

Auto Full News

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



N° 50

Février 2024

Gratuit



AUTO : Kia EV9 tête de série à Melbourne

AUTO : Porsche fait le par à Evian

SPORT : La der des ders pour Panis à l'Andros

MOTO : La mariée était en Harley

SALON : Renaissance du G.I.M.S.

TRAIN : Prague se dote d'un tram Škoda

SPORT : Dacia Sandrider à l'assaut du Dakar

AUTO : Seat Ibiza fête ses 40 ans



EDITO

L'aventure d'**Auto Full News** va prendre fin avec ce 50^{ème} numéro. Bien que soucieux de vous offrir chaque mois un petit condensé de l'actualité mécanique, des impératifs professionnels sur l'année 2024 ne nous permettrons plus de tenir la diffusion mensuelle. Ainsi avons-nous décidé de stopper notre publication sous cette forme. Pour autant avec toute notre équipe de correspondants nous restons actifs et préparons déjà une nouvelle formule. De nombreux articles sont déjà en réserve. L'originalité d'**Auto Full News** reposait sur un concept original abordant tous les moyens de locomotion anciens ou modernes. Votre magazine avait vu le jour au début de la période COVID ce qui avait représenté un sacré challenge. Petit à petit à petit notre équipe s'était agrandie. Par ces quelques lignes nous tenons à remercier tous ceux qui nous ont soutenu dans cette aventure. Si l'exemplaire que vous avez entre les mains sera bien le dernier, nous vous réservons cependant une surprise en mars avec un numéro hors-série en guise d'adieu. A très bientôt

Merci à Pierre AUBANELLE pour sa collaboration (Photo couverture : J.F. DUBY)

AUTO : Kia EV9 tête de série à Melbourne

Dans le cadre d'un contrat entre **Kia** et l'**Australian Open** de tennis signé pour 5 ans (2024-2028), le constructeur sud-coréen a exposé plusieurs déclinaisons du **EV9**, son dernier SUV **7 places**. Ce véhicule se trouve être le plus **cher** de sa catégorie sur le marché australien avec un tarif pouvant varier de **97 000 \$** à **121 000 \$** suivant les versions. Trois niveaux de modèles seront disponibles : **Air RWD**, **Earth AWD** et **GT-Line AWD**. L'**Air RWD** d'entrée de gamme est une **propulsion** et doté d'une batterie à autonomie standard de **76,1 kWh**, tandis que les **Earth** et **GT-Line** sont équipés de la batterie longue autonomie de **99,8 kWh**. L'**Air** est équipé d'un **seul** moteur électrique de **160 kW** pour **350 Nm**, capable d'avaler le 0 à 100 km/h en 8,2 secondes. Pour les deux autres versions, la motorisation est doublée permettant une puissance combinée de **283 kW** et **700 Nm**. Le 0 à 100 km/h est alors abaissé à **5,3** secondes. Dans les allées du **Melbourne Park**, les visiteurs ont pu découvrir trois finitions de l'**EV9** baptisées **Blue**, **White** et **Black**. Pas certain que ce **mastodonte**, par les temps qui courent, soit du goût de la municipalité de Paris...



Article et photos : Eric Moschietto



AUTO : Porsche fait le par à Evian

The **Amundi Evian Championship**, l'un des tournois les plus renommés au monde, a annoncé que la prestigieuse marque automobile **Porsche** rejoindra le tournoi en tant que **Partenaire Officiel**. En accueillant **Porsche**, The Amundi Evian Championship renforce la dynamique autour du **golf féminin** mondial. Un signal enthousiasmant pour le **Majeur** qui fêtera ses 30 ans du **11 au 14 juillet 2024**, sur le parcours de l'Evian Resort Golf Club. « *Nous sommes vraiment très heureux d'accueillir Porsche en tant que partenaire de The Amundi Evian Championship. C'est avant tout une grande fierté de compter à nos côtés cette marque mondiale iconique, marque avec laquelle nous partageons les valeurs d'excellence, de performance et d'innovation* » explique **Franck Riboud**, Président de The Amundi Evian Championship. « *C'est aussi, pour le 30^e anniversaire de notre Majeur, un fantastique encouragement. Ensemble, nous allons pouvoir donner un plus large écho à nos ambitions au service du golf féminin mondial* ». Ce partenariat souligne une vision et un **engagement** communs entre les deux acteurs, véritable **rencontre** au sommet entre des voitures de sport haute-performance et l'un des événements phares du golf féminin mondial. En tant que **partenaire** automobile et mobilité de **The Amundi Evian Championship**, Porsche et sa large gamme de véhicules feront vivre aux joueuses, invités et spectateurs une expérience encore plus intense. **Porsche** est impliquée dans le golf depuis **1988** par le biais de la **Porsche Golf Cup**. La série de tournois, l'un des événements clients les plus réussis de l'entreprise, s'est transformée en un événement international. Plus de **17 000** clients Porsche y ont récemment participé lors de **261 tournois** de qualification dans le monde entier. Après sa première participation dans le golf professionnel en 2015 en tant que sponsor titre du prestigieux **Porsche European Open** du DP World Tour, Porsche a joué un rôle déterminant dans l'organisation



d'un événement de golf de premier plan en Allemagne. En tant que nouveau sponsor titre du **Porsche Singapore Classic**, le constructeur de voitures de sport internationalise son engagement dans le golf professionnel sur l'important marché **asiatique**. Des partenariats automobiles lors de tournois de l'**US PGA Tour** et du DP World Tour, notamment l'Omega European Masters à Crans Montana, ainsi que dans le golf féminin (The Amundi Evian Championship), complètent son implication dans le golf professionnel. Lancé en 2017,



le **Porsche Golf Circle** connaît également un grand **succès**. La communauté internationale des clients Porsche passionnés de golf offre à ses membres la possibilité de vivre des expériences golfigues exclusives dans des lieux uniques et lors de tournois professionnels. Depuis 2020, **Paul Casey** complète la famille Porsche en tant que premier ambassadeur de la marque dans le domaine du golf.

Article : Olivia Payerne for The Amundi Evian Championship and Porsche AG

Photos : Porsche AG

ELITE PRO

La dernière visite du e-Trophée Andros à la station d'**Isola 2000** s'est jouée en **trois actes**. Le circuit très compact fait la part belle au pilotage avec son enchaînement de virages serrés. Dans la première manche, Jean Baptiste **Dubourg** (Renault ZOE - DA Racing) retrouvait de sa superbe après un passage à vide depuis Val-Thorens. Il remportait les qualifications mais devait céder le meilleur temps de la Super Pole à Aurélien **Panis** (Audi A1 - Sainteloc Racing) le leader du championnat. **Dubourg** remportait sa Super Finale devant Panis et **Boccolacci**. En réalisant le meilleur tour, **Panis** finissait la journée à seulement 2 points de **Dubourg**, se gardant ainsi une confortable avance au championnat. Le lendemain, les



protagonistes du Trophée se retrouvaient pour une journée chargée, avec pas moins de deux manches. C'était au tour de Dorian **Boccolacci** (AS01 - Sébastien Loeb Racing) de se mettre en évidence lors de la première qualification. **Panis** répliquait dans la deuxième mais avec un moins bon temps. Le pilote isérois, en ne réalisant que le 4^{ème} temps de la **Super Pole**, devait même concéder la deuxième position provisoire avant les finales à Nathanael **Berthon** (Peugeot e208 - SP Compétition). A domicile, **Boccolacci** ne comptait pas laisser le soin à ses adversaires de gagner la Super Finale : il prenait facilement le large dès le premier tour. **Berthon**, distancé, n'avait plus qu'à contenir les assauts de **Panis** durant 5 tours. Avec un score parfait de 68 points, Dorian **Boccolacci** s'imposait pour la seconde fois de la saison et se replaçait au championnat. Mais l'homme du week-end était bien Jean-Baptiste **Dubourg**, bien décidé à revenir dans la course pour un 6^{ème} titre. Le pilote de la ZOE établissait un temps de référence lors de la première manche qualificative, devant Boccolacci et **Panis**. Ce dernier répliquait dans la seconde manche mais échouait pour un **petit millième**. Jamais un **écart** aussi infime n'avait été enregistré dans l'histoire du Trophée. Cependant, **Dubourg** enfonçait définitivement le clou lors de la Super Pole en reléguant l'AS01 - **Saintéloc** de Christophe **Ferrier** à 1,161 s. et **Panis** à 1,420 s... Un **gouffre** ! Comme la veille, Dubourg prenait un bon départ lors de la Super Finale et ne sera jamais inquiété par ses adversaires directs. Avec cette seconde victoire, il redevenait le premier challenger de Panis au championnat. Cependant, ce dernier toujours aussi régulier limitait la casse et conservait une confortable avance pour espérer jouer le titre dès Lans-en-Vercors.

ELITE

Dans la première des trois courses, Gérald **Fontanel** (Renault ZOE - DA Racing) remportait les qualifications devant le leader du championnat Louis **Gervoson** (Audi A1 - Sainteloc Racing) et Margot **Laffite** (AS Mersen 01 - Sébastien Loeb Racing). La finale ne fut cependant pas de tout repos pour **Fontanel** qui subissait les incessantes attaques de **Gervoson**. Le pilote Audi poussait finalement son adversaire à la faute et filait vers une nouvelle victoire en Super Finale. **Fontanel**, rejeté à la 5^{ème} place, se retrouvait alors à égalité de points avec **Gervoson**. Son meilleur tour lui assurait cependant la victoire finale. Margot **Laffite** complétait la 3^{ème} marche du podium. Le lendemain, c'est Stéphane **Ventaja** (Audi A1 - Sainteloc Racing) qui, pour son premier week-end de la saison, s'imposait en qualifications devant Sylvain Pussier (Peugeot e208 - SP Compétition) et Louis **Gervoson** (Audi A1 - Saintéloc Racing). Lors de la Super Finale, **Ventaja** gardait la tête froide pour contenir **Pussier** et **Gervoson**. Les deux hommes, à égalité de points, allaient être départagés grâce à leur meilleur temps des deux manches. Louis Gervoson héritait ainsi de la seconde place et confortait un peu plus son avance au championnat. A peine le temps de souffler que Gervoson repartait à l'assaut de la 3^{ème} épreuve le couteau entre les dents. Il s'imposait devant Edgar **Maloigne** (AS01 - Sébastien Loeb Racing) et **Clémentine Lhoste** (Peugeot e208 Loxam - SP Compétition). La Super Finale n'allait être qu'une formalité et lui permettait, après deux deuxièmes places dans le week-end, de décrocher une nouvelle victoire.

ELITE PRO Course 1

Malgré le manque de précipitations, un froid sec et glacial permettait d'offrir une piste glacée pour cet ultime passage à **Lans-en-Vercors**. Ce circuit historique est souvent considéré comme le tracé préféré par l'ensemble des pilotes. Ce n'était donc pas sans émotion que les protagonistes entamaient cet avant-dernier rendez-vous du Trophée. En arrivant dans la station du **Vercors**, Aurélien **Panis** était mathématiquement en mesure de ravir le titre, mais son dauphin au championnat, Yann **Ehrlacher** (AS01 - Invivo - M Racing) ne l'entendait pas ainsi. Le neveu d'Yvan **Muller** faisait en effet étalage de son patrimoine génétique en survolant la course du vendredi. Avec des dérivés **généreuses** et maîtrisées, **Ehrlacher** fut impérial notamment dans l'enchaînement de la forêt. Au cumul des manches qualificatives, il devançait Nathanael **Berthon** (Peugeot e208 - SP Compétition) et Dorian **Boccolacci** (AS01 - Sébastien Loeb Racing). Lors de la Super Pole **Berthon** prenait le meilleur temps pour un peu plus d'une demi-seconde sur **Ehrlacher**. Pas de quoi cependant **menacer** la première place du pilote de l'AS01 Invivo - M Racing. **Dubourg** et **Panis** étant rejetés respectivement aux 4^{ème} et 5^{ème} places. Lors de la Super finale, Berthon essayait de prendre le dessus au départ, mais **Ehrlacher** résistait et prenait rapidement le large. Sûr de son pilotage, il s'adjugeait même le record du tour. Grâce à cette première victoire de la saison, **Ehrlacher** remontait provisoirement à la seconde place du championnat. **Panis**, seulement 5^{ème}, devait alors se résoudre à aller chercher le titre à Super Besse la semaine suivante.

ELITE Course 1

Louis **Gervoson** (Audi A1 - Saintéloc), le leader du championnat entamait mal sa première manche qualificative avec une inhabituelle 7^{ème} place, mais se ressaisissait avec panache dans la seconde en établissant le meilleur temps. Au cumul, **Gervoson** devançait Sylvain **Pussier** (Peugeot e208 - SP Compétition) et Margot **Laffite** (AS01 - Sébastien Loeb Racing). La Super Finale n'allait pas remettre en question la hiérarchie. **Gervoson** parachevait sa journée avec le **meilleur tour** en course.



ELITE PRO Course 2

Après une première journée discrète, Jean-Baptiste **Dubourg** (Renault ZOE - DA Racing) revenait aux affaires le samedi non sans avoir bataillé avec Nathanael **Berthon** (Peugeot e208 - SP Compétition). Les deux hommes devançaient Dorian **Boccolacci** (AS01 – Sébastien Loeb Racing) au cumul des deux manches avant la Super Pole. Mais l'épreuve du chronomètre allait permettre à Aurélien **Panis** de prendre la 3^{ème} place provisoire avec le deuxième meilleur temps derrière **Dubourg** (+0,122 s.). La Super Finale allait réserver son lot de surprises. **Dubourg** parvenait à contenir **Berthon** à l'extinction des feux avant de prendre facilement le large. Mais derrière, **Panis** se retrouvait sous la menace de **Boccolacci**. Ce dernier plaçait une première attaque payante en plongeant à la corde de la première épingle. Une mauvaise affaire pour **Panis** qui voyait un point précieux au championnat s'envoler sur un circuit où il est difficile de dépasser. Qu'à cela ne tienne, l'Isérois reprenait son **bien** dans l'épingle du bas. **Boccolacci** n'aura alors de cesse de harceler

Panis durant les 5 tours suivants. Les deux pilotes allaient nous offrir un véritable spectacle pour cette ultime course à **Lans-en-Vercors**, au point d'éclipser la victoire de **Dubourg**. Un ultime rebondissement allait intervenir dans le dernier virage : **Berthon**, alors confortablement installé en deuxième place, partait à la faute et concédait trois places. **Panis** récupérait ainsi un point lui permettant même de ravir la seconde place à Berthon au cumul général de la journée. Avec cette 3^{ème} victoire, **Dubourg** parvient à revenir à 14 points avant l'ultime épreuve à Super Besse.



ELITE Course 2

La première manche qualificative de la journée revenait à **Cindy Gudet** (AS01 Invivo - M Racing) la multi-championne de France de la **montagne**, en devançant Sylvain **Pussier** (Peugeot e208 - SP Compétition) et Louis **Gervoson** (Audi A1 - Saintéloc). Ce dernier allait mettre tout le monde d'accord dans la seconde manche qualificative. Au cumul de ces deux manches, **Gervoson** prenait le meilleur sur **Cindy Gudet** et Anthony **Pelfrene** (Renault ZOE - DA Racing). La Super Finale allait se jouer en deux actes. Si **Gervoson** et **Gudet** prenaient un bon envol, un accrochage entre Emmanuel **Moinel** (Renault ZOE - DA Racing) et Anthony **Pelfrene** allait entraîner un **drapeau rouge**. Les mécaniciens du DA Racing pouvaient ainsi intervenir pour récupérer la ZOE de **Moinel** et la remettre en état pour la finale d'Olivier **Pernaut**. Le deuxième départ n'était qu'une formalité pour Louis **Gervoson** qui laissait **Cindy Gudet** en découdre avec Anthony **Pelfrene** pour défendre sa deuxième place sur le podium. Après 5 tours, Louis Gervoson pouvait, en plus de sa **victoire** du jour, savourer le titre de **Champion** en catégorie Elite.

SUPER BESSE

Après 35 ans, le Trophée Andros a écrit son tout dernier chapitre fin janvier à Super Besse. Le rendez-vous auvergnat a réuni près de 10 000 personnes malgré l'absence de froid et de glace. Tous avaient à cœur de voir évoluer une dernière fois ces voitures qui n'ont pas d'équivalent dans le sport automobile. L'épreuve était d'autant plus attractive que le titre était encore à attribuer entre Jean-Baptiste Dubourg et Aurélien Panis. Planifiée sur une seule journée, cette ultime épreuve a été ponctuée par une parade des pilotes. Aux côtés des actuels protagonistes, un hommage a été rendu aux anciennes gloires de la discipline et aux acteurs-clés du Trophée. Marcel Tarrès et Yvan Muller, qui auront écrit les plus belles pages de l'Andros, ont été rejoint par Max Mamers et Frédéric Gervoson, les pères fondateurs de ce championnat à la longévité incroyable. Autre moment fort et émouvant de la journée, le retour au micro de Patrice Bertin



pour commenter les finales. La nostalgie était palpable dans le paddock et les pilotes des différentes catégories avaient à cœur d'accrocher cette ultime course à leur palmarès. Mais déjà, des rumeurs dans le paddock laissaient entendre que ce n'était peut-être qu'une interruption et que l'avenir pourrait nous réserver une renaissance du concept.

ELITE PRO

Les visages d'Aurélien **Panis** (Audi A1 - Saintéloc Racing) et Jean-Baptiste **Dubourg** (Renault ZOE - DA Racing) étaient fermés en ce début de journée. La dernière course de l'histoire allait attribuer le **titre** à l'un ou l'autre. Les essais libres allaient se disputer sur un tapis de neige gorgée d'eau. Les pilotes préférant préserver leurs **clous** ne faisaient que des tours de reconnaissance à basse vitesse. L'organisation décidait de **nettoyer** la piste avant les qualifications. Le **goudron** allait être le juge de paix du duel tant attendu. Dans la première manche qualificative, Dorian **Boccolacci** (AS01 - Sébastien Loeb Racing) réalisait le meilleur temps devant son chef de file, Sébastien **Loeb** (AS01 - Sébastien Loeb Racing) et Julien **Febreau** (Renault ZOE - DA Racing). **Panis** 4^{ème} devançait **Dubourg** pour quelques centièmes. Le premier round revenait à **Panis** mais ce dernier pouvait craindre une révolte de **Dubourg** dans la seconde manche. Il n'en fut rien : non seulement **Panis** devançait largement **Dubourg** mais il s'imposait dans cette manche devant le jeune Théophile **Naël** (Audi A1 - Saintéloc Racing). Au cumul des deux manches, **Panis** finissait deuxième derrière **Boccolacci**, alors que Dubourg devait se contenter de la 5^{ème} place. Avant même la Super Pole, Panis ne pouvait plus être rattrapé au classement et pouvait déjà savourer ce troisième titre. **Boccolacci** enfonçait le clou en raflant les 6 points de la **Super Pole**. Au départ de la toute dernière Super Finale en peloton de l'histoire du Trophée, le pilote de l'AS 01 prenait un départ tonitruant ne laissant aucune chance à **Panis** de jouer la victoire. Derrière, **Dubourg** céda aux attaques de **Febreau** et franchissait la ligne en dernière position. Après 6 tours, Boccolacci laissait éclater sa joie. Les pilotes se lançaient alors dans un festival de **donuts** pour ravir le public. Le rideau venait de tomber sur un pan de l'**histoire** du sport automobile. Dans la petite finale, Yann **Ehrlacher**, qui était encore en lice pour le titre avant Lans-en-Vercors, décidait de faire le spectacle en faisant des **360°** à chaque passage sur la ligne avec son AS01 Invico. Cette dernière finissait d'ailleurs dans un sale état pour la plus grande joie du **public** chauffé à blanc.



ELITE

Le titre en poche depuis Lans-en-Vercors, Louis **Gervoson** avait à cœur de finir cette saison avec un nouveau podium et ainsi établir un **record** jamais réalisé en 35 ans d'histoire : le pilote de l'Audi A1 du Saintéloc Racing avait en effet terminé toutes les épreuves de l'hiver sur le **podium**. Lors de la première manche qualificative, c'est Sylvain **Pussier** (Peugeot e-208 - SP Compétition) qui réalisait le meilleur chrono devant Margot **Lafitte** (AS01 - Sébastien Loeb Racing) et Louis **Gervoson** (Audi A1 - Saintéloc Racing). Comme en Elite Pro, les chronos ne s'amélioraient pas dans la seconde manche remportée par Margot **Lafitte** devant Louis **Gervoson**. Au cumul, **Pussier** gardait la première place devant Margot Lafitte et Louis Gervoson. La Super Finale ne fut qu'une formalité pour Pussier qui se détachait très vite de **Gervoson** qui, dès le premier tour, avait pris le dessus sur Margot **Lafitte**. Après un début de saison en dents de scie, **Pussier** pouvait savourer cette victoire tant attendue et qui venait conforter sa place de dauphin au championnat. Margot **Lafitte** sauvegardait sa seconde place d'un petit point devant **Gervoson** qui réussissait son pari avec un nouveau podium.



CLASSEMENT ELITE PRO

- 1° Panis 540
- 2° Dubourg 521
- 3° Boccolacci 514
- 4° Ehrlacher 504
- 5° Berthon 471

CLASSEMENT ELITE

- 1° Gervoson 531
- 2° Pussier 490
- 3° Pelfrene 467
- 4° Laffite 462
- 5° Fontanel 451

Article : Jean-François DUBY

Photos : Jean-François DUBY – Aleksandr DUBY



MOTO : La mariée était en Harley

Au début du 21^{ème} siècle, **Harley Davidson** décida de passer à la vitesse supérieure avec le lancement d'une moto au **design** moderne et à la ligne tonique afin d'attirer les rebelles sans cause qui avaient cédé aux sirènes des belles italiennes et japonaises. En effet, le fabricant américain qui n'était jusqu'ici pas réputé pour la **fiabilité** de ses produits, avait décidé d'attirer une nouvelle **génération** de motards en 2001 avec le **V-Rod** et en 2007 avec le **Night Rod**. Pour séduire cette nouvelle clientèle, Harley Davidson s'est associé avec le département design de **Porsche**, pour le développement et le testing de cette moto, garantissant ainsi **performance** et qualité. Le succès fut immédiat. Équipé d'un **bicyclindre** en V à 4 temps de **1131 cm³** (puis ensuite 1247cm³), le **V-Rod** bénéficiait sans surprise d'un couple très généreux. Ce dernier devenait plus gérable



grâce à un châssis tubulaire jusqu'ici réservé aux modèles sportifs tout en préservant l'image de marque d'**Harley Davidson** grâce à un look méchant. En 2007 se joint à la famille le modèle **Night-Rod Special**. Encore plus puissante et intimidante que la **V-Rod**, la Night-Rod Special recevait une selle permettant d'apprécier de plus longues distances, deux pots d'échappement et une réduction des **chromes** pour mieux souligner la fourche entièrement noire. Malgré leur succès, les modèles **V-Rod** et **Night-Rod** ont été abandonnés en 2017. Bien qu'il n'existe aucune information concrète sur les raisons pour lesquelles Harley-Davidson a pris cette **décision**, l'**hypothèse** incriminait le **moteur** qui ne répondait alors plus aux normes d'émission **Euro 4**. L'arrêt de la production a laissé de nombreux **fans** sur leur faim, car les **V-Rod** et **Night-Rod** ne ressemblaient pas aux modèles du constructeur de **Milwaukee** qui séduisaient habituellement les "Big boys", ou les puissants membres des "**Bikie Gangs**" Australiens (et Canadiens).

Cela étant, cela n'a pas empêché certains membres de **groupes** de motards d'**innover** et d'être entreprenant dans le **respect** des lois en vigueur. A notre époque post-Covid, « **Adore Wedding Escorts** » à Sydney fut créé par un groupe de potes roulant en **V-Rod** ou **Night-Rod**. Leur "bikie gang" propose à de jeunes mariés un **cortège** sonore et



coloré pour agrémenter leurs noces. L'expérience est totalement nouvelle et **déroutante**. Malgré la perception parfois négative que peuvent avoir ces motards, ces derniers font preuve d'excellentes **manières** auprès de la gent féminine australienne. Lorsque le **cortège** quitte le domicile des parents de la mariée, le « **bikie gang** » prend soin de **bloquer** les carrefours, les ronds-points ainsi que les **feux rouges**, pour faciliter le passage. Sur les deux fois **3 voies**, personne ne se risquerait à dépasser les motards ou à bomber le torse face à une douzaine de **Big Boys**. Autant vous dire que la mariée arrive en temps et en heure à la **cérémonie**. Les photos de ce reportage sont celles d'un mariage **multiculturel** à l'ouest de **Sydney** où ce concept fait rage, entre **Amine**, un Franco-Algérien fan absolu de **Golf GTI G60 Mk2** et **Jenny**, une Sino-Vietnamienne.

Souhaitant en savoir plus pour nos lecteurs d'**Auto Full News**, je suis allé à la rencontre de ces **Big Boys** alors qu'ils étaient en train d'attendre patiemment les **mariés** dans un parc où - tenez-vous bien - ils s'amusaient à la **balançoire** ou s'esclaffaient en regardant des vidéos sur leurs smartphones. Malgré leur réputation de « **bad boys** », tous les membres du groupe furent très **sympathiques** même si je dois vous avouer que je n'en menais pas **large** pendant notre échange. Toutes les motos sont **customisées** par leur propriétaire. L'un des membres a d'ailleurs une société de **modifications** des véhicules pour le compte de la Police de l'état de la **Nouvelle-Galles du Sud** ce qui lui permet de travailler aussi sur leurs **motos**. La **Night-Rod Special** du boss «d'**Adore Wedding Escorts** » fut baignée dans un bain d'or pur de **24 carats** et selon l'un des motards, le propriétaire a investi environ **75,000 \$** australiens rien que pour ce traitement. Vous noterez également que la selle en cuir porte le logo **Louis Vuitton**. Ce même propriétaire me confirma que ce n'était pas du tout une **contrefaçon**, puisqu'il avait fait l'achat d'un sac (preuve d'achat **authentique** en main) de ce célèbre maroquinier français dans un magasin de **Sydney** pour un tarif bien au-dessus des **10,000 \$** avant de le donner au sellier. Peut-être qu'**Hermès** avec son héritage distingué dans le domaine de la sellerie aurait été plus **approprié** pour cette selle, mais vous m'excuserez de ne pas avoir fait la **remarque** à ce motard qui aurait pu mal le prendre...



Article : Eric Moschietto

Photos : Eric Moschietto



SALON : Renaissance du Geneva International Motor Show

Le célèbre salon automobile de la place genevoise fait son retour après 4 ans d'interruption. Les organisateurs du Geneva International Motor Show (GIMS) viennent de publier la liste des exposants, et le moins que l'on puisse dire, c'est que nous sommes très loin du faste d'autant. Seuls 4 constructeurs majeurs ont répondu à l'appel : Renault, Dacia, Isuzu et BYD. Les autres sont de petits artisans. Au total, 29 exposants comprenant des services et des accessoires peineront à remplir deux des sept halles habituelles de cette manifestation, raccourcie à 5 jours, du 27 février au 3 mars 2024. La journée consacrée aux medias s'ouvrira



avec la cérémonie de remise du prix Car of The Year 2024 et mettra en lumière 15 premières mondiales et européennes. L'organisation a cependant tenu compte de l'évolution des salons et des attentes du public : le nouveau format du GIMS 2024 propose des expériences immersives sur mesure développées en collaboration avec les marques pour décrypter le thème "Auto.Future.Now" du salon. Le concept se décline en cinq zones thématiques: Adrenaline Zone, Design District, Mobility Lab et Next World et Classics Gallery – "100 years of icons"

Passion et performance sont quelques-uns des maîtres-mots de l'automobile d'exception. **L'Adrenaline Zone** réunira une exposition de super et hypercars exceptionnelles aux côtés de bolides de course qui ont mené les meilleurs pilotes suisses à la victoire durant les dernières saisons.

Dans un espace spécialement aménagé, le **Design District** mettra à l'honneur l'art et le savoir-faire autour du design automobile. Le public pourra s'immerger dans les fondements de cette discipline fascinante. Lors de six *masterclasses* de 90 minutes qu'il animera les 28, 29 février et 1er mars, le célèbre designer Frank Stephenson initiera le public à quelques-uns de ses principes-clés dans le design.

Le **Mobility Lab** fera la part belle aux enjeux qui entourent la mobilité individuelle motorisée, ainsi que ses impacts sur l'environnement et la sécurité. La transformation de l'industrie repose aussi bien sur l'innovation technologique que l'exploration de nouveaux moyens de transport. Deux fournisseurs de mobilité innovants y présenteront leurs dernières nouveautés alors qu'une exposition retracera les évolutions majeures réalisées dans la sécurité des années 20 à aujourd'hui.

Le partenariat avec Gran Turismo autour de la zone **Next World** illustre la variété des formes que peut prendre l'avenir de l'automobile, notamment dans sa dimension sportive. Cette initiative s'aligne avec la volonté du GIMS de mettre en lumière les initiatives de tous horizons contribuant à dessiner le futur de l'automobile et la volonté de fédérer un public jeune autour d'elle.

Enfin, notons que cette édition du renouveau coïncidera avec le centième anniversaire de la première édition internationale du salon de Genève. Pour marquer l'évènement la **Classics Gallery – "100 years of icons"** mettra à l'honneur plus de 35 modèles emblématiques qui ont marqué l'histoire de l'automobile et celle du Salon. Plusieurs voitures mythiques reviendront à Genève, dont notamment la fameuse Jaguar Type E, immatriculée 9600 HP, présentée par le fondateur de Jaguar au Parc des Eaux Vives en 1961 ou la Porsche 901 « Quick Blue » de 1964. Pour la première fois dans l'histoire de l'automobile, la Classic Gallery présentera ensemble les deux carrosseries de la deuxième des 6 Bugatti Royale : le Coupé de Ville Binder côte-à-côte avec le Roadster Esders, deux carrosseries ayant équipé successivement le même châssis 41.111.

Article : Jean-François DUBY

Photo : Jean-François DUBY

TRAIN : Prague se dote d'un nouveau tram Škoda

L'un des très nombreux charmes de **Prague** réside dans son parc de **trams** anciens (notamment les Tatra de la gamme T3 ou les ČKD) qui sillonnent vaillamment et sans coup férir les rues de ce **joyau** de l'Europe centrale depuis des années. La capitale de la République **Tchèque** s'apprête à accueillir **200** nouveaux tramways **Škoda ForCity Plus Praha 52T** qui viendront épauler les **Škoda 15 T4** déjà en service depuis une grosse dizaine d'années. La Société des transports publics de Prague (**DPP**) a en effet signé un contrat sur huit ans avec le groupe **Škoda**, pour l'achat de **40** tramways et une option pour en livrer jusqu'à **160** supplémentaires. Le Škoda ForCity Plus Praha 52T est un **tramway** à sens unique en cinq parties, à plancher **surbaissé** sans une seule marche dans tout l'habitacle, y compris l'espace au-dessus des **bogies**. Le design moderne est le fruit de l'équipe de **designers** de Groupe Škoda dirigé par **Tomáš Chludil**. Il mesure **32** mètres de long, est équipé d'une **climatisation** verte intégrale avec réfrigérant écologique, d'un système **anticollision**, d'un comptage automatique des passagers, d'un éclairage intérieur et extérieur LED à économie d'énergie et de **70** **sièges** rembourrés (44 orientés vers l'avant et 26 dos à la route). Par rapport aux précédents tramways **15 T4**, la capacité des nouveaux véhicules augmentera de **33 passagers**, soit près de **16 %**. Prague, en particulier son centre historique, est typique par ses rues étroites avec des courbes **prononcées** et des pentes **abruptes**. Le développement de ce nouveau **tramway** pour la belle capitale a pris en compte toutes ces données ainsi que les exigences techniques du **DPP**.



Article : Jean-François DUBY

Photos et vidéo : Škoda

SPORT : Le Dacia Sandrider à l'assaut du Dakar 2025

Le Dakar 2024 vient de se terminer sur un 4^{ème} sacre pour **Carlos Sainz** (2010-2018-2020-2024) au volant de l'**Audi RSQ e-tron** qui faisait pour l'occasion sa dernière tentative pour s'imposer dans cette prestigieuse épreuve. **Sainz** aura dû contenir durant toute l'épreuve le **BRX Hunter T1** Prodrive de **Sebastien Loeb** qui échouera à la deuxième place. Le **BRX Hunter T1** a péché en **fiabilité**, entraînant l'abandon de **Nasser Al-Attiyah** et une grosse perte de temps pour **Loeb**. L'année prochaine, les deux hommes seront à nouveau **associés**, mais cette fois-ci au volant d'un **Dacia Sandrider**. Ce véhicule de la catégorie **Ultima T1+** s'inspire grandement du concept-car **Manifesto** présenté au Salon de Paris en 2022. Son exploitation sera assurée par **Alpine Racing** et **Prodrive**. Long de **4,41m.** large de **2,30 m.** et haut d'**1,80 m.** le châssis tubulaire et sa carrosserie en carbone reposent sur des jantes de **17 pouces**. Dacia annonce un poids de **12 kg.** supérieur au minimum exigé par la réglementation. Côté motorisation, un **V6 3 litres** biturbo à injection **directe** d'origine **Nissan**, délivrera une puissance de **360 ch.** et un couple de **539 Nm** aux 4 roues. Ce bloc sera alimenté par un carburant de **synthèse**. En l'absence d'Audi, **Dacia** a



toutes les chances de jouer très vite aux avant-postes avec le **Sandrider**. Il fera ses premiers tours de roue à l'occasion du rallye du **Maroc** en octobre prochain.

Article : Jean-François DUBY

Photos et vidéo : Dacia



AUTO : Seat Ibiza fête ses 40 ans

S EAT (Sociedad Española de Automóviles de Turismo) créée en mai **1950** a durant de très longues années fabriqué des **Fiat** sous licence principalement destinées au marché **espagnol**. Dans les années 70, le constructeur ibérique a souhaité développer ses **propres** modèles et a présenté le très cubique coupé **SEAT 1200 Sport**. Mais ce dernier s'inspirait d'un projet **NSU** avorté. Ce n'est vraiment que dans les années 80 que **SEAT** développa sa toute première voiture « maison » : la SEAT **Ibiza**. Bien que développée sans l'aide d'un



partenaire technologique, la marque s'est appuyée sur l'expertise interne et celle de partenaires comme Giorgetto **Giugiaro** pour le design extérieur, **Karmann** pour le design intérieur et **Porsche** pour le groupe motopropulseur. Depuis son introduction en **1984**, l'**Ibiza**, qui doit son nom à l'île éponyme, a été produite à plus de **six millions** d'exemplaires sur **cinq** générations. Ce fut même un tournant pour l'entreprise qui a pu durablement prendre place sur le marché mondial tout en développant toute sa propre **gamme** de véhicules. Aujourd'hui dans le giron du groupe **Volkswagen**, SEAT célèbre le **40ème** anniversaire de son **iconique** modèle avec une série spéciale : La SEAT



Ibiza « **Anniversary Limited Edition** ». La carrosserie bénéficie de la couleur exclusive **Graphene Grey** tandis que les jantes en alliage de 18 pouces se parent d'une couleur baptisée **Cosmo Grey**. Le logo « **Anniversary Limited Edition** » est gravé au **laser** sur le montant de la porte conducteur. A l'intérieur, l'habitacle reçoit des sièges baquets avec un revêtement au motif **spécifique**. Là encore, on retrouve le logo « **Anniversary Limited** » gravé au laser sur les seuils de porte. Les panneaux de portes et la console centrale reçoivent une finition **Dark aluminium mat** du plus bel effet. Seul regret, aucune amélioration mécanique n'est annoncée et l'**Ibiza** fera appel à une motorisation de la gamme.

Article : Jean-François **DUBY**

Photos : **SEAT**



NEWS

classicroacing.com

Toute l'actualité du véhicule historique



Ne manquez rien !