. Après des années d'augmentation, le **poids** des monoplaces va légèrement décroître pour retomber à **796 kg.** soit une baisse de 2 kg. Les dernières grosses modifications concernent les **ailerons** avant et arrière : à l'avant, les **flaps** pourront être ajustés à **40 mm.** au lieu de 35 mm. tandis qu'à l'**arrière**, la hauteur de fixation augmente de **60 mm.** L'affaire du dépassement budgétaire de l'écurie Red Bull, qui a secoué le **paddock** en 2022, pourrait coûter cher à l'écurie autrichienne qui a vu son allocation de développement considérablement **amputée**. La Formule Un, plus que toute autre **discipline**, nécessite des heures de **développement**. La domination de **Red Bull** et de Verstappen en 2022 sera-t-elle toujours la même, alors que Mercedes aura à cœur de faire oublier sa pire **saison** de son histoire ? Le championnat semble plus que jamais ouvert avec des écuries comme Alpine ou **McLaren** qui comptent bien venir jouer les trouble-fêtes.

Conception du guide : Ingrid Barreau et Jean-François DUBY

Article : Jean-François DUBY

Photos : Photos Formula One et service média des différentes écuries

LES PILOTES



Max VERSTAPPEN
RED BULL

#1



Sergio PEREZ
RED BULL

#11



26 Podiums



Carlos SAINZ Jr.
FERRARI

#55



15 podiums



Charles LECLERC
FERRARI

#16



18 Pole





Lewis HAMILTON
MERCEDES A.M.G.

#44

103 🏆

7 🏆



George RUSSELL
MERCEDES A.M.G.

#63

1 🏆

9 Podiums



Pierre GASLY
ALPINE

#10

1 🏆

3 Podiums

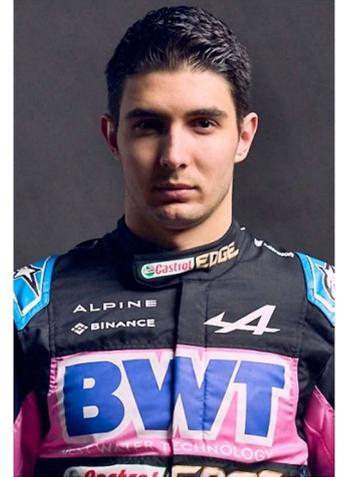


Esteban OCON
ALPINE

#31

1 🏆

2 Podiums



Lando NORRIS
McLAREN

#4

6 Podiums

1 pole



Oscar PIASTRI
McLAREN

#81

Rookie

Champion 2021
F2



Valtteri BOTTAS
ALFA ROMEO

#77

10 🏆

67 Podiums



Guanyu ZHOU
ALFA ROMEO

#24

1 m./tour

Champion 2021
F3 Asia






Fernando ALONSO
 ASTON MARTIN

#14

32 

2 




Nico HULKENBERG
 HAAS

#27

2 m.tours

1 Pole




Nyck DE VRIES
 ALPHA TAURI

#45

1 G.P.

2 Points




Logan SARGEANT
 WILLIAMS

#2

Rookie

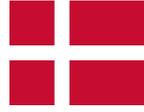
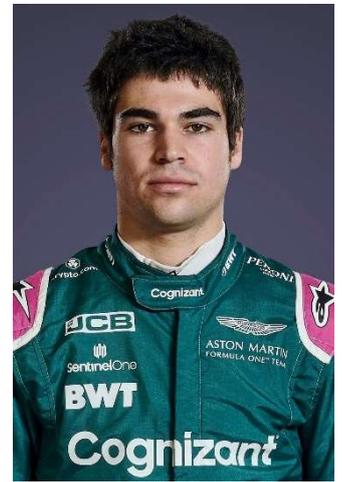


Lance STROLL
 ASTON MARTIN

#18

3 Podiums

1 Pole

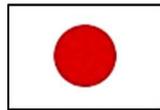


Kevin MAGNUSSEN
 HAAS

#20

1 Podium

1 Pole



Yuki TSUNODA
 ALPHA TAURI

#22

42 G.P.

44 Points



Alexander ALBON
 WILLIAMS

#23

2 Podiums

201 Points



LES ECURIES

Oracle Red Bull Racing

RB19

Moteur Honda RBPT

92 Victoires

81 Pole positions

5 Titres



Mercedes-AMG Petronas

Formula One Team

W 14

Moteur Mercedes

116 Victoires

128 Pole Positions

8 Titres



Scuderia Ferrari

F1-SF 23

Moteur Ferrari

243 Victoires

242 Pole positions

16 Titres



McLaren F1 Team

MCL 60

Moteur Mercedes

183 Victoires

156 Pole positions

8 Titres



BWT Alpine F1 Team

A523

Moteur Renault

21 Victoires (Anc. app.)

20 Pole Positions

2 Titres (Anc.app.)



Scuderia AlphaTauri

AT04

Moteur Honda RBPT

1 Victoire

1 Pole position

0 Titre



**Aston Martin Aramco
Cognizant Formula One
Team**

AMR23

Moteur Mercedes

1 Victoire (Anc.app.)

1 Pole position (Anc.app.)

0 Titre



Williams Racing

FW45

Moteur Mercedes

114 Victoires

128 Pole positions

9 Titres



Alfa Romeo F1 Team ORLEN

C43

Moteur Ferrari

1 Victoire

1 Pole

0 Titre



Haas F1 Team

VF-23

Moteur Ferrari

0 Victoire

1 Pole

0 Titre



LES CIRCUITS ET LES DATES

03-05 Mars - Bahreïn	17-19 Mars - Arabie Saoudite	31 Mars-02 Avril - Australie	28-30 Avril - Azerbaïdjan
05-07 Mai - U.S.A. Miami	19-21 Mai - Emilie-Romagne	26-28 Mai - Monaco	02-04 Juin - Espagne
16-18 Juin - Canada	30 Juin-02 Juil. - Autriche	07-09 Juil. - Grande-Bretagne	21-23 Juil. - Hongrie
28-30 Juillet - Belgique	25-27 Août - Pays-Bas	01-03 Sept. - Italie	15-17 Sept. - Singapour
22-24 Sept. - Japon	06-08 Oct. - Qatar	20-22 Oct. - U.S.A. Austin	27-29 Oct. - Mexique
03-05 Nov. - Brésil	16-18 Nov. - U.S.A. Las Vegas	24-29 Nov. - Abu Dhabi	

AUTO : Wild card pour la Kia EV6 GT AWD

Comme chaque année, **Melbourne** a reçu l'élite du tennis mondial dans le cadre de l'**Open d'Australie**, l'un des 4 tournois du Grand Chelem. **Kia Motors**, le sponsor principal du tournoi et accessoirement de **Rafael Nadal**, a profité de la manifestation pour faire une annonce et présenter un nouveau modèle. Le constructeur sud-coréen a en effet annoncé la **prolongation** de son **partenariat** avec l'Open d'Australie jusqu'en **2028**. Ce partenariat comprend entre autres la fourniture de plus de **130 véhicules** pour assurer le transport du personnel, des joueurs et des officiels. Parmi ces 130 véhicules nous retrouvons 70 **Carnival**, 30 **Sorento**, 20 **Sportage** mais surtout 10 **EV6 GT AWD** électriques ; ce modèle eut même droit à un stand au pied de la **Rod Laver Arena** qui a vu défiler durant 15 jours près de **900.000 personnes**. Cette EV 6 GT marque un tournant important pour **Kia**, celui du tout électrique alliant performance et **motricité**. Afin de mettre l'accent sur la sportivité, ce nouveau modèle



se voit équipé de **sièges baquets** dans la finition "**Edition GT**". La façon de conduire change également avec « l'**i-Pedal** » qui permet d'accélérer, de décélérer, de réduire ou maintenir la vitesse avec une seule pédale. Le **silence** procuré par la motorisation électrique permet de profiter pleinement des **14 haut-parleurs** et de l'**active Sound Design**. Le pare-brise reçoit des informations en **réalité augmentée** afin d'améliorer la sécurité de conduite et d'anticiper les **risques** sur la route. Cette **EV6 GT AWD** est équipée d'un **double système** de chargement et peut si besoin servir de borne de



rechargement pour un vélo électrique par exemple. La **voiture** repose sur des jantes de **21 pouces** qui laissent deviner des étriers de freins **Brembo**. Les performances sont étonnantes avec un **0 à 100 km/h** avalé en **3,5 secondes** tandis que le moteur délivre un couple généreux de **740 Nm**. Ce modèle cherche à faire oublier l'échec de la **Stinger** malgré d'alléchantes caractéristiques et semble avoir séduit les visiteurs du tournoi.

Article : Eric MOSCHIETTO

Photos : Eric MOSCHIETTO



EXPERIENCE : Une descente olympique en bobsleigh

A 51 ans, j'ai enfin pu réaliser l'un de mes plus vieux rêves : faire une descente en **bobsleigh**. En effet, depuis mon plus jeune âge, j'attendais avec impatience l'hiver pour regarder les nombreuses **retransmissions** des épreuves de bobsleigh à la **télévision suisse**. S'il n'est un secret pour personne que l'automobile tient une place à part dans ma famille, je crois pouvoir dire sans hésiter que mon rêve ne se matérialisait pas sur des **roues** mais sur des **patins** de bobsleigh. J'étais fasciné par ces hommes qui descendaient à toute vitesse un **boyau** de glace à bord d'un étrange **engin**. Collé à mon écran de télévision, je m'étais dit qu'un jour je réaliserais ce rêve. Ce jour-là arrivait enfin par **surprise**, quand mes proches eurent l'idée de m'offrir pour mon demi-siècle une **descente** en « **Bob Racing** » sur la célèbre piste de **La Plagne** qui fut le théâtre des épreuves **olympiques** en 1992. Me voici enfin, après toutes ces



années, face à cette incroyable installation au lieu-dit La Roche sous la station de La Plagne 1700 m. Mon regard est immédiatement attiré par la **vasque** olympique qui trône vers l'aire de départ et qui me rappelle que je suis dans un endroit chargé d'**histoire**. J'arrivais un peu avant mon heure de départ pour me mettre dans l'ambiance. Avant les séances réservées aux **péquins** comme moi, j'ai eu la chance d'assister aux entraînements des **skeletons** et des **luges** qui partageaient la piste avec les équipages de **bob** à deux, dont celui du Team **Argentina** piloté par Federico **Steinmann**. Sans le savoir, Federico allait être quelques minutes plus tard mon pilote pour cette expérience tant attendue.



L'histoire de **Federico** est singulière : ce brillant **avocat** est venu à ce sport par **amour** pour sa compagne, elle-même pratiquante de la discipline. Après avoir franchi le pas, le **Franco-argentin** se lança un **défi fou** : monter sa propre équipe pour défendre les couleurs de l'Argentine qui n'avait jusqu'ici jamais eu d'équipe. Dans la lignée des célèbres « **Rasta Rockett** », Federico avec 3 comparses allaient aligner la « **Pampa Rocket** » dans les épreuves européennes. Malgré un emploi du temps chargé, notre pilote donne volontiers de son temps pour

partager et faire découvrir sa **passion** du bob à des personnes en recherche de sensations fortes. Mais voilà qu'arriva notre tour : avec mon fils - qui allait aussi partager cette **expérience** - nous sommes invités à rejoindre l'**antichambre** de départ, non sans avoir rempli une décharge. Après avoir reçu notre équipement - un casque et une **minerve** - le directeur de piste nous donna les consignes et nous invita à faire quelques mouvements pour nous échauffer le dos. Quelques instants plus tard, nous sommes enfin invités à franchir une porte qui s'ouvrait sur l'**aire de départ**. Federico nous accueillit chaleureusement debout à côté du bob **N°1**. Fébrilement, nous prenions alors place à bord et notre **pilote** nous distilla avec un ton rassurant les ultimes **consignes** avant le départ. Après lui avoir annoncé que j'allais faire un article sur cette descente, Federico me demanda s'il pouvait **tendre ses trajectoires** afin d'accentuer les sensations. J'acquiesçai alors avec enthousiasme, sans réaliser que j'allais bientôt le regretter... Une fois bien installés dans notre **engin**, Federico s'installa

aux commandes et fit un signe à son assistant **pousseur** : la mise en mouvement est douce mais à peine avions-nous parcouru une vingtaine de mètres que les premières **sensations** se faisaient ressentir. En plus du **bruit** de frottement sur la glace, la **vitesse** se mettait à croître vite, très vite, **trop vite** ! Avant le premier **virage**, j'essayai de décaler ma tête pour avoir une vue sur la **trajectoire**. Peine perdue, dès la deuxième **courbe**, la vitesse était telle que je me retrouvais déjà **tassé** au fond du bob, incapable de maîtriser mon buste et ma tête. J'avais anticipé les **G latéraux** mais pas du tout les **G verticaux** ! Je n'eus même pas le temps de réaliser, que les choses s'enchaînaient à une vitesse incroyable... Je **subissais** alors, et le mot est faible, les implacables **lois de la physique**. Le bruit devait assourdissant et j'étais **hypnotisé** par ce boyau de glace qui défilait, à une vitesse folle, en vision **périphérique**. A la fin du



premier tiers de la piste, je me demandais ce que je faisais là et je n'étais pas au bout de mes **peines** ! La seconde partie, la plus **technique**, se profilait déjà. Les **enchaînements**, violents, se succédaient de plus en plus vite... Je perdais même un bref instant mes repères et contre toute attente, la **peur** s'emparait de moi. Les **G verticaux** - tellement inhabituels pour le corps humain - devenaient de plus en plus **difficiles** à encaisser. Très brièvement, j'en venais même à regretter cette expérience. Mais la frontière entre **plaisir** et sensation désagréable était plus que **ténue** ; heureusement, la **passion** reprenait vite le dessus. Alors que nous venions de passer les **119 km/h**, nous entamions la partie finale, avec les **virages 15 et 16**, les plus violents. Après cet enchaînement, mon regard était attiré sur la droite par l'imposant bâtiment de **chronométrage** : nous n'étions plus très loin de l'arrivée. La vitesse **baissait** alors un peu avant de prendre la dernière grande **courbe** à droite qui allait nous mener à la longue zone de **freinage** en montée. Encore tétanisé, je peinais à reprendre mes **esprits**. Le bob s'immobilisait enfin après que **Federico** ait activé énergiquement le **frein**. Etourdis que nous étions avec mon fils, nous eûmes le plus grand mal



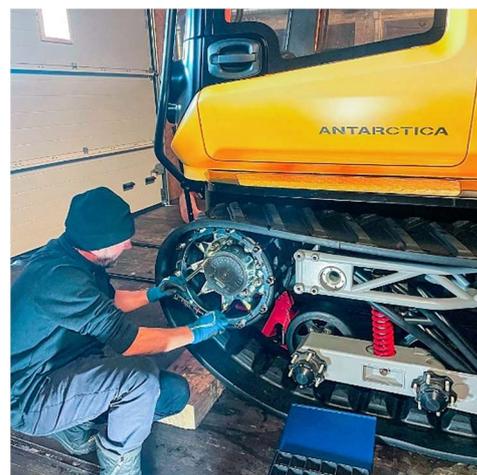
à nous **extraire** de nos assises. J'avais la désagréable **sensation** en me levant de laisser plusieurs **vertèbres** au fond de cet engin **satanique**. Il nous fallut plusieurs secondes pour reprendre nos esprits et partager nos impressions avec Federico. Ce dernier me conta alors qu'il avait eu le **privilege** d'embarquer les membres de la **patrouille de France**. Ces as de la voltige, pourtant habitués aux sensations **extrêmes**, avaient été cueillis à froid par leur expérience en bob. Leur assurance au départ avait laissé place à beaucoup d'**humilité** et de **respect** après ces **1500 mètres** de descente. Les pilotes avaient fait remarquer à Federico qu'il

appartenait à une **caste** de fous ! Je partage aujourd'hui le même **sentiment**... Si le sport automobile m'avait habitué à la vitesse et aux **G latéraux**, le bobsleigh m'a fait découvrir l'effet d'écrasement des **G verticaux**. Quel bonheur de pouvoir mettre à portée de tous ce genre d'expérience dans une infrastructure moderne malgré ses **30 ans** d'existence. La piste **olympique** permet également de découvrir les joies de la glisse extrême en « **Luge** » ou alors plus sobrement en famille avec le « **Bob Raft** », dans un engin auto-guidé et auto-freiné qui limite la vitesse à **80 km/h**. Le ratio prix/sensations est **imbattable**, surtout ramené à la qualité de l'accueil et au coût d'exploitation d'un tel site.

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

UTILITAIRE : Mise à jour pour l'Antarctica de Venturi

Venturi **Antarctica**, le premier engin électrique d'exploration polaire, a été déployé depuis décembre sur le site de la station **Princess Elisabeth Antarctica**. Ce véhicule permet à une équipe de **scientifiques** belges de réaliser des missions tout en limitant l'impact de son exploitation sur l'**écosystème**. Fin 2022, la station a accueilli une équipe de **Venturi**. Celle-ci a opéré des améliorations sur le premier **véhicule électrique** à chenilles de l'histoire du **continent blanc**. Ces interventions étaient nécessaires dans la mesure où l'**Antarctica** a été pensé pour fonctionner à des températures de **-50°C**, lors de l'hiver austral, alors qu'en été le mercure oscille plutôt aux alentours des **-10°C**. Première modification apportée à l'**Antarctica** : le remplacement des **barbotins** car, lors du premier été, il est apparu que de la neige **s'agglomérait** à ces pièces, puis se **solidifiait** générant d'importantes vibrations. Le département R&D de **Venturi** à Monaco a alors conçu de nouveaux **barbotins**. La deuxième amélioration concernait l'**aération** de l'habitacle avec l'ajout de deux entrées d'**air** sur la face avant, associées à un système de **ventilation** optimisé afin d'abaisser la température quand le soleil ou les systèmes électroniques de puissance distillent trop de **calories**. Enfin la troisième amélioration concerne toujours le **refroidissement**, mais cette fois-ci des systèmes **électroniques** de puissance disposés sous le plancher de l'**Antarctica**. Pour assurer une température constante et maîtrisée, les techniciens ont ajouté des entrées et sorties d'air à l'**avant** et à l'**arrière** du véhicule. En plus des températures **extrêmes**, la consistance de la neige influe également sur l'**autonomie** ; les techniciens planchent déjà sur de nouvelles modifications pour permettre aux scientifiques d'augmenter leur **rayon** d'exploration.



Article : Ingrid BARREAU

Photos et Vidéo : Venturi



Bourgogne Moteur Évènements

bourgognemoteurevenements@gmail.com - 06.06.85.07.27

9^e MONTÉE HISTORIQUE

URCY



BUVETTE ET
RESTAURATION

ENTRÉE GRATUITE

F de Sirval

Dimanche 7 MAI 2023

9H
19H

MONTÉES DE DÉMONSTRATION
VOITURES DE 1930 À 1990

Samedi 6 mai de 14H à 19H
Exposition des véhicules

La bourgogne.
CA COGNE

BullePrint
IMPRIMEUR

Intermarché
FLEUREY-SUR-OUCHE

BELGOM[®]
DES PRODUITS DE LÉGENDE

NORISKO
CONTRÔLE TECHNIQUE
SOMBERNONNAIS



Côte
d'Or
LE DÉPARTEMENT

NEWS

classicroacing.com

Toute l'actualité du véhicule historique



Ne manquez rien !