

AUTO Full NEWS

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



Gratuit

N°41

Mai 2023



BATEAU : Les moteurs Motogodille

CAMION : H.V.S. 4X2 HGV, le précurseur

EVENEMENT : 32ème Tour Auto

SPORT : F1, Sprint à Bakou et folle remontée à Miami

EVENEMENT : 4ème rassemblement de l'Auto Rétro Club du Léman



EDITO

Avec les beaux jours, les manifestations sportives et les rassemblements permettent aux passionnés de retrouver le sourire en cette période morose. Alors que nous pensions la jeunesse actuelle peu encline à se retourner sur le passé, il est réconfortant de voir l'engouement suscité par les véhicules anciens sur les nouvelles générations. Le Tour Auto, dont le succès n'est plus à démontrer, voit de plus en plus de jeunes parmi ses nombreux spectateurs alors qu'en même temps une nouvelle vague de restaurateurs se penchent sur des véhicules d'un autre âge, loin de toute considération générationnelle. A **Auto Full News** nous ne pouvons que nous réjouir de voir le futur préserver le passé.

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

BATEAU : Les moteurs Motogodille

Lors d'une récente visite au château d'Annecy, je suis tombé sur un ensemble motopropulseur **Motogodille** qui a attisé ma curiosité. Vous vous demandez certainement ce qu'un moteur de bateau peut avoir à faire dans une enceinte médiévale. Il faut savoir que l'édifice qui trône sur les hauteurs de la vieille ville d'Annecy abrite depuis quelques années l'**Observatoire régional des lacs alpins**. L'une des salles est consacrée à l'histoire de la pêche à travers divers objets dont les tout premiers moteurs pour embarcations. Le premier est un **Penta Type U21** (AB Elektrolux) des années 40 dont l'aspect reste assez proche des modèles actuels. Ce bicylindre deux temps de **275 cm³** délivrait **4 ch.** mais la motorisation la plus étrange est bien plus ancienne et rare : il s'agit d'un **Motogodille** des années 20. La marque fut créée

en 1904 par le Baron **Gabriel Trouche** dont les établissements siégeaient au 62 quai Carnot à Saint-Cloud (Seine et Oise) comme en atteste la plaque constructeur. Il fut l'un des **pionniers** des motorisations pour embarcations en France. Le Baron va s'associer avec **Elie Victor Buchet**, un motoriste connu pour avoir équipé plusieurs marques dans divers domaines comme **Alcyon**, **Ferber**, **Santos Dumont** et bien évidemment les motos éponymes **Buchet**. Les premiers moteurs pour embarcations légères s'inspiraient donc des techniques des **deux roues** avec un cylindre à ailettes **refroidi par air**. Le système évolua par la suite avec un refroidissement par eau. Les moteurs **Motogodille** recevaient un arbre de transmission assez long terminé par une hélice. Une configuration qui n'est pas sans rappeler les **long tail boats** bien plus modernes et puissants que l'on croise sur les cours d'eau du sud-est asiatique. Mais à l'époque, cet ensemble était particulièrement **encombrant** (2,30 m.) **lourd** et peu maniable. Les pêcheurs ne s'en servaient que pour se rendre sur leur zone de pêche. Cependant, cette **configuration axiale** offrait en contrepartie l'avantage d'évoluer vers les bas-fonds en gardant l'hélice proche de la **surface**. Le moteur monocylindre à **2 temps** (+/- 350 cm³) prenait vie après avoir utilisé le volant moteur comme lanceur. La puissance du modèle présenté ici n'est pas connue mais en fonction des versions proposées à l'époque, celle-ci pouvait varier entre **2,5 ch.** et **5 ch.** voire **8 ch.** Suivant les conditions et le poids de l'embarcation, un moteur **Motogodille** permettait d'atteindre des vitesses entre 8 et **20 km/h.** Aujourd'hui cet ensemble mécanique est devenu une pièce de collection recherchée par les amateurs de nautisme *vintage*.



Article : Jean-François DUBY

Photos : Jean-François DUBY

CAMION : Tracteur HVS 4X2 HGV en précurseur

Fondée en 2017 à Glasgow, **Hydrogen Vehicle Systems Ltd** (HVS) se concentre sur la conception et le développement de véhicules utilitaires à **hydrogène**. Cette société s'est entourée de spécialistes issus de divers domaines de l'industrie (Automobile, technologie de l'hydrogène, électronique et environnement) pour développer ces produits. En partant d'une feuille **blanche**, HVS présente aujourd'hui, sous la forme d'un concept abouti, un **tracteur de semi** de 40 tonnes équipé d'un moteur à hydrogène. Ce tracteur **4X2 HGV** repose sur un châssis développé autour d'un groupe



motopropulseur à hydrogène, qui se compose de **bouteilles** d'hydrogène sous pression, de piles à **combustible**, d'un système de stockage d'énergie et d'un essieu arrière électrifié. Il reçoit l'appui d'un KERS (*Kinetic Energy Recovery System*), similaire au système utilisé en **Formule Un**, pour récupérer de l'énergie lors des phases de **freinage**. La pile à combustible permet une autonomie plus longue, une capacité de **charge** plus élevée et un ravitaillement bien plus **rapide** qu'un système ne reposant que sur des batteries et un moteur électrique. Le temps de ravitaillement n'est même guère plus long que si vous aviez à remplir un gros réservoir de **gasoil** (environ 20 minutes). La seule émission dégagée par le véhicule est de la **vapeur d'eau**. Selon l'itinéraire parcouru, les conditions et le style de conduite, le poids lourd **HVS** a la capacité de parcourir jusqu'à **600 km**. De nombreuses stations de ravitaillement en hydrogène seront situées sur les parkings dédiés aux utilitaires ou à travers le **réseau** des distributeurs de carburants conventionnels. Pete Clarke, le responsable du *design*, s'est attaché à concevoir une cabine très **moderne** alliant pureté, **aérodynamisme** et efficacité tout en maîtrisant le **poids**. Les avantages qui en découlent incluent ainsi une meilleure efficacité énergétique sur les longs trajets, une meilleure **ergonomie** spatiale et un confort de cabine accru pour le conducteur. D'autres variantes du tracteur routier **4x2 HGV** à hydrogène, dont une variante à conduite à **gauche**, sont également en cours de développement. Avec l'objectif du gouvernement britannique de réduire les ventes des poids lourds thermiques de **3,5 à 26 tonnes** d'ici **2035**, HVS et sa technologie tire son épingle du jeu et se positionne dès à présent comme un des précurseurs pour prendre ce **virage** écologique avant ses principaux concurrents. HVS ambitionne à terme de construire des sites de productions et d'employer jusqu'à **10 000 salariés**.



Article : Ingrid **BARREAU**

Photos : **Hydrogen Vehicle Systems Ltd**

EVENEMENT : 32^{ème} Tour Auto

Du 17 au 22 avril 2023, s'est tenue la 32^{ème} édition du **Tour Auto** organisée par **Peter Auto**. Cette édition 2023 mettait à l'honneur les « **Good Old English Cars** ». L'épreuve sportive s'élançait du **Château de Vaux-le-Vicomte** après un départ fictif la veille, au **Grand Palais Ephémère** à Paris. Les voitures anciennes empruntaient un parcours de près de **2000 km.** passant par Beaune, Clermont-Ferrand puis Valence avant d'arriver à **Cannes**. La compétition se divisait en **10 spéciales** et **4 épreuves en circuit** (*Dijon-Prenois, La Bresse, Charade et Paul-Ricard*). Les concurrents, au nombre de **238**, s'alignaient soit en **Compétition** soit en **Régularité**, comprenant chacune la catégorie **V.H.C.** – ainsi que les **Groupes G-H-I**).



En **Compétition** V.H.C. l'équipage **Berchon – Bordier** faisait honneur aux « **Good Old English Cars** » en s'imposant au volant de leur **Jaguar Type E** avec 1 mn. d'avance sur la **Shelby Cobra 289** de **Wakeman – Blakeney-Edwards** et l'autre Jaguar Type E **Bonnardel – Bonnardel** à 2.15 mn. Le Groupe **G** (66-71) revenait à la **Porsche 911 2,3L ST** du duo **Roddaro/Speyer** devant l'**Alfa Roméo 1750 GTAm** des Allemands **Meinrenken/Schroder** et l'autre Porsche 911 2,3L ST des Français « **Son of B** »/**Gibert**. En Groupe **H** et **I** (72-81) La Ford Capri de **Pernaut/Blyenberg** repoussait la Porsche 911 Carrera RSR 3.0 de **Hywel-Evans/Chapman** à plus de 2 minutes et la très sonore **B.M.W. M1 Procar** de Leroy-Fleuriot/Audibert à près de 6 minutes. Un classement secondaire récompensait l'**Indice de performance**. Dans cet exercice subtil, c'est l'équipage **Cathiard/Cathiard** sur Alfa Romeo **1900 CSS Touring** qui s'imposait avec 12 points (après application du coefficient) sur l'équipage Couraudon/Couraudon à bord d'une **Porsche 356 1500 S Coupé**.

En **Régularité**, V.H.C. **Hamoniau** accroche une deuxième victoire après celle de **2019** en faisant cette fois-ci équipe avec **Dupard** sur une **Ferrari 250 GT Berlinetta Lusso**. Après avoir fait preuve



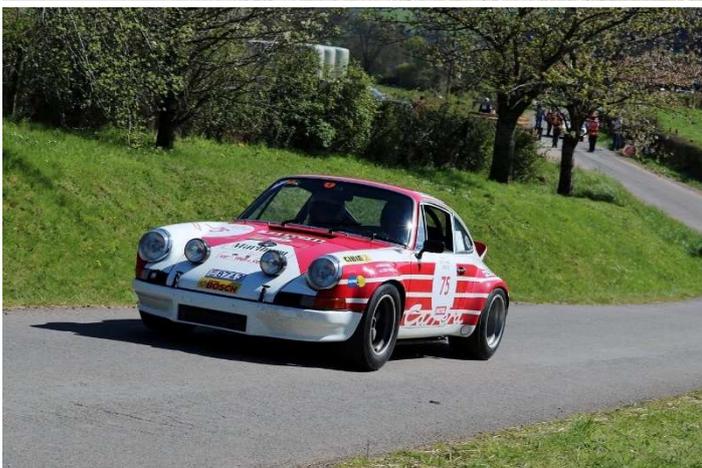
d'une très grande régularité durant les 5 étapes, ils s'imposent avec seulement 11 petites secondes devant la Morris Mini Cooper S 1275 de **Martens/Pyck** et 12 secondes sur la Mercedes-Benz 300 SL de **Poels/Prat**. En **Régularité** Groupe **G**, l'équipage argentin **San Martin/Dietrich** fut impérial avec sa Porsche 911 2,2L S. Avec un total de 02 :29 minutes de pénalités le duo reléguait à plus de **360 points** les autres prétendants au podium : **Vagner/Vagner** sur Opel GT 1900 (2^{ème}) et **Iovleff/Lohisse** sur Porsche 914/6 (3^{ème}). En Groupe **H/I** d'autres équipages argentins ont trusté le podium mais cette fois-ci pour les deuxième et troisième places. En effet **Elicabe/Daly** (3^{ème}) et **Oxenford/Diaz** (2^{ème}) tous sur Porsche 911 Carrera RS 2.7 ont subi la loi **d'Astles/Jay** et de leur Lancia Fulvia HF qui s'impose avec seulement **02 :17** minutes de pénalités. Le **Tour Auto** a tenu toutes ses promesses et nous a

une fois de plus offert la possibilité de voir évoluer des voitures **exceptionnelles**. Le public ne s'y est pas trompé en venant en nombre tout au long du parcours et des villes étapes.



	Pilote/copilote	Voiture	Temps	Différence
1	Sébastien Berchon - Sébastien Bordier	Jaguar Type E 3.8 1963	2:07:21	
2	Frederic Wakeman - Patrick Blakeney-Edwards	Shelby Cobra 289 1965	2:08:21	+1:00
3	Patrick Bonnardel - Alexandre Bonnardel	Jaguar Type E 3.8 1964	2:09:36	+2:15
4	François Fabri - Alexander Furiani	Alfa Roméo Giulia GTA 1965	2:12:02	+4:41
5	Patrick Soury - Marie-Pierre Soury	Lotus Elan 26R 1965	2:23:11	+5:49





Article : Jean-François DUBY
Photos : Dan Photos Rally Story

AZERBAÏDJAN

La 4^{ème} course de la saison marquait l'introduction du nouveau **format** pour la course **Sprint**. Bien qu'attrayante pour les fans, la course **Sprint** du samedi déterminait jusqu'ici la grille de départ du grand-prix. Cette **formule** a toujours suscité bien des **débats**. La pole n'était plus déterminée par une séance de vitesse pure mais par un classement d'une épreuve courte. Bien



conscient de cela, Stefano **Domenicali** et les team Managers se sont mis autour de la table pour donner un **nouveau** cadre à ces courses Sprint. A partir du grand-prix d'**Azerbaïdjan**, la course Sprint devient une course à part entière avec sa propre séance de **qualification**, les deux étant disputées le samedi. Le grand prix du dimanche retrouve une vraie séance de qualification mais programmée cette fois le **vendredi**. La grille de départ allait donc être à nouveau déterminée par le **chronomètre** et la vitesse pure. Lors de la Q1 et la Q2, la Ferrari de Leclerc et les **Red Bull**

se partageaient les meilleurs temps. Mais lors de la **Q3**, le pilote de la **Scuderia** allait se monter impérial pour rafler la pole devant Verstappen et Pérez. Le lendemain, la nouvelle séance qualificative courte pour le **Sprint** confirmait la domination de la **Ferrari** dans les rues de Bakou. **Leclerc** prenait cette fois-ci le meilleur sur Pérez qui devançait son équipier un peu plus en retrait. Quelques heures plus tard la course Sprint s'élançait pour 17 tours. Au départ, **Leclerc** conservait sa position sur Pérez, tandis que **Verstappen** se retrouvait sous la menace de la Mercedes de Russell. Ce dernier plaçait dès les premiers virages des attaques **viriles** : la Mercedes allait même au contact et endommageait le **flanc gauche** de la Red Bull. Le champion du Monde finissait par céder et **Russell** s'emparait de la 3^{ème} position. A peine le premier tour entamé, une **Virtual Safety Car** était déployée suite au crash de **Tsunoda** dans le virage 13. Il fallut attendre 4 tours pour que la piste soit nettoyée et que la course puisse reprendre. A la **relance** - et ce malgré une monoplace endommagée - **Verstappen** se débarrassait rapidement de la Mercedes de Russell. Quelques tours plus tard c'était au tour de Leclerc de se faire déposer par la Red Bull de **Pérez** bien plus rapide. On pensait alors **Verstappen** capable de faire la même chose mais les **stigmates** de sa Red Bull l'empêchaient de revenir sur la Ferrari. Pérez s'imposait confortablement devant **Leclerc** et Verstappen. A l'issue de l'épreuve Verstappen allait **s'expliquer** avec Russell avec véhémence, le champion du Monde n'ayant pas digéré l'accrochage du premier tour. Le lendemain, **Leclerc** attendait le grand-prix pour prendre sa **revanche**. Comme la veille, le pilote monégasque conservait sa position après le départ, devant Verstappen et Pérez. Mais Leclerc n'allait pas faire **illusion** très longtemps : dès le 3^{ème} tour, il se voyait déposer par **Verstappen** puis quelques minutes plus tard par **Pérez**. Verstappen entra au stand pour chauffer des gommes dures au 11^{ème} tour. Au même moment, **Nyck de Vries** encastrait sa Toro Rosso dans le virage 5 et provoquait la sortie de la **Safety Car**. Pérez, Leclerc, Sainz, Alonso, **Stroll** et Russell en profitaient pour s'arrêter et changer leurs gommes. Verstappen, ressorti juste devant la Safety car, perdait l'**avantage** et se retrouvait en 3^{ème} position derrière Leclerc. Après 4 tours de neutralisation, la course était relancée. **Pérez** n'eut aucun mal à conserver la tête tandis que son équipier se mettait déjà dans le diffuseur de la Ferrari de Leclerc. Ce dernier ne **résista** que quelques virages avant de céder sa position. Derrière, **Hamilton**, qui lui aussi s'était arrêté avant la **Safety car**, fut l'autre perdant de l'incident de Nyck de Vries. Le pilote Mercedes retrouvait de sa superbe avec les **gommes dures** et effaçait tour à tour

Hülkenberg, Ocon, Russell, puis Stroll avant de buter sur la Ferrari de Sainz. Le reste de la course fut sans histoire pour les hommes de tête. Les **Red Bull** creusaient rapidement un gros écart avec la Ferrari de Leclerc. **Pérez** maintenait quant à lui un écart suffisant avec son équipier. Le **Mexicain** démontrait une fois de plus sa maîtrise des circuits urbains. Ne restait à Verstappen que la possibilité de grappiller le point du **meilleur tour** ; à plusieurs reprises, il accrochait le meilleur temps dans les dernières minutes. Mais Russell en 8^{ème} position possédait une confortable avance sur la **McLaren** de Norris, ce qui lui permettait de rentrer des gommes **soft** en toute fin de grand-prix. Sans surprise, il réalisait le tour le plus **rapide** dans l'ultime passage sur la ligne. **Ocon** qui avait retardé son changement de pneumatiques, finissait par plonger dans les stands avant d'aborder le dernier tour. Le pilote de l'**Alpine** se retrouvait alors face à une **nuée** de photographes sur la **Pit Lane** et parvenait à éviter un drame de justesse. Quelques secondes après cet incident, Pérez franchissait la ligne avec la satisfaction d'avoir réalisé un week-end plein, lui permettant de revenir à **6 points** de son coéquipier au championnat.

U.S.A. Miami

La 2^{ème} édition du grand prix de **Miami** confirmait l'intérêt grandissant des Américains pour la F1, bien aidé il est vrai par la série Netflix **Drive To Survive**. Le circuit tracé autour du **Hard Rock Stadium** accueillait de très nombreuses animations et espaces détente pour divertir les quelque 270 000 spectateurs. Les qualifications allaient nous réserver bien des surprises... Après des essais libres largement dominés par **Verstappen** devant les **Ferrari**, il semblait peu probable que la pole échappe au champion du monde. Pourtant, tout ne s'est pas passé comme prévu. La première **surprise** intervenait lors de la **Q2** quand **Hamilton** ne parvenait pas à faire mieux que le 13^{ème} temps alors que la Ferrari de Leclerc et l'Aston Martin d'Alonso se montraient proches de la **Red Bull** de **Verstappen**. Leclerc était même à seulement 150/1000 de Verstappen. Au moment d'aborder la Q3, il ne faisait aucun doute que la **pole** allait se jouer entre **Verstappen** et Leclerc qui se montrait de plus en plus rapide. Lors de sa première tentative, le champion du monde se manquait dans l'enchaînement des virages 4-5 et 6 grillant ainsi un **joker**. A ce moment rien d'alarmant, il restait suffisamment de temps pour refaire un **run**. Mais c'était sans compter un **accident** qui allait piéger

plusieurs pilotes dont Verstappen. Alors que le pilote Red Bull reprenait la piste, Charles **Leclerc** partait à la **faute** dans le virage 6 et sortait **violemment** de la piste. Un drapeau **rouge** venait interrompre la séance. Mais le temps restant pour les qualifications était à présent **insuffisant** pour relancer les voitures en piste. Sergio **Pérez**, qui était passé à travers les gouttes, héritait de la **pole** tandis que son équipier crédit d'aucun chrono – tout comme Bottas – se retrouvait en **9^{ème} place**. Charles Leclerc qui plutôt avait eu le temps de faire un chrono **médiocre** se retrouvait en 7^{ème} position. Derrière **Pérez**, on retrouvait en première ligne **Alonso** juste devant son compatriote **Sainz**. La course s'annonçait alors excitante avec des gros bras en milieu de grille. Une partie des pilotes dont Verstappen et **Hamilton** prenaient le départ en **gommes dures** afin d'allonger leur relai. Malgré la courte distance avant le premier virage, le départ se passait sans encombre et Pérez prenait rapidement une petite **marge** de sécurité. Les autres monoplaces restaient relativement groupées. Le champion du monde se montrait prudent sur les deux premiers tours avant



d'entamer sa **remontée**. Il effaçait magistralement sur une même manœuvre La Haas de **Magnussen** et la Ferrari de **Leclerc**. Il parvenait ensuite à faire la **jonction** avec la Mercedes de Russell puis l'**Alpine** de **Gasly** qui n'avait pas été à pareille fête depuis le début de saison. Quelques tours plus tard, le Néerlandais effaçait sans difficulté la **Ferrari** de Sainz avant d'aller chercher



Fernando **Alonso** et son Aston Martin. A cet instant, le doute s'installait chez Pérez : le **Mexicain** qui avait pris le départ en medium avait dû stopper au **20^{ème} tour** pour chausser des gommes dures tandis que son équipier sur une stratégie inverse restait en piste et prenait le **commandement**. Nous pensions Pérez en mesure de revenir sur **Verstappen** avec ses gommes neuves mais il n'en fut rien. Verstappen parvenait à **conserver** suffisamment d'écart pour couvrir son **arrêt**. Il finissait par plonger dans les

stands au **45^{ème} tour** avant de ressortir juste derrière Pérez. Sans surprise, Verstappen allait le dépasser quelques tours plus tard. Une voie royale s'ouvrait alors pour Verstappen qui enfonçait le clou avec le **meilleur temps**. **Hamilton** qui avait fait le même choix de gommes tirait bénéfice de cette stratégie en remontant de la 13^{ème} place à la 6^{ème}. Après l'épreuve de **Bakou**, Pérez avait pris l'ascendant et s'était mis dans la peau d'un prétendant au **titre** mais l'exploit de son équipier à **Miami** sonnait comme un rappel à l'ordre pour le Mexicain : Max était de retour aux affaires.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Mercedes AMG Petronas Formula One Team / Aston Martin Aramco Cognizant F1 Team / Red Bull Content Pool

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	Verstappen	1° Verstappen 69	2° Pérez 54	3° Alonso 45
29 avril	Azerbaïdjan (s)	Pérez	1° Verstappen 75	2° Pérez 62	3° Alonso 48
30 avril	Azerbaïdjan	Pérez	1° Verstappen 93	2° Pérez 87	3° Alonso 60
07 mai	U.S.A. Miami	Verstappen	1° Verstappen 119	2° Pérez 105	3° Alonso 75
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				

EVENEMENT : 4^{ème} rassemblement de l'Auto Rétro Club du Léman

L'Auto Rétro Club Du Léman a dignement fêté la Journée Nationale des Véhicules d'Époque en organisant son 4^{ème} rassemblement à la Cité de l'eau de Publier. Malgré une météo incertaine, de nombreux **propriétaires** de la région avaient répondu présent et nous permettaient de découvrir une belle **diversité** de **véhicules**. Au milieu des nombreuses voitures, nous pouvions également admirer des **deux roues** et des véhicules **militaires**. Ces derniers nous replongeaient dans la Deuxième Guerre mondiale avec de nombreuses **Jeep** et **GMC** richement



accastillés qui faisaient face à une **Kübelwagen** et une **V.W. Kdf Wagen** dont la rareté n'avait d'égale que leur **qualité** de restauration. Côté voitures, les visiteurs ont eu la chance d'admirer une Peugeot 205 Turbo 16 **châssis N°1** ayant été la propriété du regretté **Didier Pironi** ; elle trônait à quelques mètres de son arrière-grand-mère, une Peugeot 202. Une Talbot-Matra **Murena** ne manquait d'étonner les plus jeunes avec ses trois places de front et sa ligne sportive. Une sportivité assumée par une très belle **Simca 1200 S** arborant un rouge sémillant. Cette couleur seyait également à ravir à une Lamborghini **Urraco V8** fabriquée à seulement **776** exemplaires entre 1973 et 1979. Mais la palme de la démesure et de l'originalité revenait à une **Excalibur** dont les lignes évoquent les belles **Mercedes** d'avant-guerre. Ces dernières années, un engouement pour les **deux roues** de moins de 50 cm³ a permis de voir quelques reliques de notre jeunesse réapparaître sur nos routes, non sans en faire **exploser** déraisonnablement les prix. Nous retrouvions lors de ce rassemblement un sympathique trio de cyclomoteurs **Peugeot** constitué d'une **BB**, d'un **GL 10** et d'un **GT 10**. Difficile de parler des deux roues français, sans évoquer Motobécane et plus particulièrement de **Motoconfort**. Notre visite à la manifestation nous a amenés à découvrir un **Modèle 175** Surcompensé Sport à 4 vitesses. Son heureux propriétaire nous fit partager l'étonnante histoire de ce modèle acheté en **1953** par son oncle puis racheté par son père en 1959. Après environ **20 ans** d'utilisation, la 175 cessa de rouler en 1974. Une première rénovation fut entreprise en 1993 avec une nouvelle **peinture**, puis en 2014, la moto recevait sa nouvelle immatriculation. Il fallut attendre encore deux ans avant que le monocylindre **4 temps** refroidi par air redonne de la voix. Depuis, elle sillonne le Chablais et ses routes montagneuses pour le plus grand plaisir de son propriétaire.





Article : Jean-François DUBY
Photos : Aleksandr DUBY

NEWS

classicroacing.com

Toute l'actualité du véhicule historique



Ne manquez rien !