

# MONDIAL DE L'AUTO 2022 PLACE AUX ARTISANS



A 69 ans, le Toulousain José Cabrerizo a mis sept ans pour achever cette auto évoquant les grandes heures des roadsters. Large, racée, la Babiéca en reprend les ingrédients : un gros moteur V12 6 litres sur base Mercedes de 550 ch à l'avant, une boîte Tremec 6 vitesses et un pont arrière de Nissan GTR. Avec un châssis tubulaire en acier et une carrosserie en carbone, fibre et aluminium, cet exemplaire unique et non homologué pèse 1245 kg.

**DANS UN SALON QUI NE CONSERVAIT DE MONDIAL QUE LE NOM, LES PETITS CONSTRUCTEURS ET ARTISANS FRANÇAIS SE SONT FAIT REMARQUER AVEC DES CRÉATIONS ORIGINALES, ENTRE INSPIRATION NÉO-RÉTRO ET TECHNOLOGIES DU FUTUR.**

TEXTE ET PHOTOS  
WILLIAM PAC



Avec son long capot, la Beltoise BT01 n'est pas sans rappeler les GT du passé. Mais son mode de propulsion électrique, lui, est bien actuel, Julien Beltoise, en digne héritier de son père Jean-Pierre, se montrant soucieux de pérenniser le sport automobile en s'adaptant aux nécessités de l'époque. Avec l'équivalent de 400 ch pour 1200 kg, la BT01 se destine autant à la compétition qu'aux stages de pilotage.



Dessinée par José Figueres, un ancien de chez Sbarro, la Devalliet Mugello, fabriquée à Tullins (Isère), est dûment homologuée pour la route. Cette propulsion de 680 kg aux lignes rétro est mue par un quatre cylindres Peugeot 1,6 l THP de 225 ch en position longitudinale avant. Une première série de 15 exemplaires, dotés d'une boîte 6 vitesses (une 5 vitesses sera ultérieurement disponible) est commercialisée à partir de 80 000 €, sans malus écologique.



Heureux d'être là, les constructeurs de l'ACAPS ! De gauche à droite : Torri Marsiglia (Pantore), Sébastien Kulak (KGM), Julien Beltoise, Hervé Valliet (Devalliet), Frédéric Genty et Ralph Schwerdorffer (Raffer).



Depuis les années 70, la tradition des petits protos reste bien vivante en France, comme en atteste le Raffer TB02 CM à moteur 1 000 cm<sup>3</sup> Kawasaki, dont l'aéro est très soignée. Celui-ci sera prêt à courir en 2023 moyennant la somme de 45 000 € HT.



Construit en kevlar, carbone et aluminium, le prototype Quarkus P1 affiche un poids de 550 kg seulement pour une puissance de 250/300 ch. Son moteur de moto est un quatre cylindres de 1 000 cm<sup>3</sup> à compresseur en position centrale-arrière, fonctionnant au Superéthanol E85. Dix clients se sont manifestés pour participer au développement de la version P2 qui sera homologuée pour la route et dont le prix devrait se situer entre 150 000 € et 200 000 €.

## DES LANCIA STARS DE YOUTUBE

Pierre Chabrier et Sylvain Lévy sont les animateurs de la chaîne YouTube Vilebrequin, qui connaît un gros succès avec des vidéos d'essais déjantés mais qui n'oublie pas de remettre les choses dans leur contexte historique et technique. C'est ainsi que les deux compères se sont frottés aux Lancia d'un pilote-collectionneur italien : une Stratos, une 037 (conduite par Fulvio Bachelli au rallye Sanremo 1982) et une Delta S4, qui n'ont pas manqué de retenir l'attention des visiteurs, et pour cause !



Après une édition 2020 annulée en raison de la pandémie de Covid, le Mondial de Paris reprenait vie dans les halls du Parc des Expositions de la Porte de Versailles, du 17 au 23 octobre. Une vie plus modeste, toutefois, que le millésime 2018, déjà marqué par la désaffection de nombreuses marques. Cette année, le phénomène était encore plus évident : seuls avaient répondu à l'appel les Français (avec un beau stand Alpine et l'ambitieuse Hopium à hydrogène, notamment, mais sans Citroën), Jeep et quelques constructeurs chinois et vietnamiens, désireux de faire connaître leurs modèles électriques. Loin des fastes du passé, l'édition 2022 se cantonnait aux bâtiments 3, 4 et 6 alors que l'emblématique hall 1 était occupé par le salon Equip'Auto. Chamboulés par les changements de stratégie des constructeurs, la crise sanitaire mondiale et les bouleversements engendrés par le passage à l'électrification, les salons souffrent et doivent s'adapter... De ce point de vue, les grands rendez-vous européens sont tous logés à la même enseigne. Après trois années « sans », le Salon de Genève 2023 est annoncé... à Doha, au Qatar ! Nous conservons le rendez-vous parisien, ce n'est déjà pas si mal.

Loin du gigantisme du passé, quand les « petits » étaient absents ou relégués très loin, le Mondial réservait ainsi de bonnes surprises, avec la présence de plusieurs constructeurs et artisans français. Six d'entre eux faisaient stand commun sous la bannière de l'ACAPS, l'Association des Constructeurs Automobiles de Petite Série, forte de neuf membres au total. De la très vintage Devalliet Mugello au prototype de l'Hypercar Genty Akylone (V8 Audi biturbo de 1200 ch, puis bientôt moteur Pipo !), le registre se montrait large, la compétition étant également bien présente avec la Beltoise BT01 et la KGM ERC 140 électriques, ou bien encore le petit proto CM Raffer TB02 à moteur Kawasaki 1000 cm<sup>3</sup> (200 ch pour 450 kg) pouvant fonctionner partiellement à l'hydrogène. Le tour de stand était complété par la Pantore Vakog (thermique ou électrique) de Torri Marsiglia, le dynamique animateur de l'association.

Plus loin, d'autres stands permettaient de découvrir le joli prototype Quarkus et l'impressionnante Babiéca V12. A voir les jeunes visiteurs, admiratifs autour de ces autos, il y avait de quoi repartir plutôt rassuré sur l'avenir d'une passion qui n'a pas dit son dernier mot !