

Auto Full News

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



N°39

Mars 2023

Gratuit



VELO : Curiosité, une bicyclette pétaradante

AVION : Airspeeder MK4, la F1 du ciel

EXPOSITION : Les pépites de Motor Classica (3/3)

SPORT : Verstappen déjà devant, Alonso dans les étoiles

MOTO : Praga ZS 800, entre patrimoine et modernité

AUTO : Chevrolet SSR, une rareté en France



EDITO

A **Auto Full News**, nous n'avons pas manqué dans un précédent numéro de souligner l'ineptie de l'interdiction des voitures thermiques à partir de 2035. Loin de nous d'être opposés à des mesures en faveur de la planète, nous mettons surtout en lumière l'hypocrisie des voitures électriques qui sont loin d'être aussi vertueuses qu'elles le prétendent. S'ajoutent à cela des conséquences sur l'économie et sur l'emploi, tout comme un risque de priver les plus modestes de la liberté de circuler. Ces arguments semblent avoir mûri dans l'esprit de certains politiques, qui ouvrent à présent la porte à un report ou à une levée de cette mesure, alors que se profile un vote des 27 états membres. L'Allemagne a d'ores et déjà annoncé qu'elle votera en défaveur de cette interdiction. Notre numéro de mars marque la fin de notre visite du Motor Classica avec un 3^{ème} et dernier volet particulièrement riche en véhicules d'exception.

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

VELO : Curiosité, une bicyclette pétaradante

A l'occasion d'une saine promenade dans les rues de Nice, Laurent, un fidèle lecteur et expert reconnu en fortifications militaires alpines, nous a fait parvenir les photos d'un étrange vélomoteur. Bien que passablement accessoirisé, il s'agit ici d'un vélo des années cinquante sur lequel a été adjoint un moteur auxiliaire. Ce procédé était courant depuis l'après-guerre et a perduré jusqu'aux années cinquante. De nombreux fabricants proposaient alors leurs produits ainsi qu'un kit de montage pour motoriser une bicyclette. Les moteurs les plus répandus étaient le VAP, l'ABG (réunion des sociétés ARIES, La Bougie BG et de la SFEDR) avec son entraînement par chaîne, le Poulain, ou encore le Mosquito qui transmettaient le mouvement via un galet (roue avant ou roue arrière). On trouvait aussi cette solution sur des tandems et, depuis les congés payés, certains n'hésitaient pas à effectuer des centaines de kilomètres avec ces véhicules pour se rendre à la mer. Aujourd'hui c'est original et plutôt rare d'en croiser en bon état.



Article : Jean-Paul BATAILLARD

Photos : Laurent ICARDO

AVION : Airspeeder MK4, la F1 du ciel

Les sports **mécaniques** sont sur le point de connaître une grande révolution avec l'arrivée des premiers avions électriques à décollage et atterrissage verticaux (**eVTOL**) et cette fois-ci pilotés par des humains. **Alauda Aeronautics** -dont nous avons déjà évoqué les projets dans un précédent numéro d'Auto Full News- a enfin dévoilé l'**Airspeeder Mk4** au festival de l'innovation **Southstart** le 7 mars dernier. Ce nouvel appareil est étroitement dérivé du Mk3 (piloté à distance), qui avait effectué avec succès plus de **350 vols** d'essai et avait participé à deux courses de démonstration **Airspeeder**



en Australie-Méridionale en 2022. Conçu et construit à Adélaïde, l'Airspeeder Mk4 est l'eVTOL le plus rapide au monde avec une vitesse de pointe de **360 km/h** atteinte en seulement 30 secondes à partir d'un départ arrêté. Pour obtenir de telles performances, le Mk4 a recours à un turbogénérateur **Thunderstrike** Hydrogen de **1 000 kW** (1 340 chevaux) qui alimente à la fois les batteries et les moteurs. Cette technologie révolutionnaire permet d'utiliser de l'**hydrogène** vert comme carburant, fournissant ainsi une alimentation sûre, fiable et durable sur de longues distances ou durées de vol. Le **Mk4** a une autonomie projetée de plus de **300 km**, une distance similaire à la durée d'un grand-prix de



F1. L'analogie n'est pas anodine quand on sait qu'un championnat **Airspeeder Racing** est programmé dès **2024**. En attendant, **Alauda Aeronautics** prévoit de nombreux essais en vol du châssis et du groupe motopropulseur, y compris avec un équipage au cours du premier trimestre 2023. Alors que la plupart des **eVTOL** se dirigent à l'aide de rotors **inclinables** (positionnés verticalement pour le décollage et l'atterrissage et horizontalement pendant la croisière), le Mk4 se **démarque** grâce à un système de poussée dans lequel un contrôleur électronique de vol ajuste individuellement les **quatre rotors** montés sur des **cardans**. Cela rend le Mk4 non seulement plus rapide en ligne droite, mais également plus manœuvrable, avec une précision essentielle pour des **courses** rapprochées. Ce futur championnat suscite déjà la curiosité de nombreux fans impatients de voir une nouvelle forme de **sport mécanique** qui s'annonce spectaculaire. Les inscriptions par équipe sont désormais ouvertes pour les séries de courses en équipage **Airspeeder 2024** dont vous retrouverez toutes les informations sur le site : www.airspeeder.com



Article : Geraldo ZACCARIA

Photos et vidéo : Alauda Aeronautics

EXPOSITION : Les pépites du Motor Classica 2022 (3)

AC 16/80 sport 1936



Auto-Carrier Limited a été créée en 1901 et a suivi un chemin sinueux à travers le paysage automobile du 20ème siècle. Entre les premiers modèles à **trois roues** et la légendaire AC **Cobra**, la marque avait rebondi après le krach boursier de 1929 avec une nouvelle gamme de voitures à tirage limité. Cette gamme comprenait la **16/80**, une sportive de tourisme à quatre places équipée d'un six cylindres **Weller** alimenté par des carburateurs triples corps permettant une puissance de 80 ch. Ce modèle ne fut produit qu'à 44 exemplaires. L'**AC 16/80 Sport** était déjà très **renommée** à sa sortie, et est devenue aujourd'hui un modèle particulièrement attrayant pour les fans de l'ingénierie britannique classique. Nous sommes ici en présence d'un exemplaire vendu neuf en Australie et retrouvé comme épave dans le **Queensland** au milieu des années 1980.



L'actuel propriétaire acheta la voiture en 1989 et se lança dans une minutieuse

restauration, réalisant lui-même la plupart des travaux. La carrosserie était en très **mauvais** état, ce qui a nécessité de nouveaux panneaux en aluminium faits à la main, du tablier avant au support de roue de secours arrière. Le châssis et les **garnitures** extérieures, y compris les phares, les feux latéraux, le feu arrière et les klaxons sont tous d'origine.

MG K3 1934



Parmi les voitures du Motor Classica, cette **MG K3** de 1934 a l'une des histoires les plus incroyables : en effet, elle est la toute **dernière** des 30 K3 produites avec le numéro de **châssis 3031**. Elle fut vendue **695 £** en septembre 1934 à Eddy Hertzberger, un Gentleman Driver, qui va l'exporter en Hollande. Avec cette voiture, il va s'aligner avec succès dans plusieurs épreuves comme le Grand-prix d'**Orléans** et celui de **Dieppe**. Mais c'est surtout aux 24 h. du Mans que nous retrouvons la belle **MG K3** alignée par **Hertzberger** et 'Raph' (George Raphaël Béthenod de Montbressieux). Malheureusement, les deux comparses devaient renoncer au **92ème** tour. Pour garder la voiture en sécurité pendant la guerre, la MG fut **emmurée** dans l'enceinte du **Stade olympique d'Amsterdam**. En 1946, la voiture participe à une course des **records** sur les autoroutes belges, du côté d'Ostende, aux mains de Hans **Herkuleyns** et du

Lieutenant-Colonel Goldie Gardner. La voiture a pris le chemin de l'Australie dans les années 1980 et a été depuis pieusement conservée par son actuel propriétaire. La **K3** est équipée d'un moteur **six cylindres** en ligne de 1 086 cm³, doté d'un seul arbre à cames en tête et d'un compresseur de type **Roots**, qui développe plus de 120 ch à 6 500 tr/min. accouplé à une transmission à quatre vitesses à présélection Wilson. Le poids est de 900 kg.

Bugatti T37A 1927



La mythique marque **Bugatti** est également bien représentée au Motor Classica avec la présence de l'EB 110 et d'une Chiron dans la section « **Icon of Speed** » de l'exposition. Mais comment résister à ce modèle T37A de 1927 ? Les modifications apportées aux règles d'éligibilité pour les Grand-Prix avaient renvoyé les ingénieurs de Bugatti à la planche à dessin. Il en résulta la Bugatti **T37A** dont la cylindrée passait de 2 litres à 1,5 litre ; la Type 37 reprenait le châssis existant de la Type 35 avec un moteur **4 cylindres** à 12 soupapes, disponible soit en suralimenté soit en atmosphérique. Dans sa version suralimentée, la Type 37A Bugatti recevait un compresseur de type **Roots**, un allumage par magnéto et des roues en aluminium avec tambours de frein intégrés en option. Avec un régime à plus de 5 000 tr/min, la puissance ressortait à **90 ch**. Son faible poids conjugué à sa vitesse de pointe à plus de **150 km/h**, faisait que la Type 37A était une voiture parfaite pour s'aligner aux **Mille Miglia**, à la Targa Florio, ou aux 24 h. du Mans. Sur environ 290

Bugatti Type 37 produites, 67 le furent en version suralimentée.

MG PA Airline Coupe 1935



Le coupé **MG PA Airline Coupé** de 1935 est reconnu comme l'un des plus beaux exemples du style **Art déco** automobile avec une forme "goutte d'eau". Les voitures de sport MG de type P ont été produites entre 1934 et 1936, en prenant la suite des **Midget** de type J. Avec un moteur 4 cylindres en ligne à simple arbre à cames en tête de 847 cm³ alimenté par deux carburateurs SU, le moteur produisait **36 ch.** à 5 500 tr/min. Cette puissance était transmise par une boîte de vitesses à quatre rapports.



Cette voiture était l'une des **28** seules fabriquées avec une carrosserie Carbodies et avait été présentée au salon de l'automobile d'Olympia de 1935. Gert **Jensen**, un architecte danois, a passé trois ans à restaurer cette voiture aux Etats-unis dans les années 60. La **MG PA Airline**

Coupé fut alignée par la suite au Concours de Pebble Beach en 1969, où le champion de Formule 1 de 1961, **Phil Hill**, était l'un des membres du jury. La voiture avait non seulement remporté la classe européenne d'avant-guerre, mais aussi le trophée **Gwenn Graham**. L'actuel propriétaire l'a acquis aux héritiers de Gert Jensen en 2017 et a ensuite supervisé sa deuxième restauration, qui a été effectuée en Australie.

DeTomaso Pantera V8 Group B 1985



Les fans de sport automobile du milieu des années 1980 se souviendront de Kevin Bartlett, vainqueur du **Bathurst 1000** et de plusieurs autres manches de l'*Australian GT Championship* en 1985 au volant de cette impressionnante Pantera. Lors de sa dernière sortie au **Winton Motor Raceway**, à l'occasion d'une épreuve regroupant des GT et des Sportscar, « KB », la Pantera et son pilote s'étaient imposés avec plus d'un tour d'avance. En 1986, les voitures à effet de sol furent interdites et la **Pantera** fut stockée pendant 30 ans dans un conteneur. Après une restauration dans les règles de l'art, la **Pantera** peut à présent s'aligner dans les épreuves historiques réservées aux véhicules du groupe U à effet de sol. Avec ses 612 ch. extraits du bloc V8 d'origine Ford et son poids de 950 kg. cette Pantera Groupe B se montre toujours aussi redoutable. La Pantera, qui signifie panthère en italien, était le modèle le plus populaire de **De Tomaso**, avec plus de 7 000 voitures de sport fabriquées au cours de ses 20 ans de production. Elle a été conçue par la firme italienne de *design* **Ghia** et le légendaire artiste automobile américain Tom Tjaarda,

qui avait contribué à la création de plusieurs Ferrari, Aston Martin et Mercedes-Benz. Remplaçant la **Mangusta**, la Pantera est la dernière voiture produite dans les usines Ghia et Vignale avant que Ford ne les ferme.

DeTomaso Longchamp GTS Spyder 1981



La De Tommaso **Longchamp** fut présentée au grand public à l'occasion du salon de l'automobile de Turin de 1972. Le modèle présenté ici est une Longchamp **GTS Spyder** à conduite à droite d'usine livrée en Australie, il s'agit d'une commande spéciale pour l'importateur De Tommaso **Ken Mathews**. De Tommaso a construit environ 410 Longchamp mais seulement **16** en version **Spyder**. et seules 4 Spyders De Tommaso Longchamp GTS Spyder furent produites avec une conduite à **droite**. Cela donne l'ampleur de la rareté du modèle exposé au Motor Classica, ce que les collectionneurs automobiles dénomment une « **licorne** » dans leur jargon. Le fondateur **Alejandro De Tommaso** était un émigré argentin ; il s'était essayé à la Formule 1 dans les années 60 avant de passer à la production de voiture de séries avec la célèbre **Mangusta**. La Longchamp GTS Spyder est une « *muscle car* ». La Longchamp concilie un *design* typiquement italien aussi raffiné que luxueux. La motorisation fait appel à un **V8 Ford 351 Cleveland** de 5.6 litres développé en Australie, puis préparé en Suisse avant d'être **assemblé** en **Lomdardie**. Cette magnifique De Tommaso Longchamp reste la seule version à conduite à droite connue et est disponible à la vente par l'intermédiaire

de la société de Marc **Jensen** pour **\$275,000** australiens.

Holden Monaro HK GTS 327



C'est là que la légende **Holden Monaro** a commencé. La conception du toit rigide sans pilier à deux portes connut un succès immédiat. La Holden **Monaro** de conception australienne s'inspire d'autres modèles de la famille General Motors, tels que les coupés Camaro, **Corvaire** ou **Nova**. Le modèle exclusif Monaro GTS était propulsé par un moteur Chevrolet V8 de 327 Ci (5 360 cm³)

développant **250 ch.** accouplé à une transmission manuelle à quatre vitesses. Devant l'engouement suscité par cette **Holden Monaro**, la voiture recevait le prix de la voiture de l'année du magazine **Wheels** en 1968 ; cette même année ce modèle s'imposa lors de l'épreuve **Hardie-Ferodo 500** à Bathurst. En 1969, Norm Beechey aligné avec une Monaro **GTS 327** dans le championnat australien de voitures de tourisme, remporta les deux dernières manches de la saison. Cette HK Monaro **GTS 327** fut la 211^{ème} à sortir de l'usine d'assemblage de **Pagewood** à Sydney en septembre 1968. Sur les 1 192 exemplaires originaux construits, il s'agit de l'un des **200** exemplaires encore restants ; il a fait l'objet d'une **restauration** minutieuse.

Article : Eric MOSCHIETTO

Photos : Eric MOSCHIETTO



SPORT : Verstappen déjà devant, Alonso dans les étoiles

La réglementation 2023 restant à quelques exceptions près identique à celle de la saison dernière, ce début de saison retenait toute l'attention avec un **resserrement** attendu entre les écuries. Il fut comme souvent difficile de tirer des enseignements des essais de pré-saison. Les *teams* toujours sur la réserve ont veillé à ne pas trop dévoiler leurs forces et faiblesses avant le début du championnat. Les essais libres du grand-prix de **Bahreïn** allaient permettre de se faire une première



idée. Rapidement, **Aston Martin** confirmait être la bonne surprise de 2023, avec Fernando **Alonso** qui occupait le haut du classement. Les qualifications allaient réserver une lutte intense entre plusieurs écuries : Ferrari tenait tête aux **Red Bull** et les **Mercedes** se montraient bien plus performantes que prévu sur un tour. Alonso se positionnait en arbitre et intercalait son Aston Martin dans la chasse à la pole. Si les Q1 et la Q2 pouvaient laisser planer le doute, la Q3 tournait à la **démonstration** pour les Red Bull et particulièrement pour Verstappen qui claquait un temps de 1'29.708. En seconde ligne, on retrouvait les deux Ferrari qui précédaient Alonso et les deux Mercedes de Russel et Hamilton. Le dimanche, **Verstappen** conservait la tête au départ tandis que Leclerc intercalait sa Ferrari entre les deux Red Bull grâce à ses pneus **tendres** frais. Lewis Hamilton, en vieux renard, parvenait à gagner deux rangs au départ tandis que Lance Stroll était à deux doigts de doucher les



espoirs de son coéquipier Alonso en l'accrochant légèrement au virage 4, fort heureusement sans conséquence. Après 10 tours, **Verstappen** comptait 6,5 secondes d'avance sur Leclerc qui avait à moins de 1,5 seconde Pérez en embuscade. L'autre pilote Ferrari, **Sainz**, était décroché et avait les plus grandes peines à creuser un écart sur les deux Mercedes et les deux Aston martin. **Hamilton** s'arrêtait dès le 13ème pour chausser des gomme dures alors qu'Alonso prenait le dessus sur

Russell. Leclerc et **Sainz** marquaient leur arrêt un tour plus tard, tout comme **Russell**, mais ce dernier voyait son immobilisation se prolonger suite à un souci sur le pneu arrière gauche. Cela eut pour conséquence de l'écarter définitivement de la course au podium. **Verstappen**, solide leader, stoppait au 15ème tour mais surprenait le paddock en repartant avec un nouveau train de soft. Son équipier l'imitait au 20ème tour. Ce choix de gomme permettait au Mexicain de fondre sur Leclerc et de le dépasser au 26ème tour pour reprendre la **deuxième** place. Peu après la mi-course, **Hamilton** s'arrêtait plus tôt que prévu malgré sa protestation

auprès de son team pour chausser un nouveau train de gommes dures. Pendant ce temps, **Alonso** restait en piste 4 tours de plus. Peu après les deux champions du Monde se retrouvaient en lutte : Alonso plaçait une première estocade au 37^{ème} tour en prenant le dessus au virage 4, mais l'Espagnol perdait de la **motricité** à la relance ce qui permettait à Hamilton de reprendre sa position. Deux tours plus tard, Alonso prenait définitivement le dessus sur **Hamilton** après un dépassement improbable au virage 10 et partait en chasse de son compatriote Sainz. Alors que le podium semblait se dessiner avec un doublé des Red Bull et la troisième place de Leclerc, ce dernier voyait le **moteur** de sa **Ferrari** se couper au 41^{ème} tour. Sainz récupérait alors la 3^{ème} place mais ne devait pas résister longtemps à l'Aston Martin d'Alonso. L'Espagnol, euphorique avec sa nouvelle monture, s'emparait de la 3^{ème} place et laissait **Sainz** sous la menace d'Hamilton. Cependant, le combat tourna court entre ces deux derniers, tous deux en proie à une surchauffe de leurs pneumatiques. Plus rien n'allait arrêter **Verstappen** qui aura connu une course tranquille, loin du tumulte du peloton. Notons l'exploit de Pierre **Gasly** qui, parti en fond de grille, parvenait malgré trois arrêts à remonter à la 9^{ème} place pour sa première course sous les couleurs d'Alpine. Son équipier **Ocon** devait abandonner après avoir écopé de plusieurs pénalités. Après cette première course, nous constatons que **Red Bull** a développé une voiture aussi performante que celle de 2022, que Ferrari n'a toujours pas réglé ses problèmes de fiabilité et que **Mercedes** est toujours nettement en retrait en se fourvoyant avec son concept de pontons étroits. La révélation reste **Aston Martin** qui compte bien venir jouer les trublions aux avant-postes.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Photos Aston Martin Aramco Cognizant F1 Team

DATE	GRAND-PRIX	VAINQUEUR	CLASSEMENT ET POINTS		
05 mars	Bahreïn	Verstappen	1° Verstappen 25	2° Pérez 18	3° Alonso 15
19 mars	Arabie-Saoudite	Pérez	1° Verstappen 44	2° Pérez 43	3° Alonso 30
02 avril	Australie				
29 avril	Azerbaïdjan (s)				
30 avril	Azerbaïdjan				
07 mai	U.S.A. Miami				
21 mai	Emilie-Romagne				
28 mai	Monaco				
04 juin	Espagne				
18 juin	Canada				
01 juillet	Autriche (s)				
02 juillet	Autriche				
09 juillet	Grande-Bretagne				
23 juillet	Hongrie				
29 juillet	Belgique (s)				
30 juillet	Belgique				
27 août	Pays-Bas				
03 sept.	Italie				
17 sept.	Singapour				
24 sept.	Japon				
07 oct.	Qatar (s)				
08 oct.	Qatar				
21 oct.	U.S.A. Austin (s)				
22 oct.	U.S.A. Austin				
29 oct.	Mexique				
04 nov.	Brésil (s)				
05 nov.	Brésil				
20 nov.	Abu-Dhabi				

MOTO : Praga ZS 800 le patrimoine par la modernité

L'émblématique marque **Praga** (1909-2006) s'était particulièrement distinguée par sa présence dans tous les secteurs de la production mécanique, avant de disparaître. En plus des **camions**, des **autobus**, des **automobiles**, des **avions** et des engins **militaires**, Praga avait également proposé, entre les années 20 et le début des années 2000, des **motos**. La production des années 30 était particulièrement reconnue pour sa qualité avec des modèles emblématiques comme la **BD 500 DOHC** (1928-1933) ou la **BC 350 OHC** (1932-1933).



Presque vingt ans après sa dernière moto, **Praga** revient sur le marché des deux roues avec la **ZS 800**. La marque a pu renaître de ses cendres il y a peu grâce à de nouveaux investisseurs. Ces derniers, après avoir lancé l'**hypercar** Praga **Bohema**, s'appuient à présent sur le patrimoine moto de la marque pour lancer sa nouvelle **ZS 800**. Cette dernière est une interprétation



moderne de la **Praga BD 500** (monocylindre de 499 cm³ délivrant 15 ch. à 4 400 tr/min.) sortie en 1928 de l'usine **Breitfeld-Daněk** à Prague. Très moderne pour son époque, la **BD 500** était l'œuvre d'un jeune designer aéronautique et motard passionné, Jaroslav František **Koch**. Ce dernier réalisa l'exploit de rallier **Rome** à **Prague** (1480 kilomètres) au guidon de sa moto en 35 heures et 40 minutes, établissant ainsi un nouveau **record** d'endurance à l'époque. Cet exploit a motivé les ingénieurs (Jan **Žuži** et Radek **Šebesta**) en charge du développement de la nouvelle **ZS 800**. Cette dernière ne pèse que **142 kg** à sec (158 kg avec les pleins) grâce

à un cadre en acier au **chrome-molybdène**, un système d'échappement en **titane** imprimé en **3D** et des roues en **carbone** tissé. Le moteur est un **bicylindre** parallèle à quatre temps de **773 cm³** refroidi par air de **50 ch.** (normes Euro 5). La transmission est à **5 vitesses**. Pour être au plus proche du style **rétro**, les concepteurs ont fait le choix d'un système de frein à **tambour hydraulique**. La fourche avant **sculptée** est un véritable exercice de savoir-faire artisanal ; elle intègre une suspension **Öhlins** entièrement réglable, avec un ressort en **titane**. Le réservoir de carburant avec son couvercle en carbone forgé affiche une capacité de **11,5 L**. La Praga **ZS 800** est le fruit d'une ingénierie digne des plus belles années industrielles tchèques qui ont précédé l'ère communiste. Praga ne produira que **28 ZS 800**. Ces dernières sont dès à présent disponibles à la commande avec des premières livraisons prévues à la mi-2023. Le premier exemplaire est déjà destiné à un riche client de Dubaï. Rien d'étonnant quand on prend connaissance du tarif H.T. affiché à **86 000 Euros**.



Article : Jean-François **DUBY**

Photos : Praga

AUTO : Chevrolet SSR, une rareté en France

L'histoire de la **Chevrolet SSR** est fascinante tant elle défie les certitudes *marketing* de l'industrie automobile. L'attrance des Américains pour les véhicules utilitaires, notamment les *pickup* (alors que les Australiens les appellent les "*Utes*") n'est plus à démontrer. De la Ford T à nos jours, ce segment jouit d'une immense popularité. C'est au salon de Détroit en **2000** que la **Chevrolet SSR** fut présentée sous la forme d'un *concept-car* innovant qui surfait sur trois tendances majeures : L'engouement du *néo-rétro* souligné par le succès commercial du **Chrysler PT Cruiser**, le culte du *hot rod* combinant une carrosserie « années 1940-1950 » avec une mécanique moderne et surpuissante et enfin le retour en force et de manière plus démocratique du *cabriolet*, grâce à l'apport du *hard top*. Les ingénieurs de **G.M.** témoignent encore aujourd'hui qu'ils ont rarement vu autant d'énergie et de passion dans le développement de ce modèle vraiment innovant. La **SSR** allie un look de *hot rod* (ou *street rod*) avec une calandre inversée rappelant celle des années 50 et un gros **V8**. La carrosserie fusionne les deux seuls types de voitures à deux places du



marché en empruntant l'avant d'un cabriolet avec un *hard top* rétractable (d'une rare complexité) et l'arrière d'un *utilitaire* avec son plateau de rangement. Bien que présentée à **Detroit** avec une douzaine d'autres concept-cars, c'est bien la **SSR** qui provoqua et de loin le plus gros engouement. Le CEO de **G.M.** va une nouvelle fois pouvoir vérifier l'attrait du *concept car* en se présentant à son volant lors du regroupement annuel de *hot rod* à **Woodward**. Pour la direction, il ne faisait plus aucun doute qu'il fallait passer à la production et à la commercialisation. Compte-tenu du développement spécifique de nombreux éléments et des dimensions **XXL** du produit final, **G.M.** devait cependant rapidement revoir à la baisse ses



prévisions et décida de produire sa **SSR** dans une usine dédiée aux séries limitées. Avec cette voiture, **G.M.** cherchait également à démontrer au grand public qu'elle était en capacité d'approcher le marché au **21ème siècle**. Défiant toute logique, et ce malgré l'esprit d'innovation, les études marketing, le look et le rugissement du **V8 Chevrolet**, le succès commercial escompté ne fut pas au rendez-vous. Après à peine plus de 3 ans et **24 180** modèles produits, **G.M.** stoppait la commercialisation mi-2006. Plusieurs raisons peuvent expliquer cet échec : le prix de **42,000 \$**, le gabarit final, le poids (2 159 kg) et, plus étrange, la *motorisation* jugée trop faible malgré des blocs **V8 de 5,3 Vortec** de 300 ch. ou 6,0 **LS2** de **400 ch.** Malgré tout, pour ses 20 ans, la **SSR** peut compter sur une communauté de passionnés **loyaux** qui lui vouent un véritable culte. Cinq exemplaires seulement ont été immatriculés en **France** dont celle prise en photo en Savoie l'été dernier. Il s'agit ici d'un modèle **2005** équipé du moteur **V8 LS2** de 390 ch. (dont un dérivé fut implanté dans la **Chevrolet Corvette C6**) et d'une boîte **6 vitesses** qui améliorent sensiblement les performances. Malgré les incroyables sensations procurées par cette **SSR**, son propriétaire doit malheureusement s'en **séparer** en raison d'une prochaine expatriation. Si nos lecteurs sont intéressés, ils peuvent contacter le vendeur à l'adresse mail suivante : jerome.paccard@gmail.com



Article : Eric MOSCHIETTO

Photos : Eric MOSCHIETTO

NEWS

classicroacing.com

Toute l'actualité du véhicule historique



Ne manquez rien !