

# **Auto Full News**

**Auto Camion Bus Moto Bateau Avion**



**N°16**  
**Avril 2021**

**Gratuit**



**SPORT : F1 la saison est lancée**  
**HELICOPTERE : Sikorsky Boeing Defiant X**  
**HISTOIRE : Aston Martin en sport auto (2/3)**  
**COLLECTOR : Une passion collante**  
**AUTO : Gordon et sa T.50s Niki Lauda**  
**TRAIN : CZ Loko roule à l'hybride**  
**BATEAU : Le St-Elme de la S.N.S.M. de Bandol**

*Votre numéro 16 d'Auto Full News revient longuement sur le premier grand-prix F1 de la saison. La F1 fut le terrain de jeu préféré de Gordon Murray qui nous présente aujourd'hui sa dernière réalisation aussi aboutie que radicale. Nous vous invitons à un saut dans le temps avec la découverte d'une collection d'autocollants et le 3ème volet d'Aston Martin en sport automobile. Alors que nous arrivons doucement vers la belle saison, nous prendrons le large pour découvrir un bateau de la S.N.S.M. au service d'équipages courageux et dévoués pour la protection des usagers de la mer.*

Merci à Pierre AUBANELLE pour sa précieuse collaboration – Photo couverture Ingrid BARREAU

## SPORT : F1 où sont les limites ?



**L**e premier grand prix de la saison a rendu son verdict et sans surprise c'est la **Mercedes** d'**Hamilton** qui s'impose, mais cette fois-ci dans la douleur et non sans une petite pointe de polémique. Le week-end avait commencé à l'image des essais de pré-saison avec une nette domination de la **Red Bull** de **Verstappen** devant des Mercedes retrouvées et moins distancées que ce que l'on pouvait attendre. Lors des qualifications **Verstappen** repoussait Hamilton à plus de 3/10<sup>ème</sup>. Ne lui restait plus qu'à prendre un bon envol. Alors que les voitures terminaient leur tour de formation, la Red Bull de **Pérez** tombait en panne électrique. Ce dernier parvenait à réinitialiser sa monoplace et à rejoindre les stands afin de pouvoir prendre le départ depuis la pit lane. Une nouvelle procédure de départ était alors déclenchée. Au feu vert les protagonistes abordaient sans encombre le premier virage et Verstappen maintenait sa position. Mais la course fut stoppée net par la sortie de route du néophyte **Mazepin** qui, après avoir perdu l'arrière de sa **Haas**, allait taper violemment la barrière de sécurité, fort heureusement sans mal pour le pilote. Après quelques tours sous **safety-car**, la course pouvait enfin reprendre. **Verstappen**, toujours avec sang-froid, maintenait sa première place malgré la menace d'**Hamilton**. Tour après tour, le duo creusait un écart significatif sur **Bottas** 3<sup>ème</sup>. Cependant le pilote Red Bull ne parvenait pas à distancer **Hamilton**. En tout cas, pas suffisamment pour se mettre à l'abri d'un ravitaillement stratégique de

l'écurie Mercedes et après 13 tours Hamilton plongeait dans les stands pour chausser des gommes dures. Avec cette stratégie décalée, le britannique réalisait l'**undercut** et prenait la tête après le passage au stand au 17<sup>ème</sup> tour de Verstappen qui repartait en gommes medium. A cet instant, la course semblait définitivement perdue pour **Verstappen** et l'implacable maîtrise de Mercedes semblait doucher les espoirs entrevus en début de saison par **Red Bull**. Pourtant le rythme devant n'était plus celui d'antan et Max cravachait pour recoller à Hamilton. Vers le 30<sup>ème</sup> tour, les commissaires enjoignaient aux deux pilotes Mercedes de respecter les limites du circuit. En effet **Bottas** mais encore plus Hamilton sortaient bien à chaque passage au-delà des limites du virage 4. Un gain estimé de 2 à 3/10 au tour. Hamilton sous la menace d'une pénalité corrigeait aussitôt sa trajectoire mais voyait ses temps au tour augmenter. Les pneus durs malmenés par la piste abrasive allaient pousser le champion du monde à un



nouveau passage au stand au 28<sup>ème</sup> tour tandis que **Verstappen** arrivait à maintenir ses medium jusqu'au 39<sup>ème</sup> tour avant de passer en gommes dures. Dès lors l'avantage revenait au pilote Néerlandais qui avec des gommes plus fraîches fondait petit à petit sur son adversaire et parvenait à faire la jonction à six tours du but. C'est au même moment que le pilote Britannique allait commettre une petite erreur au **virage 10** en sortant très large, permettant ainsi à Max de se retrouver dans la zone du **DRS**. Max portait alors une première attaque dans la ligne droite des stands au moment d'entamer le 53<sup>ème</sup> tour -sans succès- mais parvenait à tirer profit d'une meilleure trajectoire pour placer sa deuxième tentative à la sortie du 3<sup>ème</sup> virage. Cette fois-ci ce fut la bonne et **Max** semblait alors s'envoler vers la victoire. Mais, coup de théâtre, le Néerlandais rendait la position à son adversaire quelques virages plus loin sur injonction de son team. En effet **Max Verstappen** avait dépassé les **limites** du circuit dans le **virage 4** alors qu'il terminait son dépassement après sa passe d'arme avec Hamilton. On pensait alors Max capable de repartir à l'assaut mais coupé dans son élan il devait se contenter de franchir la ligne à la deuxième place devant **Bottas** qui venait d'aligner le **record du tour** avec des gommes neuves. Entre frustration et colère, Verstappen aura peut-être fait preuve de naïveté au moment de rendre sa place. En effet, il s'est écarté dans la trajectoire sale pour

laisser passer **Hamilton**, ce qui lui a certainement coûté la possibilité de recoller à Hamilton. Le Grand Prix de **Bahreïn** aura tenu en tout cas ses promesses avec un scénario haletant et surtout une belle bagarre dans le peloton qui aura rendu le classement, entre la 6<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> place, incertain jusqu'au bout. Déception dans le camp **Aston Martin** notamment pour **Vettel**. Le pilote allemand recevait une pénalité sur la grille et provoquait un accrochage avec l'**Alpine** d'**Ocon** en fin de course. La belle performance du week-end est à mettre au compte du Japonais **Yuki Tsunoda** qui aura en plus de sa vélocité fait preuve de beaucoup de maturité et de maîtrise pour récolter ses 2 premiers points. L'autre Rookie, **Mike**



La belle performance du week-end est à mettre au compte du Japonais **Yuki Tsunoda** qui aura en plus de sa vélocité fait preuve de beaucoup de maturité et de maîtrise pour récolter ses 2 premiers points. L'autre Rookie, **Mike**

**Schumacher** parvenait à rejoindre l'arrivée au volant d'une anémique Haas qui devrait lui laisser peu d'occasion de se mettre en valeur cette année.

**Article : Jean-François DUBY**

**Photos : Mercedes-AMG Petronas Formula One Team**

**Aston Martin Cognizant Formula One™ Team**

## Le point et le calendrier 2021

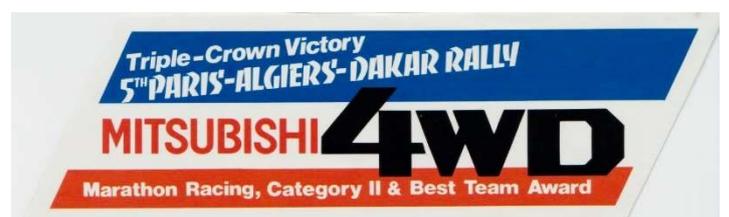
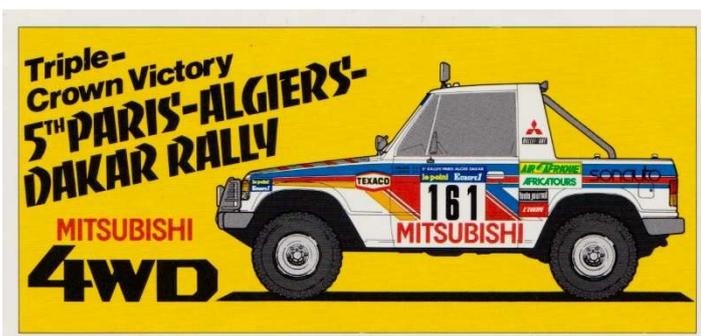
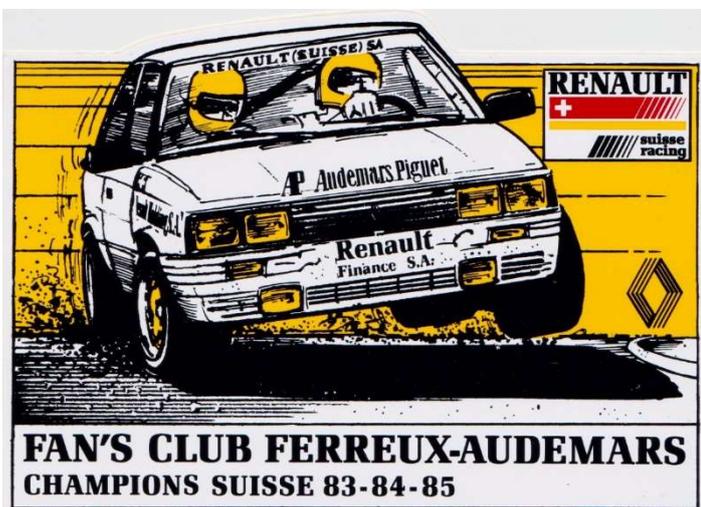
GRAND-PRIX	CIRCUIT	VAINQUEUR
Formula 1 Gulf Air Bahrain Grand Prix	Bahrain International Circuit - <b>Bahrain</b>	<b>L.Hamilton</b>
		<b>DATES</b>
Gran Premio Emilia-Romagna	Autodromo Enzo e Dino Ferrari - <b>Italie</b>	<b>16/04 au 18/04</b>
Grand Prix du Portugal	Algarve International Circuit - <b>Portugal</b>	<b>30/04 au 02/05</b>
Gran Premio de España	Circuit de Catalunya - <b>Espagne</b>	<b>07/05 au 09/05</b>
Grand Prix de Monaco	Circuit de Monaco - <b>Monaco</b>	<b>20/05 au 23/05</b>
Azerbaïdjan Grand Prix	Circuit de Bakou - <b>Azerbaïdjan</b>	<b>04/06 au 06/06</b>
Heineken Grand Prix du Canada	Circuit Gilles Villeneuve - <b>Canada</b>	<b>11/06 au 13/06</b>
Grand Prix de France	Circuit du Castellet - <b>France</b>	<b>25/06 au 27/06</b>
MyWorld Grosser Preis Von Österreich	Red Bull Ring - <b>Autriche</b>	<b>02/07 au 04/07</b>
Pirelli British Grand Prix	Silverstone - <b>Angleterre</b>	<b>16/07 au 18/07</b>
Formula 1 Magyar Nagydíj	Hungaroring - <b>Hongrie</b>	<b>30/07 au 01/08</b>
Formula 1 Rolex Belgian Grand Prix	Circuit de Spa - <b>Belgique</b>	<b>27/08 au 29/08</b>
Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix	Circuit de Zandvoort - <b>Pays Bas</b>	<b>03/09 au 05/09</b>
Formula 1 Heineken Gran Premio d'Italia	Circuit de Monza - <b>Italia</b>	<b>10/09 au 12/09</b>
Formula 1 VTB Russian Grand Prix	Sochi Autodrom - <b>Russie</b>	<b>24/09 au 26/09</b>
Singapore Airlines Grand Prix	Circuit de Singapour - <b>Singapour</b>	<b>01/10 au 03/10</b>
Formula 1 Japanese Grand Prix	Circuit de Suzuka - <b>Japon</b>	<b>08/10 au 10/10</b>
Aramco United States Grand Prix	Circuit des Amériques - <b>U.S.A.</b>	<b>22/10 au 24/10</b>
Gran Premio De la Ciudad de Mexico	Autodromo Hermanos Rodriguez - <b>Mexique</b>	<b>29/10 au 31/10</b>
Grande Premio De Sao Paulo	Circuit d'Interlagos - <b>Brésil</b>	<b>05/11 au 07/11</b>
Rolex Australian Grand Prix	Circuit de l'Albert Park - <b>Australie</b>	<b>19/11 au 21/11</b>
Formula 1 Saudi Arabian Grand Prix	Circuit de Djeddah - <b>Arabie Saoudite</b>	<b>03/12 au 05/12</b>
Formula 1 Etihad Airways Abu Dhabi Grand Prix	Yas Marina - <b>Abu Dhabi</b>	<b>10/12 au 12/12</b>



## COLLECTOR : Une passion collante !

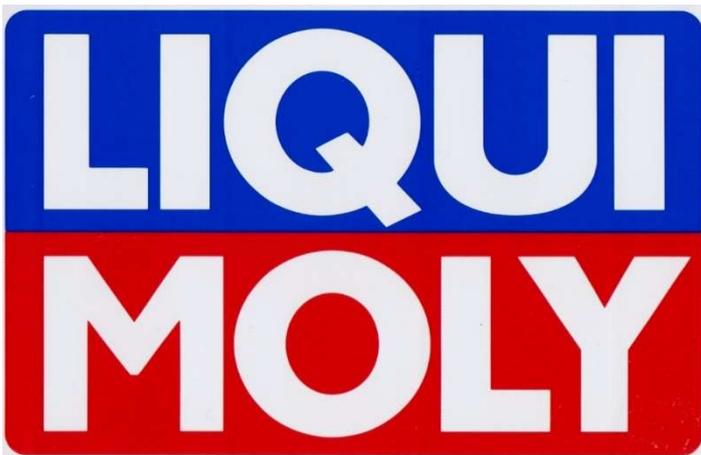
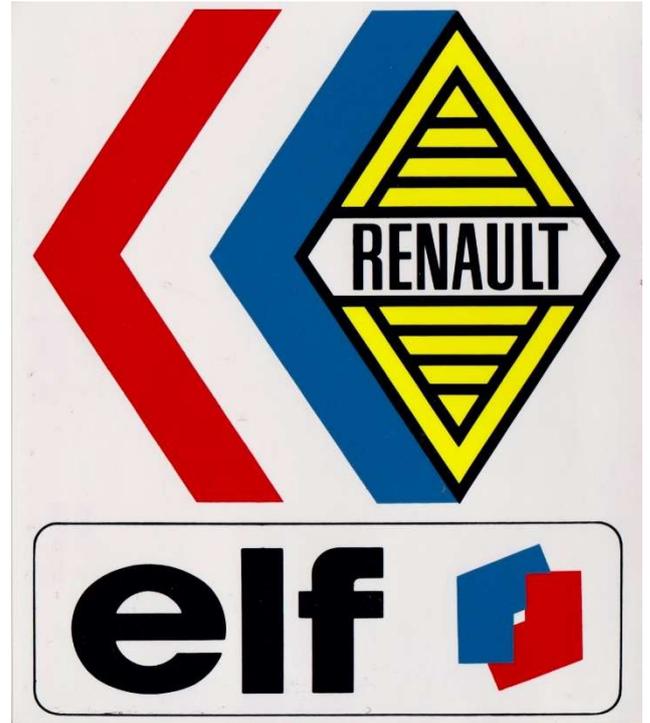
Les **autocollants** apparaissent à la fin des **années 60** peu de temps après les premiers adhésifs destinés au grand public. Progressivement, ce nouveau support va remplacer les **décalcomanies** et les réalisations des peintres en lettres spécialisés en carrosserie. Le développement des **autocollants** va être très rapide et les **publicitaires** ne tarderont pas à voir en eux le support idéal pour promouvoir leurs marques. L'automobile, la moto, les poids lourds sans compter les pétroliers auront largement contribué à la diffusion d'**autocollants**. Entre originalité et rareté de certains exemplaires, il n'en fallait pas plus pour en faire un objet de **collection**. Le virus s'appelle la « **stickophilie** ». Sans être tombé en désuétude, loin de là, les acteurs du monde mécanique ont depuis trouvé d'autres supports comme des **pins**, des **stylos** ou encore des **clefs USB** ; nous vous invitons à découvrir le contenu d'une boîte pieusement conservée depuis près de **40 ans**. Quelques pépites en ressortent.

### RALLYE ET RALLYE RAID





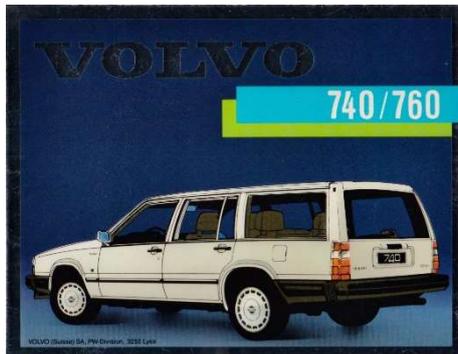
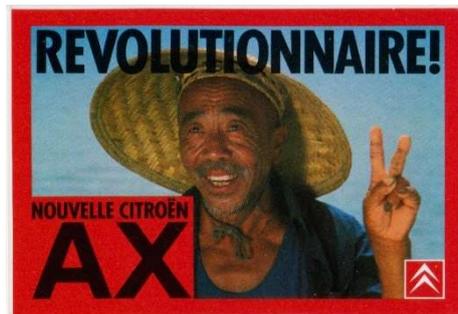
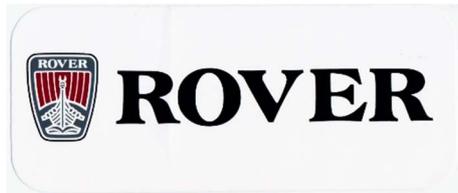
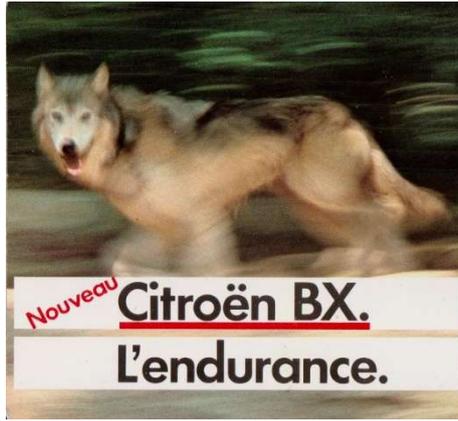
## EQUIPEMENTIERS



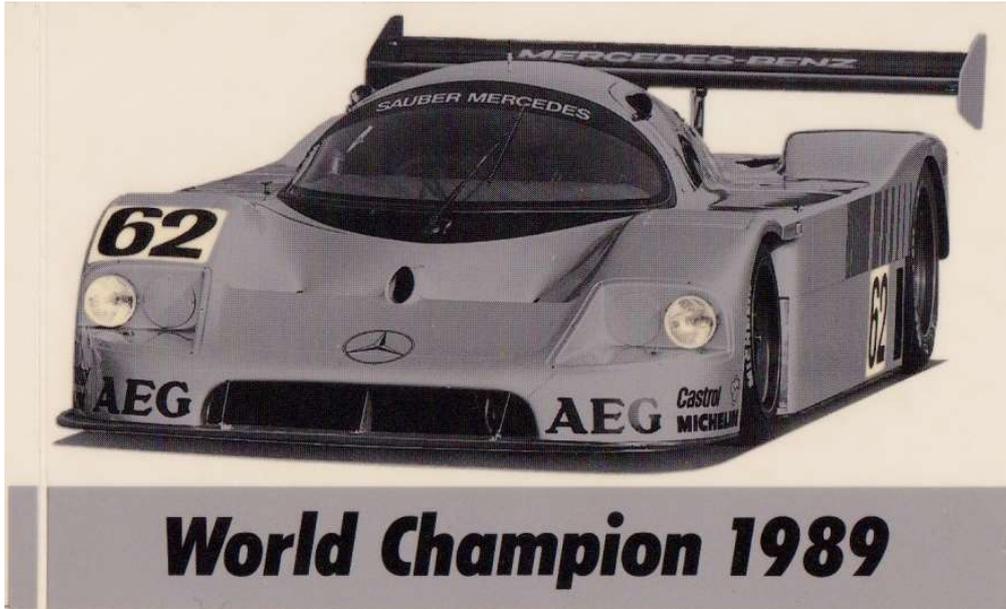
## CAMIONS



# AUTOMOBILES



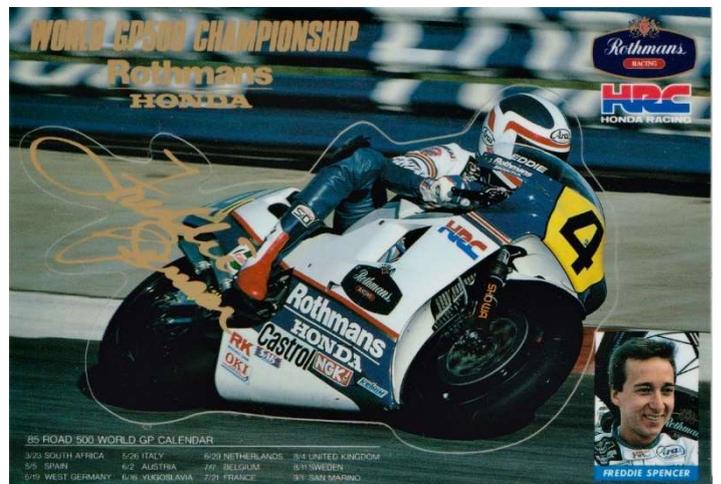
# ENDURANCE



# MOTOS



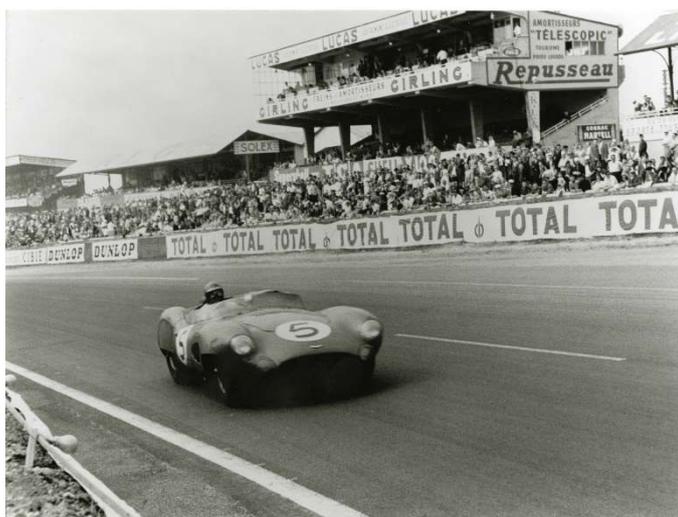
HONDA MOTOR CO., LTD.  
258012 Printed in Japan T0509



Article et collection : Jean-François DUBY

## SPORT : Aston Martin en sport automobile (2/3)

**D**ans les années 50, le nouveau propriétaire d'Aston Martin, **Sir David Brown**, qui s'était aussi porté acquéreur de **Lagonda**, engageait l'entreprise dans la production de voitures de sport au style très raffiné. Sir David Brown, conscient de l'importance du sport automobile pour les retombées commerciales, élabore dès **1955** un plan audacieux pour développer des voitures de course pour le championnat du monde des voitures de sport et le championnat du monde de Formule 1.



Le Mans 1959, en route vers la victoire

La **DB3S** dans ses différentes versions de 1953 à 1956 amènera au développement de la **DBR1** qui s'imposera au **Mans** en **1959** (Carroll Shelby associé à Roy Salvadori) et par là même au championnat du monde des voitures de sport.



Les pilotes savourent la victoire au Mans

La **DBR1** s'imposera 3 fois aux 1 000 km. du **Nürburgring** (1957/1958/1959), à la **Spa** en 1957 et au **RAC Tourist Trophy** en 1958 et 1959. A la même époque, Sir David Brown a

initié des travaux pour développer un nouveau moteur et une nouvelle voiture de route qui deviendrait la **DB4**. Plusieurs éléments de cette voiture vont servir à l'élaboration de l'unique châssis de course **DBR3** (aussi appelé **DBR3/1**).



L'éphémère DBR3

Si ce châssis repose sur une base de DBR1, le moteur est lui dérivé de la **DB4** de route et remplace le bloc 2,9 l. **Lagonda** Straight-6, tandis que la suspension fait appel à de nouveaux triangles. Malheureusement l'histoire de la **DBR3** en course fut très brève avec seulement deux courses disputées. Le moteur s'avéra peu fiable et sujet à la surchauffe. C'est alors que l'Aston Martin **DBR4** destiné aux Grand Prix voit le jour.



DBR4 de-Salvadori au BRDC de 1959

Testée dès 1957, celle qui succède à la peu performante monoplace **DP155** fait ses débuts en 1959 en compétition lors du **BRDC International Trophy** à Silverstone (organisé selon les règles de la **Formule 1** en vigueur à cette époque) avant de se lancer dans le grand bain du championnat du monde F1. Lors du **BRDC International Trophy**, les résultats sont

plus qu'encourageants. Deux voitures sont alignées. **Roy Salvadori** termine deuxième derrière **Jack Brabham** (*Cooper-Climax T51*), tandis que **Carroll Shelby** se classe 6<sup>ème</sup> malgré un problème de lubrification. La **DBR4/250** était propulsée par un moteur RB 250 à six cylindres de 2493 cm<sup>3</sup> à carter sec de **256 ch.** pour un poids de **575 kg.** Malheureusement la belle dynamique ne perdura pas au moment d'intégrer le championnat du monde de F1.



DBR4 de Shelby à Aintree en 1959

Les Aston Martin à **moteur avant** étaient déjà supplantées par les nouvelles monoplaces à moteur central. La **DBR4** ne participa qu'à **4 grands prix** en 1959 avec Roy **Salvadori** et Carroll **Shelby** avec pour seuls bons résultats deux 6<sup>èmes</sup> places à **Aintree** en Angleterre et au circuit du **Parc de Monsanto** au Portugal.



DBR5 de Salvadori à Silverstone en 1960

En 1960 seul Roy Salvadori s'aligna au Grand Prix des Pays Bas mais son mauvais temps aux qualifications et un désaccord avec les organisateurs l'empêchèrent de prendre le départ.

Au Grand prix d'Angleterre de la même année à **Silverstone** Roy **Salvadori** et Maurice **Trintignant** s'alignèrent avec la nouvelle **DBR5**. Basée sur la DBR4, elle était plus petite et plus légère et dotée d'une suspension entièrement indépendante. Sur le plan de la motorisation, des améliorations ont permis d'arriver à la puissance initialement prévue dans le cahier des charges de la DBR4. La N°18 aux mains de **Salvadori** se qualifiait à la 13<sup>ème</sup> tandis que la N°19 de **Trintignant** se classait 21<sup>ème</sup>. Malgré la qualité indéniable des pilotes la marque accusait un gros retard technologique. **Salvadori** devait se retirer rapidement de la course suite à une panne de direction alors que son coéquipier ramenait péniblement sa monoplace à une 11<sup>ème</sup> place à plus de 5 tours du vainqueur **Jack Brabham** (*Cooper-Climax*).



Salvadori et sa DBR5 en course à Silverstone 1960

Malgré l'implication et la motivation de la marque britannique, elle n'arriva jamais à obtenir les mêmes résultats qu'en championnat des voitures de sport. Cela démontrait déjà à l'époque la difficulté à mener de front deux disciplines exigeantes et que la transposition mécanique d'un type de voiture à l'autre n'était pas toujours la bonne recette.

**Article : Jean-François DUBY**

**Photos : Service presse Aston Martin**

**NEWS**  
**classicracing.com**

## HELICOPTERE : DEFIANT X



**A**u mois de janvier, l'association **Sikorsky-Boeing** a dévoilé son dernier hélicoptère destiné à l'armée américaine, baptisé **Defiant X**. Cet appareil entre dans le cadre du projet **FLRAA** (pour *Future Long-Range Assault Aircraft*) qui vise à développer une plate-forme destinée à remplacer les **Black Hawks** vieillissants. **Sikorsky** et **Boeing** ont construit dans un premier temps un prototype de démonstration, baptisé **SB-1 Defiant**. Ce prototype a fait l'objet de nombreux **tests**

tout en tenant compte des exigences opérationnelles des militaires. Il en résulta la présentation du **Defiant X**. Le dernier-né se démarque du prototype par de nombreuses améliorations. Elles se traduisent notamment par une réduction de la **signature thermique**, un meilleur **profil aérodynamique**, un nouveau **train d'atterrissage** plus stable et plus adapté à des terrains accidentés et des commandes de vol intégrées favorisant la maniabilité. **Defiant X** a vocation à s'adapter à



l'évolution des menaces sur de nouveaux théâtres opérationnels. Bien qu'il puisse voler **plus loin** et **plus vite** que l'**UH-60 Black Hawk**, les concepteurs se sont attachés à minimiser les changements afin de faciliter la certification des futurs pilotes. Cet hélicoptère est l'une des priorités de modernisation du département **Army Futures Command** de l'Armée Américaine afin de faire face à



la concurrence de la Russie et de la Chine. En parallèle de cet appareil d'assaut à longue portée, l'armée souhaite également une nouvelle plate-forme pour un hélicoptère de reconnaissance connue sous le nom de **Future Attack Reconnaissance Aircraft**. Cependant **Sikorsky-Boeing** doit faire face à la concurrence de **Bell-Boeing** qui a également développé depuis 2013 son hélicoptère dans le cadre du projet **FLRAA**. Baptisé **V-280 Valor** se démarque par une

approche technique très différente avec rotors basculants. Le programme doit être finalisé pour **2022** afin que les premières unités soient équipées dès **2030**.

**Article : Jean-François DUBY**

**Photos : Sikorsky Aircraft**

## TRAIN : La marque Tchèque sur les voies de l'Europe



L'histoire de **CZ LOKO** est étroitement liée à celle des chemins de fer d'Europe centrale. Elle puise ses origines dans la vénérable société **Českomoravská komerční společnost** initialement basé à **Nymburk**. Aujourd'hui, les ateliers sont basés à **Česká Třebová** et **Jihlava**. Les différentes dénominations cumulent **170 ans** de savoir-faire dans les domaines de la transformation et la fabrication de trains. Aujourd'hui **CZ LOKO**, forte de **750** employés, part à la conquête de toute L'**Europe de l'ouest** avec des produits innovants comme ces deux locomotives **hybrides** destinées au **fret** de marchandises. La transmission **hybride** rechargeable utilise principalement une batterie de traction. La charge de secours est assurée en cas de besoin par un **moteur diesel**. L'avantage de ces deux modèles est un **bruit minimal** de fonctionnement appréciable aussi bien par les opérateurs de **fret** qui travaillent à proximité que les **riverains** en cas de traversée de zones urbaines.

Le premier modèle baptisé **HybridShunter 400** est surtout destiné aux opérations de manœuvre, tandis que le deuxième baptisé **HybridShunter 1000** (déclinaison moderne du modèle l'**EffiShunter 1000** à moteur Diesel) a vocation à tracter de longs convois de wagons de fret. La qualité éprouvée de la production du constructeur tchèque devrait rapidement séduire les exploitants d'Europe de l'Ouest et de Nord. La **Suède** et la **Norvège** compte parmi les premiers clients de ces locomotives Hybrides.

### HYBRIDSHUNTER® 400



#### Données techniques

Nombre d'essieux moteurs : 2  
Vitesse maxi. : 60 Km/h.  
Rayon de courbe mini : 80 m.  
Moteur diesel : Caterpillar C4.4  
Réservoir gasoil : 570 l.  
Puissance moteur : 444 kW.  
Capacité de remorquage maxi. : 147 kN.  
Poids : 42 t.  
Temps de charge : 10 h.

### HYBRIDSHUNTER® 1000



#### Arrivée prévue sur le marché entre 2022 et 2023.

Données techniques non communiquées par le constructeur, seule certitude l'**HybridShunter 1000** sera équipé d'un moteur diesel d'appoint **Caterpillar C32** d'une puissance de **895 kW**.

Article : Jean-François DUBY

## BATEAU : L'histoire du Saint-Elme de la S.N.S.M. de Bandol

La Vedette de **Classe 2** de la **S.N.S.M.** (*Société Nationale de Sauvetage en Mer*) immatriculée **SNS 265** fut construite au chantier Bernard à Locmiquelic (*Morbihan*) pour la coque et au chantier naval de De Rovère à la Seyne sur Mer (Var) pour l'aménagement et les finitions. Elle rejoint ensuite le port de **Bandol** en 2001 pour devenir l'indispensable alliée de l'équipage local de la **S.N.S.M.** Cette vedette insubmersible reçoit alors son nom de baptême : **Saint-Elme** (*en référence au Saint Patron des marins*) avant d'assurer d'incalculables missions de sauvetage durant **17 ans** sans faillir. En 2018 le **Saint-Elme** quitte **Bandol** pour rejoindre l'équipage de **Mèze** dans l'Hérault. A cette occasion la vedette recevait en septembre 2019 son nouveau nom : **Philippe Goutières** (*à la mémoire d'un fidèle sauveteur de l'équipage de Mèze décédé en 2014*) tout en gardant son immatriculation **SNS 265**. Le **Philippe Goutières** est toujours en service et assure toujours avec brio ses missions. Entretemps, l'équipage de Bandol recevait de son côté une vedette de **Classe 1** baptisée **Saint-Elme II** (*SNS 164*) bien plus grande afin de répondre aux exigences des interventions qui sont de plus en plus diversifiées.



**Article : Jean-François DUBY**

**Photo : Ingrid Barreau (1)**

	<b>SAINT ELME / PHILIPPE GOUTIERES</b>
<b>Type</b>	Vedette de Classe 2
<b>Année de construction</b>	2001
<b>Lieu</b>	Chantier Bernard (56) et chantier De Rovère (83)
<b>Type de coque</b>	Polyester
<b>Longueur</b>	10,50 m.
<b>Largeur</b>	3,40 m.
<b>Motorisation</b>	2 moteurs <b>Iveco</b> de 300 ch./220 kW. chacun
<b>Vitesse</b>	+/- 21 noeuds
<b>Quartier maritime d'origine</b>	Toulon
<b>Immatriculation d'origine</b>	TL 922914
<b>Indicatif d'appel d'origine</b>	FGA 3817



**Le Saint-Elme (SNS 265)  
à côté de son remplaçant  
le Saint-Elme II (SNS 164)  
(Photo de la S.N.S.M. de Bandol)**



**Retrouvez l'équipage  
de la S.N.S.M. de Bandol sur leur site :  
<https://snsm-bandol.org/>**

## AUTO : Gordon Murray T.50s 'Niki Lauda'

L'iconique et génial **Gordon Murray** avait choisi la date du 22 février - jour de naissance du regretté **Niki Lauda** - pour présenter sa dernière création baptisée « **T.50s Niki Lauda** ». Cette voiture est une évolution radicale de la **T.50** présentée en 2020. Sa conception ne la destine qu'à un usage sur piste. Esthétiquement, la voiture est sculpturale. La face avant draine une grande partie de l'air vers les soubassements afin de plaquer la voiture au sol à **haute vitesse**. Chaque élément semble avoir été sculpté à même le tunnel de soufflerie. La prise d'air sur le toit se prolonge à la façon d'une épine dorsale jusqu'à un aileron de **requin** façon F1 où vient s'inscrire le nom et la signature de **Niki Lauda**. Les flans reçoivent des **bargeboards** et des tunnels d'air pour canaliser le flux latéral vers l'arrière. Cela permet également de refroidir les immenses disques de frein **Brembo carbone-céramique** (6 pistons à l'avant, 4 à l'arrière). Mais l'élément stylistique le plus frappant et sans nul doute la **turbine** de la partie arrière qui n'est pas sans évoquer celui de la **Brahmam BT46B** « Fancar » de **1978** que pilotait l'Autrichien en F1.



Avant d'être interdite, cette sulfureuse monoplace avait pu s'imposer lors du grand prix de **Suède**. L'aileron arrière par sa forme en **delta** évoque lui aussi une autre F1 de légende : la **Brabham BT52** B.M.W. de la saison **1983**. Enfin, l'incontournable diffuseur cher à **Gordan Murray** vient exploiter l'effet venturi pour créer un effet de sol actif. Avec le recours massif à des matériaux comme le **carbone** et le **magnésium**, la voiture ne pèse que **852 kg.** !, une valeur hallucinante pour une hyper car même destinée à la piste. Côté moteur, le **V12** GMA-S de 3,9 litres dessiné par Cosworth pour la T.50 de route passe de 663

ch. à **725 ch.** à 11 500 Tr/m. (soit 835 ch. la tonne !). Le bloc a fait l'objet d'une cure d'amaigrissement et ne pèse plus que **162 kg** soit un gain de 12 kg. Même la boîte de vitesses à **6 rapports** s'allège de 5 kg. Elle est disponible avec deux jeux de rapports : l'un pour les circuits dit classiques et l'autre pour les circuits courts.

Article : **Jean-François DUBY**

Photos : **Gordon Murray Automotive**



# NEWS

**classicracing.com**

*Toute l'actualité du véhicule historique*



**Ne manquez rien !**