

AutoFullNews

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



Numéro 1
Janvier 2020

Gratuit



Essai : Ford Mustang GT 500 Cabrio

Sport : e-Trophée Andros - Bilan saison Formule 1

Événements : Epoqu'Auto - Salon de la Moto de Milan

Découvertes : Mercedes Arocs et Actros 5 - MV Agusta Motorino



EDITO

Auto Full News n'a pas d'autre prétention que de vous faire partager l'actualité de tout ce qui roule, vol ou navigue. Constitué d'une équipe de passionnés, ce nouveau journal atypique vous invite à découvrir à travers de nombreuses rubriques des articles consacrés aux nouveautés, à la technique, au sport, au patrimoine ou encore aux voyages.... Cette nouvelle année est un tremplin pour notre publication gratuite et nous souhaitons qu'elle vous apporte de l'intérêt et de l'évasion. Bonne lecture à tous !

SPORT : E-Trophée Andros « le Courant d'ère »



Ce début de saison à Val-Thorens marque un tournant dans l'histoire du Trophée Andros. Cette discipline indissociable du calendrier hivernal du sport automobile depuis 30 ans entame une nouvelle ère en devenant entièrement électrique.

Une révolution qui n'en est pas une car son organisateur Max Mamers a été le précurseur depuis des années pour promouvoir ce type de motorisation dans les courses sur glace avec notamment les Andros Car à deux roues motrices.

L'an dernier un nouveau pas était franchi avec cette fois-ci une silhouette à quatre roues motrices et directrices. Confrontée directement aux versions thermiques, cette voiture grâce à

sa fiabilité et ses performances finissait par convaincre définitivement les pilotes et les teams.



Une nouvelle approche technique

Pour cette nouvelle saison, tout le monde repart de zéro. La plus grande différence se situe au niveau du pilotage. Sans boîte de vitesse et avec un couple plus brutal, il y a de quoi perturber les pilotes les plus affûtés

Après la première journée de roulage, on constatait que les protagonistes s'accommodaient plutôt bien de leur nouvelle monture.



La dérive, l'essence de la discipline est préservée

Le E-Trophée Andros était né et la première manche dans la station savoyarde allait nous offrir un week-end riche en performance et combativité. Notons la présence de Sébastien Loeb avec sa propre structure et du retour d'une légende la discipline Yvan Muller qui officie cette fois comme team manager.



Le retour du Boss Yvan Muller

Le tenant du titre Jean-Baptiste Dubourg sur une Renault ZOE du D.A Racing a dès les premiers tours de roues, confirmé qu'il fallait toujours compter sur lui. Il s'impose lors des qualifications devant le jeune Yann Ehrlacher sur l'AS 01 Dupessey du team Yvan Muller Racing et Olivier Panis sur l'AS 01 Petit Forestier du Sébastien Loeb Racing. Mais lors de la Super Pole Dubourg perdait son avantage et se voyait doublé par Yann Ehrlacher auteur d'un tour remarquable lui apportant les points nécessaires pour se mettre sur orbite pour une première victoire.



Apparition remarquée de Sébastien Loeb

Lors de la Finale Elite Pro Ehrlacher prenait un départ solide et gardait à distance Dubourg. Ce dernier avait fort à faire avec un Olivier Panis déchainé qui multipliait les attaques à chaque épingle. Le pilote grenoblois pensait avoir trouvé l'ouverture après une dérive trop large de Dubourg dans l'avant dernier tour. Panis sur un placement millimétré à la corde se faisait percuter par Debourg. Si la ZOE de Debourg pouvait repartir, Panis se voyait percuté par l'Audi A1 d'Andrea Bakkerud



Panis à l'attaque sur Dubourg lors de la finale

Le malheur du père fit le bonheur du fils, en effet Aurélien Panis sur Audi pouvait s'emparer de la deuxième place et résistait avec autorité aux attaques de Debourg lors des derniers hectomètres. Cette première journée voyait le sacre de Yann Ehrlacher qui comblait de fierté son oncle : un certain Yvan Muller.



Yann Ehlacher en route vers le sacre

Soulignons pour la petite histoire que le week-end avait mal commencé pour ce team avec la destruction de l'autre voiture lors de l'impressionnant crash de Laurent Millara. Ce dernier s'en sortait heureusement sans blessure grave. Au classement Debourg préservait sa deuxième place devant Aurélien Panis.



Pernaut et son Audi aux couleurs évocatrices

Les trois premiers repartaient pour la deuxième journée avec le lest réglementaire. La piste se montrait bien plus rapide dans la première manche qualificative où Aurélien Panis sur l'Audi devançait Nicolas Prost sur ZOE et Sébastien Loeb sur l'AS 01 SLR. La deuxième manche fut anecdotique avec des temps bien plus lents. Loeb enlevait la Super Pole juste

devant Aurélien Panis et Nicolas Prost. Malgré le handicap de poids Yann Ehlacher se classait à une honorable 5^{ème} place.



Panis fils en route vers la victoire

Lors de la grande finale, Aurélien Panis s'envolait en imposant un rythme très soutenu. Derrière Sébastien Loeb mettait immédiatement la pression sur Nicolas Prost et finissait par le dépasser dès le premier tour avant de se lancer à la poursuite de Panis.

Le nonuple champion du monde échouera à moins d'une seconde. Au classement final nous retrouvons les trois pilotes dans le même ordre et au cumul des deux manches du week-end c'est Aurélien Panis qui se présentera en leader à Andorre avec 7 points d'avance sur Yann Ehlacher et 9 sur Dubourg. Ce nouveau championnat a tenu toutes ses promesses, la vitesse et le spectacle sont plus que jamais présents mais l'absence de bruit mécanique perturbe les puristes. Cependant la nouvelle formule offre de rudes batailles pour notre plus grand plaisir.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Ingrid BARREAU



SPORT : E-Trophée Andros «L'ouragan Panis frappe Andorre»

Les conditions météorologiques n'ayant pas épargné la petite Principauté d'Andorre, les autorités locales durent prendre la décision de faire annuler la première manche du vendredi. La deuxième étape de l'e-Trophée allait donc se jouer sur l'unique confrontation du samedi. Les qualifications seront dominées par la famille Panis. Le père Olivier sur une AS 01 du Sébastien Loeb Racing enlevait la première devant Franck Lagorce lui aussi sur une AS 01 et Olivier Pernaut sur une Audi A1.



*Les Panis à la parade
Crédit photo Bruno BADE*

Le fils Aurélien ne s'en laissait pas conter et imposait son Audi dans la deuxième devant les deux pilotes des Renault Zoe Jean-Baptiste Dubourg et Nicolas Prost.

Le père allait reprendre le dessus lors de la Super Pole en raflant les 6 points qui lui permettait de se retrouver ex aequo avec son

frère. La 1ère ligne était donc 100% Panis : Aurélien se retrouvait ainsi en pole position devant son père. Le duo précédait le champion en titre Jean-Baptiste Dubourg et Franck Lagorce. Si les trois premiers pilotes restaient dans cet ordre du premier au dernier tour, ce ne fut pas le cas pour la 4^{ème} place avec une belle bagarre entre Franck Lagorce et Nicolas Prost. Ce dernier finissait par prendre le dessus.

Au classement final, Aurélien Panis signe sa 2^{ème} victoire de la saison en 3 courses et conforte un peu plus son avance au championnat sur Jean-Baptiste Dubourg. Les protagonistes se retrouveront le 10 janvier sur le circuit d'Isola 2000 pour la 3^{ème} manche.

Le classement après 3 manches

1	Aurélien PANIS	190
2	Jean-Baptiste DUBOURG	176
3	Yann EHRLACHER	163
4	Olivier PANIS	162
5	Nicolas PROST	158

Article : Jean-François DUBY

Photo : Bruno BADE

AVIATION : Boeing : Zone de turbulences en chaîne

Jamais dans son histoire le géant américain de l'aviation n'avait connu pareille déconvenue. En effet après le crash de deux Boeing 737 MAX 8 en Indonésie puis en Ethiopie (346 victimes), l'enquête mettait en avant un dysfonctionnement du système anti-décrochage baptisé MCAS (*Manoeuvring Characteristics Augmentation System*). L'avionneur semble avoir caché aux pilotes son degré d'interaction et avoir négligé le nombre de capteurs. Le MAX est depuis cloué au sol et sa production stoppée. Un malheur n'arrivant jamais seul voilà à présent que le 737 NG présente d'inquiétantes fissures structurelles poussant des compagnies à cesser temporairement son exploitation. Le PDG Dennis Muilenburg a été contraint de démissionner et sera remplacé dès janvier par David Calhoun.

ESSAI : Ford Mustang GT 500 Cabriolet (Mach V)

A l'occasion de la 41^{ème} édition d'Epoqu'Auto à Lyon, nous avons eu la chance de rencontrer un véritable passionné de Ford Mustang. En attendant de pouvoir réaliser son rêve et d'acquérir une version des « bonnes années », Jean Marc roule avec un superbe cabriolet GT 5.0 Mach V équipé du moteur Coyote de 2012. Après un bref échange, l'heureux propriétaire nous propose un galop d'essai. Je n'ai pas boudé mon plaisir un seul instant et je ne tardais pas à me glisser dans l'habitacle. Première constatation, le tableau de bord évoque par ses lignes les premières séries histoire de vous mettre dans l'ambiance. Si la finition semble correcte voire excellente pour une américaine, on ne peut cependant faire l'impasse sur une comparaison avec nos voitures européennes. Qu'à cela ne tienne, je piaffe d'impatience d'ébrouer le bloc V8. Un tour de clef, les yeux fermés et me voilà transporté chez l'oncle Sam...mais l'environnement visuel de Chassieu me ramène vite à la réalité. Je m'élance dans une ambiance feutrée, soyons clair il n'est



pas question de faire le fou par déférence pour Jean Marc. Une chose est sûre nous sommes bien dans une voiture américaine, le flottement caractéristique de la caisse, bien aidé il est vrai par un antédiluvien essieu arrière rigide, est cependant bien contenu. Un effort indéniable a été fait pour atténuer le phénomène. Nous arrivons sur l'autoroute en direction de Chambéry. Je lance la bête et le V8 crache mélodieusement ses chevaux au nombre de **426**. Le couple s'accommode des quelque 1600 kg et vous procure sans tarder de bonnes sensations. Mais les limitations en vigueur dans notre pays viennent vite modérer mes envies. Après

tout c'est un cabriolet qui a plus vocation à « cruiser » sur le régulateur cheveux au vent. Nous laisserons cette option de côté en ce mois de novembre. La densité de circulation m'oblige temporairement à lever le pied, c'est l'occasion de tester la réactivité de la boîte auto avec un coup de kick down. La voie se dégage et je peux enfin écraser fermement la pédale de droite, les rapports tombent mais immédiatement le train arrière se dérobe et amorce un patinage que vient aussitôt atténuer un garde-fou électronique. La route était certes grasse mais je n'ose imaginer la réaction de l'auto sans l'anti-patinage. Je n'aurai pas l'occasion de tester la voiture sur une route sinueuse faute de temps mais j'imagine aisément qu'elle impose un pilotage fin et mesuré. Jean Marc nous confirme en effet qu'il faut avant tout appréhender son poids et bien garder à l'esprit que l'on ne touche l'accélérateur qu'une fois les roues dans l'axe. Mon road trip se termine à mon grand regret, vient le moment de rendre les clefs non sans apprécier une dernière fois les lignes si particulières de cette GT 500. Me voilà à rêver d'essayer une terrifiante version Shelby forte de 672 ch. mais c'est une autre histoire.

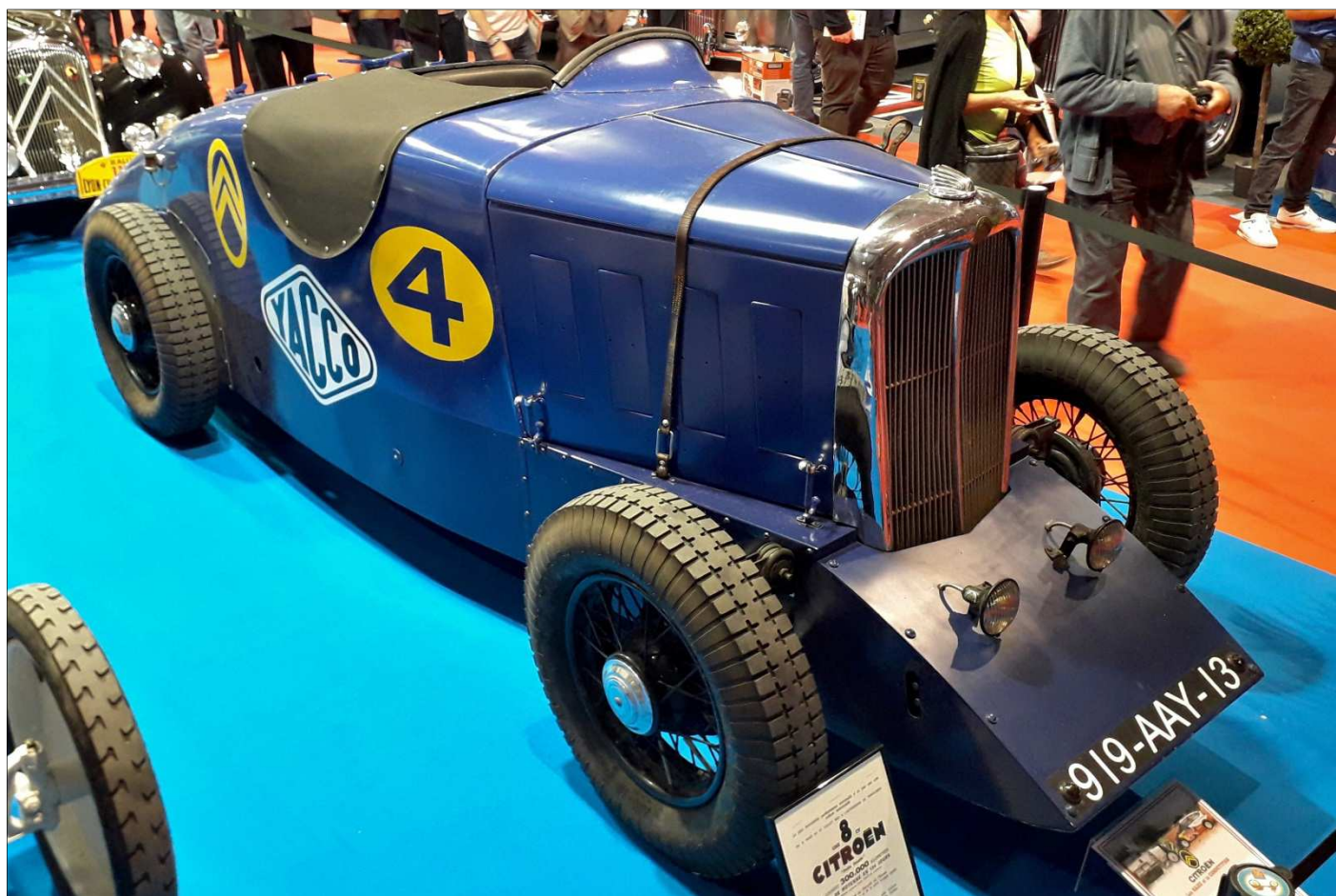


Essai : Jean François DUBY

EVENEMENT : Epoqu'Auto 2019

■ ncontournable rendez-vous des véhicules anciens, Epoqu'auto proposait cette année une surface supplémentaire de 12 000 m² pour le plus grand plaisir des exposants et des quelque 70 000 visiteurs. En cette année de centenaire, Citroën y tenait une place de choix avec des modèles aussi emblématiques que rares comme la M35 Wankel, la « Petite Rosalie » ou l'une des autochenilles Kégresse B2 de la "Croisière noire" qui avait rallié l'Afrique du Sud depuis l'Algérie en 1924.

Autre marque française à l'honneur Delage avec 23 modèles dans un espace dédié. Nous retrouvons plusieurs déclinaisons de la D8 mais surtout deux sportives qui n'ont que rarement les honneurs des expositions. La Type FC-502 monocylindre 6 HP de 1908 dans sa livrée bleu et la berlinette D6-70 «Le Mans 1937» carrossée par Figoni. Cette dernière est cependant une réplique, l'originale ayant malheureusement disparu. Troisième marque à l'honneur Maserati avec un plateau exceptionnel mettant l'accent sur des modèles moins connus comme l'A6G 2000 convertible "nez long", de 1954 signée par Frua, ou encore les deux très élégantes 3500 GTi Superleggera de 1962 et 4200 Mexico de 1969. Non loin de là nous retrouvons 4 versions de grand-prix avec tout d'abord, une Tipo 2000, dérivée de la Tipo 26B et une 8CM victorieuse au Grand Prix de Dieppe en 1934. Juste à leurs côtés la Maserati 300S de 1960 et la 6CM de 1937 qui s'imposa au Grand Prix de Brno en 1937 à une époque où le circuit tchécoslovaque était un morceau de bravoure.



La « Petite Rosalie » engrangea de nombreux records à Montlhéry en 1933

Les deux roues n'étaient pas en reste avec notamment le centenaire de la naissance de Gnome et Rhône. Le fabricant de moteurs d'avions s'illustrera pendant 40 ans avec des motos réputées pour leur performance et leur fiabilité. Malheureusement la marque disparaissait à l'aube des années 60 dans l'anonymat. Comme toujours la Fondation Berliet occupe une place de choix en terres lyonnaises. Le plus ancien des modèles exposés datait de 1912, un CAD équipé d'une citerne de

3700 litres dédié à l'arrosage des espaces vert de la ville de Lyon. Il était proche de l'un de ses contemporains un Berliet CBA de pompier de 1918. le Berliet GCM à benne de 1929 était capable de transporter dix tonnes grâce à un vaillant moteur quatre cylindres d'à peine plus de vingt chevaux. Plus proche de nous le Berliet GLR de chantier équipé d'une benne amovible dont la mythique descendance nous amenait jusqu'à un magnifique GBH 280, ici aux couleurs Renault, dans une version grue.



Berliet TLR 10 de 1957



Le raffinement d'une Georges Irat

Le succès du stand de la fondation à chaque année a amené les organisateurs à faire une place de choix aux utilitaires, cars et machines agricoles. Des véhicules qui trouveront sans conteste leur place à l'avenir. Soulignons la présence entre autres d'un tracteur Porsche Type T, d'un Citroën N10 Belphégor et de deux bus sur base Renault Galion et Citroën RU23. Mais cette manifestation est également un moment rare et privilégié de chiner. Revues, accessoires, vêtements, miniatures et bien d'autres raretés comblent de bonheur les visiteurs qui se laissent facilement aller à une petite folie. Epoque'auto est devenue au fil des années un incontournable rendez-vous qui n'a plus rien à envier à Rétromobile. Claude Passot, le commissaire général du salon se félicite du succès de cette 41^{ème} édition et nous prépare certainement avec son équipe de belles surprises pour 2020.



Maserati 3500 GTi Superleggera 1962



Citroën à l'honneur

Article et photos : Jean-François DUBY

M

ercedes confirme ses promesses du Bauma 2019 avec les nouveaux modèles des gammes Arocs 5 et Actros 5. Afin de ne pas se faire distancer dans la lutte acharnée qui l'oppose aux autres grands constructeurs, la marque à l'étoile a décidé de frapper fort en embarquant plus d'une soixantaine de nouveautés technologiques. Finis les



rétroviseurs extérieurs, ces derniers laissant place aux Mirror Cams afin de réduire à zéro les angles morts. Le chauffeur compose à présent avec une planche de bord équipée de plusieurs dalles numériques multimédias. Les Arocs 5 et Actros 5 peuvent également se voir équipés de l'Active Drive Assist (ADA), de la nouvelle version du Predictive Powertrain Control (Régulateur d'allure par anticipation compatible dans toute l'Europe) et de l'Active Brake Assist de cinquième génération permettant l'arrêt automatique sans intervention du chauffeur en cas d'obstacle imprévu. Ce système se destine pour le

moment uniquement à l'Actros et viendra épauler le Side Guard Assist, qui alerte le chauffeur en cas de présence de piéton, cycliste, etc dans son environnement proche. Soucieux de réduire son empreinte carbone, le constructeur propose suivant les modèles des versions à gaz couplées à un moteur de 7,7 L. de 300 ch. Une aubaine pour venir bousculer Iveco sur son marché en Italie où ce mode de propulsion à le vent en poupe. Mais l'attention se porte surtout sur l'eActros électrique avec une autonomie annoncée de 200 kilomètres. Ce modèle fait l'objet de tests avec une flotte circulant en Allemagne et en Suisse. Si l'expérience est concluante, nous



devrions voir arriver ces modèles sur le marché d'ici 2021. Il va de soi qu'ils seront surtout destinés aux dessertes courtes. Ces nouveautés devraient permettre à Mercedes de garder son leadership dans certains pays européens mais la concurrence n'est pas en reste et affûte ses armes pour venir bousculer l'étoile à 3 branches.

Article : Jean-François DUBY
Photos : Mercedes Media

Le saison 2019 de F1 vient de se terminer à Abu Dhabi à l'issue d'un 21^e et dernier grand prix marqué par une 11^{ème} victoire de Lewis Hamilton. Une fois de plus le maître incontesté de la discipline a pu compter sur l'impressionnante fiabilité de sa flèche d'argent même si finalement elle ne fut pas forcément la plus rapide. Mais Mercedes fort d'un savoir-faire éprouvé et d'une rigueur toute germanique a réalisé un quasi sans faute en raflant pour la 6^{ème} année consécutive le titre des constructeurs. Le team a pu également s'appuyer sur la vélocité de Valtteri Bottas qui avec 4 victoires et 15 podium a grandement contribué à ce succès. Le pilote finlandais,



Lewis Hamilton sacré pour la 6ème fois - Photo Formula One

incontestablement le plus rapide, manque cependant encore de constance pour venir inquiéter Hamilton sur l'ensemble d'une saison. La rigueur et la fiabilité c'est justement ce qui a manqué à Ferrari qui passe une nouvelle fois à côté de sa saison. Entre de grossières erreurs stratégiques et une rivalité exacerbée grand prix après grand-prix entre les deux pilotes, la Scuderia n'a su tirer profit d'une voiture pourtant bien née. Si la Ferrari SF90 commençait mal l'année en Australie, elle retrouvait rapidement des couleurs notamment aux mains de la nouvelle recrue Charles Leclerc. Le pilote monégasque fit rapidement de l'ombre à son co équipier Vettel. Ce dernier

ne semble toujours pas retrouver son pilotage depuis ce fameux grand prix d'Allemagne 2018. La cohabitation avec Leclerc n'a cessé de se dégrader au fil des mois avec, en point d'orgue, l'accrochage désastreux entre les deux pilotes à Interlagos. De son côté, Leclerc en alliant vitesse et fougue réalisait une belle première saison chez le Cavallino Rampante avec 2 victoires, 9 podiums et 7 pole positions. Sa première victoire à Spa fut cependant marquée par le décès de son ami Antoine Hubert lors d'une épreuve de F2. La fin de saison fut plus terne. Entre les suspicions sur le moteur Ferrari et son accrochage avec Vettel au Brésil, Leclerc voyait s'envoler la 3^{ème} marche du podium du championnat au profil d'un autre pilote tout aussi fougueux Max Verstappen. Le pilote hollandais avec 3 victoires et 9 podiums a confirmé qu'il avait le potentiel pour être champion du monde dans un futur proche. Il put compter sur une Red Bull RB15 équipé du surprenant



moteur Honda. Le bloc japonais a fait preuve d'une fiabilité et d'une puissance que l'on ne lui connaissait pas jusqu'ici. Son équipier Pierre Gasly n'en profita malheureusement pas. Ses modestes résultats du début de saison l'envoyèrent directement chez Toro Rosso après seulement 12 épreuves. Cependant le pilote français fit taire ses détracteurs avec une magnifique 2^{ème} place au Brésil, prouvant ainsi que son talent restait intact. Son remplaçant chez Red Bull, le thaïlandais Alexander Albon a quant à lui convaincu la maison mère et restera titulaire pour la saison 2020.

Renault n'a pu atteindre son objectif d'être la 4^{ème} force du plateau. En effet la marque au losange n'a jamais trouvé la solution dans l'exploitation du châssis malgré un moteur performant et le talent de la nouvelle recrue Daniel Ricciardo. C'est même McLaren qui équipé du même moteur Renault qui allait s'emparer de la 4^{ème} place au classement des constructeurs. La prestigieuse écurie anglaise retrouvait enfin des couleurs après des années de galère et peut à présent compter sur deux pilotes



rapides et talentueux que sont Sainz et Norris. Comment imaginer une saison sans Kimi ? A 40 ans, le pilote finnois passait cette année du baquet de la Ferrari à celui de l'Alfa Romeo. Après un début de saison très honorable, l'écurie italienne montrait rapidement ses limites et ne permettait plus à Raikkönen de faire parler son expérience. Cependant Alfa Romeo avec 57 points faisait des envieux du côté de Haas. L'écurie américaine semblait complètement, incapable de comprendre le fonctionnement d'un châssis imprévisible pour le plus grand désarroi de Magnussen et Grosjean. Williams fermait

tristement le classement avec Russell et le revenant Kubica. C'est d'ailleurs le valeureux pilote polonais qui allait apporter l'unique point à son team. Distancé à chaque grand prix par le jeune Russell, Robert Kubica forçait cependant l'admiration de tous avec son retour dans la discipline reine. Mais son handicap le confrontait à l'implacable exigence physique imposée par le pilotage de

ces voitures. Robert a essayé et décidait finalement de se retirer définitivement non sans avoir suscité le respect pour son courage. Cette année aura également été marquée par la disparition brutale de Sir Charlie Whiting quelques heures avant le début du championnat et le 1000^{ème} grand-prix de l'histoire lors de l'épreuve en Chine. Les écuries sont déjà sur le pied de guerre depuis cet été pour développer les voitures 2020 qui seront les dernières sous cette forme de réglementation avant les grands changements de 2021. Les écuries vont présenter leurs voitures en janvier avant



de prendre la direction de la piste pour les premiers essais libres. La saison écoulée a démontré que Mercedes n'était pas indéboulonnable et qu'avec un peu plus de rigueur et de régularité Ferrari et Red Bull pouvaient bousculer la hiérarchie. La saison 2020 verra le retour d'Esteban Ocon chez Renault et l'arrivée du jeune Nicholas Latifi chez Williams. Une nouvelle épreuve entre au calendrier avec le premier grand-prix du Vietnam avec un tracé qui semble très alléchant. Mais auparavant le premier grand prix en Australie nous aura déjà donné une idée des forces de chacun.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Jean-François DUBY + 1 de Formula One

La 77e édition du Salon EICMA de Milan (Esposizione Internazionale Ciclo Motociclo e Accessori) qui a eu lieu début novembre a réservé une fois de plus de belles surprises aux très nombreux visiteurs. Un nouveau record de fréquentation fut même battu. Cette



année la manifestation se voulait plus révolutionnaire, innovante et attrayante afin de répondre aux attentes du marché. Cette nouvelle approche fut unanimement appréciée et donne encore plus de notoriété à ce salon – Nous vous invitons à découvrir quelques nouveautés majeures. La plus surprenante nous vient de Bavière avec la BMW R1800C à l'esthétique délicieusement rétro. La marque ayant tenu sa promesse de mettre en production le Concept R18 que les fans réclamaient à

cor et à cri depuis sa présentation. Sa ligne pourrait même tourner la tête du plus puriste des «harleyistes». La marque de Milwaukee n'est pourtant pas en reste. Road Glide, Low Ride et CVO sont totalement renouvelés. Mais la surprise vient de l'arrivée de la marque sur le segment Trail-Adventure avec l'étonnante Pan America 1250. Si cette dernière semble détonner dans la gamme

habituelle que dire de la Livewire mue par un moteur électrique de 105 ch. qui va froisser une majorité des fans de la marque. De leurs côtés, les japonais toujours aussi productifs sont venus en force. Honda compte bien revenir dans la course des superbike avec la CBR1000RR-R 2020 forte d'un moteur V4 de 218 ch. L'icône Africa Twin voit sa cylindrée passer à 1084 cm³ et se nomme à présent CRF 1100L. Mais Suzuki entend bien venir se frotter à elle avec le modèle V-Strom 1050. Ce trail néo-rétro revendique 107 CV et du couple à revendre. Kawasaki



explore une autre piste, celle de la suralimentation. Après la H2R pour les sports extrêmes, la H2 SX pour les voyages voici le roadster Z H2 pour se catapulter dans les virages. C'est finalement Yamaha qui profite du salon EICMA pour dévoiler de nombreuses nouveautés avec notamment les FJR 1300 Final Edition, MT-03 ou encore Tracer 700. La plus importante concerne le maxi scooter T Max avec un nouveau propulseur de 562cc. Ce bi-cylindrique en ligne avec des pistons forgés en aluminium et nouvelles bielles offre plus de puissance avec pas moins de 46,5 Ch. Retour en Europe avec KTM qui a revu de fond en comble la K1290 Super Duke R. Du moteur, au châssis, en passant par les

jantes, la mise à jour est totale. Avec 180 ch pour 189 Kg. la Super Duke devient encore plus radicale. Triumph cherche la bestialité sous une autre forme avec la nouvelle Rocket 3 disponible en deux versions : R et GT de 167cv, en plus d'une édition limitée TFC de 182cv. Ce cruiser affiche un moteur de 2500cc. Les constructeurs italiens entendaient bien montrer à tous qu'ils étaient chez eux. Aprilia dévoilait la GPR 250 mais surtout la RS 660 qui met en exergue le talent des designers mais surtout des techniciens avec un bicylindre parallèle de 100 chevaux, puissance record pour un twin transversal de cette cylindrée. Le prototype néo-rétro passe à la série chez MV Agusta. Devant l'engouement de son concept 2019, la marque dévoilait à Milan la Superveloce 800 Serie Oro. Chez Ducati on mise sur le nouveau moteur V4. C'est le roadster Streetfighter V4 qui inaugure la lignée avec 208 ch pour à peine 178 kg. L'Eicma proposait bien d'autres nouveautés, preuve que les constructeurs de deux roues sont sur une bonne dynamique et profitent d'un marché en pleine expansion. Un exemple à suivre pour l'industrie automobile qui peine à trouver son second souffle et voit ses salons s'appauvrir dangereusement.

Article : Jean-François DUBY

Photos : EICMA

MOTOS : Découverte MV Agusta Motorino di Donna

A l'occasion du dernier salon Rétromobile la maison Artcurial mettait aux enchères une magnifique collection de 90 machines de la marque MV Agusta constituée entre autres de motos de course, de modèles rares et de deux étonnants prototypes : Sybil 001 et Sybil 002 délivrant 150 chevaux grâce à deux turbos. Cette vente n'eut malheureusement pas le succès escompté. Malgré la présence du grand Giacomo Agostini, une partie des modèles proposés ne trouvèrent pas d'acquéreurs. Les prix restaient étonnamment bas et quelques chanceux purent cependant repartir avec des modèles de la marque pour quelques centaines d'euros. Parmi les bonnes affaires nous retrouvons un cyclomoteur Motorino di Donna, évolution de l'emblématique Germano. Ce cyclomoteur en reprend les grandes lignes avec un cadre poutre et un petit monocylindre deux temps. Le guidon



est équipé d'une poignée permettant la sélection de trois vitesses. Proposé dans des coloris attrayants, ce cyclo fut fabriqué à environ 4500 exemplaires. Il constitue un projet de restauration plus qu'abordable pour son nouveau propriétaire. Nous avons eu la chance de retrouver ce petit cyclo qui vient de recevoir une magnifique peinture. La restauration touche à sa fin et le deux temps va pouvoir reprendre du service pour quelques années.

Article et photos : Ingrid BARREAU

NAUTISME : Récompense pour le constructeur Jeanneau

Le lundi 2 décembre se tenait au Royal Thames Yacht Club de Londres la soirée dédiée aux «British Yachting Awards» à l'initiative des magazines Sailing Today et Yachts and Yachting. L'objectif est de mettre à l'honneur le voilier de l'année qu'il soit de croisière ou de régate. La prestigieuse



récompense revient cette année au Sun Odyssey 410 de la firme française Jeanneau. Ce voilier connaît un succès fulgurant sur le marché aussi bien auprès des professionnels que des particuliers. Ce prix n'est donc pas une surprise sachant que le Sun Odyssey a déjà à son actif la distinction du magazine Cruising World, et les prix de «Best Sailing Yacht in Asia» et celui de «Voilier de l'année » décerné par Voile Magazine.

Le modèle a été largement plébiscité par les internautes qui votent et élisent leurs bateaux favoris parmi les différentes catégories. Ils ont notamment récompensé la polyvalence d'utilisation et un aménagement intérieur soigné et ergonomique. Le Sun Odyssey 410 ainsi que les autres variantes de la gamme seront en vedettes lors du prochain Salon nautique de Düsseldorf du 18 au 26 janvier.



Article : Alexandre NAVILLE



PRO DIS MACHINES OUTILS & SOLUTIONS INDUSTRIELLES

Importateur distributeur de machine-outil neuve et d'occasion, standard et sur mesure et de solution clés en main pour l'industrie, **PRO-DIS machines-outils** vous propose depuis 10 ans une large gamme de machines qui comprend de l'assemblage, du formage, de l'usinage, de la coupe, presse et rivetage, test matière et passivation de l'Inox, marquage.

Ces machines outils et solutions industrielles, de réputation mondiale, robustes et fiables mais aussi à la pointe du progrès des technologies actuelles, sont principalement fabriquées en Allemagne, Danemark, Espagne, Finlande, France, Italie, Pays-Bas, Taiwan, Turquie et USA.