

L'ANNÉE AUTOMOBILE

2022/2023



L'ANNÉE AUTOMOBILE

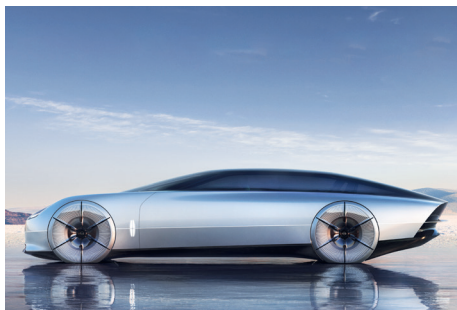
2022/2023





SOMMAIRE

5 Éditorial



8 INDUSTRIE

10 Instants d'année

ÉCONOMIE

- 16 Une année dans le monde
- 22 En direct de New Delhi
- 24 L'industrie russe

PRODUCTION

- 32 Design
- 38 Les nouveaux modèles

CRÉATION

- 80 Design
- 88 Concept cars

108 SPORT

110 Instants d'année

GRAND PRIX

- 116 Formule 1 : les règles du jeu
- 118 Formule 1 : les protagonistes
- 124 Formule 1 : résultats de la saison 2021
- 126 Formule 1 : course par course
- 135 Formule 1 : classements
- 138 Formule 1 : analyse de la saison
- 146 Formule 1 : portrait
- 150 Formule E
- 152 Formule 2
- 153 Indycar

ENDURANCE

- 156 Endurance : les protagonistes
- 166 WEC : course par course
- 172 WEC : analyse de la saison
- 180 IMSA
- 188 European Le Mans Series
- 189 Asian Le Mans Series
- 190 Fanatec GT World Challenge Europe
- 191 FIA World Touring Car Cup
- 192 DTM
- 193 Autobacs Super GT 2020 Series
- 194 Nascar Cup Series
- 195 Repco Supercars Championship

RALLYE

- 198 WRC : les protagonistes
- 200 WRC : résultats de la saison 2021
- 202 WRC : course par course
- 210 WRC : analyse de la saison
- 216 IRC
- 217 Rallycross
- 218 Rallye-raid

220 CULTURE

222 Instants d'année

ART

- 228 Photographie
- 234 Arts plastiques
- 240 Artisanat
- 246 Il y a 70...

PATRIMOINE

- 260 Anniversaire
- 266 Le marché de la collection
- 270 Le Top 10 des ventes 2022

272 Remerciements

EN DIRECT DE NEW DELHI

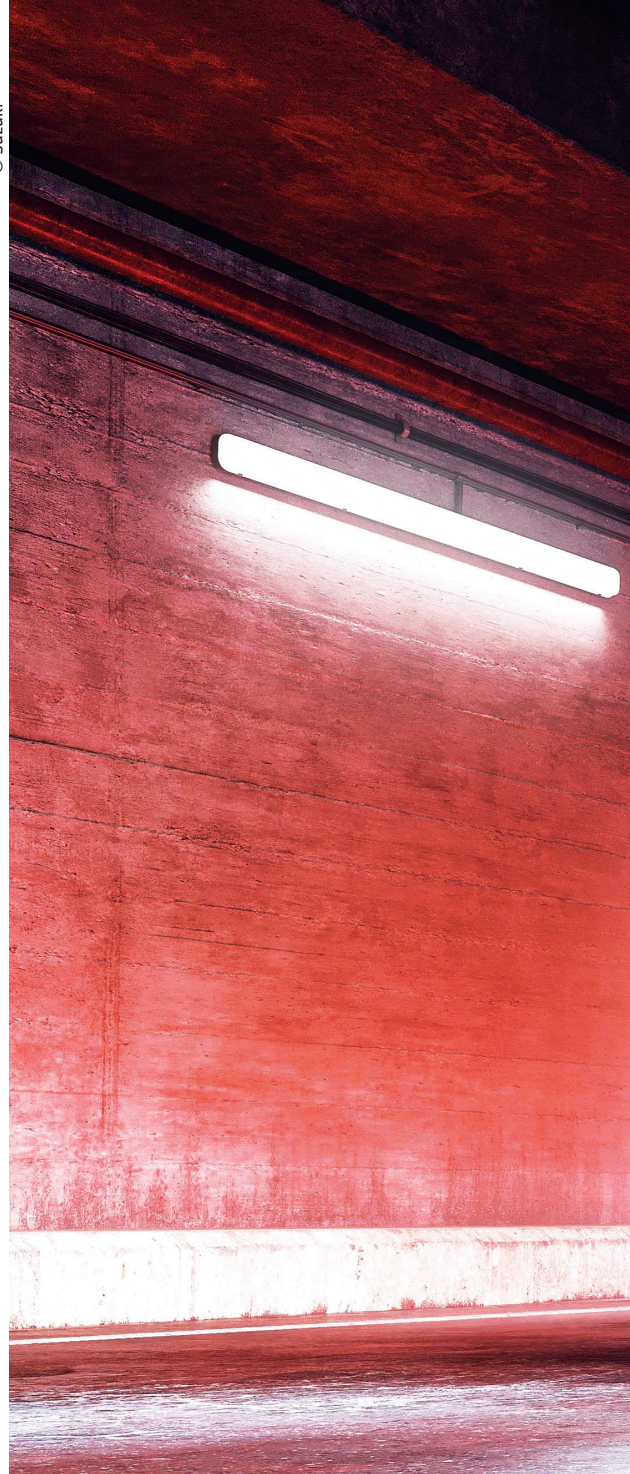
Légère embellie

Au cours de l'année 2021, malgré la pénurie de semi-conducteurs, l'Inde a produit plus de 4,4 millions de voitures particulières, faisant du pays le quatrième constructeur d'automobiles au monde, derrière la Chine, les États-Unis et le Japon et devant la Corée du Sud et l'Allemagne.

Par GAUTAM SEN

La Maruti Suzuki Baleno, qui figure parmi les meilleures ventes sur le marché indien, a été actualisée en 2022.

© Suzuki



Si l'on s'en tient aux chiffres disponibles lors de la rentrée de septembre 2022, la progression semble bonne jusque-là. Reste à savoir si les chiffres seront meilleurs qu'en 2021. Quoi qu'il en soit, l'Inde est installée confortablement devant la Corée du Sud et l'Allemagne et s'y maintiendra dans le futur proche. Il y a sept ans, les prévisions voyaient le marché automobile indien en troisième position à ce jour, mais ce but est encore loin, le Japon gardant une avance de 70 %. Il faudra probablement attendre 2025 pour que l'Inde passe en troisième position et détrône celui-ci. Il faut pourtant se rappeler que le constructeur qui reste en tête du marché en Inde est toujours le géant indo-japonais Maruti Suzuki, qui contrôle encore plus de 40 % du marché indien. Avec sa (petite ?) entreprise sœur Toyota et son rival de toujours Honda, les constructeurs japonais représentent presque la moitié du marché indien. Les sud-coréens (Hyundai et Kia) couvrent les 22 % supplémentaires et les indiens, emmenés par Tata et Mahindra, ont reconquis à eux deux presque un quart du gâteau. Pas de commentaires en ce qui concerne les Européens pour le moins discrets... Le leader du marché, Maruti, est de nouveau sur les rails après quelques

problèmes rencontrés en 2021. Le lancement du nouveau Grand Vitara a été un succès et pourrait amener un changement de perception capable d'améliorer l'image de Maruti Suzuki sur le segment dit premium. Sept des meilleures ventes en Inde concernent des produits Maruti Suzuki avec la berline Baleno, la cinq portes Wagon R et le SUV Brezza. Toyota, qui s'est débattu en Inde avec une part de marché de moins de 5 %, place tous ses espoirs dans son nouveau Urban Cruiser Hyrider, un SUV développé avec l'aide de Suzuki. Honda est dans une situation encore pire avec une part de marché de moins de 2,4 %, tous ses modèles ayant des tarifs positionnés au-dessus de ce que le marché est prêt à accepter. Nissan, la quatrième marque japonaise en Inde, est tout juste à 1 %, avec une moyenne d'un peu plus de trois mille unités par mois, principalement avec son SUV de moins de 4 mètres, le Magnite, mis au point en Inde à partir du Renault Kiger. Ce sont les Coréens qui se taillent la part du lion. Même si Hyundai reste à une part de marché tout juste au-dessus de 15 %, c'est la marque sœur Kia qui met le feu aux chiffres de vente avec les Kia Seltos et Sonet, qui ont permis au constructeur sud-coréen de se tailler une part de gâteau de presque 7 %. Les deux représentent aujourd'hui un total de 22 %.



Talonnant Hyundai pour la deuxième place, on trouve Tata Motors, qui a connu d'impressionnants succès avec ses SUV Nexon et Punch qui, à eux deux, ont permis au constructeur indien de se hisser à 14 % du marché total. Mahindra, l'autre constructeur indien, spécialiste du SUV, s'est attribué environ 9 % du marché indien, lui assurant une quatrième place devant Kia. Le récent lancement par Mahindra de la nouvelle Scorpio et du XUV 700 pourrait bien lui permettre de menacer Tata, même si l'écart entre les deux reste encore considérable.

Le premier constructeur chinois en Inde, MG, a créé un gros remous lorsqu'il est arrivé, mais les résultats n'ont pas été particulièrement impressionnants. Il a vendu en moyenne un peu plus de quatre mille unités par mois. Il reste donc derrière Škoda qui a fait une moyenne de quatre mille à six mille unités chaque mois et se retrouve devant Volkswagen qui arrive difficilement à vendre trois mille voitures par mois. La première marque européenne reste Renault, avec une moyenne mensuelle de six mille à neuf mille voitures, principalement avec la Triber, la Kwid et le SUV Kiger, des modèles tous fièrement mis au point en Inde. En comparaison, les deux marques du groupe Stellantis en Inde pataugent. Jeep, qui a fait un démarrage spectaculaire, se

maintient difficilement à un chiffre de vente un peu au-dessus des mille exemplaires par mois. Citroën, qui a dévoilé sa C3 spécialement conçue pour l'Inde en juillet 2022, a reçu un accueil glacial jusque-là, n'écoulant que 575 voitures ce mois-là et 850 en août. Si ces chiffres n'augmentent pas, l'avenir de Citroën risque d'être remis en question.

D'autre part, on observe avec intérêt la complète transformation du marché indien en matière de préférences des consommateurs. Sans surprise, une vaste majorité des clients privilégient les SUV, en conséquence de quoi quelque 40 % des acheteurs en choisissent un. Les cinq portes, qui avoisinaient un moment trois quarts du marché, sont redescendus à tout juste 35 %, les berlines représentant à peine 10 %. Les véhicules multifonctions, principalement les minivans, ont de leur côté pris 15 % du marché total. Parmi les dix meilleures ventes en Inde figurent quatre SUV et seulement une berline et un minivan. Les autres sont des cinq portes. La Maruti Dzire, qui fut l'une des voitures les plus vendues en Inde, est aujourd'hui descendue à la neuvième place. Il est également intéressant de constater qu'une des raisons pour lesquelles Tata a si bien réussi avec son SUV Punch est qu'il a obtenu cinq étoiles au Global NCAP, ce qui signifie que le consommateur indien prend enfin conscience de sa sécurité.



LOTUS ELETRE

Mars 2022. Dans le programme de renaissance de la marque Lotus, il était impensable de se passer d'un SUV. Le designer Ben Payne s'y est consacré en imaginant une silhouette dynamique qui s'éloigne des canons de la marque. On ne connaît pas encore sa définition technique, mais le constructeur promet des performances à la hauteur de sa réputation avec une accélération de 0 à 100 km/h en 2,95 secondes.

- Motorisation électrique environ 600 ch, autonomie environ 600 km.
- Dimensions : 510 x 223 x 163 cm. Empattement : 302 cm.



MERCEDES EQS SUV

Avril 2022. La très belle berline EQS, le pendant électrique de la Classe S thermique, est désormais accompagnée d'un SUV qui conserve la référence EQS. Ce grand modèle chapeaute la gamme des SUV électriques avec sa plateforme mécanique proche de celle de la berline EQS, donc fort richement dotée, notamment avec le spectaculaire système multimédia MBUX. Les choix sont infinis : transmission 4Matic ou pas, moteurs à l'avant et à l'arrière ou seulement à l'arrière...

- Motorisations électriques simples 360 ch (450+), autonomie 660 km ou double 544 ch (580), autonomie 613 km.
- Dimensions : 512,5 x 195,9 x 171,8 cm. Empattement : 321 cm.



FERRARI PUROSANGUE

Septembre 2022. On l'attendait depuis des lustres, pour ne pas dire qu'on le redoutait, ce regard de Ferrari sur la vogue des SUV. Cette Ferrari, la première à disposer de quatre portes, revendique une architecture qui préserve un comportement dynamique digne des GT de la marque. Le moteur très reculé vers l'habitacle et la transmission *transaxle* avec la boîte placée à l'arrière assurent une répartition des masses de 49-51 % entre l'avant et l'arrière. Le système PTU (Power Transfer Unit) gère la transmission sur les quatre roues.

- Motorisation essence atmo V12 6.5/725 ch.

- Dimensions : 497,3 x 202,8 x 158,9 cm. Empattement : 301,8 cm.



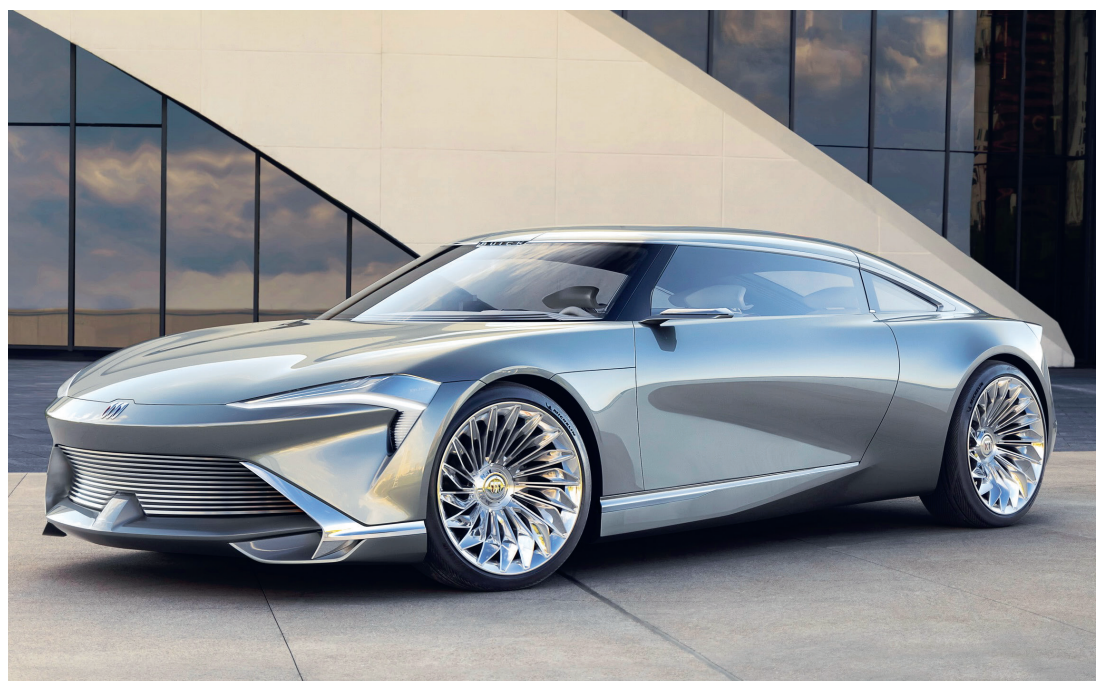
CHEVROLET BLAZER EV

Juillet 2022. GM présente en avant-première à Los Angeles la future exécution 100 % électrique de la Blazer (557 ch). Elle reprend la plateforme Ultium éternée par la Cadillac Lyriq et sera produite dans l'usine mexicaine de la GM. Elle sera millésimée 2024 et disponible au cours de l'été 2023 dans quatre finitions : 1LT, 2LT, RS et SS.



GENESIS X SPEEDIUM COUPÉ

Avril 2022. En quelques années, le designer Luc Donckerwolke est parvenu à imprimer un style et une personnalité au design de Genesis, marque dédiée aux produits de luxe dans le groupe Hyundai Kia. La X Speedium est un spacieux coupé qui prend soin de l'environnement avec l'usage de tissage de cuirs recyclés et bien sûr une motorisation électrique.



BUICK WILCAT EV

Juin 2022. Comme tous ses concurrents, Buick prépare sa transition énergétique, prévue pour 2030. Ce grand coupé 2+2, réalisé sous l'autorité de Sharon Gauci, est chargé de porter les ambitions de la marque en matière de motorisation électrique. Les occupants sont aux petits soins : en mode Zen, le système informatique intégré est capable de détecter leurs humeurs et de réagir en réduisant l'éclairage ambiant, en diffusant des senteurs thérapeutiques et en activant les sièges massants. Mazette !...



© Toyota

LEXUS BEV-SUV

Février 2022. Si l'on en croit ce regard sur le futur de Lexus, on peut prévoir que le monde de demain ressemblera à celui d'hier.



© GM

BUICK ELECTRA-X

Juin 2022. Réaliste, ce SUV coupé pourrait préfigurer un modèle de production destiné au marché chinois. Priorité a été donnée à la fluidité pour l'extérieur et à l'écologie pour l'intérieur. Les sièges sont garnis d'un tissu synthétique réalisé à partir de bouteilles en plastique. Basée sur la plateforme Ultium de GM, la motorisation est électrique.

INDIANAPOLIS, 29 MAI 2022

INDY 500



La 106^e édition des 500 Miles d'Indianapolis est remportée par Marcus Ericsson sur une voiture du Chip Ganassi Racing propulsée par un moteur Honda. ●

PIKES PEAK, 25 JUIN 2022

LA COURSE DANS LES NUAGES



Pour la deuxième année consécutive, Robin Shute réalise le meilleur temps dans la célèbre ascension du Pikes Peak en 10 minutes et 9 secondes. Il pilote une monoplace Wolf TSC-FS engagée dans la catégorie Unlimited. ●



LE MANS, 11-12 JUIN 2022

NOUVEAU SUCCÈS POUR TOYOTA AUX 24 HEURES

Cinquième victoire d'affilée pour Toyota dans la Sarthe, la deuxième avec son hypercar GR010, qui n'avait pour opposition qu'une seule Alpine A480 et deux Glickenhaus SGS 007... en attendant l'arrivée massive de rivaux sérieux en 2023. ●

SPA, 30-31 JUIN 2022

MERCEDES-AMG DOMINE LES 24 HEURES DE SPA

La firme allemande remporte enfin la grande classique ardennaise où elle ne s'était plus imposée depuis 2013. Elle succède ainsi à Ferrari (victorieuse en 2021), Porsche (2019 et 2020), BMW (2015, 2016 et 2018) et Audi (2014 et 2017). ●



VIRY-CHÂTILLON, 1^{er} AOÛT 2022

LA VALSE DES CHAMPIONS

À la veille de la reprise du championnat de F1, Fernando Alonso, champion du monde en 2005 et 2006, annonce qu'il quittera l'équipe Alpine pour rejoindre Aston Martin Racing en 2023. Il prendra ainsi la place de Sebastian Vettel qui, de son côté, a décidé de raccrocher avec à son tableau d'honneur quatre titres de champion du monde, de 2010 à 2013. ●



WATKINS GLEN, 21 AOÛT 2022

DIVERSION

Kimi Räikkönen, champion du monde de F1 en 2007 et vainqueur des 24 Heures du Mans 2010, participe à une manche du championnat Nascar au volant d'une Chevrolet Camaro. Après avoir animé le début de la course, il devra se retirer. ●



SPA, 26 AOÛT 2022

AUDI EN F1

En présence de Stefano Domenicali, patron de la F1, et de Mohammed Ben Sulayem, président de la FIA, Markus Duesmann, le président d'Audi, annonce que son entreprise s'engagera dans le championnat du monde de F1 à partir de 2026. L'unité hybride de la monoplace sera produite dans les installations d'Audi Sport à Neuburg an der Donau, sous la direction d'Adam Baker. ●



ZUFFENHAUSEN, 9 SEPTEMBRE 2022

PORSCHE EN F1 AVEC RED BULL

Fin des négociations entre Porsche et Red Bull en vue d'un rachat de 50 % de l'écurie Red Bull. Cet accord devait déboucher sur la présence de Porsche en Formule 1 à partir de 2026. ●



Australie.
Les performances
de l'AlphaTauri sont
loin de celles de sa
cousine Red Bull.

© AlphaTauri

On peut porter un jugement partisan sur la rocambolesque fin de saison 2021 et le premier titre mondial des pilotes obtenu par Max Verstappen dans le dernier tour du dernier Grand Prix, au détriment de Lewis Hamilton. On peut déplorer que, après la sortie de piste de Nicholas Latifi, le directeur de course Michael Masi (remercié depuis par la FIA pour la façon erratique dont il a géré les derniers rebondissements de cette course) n'ait pas fait le choix si simple d'un drapeau rouge : un nouveau départ pour quatre derniers tours et tout le monde à égalité de pneus neufs. Il l'avait appliqué en 2021,

à Bakou, pour deux ultimes boucles de folie. On pourra toujours regretter d'avoir été privé de ce final...

entame de saison difficile avec le numéro 1 (deux abandons mécaniques au Bahreïn et en Australie contre une victoire en Arabie saoudite), Red Bull et Verstappen ont vite rétabli la situation dès le début de la campagne de printemps, sur le circuit d'Imola, qui a retrouvé une place méritée au calendrier : six succès de rang pour l'équipe autrichienne jusqu'au Canada (cinq pour le champion du monde en titre, un pour son équipier mexicain Sergio Pérez, à Monaco). Alors que, après trois Grands Prix, Charles Leclerc et Ferrari comptaient déjà... 46 points d'avance au classement du championnat du monde des pilotes,

Australie. Alpine a beaucoup progressé depuis 2021.



© Groupe Renault



© Mercedes

Monaco. Mercedes tente de passer à travers les trombes d'eau.



Émilie-Romagne. Pas facile de vivre la vie effacée d'une équipe américaine comme Haas.

© Haas

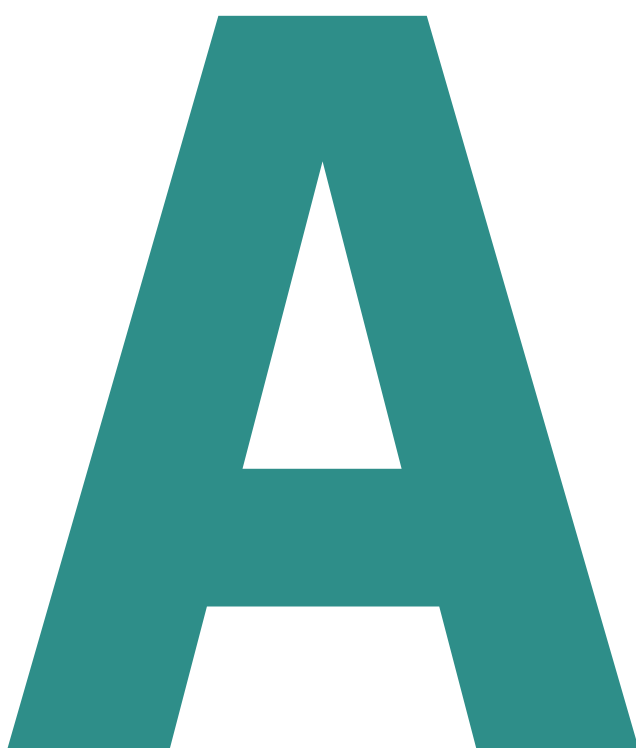




La meute des GT à Laguna Seca, menée par une BMW, suivie d'une Corvette et d'une Lamborghini.



La personnalité de l'année 1953 Jean Behra



Au volant d'une Gordini 3 litres, Jean Behra est le plus rapide lors du Tour de France automobile 1953. Toutefois, c'est Jacques Péron, sur une OSCA MT4 à moteur 1 100 cm³, qui remporte le classement à l'indice de performance en raison du règlement qui tient compte de la cylindrée. C'est son sort à Jean Behra : il est rarement premier alors qu'il est un des meilleurs pilotes français de son temps. Aussi à l'aise en Grand Prix que dans les courses d'endurance, il brille aussi sur les routes de campagne qu'empruntent les rallyes, mais il est parfois trop fougueux et souvent malchanceux. Le Tour de France n'est pas tout à fait un rallye. L'épreuve est atypique, mélangeant les genres, alternant parcours de liaison, épreuves chronométrées et courses sur circuit. La troisième édition se déroule en trois étapes entre le 5 et le 13 septembre 1953, de Nice à Nice via Brest et Nancy. Jean Behra pilote une Gordini T24S, la 036S à conduite centrale équipée d'un moteur

huit cylindres. Avec Alfred Barraquet pour coéquipier, Jean Behra domine la course et remporte huit des neuf épreuves chronométrées.

Né en février 1921, Jean Behra est le fils d'un électricien niçois. Il pratique le football, la gymnastique et le cyclisme avant de découvrir les sports mécaniques, le motocyclisme dans lequel il s'illustre, puis l'automobile. Comme ses contemporains Robert Manzon, Maurice Trintignant ou Harry Schell, Jean Behra met son talent au service d'Amédée Gordini au cours de la saison sportive 1953. Après plusieurs saisons dévolues à celui que l'on nomme "le sorcier", Jean Behra sera intégré dans plusieurs écuries de premier plan : Maserati de 1955 à 1957, Porsche en 1958 et Ferrari en 1959. Avec des résultats à la clé : en 1957, il gagne à Sebring en association avec Juan Manuel Fangio et en Suède avec Stirling Moss. Son caractère entier lui vaut des relations tempétueuses avec ses employeurs, notamment Enzo Ferrari. En août 1959, après avoir rompu avec le Commendatore, Jean Behra choisit de participer à une épreuve en marge du Grand Prix d'Allemagne au volant d'une Porsche 718 RSK. À 38 ans, Jean Behra trouve la mort sur le circuit ultra-rapide de l'Avus à Berlin, sur une piste de briques rendues très glissantes par la pluie. ● SB

**Jean Behra est
le plus brillant
des pilotes français
au milieu
des années 1950.**



FIA WORD RALLY CHAMPIONSHIP

Le plus jeune de l'histoire

Le championnat du monde des rallyes a mis du temps à évoluer et à suivre les réalités et les fatalités de l'industrie automobile. La motorisation hybride est désormais appliquée aux voitures de la catégorie Rally1. Mais le sourire de l'année est celui de Kalle Rovanperä, le plus jeune champion de l'histoire.

Par **STÉPHANE ÉNOUT**

Monte-Carlo.
La Škoda Fabia, ici
celle de Mikkelsen,
va dominer la
catégorie Rally2
du WRC.



© Skoda



© M-Sport

Le retour de Sébastien Loeb pour étrenner la toute nouvelle Ford Puma est couronné de succès.

Dans l'univers du rallye, le 1^{er} octobre 2000 fera date. Sur le port d'Ajaccio, Gilles et Hervé Panizzi célèbrent ce jour-là leur victoire dans la 44^e édition du Tour de Corse, le quatrième succès de la Peugeot 206 WRC. Sébastien Loeb débute parmi l'élite au volant d'une Toyota Corolla WRC parrainée par Didier Auriol, le champion 2014, qui le devance tout juste à l'arrivée.

Le Finlandais Harri Rovanperä, alors pilote Seat Sport, est quant à lui absent, retenu à 3 000 kilomètres de là, à Jyväskylä, où son petit Kalle pousse son premier cri. Quatre mois plus tard, passé chez Peugeot et sans doute les yeux cernés par les nuits courtes qu'impose un nouveau-né, Harri l'emporte sur les routes glacées du rallye de Suède. Vingt et un ans plus tard, le papa y est de retour, cette fois pour applaudir le triomphe du fiston, le premier d'une série de six qui feront de lui, le 2 octobre 2022 en Nouvelle-Zélande, à 22 ans et 1 jour, le plus jeune champion du monde de l'histoire du WRC avec 64 points d'avance à deux courses de la fin.

LA RÉVOLUTION EST EN MARCHÉ

Cette campagne, la cinquantième du championnat du monde des rallyes, fera date, elle aussi. Depuis 1997 et la naissance des voitures de type WRC, d'abord équipées de moteurs 2,0 litres turbo, puis 1,6 litre turbo à partir de 2011, jamais la discipline n'avait entrepris une telle révolution. Celle-ci est en effet marquée par l'électrification des autos, dont le moteur, toujours identique, est accouplé à un groupe propulseur électrique alimenté par une batterie développant 100 kW, soit 130 ch.



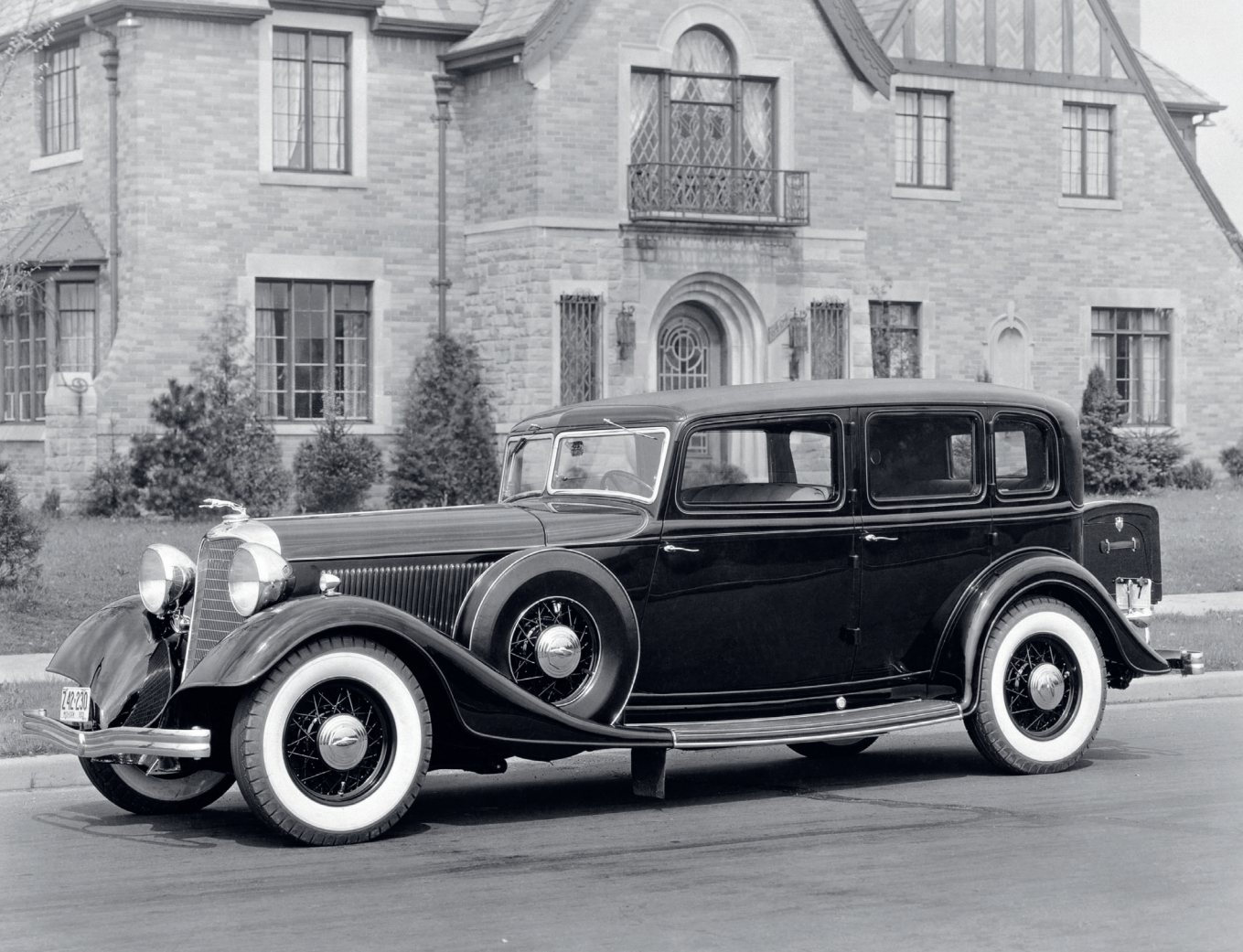
CULTURE



INSTANTS D'ANNÉE **222**

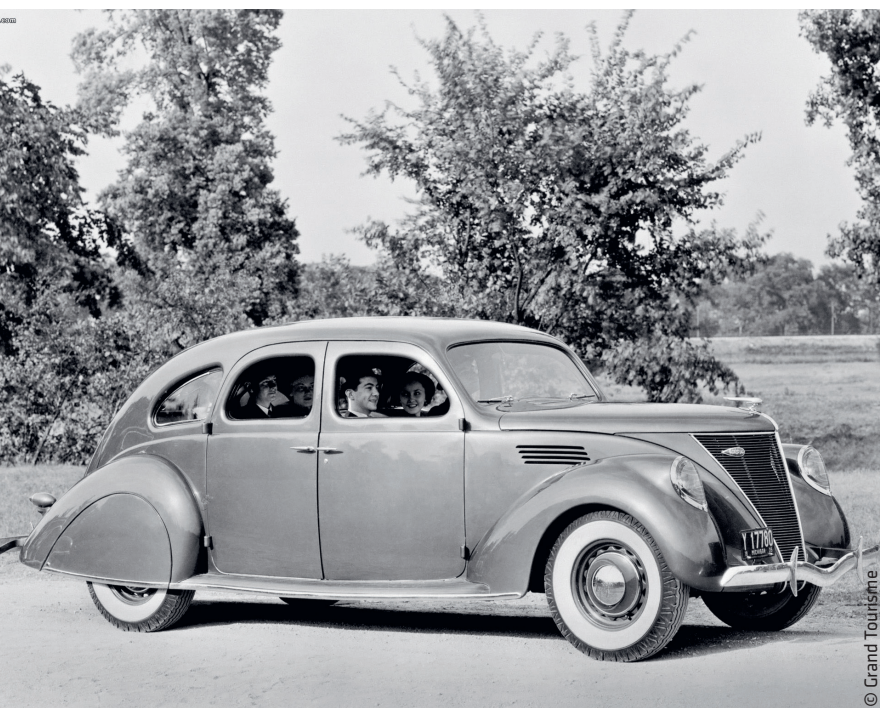
ART **226**

PATRIMOINE **252**



En 1933, cette limousine de la Série KB carrossée par Judkins semble anachronique dans le climat de la Dépression.

© Grand Tourisme

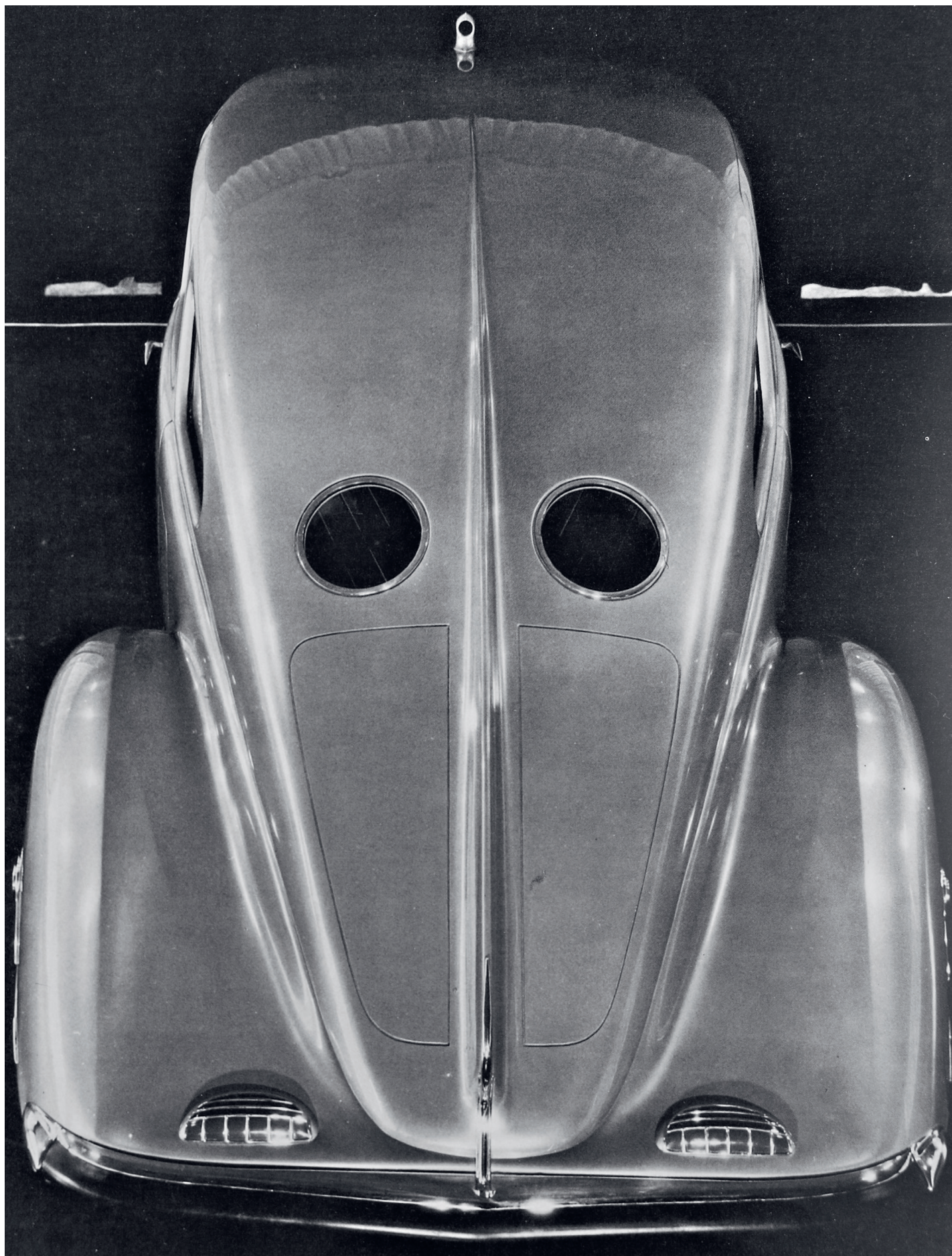


© Grand Tourisme

Avec la Zephyr, en 1936, Lincoln peut toucher une clientèle beaucoup plus large qu'avec la KB.

L'histoire prend parfois des raccourcis saisissants. La firme Lincoln et sa concurrente historique, Cadillac, ont été fondées par le même homme : Henry M. Leland. Natif du Vermont, il avait appris la mécanique de précision avant de créer avec son fils Wilfred la firme Cadillac en août 1902. Sept ans plus tard, ils vendirent la marque à la General Motors. En 1917, Henry et Wilfred Leland quittent définitivement Cadillac pour fonder une nouvelle entreprise, la Lincoln Motor Company, consacrée à la fabrication de moteurs pour l'aviation : Leland avait choisi ce patronyme en hommage à Abraham Lincoln, qu'il admirait.

Après la guerre, comme de nombreux industriels, Henry Leland choisit de reconvertir son usine pour la fabrication d'automobiles. Il opte pour le créneau du luxe, ce qui semble pertinent dans une Amérique à la veille de son essor économique. Le premier prototype de la L-Series roule en septembre 1920, mais la jeune société se trouve vite en difficulté. Elle est sauvée par la Ford Motor Company qui souhaite à cette époque constituer un groupe industriel à l'instar de la General Motors. Très implanté sur le segment des modèles populaires, Henry Ford aimerait aussi jouer un rôle sur le marché du luxe en cette aube des Années folles. Il se porte acquéreur de Lincoln en février 1922. Edsel Ford, son fils, prend la direction de la compagnie. D'emblée, le nouveau label se positionne en haut de gamme, il s'adresse aux meilleurs artisans pour confectionner les carrosseries et recherche sa clientèle dans les milieux du spectacle et de la finance. Les constructeurs américains procèdent à une débauche de luxe, à une surenchère de puissance dans cette ambiance à la *Gatsby le Magnifique*. En janvier 1930, Cadillac lance simultanément ses modèles à douze et seize cylindres... Soit trois mois seulement après le krach de Wall Street. Lincoln réplique en 1932 avec la Série KB qui étrenne un moteur douze cylindres. La crise boursière engendre la Grande Dépression avec son cortège de faillites et de chômage. L'industrie automobile est durement frappée. Les ventes de voitures neuves aux États-Unis chutent de deux millions cinq cent mille en 1930 à



© Grand Tourisme

Ce projet de Briggs Manufacturing créé pour l'exposition de 1933 à Chicago sera repris par Lincoln pour créer la Zephyr.

L'ANNÉE AUTOMOBILE

2022/2023

DESIGN, PERFORMANCE, CULTURE...

- Un panorama des principales nouveautés
- Un regard personnel sur les concept cars
- Des réflexions sur les tendances du design
- Une analyse pertinente de la saison sportive
- Un regard original sur le rôle culturel de l'automobile

L'Année Automobile fête cette année ses 70 ans. Soixante-dix années à afficher sa différence et sa singularité parmi les publications dédiées à l'automobile. Cet ouvrage est le seul à présenter un panorama complet des événements qui ont marqué l'année sur les plans industriel, sportif, culturel et patrimonial.

