

Auto Full News

Car - Motorcycle - Utility - Train - Boat - Plane

JUILLET 2025

Rallye des Bornes, la démonstration d'Ancian, la victoire pour Bochatay

MODERNE

Cent trente et un équipages étaient engagés pour la 34^{ème} édition du Rallye des Bornes qui se tenait sous un soleil de plomb. La première journée s'articulait autour de 3 ES avec deux passages par le mythique Salève (14,450 km) ; une ES qui représente toujours un juge de paix et détermine souvent une hiérarchie pour le reste de l'épreuve. C'est Jeremi Ancian, associé à Michel Di Lullo sur Citroën C3, qui plantait la première banderille en dominant Kévin Bochatay/Méryl Giraldo sur VW Polo et Jérôme Chavanne/Philippe Galleano sur Alpine A110 GT. Dans le deuxième passage au Salève pour clore cette journée, Ancian était toujours largement en tête, mais Jérémy Cretien/Madeline Clairay sur Alpine A110 venaient jouer les trouble-fêtes en devançant Chavanne et Bochatay. A l'issue de cette première journée, Ancian regagnait le parc fermé avec 16"9 d'avance sur Bochatay et 22"3 sur Chavanne. Le lendemain, la course reprenait sur le même rythme, Ancian/Di Lullo se montraient intouchables et laissaient Bochatay/Giraldo et Chavanne/Galleano à distance. Tout semblait sur les rails pour l'équipage Ancian/Di Lullo quand leur Citroën C3 rencontrait un souci mécanique dans l'ES 6. La sanction fut immédiate avec une 100^{ème} place sur l'ES qui renvoyait le leader du général à la 9^{ème} place. Bochatay/Giraldo prenaient les commandes devant Chavanne/Galleano et Cretien/Clairay. Dès l'ES 7, bien qu'à présent hors de portée du podium, Ancian/Di Lullo enchaînaient les scratches pour le panache. De leur côté Bochatay/Giraldo parvenaient à gérer à distance un éventuel retour de Chavanne/Galleano tandis que Cretien/Clairay finissaient par abandonner leur 3^{ème} place au général dans l'ES 7 à Pierre Lafay secondé par Alexandre Chioso sur une Škoda RS Rally2. Ce dernier parviendra à préserver sa précieuse place sur le podium jusqu'au bout, parvenant même dans l'ES 10 à finir à 5 secondes d'Ancian/Di Lullo. Ces derniers peuvent vraiment nourrir quelque déception. Ils parviendront à revenir à la 7^{ème} place au général à 1'58"0 des vainqueurs Bochatay/Giraldo qui s'imposent pour la 4^{ème} fois aux Bornes avec 24"1 sur Chavanne/Galleano et 40"8 sur Lafay/Chioso.



Pour la 29ème fois, l'épreuve réservée aux VHC était en doublure du Rallye des Bornes. Trente et un équipages des trois catégories s'élançaient pour deux jours d'épreuve sous une forte chaleur plus qu'éprouvante pour les vieilles mécaniques.

Groupes 1/2/3/4/5

C'est la R5 Turbo de Philippe Mermet/David Brocourt qui ouvrait le bal dans le Salève en dominant la Ford MK2 de Stéphane Portigliati/Valentine Donat-Magnin et l'Alpine Renault A310 de Sébastien Bouvier/Emmanuel Roux. Mermet récidivait dans la 2ème ES où s'invitait à la 3ème place le sympathique équipage constitué de Grégor Pavillon et Laurence Delattre sur leur turbulente mais capricieuse Triumph Dolomite Sprint. Dans le deuxième passage dans le Salève, nous retrouvions au classement le même tiercé qu'au premier passage. Les concurrents rejoignaient le parc fermé avec comme leader au général Mermet avec 34"1 d'avance sur Portigliati et 1'42"8 sur Bouvier. Le lendemain, Mermet était contraint à l'abandon, laissant Portigliati prendre les commandes de la course devant Bouvier et Gérard Clerton, associé à Gérald Philippe sur Opel Kadett GT/E. De la 5ème à la 7ème, les équipages Pavillon/Delattre et Clerton/Philippe vont se disputer âprement la 3ème place au général tout en restant à distance de Portigliati et Bouvier. Au départ de la 8ème ES, Clerton/Philippe était 3ème du général avant de se faire piéger par une grosse quantité d'huile perdue par un concurrent en moderne. Malgré l'alerte du concurrent auprès de la direction de course, cette dernière n'a pas jugé nécessaire de neutraliser la course des VH ou d'avertir suffisamment en amont du risque. Résultat, la belle Opel Kadett GT/E partait dans une embardée qui aurait pu s'avérer dramatique. L'équipage parvenait à s'extraire non sans mal. Le copilote Gérald Philippe présentait un hématome au bras et un tassement des vertèbres. Les pilotes VHC réclament depuis un moment que les ouvriers soient des pilotes VH avec des véhicules VH pour mieux apprécier la praticabilité d'une spéciale avant le passage des concurrents. Espérons que l'on pourra tirer un enseignement de cet accident. Ce n'est pas de cette façon que Pavillon et Delattre souhaitaient récolter la 3ème place provisoire au général. Mais les duettistes de la Triumph faisaient cependant honneur à leur classement en continuant d'attaquer généreusement. Bouvier et Portigliati se partageaient les scratches dans les deux dernières ES du rallye. Stéphane Portigliati et Valentine Donat-Magnin s'imposaient au final avec 51'1 d'avance sur Sébastien Bouvier et Emmanuel Roux puis 4'20"2 sur Grégor Pavillon et Laurence Delattre qui récoltaient enfin le fruit de leurs efforts malgré une voiture qui leur a donné une fois de plus quelques frayeurs mécaniques en début de rallye.



Groupes N/A/B

La première étape ne permettait pas d'établir une hiérarchie franche. En effet, même si Laurent Caro et Nathalie Million sur R11 Turbo s'imposaient dans le premier passage au Salève, ils se faisaient souffler la première place au général à l'issue de l'ES 2 par Christian Crozet et Christophe Ailloud Perraud sur B.M.W. M3 pour seulement 0"1. Pas cependant de quoi inquiéter Caro et Million qui reprenaient l'avantage dans le Salève avec autorité, d'autant plus que Crozet et Ailloud Perraud perdaient gros avec 3'02"2 de pénalité qui les renvoyaient à la 8ème place au général. C'est Caro et Million qui terminaient cette première journée en tête devant Jérôme et Joël Bouchet sur leur Peugeot 205 Rallye relégués à 29"1 et sur Gauthier Margnat et Valentin Grandjean sur B.M.W. 325i E30 à plus de 58"8 . Le lendemain, Christian Crozet et Christophe Ailloud Perraud repartaient le couteau entre les dents et enchaînaient les meilleurs temps dans les quatre premières ES de la journée. A l'issue de 7ème ES, ils avaient pu revenir au pied du podium à moins de 55 secondes de Margnat et Grandjean. Crozet et Ailloud Perraud continuaient leur marche en avant en grapillant plusieurs précieuses secondes à chaque ES mais devaient finalement échouer à 12"3 du podium. Depuis le matin, Laurent Caro et Nathalie Million faisaient un rallye solide en tenant toujours à distance Jérôme et Joël Bouchet. La R11 de Caro/Million finissait par s'imposer avec 2'01"0 devant la 205 des Bouchet et 2'29"2 sur la B.M.W. de Margnat/Grandjean.



Groupe Classic

En Classic, l'épreuve commençait avec le forfait de l'Opel Kadett GT/E de Gaël Tinjod et Christelle Dupanloup qui étaient annoncés comme les grands favoris de l'épreuve aussi bien pour le groupe que pour le Scratch. Seuls cinq autres équipages restaient en lice mais seuls quatre prenaient part à la première étape. Sans surprise, la B.M.W. de Jean-Baptiste Dunand et Pierre Pascal Henques Aquoiviva dominait les débats dans toutes les ES, très largement devant la Peugeot 104 de Jérémie et Sophie Betend qui était plus en lutte avec la Citroën Visa d'Hugo et Stéphane Ozanne. Quatrième, Philippe et Martine Vanhaesebrouck essayaient tant bien que mal de mêler leur petite Peugeot 106 XSI à la bataille pour le podium. C'est tout naturellement que Dunand et Henques Aquoiviva rejoignaient le parc fermé avec 2'15"7 d'avance sur les Betend et 2'39"1 sur les Ozanne. Le lendemain au départ, nous retrouvons l'équipage Thierry et Romain Nicolle qui parvenait à rejoindre le rallye avec leur Citroën AX Sport non sans un lourd débours au général. Peu importe, l'important pour eux était de prendre part à la fête. Malheureusement après les quatre premières ES de la deuxième étape, ils devaient renoncer définitivement. La journée fut le copier-coller de la veille avec une nette domination de la B.M.W. de Dunand et Henques Aquoiviva qui alignait les scratch. Malgré leurs efforts, Hugo et Stéphane Ozanne devaient se contenter de voir leur Visa finir toujours derrière la Peugeot 104 de Jérémie et Sophie Betend. À l'issue de l'épreuve, Dunand et Henques Aquoiviva s'imposaient avec une avance de 7'18"2 sur Jérémie et Sophie Betend et de 8'51"6 sur Hugo et Stéphane Ozanne.



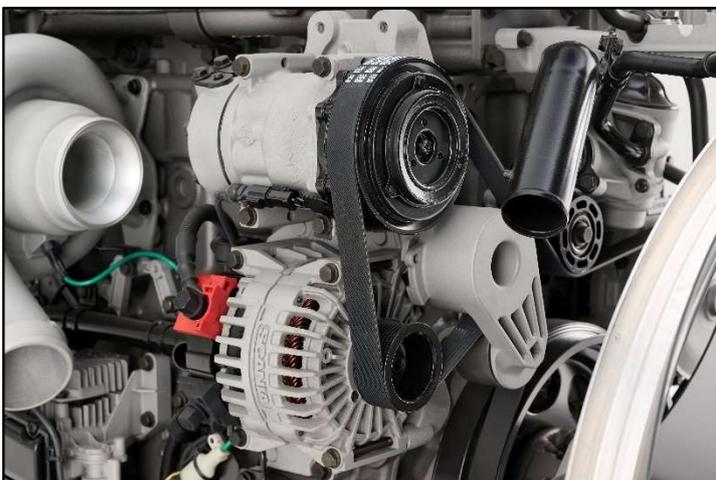
ARTICLE : Jean-François DUBY

PHOTOS : Photos Rallye 74 by Christophe et Ingrid BARREAU

[Retrouvez également cet article sur News Classic Racing](#)

Scania lance son nouveau moteur Super 11

Le constructeur suédois Scania enrichit sa gamme de motorisations avec le lancement du moteur Super 11, un bloc innovant et compact conçu pour répondre aux exigences de poids et d'efficacité énergétique dans le domaine du transport. Plus léger de 85 kg que le Super 13 et offrant jusqu'à 7 % d'économies de carburant par rapport au moteur 9 litres, ce nouveau bloc s'inscrit comme un compromis idéal entre performance et légèreté. Disponible en trois puissances (350, 390 et 430 chevaux), le Super 11 respecte les normes Euro 4, 5 et 6, et partage 85 % de ses composants avec le moteur Super 13, garantissant ainsi robustesse et fiabilité. Doté de technologies avancées comme le calage variable des soupapes, un frein moteur puissant et un turbo-dosage optimisé, ce moteur garantit une conduite plus fluide et un entretien plus espacé par rapport aux moteurs 9 litres. Il est également compatible avec les carburants alternatifs comme l'HVO (huile végétale hydrogénée) ou le biodiesel EMAG (ester méthylique d'acide gras), le Super 11 s'inscrit ainsi dans une démarche environnementale ambitieuse. Polyvalent, il convient à divers usages, du transport urbain au transport régional, incluant bennes basculantes, transport de carburant, collecte des déchets ou véhicules de dépannage. Le moteur Super 11 est commercialisé depuis juin 2025, il ambitionne de répondre aux nouveaux défis du secteur du transport, très sensible à la technologie de pointe et surtout à l'efficacité opérationnelle.



ARTICLE : Jean-François DUBY
PHOTOS : Scania Trucks

Evasion : Le coup de « Grace » de Kim à l'Amundi Evian Championship

C'est dans le magnifique cadre du parcours de l'Evian Resort que s'est disputé entre le 10 et le 13 juillet le 30^e tournoi de golf, à présent baptisé The Amundi Evian Championship. Il s'agit de la 11^e édition dans le cadre d'un tournoi majeur de la LGPA. La tenante du titre, la Japonaise Ayaka Furue, faisait une bonne entame en terminant la première journée à -4 (67) en compagnie d'un groupe de huit autres joueuses où l'on pouvait retrouver entre autres la Sud-Africaine Cassandra Alexander, la Sud-Coréenne So-Mi Lee et la numéro un mondiale l'Américaine Nelly Korda. Minjee Lee, la récente championne du KPMG Women's PGA, pointe à -5 (66), juste à un point des cinq joueuses qui finissent la journée à égalité à -6 (65) : Grace Kim qui finit son parcours avec 6 birdies, Leona Maguire, Jennifer Kupcho, Gabriela Ruffels et Andrea Lee, la Rookie de l'année 2021. La seconde journée allait permettre à certaines joueuses de se mettre en avant, comme la jeune Française invitée de dernière minute Nastasia Nadaud qui, avec 5 birdies, termine son parcours à -4 (67), comme sa compatriote Céline Boutier. So-Mi Lee réalise une journée exceptionnelle, malgré deux bogeys, elle rend une carte avec 6 birdies et surtout un eagle au trou numéro 9. Avec -10, elle prenait seule la tête devant Grace Kim (-9) et Jennifer Kupcho (-8). Ces trois filles précèdent d'un point un trio composé de Hye-Jin Choi la Sud-Coréenne, de Cassandra Alexander et d'Andrea Lee l'Américaine. Cette dernière aura connu un parcours en dents de scie en alternant Birdies et Bogeys. Au soir de ce deuxième tour, le Cut écartait des joueuses de renom comme la Néo-Zélandaise Lydia Ko et la Sud-Coréenne In Gee Chun, toutes deux anciennes vainqueurs à Evian (respectivement 2015 et 2016), mais aussi la numéro 4 mondiale, la Chinoise Ruoning Yin, et l'ancienne numéro un, Lilia Vu, qui enchaîne les contre-performances depuis plusieurs mois. Les 73 joueuses encore en lice allaient nous offrir un troisième tour étourdissant. Deux joueuses, la Chinoise Ruixin Liu et la Japonaise Yuri Yoshida rendaient une carte à -8 (63), la première avec six birdies et un eagle tandis que la seconde en alignait pas moins de huit. Cependant, avec leur modeste entame de tournoi, les deux performeuses de la journée n'étaient pas en mesure de se mêler à la bataille en haut du classement. Ce dernier était une fois de plus chamboulé. À l'issue d'une journée riche en rebondissements, l'Anglaise Cara Gainer et l'Australienne Gabriela Ruffels se retrouvaient à égalité à -11 avec seulement un point d'avance sur un quatuor composé de l'Australienne Minjee Lee, la Thaïlandaise Jeeno Thitikul, Grace Kim et Sa-Mi Lee. La dernière journée s'annonçait incertaine, jamais dans l'histoire du tournoi autant de prétendantes pouvaient faire basculer la victoire en leur faveur. Pour l'ultime tour, la météo venait jouer les trouble-fêtes. Pluie et orage étaient annoncés mais fort heureusement ils épargnèrent cet haletant épilogue non sans apporter une pesante chaleur. Bien malin celui ou celle qui, au cours de cette journée, pouvait donner un pronostic, tant le classement connaissait des rebondissements. Les leaders au départ allaient marquer le pas. Gabriela Ruffels avec trois bogeys et une carte à 72 était rejetée à la 9^e place tandis que Cara Gainer avec 7 bogeys s'effondrait totalement et plongeait à la 14^e place. C'est en revanche une autre Britannique qui allait marquer cette journée. La jeune amatrice Lottie Woad rendait une carte à 64 avec 8 birdies mais avec malheureusement un bogey au 14^e trou. Un accro qui lui coûte certainement la victoire et la possibilité de devenir la première joueuse amatrice à s'imposer dans un tournoi majeur. L'expérimentée Minjee Lee, trop inconstante durant ce 4^e tour, rendait une carte à 68. Insuffisant pour venir se mêler à l'incroyable duel entre Jeeno Thitikul et Grace Kim. Si la Thaïlandaise semblait favorite par son expérience, elle ne réalisait que 4 birdies, alors que la jeune Kim réalisait un parcours, certes ponctué par un double bogey et deux bogeys, mais compensés par quatre birdies, et surtout 2 eagles. À l'issue de leur parcours, les deux protagonistes finissaient la journée à parfaite égalité à -4 (67) et à -14 au général sur l'ensemble des quatre tours. Elles partaient donc pour un tour en play off au 18^e trou. À l'approche du green, Kim manquait son coup et plaçait sa balle en dehors du parcours dans un massif de fleurs. Contrainte de jouer un coup de pénalité, la jeune Australienne pensait voir la victoire s'envoler tandis que Thitikul n'avait que son put à assurer. Pour les spectateurs et les spécialistes présents, la cause était déjà entendue. C'était sans compter sur un coup magistral de Kim qui se sortait de ce mauvais pas en mettant son chip au fond du trou. Un coup qui entre déjà dans la légende du tournoi. En effaçant cet impair, Kim se donnait la possibilité de faire un deuxième tour en play-off et surtout infligeait un coup au moral à Thitikul. Les deux joueuses rejoignaient pour la deuxième fois le départ du 18. Cette fois-ci Kim assurait son approche tandis que Thitikul se mettait en difficulté en plaçant sa balle dans le rough. Kim n'eut qu'un coup à faire pour s'assurer de la victoire et devenir la première joueuse hors du top 50 mondial à s'imposer à Évian depuis l'ère Majeur. Avec son 99^e rang mondial au départ de ce tournoi, la joueuse de 24 ans entrait pour la première fois dans le top 10 d'un majeur en dix participations et de la plus belle des manières.

ARTICLE : Ingrid BARREAU

PHOTOS : Jean-François DUBY

PORTOFOLIO



Aviation : JEKTA teste le PHA-ZE 100 à l'échelle 1:9

JEKTA, le constructeur aéronautique suisse, a franchi une étape cruciale dans le développement de son hydravion amphibie électrique Passenger Hydro Aircraft - Zero Emissions 100 (PHA-ZE 100). Nous vous avons présenté ce projet dans un précédent article. La société a en effet débuté les essais en vol d'un prototype réduit à l'échelle 1:9. Ce modèle télécommandé est équipé d'une motorisation électrique et de batteries embarquées reproduisant la répartition des charges à l'échelle. Il vise à reproduire fidèlement les performances aérodynamiques et hydrodynamiques du futur avion grandeur nature. Ces essais, qui se déroulent dans un lieu gardé secret et



devraient prendre fin en septembre, sont destinés à confirmer les simulations informatiques réalisées précédemment. Le prototype réduit fournira des données essentielles sur les performances de l'appareil lors de l'atterrissage, du roulage et du décollage. Pour optimiser ces essais, deux autres hydravions amphibies sont modifiés pour servir de bancs d'essai, permettant ainsi de réduire les risques avant la construction du prototype à l'échelle 1 prévu pour intégrer le réseau aérien mondial d'ici 2030. Les engagements à terme pour le PHA-ZE 100 dépassent déjà le milliard de dollars, et la production devrait commencer dans l'usine de Payerne en 2028/29. JEKTA a pu présenter ses avancées au salon aéronautique de Paris.



ARTICLE : Jean-François DUBY

PHOTOS ET VIDEO : JEKTA

