

Auto Full News

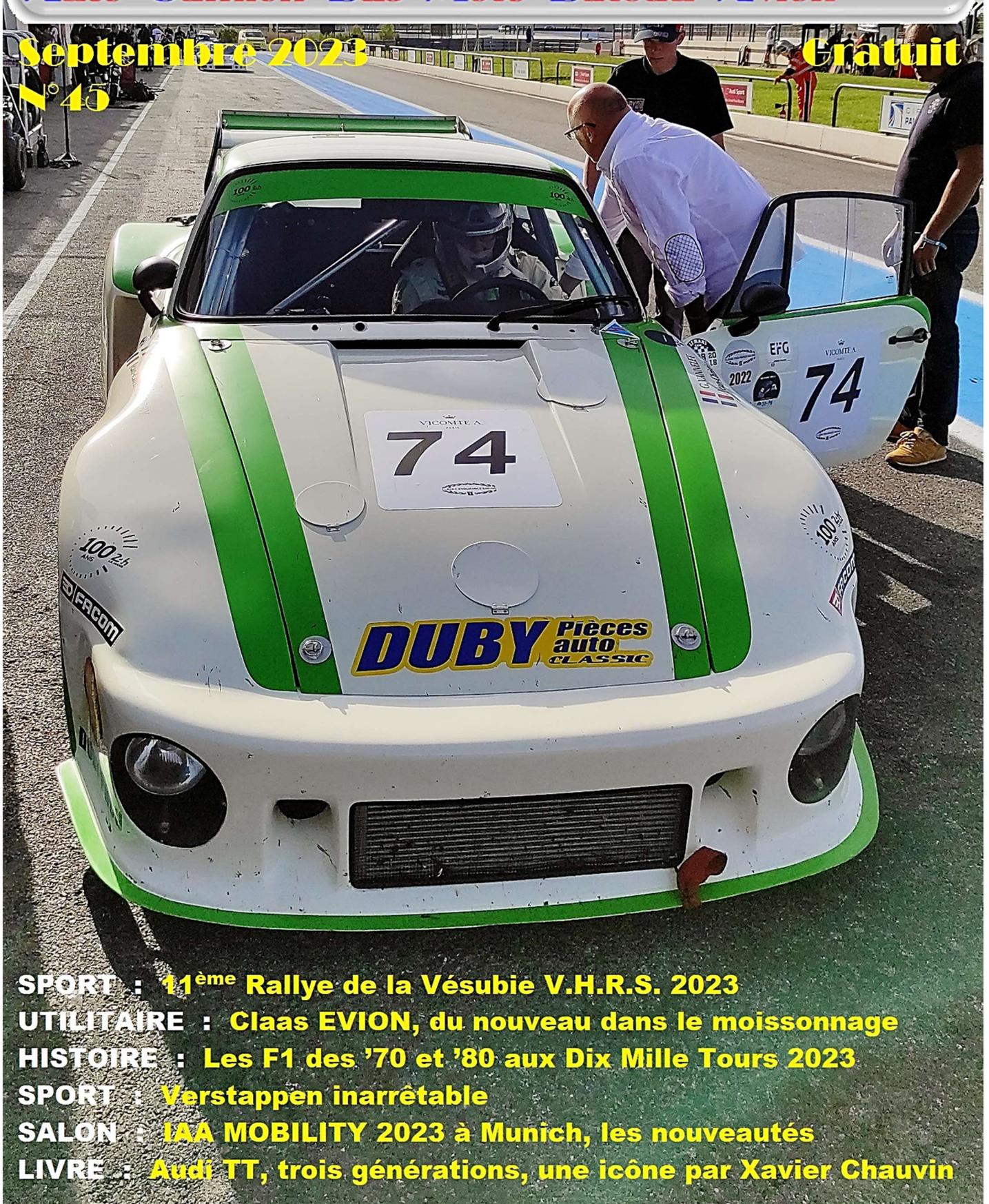
Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



Septembre 2023

Gratuit

N° 45



SPORT : 11^{ème} Rallye de la Vésubie V.H.R.S. 2023

UTILITAIRE : Claas EVION, du nouveau dans le moissonnage

HISTOIRE : Les F1 des '70 et '80 aux Dix Mille Tours 2023

SPORT : Verstappen inarrêtable

SALON : IAA MOBILITY 2023 à Munich, les nouveautés

LIVRE : Audi TT, trois générations, une icône par Xavier Chauvin



EDITO

Nous avons tous notre madeleine de Proust. Pour ma part celle qui m'évoque mes premiers souvenirs de la F1 est la Tyrrell 6 roues. A une époque où les chaînes d'infos et autres réseaux sociaux n'existaient pas, son apparition fut un événement planétaire. bercé dans une famille vouée à l'automobile, la messe du dimanche prenait la forme des retransmissions des grand-prix de F1 sur la chaîne suisse. J'étais fasciné par cette voiture « OVNI » et elle ne tarda pas à se matérialiser sous la forme d'une miniature dans ma chambre. Il m'aura fallu attendre 47 ans avant de pouvoir l'admirer en vrai. Tel un enfant j'ai passé de longues minutes à dévorer des yeux chaque détail de cette P34. Mon seul regret est de ne pas l'avoir encore vue rouler, mais *"tout vient à point à qui sait attendre"*

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

SPORT : 11^{ème} Rallye de la Vésubie V.H.R.S. 2023

A l'occasion de la Journée des Associations de la Trinité(06), trois membres du **Club Trinité Auto Sport Officiel** sont venus exposer leur **Renault** qui venait tout juste de terminer 11^{ème} Rallye Régional de la **Vésubie** qui compte pour la Coupe de France des Rallyes 2023. L'équipage Alexandre **Scoffier** / Eric **Scoffier** s'est classé 11^{ème} sur 26 sur sa **R8 Major** jaune. A la 24^{ème} place nous retrouvons la **R8 Gordini** de Louis **Pautasso** / Hugo **Le Breton de la Perrière** qui termine deux places devant la plus 'jeune', la **R5 GT Turbo** de l'équipage Stéphane **Grinda** / Fanny **Grinda**.



Article : Ingrid BARREAU
Photos : Laurent ICARDO

UTILITAIRE : Claas EVION, du nouveau dans le moissonnage

EVION est un nouveau modèle de moissonneuse-batteuse présenté cet été pour compléter la gamme de **CLAAS** dont la refonte totale a été amorcée en 2019 avec les modèles **LEXION** et **TRION**. CLAAS décline l'**EVION** en trois versions de moissonneuse-batteuse à cinq secoueurs. Disponible en version **CLASSIC** ou **MAXI** et déclinée en deux lignes d'équipement, **TREND** et **BUSINESS**, l'**EVION** est conçue pour s'adapter aux besoins des exploitations agricoles quelle que soit leur configuration. L'**EVION** est dotée d'un système de **battage transversal** de 1 420 mm de largeur



avec un batteur de **600 mm** de diamètre combiné à un tire-paille à régime synchronisé pour transférer la récolte vers cinq secoueurs de **4,40 m** de longueur chacun. Grâce à cette solution, la machine affiche une surface de **contre-battage** impressionnante de **0,95 m²** à laquelle s'ajoute une surface de séparation de **6,25 m²** au niveau des secoueurs. À noter que le régime du batteur est modulable en continu via le terminal **CEMIS 700** installé en cabine. Sur l'**EVION CLASSIC**, le régime est calibré sur une plage de **480 à 1 150 tr/min** (420 à 1 080 tr/min avec réducteur de régime en option), tandis que l'**EVION MAXI** offre deux plages de régime de **220 à 630 tr/min** et de 415 à 1 150 tr/min, grâce à un entraînement à courroie réglable sur deux positions. Logée derrière la cabine, la **trémie** offre une capacité de **5 600 l** sur l'**EVION 410**, de **6 500 l** sur l'**EVION 430** et de **8 000 l** sur l'**EVION 450**. Le conducteur est informé par des capteurs dès que la trémie est remplie à 70 et à 100 %. Le broyeur standard à **52 couteaux** de série sur toutes les versions de l'**EVION** peut être remplacé par un broyeur à **72 couteaux** disponible en option. Côté motorisation, les trois modèles **EVION** misent indifféremment sur le moteur **Cummins B6.7** de 6,7 l. décliné en version Stage V. Doté de **six cylindres** et d'une injection Common Rail, ce moteur, déjà présent sur la **TRION**, se distingue par son couple élevé à bas régimes. La puissance nominale de **204 ch.** (**EVION 410**), **231 ch.** (**EVION 430**) et **258 ch.** (**EVION 450**) est disponible dès un régime de



1 900 tr/min, tandis que le régime de ralenti est paramétré à **800 tr/min** seulement (1 200 tr/min avec utilisation de fonctions hydrauliques). Grâce au système de gestion de la puissance moteur **DYNAMIC POWER** installé de série, le moteur délivre uniquement la puissance requise et permet de réduire la consommation de carburant jusqu'à **10 %**. La chaîne cinématique se base sur une transmission **hydrostatique à trois vitesses** à commande manuelle. La machine est livrable avec une vitesse de pointe de 20, 25 ou 30 km/h (selon pays). Sur la version **MAXI**, un blocage de différentiel débrayable à

commande électrique peut être fourni pour l'essieu avant chaussé de roues de **1,85 m** de diamètre. L'essieu arrière est équipé quant à lui de roues de **1,35 m** de diamètre, lesquelles peuvent être remplacées par des roues de **1,50 m** de diamètre pour protéger au mieux les sols. La force motrice est assurée par une chaîne cinématique qui fait appel à des éléments déjà implantés sur les modèles **TRION** et **LEXION**. Le rabatteur, le convoyeur, le système d'inversion de mouvement de l'outil frontal, le batteur et le variateur du ventilateur sont dotés d'un entraînement hydraulique. D'autres organes majeurs tels que le **variateur** de régime du système de battage, le broyeur, l'outil frontal ou la vis de vidange sont **activés/désactivés** par une commande **électro-hydraulique**. Accessible par une échelle pivotante, la cabine offre un espace généreux, et un accoudoir de commande moderne avec poignée multifonction ergonomique **CMOTION**. Le pavé de touches est clairement structuré et facilite l'accès au terminal tactile **CEMIS 700** qui dispose d'un écran 7 pouces.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Claas

HISTOIRE : Les F1 des '70 et '80 aux Dix Mille Tours 2023

C'est le grand rendez-vous des courses automobiles classiques de la rentrée. Les Dix Mille Tours se sont tenus du 01 au 03 septembre sur le superbe tracé du circuit Paul Ricard. Cette épreuve organisée par Peter Auto depuis 2010 rassemble un large panel de véhicules de course répartis dans 9 plateaux. Cette année, une exposition était consacrée aux F1 qui ont marqué l'histoire de la discipline dans les années 70 et 80. Nous vous invitons à découvrir l'histoire des huit modèles exposés dont certains ont même pu prendre la piste pour des tours de démonstration pour le plus grand plaisir des spectateurs venus en nombre.



Honneur à la plus ancienne avec la **Tyrrell 002** de 1971 pilotée par **François Cevert** (en course) et par Sir Jackie Stewart (en essais). Motorisée par le V8 Ford DFV, cette monoplace a permis au pilote français de s'imposer à Watkins Glen lors du Grand-Prix des Etats-Unis, ce même circuit où il perdra malheureusement la vie 2 ans plus tard. A ses côtés, nous retrouvons la **Tyrrell 006** de 1973. Ce châssis avait en réalité fait ses débuts pour les deux dernières courses de la saison 1972 piloté par **François Cevert** qui l'amena à la deuxième place à **Watkins Glen**. Pour la saison 1973, François Cevert et **Sir Jackie Stewart** se partagèrent son volant mais c'est le Britannique qui lui offrait sa première victoire à **Kyalami** en Afrique du Sud.



C'est un autre **artisan** en devenir qui nous amène à découvrir la monoplace suivante : **Frank Williams**, après avoir fait l'impasse sur la saison 74, revient en 1975 avec la **FW04**. Ce châssis unique a été piloté par Arturo **Merzario**, Ian **Scheckter** et un jeune espoir français du nom de Jacques **Laffite**. Ce dernier va glaner ses premiers points et son premier podium lors du Grand-Prix d'Allemagne disputé alors sur la terrible boucle nord du **Nürburgring**. Le pilote français réalise l'exploit de finir **deuxième** au volant de sa modeste Williams derrière Carlos **Reutemann** sur Brabham Ford et devant le futur champion du Monde Niki **Lauda** sur Ferrari 312B3. Ce jour-là, seules **9** monoplaces sur les **26** au départ parvenaient à finir la course.

C'est justement une **Ferrari** de cette saison que nous découvrons non loin de là : la **Ferrari 312T** 1975 et son envoûtant moteur **12 cylindres** à plat. Grâce à elle, le Suisse Clay **Regazzoni** s'imposait dans le temple de la vitesse à **Monza** pour le plus grand bonheur des tifosi de la Scuderia. C'est la même Ferrari **312T** qui commencera la légendaire saison **76** avec sa prise d'air en **cheminée** avant que la réglementation ne les interdise et conduise la **Scuderia** à lancer la **312T2**.



Cette même année, l'une des plus étranges monoplace de la Formule Un faisait son apparition : la **Tyrrell P34** avec ses **6 roues**. Le concept ne perdurera que deux saisons et le bilan fut plutôt mitigé avec seulement **1 victoire** (Suède 1976) et quelques podiums. Nous sommes ici en présence du châssis **P34/6** utilisé en 1977 par Patrick **Depailler** et Ronnie **Peterson**. Cette version 'B' reprend des éléments de carrosserie de la version de 1976. Avec cette étonnante monoplace, **Peterson** disputa 6 courses (5^{ème} sur l'Österreichring, 6^{ème} à Monza et 16^{ème} à Watkins Glen). En 1979, Wilson **Fittipaldi** - le frère cadet du double champion du Monde **Emerson Fittipaldi** et fondateur de l'écurie **Copersucar** - introduisait la **F6A/1** pour les six derniers grands-prix de la saison. Motorisée par un V8 Ford, cette modeste monoplace dut faire face à ses débuts à des **problèmes électriques** récurrents. La **F6A/1** ne put faire mieux qu'une 7^{ème} place à Watkins Glen et deux 8^{ème} places en Italie et au Canada grâce au talent de son pilote.



La monoplace suivante à l'honneur est française : il s'agit de la **Ligier JS 11/15** de 1980 motorisée par un V8 Ford Cosworth de 475 ch. et dessinée par Gérard **Ducarouge**. Grâce à son duo de pilotes Jacques **Lafitte** / Didier **Pironi**, l'écurie décrocha cette année-là son meilleur **résultat** en championnat du monde avec la 2^{ème} place au classement constructeur. L'exemplaire présenté est le **châssis 04** aligné par Didier **Pironi** à **Zolder**. Le Français allait s'imposer devant les deux Williams **FW07B** pourtant intouchables cette saison-là. **Pironi** devança le futur champion du Monde Alan **Jones** et Carlos **Reutemann**.



Finissons ce voyage à travers le temps avec l'**Ensign N180 MN 15 B** de 1981. La modeste écurie britannique peinait alors depuis plusieurs saisons à obtenir des résultats. Ce fut grâce à ce châssis que le Suisse Marc **Surer** ramena 4 des 5 points de l'écurie (l'autre point ayant été conquis par Eliseo **Salazar** à Zandvoort). Marc Surer allait chercher les premiers points au **Brésil** et le dernier à **Monaco**. Ce châssis fut ensuite aligné à partir de 1982 sur quatre courses du **British F1 Championship** et piloté par **Jim Crawford** qui décrocha 3 victoires (Brands Hatch, Thruxton et Donington Park). Par la suite, la monoplace prit la direction de l'Amérique du Nord où elle fut alignée au **Grand-prix de Trois-Rivières** et au **Can-Am Challenge Race** toujours pilotée par Jim Crawford. Pour la petite histoire, ce dernier avait disputé 2 grand-prix de F1 en 1975 avec la **Lotus 72F** du John Player Team Lotus (Silverstone et Monza) sans succès.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Aleksandr DUBY

PAYS-BAS

L'effervescence régnait sur le circuit de **Zandvoort** pour le grand-prix national du champion du monde en titre. La marée orange n'a pas été découragée par les conditions météo pluvieuses et changeantes. Les essais libres allaient être marqués par l'accident d'Oscar **Piastrri** (McLaren) qui provoqua un **sur-accident** avec Daniel **Ricciardo** (Alpha Tauri). Si le premier s'en sortait plutôt bien, le second se retrouvait évacué vers l'antenne médicale où une **fracture de la main** était diagnostiquée. L'écurie Alpha Tauri faisait alors appel au Néo-Zélandais **Liam Lawson** pour remplacer Ricciardo au volant de la monoplace italienne. Les qualifications revenaient sans surprise à Max **Verstappen**. Il devançait Lando **Norris** sur McLaren et George **Russell** sur Mercedes. A l'heure du départ de la course, les ingénieurs scrutaient le ciel qui se montrait menaçant. La pluie était en effet annoncée. Le départ était finalement donné sur le sec. Verstappen conservait sa position mais après quelques hectomètres la pluie s'abattait sur la piste. Cela conduisait un certain nombre de pilotes, comme **Pérez**, **Leclerc** et **Gasly** à s'arrêter immédiatement pour chausser des **intermédiaires** tandis que Verstappen, Norris et Alonso prenaient le risque de rester en piste un tour de plus. **Pérez** prenait la **tête**, mais dès le 6^{ème} tour, la pluie cessait déjà. Au 12^{ème} tour, une nouvelle vague d'arrêts au stand amenait les pilotes à chausser des **Soft**. Cela permettait à Verstappen de retrouver son rythme effréné et de revenir sur Pérez pour reprendre la tête. Au 16^{ème} tour, la **voiture de sécurité** était déployée après le **crash** au virage 8 de la Williams de **Logan Sargeant**. La course fut **neutralisée** durant 5 tours avant d'être relancée. Verstappen conservait sa position devant son équipier et **Alonso**. Pierre Gasly pointait en 4^{ème} place après un début de course plein de maîtrise, tandis que **Sainz** opérait une belle remontée. Au 61^{ème} tour la pluie faisait son retour et Pérez était le premier à venir chausser les **intermédiaires** suivi par **Gasly** et **Sainz**. Mais la pluie se montrait bien plus intense que prévu et malgré les intermédiaires, de nombreux pilotes ne tardèrent pas à partir à la **faute**, comme Pérez. Le Mexicain concédait sa 2^{ème} position à **Alonso** mais parvenait à reprendre la piste. **Verstappen** et **Ocon** étaient les premiers à s'arrêter pour chausser des **Full Wet**. Mais ils ne purent en tirer bénéfice, après la sortie de route de l'Alfa Roméo de **Zhou** qui obligeait les officiels à brandir le **drapeau rouge**. Après un arrêt d'environ 30 minutes, la course pouvait reprendre. Les premiers tours s'effectuaient derrière la **Safety Car** avant que les voitures soient lâchées pour les 5 derniers tours. Insensible à la pression, Verstappen maintenait sa position devant Alonso et Pérez. Au même moment, la direction de course infligeait une **pénalité** de 5 secondes à **Pérez** pour **excès de vitesse** dans les stands. Pierre **Gasly** voyait le **podium** se profiler et s'efforçait de maintenir un écart inférieur à 5 secondes avec Pérez. Devant, Verstappen s'imposait pour la 9^{ème} fois de suite, égalant le **record** de Sebastian Vettel établi en 2013.



C'est une météo bien plus clémente qui attendait les pilotes pour le grand-prix d'Italie. Dès les essais libres, les **Ferrari** et notamment celle de **Sainz** se montraient très **rapides**. Des performances qui allaient se confirmer lors des qualifications enlevées par **Sainz** devant Verstappen pour 13 millièmes. L'autre Ferrari de **Leclerc** s'emparait de la 3^{ème} place sur la grille. Le départ de la course allait être retardé de **20 minutes** après l'arrêt de l'Alpha Tauri de **Tsunoda** lors du tour de formation. Sainz prenait un bon départ tandis que Verstappen était sous la menace de Leclerc à l'entame du premier virage. Le champion du monde défendait sa position avec autorité et prenait le sillage de **Sainz**. Sur un circuit de vitesse pure, la Ferrari semblait en mesure de défendre sa position sur la **Red Bull** légèrement moins rapide. C'était mal connaître ce diable de Verstappen qui parvenait à rester suffisamment proche de la **Ferrari** pour pousser son pilote à la **faute** au premier virage. Après un blocage de roue, Sainz permettait à Verstappen de mieux se relancer en abordant la **Curva Grande**. Roues dans roues, les deux pilotes se présentaient de front à la **Variante della Roggia**. Mieux placé, **Verstappen** retardait son freinage et plongeait à la corde pour s'emparer de la première position. Les espoirs des **tifosi** étaient douchés. Ne restait plus à la Scuderia que d'assurer le podium. Derrière, les **Mercedes** se montraient plus performantes sur la longueur de la course mais Lewis **Hamilton** commettait une **erreur** en essayant de dépasser Oscar **Piastr**i à l'amorce de la Variante della Roggia. Le pilote Mercedes accrochait la McLaren de Piastr*i* qui réalisait jusqu'ici une course parfaite. L'Australien voyait son **aileron** endommagé et devait rejoindre les stands pour en changer. Piastr*i* perdait toute chance de revenir dans les **points** tandis qu'Hamilton écopait d'une **pénalité** de cinq secondes. Pérez,



auteur d'une course solide, parvenait au fil des tours à prendre la deuxième place, après avoir mis la pression sur **Sainz**. Les deux Ferrari se retrouvaient alors en **lutte** pour la 3^{ème} place. S'en est suivi alors un **duel** entre Sainz et Leclerc, **intense** dans les derniers tours ; la Scuderia avait décidé de laisser ses deux pilotes

en découdre pour le plus grand bonheur des spectateurs. Sainz conservait finalement sa place tandis que **Verstappen** franchissait pour la dixième fois de suite la ligne en vainqueur, devenant ainsi le nouveau **recordman** du nombre de victoires consécutives.

Articles : Jean-François DUBY

Photos : Red Bull Content Pool

DATE	GRAND-PRIX	VAINQUEUR	CLASSEMENT ET POINTS		
05 mars	Bahrein	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	ANNULE			
28 mai	Monaco	Verstappen	1° Verstappen 144	2° Pérez 105	3° Alonso 93
04 juin	Espagne	Verstappen	1° Verstappen 170	2° Pérez 117	3° Alonso 99
18 juin	Canada	Verstappen	1° Verstappen 195	2° Pérez 126	3° Alonso 117
01 juillet	Autriche (s)	Verstappen	1° Verstappen 203	2° Pérez 133	3° Alonso 121
02 juillet	Autriche	Verstappen	1° Verstappen 229	2° Pérez 148	3° Alonso 129
09 juillet	Grande-Bretagne	Verstappen	1° Verstappen 255	2° Pérez 156	3° Alonso 137
23 juillet	Hongrie	Verstappen	1° Verstappen 281	2° Pérez 171	3° Alonso 139
29 juillet	Belgique (s)	Verstappen	1° Verstappen 289	2° Pérez 171	3° Alonso 139
30 juillet	Belgique	Verstappen	1° Verstappen 314	2° Pérez 189	3° Alonso 149
27 août	Pays-Bas	Verstappen	1° Verstappen 339	2° Pérez 201	3° Alonso 168
03 sept.	Italie	Verstappen	1° Verstappen 364	2° Pérez 219	3° Alonso 170
17 sept.	Singapour				
24 sept.	Japon				
07 oct.	Quatar (s)				
08 oct.	Quatar				
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				

NEWS
classicroacing.com

Toute l'actualité du véhicule historique

PROTUM
RACING SUSPENSIONS

SALON : IAA MOBILITY 2023 à Munich, les nouveautés

En 2021, la première édition de l'IAA MOBILITY à Munich avait laissé les spécialistes de l'automobile sur leur faim. Cette manifestation qui prenait le relai du regretté salon de Frankfort n'avait pas convaincu, avec son concept d'exposition en extérieur et l'exposition d'autres moyens de transport dits écologiques. Malgré le marasme qui touche les salons automobiles depuis quelques années, la deuxième édition de l'IAA à Munich a cependant réservé quelques belles surprises malgré l'absence de nombreux constructeurs. Opel était par exemple le seul représentant du groupe Stellantis... Voici un petit tour d'horizon des voitures présentées essentiellement sous la forme de concepts préfigurant de futurs modèles de série.





La **Mercedes CLA Concept** cible clairement Tesla et revendique une autonomie de plus de 750 kilomètres, une consommation contenue à 12 kWh aux 100 kilomètres et une technologie de 800 volts pour la recharge permettant de récupérer 400 km en 15 minutes. La version de série devrait voir le jour courant 2024.



La **Mercedes-AMG GT Concept. E Performances** devrait être équipée du même moteur V8 biturbo de 4 litres que la berline GT 63 SE Performance Coupé mais cette fois associé à un moteur électrique sur l'essieu arrière pour offrir une puissance de plus de 800 chevaux.



La **Porsche Mission X** s'inscrit dans la lignée des légendaires 959, Carrera GT et 918 Spyder. Malheureusement, cette fois c'est la technologie électrique qui vient propulser cette magnifique voiture. Sans fournir ses caractéristiques, Porsche annonce déjà des performances nettement plus élevées que ses illustres devancières.



L'image sportive de Volkswagen était bien ternie depuis la volonté du constructeur de miser sur sa gamme ID. Afin de redorer son blason, Volkswagen présente l'**ID GTI Concept** qui possède tous les attributs éthiques d'une GTI. Cependant le constructeur ne donne cependant aucune information sur la motorisation et les performances.



Adieu le monospace à connotation familiale, le blason **Scenic** revient chez **Renault** sous la forme d'un véhicule à mi-chemin entre un SUV et une berline. La motorisation, 100 % électrique revendique 420 ou 620 km suivant la taille de la batterie. Le Scenic sera disponible en 170 et 220 ch.



Le nouveau **Renault Rafale** est un SUV coupé qui repose sur la platedorme CMF-CD. Pour son lancement, il héritera de l'E-tech hybride de 200 chevaux. Equipé de la technologie 4 Control, la maniabilité devrait être son point fort. Une motorisation hybride rechargeable plus puissante à 300 chevaux avec un train arrière électrifié permettra de proposer une version 4X4.



Le **Cupra Black Rebel** est un shooting break électrique avec des portes – également électriques- à ouverture en élytre. Sa peinture a nécessité sept couches pour obtenir un incroyable effet métal liquide. D'une capacité de 70 kWh, la batterie alimente un unique moteur placé sur l'essieu arrière. Sportivité garantie !



La **Polestar Synergy** est certainement l'une des plus belle super-car de ce salon, malheureusement il s'agit d'une coquille vide. En effet cette voiture n'est qu'un concept stylistique combinant la vision de trois lauréats d'un concours de design. Aucune chance donc de voir un jour la Polestar Synergy sur la route.



B.M.W. présentait aux côtés des nouvelles **Série 5** et **Série 15**, la **Neue Klasse** qui préfigure une famille électrique venant s'intercaler juste en dessous de l'i4. Ce concept pourrait se matérialiser en voiture de série dès 2025 et revendique déjà une autonomie pouvant atteindre voire dépasser 450 km sur autoroute.

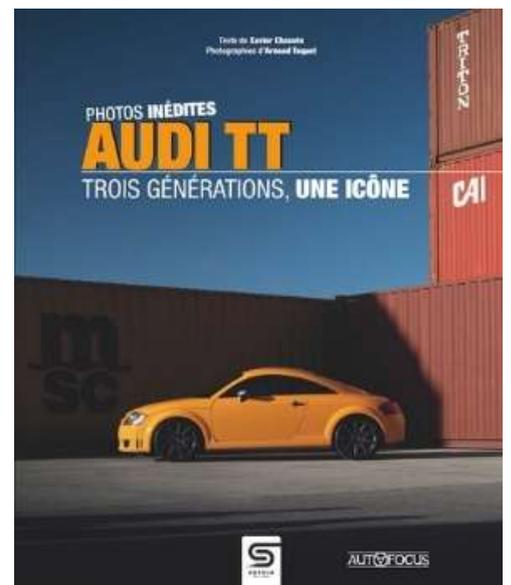
MG renoue enfin avec son passé avec un roadster sportif baptisé **Cyberster** disponible en propulsion (310 ch.) ou à transmission intégrale (536 ch.). La version intégrale reçoit 2 moteurs électriques de 336 chevaux à l'arrière et un de 210 chevaux à l'avant.

Article : Jean-François DUBY / Ingrid BARREAU

Photos : IAA et constructeurs

LIVRE : Audi TT, trois générations, une icône par Xavier Chauvin

Présentée sous la forme d'un concept-car au Salon de Francfort 1995, l'**Audi TT** débute officiellement sa carrière à l'automne 1998. Ce coupé sportif se distingue par son design **novateur**, inspiré par les préceptes du Bauhaus. Il est rapidement épaulé par un très désirable roadster, aux lignes tout aussi originales. Des déclinaisons de plus en plus ambitieuses rejoignent le catalogue, à l'instar du **V6** ou du rarissime **Quattro Sport**. Toujours plus puissante, une **seconde** génération entre en scène en 2006. Le TT arbore pour la première fois la griffe **RS**, et reçoit pour l'occasion le mythique **cinq-cylindres** en ligne, indissociable des exploits de la marque en compétition. Une montée en gamme confirmée par la **troisième** génération, commercialisée dès **2014**. Une saga entamée il y a un quart de siècle, célébrée par la version ultime du TT, l'Iconic Edition, diffusée en série limitée. L'**Audi TT** est une pièce de collection déjà convoitée par les plus fervents admirateurs de la marque aux anneaux. Nul autre que **Xavier Chauvin** pouvait se pencher sur l'histoire de ce coupé atypique. Auteur de nombreux ouvrages de **référence**, Xavier Chauvin s'est une fois plus attaché les services d'**Arnaud Taquet** pour les photographies. Un ouvrage **incontournable** pour les amoureux de l'Audi TT : **Prix : 39,00 euros – Collection Auto Focus chez SOPHIA EDITIONS**



NEWS

classicroacing.com

Toute l'actualité du véhicule historique



Ne manquez rien !