

AutoFullNews

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



Numéro 10

Octobre 2020

Gratuit



HISTOIRE : 125 ans de Peugeot en Sport Auto (2)

PORTRAIT : Barbara Skinner en pionnière

CAMION : Hyundai Xcient Fuel Cell

HELICOPTERE : Airbus H145 5 pales

BATEAU : Avanguardia délirant

LIVRE : Une Bible pour la B.M.W. 02

EDITO

Le N°10 d'Auto Full News aurait dû être riche en actualités. En effet la période de rentrée est traditionnellement chargée en événements, mais après une courte accalmie cet été, la pandémie vient à nouveau jouer les oiseaux de mauvais augure et les annulations s'enchainent. Les communiqués de presse et les visioconférences deviennent à présent la norme pour vous tenir au courant. Nous abordons ce mois le deuxième chapitre de l'histoire de Peugeot en sport automobile et rendons hommage à Barbara Skinner une pionnière du combat des femmes en sport automobile. Le rêve n'est pas en reste avec un projet fou dont le studio Lazzarini a le secret. Nous gardons un œil bienveillant sur les premiers camions à Hydrogène qui arrivent sur nos contrées.

Merci à **Pierre AUBANELLE** pour sa précieuse collaboration – Photo couverture Airbus

BATEAU : Posture FLIP'ante !

Non, vous n'êtes pas en présence d'un navire sur le point de sombrer corps et biens. Pourtant, les clichés que vous avez sous les yeux pourraient laisser penser le contraire. Il s'agit tout simplement de la position opérationnelle du **RV FLIP** (*pour FLoating Instrument Platform*).

Ce navire océanographique américain lancé en **1962** a pour fonction d'analyser les fluctuations et les amplitudes des ondes sonores sur les fonds marins. Il permet également d'étudier d'autres paramètres comme la température et la densité de l'eau, la hauteur des vagues ou encore la météo.



Le **RV FLIP** a deux étranges particularités. La première c'est qu'il n'est **pas motorisé** afin de ne pas perturber les instruments de mesures ; il doit avoir recours à un remorqueur pour prendre position sur sa zone de recherche.



La deuxième est son aménagement intérieur : en fonction de sa position, normale ou d'exploration, le mobilier et les accessoires de la zone de vie sont aussi bien présents **au plafond qu'aux murs**. Pour s'immerger en position verticale, le navire a recours à un système de ballasts et d'air comprimé. La durée de renversement est d'environ **28 minutes**. Deux tiers des **108 mètres** se retrouvent immergés à la fin de la manœuvre. En 1994, après 30 ans de service, il a reçu une profonde révision ainsi que de nouveaux équipements modernes. Il est encore à ce jour un précieux outil de travail scientifique et attise toujours autant la curiosité.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Scripps Institution of Oceanography

SPORT : 125 ans de sport automobile pour Peugeot (2/3)

Après la deuxième guerre mondiale, la priorité des constructeurs européens est surtout la reconstruction plus que le sport automobile. La plupart des usines ont été bombardées et les rares d'entre elles encore en état de fonctionner sont nationalisées avec la gestion calamiteuse qui en découlera. La marque sochaliennne entreprend sa renaissance avec la **203** aux inspirations très américaines. Cette sage et sérieuse berline n'a rien de sportif mais suscitera l'intérêt de quelques préparateurs notamment d'un certain **Constantin** qui lui greffera un **compresseur** à bain d'huile de son invention. Alexis Constantin allait s'aligner dès 1951 aux **24 h. du Mans** avec une 203 préparée par ses soins.



**La 203 Constantin au Mans en 1952
(Photo Constantin)**

Le toit avait été rabaissé de quelques centimètres en faveur du poids et de la résistance aérodynamique. Les éditions **1951** et **1952** se soldèrent par des abandons mais en **1953** la plus aboutie des **203 Constantin** franchissait la ligne à une très belle 25^{ème} place. Cependant, la 203 avait ouvert dès 1951 un autre chapitre qui allait assoir définitivement la réputation de fiabilité des Peugeot avec les grands raids. C'est une version pour le moins inattendue de la gamme qui s'élançait sur les redoutables et exigeantes routes africaines. En effet c'est avec une **203 Commerciale** que André **Mercier** et Charles **de Cortanze** allaient rallier en 17 jours les 15 000 km séparant **Paris du Cap** en passant par Alger, Kano, Fort-Lamy, Stanleyville, Elisabethville, Johannesburg. Le plus extraordinaire est que cette **203** avait son moteur d'origine sans autre

modification qu'un radiateur plus gros. Un deuxième réservoir fut installé pour garantir une plus grande autonomie.



Paris - Le Cap

La **403** qui allait remplacer la 203 n'était elle non plus pas vouée à s'aligner dans les compétitions sportives. Mais sa légendaire robustesse attira des concurrents privés qui n'hésitaient pas à l'aligner dans des rallyes exigeants. La **403** brilla notamment en **Amérique du sud** où elle se construisit un beau palmarès. En presque 10 ans de carrière, la **403** s'imposa dans de nombreuses catégories des plus grandes épreuves de son époque.



La 403 cache son jeu

Les années 60 voyaient l'arrivée de la sculpturale **404** mais aussi une implication officielle de Peugeot dans le sport automobile. C'est une fois de plus en terre africaine que Peugeot allait s'illustrer en enlevant à **4** reprises le redoutable **East African Safari Rally** entre 1963 et 1968. Peugeot s'était

adjoint les services de pilotes locaux comme le Kenyan Nick **Nowicki** ou l'Anglo-Tanzanien Bert **Shankland**.



Une bourgeoise téméraire

Les victoires de 1963 et 1968 (avec l'équipage Nick **Nowicki** et Paddy **Cliff**) furent les plus belles en raison des conditions dantesques ces années-là.



La légende est en route

Les années 70 allait conforter l'image de Peugeot dans les rallyes exigeants. La nouvelle **504** venaient étoffer le palmarès africain de Sochaux. En **1975**, avec une berline 504, le finlandais Hannu **Mikkola** secondé par un certain Jean **Todt** enlevait le **Rallye du Maroc** et le **Bandana Rally**.

BULLETIN from Nairobi, Kenya

PEUGEOT WINS AFRICAN RALLY!

Only Seven Out of 84 Cars Finish, Three of Them Peugeots!

The grueling East African Safari, severest test of a production car in international competition, was won by a Peugeot 404. And of the seven cars which finished the rain-soaked 3,131-mile course, three were Peugeots—two Peugeot 404's and one Peugeot 403! The other 77 cars had either broken down or were stuck in the mud. The winning Peugeot 404 finished an hour and 15 minutes ahead of its nearest competitor . . . first, not only in its class, but over all other cars regardless of size and price. This is the best possible proof that Peugeot is the most responsive, most durable car on the road. Road test a Peugeot today (your local dealer has clean ones). It's the car Detroit should have built for the American family.

MORE PROOF. . . Peugeot is one of the world's seven best made cars*

*Statement by John Bond, publisher of Road & Track

PEUGEOT 404	PEUGEOT 403
\$2645[†]	\$2295[†]

[†]East Coast POE

Peugeot capitalise sur les succès

Seules **7 voitures** lors de ces deux éditions purent rallier l'arrivée. A noter qu'en 1963 sur les **7 voitures** classées il y avait **3 Peugeot** (deux 404 et une 403).



Mikkola et Todt redoutables avec la 504

L'année suivante voyait l'arrivée de la version coupé de la 504 équipé du **V6 PRV**. C'est avec cette nouvelle voiture que Timo **Mäkinen** et Liddon **Henry** allaient s'imposer au **Bandana Rally**.



Ils devançaient au général quatre autres Peugeot 504 berline. Cette année-là, seules 8 voitures étaient à l'arrivée et l'on dénombra pas moins de **43 abandons**. Jean Pierre **Nicolas** enlevait de son côté le **Safari Rally** mais avec la berline. En 1978 Jean-Pierre **Nicolas** allait s'imposer au **Safari Rally** et au **Rallye de Côte d'Ivoire** au volant du coupé **504 V6**.



***Le Coupé V6 en route vers la victoire
(Photo l'Automobile Magazine)***

Si la Peugeot 504 était d'une redoutable robustesse elle n'en était pas moins archaïque et dépassée pour prétendre s'imposer au championnat du Monde des rallyes. Nous basculions alors dans les années 80, celles des **groupe 4** et **groupe B** dominées alors par les 4 roues motrices initiées par l'**Audi Quattro**. Sur le plan commercial, Peugeot n'était pas au mieux et les priorités d'alors étaient ailleurs. Sochaux allait essayer de sauver la marque avec la **nouvelle 205**. Le succès fut immédiat tant cette petite voiture était pétrie de qualités. Alors que Peugeot reprenait des couleurs, le département compétition alors dirigé par Jean **Todt**, décidait de lancer le projet d'une version 4 roues motrices à moteur central arrière pour s'aligner en **Groupe B**. Un défi pour l'entité **Peugeot Talbot Sport** qui va en quelques mois élaborer une voiture sur base de 205 qui sera en mesure de s'aligner pour les quelques derniers

rallyes de la saison 1984 avec Ari **Vatanen** et Jean-Pierre **Nicolas** comme pilotes officiels. Après les deux premiers rallyes (**Tour de Corse** et **Acropole**) se soldant par 3 abandons et une 4^{ème} place, l'équipe **Peugeot** en tirait les conséquences pour améliorer et fiabiliser cette auto qui semblait bien née. Dès sa troisième participation la **205** entre dans l'histoire en s'imposant à 3 reprises (1000 Lacs, San Remo et le Rac) aux mains d'Ari **Vatanen**.

Malgré sa demi-saison, Peugeot enlève la 3^{ème} place au classement des constructeurs. A partir de cet instant, Peugeot va jeter toutes ses forces dans le championnat du Monde et la consécration viendra dès **1985** avec le titre pilote pour **Salonen** et le titre constructeur. Ce fut pourtant une saison ternie par le terrible accident de **Vatanen** en **Argentine** qui l'éloignera de la compétition pendant plus de deux ans.



La 205 T.16 d'une folle époque

Toujours sur sa lancée, Peugeot Talbot Sport ne cesse de faire évoluer la 205 et une **Evolution 2** fait son apparition dès 1985. La saison 86 sera celle de tous les excès et de tous les dangers. Après une lutte épique avec la **Lancia S4** faite d'accidents et de drames, c'est finalement le pilote finlandais Juha **Kankkunen** qui empochait la couronne et offrait un deuxième titre à Sochaux. Ce fut également le clap de fin pour ce qui reste à ce jour la plus folle et incroyable époque du rallye. La course à la démesure avait poussé les constructeurs à produire des machines à tuer. C'en était fini pour les **groupes B** et Peugeot se retirait après seulement deux saisons et demie.

Article : Jean-François DUBY

HELICOPTERE : H145 offre toujours plus

Dévoilé à Heli-Expo 2019, le dernier-né d'Airbus Helicopters, le bimoteur léger H145 à cinq pales a été livré à la Norwegian Air Ambulance Foundation fin septembre, juste trois mois après avoir reçu la certification par l'Agence de la Sécurité Aérienne de l'Union Européenne. Ce nouvel appareil, développé conjointement avec Kawasaki Heavy Industries est toujours motorisé par deux moteurs Safran Helicopter Engines Arriel 2E comme sur la version quatre pales. Mais ici les cinq pales augmentent la capacité d'emport de 150 kg. et contribuent à la faible empreinte acoustique qui fait du H145 l'hélicoptère le plus silencieux de sa catégorie. Destiné dans un premier temps à diverses missions civiles notamment de secours, la version militaire est sur le point d'être dévoilée d'ici 2021. Sur le plan de l'équipement technologique, le H145 est équipé d'un FADEC et de la suite avionique numérique Helionix (Interface d'assistance au pilotage homme-machine intuitive) Il comprend également un pilote automatique à 4 axes haute performance pour réduire la charge de travail du pilote et augmenter la sécurité.



Article : Ingrid BARREAU

Photo : Airbus

CAMIONS : La Suisse pile à l'heure du combustible

C'est à la Suisse que revient l'honneur de mettre en exploitation les premiers camions à hydrogène proposés par Hyundai. En effet le constructeur sud-Coréen – déjà présent sur le secteur de l'automobile avec l'ix35 Fuel Cell et la Nexo – se lance dans la production de poids lourds équipés de piles à combustible ; il vient de livrer les sept premiers exemplaires en exclusivité mondiale à divers transporteurs helvètes. Le camion baptisé Xcient Fuel Cell est doté de deux piles à combustible délivrant une puissance cumulée de 190 Kw soit 255 ch. Elles sont alimentées par sept réservoirs offrant une capacité de 32,09 Kg. à une pression de 350 bars. Le moteur électrique - alimenté par une batterie de 73,2 kWh (661 V.) - délivre 350 KW (soit 470 ch.). En exploitation dite normale, un transporteur peut sereinement envisager une autonomie de 400 km. avec une charge utile de 10 tonnes. Si l'autonomie reste encore contenue, le ravitaillement reste une opération bien plus rapide qu'avec un modèle tout électrique. En fonction de la quantité à compléter, l'opération prendra de 5 à 20 min. au grand maximum. La marque Hyundai a de grandes ambitions pour cette technologie et envisage d'inonder rapidement le marché européen avec un objectif de 1600 véhicules. A noter que les premiers modèles sont équipés de réservoirs « maison » mais Hyundai a déjà signé un contrat avec l'équipementier français Faurecia pour la fourniture de 10 000 réservoirs à la branche Hyundai Hydrogen Mobility.



Article: Jean-François DUBY

Photo : Hyundai

BATEAU : Avanguardia la tête dans les étoiles

Le studio de design **Lazzarini** dirigé par **Pierpaolo Lazzarini** vient de dévoiler un nouveau concept de Méga Yacht étonnant. L'**Avanguardia** tire son nom de l'installation pour le moins avant-gardiste de son poste de pilotage articulé, qui rappelle la tête d'un cygne. Ce **Méga Yacht** de **137 mètres** de long offre **5 ponts** répartis sur une hauteur de **18 mètres** et peut accueillir jusqu'à **60 passagers**.



Il propose de nombreuses terrasses circulaires, des espaces de détente, des piscines, ainsi que deux hélicoptères sur le pont supérieur. Sur la partie arrière, un grand garage peut recevoir deux **Jet Capsule** permettant de transporter **13 personnes** chacune. Intégrées dans la structure, ces Jet Capsule peuvent alors servir de propulsion auxiliaire pour le bateau. Un autre grand garage avec ouvertures latérales permet également d'accueillir de nombreux véhicules ou jet ski. Mais la plus grande originalité repose sur son étonnant poste de pilotage articulé. Evoquant une **tête de cygne**, ce poste de pilotage est le centre névralgique de contrôle et de manœuvres du yacht. Ce dernier peut soit s'intégrer complètement à la superstructure soit se déployer dans l'eau. Une fois sur l'eau il peut même se détacher sous la forme d'un **tender de 16 mètres**. Dans ce cas c'est un second poste de pilotage qui assure le relai pour la navigation. Au niveau de la propulsion principale, **Lazzarini** a choisi deux moteurs électriques qui viendraient en complément de moteurs thermiques **Rolls-Royce** (de la série MTU en version **16 cylindres** de **2 600 ch** chacun) permettant une vitesse maximale de **18 nœuds**. A ce jour ce n'est qu'un projet en attente d'un potentiel client qui serait prêt à déboursier **500 000 000 de dollars**.



Article: Ingrid BARREAU

Photos : Studio Lazzarini

<https://www.lazzarinidesignstudio.com/>



PORTRAIT : Barbara la pionnière

George **Herbert Skinner** (également connu sous le nom de Bert) et **Thomas Carlyle Skinner** (également connu sous le nom de Carl) créent la marque **Skimmers Union** (S.U.) en 1910, suite à leurs recherches sur les mélanges de carburation et au développement de leur premier **carburateur** en 1904. Cette marque ne cessa de se développer à travers le siècle pour fournir les meilleurs carburateurs à des marques aussi prestigieuses que **Rolls-Royce**, Bentley, M.G., Rover Volvo ou encore Saab.



Barbara Skinner

L'un des deux créateurs - Carl Skinner - eut deux enfants, **Barbara** (née en 1911) et **Peter** (né en 1914) qui deviendront de véritables passionnés de sport automobile et des pilotes émérites.

Souvenons-nous qu'au début du siècle, le très sérieux **British Automobile Racing Club** statuait arbitrairement que les femmes ne seraient pas autorisées à courir (en prétextant qu'il n'y avait pas de femme jockeys). Malgré l'indignation suscitée à l'époque, cette décision allait être maintenue jusqu'en **1928**, date à laquelle les femmes furent enfin autorisées mais avec un classement par handicap qui leur était réservé. Il fallut attendre **1932** pour qu'elles puissent concourir en confrontation directe avec les hommes sans distinction de classement.

C'est justement en avril **1932** que **Carl Skinner** offre à sa fille **Barbara**, pour son **21ème** anniversaire, une **Morris Cowley Special** (Immatriculée YF 15). Cette Morris avait été utilisée

comme voiture de développement pour les **carburateurs SU** avant que Carl ne la modifie avec le moteur de course d'une **M.G. Mk III 18/100 Tigress** pour son propre usage.



En septembre de cette même année Barbara s'alignait sur sa première course de côte à **Shelsley Walsh**. Avec un temps de **56,6** secondes, Barbara enlevait le prix **Mac Ladies Cup** récompensant l'ascension la plus rapide de la journée. Mais à cette époque les progrès de l'automobile étaient rapides et la **Morris Cowley** un peu dépassée retourna à un usage quotidien. Barbara changea alors de monture. **Lord Nuffield**, créateur de la **Morris Motor Company** prêta un châssis de **White Minor** avec lequel Barbara remporta de nombreux prix et établit un nouveau record à **Shelsley Walsh** avec un temps de **46,6**, un temps qu'elle égalera en 1938. Comme beaucoup de grands pilotes de course de cette époque, elle excella dans diverses disciplines du sport automobile. En **1933**, elle engagea une **Morris** au **RAC Rally** et terminera 30ème au général. Elle s'illustra également sur le mythique

circuit de **Brooklands** et participa ainsi à la légende des **Brooklands Belles**.



Mais la plus grande réussite de Barbara dans le sport automobile eut lieu en **1935** à l'occasion des **24 Heures du Mans**. Au volant d'une **M.G. PA Midget** qu'elle partageait avec une autre pionnière

Article : Jean-François DUBY
Photos : Burlen manufactures

Doreen Evans, elles terminaient la course à la **24^{ème} place** au général et à la **10^{ème}** dans la catégorie des **751 cm3 à 1100 cm3** après avoir fait **153** tours, soit **2068** km à une vitesse moyenne de **86,1 km / h**.



Les «Dancing Daughters»

Barbara épousa par la suite le coureur automobile et écrivain **John Bolster** (6^{ème} au Grand-Prix de Grande-Bretagne 1948) et continua à concourir sous son nom de mariée. Elle trouva la mort dans un accident de la circulation en **1942**. Avoir pu concourir malgré les obstacles et les hostilités avec tant de succès dans diverses disciplines (Rallye, endurance, course de côte, sprint) est remarquable. **Barbara Bolster Skinner** mérite d'être reconnue comme l'une des pionnières de l'égalité des femmes en sport automobile.



Xavier Chauvin est un auteur incontournable des éditions **E-T-A-I**. Sa science automobile nous a offert de nombreux ouvrages de référence. Il s'attaque cette fois à l'enfant prodige de Munich, la **B.M.W. 02**. A travers un ouvrage extrêmement complet, **Xavier Chauvin** retrace la genèse et l'histoire de ce modèle emblématique qui sauva de justesse la marque de la faillite. En plus de retracer l'histoire de **B.M.W.**, l'auteur met en perspective la **Neue Klasse** et la **02** avec leur époque mais aussi les autres modèles de la gamme. Un large chapitre est d'ailleurs consacré à la marque sœur **Glas** qui finira par être absorbée par **B.M.W.** Richement illustré par des archives fournis par B.M.W., l'ouvrage dévoile des **clichés inconnus** jusqu'ici. Sans surprise, cette réalisation s'inscrit déjà comme un référence et ravira les nostalgiques de la **Série 02**.

**Tous les ouvrages
de Xavier Chauvin**



Prix conseillé : 49 euros



Article : Jean-François DUBY

FORMULE 1 : La course aux records

A lors que nous pensions **Valtteri Bottas** résigné dans la course au titre, ce dernier frappait un grand coup à l'occasion du Grand-prix de **Russie**. Sur le tracé de Sochi où il s'est déjà plusieurs fois illustré, le pilote finlandais fut impérial. Il fut d'autant plus serein que son co-équipier **Hamilton** auteur d'une bétise se voyait lourdement sanctionné. En effet, le champion du Monde se

permettait des essais de départ dans la voie de sortie des stands ce qui est formellement interdit voire dangereux. Il recevait une **double pénalité de 10 secondes** à purger lors de son ravitaillement. Il ne lui restait plus qu'à profiter de la redoutable vitesse de sa Mercedes pour remonter à la **3^{ème} place** mais loin des hommes de tête. Cette victoire venait à point nommé pour Bottas qui à ce stade de la saison se replace au championnat et conserve ses chances pour le titre. **Verstappen** (Red Bull Honda) imprimait quant à lui un rythme élevé pour arracher la **2^{ème} place**, malgré ses efforts il ne fut cependant jamais en mesure d'inquiéter Bottas. Chez Ferrari **Leclerc** percutait **Stroll** dans le premier tour mais pouvait repartir et finir à une honorable **6^{ème} place**. Un résultat encourageant pour **Ferrari** au regard des derniers grand-prix. Par contre pour **Vettel**, ce fut bien plus difficile, il en fut réduit à



défendre une anonyme **13^{ème} place** tout en essayant de contenir le retour de l'Alfa Romeo de **Räikkönen**. Ce week-end fut également marqué par l'annonce du **retrait** de **Honda** comme motoriste fin 2021. Cela jette une grande incertitude sur l'avenir de certaines écuries et entraînera certainement d'âpres négociations. Si l'on ajoute un éventuel retrait de Mercedes qui n'a plus rien à prouver, la F1 pourrait perdre de son attractivité si d'autres motoristes ne s'impliquaient plus prochainement. Les pilotes se retrouvaient quinze jours plus tard sur le circuit du **Nürburgring** délaissé depuis 7 ans. Les conditions climatiques dignes d'un hiver avec un épais brouillard allaient conduire à l'annulation des deux séances d'essais libres du vendredi. Les voitures pouvaient enfin s'élancer le samedi pour une unique séance libre et les qualifications. En raison des températures basses, les pilotes avaient le plus grand mal à trouver la bonne fenêtre d'exploitation de leurs **pneumatiques**. Cela engendrait une forte dégradation des gommes et une perte de grip. A ce jeu-là c'est Bottas qui tirait son épingle du jeu et confirmait son statut de pilote hyper rapide en réalisant une pole position ahurissante qui reléguait son équipier à presque **3/10^{ème}**. Le lendemain, au départ Bottas se voyait débordé par Hamilton à l'amorce du premier virage. Le Britannique emmenait même le finlandais vers l'extérieur mais ce dernier ne s'en laissa pas conter et avec autorité parvenait à reprendre sa position. A ce moment l'on pensait que le plus difficile avait été fait par **Bottas** mais au **13^{ème} tour** ce dernier manquait son freinage au bout de la ligne droite et permettait à Hamilton de le débordé. Après avoir changé ses gommes, Bottas repartait en chasse d'**Hamilton** mais au **18^{ème} tour** le moteur du Finlandais perdait en puissance le poussant à

rentrer au stand et à abandonner. Le destin s'acharnait une fois de plus sur la Mercedes de Bottas. Hamilton avait dès lors champ libre pour aller chercher une **91^{ème} victoire** lui permettant d'égaliser le record de **Schumacher**. Sa chevauchée fut cependant ralentie par la sortie du **Safety Car** à 10 tours. En effet Lando



Norris avait dû abandonner sa **McLaren** sur panne dans une portion dangereuse de la piste. Cela allait permettre au peloton de se regrouper et d'offrir à **Verstappen** -alors solide deuxième- l'opportunité d'attaquer Hamilton à la relance. Mais le pilote Mercedes toujours solide dans cet exercice se mettait rapidement hors de portée d'une possible attaque et s'envolait vers la victoire. Ce week-end fut également celui d'un autre record avec le nombre de grand-prix disputés jusqu'ici détenu par Rubens Barrichello. Il devient la propriété de Kimi Räikkönen avec **323 départs** (ou 324 suivant le mode de calcul). Toujours est-il que cela ne

semblait faire ni chaud ni froid à **Iceman** qui entretient toujours le suspens sur sa présence en **2021**. Sa décision est la clef dans l'attribution des baquets dans diverses écuries. Ne comptez pas sur lui pour laisser transparaître quoi que ce soit. Cependant se profile son maintien dans la discipline avec comme futur coéquipier le jeune **Mick Schumacher** qui après avoir fait des essais au volant d'une Ferrari aurait déjà moulé son baquet chez Alfa Romeo pour l'année prochaine.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Alfa Romeo Racing Orlen (Kimi) et Steve Etherington (Lewis)

Le point et les dates



GRAND-PRIX	CIRCUIT	VAINQUEUR
Formule 1 Rolex Grosser Preis von Österreich	Le Red Bull Ring - Autriche	V.Bottas
Formule 1 Pirelli Grosser Preis der Steiermark	Le Red Bull Ring - Autriche	L.Hamilton
Formule 1 Aramco Magyar Nagydíj	The Hungaroring - Hongrie	L.Hamilton
Formule 1 Pirelli British Grand Prix	Silverstone - Angleterre	L.Hamilton
Emirates Formula 1 70th Anniversary Grand Prix	Silverstone - Angleterre	M.Verstappen
Aramco Gran Premio de España	Circuit de Catalunya - Espagne	L.Hamilton
Grand Prix de Belgique de Formule 1 Rolex	Spa-Francorchamps - Belgique	L.Hamilton
Formule 1 Gran Premio Heineken d'Italia	Monza - Italie	P.Gasly
Gran Premio Toscana Ferrari 1000	Mugello - Italie	L.Hamilton
Grand Prix de Russie	Sochi Autodrom - Russie	V.Bottas
Formula 1 Aramco Grosser Preis Der Eifel	Nürburgring - Allemagne	L.Hamilton
A VENIR	CIRCUIT	DATES
Formula 1 Heineken Grande Prémio De Portugal	Autódromo Int. do Algarve - Portugal	23/10 – 25/10
Formula 1 Gran Premio Dell'Emilia Romagna	Autodromo Enzo e Dino Ferrari - Italie	31/10 – 01/11
Formula 1 D.H.L. Turkish Grand Prix	Intercity Istanbul Park - Turquie	13/11 – 15/11
Formula 1 Gulf Air Bahrain Grand Prix	Bahrain International Circuit - Bahrain	27/11 – 29/11
Formula 1 Rolex Sakir Grand Prix	Bahrain International Circuit - Bahrain	04/12 – 06/12
Formula 1 Etihad Airways Abu Dhabi Grand Prix	Yas Marina - Abu Dhabi	11/12 – 13/12

news **classicroacing.com**

Toute l'actualité du véhicule historique

