

# **AUTO Full NEWS**

**Auto Camion Bus Moto Bateau Avion**



**Gratuit**

**N°33**

**Septembre 2022**



**AVION : Daher Kodiak 900**

**AUTO : Rodin Cars FZERO**

**SPORT : 12ème édition des 10 000 Tours**

**EVENEMENT : 4ème rassemblement d'Archamps**

**EXPOSITION : Visite du Classic Club of Manhattan**

**SPORT : Verstappen sur l'autoroute du titre**

**SPORT : Bonato s'impose pour la 6ème fois au Mont-Blanc**



## EDITO

Le mois prochain, le Mondial de l'automobile de Paris va retrouver sa place au calendrier, mais cette édition s'annonce déjà bien morose, avec une liste de marques présentes réduite à peau de chagrin. Vingt constructeurs - et pas des moindres - ont déjà fait savoir qu'ils ne seront pas présents. Même Citroën fait l'impasse. Signe des temps, les salons ne font plus recette et nous pourrions très bien assister à la toute dernière édition à Paris. La passion pour l'automobile n'est pas entamée pour autant, preuve en est avec le succès des diverses manifestations dédiées aux voitures anciennes comme les 10 000 Tours ou le rassemblement d'Archamps. Eric, notre correspondant australien d'Auto Full News était de passage à New York, il vous invite à découvrir un endroit atypique dédié à des véhicules d'exception.

Merci à Pierre AUBANELLE pour sa collaboration (Photo couverture : Eric MOSCHIETTO)

## AVION : Daher Kodiak 900, l'avion à tout faire !

**D**aher a récemment présenté le **Kodiak 900**, un avion à turbopropulseurs dérivé du Kodiak 100. Le Kodiak 900 est plus grand avec un fuselage rallongé de près de **119 cm.** au bénéfice des passagers et de la capacité d'emport soit **20%** de volume en plus. Comme le Kodiak 900 est plus haut à l'arrière que le Kodiak 100, **Daher** a dû réaliser une refonte complète de la porte de chargement principale. L'intégration de marches supplémentaires facilite l'accès pour les **passagers** et le chargement du **fret**. Ce nouvel appareil vole également plus vite (**389**



**Km/h.)** et consomme **9%** de carburant en moins grâce à son turbopropulseur **PT6A-140A** de 900 chevaux de **Pratt & Whitney**. Une nouvelle hélice composite à **cinq** pales (à vitesse constante et à commande hydraulique **Hartzell**) permet de contenir les émissions sonores à **79,5 dB**. Le nouveau Kodiak 900 est

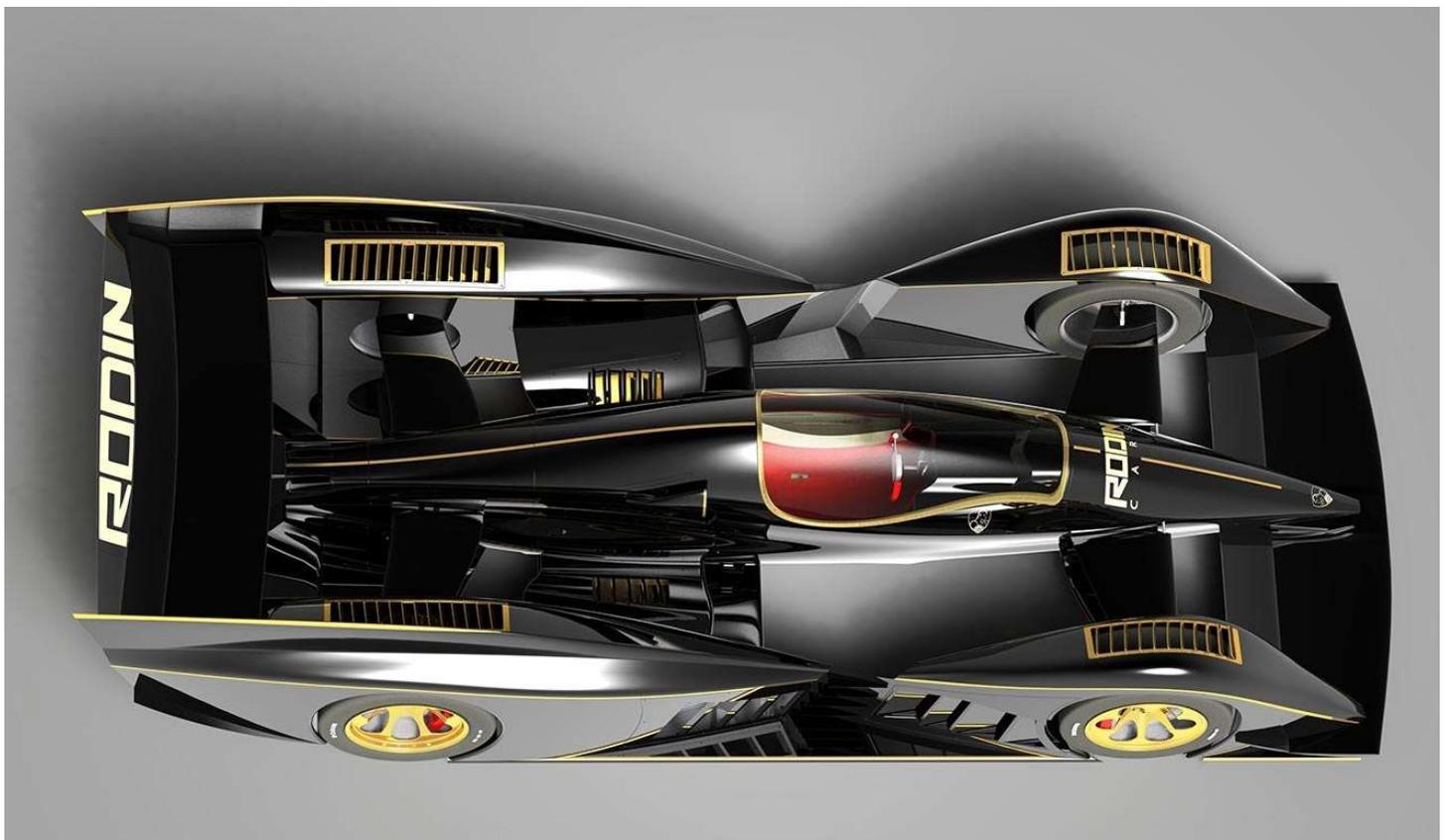
particulièrement adapté aux opérations **ISR** (renseignement, surveillance et reconnaissance) ou **MEDEVAC**. Sa capacité à décoller ou atterrir sur des pistes **réduites** et/ou **accidentées** lui permet d'évoluer dans des zones reculées. Le nouveau **Daher** a été certifié par la **Federal Aviation Administration** aux États-Unis le 20 juillet dernier et les premières **livraisons** devraient intervenir en 2023.

Article : Ingrid **BARREAU**

Photo : **Daher**

## AUTO : Rodin Cars FZERO

Le constructeur néo-zélandais **Rodin Cars** a dévoilé en août la version définitive de son hypercar, la **Rodin FZERO** ; elle est destinée à un usage sur **piste** et a été développée comme une voiture de course. Le châssis maison est intégralement en fibre de **carbone** et permet d'obtenir un poids de **698 kg.** tout en mettant l'accent sur **l'aérodynamisme** (*jusqu'à 4000 kg d'appui à pleine charge*). Les dimensions de la voiture sont généreuses avec une longueur de **5500 mm.** et une largeur de **2200 mm.** pour une hauteur de seulement de **1130 mm.** Côté motorisation, **Rodin Cars** a fait appel aux services du célèbre motoriste **Neil Brown Engineering**. La collaboration des deux entités a donné naissance à un moteur **V10** bi-turbo de 4,0 litres couplé à une unité électrique ; ce bloc aussi léger (*132 kg.*) que compact développe **1176 ch.** et **1026 Nm.** et est capable de prendre 10 000 tr/min. Pour encaisser cette puissance et ce couple, le moteur est accolé à une boîte de vitesses à **8 rapports**, développée en collaboration avec **Ricardo UK** ; cette boîte de seulement **66 kg.** a un carter en **titane** imprimé en 3D. Le différentiel hydraulique est géré électroniquement. La voiture a été équipée de freins avant et arrière en carbone de **380 mm.**, avec des étriers en titane (*6 pistons à l'avant et 4 à l'arrière*). L'ensemble de freinage prend place derrière des jantes en **magnésium** forgé de **18 pouces**, fabriquées en collaboration avec **OZ Racing** et chaussées de slicks **Avon**. Avec un rapport puissance/poids de 1,662 (Ch./kg), la **Rodin FZERO** est capable d'atteindre des vitesses supérieures à **360 km/h.** Le constructeur annonce une production de **27 exemplaires** et les heureux acheteurs pourront personnaliser leur acquisition en fonction de leur style de conduite et de la piste où ils évolueront. Le premier exemplaire sortira de la chaîne de montage d'ici un an.



Article : Jean-François DUBY  
Photo : Rodin Cars Ltd

## SPORT : 12<sup>ème</sup> édition des 10 000 Tours au Paul Ricard

**L**e circuit Paul Ricard accueillait fin août, sous une chaleur estivale, la 12<sup>ème</sup> édition des 10 000 Tours organisée par Peter Auto. Quelques 330 voitures de course réparties en 8 catégories se sont succédé en piste durant 3 jours pour offrir un spectacle exceptionnel. Le public venu en nombre a pu également profiter de la présence de plusieurs clubs qui exposaient près de 460 voitures de collection.



Certaines d'entre elles ont même pu prendre la piste pour quelques tours durant les intermèdes entre les différentes épreuves. Cette manifestation est l'une des rares occasions de voir évoluer des voitures qui ont marqué l'histoire du sport l'automobile : de la Cooper T39 de 1955 qui s'est imposée dans *Fifties' Legends* à l'Audi R8 LMP du Mans 2002 qui a dominé *l'Endurance Racing Legends*, en passant par les incontournables *Groupe C Racing* où les Porsche 962 C ont une fois de plus confirmé leur réputation... Le public quittait le circuit avec de formidables souvenirs, tant visuels que sonores. Une bonne partie des pilotes va se retrouver du 07 au 09 octobre prochain à Estoril pour le dernier rendez-vous de la saison.





Article : Jean-François DUBY  
Photos : Ingrid BARREAU et Jean-François DUBY

## EVENEMENT : 4<sup>ème</sup> Rassemblement d'Archamps (74)

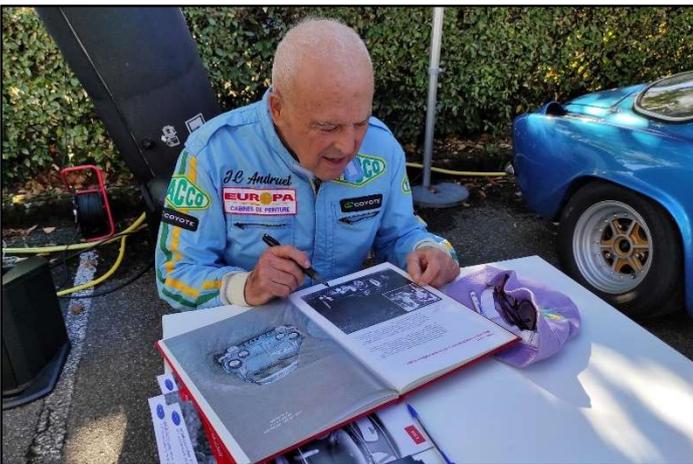
Le 4<sup>ème</sup> rassemblement de Voitures Anciennes de Prestige et Sportives d'Archamps organisé par le **Motors Addict Léman** fut une fois de plus un véritable succès. Dès les premières heures de la matinée, plusieurs **centaines** de voitures de toutes les époques et de toutes les **catégories** convergeaient vers le site d'ArchParc à Archamps en Haute-Savoie sous un magnifique soleil. Cet engouement, bien au-delà des espérances des organisateurs, démontre à quel point l'automobile fait encore **rêver** quel que soit l'âge. Les participants venant très majoritairement de France et de Suisse nous ont permis d'admirer une grande **diversité** de véhicules de **série** ou de **compétition** tous aussi rutilants les uns que les autres. Plusieurs grands noms de l'automobile étaient présents pour cette journée comme Jean-Claude **Andruet**, Jean-Christian **Duby**, Paul **Devil**, Gilles **Faucon** ou encore François **Allain**. Des baptêmes étaient proposés aux très nombreux visiteurs et



certains ont eu la chance de faire quelques kilomètres à bord des authentiques **205 Turbo 16** usine du Team D.V.H.C. La manifestation se voulait également caritative avec une partie des **bénéfices** de la journée reversés à l'Association **Grégory Lemarchal**. Difficile de faire une sélection objective des voitures présentes tant la diversité et la richesse ont caractérisé le plateau de cette journée. Les belles **américaines** étaient très bien représentées avec des **Hot Road**, des **Mustang** (dont une **Fastback**), des **Cadillac**, etc... Les **hyper cars** modernes

comme les McLaren, Lamborghini et autres **Ferrari (SF90)** côtoyaient les plus anciennes comme les **Bugatti** ou **Amilcar** des années 20. Entre ces deux extrêmes, un très large panel de voitures balayant presque toutes les périodes. Pour ne citer que les plus **originales**, retenons la présence d'une **Messerschmitt KR**, d'une Mercedes 300 **Adenauer**, d'une **Ultima GTR**, d'une étonnante **Volga** échappée d'U.R.S.S. ou encore d'une rare **BX 4TC**. Les invités d'honneur, très disponibles, ont consacré du temps aux visiteurs pour des photos ou des **autographes**. Année après année, ce rassemblement prend de l'ampleur et devient un rendez-vous incontournable pour la région frontalière. L'association **Motors Addict Léman** a une fois plus réussi son pari.





**Article : Jean-François DUBY**  
**Photos : Aleksandr et Jean-François DUBY**

## EXPOSITION : Visite du Classic Club of Manhattan

Les voyages offrent souvent de bonnes surprises. Lors de ma récente visite à New York, j'ai pu faire l'heureuse rencontre de **Mike Prichinello**, le copropriétaire du Classic Club of Manhattan.



**Q: Mike, expliquez aux lecteurs d'Auto Full News le concept du CCC**

**R :** C'est tout simplement un club privé et réservé à ses membres depuis 2005. L'idée récurrente derrière tout club privé est d'offrir un environnement où se retrouvent des gens qui partagent un état d'esprit similaire. Le Classic Car Club s'inscrit dans la longue tradition des clubs privés anglo-saxons avec son bar, son restaurant, ses salons de discussions et ses événements exclusivement réservés. Cependant on est loin de l'ambiance feutrée du New York Racket & Tennis Club ! Au Classic Car Club, les membres peuvent bénéficier de la collection de véhicules dont le club est propriétaire mais aussi d'événements assez cool comme la présence de l'écurie de Formule 1 Red Bull (en visite après les GP de Miami) ou de concerts des groupes de rap de la vieille école New Yorkaise comme DJ Slick Rick. Je suis de Brooklyn et donc je comprends bien les New Yorkais et certains de mes potes d'enfances ont fait de grosses carrières dans la musique et le rap.



**Q: Quel genre de membres avez-vous au CCC ?**

**R:** Le Classic Car Club s'adresse à une clientèle un peu décalée qui a une passion commune pour l'automobile et la moto. Mais avant toute chose, c'est une clientèle contemporaine avec un intérêt pour le design. Le caractère unique du club offre une grande diversité de véhicules dans un environnement spécial. Nous disposons d'un magnifique site post-industriel de 3200 m2 de la jetée 76 à l'angle de la 37ème rue et de la 12ème avenue, le long de la Hudson River.

A Manhattan, il n'est vraiment pas nécessaire d'avoir une voiture mais nous avons créé un environnement qui permet à chacun d'assouvir sa passion pour l'automobile. Notre objectif est également d'aider les membres à élever leur niveau de conduite avec des cours, pour qu'ils puissent passer progressivement à la course automobile ou moto.

**Q: La course sur circuit ?**



**R:** Oui car l'un de nos partenaires commerciaux Phil Abbott est passionné de course auto et souhaite absolument que le CCC soit un tremplin pour nos membres et leur permettre d'accéder à la compétition. Phil Abbott qui est également le propriétaire de Révolution Racing, une société anglaise qui fabrique des "tubecars", des voitures de course à châssis tubulaire et équipées de moteurs de moto. Elles sont super légères (800 kg), super fun (380 ch.) tout en étant facile à conduire. Elles s'adressent à des pilotes privés amateurs qui veulent louer un circuit pour la journée ou faire des courses avec ce type de voiture.

**Q: Revenons à votre flotte de voitures. Comment pouvez-vous nous la décrire?**

**R:** Elle est en constante évolution, nous avons vu passer plus de 400 voitures dans nos locaux depuis les débuts du CCC. On a notre propre garage, nos propres mécanos et parfois on n'hésite pas à modifier un modèle ancien afin d'en améliorer sa

conduite. Ce que je peux vous dire c'est que nous avons en ce moment plus de 20,000 chevaux sous les capots !

**Q: Quels sont vos modèles préférés dans la gamme actuelle ?**

**R:** En parlant d'amélioration de nouveaux modèles, nous avons une magnifique Chevrolet Corvette Stingray de 1963. Ce qui est intéressant dans ce genre de modèles c'est que la nostalgie et le romantisme l'emportent sur la réalité. Tout comme les Mustang, les Corvettes étaient superbes mais le plaisir de conduite s'érodait rapidement : bien que puissantes, elles étaient trop lourdes, pleines de vibrations avec un niveau de sécurité discutable. Nous avons donc modifié notre Corvette afin de trouver un équilibre entre améliorations et nostalgie....sans oublier de lui rajouter un nouveau Sound System avec bluetooth car nos membres veulent pouvoir écouter aussi leur playlist.



**Porsche 912 – 1967 :** Cette voiture s'ennuyait. Nous l'avons équipé d'un six cylindres de 3.0 L . C'est la Porsche la plus décalée que j'ai conduite et pourtant Porsche est peut-être la marque la plus représentée au C.C.C.

**Porsche 993 C4S – 1996 :** La configuration Porsche classique. J'ai eu le privilège de dîner avec Tony Hatter, le concepteur de la 993. C'est un type sophistiqué mais très décontracté. Vous pouvez retrouver toute sa personnalité dans cette voiture. Amusante, mais elle demande de l'attention.

**BMW 2002 – 1974 :** C'est une concoction du cofondateur du C.C.C., Zac. Elle est équipée d'un moteur de M3 E30, de roues Minilite, d'ailes élargies et de suspensions Bilstein. C'est une voiture de 50 ans qui se conduit avec le respect qu'on lui doit mais elle aime bien les petits virages serrés et l'appel contre appel

**Honda Acura NSX- 1991 :** C'est la première année de la NSX. Pour nous, c'est l'exemple le plus pur de la marque. Légère, agile et pas trop puissante mais généreuse en performance. Le conducteur est

récompensé en gardant un régime élevé mais se doit d'entrer dans les virages en douceur.

**Mercedes Cosworth 190E 2.5 16s. – 1989 :** A la fin des années 80, quand tu es un boss et que tu aimes les voitures, tu te devais d'avoir ce volant entre les mains. Nous l'avons achetée à un Belge et c'est le meilleur exemplaire de Mercedes 190E que nous n'ayons jamais vu. Lors de sa commercialisation en Europe, elle n'a malheureusement jamais atteint les côtes américaines donc pour nous c'est un luxe d'en avoir une.



**Ferrari 328 – 1987 :** Si nous devons choisir un seul modèle qui caractérise l'esprit Ferrari, ce serait cette 328. Il s'agit de l'une des meilleures Ferrari à moteur central jamais construites. Elle est légère et équipée d'un moteur à injection, cette Ferrari vous communique une sensation de bien-être à partir du moment où vous êtes à son volant. Vous êtes assis très bas et vous avez l'impression de glisser sur le tarmac. Le moteur accélère progressivement et les vitesses sont suffisamment longues pour vous croire au Mans. Et pour tous les amateurs de Magnum P.I. vous pouvez vous prendre pour le célèbre détective d'Hawaï en ouvrant le toit (*même si ce dernier utilisait la précédente version 308*)



**Q: Quel est votre voiture préférée dans la flotte actuelle?**

**R:** Ma voiture préférée dans la flotte en ce moment est la Mercedes Benz Cosworth 190E. Là où les nations européennes avaient des courses de

voitures de tourisme, en Amérique, nous avons NASCAR, nous avons donc raté ce grand moment du sport automobile et les voitures homologuées qui en faisait les grandes heures. Pour moi, la 190 est assez vieille pour vous offrir une expérience télépathique. A son volant vous ressentez la route, ce que les voitures modernes ne font plus à cause de la technologie qui vous coupe de la réalité, mais la 190<sup>E</sup> est encore assez moderne pour vous offrir de vraies performances.



**Q: Et pas la Ford GT là-bas au fond que personne ne peut toucher ?**

**R: (Rires)** Et bien la vérité est qu'elle vient d'être livrée et que la peinture sèche encore ! Ford nous l'a livrée comme ça... Du coup, même moi je ne suis pas encore monté dedans et je dois attendre jusqu'au 10 août que la peinture soit complètement sèche. Il n'y en a pas sur le marché et c'est l'une des dernières disponibles, on peut doubler la mise sur cette acquisition. Nous avons déjà le modèle précédent en rouge et blanc et comme cette fois nous avons pu choisir les couleurs, nous avons rendu hommage à notre ancien amour en conservant les mêmes couleurs.



**Q: Quelle est la voiture passée au CCC qui vous a le plus séduit ?**

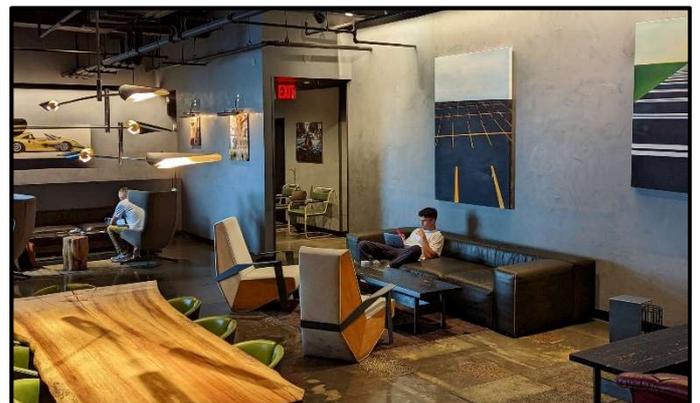
**R :** C'est une question difficile ! Nous avons eu près de 400 voitures mais si je devais en choisir une

maintenant, je dirais la Lamborghini Huracan. Les Lamborghini ont toujours été mes voitures préférées par leur caractère criard sans vergogne. Plus c'est extravagant, mieux c'est. Mais dans les modèles précédents, l'expérience de conduite n'était pas à la hauteur de l'étonnant ensemble. La Huracan a fait une avancée monumentale en termes de performances. C'est le genre de voiture qui a les coudées franches ! Bruyante et rageuse, mais toujours prête à traverser les routes sinueuses. Et, bien que je ne sois pas du genre à appuyer sur le bouton d'échappement ou à acheter un kit pour améliorer le son d'une voiture, le hurlement qui émane derrière votre tête hante vos pensées... Je ne m'en lasse pas.



**Q: Y a-t-il une voiture que vous n'avez jamais eue dans la flotte ?**

**R:** Une voiture que j'aimerais avoir dans la flotte et que nous n'avons pas encore acquise est une Renault 5 Turbo 2. Comme la Mercedes Cosworth 190E, elle vient d'une forme de sport automobile que les Américains n'ont pas eu le privilège de voir, le rallye. Je n'ai jamais eu l'occasion d'en conduire, donc je suis très curieux de découvrir si la Renault 5 Turbo 2 est à la hauteur de tous les éloges qui lui sont faites. Une chose est certaine, c'est que c'est un peu loufoque, et il y a une grande partie de mon cœur réservée aux automobiles chimériques et à usage unique. Les Français sont bons pour en sortir régulièrement !



**Propos recueillis par Eric Moschietto  
Photos : Eric Moschietto et C.C.C**

### Grand-prix des Pays-Bas

C'est une marée **orange** qui attendait les 20 acteurs de la F1. Dans le temple de **Zandvoort** entièrement dédié à Verstappen, ce dernier n'allait pourtant pas connaître des essais libres faciles notamment en raison d'une **panne mécanique**. Les Ferrari et surtout les **Mercedes** semblaient avoir le dessus. Mais c'est mal connaître le champion du Monde qui réalisait des qualifications pleines de maîtrise non sans s'inquiéter de l'étonnante **vélocité** des Mercedes qui d'un grand prix à l'autre ne montrent pas le même visage. Le dimanche, Verstappen, bien que moins réactif que Leclerc, parvenait à plonger en tête dans le premier virage tandis que **Sainz** et Hamilton entraient en **contact** fort heureusement sans conséquences. Très vite Verstappen, en pneus **soft**, allait prendre le large. L'attention se portait alors sur les **Mercedes** chaussées en **medium** avec une stratégie décalée sur un revêtement réputé abrasif. Sainz et Pérez étaient les premiers au 14<sup>ème</sup> tour à changer de gommes. Si l'arrêt du Mexicain était parfait, ce n'était pas le cas de celui de l'Espagnol **victime** une fois de plus des **errements** de son team. Seuls 3 des 4 pneumatiques étaient prêts pour le changement. Sainz repartait avec un retard de **13 secondes** qui allait le faire plonger au classement. Trois tours plus tard, c'est **Leclerc** qui se présentait pour chauffer des gommes **medium**, cette fois-ci sans encombre. Il

était suivi un tour plus tard par Verstappen. Les Mercedes prenaient alors la tête et **Hamilton** tenait un rythme élevé. Le champion britannique misait alors sur son **incroyable** capacité à prolonger son relai avec les mêmes gommes pour ne faire qu'un arrêt et s'offrir la possibilité d'une victoire. C'est seulement au 29<sup>ème</sup> des 72 tours qu'Hamilton regagnait son stand pour monter des gommes **dures**. Bien que Verstappen et Leclerc soient repassés en tête, **Hamilton** reprenait la piste et alignait des tours incroyables. La **stratégie** semblait fonctionner et



l'inquiétude gagnait alors les stands **Red Bull** et Ferrari qui allaient devoir arrêter leurs monoplaces une nouvelle fois. Une potentielle victoire se profilait pour Hamilton mais un **incident** de course redonnait **espoir** à Verstappen et Leclerc. En effet, **Tsunoda** avait immobilisé son Alpha Tauri en bord de piste, ce qui allait entraîner une **Virtual Safety car**. Une aubaine pour Verstappen qui pouvait faire son deuxième arrêt sans perdre trop de temps, d'autant plus que les Mercedes faisaient de même. Le vent tournait à nouveau en faveur de **Verstappen**. Mais nouveau coup de théâtre au 53<sup>ème</sup> tour : **Bottas** immobilisait son Alfa Roméo en bout de ligne droite, suite à la coupure de son moteur. Cette fois-ci, la **Safety Car** entrait en piste. Red Bull rappelait alors Verstappen pour lui chauffer des gommes tendres alors qu'**Hamilton** restait en piste. **Russell** imitait Verstappen au tour suivant toujours sous régime de sécurité. Hamilton bien qu'en tête n'allait pas résister longtemps à Verstappen à la relance. En effet le champion du **Monde** comme à Abu Dhabi avalait littéralement le Britannique et s'envolait vers la **victoire**. Hamilton allait regretter le choix de son écurie en se voyant dépassé tour à tour par son équipier **Russell** et par **Leclerc**. Ejecté du podium, Hamilton faisait savoir par la radio son mécontentement à son **team**. Dans une ambiance de folie, **Verstappen** empochait une victoire qui ne semblait pas évidente en début de week-end. Il conforte un peu plus son avance au **championnat** qui lui semble à présent promis sauf retournement de situation. Cette course aura une fois de plus démontré l'incroyable versatilité de la **Mercedes W13**, capable du pire comme du meilleur suivant les circuits.

**F**errari débarquait à **Monza** avec l'ambition d'inverser la vapeur et de reprendre son destin en main. Le temple de la vitesse italien semblait de plus convenir aux monoplaces **rouges** et ces dernières allaient confirmer cela lors des deux premières séances d'essais libres. Mais Verstappen dans l'ultime séance libre rappelait aux **tifosi** qu'il fallait toutefois compter sur lui. Chez **Williams**, Alex **Albon** devait déclarer forfait, ce qui permettait au jeune espoir hollandais **Nyck de Vries** de s'aligner pour la première fois en F1. **Leclerc** allait s'imposer lors des **qualifications** en devançant Verstappen de 145 millièmes et son équipier Sainz de 268 millièmes. Derrière ces trois hommes, nous retrouvons **Pérez** et les deux **Mercedes**, mais nous étions très loin d'avoir à ce moment-là une représentation de la **grille de départ**. En effet, le championnat arrive à une période où les mécaniques sont **fatiguées** et le quota de pièces de rechange, **épuisé**. Dès lors, de longues heures vont être nécessaires à la **F.I.A.** pour déterminer une grille de départ **définitive**. Le résultat des qualifications était chamboulé par les **5** places de pénalité pour Esteban **Ocon** et Max **Verstappen** (moteur à combustion interne), les **10** places de pénalités pour Sergio **Pérez** (moteur à combustion interne), les **15** places pour Mick **Schumacher**, Valtteri **Bottas** et Kevin **Magnussen** (changements de pièces moteur, Turbo et/ou de boîte de vitesses). De leur côté Carlos **Sainz**, Yuki **Tsunoda** et Lewis **Hamilton** sont renvoyés en fond de grille pour un changement complet des MGU-H, MGU-K et turbo. **Tsunoda** écope de plus de **deux pénalités**, une pour le non-respect d'un **drapeau jaune** et un autre pour le cumul de cinq **réprimandes**... Bref vous l'aurez compris, difficile de s'y retrouver, surtout que les écuries pouvaient faire appel ! Finalement, ces dernières se sont montrées raisonnables et ont accepté l'application du règlement. **L'officialisation** de la grille confortait **Leclerc** en **pole** mais Russell prenait la deuxième



place devant les deux McLaren de Norris et Ricciardo. Verstappen se voyait renvoyé en 7<sup>ème</sup> place. La course s'annonçait plutôt bien pour Leclerc qui prenait un très bon départ, à l'inverse de **Norris**. Derrière, le champion du Monde en titre se lançait dans une **remontée** dont il a le secret et pointait déjà à la 3<sup>ème</sup> place à l'entame du 2<sup>ème</sup> tour. Il ne fallut que 3 tours supplémentaires pour effacer **Russell** et prendre en

chasse la **Ferrari** de Leclerc. Au 12<sup>ème</sup> tour, l'abandon en bord de piste de l'Aston Martin de **Vettel** allait déclencher une **Virtual Safety Car**. Ferrari sautait sur l'occasion pour faire rentrer Leclerc et lui faire chauffer des medium. Cet arrêt prématuré obligeait **Leclerc** à devoir **attaquer** en vue d'un nouveau passage aux stands. Un **pari** risqué mais qui pouvait s'avérer payant. Dans le clan Red Bull, on ne s'affolait pas pour autant : Verstappen poursuivait à un rythme élevé et rentrait au stand 13 tours plus tard. De son côté, **Sainz** opérait également une très belle remontée et prenait le pari de chauffer des gommes **tendres**. Un choix stratégique qui allait permettre à **Leclerc** d'avoir des informations sur la tenue de ce mélange en vue de son prochain qui alla au 34<sup>ème</sup> tour. Charles Leclerc passait lui aussi en gommes **tendres** et repartait en piste avec **19 secondes** de retard sur Verstappen mais avec **18 tours** pour le combler. La logique aurait voulu que la Ferrari fonde tour après tour sur la Red Bull. Il n'en fut rien : si Leclerc allait en effet plus vite que **Verstappen**, ce n'était que de quelques millièmes. Le pilote Ferrari ne gagnait presque rien et se résignait à une nouvelle place d'**honneur**. Un boulevard s'ouvrait alors à **Verstappen** et seul un incident était en mesure de bouleverser le scénario. Cet incident intervenait à 5 tours de l'arrivée et redonnait espoir aux **tifosi**. **Ricciardo** - en panne - immobilisait sa McLaren, en bord de piste. La **safety Car** entrait en piste et plusieurs monoplaces plongeaient alors dans les stands pour tenter un coup de poker. **Verstappen** et Leclerc chaussaient des **tendres** sans que cela bouleverse le classement. Mais ce regroupement permettait à Leclerc de tenter sa chance à armes égales en cas de **relance** de la course. Malheureusement pour lui, entre le temps nécessaire pour extraire la monoplace de Ricciardo et celui du regroupement des monoplaces,

la course arrivait à son **terme**. Verstappen franchissait la ligne d'arrivée derrière la **voiture de sécurité** créant une grande frustration autant pour les pilotes que pour les spectateurs. Le scénario de Monza amenait finalement à réfléchir en démontrant que la décision de faire glisser les retardataires en fin de peloton à **Abu Dhabi** avait permis de relancer la course ne serait-ce que pour un tour. Vous avez à présent les deux situations en comparaison pour vous faire une **opinion**. L'histoire retiendra que le jeune **Nyck de Vries** marquait ses premiers points lors de sa première course en finissant **9<sup>ème</sup>** et **pilote du jour**.

## CALENDRIER ET CLASSEMENT

DATE	GRAND-PRIX	VAINQUEUR	CLASSEMENT CHAMPIONNAT (Points)		
			1	2	3
20 / 03	Bahreïn	Leclerc	Leclerc 26	Sainz Jr. 18	Hamilton 15
27 / 03	Arabie-Saoudite	Verstappen	Leclerc 45	Sainz Jr. 33	Verstappen 25
10 / 04	Australie	Leclerc	Leclerc 71	Russell 37	Sainz Jr. 33
23 / 04	Emilie-Romagne (s)	Verstappen	Leclerc 78	Verstappen 33	Pérez 41
24 / 04	Emilie-Romagne (c)	Verstappen	Leclerc 86	Verstappen 59	Pérez 54
08 / 05	U.S.A. (Miami)	Verstappen	Leclerc 104	Verstappen 85	Pérez 66
22 / 05	Espagne	Verstappen	Verstappen 110	Leclerc 104	Pérez 85
29 / 05	Monaco	Pérez	Verstappen 125	Leclerc 116	Pérez 110
12 / 06	Azerbaïdjan	Verstappen	Verstappen 150	Pérez 129	Leclerc 116
19 / 06	Canada	Verstappen	Verstappen 175	Pérez 129	Leclerc 126
03 / 07	Grande-Bretagne	Sainz Jr.	Verstappen 181	Pérez 147	Leclerc 138
09 / 07	Autriche (s)	Verstappen	Verstappen 189	Pérez 151	Leclerc 145
10 / 07	Autriche (c)	Leclerc	Verstappen 208	Leclerc 170	Pérez 151
24 / 07	France	Verstappen	Verstappen 233	Leclerc 170	Pérez 163
31 / 07	Hongrie	Verstappen	Verstappen 258	Leclerc 178	Pérez 173
28 / 08	Belgique	Verstappen	Verstappen 284	Leclerc 186	Pérez 191
04 / 09	Pays-Bas	Verstappen	Verstappen 310	Leclerc 201	Pérez 201
11 / 09	Italie	Verstappen	Verstappen 335	Leclerc 219	Pérez 210
02 / 10	Singapour				
09 / 10	Japon				
23 / 10	U.S.A. (Austin)				
30 / 10	Mexique				
12 / 11	Brésil (s)				
13 / 11	Brésil (c)				
20 / 11	Abu-Dhabi				

Articles : Jean-François DUBY

Photos : Red Bull Content Pool – Williams Racing



## SPORT : Bonato gagne pour la 6<sup>ème</sup> fois au Rallye du Mont-Blanc

L'édition 2022 du Rallye du Mont Blanc introduisait un nouveau format qui dissociait le passage des modernes des V.H. afin de réduire les conséquences sur les horaires d'une éventuelle neutralisation. Seul inconvénient : les spectateurs ne pouvaient se dédoubler pour suivre les différentes catégories. Pas moins de **216 engagés** (Moderne, VHC, VHRS, VMRS) prenaient le départ pour deux journées très intenses. Un ancien vainqueur de l'épreuve et «retraité» du sport automobile, **Simon Jean-Joseph** repilait pour cette épreuve qui lui a toujours été chère, au volant d'une **Subaru Impreza**. En moderne, l'attention se tournait vers le duel entre Quentin **Giordano** (VW Polo R5) et Nicolas **Ciamin** (Hyundai i20 N R2) en lutte pour le **titre** et Yoann **Bonato** (Citroën C3 R2) toujours redoutable en terres savoyardes. Giordano et Ciamin - tous deux focalisés sur le **championnat** - abordaient la première spéciale du Rallye avec des pneus pluie. Ce choix, bien que logique au regard des conditions au départ, s'avérait finalement **mauvais** avec le retour d'un temps sec en fin de matinée. **Bonato** n'en demandait pas tant et prenait les commandes du rallye avec **15.5 secondes** d'avance. Le multiple **Champion de France** allait alors enchaîner **5 scratches** dans l'après-midi et regagnait le parc fermé à Morzine avec **19'.3 s.** d'avance sur Giordano, **29'.7 s.** sur **Margaillan** (Citroën C3 R2) et **40 s.** sur **Ciamin**. Le lendemain, **Giordano** retrouvait ses marques et dominait la journée en s'imposant dans 4 spéciales. Mais cela ne fut pas suffisant pour reprendre du temps à **Bonato** qui gérait son avance avec deux nouveaux scratches. Ce dernier regagnait le **podium** d'arrivée avec 17.2 s. d'avance sur **Giordano** et 32.1 s. sur **Margaillan**. Cette deuxième place de Giordano fait cependant ses affaires dans l'optique du championnat : il compte à présent **27 points** d'avance sur **Ciami** à trois épreuves de la fin. De son côté, **Bonato** reprend la 3<sup>ème</sup> place au championnat à Cédric Robert (Alpine A110 RGT) mais devient surtout le **recordman** de victoires (6) sur l'épreuve haut-savoyarde. **Simon Jean-Joseph** quant à lui ramenait sa vaillante Subaru à la **19<sup>ème</sup> place**.



Article : Jean-François DUBY

Photos : Jean-François DUBY



**PROTUM.eu**  
RACING SUSPENSIONS



# **NEWS**

**classicroacing.com**

*Toute l'actualité du véhicule historique*

