

AutoFullNews

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



N°18
Juin 2021

Gratuit



TRAIN : Nouveau T.G.V.

AUTO : Opel Manta GSe

SPORT : Rallye du Chablais

HISTOIRE : Aston Martin en sport automobile (3/3)

MOTO : 'Hasse' Hansson, l'homme d'Husqvarna

HISTOIRE : La Birdcage domptait l'Enfer Vert' en 1961

SPORT : Formule 1, le point

HISTOIRE : Gulf et McLaren à nouveau unis

EDITO

Je ne vous cacherai pas que j'éprouve de la réserve quand je vois d'anciens modèles emblématiques victimes du Retrofit ; loin de moi l'idée d'être un « intégriste anti-électrique », je reste bien au contraire ouvert à la diversité des technologies. J'éprouve par contre de l'aversion quand on essaye de faire un mélange des genres au détriment de l'authenticité. Je dois cependant avouer que je suis séduit par le Restomod d'Opel pour la Manta particulièrement réussi. Vous trouverez le troisième et dernier volet de l'histoire d'Aston Martin en compétition ainsi que l'histoire de Hansson, un homme qui aura dédié sa vie à la marque Husqvarna. De la nostalgie encore avec l'anniversaire d'une des plus belles victoires de la Maserati « Birdcage » et le retour des emblématiques couleurs Gulf sur les McLaren en F1. Les sons des moteurs résonnent à nouveau en circuit et sur nos routes, l'occasion de découvrir le résumé du Rallye du Chablais.

(Photo couverture : J.F. Duby) (Merci à Pierre AUBANELLE pour sa collaboration)

TRAIN : Le T.G.V. de demain se profile

Alstom et la S.N.C.F. ont présenté la nouvelle génération de motrice du futur T.G.V. dont les premières rames circuleront dès 2024 sur le réseau ferré français. Cette motrice change radicalement de look afin d'offrir les meilleures valeurs aérodynamiques au bénéfice de la consommation d'énergie. Le constructeur annonce un gain de 20%. Ce T.G.V. de type M vient s'ajouter aux voitures de nouvelles générations présentées l'an dernier. Les voitures offrent une modularité inédite, qui permet d'ajuster leur nombre au plus près des besoins, de transformer un espace 1ère en 2nde classe ou de reconfigurer l'intérieur pour aménager des espaces à vélos ou bagages. La nouvelle architecture permettra ainsi d'augmenter de 20% la surface du train dédiées aux voyageurs et d'accueillir jusqu'à 740 passagers contre 600 actuellement. Alstom et de la S.N.C.F. souhaitaient un Eco T.G.V. En plus d'un objectif de réduction de 32% des émissions de CO2, une rame (motrice+voitures) est composée à 97 % de matériaux recyclables. La technologie n'est pas en reste : en plus d'un accès Wifi pour les passagers, un système de transmission d'informations sur les différents organes de la rame favorise une maintenance préventive pouvant réduire de 30 % son coût.



Article : Alexandre NAVILLE

Photo : Alstom

AUTO : Opel Manta GSe ElektroMOD

En cette période où le **Retro-Fit** devient une mode discutée pour les puristes, la marque Opel s'aventure vers un autre concept, celui du **Restomod**. Le principe est de partir d'un authentique modèle d'époque en le modernisant avec des éléments cosmétiques contemporains et en lui greffant une motorisation **électrique**. C'est l'emblématique coupé **Manta** des années 70 qui se prête à cette transformation pour le moins réussie. Un savant mélange entre classique et moderne. Pour l'occasion, Opel remet également au goût du jour l'évocatrice appellation **GSe** synonyme de sportivité pour les modèles des **années 70** de la marque à l'éclair. De son vrai nom **Manta GSe ElektroMOD**, (e



bloc délivre une puissance de **108 kW (soit 147 ch)** et un couple de **255 Nm**. La batterie d'une capacité de **31 kWh** lui permettrait de couvrir près 200 kilomètres. La Manta **GSe** peut également récupérer l'énergie lors des phases de freinage pour l'acheminer vers sa batterie. La vitesse est autolimitée à **150 km/h**. Comme à l'époque, la puissance est transmise aux roues arrière via une originale boîte **manuelle** et **automatique**. En effet la **Manta** offre la possibilité de monter les **4 rapports** ou de basculer sur un mode tout automatique une fois le dernier rapport engagé. Pour l'heure Opel n'envisage pas de produire ce modèle en série, à l'instar de sa cousine sochaliennne **e-Legend**. Cependant le constructeur sera attentif aux retombées de ce concept et n'écartera pas l'idée de fournir d'un kit de transformation pour les propriétaires d'anciennes Manta.



Article : Jean-François DUBY

Photos : Media Opel

RALLYE : Rallye du Chablais, enfin la reprise !

V.H.C.

Compte rendu et photos Jean-François DUBY

Le **Rallye du Chablais** marquait la reprise du sport automobile en Suisse après une longue période de pandémie qui avait notamment conduit à l'annulation de l'édition 2020. Pour cette **17^{ème} édition**, le Rallye du Chablais proposait aux concurrents V.H.C. le même parcours que les modernes avec 12 spéciales pour un total de **156,52 km.** Le plateau comptait **31 partants** avec une très forte présence de Ford et de B.M.W. Dès la première spéciale du vendredi au **Col de Croix (12,12 km.)** c'est justement les **B.M.W. M3** qui se mettaient en évidence avec les Suisses **VALLICIONI / RAUSIS** devant leurs compatriotes **PERROUD / BLONDEAU**. Ils précèdent la vénérable Escort MK 1 du duo **GONON / HORGNIES** et **POUDREL / TACUSSEL** sur le **Triumph TR7**. Dans la spéciale suivante de la **Tour d'Aï (19,00 km.)**, on retrouvait les quatre mêmes dans un mouchoir de poche mais cette fois-ci **VALLICIONI / RAUSIS** finissait 4^{ème} en parvenant à conserver sa première place au général pour 1,2 s. Dans le deuxième passage au Col de Croix, l'équipage **VALLICIONI / RAUSIS** retrouvait le haut du classement mais avec seulement 0,4 s. d'avance sur **PERROUD / BLONDEAU**. L'équipage **VALLICIONI / RAUSIS** récidivait lors de la dernière spéciale de la journée avec le 2^{ème} passage à la Tour D'Aï. La B.M.W. M3 précédait la **Triumph TR7** de **POUDREL / TACUSSEL** et la Porsche 911 du duo suisse **PERCHE / SAUNIER** discret jusqu'ici. Au soir de la première étape **VALLICIONI / RAUSIS** devançaient au général **POUDREL / TACUSSEL** de 23,6 s. et **PERROUD / BLONDEAU** de 40,8 s.



Le samedi, 8 spéciales étaient au programme. Le matin nous assistions à un mano a mano entre **POUDREL / TACUSSEL** et **VALLICIONI / RAUSIS**, les premiers s'imposaient dans les deux passages de **Collombey-Muraz (17,69 km.)** tandis que les seconds s'emparaient du 1^{er} passage dans **Champéry-Champoussin (11,81 km.)** pour seulement 0,2 seconde. L'équipage **PERCHE / SAUNIER** toujours bien placé durant les trois premières spéciales de la matinée finissait par imposer leur Porsche dans le deuxième passage Champéry-Champoussin et prenait par là-même la deuxième place provisoire au général. Suite à un accident, la spéciale N°9 **Les Rives (10,24 km.)** fut neutralisée. Cette intermède allait profiter aux équipages **GONON / HORGNIES** sur Ford Escort MK 1 et **BERARD / BERARD** sur B.M.W. M3 qui s'étaient fait oublier depuis les toutes premières spéciales suite à des ennuis mécaniques. La Ford s'imposait dans le premier passage à **Bey-Lavay (7,42 km.)** avec plus de 9 secondes sur la B.M.W. Troisième, le duo **POUDREL / TACUSSEL** confortait un peu plus son avance au général sur la Porsche de **PERCHE / SAUNIER** seulement 13^{ème}. La fin de journée allait tourner à l'avantage de la Triumph **POUDREL / TACUSSEL** qui avec une avance de **3,04 minutes** au général sur la Porsche 911 de **PERCHE / SAUNIER** pouvait assurer lors des deux dernières spéciales. C'est bien mal connaître le pilote français qui finissait deuxième dans ce qui fut l'unique passage de la spéciale Les Rives derrière **GONON**, qui pouvait au regard de ses performances nourrir des regrets. A l'abord de la dernière spéciale **POUDREL** avait encore accentué son avance au général sur **PERCHE** mais ce dernier s'offrait la dernière spéciale avec 10,1 s. sur **POUDREL** et 11,7 s. sur **GONON**. L'équipage **POUDREL / TACUSSEL** et leur redoutable **Triumph TR7** pouvait savourer leur victoire. Stéphane **POUDREL** s'impose pour la deuxième fois en terres valaisannes après sa dernière participation en 2016.

Le Suisse Sébastien Carron, secondé par son fidèle co-pilote Lucien Revaz, s'impose pour la 5ème fois sur ses terres au Rallye du Chablais. Après 2015, 2016, 2017 (1er national derrière Sébastien Loeb) et 2019 qui fut la dernière épreuve disputée avant la longue période de pandémie. Le pilote valaisan et sa Skoda R5 n'ont laissé aucune chance à leurs adversaires en s'imposant dans huit des dix spéciales, deux spéciales ayant été neutralisées



suite à des accidents. En effet dans la spéciale du Col de la Croix, un pilote suisse de 58 ans perdait le contrôle dans une courbe ; le véhicule plongeait alors dans le ravin sur près de 50 m. Le pilote et la co-pilote de 62 ans ont dû être désincarcérés par les pompiers avant d'être hélicoptérés vers deux hôpitaux de la région. Pour l'heure, leurs pronostics vitaux ne sont fort heureusement pas engagés. Dès les premières spéciales du vendredi, c'est l'équipage composé du double champion suisse Ivan Ballinari et de l'Italien Pietro Dagostino sur Skoda Fabia R5 qui se positionnait comme les principaux concurrents de Carron/Revaz. Pourtant, dès le samedi matin, Ballinari/Dagostino devenait spectateur du duel qu'allait se livrer l'équipage du Suisse Mike Coppens et du Français Jérôme Degout sur Skoda Fabia R5 avec les tenants du titre Carron/Revaz. Coppens/Degout vont faire mieux que résister. Après avoir fini régulièrement deuxième en spéciales à une poignée de secondes des leaders, ils parviennent à signer deux temps scratchs en toute fin de rallye. Au classement général final, Carron/Revaz s'impose avec 37 secondes sur Coppens/Degout et 2 m. 42 s.08 sur Ballinari/Dagostino. Soulignons la belle prestation des Suisses Olivier Gillet et Mathieu Wyttenbach qui viennent intercaler leur Alpine A110 RGT à la 4ème place au milieu du peloton de R5.



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

Après le bref et modeste épisode Formule 1, **Aston Martin** revient aux courses d'endurance qui ont forgé sa réputation sportive. En 1962 la marque s'aligne aux 24 h. du Mans avec la **DP212**. Cette voiture repose sur un châssis de **DB4 GT** et reçoit une carrosserie spécifique très profilée pour lui permettre d'atteindre les vitesses élevées indispensables dans les **Hunaudières**. Le moteur 6 cylindres de 4 litres développe de **330 à 335 ch**.



DP212

Elle sera confiée au duo **Graham Hill** et **Richie Ginther**. Au départ Hill prenait la tête de la course et creusait même un écart significatif grâce à une belle vitesse de pointe. Hélas la voiture était **instable**, au fil des heures et de quelques ennuis mécaniques la voiture pointait à la 9^{ème} place du général avant de devoir se retirer sur une panne de **pompe à huile**. Cela resta la seule participation de ce châssis à une course avant de le retrouver des années plus tard dans des courses de gentlemen drivers.



DP214

En 1963 Aston Martin engage deux voitures : la **DP214** Châssis **N°0194** pour **Kimberley** et **Schlesser** et le Châssis **N°0195** pour **McLaren** et **Ireland**. Les deux voitures vont faire tomber la barre des **4 minutes** au tour lors des essais. Le jour de la course, alors qu'**Innes Ireland** s'était hissé à la 6^{ème} place lors de son relai,

ce dernier devait malheureusement renoncer à la 6^{ème} heure après avoir cassé un piston sur un problème de **pompe à huile**. Cette panne anodine allait entraîner une réaction en chaîne à l'issue dramatique.



DP214

En effet suite à cet incident la DP214 déversait pas moins de **20 litres** d'huile sur la piste. Les premiers pilotes arrivant sur ce secteur du circuit, **Mike Salmon** (*Ferrari 330 LMB*) et **Ninian Sanderson** (*A.C. Cobra*) purent éviter la flaque, mais pas **Roy Salvadori** qui perdait le contrôle, et se retrouvait sur le toit avant de voir sa **Jaguar Type-E** prendre feu. **Jean-Pierre Manzon** (*Aerodjet LM6*) venait percuter la **Jaguar** arrêtée en milieu de piste suivi de très près par l'**Alpine M63** du Brésilien **Christian Heins**, alors en tête de sa classe. **Heins**, en évitant une première épave, partait en glisse et percutait une autre voiture avant d'aller s'enrouler autour d'un poteau télégraphique et prendre feu.



DP215

Longtemps prisonnier des **flammes**, le malheureux **Heins** ne survécut pas à ses blessures. L'autre DP214 de **Kimberley** et **Schlesser** poursuivait et arrivait même à

occuper à un moment la 3^{ème} place du classement général et la tête de la **catégorie GT**. Elle allait finir par connaître la même panne que l'autre châssis mais fort heureusement sans la même funeste issue. La même année apparaît l'unique **DP215**. Elle était stylistiquement proche de la DP214, mais plus légère et équipée d'un moteur de 4 litres développant **327 ch.** Elle fut alignée pour la première fois au Mans avec Lucien Bianchi et **Phil Hill**. Après avoir brièvement été en tête, la voiture devait se retirer à la 3^{ème} heure de course sur un bris de transmission. C'est le même problème qui allait pénaliser Jo **Schlesser** aux **12 heures de Reims** où la DP215 survolait la course au moment de son abandon. Malgré des modifications apportées à la boîte de vitesse pour mieux supporter le **couple**, cette voiture fut retirée des compétitions par l'usine et fait à présent les beaux jours des épreuves historiques. S'en suivra une longue période où seules les **Aston Martin** engagées par des écuries privées allaient s'illustrer dans différentes courses automobiles.



Le monstre RHAM/1

C'est au milieu des années 70 qu'un certain Robin **Hamilton** qui s'était construit une notoriété dans la préparation des Aston Martin propose à l'usine d'engager une DBS V8 particulièrement affûtée baptisée **RHAM/1**. L'usine se montra frileuse et indécise dans ce projet, bien qu'elle mette à disposition son banc moteur. Finalement Hamilton se lança seul dans l'aventure et alignait pour la première fois la **RHAM/1** aux 6 heures de Silverstone en prenant lui-même le volant avec comme équipier David **Preece**. Malgré de bonnes qualifications, des ennuis mécaniques contraignaient les pilotes à réduire tellement leur rythme qu'ils ne furent pas classés. Cette mise en jambe avant les 24 h. du **Mans** avait cependant permis de corriger les défauts de jeunesse de ce châssis. La consécration

arrivait au Mans où le même équipage rejoint par Mike **Salmon** terminait l'épreuve à une très belle 17^{ème} place et surtout la 3^{ème} place en catégorie **GTP**. Dans cette configuration la voiture était équipée d'un V8 de **5,3 l.** de près de **520 ch.** notamment grâce à deux turbos de Garrett. Malgré ce très bon résultat et une constante évolution du châssis, **Hamilton** échoua par la suite à deux reprises au Mans. La seule fois où la voiture rallia l'arrivée en 13^{ème} position fut l'édition 1979 des 6 heures de **Silverstone**. L'usine revenait de manière officielle en endurance à la grande époque du **groupe C** pour la saison 1989. Avec l'**AMR1/01** l'écurie se classait 6^{ème} du championnat des constructeurs loin des intouchables **Sauber**, **Porsche** ou **Jaguar** qui survolaient la discipline. Elle était équipée de deux versions du **V8 (6 l. de 700 ch. et 6.3 l. de 720 ch.)** développées par Callaway.



AMR1/01

Pénalisée par une faible vitesse de pointe, l'usine mettait en chantier l'**AMR2** avec un moteur plus puissant et une aérodynamique retravaillée. Mais entretemps, un changement de réglementation allait relayer cette voiture au musée avant même d'avoir pu rouler. **Aston Martin** tenta bien de s'adapter à la nouvelle réglementation en mettant en chantier l'**AMR3** mais l'usine faisait déjà face à de gros problèmes budgétaires. Il faudra attendre 2005 pour voir Aston Martin revenir officiellement sous la dénomination Aston Martin Racing avec la **DBR9 V12**. Cette fois-ci, il s'agissait d'une **GT1**. La **DBR9** devint vite une actrice incontournable de cette catégorie en s'imposant notamment au Mans en **2007** et en **2008**. Ces résultats allaient donner des ailes à l'écurie qui franchissait le pas en passant en catégorie **LMP1** avec un châssis **Lola** sous la dénomination **B09/60** qui parvenait malgré une

forte concurrence à s'imposer **6** fois en **27** participations en endurance. En 2011, l'usine remplace la **B09/60** par une barquette baptisée **AMR-One** mais cette dernière peu performante fera un éphémère passage en compétition et se voyait remplacée en cours de saison par son aînée qui reprenait du service.



Une Vantage LM Pro

La marche en **LMP1** était manifestement trop haute et la marque préféra revenir en catégorie GT où elle enchaina les succès dans divers championnats avec les modèles **Vantage** et **Vantage AMR** en **GT2** et **GT3**.



Une Vantage GTE 2018

En s'alignant en Formule 1 après plus de **60** ans d'absence, c'est un nouveau défi qui attend la vénérable maison anglaise qui compte bien retrouver rapidement le chemin de la victoire.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Service presse Aston Martin + S.D.



2021 une nouvelle ère pour Aston Martin en sport Automobile avec la F1 (Crédit photo Formula On Aston Martin Cognizant)

MOTO : Hansson, une vie pour Husqvarna

Le Suédois **Hans Hansson** dit «**Hasse**» est un nom indissociable de l'histoire du constructeur **Husqvarna**. Avec une carrière de 51 ans, il était un pilote de motocross doué qui a également remporté le fameux «**Novemberkåsan**» à cinq reprises et le titre national d'enduro à neuf reprises entre 1962 et 1979. Hans fut également employé par l'usine à **Husqvarna**, où il a effectué des nombreux travaux et d'essais de développement pour de nouvelles technologies. Après avoir fait ses armes dans des catégories mineures entre 1958 et 1960 sur l'emblématique **Husqvarna** modèle **282** de 175 cm³ baptisé «**Silverpilen**», Hans entre définitivement dans la cour des grands avec une 3^{ème} place au championnat national en 1960 dans la catégorie des motos de plus de **175 cm³**. L'année suivante, il s'aligne avec une autre machine de construction suédoise, la **Monark** avec laquelle il se classe à la sixième place du général, toujours en plus de 175 cm³. La carrière d'Hans «**Hasse**» Hansson comme pilote Husqvarna décolle réellement en 1962 avec un premier titre national en catégorie T en moins de 175 cm³. En 1963, Hans confirmait en enduro en remportant son deuxième titre national consécutif. Cependant après une fracture du pied consécutive à un accident, il devait se retirer des épreuves pour plusieurs mois. On retrouvait finalement **Hasse** en **motocross** pour la saison 1964 avec une **Lindström** deux temps de **351 cm³** motorisée par un bloc Husqvarna. La Lindström aura eu une éphémère existence entre 1961 et 1966. Avec cette moto, **Hansson** fit 4 saisons avec



pour meilleur résultat une sixième place dans le classement des **500cm³**. «*La différence entre le motocross et l'enduro réside dans la connaissance du tracé*», explique Hansson. «*En motocross, vous pouvez vous préparer pour attaquer en piste. Mais en forêt, vous ne pouvez jamais être à fond sans avoir le plus possible les yeux ouverts pour éviter les obstacles.*». Durant cette période il ne participa qu'épisodiquement à des épreuves d'enduro. Cela ne l'empêcha pas de revenir plus fort que jamais en 1968 avec un 3^{ème} **titre de champion** de Suède. A cette époque **Husqvarna** travaillait sur un prototype à boîte de vitesse **automatique** à huit rapports destiné à l'armée. «**Hasse**» fut engagé par la marque pour développer cette nouvelle boîte aux côtés d'une équipe d'ingénieurs dirigés par le génial **Ruben Helmin** (1928-2009). Si la boîte à

quatre vitesses était correcte pour des épreuves de motocross, elle manquait cruellement d'allonge en tout-terrain. Mais cette nouvelle **boîte 8 vitesses** était complexe avec des rapports longs et courts. Le pilote devait s'arrêter pour changer de gamme. Le concept reposait sur un entraînement primaire à deux vitesses, contrôlé par un levier au guidon. Cependant, l'installation de ce kit était compliquée et coûteuse. Avec le temps, les pilotes chevronnés ont appris à passer de la gamme haute à la gamme basse à pleine vitesse. «**Hasse**» s'est investi sans compter aussi bien pour le développement technique que les essais. «*Au cours des années 1970, j'ai consacré la plupart de mon temps à la finalisation de notre machine militaire*», a déclaré Hansson. «*Cette moto avec une boîte de vitesses automatique était très intéressante, c'est pourquoi je l'ai également pilotée en compétition pour des tests mais il s'est vite avéré que notre Automatique - comme nous préférons l'appeler - présentait de nombreux avantages en conditions de course*». Baptisée **Husky**, cette Husqvarana permit à 'Hasse' de s'aligner avec succès à la mythique épreuve du **Novemberkåsan** appelée aussi «**Kåsa**» avec pas moins de cinq victoires. Il aura triomphé à neuf reprises pour le constructeur suédois dans le championnat national d'enduro. Il ira même s'aligner au «**Mint 400**» au départ de Las Vegas où il a remporté sa classe dans le désert du Nevada. Cette victoire reste l'un de ses plus beaux souvenirs d'une carrière riche de 51 ans de compétitions.



Article : Aleksandr DUBY d'après les sources de Kenneth OLAUSSON

Photos : Husqvarna Press

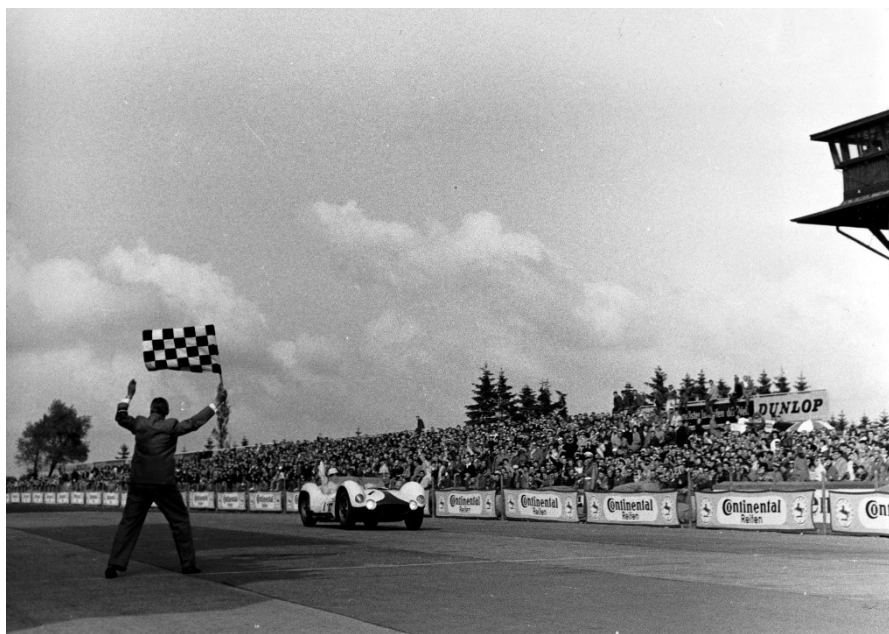
HISTOIRE : Il y a 60 ans la «Birdcage» domptait «l'Enfer vert»

Il y a tout juste 60 ans, la Maserati «Birdcage» Tipo 61, pilotée par les Américains Gregory Masten et Lloyd Casner, s'imposait lors de la septième édition des 1000 kilomètres du Nürburgring, la grande classique d'endurance organisée sur le terrifiant tracé de la Nordschleife. Le duo de l'écurie Camoradi U.S.A Racing Team avala les 1000 km en 7h31.40. Ce succès permettait à Maserati de doubler la mise un an seulement après la victoire remportée sur ce même circuit, par Stirling Moss et Dan Gurney. Cette année-là une autre Maserati Tipo 61, toujours engagée par l'écurie Camoradi U.S.A Racing Team, se classait 5^{ème} à un tour avec l'équipage constitué



de Gregory Masten (U.S.A.) et de Gino Munaron (Italie). Le Tipo 61, qui dérivait très étroitement de la Tipo 60, est indéniablement le modèle le plus emblématique conçu par Giulio Alfieri. Le châssis reposait sur une structure complexe constituée de plus de 200 tubes. Cet assemblage lui donnait des airs de cage pour oiseaux, ce qui conduira la Tipo 61 à recevoir le surnom de «Birdcage». Cette méthode de construction a permis d'obtenir un châssis plus rigide mais aussi plus léger que sur les autres voitures de course de l'époque, faisant de cette «barchetta» la meilleure propulsion à moteur avant de son époque. Maserati avait commencé à construire la Tipo 60 en mars 1959. A cette époque elle n'était équipée que d'un 4 cylindres en ligne de 1989 cm³ développant tout de même 200 ch. à 7800 tr./min. pour un poids de 585 Kg. Mais l'objectif de Maserati était de s'aligner au Mans ; la Tipo 60 devait donc évoluer pour se conformer aux règlements techniques de la célèbre épreuve d'endurance. Dès le mois de novembre, la Tipo 60 devenait la Tipo 61 et voyait sa cylindrée portée à 2890 cm³. La puissance faisait un bon en avant et offrait dorénavant 250 ch. à 7000 tr./min.

Seul le poids grimpait à 600 kg. sans pour autant pénaliser la vitesse de pointe qui passait de 270 à 285 km/h. Malgré l'augmentation de la cylindrée et de la puissance, la consommation de carburant demeurait contenue. Un élément déterminant en courses d'endurance, où la Tipo 61 a pu réduire le nombre de ravitaillement. En seulement trois ans de production, de 1959 à 1961, les Tipo 60 et Tipo 61 ont régné en maîtres sur les circuits et les courses de côte. Ce châssis connaîtra d'autres déclinaisons mais avec moins de succès. Dès 1961 la Tipo 63 recevait un 6 cylindres 3 litres qui



allait déboucher rapidement sur une Tipo 64 où le bloc fut déplacé en position centrale. Contre toute attente, l'équilibre n'était plus le même et les résultats ne furent jamais à la hauteur des ambitions. L'ultime «Birdcage» la Tipo 65 recevait un V8 de 5044cm³ à double allumage qui délivrait 430 ch.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Maserati Press

FORMULE 1 : Le duel est lancé

MONACO

Compte-rendu : J.F. DUBY – Photo Alfa Romeo Racing ORLEN

Le week-end avait pourtant bien commencé pour Charles **Leclerc** sur sa **Ferrari** qui, après avoir fait de bons temps aux essais, était en tête des qualifications jusqu'à son ultime tentative en Q3. Le Monégasque tapait à la corde du virage de la Piscine. La **Ferrari** déstabilisée allait s'écraser avec fracas plus loin dans un rail. La séance neutralisée, plus personne ne pouvait contester le temps de Leclerc. Restait à savoir si sa Ferrari allait être en mesure de



prendre le départ le lendemain. Malheureusement dans le tour de mise en place la Ferrari rendait l'âme et Leclerc n'était pas en mesure de prendre le départ. Cette situation offrait la position de tête à **Verstappen** sur Red Bull. Ce dernier assurait son envol malgré la menace de **Bottas** qui était le seul en mesure de jouer la victoire chez Mercedes après les contre-performances d'Hamilton tout au long de week-end. Il faut bien l'avouer, la course fut monotone et nous n'avons assisté à aucun dépassement sur piste. La hiérarchie n'a bougé qu'au jeu des arrêts aux stands. C'est justement lors d'un arrêt que le malheureux **Bottas** voyait ses chances s'envoler en raison d'un écrou de roue récalcitrant, le contraignant à un abandon immédiat. Dès lors le chemin de la victoire s'ouvrait pour Max **Verstappen**. Carlos **Sainz**, le pilote rescapé de Ferrari, remontait de la 4^{ème} à la 2^{ème} place, tandis que le jeune Lando **Norris** sur **Mclaren** complétait le podium d'un grand-prix fade. Le pilote Red Bull prenait pour la première fois la tête du championnat du Monde à **Hamilton** qui ne put faire mieux que 7^{ème}.

BAKU

Compte-rendu : J.F. DUBY

Les **Red Bull** allaient se montrer à leur avantage dès les essais libres. Contre toute attente, les Mercedes étaient en retrait sur un circuit qui leur était logiquement favorable, laissant ainsi la place aux Ferrari qui sur la lancée de Monaco semblent reprendre du poil de la bête. Les qualifications allaient connaître le même scénario qu'à **Monaco**. Alors que Charles **Leclerc** était détenteur du meilleur temps provisoire, la séance était interrompue puis finalement arrêtée suite au crash de l'**Alpha Tauri** du jeune **Tsunoda** au virage 3. Charles Leclerc obtenait pour la deuxième fois consécutive la pole mais cette fois-ci avec la possibilité de prendre part à la course. Il allait devancer sur la grille Hamilton qui semblait avoir trouvé les bons réglages et **Verstappen** qui ne put finir son tour lancé suite au crash du japonais. Si le pilote Ferrari réussissait son départ, il n'allait résister que 2 tours à **Hamilton**. Verstappen allait dépasser à son tour le pilote Ferrari au 6^{ème} tour, imité par son co-équipier Perez un tour plus tard. Hamilton semblait alors en route pour une domination dont il a le secret mais sa Mercedes dégradait rapidement ses gommes. Il était le premier des hommes de tête à plonger dans les stands au 11^{ème} tour. Son arrêt de plus de 4 secondes allait pénaliser la stratégie de Mercedes alors qu'en même temps **Verstappen** alignait deux tours rapides avant de s'arrêter au 13^{ème} tour pour chauffer des gommes dures. Il sortait des stands avec plus de 4 secondes devant Hamilton. Le Britannique n'était pas au bout de ses surprises en constatant que l'autre pilote Red Bull Sergio **Pérez** s'emparait de la deuxième place après son arrêt au 14^{ème} tour. Lewis tentait

aussitôt de reprendre son bien mais devait constater qu'il n'était pas en mesure de suivre la Red Bull particulièrement à l'aise dans les parties sinueuses. Le Mexicain, solide, n'offrait aucune ouverture au pilote Mercedes et permettait à son leader Max de prendre le large. La course semblait figée quand, au 31^{ème} tour, l'**Aston Martin** de Lance **Stroll** allait se crasher contre le rail, victime d'une crevaison à l'arrière gauche. Le pilote canadien sortait fort heureusement indemne de cet **accident** qui allait déclencher l'entrée de la **safety car**. Après 4 tours de neutralisation, la course était relancée, les Red Bull de tête allaient bien gérer le départ lancé qui fut le seul moment où Hamilton fut en position de menacer **Pérez**. Le regroupement allait permettre à Vettel de porter une attaque sur **Gasly** pour s'emparer de la 4^{ème} place. Les pilotes Red Bull **Verstappen** et Pérez prenaient le large et semblaient à cet instant en route pour un doublé, mais au 46^{ème} tour, le pneu arrière gauche de Verstappen éclatait au moment où il entamait son **46^{ème} tour**. Particulièrement mal placée, la Red Bull allait contraindre la direction de course à présenter le drapeau rouge aux concurrents alors qu'il ne restait plus que **3 tours**. On pouvait alors penser que la direction de course allait mettre un terme à ce grand prix, mais contre toute attente les pilotes étaient invités à reprendre place dans leur baquet pour une course de deux tours. **Pérez** sous pression allait devoir gérer une fois de plus la menace d'Hamilton. Au feu vert, le champion du monde prenait en effet un très bon départ. Alors qu'il allait plonger à gauche au premier virage, le Britannique montait sur les freins et partait tout droit dans l'échappatoire. Relayé en dernière position il perdait surtout les précieux points qui lui auraient permis de reprendre la tête du **championnat du monde**. Pérez était en route vers la deuxième victoire de sa carrière devant un étonnant **Vettel** auteur d'une course parfaite. La 3^{ème} place revenait à Pierre **Gasly** qui confirmait ainsi ses bons résultats en essais libres. La double crevaison de **Stroll** et Verstappen mettait en cause les arrêts précoces des hommes de tête et surtout le choix de **Pirrelli** d'aligner des gommes dures moins résistantes que celles des précédentes éditions.

LE POINT AVEC CALENDRIER MODIFIE

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

HISTOIRE : Gulf et McLaren une longue histoire

McLaren avait annoncé que l'évènement du week-end monégasque serait la présentation de sa nouvelle livrée Gulf pour ses deux monoplaces. Une annonce qui a suscité des réactions amusées tant la course la plus attendue de l'année focalise toutes les attentions. Après un Grand Prix dénué de tout suspense, on finissait par se dire que McLaren n'avait peut-être pas si tort que cela. C'était l'occasion de se pencher sur l'histoire de ces deux entités qui ont scellé un nouveau partenariat en juillet 2020. Jusqu'ici Gulf apparaissait comme un simple logo sur les carrosseries des monoplaces, ou faisait l'objet de séries



spéciales pour des modèles de route. McLaren et le pétrolier Gulf avaient déjà écrit de belles pages de l'Histoire du sport automobile. Les deux marques avaient déjà collaboré en Formule 1 et en Can-Am entre 1968 et 1973, avec plusieurs victoires à la clé, ainsi qu'aux 24 Heures du Mans dans les années 1990. En Formule 1 l'association commença en 1968 avec le châssis M7A2 et durera jusqu'en 1973 avec le châssis M23A en passant par l'étonnante mais si peu performante M9A à 4 roues motrices. A cette époque il n'était pas rare d'avoir des sponsors différents d'une voiture à l'autre ou d'une épreuve à l'autre. Durant cette période le logo Gulf était parfois remplacé épisodiquement par Castrol, STP ou Shell. En Can-Am, la constance sera par contre de mise. Gulf



s'affichera tout du long de la collaboration sur les « oranges mécaniques » où le succès sera immédiat et sans partage. Bruce McLaren remporte la saison 1967 avec la M6A à moteur Chevrolet (V8 de 5,9 litres) tandis qu'en 1968 c'est son compatriote Denny Hulme (Champion du monde de F1 l'année précédente avec Brabham) qui s'imposera avec la M8A-Chevrolet. Bruce va reprendre son bien en 1969 avec la M8B-Chevrolet. Cette saison-là les McLaren raflèrent 11 victoires en 11 courses dont 8 doublés. Denny Hulme triomphera à nouveau en 1970 avec la M8D-Chevrolet (V8 de 7,6 litres). La série prendra fin en 1971 avec le titre pour l'américain Peter Revson sur

une McLaren M8F-Chevrolet. En 1972, sans démériter, la M20-Chevrolet (V8 de 8,1 litres) allait subir la loi des redoutables Porsche 917/10, malgré deux victoires de Hulme à Mosport et Watkins Glen. La coopération officielle entre les deux entités cessa à l'issue de la saison 73 de F1. Il faudra attendre 1995 pour revoir le logo Gulf sur une McLaren mais cette fois-ci dans une version cursifiée d'un modèle de route. La McLaren F1 GTR B.M.W. (V12 de 6,1 litres) va vite devenir la voiture à battre aux 24 h. du Mans. Dès sa première apparition elle s'impose en terres mancelles mais pas sous les couleurs Gulf. La 3^{ème} place en GT1 revient par contre à une autre McLaren F1 du Team GTC Gulf Racing (la N°24 de Blundell/Bellm/Sala). La deuxième voiture engagée par le team (la N°25 de Raphanel/Alliot/Owen-Jones) abandonnait, alors qu'elle avait occupé la tête à la 6^{ème} heure. En 1996 les deux GTR du GTC Gulf Racing finissaient 5^{ème} et 9^{ème} du général. En 1997 c'est le Gulf Team Davidoff qui aligna 3 voitures mais cette fois-ci dans une version «Long Tail» ;

seule celle de Gounon/Raphanel/Olofsson voyait l'arrivée à la 2^{ème} place du général mais à la première en catégorie GT1. Cette version dite «Long Tail» avait un avant allongé et un aileron arrière plus grand. Le poids avait été réduit de 75 kg (soit 915 kg) par rapport à la version précédente et le V12 de B.M.W. Motorsport délivrait 900 ch. En 2021, l'arrivée des couleurs Gulf sur les deux monoplaces MCL35M est particulièrement réussie et mériterait de perdurer au-delà du grand Prix de Monaco pour écrire un nouveau chapitre de victoire.

Article : Jean-François DUBY

Photos : McLaren+S.D.



McLaren Can-Am M8A de 1968

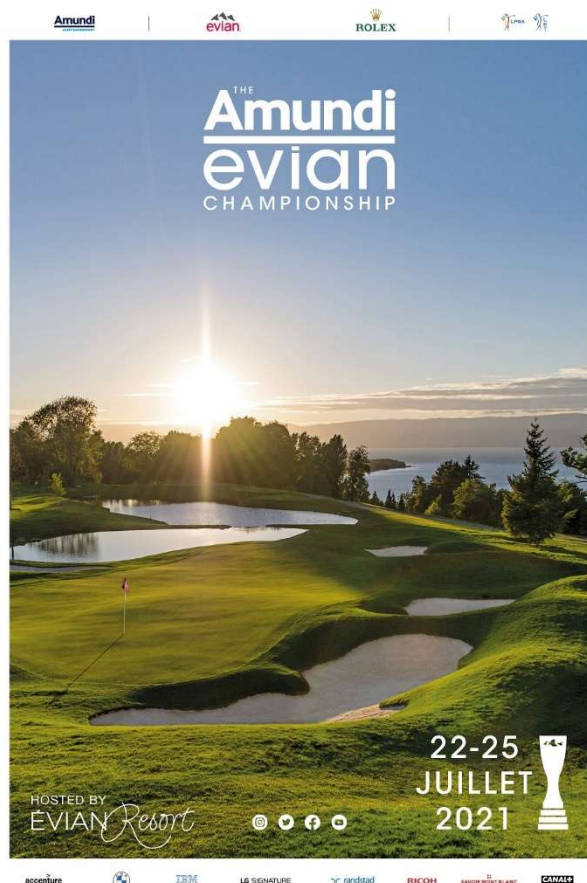


McLaren F1 B.M.W. redoutable au Mans

EVASION

Le Montreux Jazz Festival (M.J.F.) est de retour après une année 2020 qui a vu son édition annulée par la pandémie. Plus que jamais motivé, **Mathieu Jaton**, le directeur du festival, a su s'adapter avec son équipe pour offrir une édition riche en tenant compte de toutes les contraintes. Il assimile même cela à une sorte de retour aux sources. Cela sera l'un des rares festivals à se tenir cet été avec en tête d'affiche des artistes comme **Zucchero**, Woodkid, **Rag'n'Bone Man** ou encore Ibrahim Maalouf. En tout, ce sont près de 60 artistes qui défileront sur deux scènes payantes (scène du Lac et le Petit Théâtre) ou gratuites qui seront installées dans le grand hall et les jardins du Montreux Palace. Elles accueilleront notamment des artistes émergents et des jam sessions. L'accès sera cependant soumis à réservations.

Avec ses **quatre scènes**, le M.J.F. espère accueillir entre **1200** et **1500** visiteurs par jour du 2 au 17 juillet, soit dix fois moins que lors des éditions d'avant pandémie. Le retour du Festival le plus prestigieux au monde est une renaissance et pourra compter sur le professionnalisme de ses organisateurs pour devenir un modèle pour les autres événements qui doivent se réinventer.



L'Evian Resort accueillera le tournoi « **The Amundi Evian Championship** » du 22 au 25 juillet 2021 ! Cet événement fait partie des tournois **Majeurs** du tour féminin mondial de golf. Il s'impose désormais comme le seul et unique tournoi **Majeur** de l'Europe Continentale. The **Amundi Evian Championship** sacrera une nouvelle fois les plus grandes golfeuses du monde ! The Amundi Evian Championship, co-sanctionné par les circuits américain **L.P.G.A.** et européen **L.E.T.** se dispute en stroke play, sur 4 tours (*18 trous par jour*). A l'issue des 2 premiers tours, un cut sélectionne les **70** premières joueuses et ex-aequo.

news **classicracing.com**

Toute l'actualité du véhicule historique



Ne manquez rien !