AutoFullNews

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion

Numéro 4
Avril 2020
Gratuit

AUTO : Triumph Acclaim la bipolaire
VIDEO : La cloche Tibétaine
HOMMAGE : Stirling Moss
AVIATION : L'épopée d'un Bell Ranger
MOTO : Malaguti Drakon 125
CAMION : Concepts Alfa Roméo et Bugatti

AutoFullNews
Auto Camion Bus Moto Bateau Avion

EDITO

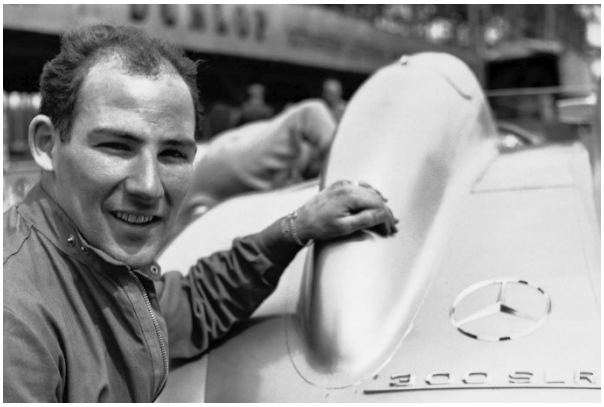
La période aussi inédite qu'incertaine que nous vivons nous oblige à un confinement pour le bien de tous. L'actualité du monde de la locomotion est à l'arrêt. Les usines ne tournent plus, les présentations presse sont réduites à peau de chagrin et les moteurs ne résonnent plus en compétition. Cela peut être l'occasion de prendre du recul et de se pencher sur notre passé. Notre 4ème numéro d'Auto Full News fera donc une large place aux souvenirs et au patrimoine sans oublier de rendre un hommage appuyé à Stirling Moss disparu à 90 ans. **(Merci à Pierre Aubanelle pour sa précieuse collaboration)**

AUTOMOBILE : Une Tata « Zica » malvenue

Tout semblait prêt pour le lancement de cette petite citadine en 2016 à la veille du salon automobile de New Dehli. La nouvelle **Tata** venait de recevoir le nom de **Zica** (contraction de Zippy et Car) et s'était vu attribuer un ambassadeur de choix en la personne de la star mondiale du football **Lionel Messi**. Alors que la campagne de promotion était déjà largement avancée, elle venait se télescoper avec une actualité bien plus sombre. En effet un **virus** du nom de **Zika** provoquait une crise sanitaire d'une grande ampleur à travers le monde. Ce hasard malheureux poussait **Tata** à devoir trouver en urgence un nouveau nom à sa petite dernière. Mais un nom ne se trouve pas comme cela ne serait-ce que pour des raisons juridiques et commerciales. Le choix était fait de maintenir la présentation de cette voiture sous le nom de Zica au salon mais le constructeur lançait aussitôt en parallèle une opération de crowdsourcing baptisée **« #FantasticoNameHunt' »** dans laquelle les participants pouvaient voter pour trouver un nouveau nom à partir d'une liste restreinte de 3 suggestions (Tiago, Adore et Civet). Au final c'est le nom de **Tiago** qui fut largement retenu. Depuis la Tata **Tiago** est un incontournable de la gamme du constructeur indien et fait largement appel à des moteurs Revotron à trois cylindres (essence et diesel) développés avec l'**autrichien AVL**. La Tiago n'est produite qu'avec la conduite à droite, ce qui la réserve à un marché restreint. Elle n'a jamais été importée en Europe bien qu'elle eut les honneurs d'une présentation presse lors du salon automobile de Genève.

Article : Jean-François DUBY

HOMMAGE : Stirling Moss noble héritier d'une couronne inaccessible



Stirling **Moss** s'en est allé le matin de Pâques. Cinquante-huit années, presque jour pour jour, après ce maudit lundi Pascal à **Goodwood**, lorsque la frêle Lotus partit tout droit, à **Woodcote**, s'écraser contre un talus. Un accident dont, miraculeusement, le champion britannique allait se remettre. Insuffisamment, toutefois, pour récupérer ses facultés hors norme. Hors norme, comme cette carrière entamée à la fin des années quarante sur un minuscule "Racer 500", et qui culmina entre 1955 et 1961, avec une accumulation de grandes premières. Premier pilote britannique à s'imposer sur ses terres (1955 sur Mercedes), premier pilote britannique à remporter son Grand Prix avec une monoplace anglaise (1957 sur **Vanwall**), unique pilote à avoir tutoyé les 160 km/h de moyenne aux "**Mille Miglia**" (1955 sur **Mercedes**). Mais aussi, "champion sans couronne", se classant quatre fois consécutivement second entre 1955 et 1958, d'abord derrière Fangio puis, pour un point, face à **Hawthorn**, non sans ajouter une ligne à la liste de ses «premières » en imposant pour la première fois une F1 à moteur central arrière (Argentine 58 sur **Cooper-Climax**) . Il finit 3ème en 1959 et 1960, en dépit d'une monture semi-privée qui le met en situation d'infériorité, ce qui ne l'empêchera pas, en 60 et 61, de gagner haut la main sur les deux circuits mythiques que sont alors **Monaco** et le "**Ring**". Moss reste à nos yeux, de tous les pilotes de F1, celui qui fut et demeurera le seul à s'être imposé dans des épreuves aux antipodes de la formule (dite) reine, comme les "1000 Miglia" déjà cités, la "**Targa Florio**" (1955 sur Mercedes, avec Peter Collins), la "Coupe des Alpes" au début des années cinquante (**Sunbeam Alpine**), d'innombrables épreuves de "Racer 500", de voitures de tourisme, et de classiques du "Grand Tourisme" comme le "**Tourist Trophy**", dans lequel il fit briller les couleurs de Ferrari ! N'oublions pas deux secondes places au Mans (53 et 56 avec Jaguar et Aston Martin), ni cette incroyable seconde position au "**Tour Auto**" 1956, sur une Mercedes 300 SL qui était loin d'avoir le potentiel des Ferrari 250 GT ! **Sir Stirling**, il y a longtemps que votre nom avait disparu des classements. Mais à celui de l'admiration et du respect, il brille toujours sur la plus haute marche du podium.

Témoignage : René BOUGROS

CAMION : Et si Alfa Roméo envoyait du lourd !

En découvrant les photos de ce projet de camion **Alfa Romeo**, nous nous sommes pris à rêver de le voir sur nos routes tant il semble abouti et magnifique. Nous avons même cru à un instant que le groupe Fiat propriétaire d'**Iveco** (via CNH Industrial) envisageait de diversifier son offre de véhicules utilitaires en faisant revivre la division poids lourds d'Alfa Roméo (**Alfa Romeo Veicoli Industriali absorbé en 1975**). En effet le constructeur Milanais avait produit durant plus de 30 ans des véhicules utilitaires un peu à contrecourant de son ADN. Malheureusement ce beau camion ne restera qu'une étude imaginée par **Automotortv**, une publication hongroise consacrée à l'automobile. Dommage car le coup de crayon avait remarquablement intégré la célèbre calandre Lombarde. L'écurie F1 d'Alfa Roméo aurait pu avoir un bien beau moyen de transport pour ses monoplaces. A moins que cela donne des idées à Iveco qui est tout à fait mesure de produire ce véhicule sur une base et un moteur de sa gamme des camions lourds.

Article : Jean-François DUBY

CAMION : Alfa Roméo 800 RE

Le célèbre constructeur italien évoque surtout auprès du grand public des voitures racées et sportives qui pour certaines ont écrit les plus belles pages des compétitions automobiles. Bien peu ignorent qu'Alfa Roméo fut également un fabriquant d'avions (via la filiale **Avio**) et de véhicules utilitaires (camions et autobus). C'est à l'occasion de la présentation d'un projet futuriste imaginé par un talentueux designer hongrois (présenté ci-dessus) que nous nous penchons sur un modèle emblématique du constructeur milanais. Alfa Roméo est arrivé dans le monde des véhicules lourds un peu par obligation. Répondant aux besoins industriels imposés par **Mussolini**, la marque se lança dans la production de camions lourds et d'autobus. Parmi ces modèles, le **800 RE** était un camion de la gamme lourde (charge utile 6.500 kg) avec cabine avancée disposant d'un moteur particulièrement puissant pour l'époque. Equipé d'un **six cylindres** de **8725 cc3** de **108 ch**. il remplit avec efficacité sa mission lors des campagnes de l'armée italienne au point qu'il fut adopté en 1943 par la Wehrmacht sous le nom de **Lastkraftwagen** 6,5 t **Alpha**. Une version chenillée fut l'objet d'un prototype sans suite. Le conflit mondial donna également naissance à des versions gazogènes (**800 Gassogeno**). La guerre finie, il devint un outil indispensable pour la reconstruction. Il connaîtra différents dérivés dès 1947 qui feront partie du paysage italien jusqu'au début des années 70. Comme tous les poids lourds italien jusqu'en 1974, la conduite était à droite.

Article : Jean-François DUBY

HELICOPTERE : L'improbable parcours d'un Bell 47 J Ranger

En me replongeant dans des souvenirs familiaux suite au décès de mon père, je retrouvais une photo de lui prise lors de la Guerre d'Algérie. On le voit poser devant un hélicoptère d'une autorité militaire en tournée d'inspection en **Grande Kabylie** en 1961. J'ai regardé plusieurs fois cette photo avant que la curiosité me pousse à me pencher sur ce modèle et son histoire. Persuadé qu'après sa carrière militaire, il avait été reformé et ferraillé, je fus surpris de découvrir qu'il avait eu une longue destinée, de nombreux propriétaires et même eu les honneurs dans un film emblématique du cinéma français.

Mon père avec le Ranger en avril 1961 en Grande Kabylie

Nous sommes ici en présence d'un **Bell 47-J Ranger** équipé d'un 6 cylindres Lycoming VO-540-B1B développant **260 ch**. L'exemplaire dont mon père eu brièvement la garde a été fabriqué en aux États-Unis avec le **N° de série 1425** et fut le tout premier modèle livré à l'Italie en 1957 avec l'immatriculation **I-AGUS**. Il fut très largement utilisé pour promouvoir le modèle lors de démonstrations en Italie et en Allemagne Fédérale. (***L'Italie fabriquera par la suite le Bell sous licence Agusta***).

⇦ Le voici en tournée de présentation à Hümmerich en 1958
(photo Heli-archive.ch)

Pas d'information avant l'apparition de cet hélicoptère sur le conflit algérien avec une nouvelle immatriculation **F-OBPQ**. A cette époque, la doctrine militaire des hélicoptères en était encore à ses débuts. Le conflit vit surtout le déploiement d'appareils comme **l'Alouette II**, le **Sikorsky H-19** ou encore l'emblématique «Banane volante» le **Vertol H-21C** à double rotor. Des sources précisent qu'à cette époque il était la propriété de la **S.A. Gyrasahara**. On peut en déduire qu'il fut mis à disposition de l'armée. Mon père, s'il avait pu être encore de ce monde aurait certainement pu me donner plus d'informations. Par la suite nous retrouvons trace de ce Bell 47 J en 1964 au sein de la société **Gyrafrance S.A**. (ex S.A. Gyrasahara) qui en fut propriétaire jusqu'en 1978, cette fois-ci avec sa nouvelle et dernière immatriculation connue : **F-BNPQ**. Dans le livre **« Cussac 1967-2007 »** de Jean-Marc Gillot, on peut y lire le témoignage d'un pilote professionnel

et instructeur de renom dans le milieu de l'aviation, **André Morel**, qui déclare avoir volé avec cet appareil au-dessus du département des Hautes Pyrénées en 1967.

En 1968 le Bell se retrouvait sous les feux de rampe et fut mis à disposition des producteurs du célèbre film **«Le gendarme se marie»** avec **Louis de Funès**. Il officiait sous les couleurs de la Gendarmerie dans une scène de poursuite pour le moins acrobatique.

Scène du film Le gendarme se marie ⇨

Entre 1978 et 1982 il change de mains avec un propriétaire privé non identifié. Il devint par la suite la propriété d'une petite société locale de transport héliporté baptisé Heli-Verdon dans les Alpes-de-Haute-Provence qui fermera ses portes en 2001. Il fit ensuite une apparition remarquée lors d'une exposition en 2011 sur une base de **l'ALAT** à Le Cannet-des-Maures (83) dans un état de conservation impeccable. Il arborait toujours sa couleur blanche et sa publicité **Heli-Verdon** d'époque mais je n'ai pu à ce jour trouver plus d'information sur son actuel propriétaire. Il n'est pas impossible qu'il soit la propriété de l'armée (à vérifier). Un bien beau parcours pour un modèle réputé pour sa fiabilité et sa rusticité.

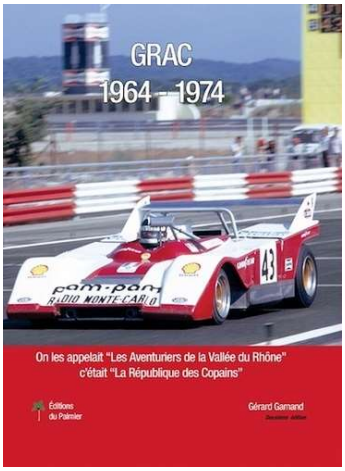
L'une des dernières photos lors d'une exposition statique de l'ALAT
(Photo Marc DUTHET)

Article : Jean-François DUBY

SPORT AUTO : GRAC MT 14 B de Fréquelin (1972)

Il nous faudrait un numéro entier pour résumer l'incroyable carrière de **Guy Fréquelin**. Le « **Grizzly** » imposa sa patte dans le sport automobile durant 23 ans comme pilote puis 18 ans comme team manager avec à chaque fois un palmarès incommensurable. Il fait partie de cette génération de pilotes éclectiques qui se sont illustrés dans plusieurs disciplines notamment dans l'une des plus nobles, la course de côte. En 1972, le Grizzly doit changer ses plans. La barquette **Dangel** sur laquelle il comptait pour le championnat n'était pas prête. Il se rapproche alors de la marque **Grac** (1964-1974) de Valence qui lui propose un châssis **MT 14 B** avec un moteur **Ford FVC Cosworth** de 1789 cm3. Des modifications furent apportées avec notamment l'installation de freins in-board à l'arrière et le montage d'une boite **Hewland**. Avec cette barquette Grac châssis numéro 007 Fréquelin enlèvera le titre de champion de France en Groupe 7 et finira 3ème au classement général. Le pilote de la Haute Marne garde un très bon souvenir de cette voiture avec laquelle il ne fera qu'une saison. La Grac donnait la possibilité au pilote d'adapter ses réglages en fonction de la configuration du tracé. Cet exemplaire est depuis plusieurs années la propriété de **Christian Sigu** (photos à Urcy en 2014) qui en assure pieusement l'entretien mais ne manque pas l'occasion de le faire rouler lors des manifestations historiques. L'histoire de Grac fut admirablement retracée dans un ouvrage de **Gérard GAMAND** qui fait référence.

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



Guy Fréquelin le pilote

Vice-champion du monde des Rallyes en **1981** (Victoire en Argentine)
Vice-champion d'Europe des rallyes en **1983**
10 Titres de champion de France automobile toutes catégories confondues
24 Victoires en championnat de France des rallyes
25 Victoires en courses de côte

Guy Fréquelin le team manager

5 Coupe du monde des rallyes tout-terrain constructeurs
5 Coupe du monde des rallyes tout-terrain pilotes
3 Victoires au Rallye Dakar
42 Victoires en WRC
27 Championnats différents (pilotes et constructeurs)

MOTO : Malaguti Drakon 125

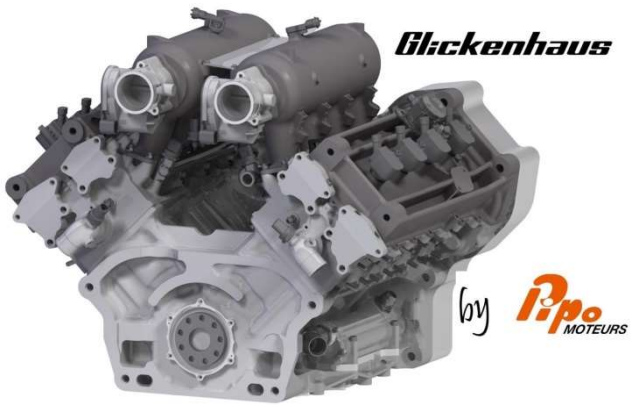
Comme beaucoup de constructeurs de deux roues italiens, **Malaguti** a connu de belles années avant de sombrer et disparaître définitivement en 2011. En 2018 le groupe autrichien **KSR** décide de racheter la marque pour la relancer. KSR déjà connu pour être le distributeur de **Royal Enfielf** et de **Benelli** surfe sur le succès de sa marque **Brixton** qui propose des motos rétro au rapport qualité prix vraiment intéressant. Les premiers modèles Malaguti reposaient sur des bases **Aprilia** ou **Derbi**. Afin de conforter sa position, la marque italienne va franchir un nouveau cap en proposant désormais un modèle 100 % maison totalement inédit.

La **Malaguti Drakon** fut présentée lors des derniers salons sous la forme d'un concept de Roadster aux lignes quasi définitives. La **Drakon** a reçu un très bon accueil de la part du public et envoie ainsi un signe encourageant à la marque pour une mise en production rapide. La silhouette particulièrement racée ne donne pas l'impression que nous sommes face à une modeste 125 cm3. Le fabriquant ne cache d'ailleurs pas son ambition de décliner rapidement cette base avec des moteurs plus généreux comme des 400 ou des 500 cm3. Le modèle qui nous intéresse ici est équipé d'un moteur moderne dérivé d'un bloc **Derbi** délivrant **15 ch**. (homologué aux normes Euro 5 et assemblé dans les usines chinoises du groupe). La présentation sérieuse et attrayante devrait être un argument supplémentaire pour attirer les clients. Une commercialisation était prévue sur la fin d'année mais la situation sanitaire devrait, comme pour bien d'autres projets, reporter cela à **2021**. Espérons que cela ne coupe pas l'élan de cette marque qui ne demande qu'à retrouver sa place dans le giron des grands constructeurs de motos. Ce modèle semble cependant bien armé pour l'aider à atteindre cet objectif

Article : Ingrid BARREAU
Photos : Malaguti Media

ENDURANCE : Pipo Moteurs vise le Mans

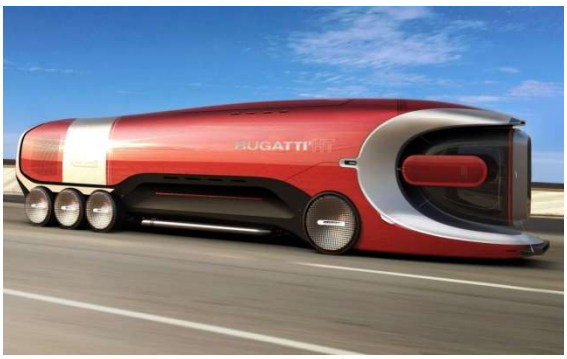
La classe Le **Mans Hypercar** qui devait succéder à la LMP1 en septembre prochain, a été reportée à 2021 tout comme la nouvelle saison WEC. Les écuries ne sont pour autant pas inactives malgré la crise sanitaire. C'est le cas de la **Scuderia Cameron Glickenhaus** basée aux Etats-Unis. Le petit constructeur veut se donner les moyens de briller dans la Sarthe en s'alliant avec **Pipo Moteurs**. Le motoriste français, basé à Valence, est un fournisseur reconnu de moteurs de compétition depuis 1973. Il a grandement contribué au succès de Peugeot, Ford et plus récemment de Hyundai en WRC. C'est justement deux blocs 4 cylindres de 1,6 litres issu du WRC qui seront accouplés pour donner naissance à un **V8 biturbo de 3,2 litres** capable de délivrer 870 ch. Ce moteur équipera le prototype **SCG007C** dont le développement aérodynamique a été finalisé chez Podium Engineering en Italie. Initialement James Cameron, le fondateur de Glickenhaus, avait choisi la base du V6 Alfa Roméo pour son projet mais rapidement les nouveaux impératifs de la réglementation (poids/puissance) le poussèrent à revoir ses plans. Un challenge pour **Pipo Moteurs** qui va pour la première fois se confronter à la plus exigeante course au monde tout en visant la plus haute marche du podium. Si ce moteur fait ses preuves il pourrait rapidement devenir une option pour d'autres écuries.



Article : Jean-François DUBY

CONCEPT : Bugatti Hyper Truck

Prathyush Devadas, designer d'intérieur chez le fabricant chinois **Dongfeng** (actionnaire de PSA et partenaire de Renault) s'est laissé aller à une vision improbable d'un camion **Bugatti** baptisé **Hyper Truck**. Le designer indien a incorporé les éléments stylistiques caractéristiques de la prestigieuse fabrique de **Molsheim**. Si l'on retrouve bien le profil en C, la face avant est bien plus déroutante. On peine à retrouver la calandre en fer à cheval chère à la marque. Le choix d'une cabine profilée en verre et suspendue en est peut-être la raison. Le conducteur est ici seul à bord et domine la route en position centrale. Le concept mise principalement sur l'aérodynamisme et la vitesse au détriment de la maniabilité. L'ensemble d'un seul bloc lui laisse en effet peu de chance d'évoluer un jour sur nos routes. Côté motorisation on pouvait s'attendre à voir les 1500 ch. du bloc **W16 quadri**-turbo de la Chiron propulser ce luxueux monstre. Il n'en est rien, le **Bugatti Hyper Truck** est dans l'air du temps et se déplace en tout électrique. Cette vision est pour le moment très loin des préoccupations de Bugatti qui se concentre avant tout sur un élargissement contenu de sa gamme. Qui sait ? Le secteur des poids lourds n'est-il pas le futur créneau des constructeurs de prestiges ?



Article : Piéric DUBY

AUTO : Triumph Acclaim

*Nous lançons ce mois une nouvelle rubrique afin de revenir sur des modèles issus de mariages improbables entre des constructeurs que, sur le papier, tout oppose. Penchons-nous sur cette première «bipolaire» : la **Triumph Acclaim***

Nous ne reviendrons pas sur le désastre de l'industrie automobile anglaise, il faudrait un livre pour retracer ce naufrage qui entraîna avec lui nombres de prestigieuses marques comme **Triumph**. La marque de Coventry évoque avant tout des modèles sportifs aux lignes « so british » comme la **Stag V8** ou de la redoutable **Dolomite**. A la fin des années 70, malgré des modèles atypiques et séduisants Triumph fait face à des problèmes de fiabilité rédhibitoires. Ne pouvant plus s'appuyer sur le groupe **British Leyland** lui-même sous perfusion, la marque est sur le point de disparaître quand **Honda** arrive de manière inattendue à son secours. La démarche du constructeur nippon n'est pas sans intérêt à une époque où la production du pays du Soleil-levant est soumise à de sévères quotas sur le marché européen. Pour contourner cela, Honda va proposer de produire l'un de ses modèles en Angleterre. Fin 1979, Honda signe un accord avec British Leyland pour produire une version européenne de la **Honda Ballade**. Cette dernière devra cependant avoir une grande majorité de ses composants produits en Europe. Si au premier abord ce mariage semble hasardeux, il en résultera une très bonne voiture baptisée **Triumph Acclaim** qui sera commercialisée dès 1981 en remplacement de la Dolomite. La voiture était propulsée par un bloc transversal en alliage de 1335 cm3 qui était déjà largement utilisé sur les Honda Civic et Ballade. L'alimentation était assurée par deux carburateurs **Keihin** (La Honda Ballade n'en avait qu'un). Il en ressortait une puissance honorable de **70 ch**. Equipée au choix d'une boîte de vitesses manuelle à cinq rapports ou automatique à trois rapports baptisée Trio-matic (basée sur le principe Hondamatic), la transmission se faisait sur les roues avant. L'Acclaim proposait 4 versions (L - HL - HLS et CD) avec un degré de finition et d'équipement supérieur à la Ballade. Une très rare série spéciale fera son apparition en fin de carrière : L'**Avon Turbo**. Gavée par un turbo Garrett, le moteur japonais développait 105 ch et propulsait la Triumph à 193 km/h. Cette version est aujourd'hui introuvable et très recherchée. La petite berline anglo-nipponne s'avéra finalement très fiable et bien née. Cela lui permit d'entrer dans le top 10 des voitures les plus vendues en 1982 et 1983 sur le marché britannique et de faire une honnête carrière à l'étranger. Après **133.626 exemplaires** produits, l'**Acclaim** tirait sa révérence en 1984 et marquait hélas aussi la fin de Triumph. Honda pu cependant se raccrocher à la marque **Rover** pour une nouvelle collaboration qui fut plus longue et fructueuse.

Article : Jean-François DUBY

Puissance :	70 ch. à 5750 tr/min.
Couple :	102 Nm à 3500 tr/min.
Freins :	Av. disques - Ar. tambours
Dimensions :	L.x4095 l.x1600 H.x1340
Vitesse :	155km/h.
Poids :	885 kg.
Conso. Moy.:	7.6 l./100
CV fiscaux :	6
Pneus :	145/80/13-155/80/13-165/70/13

AUTO : 7ème Montée historique d'Urcy annulée

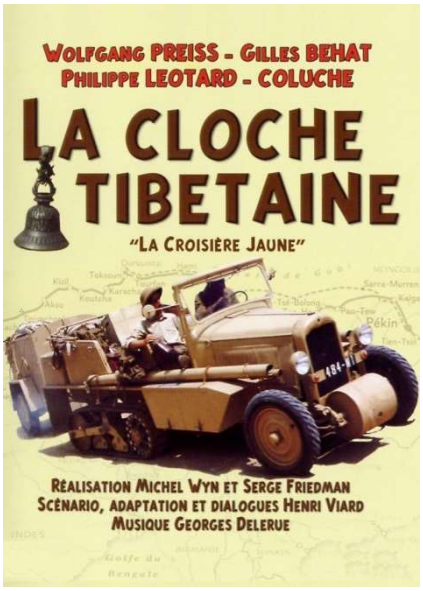
Comme beaucoup d'évènements, la très attendue **Montée historique d'Urcy** (21) fut malheureusement annulée, victime de la crise sanitaire. Une frustration pour de nombreux passionnés tant cette manifestation est devenue une référence dans sa catégorie. Depuis 2014 **Hubert Pretin** et son équipe du **Bourgogne Historic Racing** œuvrent pour offrir un plateau exceptionnel aux spectateurs. La qualité avant la quantité a fait de la montée d'Urcy un rendez-vous incontournable. Des propriétaires de véhicules rares et exceptionnels aiment à se retrouver sur ce tracé qui a vu tant de légendes du sport automobile en découdre. L'édition 2020 n'aura pas lieu mais les sympathiques organisateurs bourguignons nous donnent déjà rendez-vous en **2021**. D'ici là je vous invite à travers quelques photos à retrouver quelques modèles fabuleux qui ont contribué à la notoriété de cette manifestation.

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

https://www.bourgognehistoricracing.com/

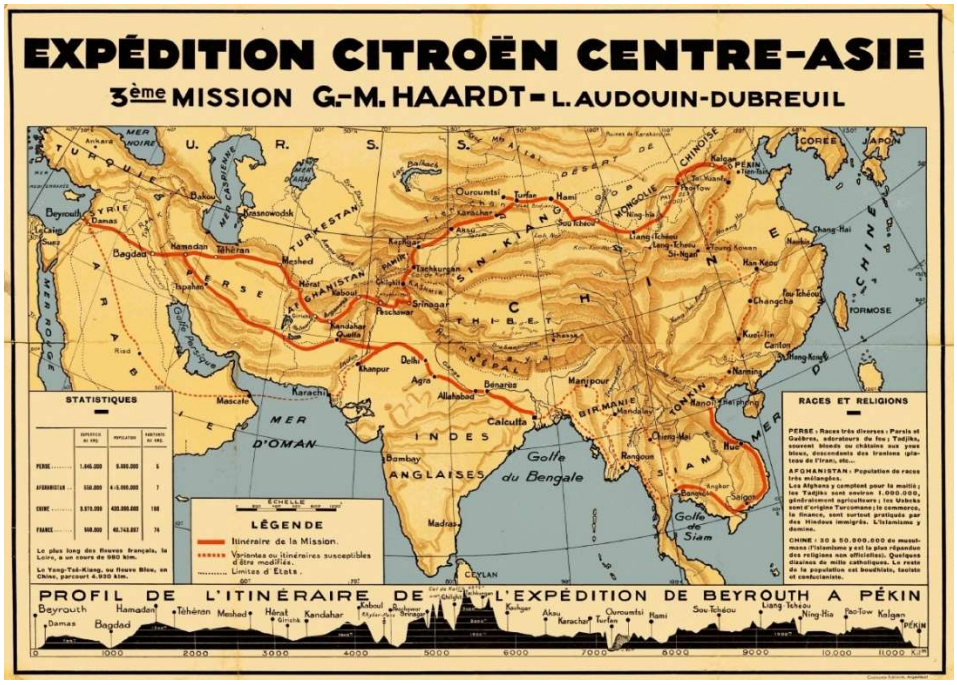
FILM/VIDEO : La cloche Tibétaine

Cette série télévisée des années 70 (co-production franco-allemande) mettait en scène la célèbre **Croisière Jaune** organisée par **André Citroën** en 1931 et 1932. Cette expédition de près de 12 000 km reliait Beyrouth à Pékin par la route de la soie. Bien que les scénaristes firent quelques entorses à la réalité, la série s'appuyait cependant sur de solides bases historiques et des reconstitutions de qualité. L'histoire retrace les péripéties de deux expéditions devant se rejoindre sur la route de la soie grâce à des véhicules semi-chenillés. L'une partit de **Beyrouth**, l'autre de **Tien Tsin** (à proximité de Pékin) en Chine. Pour l'anecdote **Coluche** y tenait l'un de ses premiers rôles (Cécillon). Pas question d'utiliser d'authentiques **Kégresse Type P17** ou **Type P14** pour ce feuilleton.

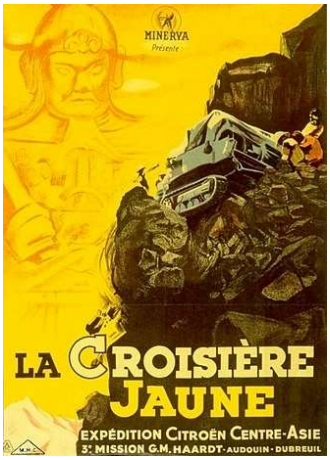


Ce sont des Châssis **C4F** modifiés et maquillés qui furent utilisés en lieu et place des originaux. L'illusion est quasi parfaite, et seuls quelques puristes trouveront à redire. A travers **7 épisodes** de 55 mn. vous pourrez vous replonger avec nostalgie sur l'une des plus grandes aventures automobile du siècle dernier. Le coffret DVD est disponible depuis 2004. En parallèle vous pouvez revivre l'authentique périple à travers un film documentaire, **« La Croisière Jaune »**, tourné par **André Sauvage** lors de l'expédition de 1932. Les bobines seront rachetées par Citroën et le film définitif sera monté par **Léon Poirier**.

Article : Jean-François DUBY

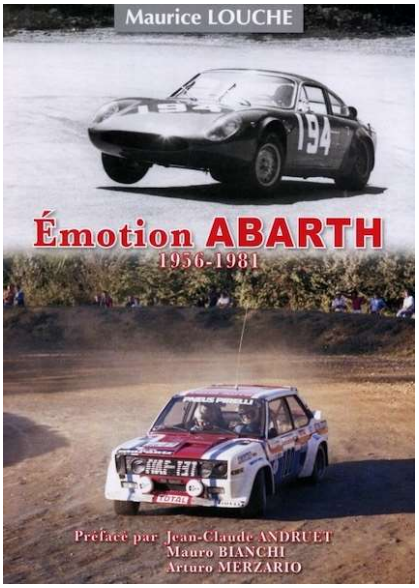


Le parcours de Beyrouth à Pékin



Le film documentaire de 1932 (17'50)

L'horloger Suisse **Jacob & Co.** a présenté sa dernière réalisation en partenariat avec Bugatti. Cette montre produite en série limitée à **250 exemplaires** intègre une reproduction dynamique du moteur **W16 de la Bugatti** Chiron. En appuyant sur l'une des couronnes, le moteur miniaturisé se met en marche : vilebrequin et pistons s'actionnent pour le ravissement des yeux. Pour réaliser cette prouesse, le boîtier en titane intègre pas moins de **578 éléments**. Tout comme pour les voitures du constructeur de Molsheim, cette montre sera réservée à un public privilégié capable de débourser **260 000 euros**



Dans la lignée de la collection à succès **« Emotion »** *(Porsche / Ferrari / Lancia / Alfa Roméo)* de **Maurice Louche** présente son dernier livre consacré à **Abarth**. A travers 240 pages et plus de 600 photos, l'auteur retrace l'épopée de la marque au scorpion entre 1956 et 1981. Préfacé par trois champions : Jean-Claude **Andruet**, Mauro **Bianchi** et Arturo **Merzario**.

Prix 75 euros

L'indestructible bus **Mercedes O 302** construit entre 1965 et 1974 fait l'objet d'une belle reproduction de la part du fabriquant **IXO**. A l'échelle **1/43ème**, le modèle est ici représenté dans une version châssis court de 1972 de couleur beige avec un liseré vert. La rapport qualité prix est intéressant et ravira les collectionneurs de bus. **(Réf : BUS023)**

Prix 50 euros

SAS
SAS