

AUTO Full NEWS

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



Gratuit

N°35
Novembre 2022



MOTO : AMB 001 PRO star du EICMA de Milan
SALON : Epoqu'Auto devient une référence
AERO : Un Ecureuil sur le toit de l'Europe
SPORT : Mercedes revient aux affaires
EXPOSITION : Motor Classica 2022



EDITO

Notre numéro de novembre d'Auto Full News fait la part belle à nos véhicules anciens avec deux expositions majeures sur deux continents différents. La richesse d'Epoqu'Auto et la féerie du Motor Classica en Australie nous rassurent sur l'amour et l'intérêt portés à notre patrimoine mécanique. Après un bien fade Mondial de l'automobile à Paris, Epoqu'Auto a explosé une fois de plus les records d'exposants et de visiteurs. En même temps, à l'autre bout du Monde, Eric, notre correspondant australien, nous faisait parvenir de très belles photos et un compte-rendu alléchant de sa visite à Motor Classica. Ah si cela n'était pas si loin...

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

MOTO : L'AMB 001 PRO star du EICMA de Milan

Le salon de la Moto de Milan EICMA qui se tenait début novembre fut comme toujours riche en nouveautés. L'une d'entre elles s'est particulièrement démarquée par son **design** et ses caractéristiques. En 2019, **Aston Martin** s'était déjà associé à la légendaire marque britannique **Brough Superior** pour proposer une moto baptisée **AMB 001**. Les 100 exemplaires produits avaient tous trouvé preneur. Les deux marques s'unissent à nouveau pour proposer un modèle destiné à un usage sur circuit. Limitée à seulement **88 unités** dans le monde, cette nouvelle moto est connue sous le nom d'**AMB 001 PRO** et s'inspire très largement de l'hypercar **Valkyrie AMR Pro**. Le moteur bicylindre en V avec un angle de **88°** (comme le nombre d'exemplaires ?) refroidi par eau a une cylindrée de **997 cm³**. Il développe désormais **225 ch**, soit une augmentation de **25%** de la puissance par rapport au bloc de l'AMB 001 de 2019. Il est couplé à un embrayage à glissement APTC. Avec un poids réduit à **175 kg**, cela permet à cette **AMB 001 PRO** de disposer du même rapport puissance / poids que la monoplace AMR de Formule 1, soit 1,28 ch/kg. L'AMB 001 PRO repose sur un cadre en **aluminium** solidaire du bloc moteur. La moto dispose de jantes et d'éléments de carrosserie entièrement en **fibre de carbone**. Le kit aérodynamique de l'**AMB 001 PRO** a également été amélioré avec de nouvelles ailes latérales, un capot avant fixe, un nouveau becquet avant, un aileron arrière avec un stabilisateur **aérodynamique**, ainsi qu'une flasque sur la jante arrière. Le train de roulement **PRO-spec** comprend deux étriers à quatre pistons à montage radial et une fourche de type **Fior** entièrement réglable. Les 88 exemplaires seront assemblés à la main dans l'usine française de **Brough Superior** à Toulouse. En effet la vénérable marque anglaise est devenue **française** à sa renaissance au grand dam des puristes. L'**Aston Martin**



Brough Superior AMB 001 PRO est déjà disponible en précommande avec un prix fixé à 148 900 €.

Article : Ingrid BARREAU

Photos : Aston Martin

SALON : Epoqu'Auto devient une référence

La 43^{ème} édition d'**Epoqu'Auto** qui s'est déroulée du 4 au 6 novembre a démontré une fois de plus par son succès que cette manifestation devenait une référence dans le monde du «**Classic**» en Europe. Un peu plus de **85 000 visiteurs** ont arpenté les différentes salles d'**Eurexpo** où était présenté un nombre toujours grandissant de véhicules, de documentations, d'accessoires et de miniatures. Un contraste d'autant plus saisissant quand on connaît le désintérêt des salons modernes. Le **club des 3A** en charge de l'organisation mettait à l'honneur cinq plateaux particulièrement riches. Ainsi nous pouvions découvrir ou redécouvrir les **Ford européennes**, les **Lancia** (avec un plateau spécifique supplémentaire consacré aux versions rallye), les marques **françaises disparues** (Facel Vega, Delage, Hotchkiss...), les différentes déclinaisons du **scooter** et enfin les **Moto Guzzi**. Toujours très attendue par les passionnés de Berliet, l'exposition proposée par la Fondation éponyme rassemblait



quelques modèles emblématiques comme les Berliet **GLR8 R** et **GBC 8** en 6x6 de la **Mission Ténéré** mais aussi un **Rochet-Schneider Type 32 000 B** et un **UNIC T270** équipé d'un V8 Saurer fraîchement restauré. Autre exposant de poids-lourds, le Patrimoine du Transport Routier Ancien présentait plusieurs utilitaires remarquables comme un **Berliet TR12** et sa superbe citerne Vélo-Solex ou encore un bus **Isobloc**. Le sport n'était pas en reste et cette édition 2022 mettait à l'honneur les véhicules de cette catégorie. Un plateau réunissait une douzaine de modèles ayant marqué le championnat du monde des rallyes tandis que l'incontournable stand

Autodiva rendait hommage à **AGS** et son créateur **Henri Julien** avec plusieurs monoplaces. Des sportives que l'on retrouvait également sur le stand de **Renault Classic** avec la rétrospective consacrée aux **50 ans** de la **R5** avec les incontournables Alpine, Turbo et Turbo 2. Parmi les curiosités, nous avons noté la présence de la **Renault 5 6X6** Léopard du Paris Dakar 1980 et de l'emblématique **Tyrrell P34** 1977 de Ronnie Peterson sur le stand **Elf**. Dommage toutefois que cela ne fût pas celle du regretté **Patrick Depailler**, d'autant plus que son fils **Loïc** honorait le stand Elf de sa présence. Du côté des deux roues, les modèles de toutes les époques contribuaient à la richesse de la manifestation. A travers les allées, il n'était pas rare de croiser des **Magnat-Debon**, des **Motobécane**, des **Gnome & Rhône** ou autres japonaises emblématiques des années 70 dont la restauration frise l'excellence. Deux modèles ont retenu notre attention comme cette **750 CB A Hondamatic** à boîte automatique ou encore cette **Suzuki GT 750**, dite la «**Bouilloire**». Epoqu'Auto fut également l'occasion de ventes aux enchères, l'une le samedi consacrée aux motos et une autre le dimanche, aux voitures. Des pièces aussi rares qu'exceptionnelles étaient proposées à la vente. Pour les motos, notons cette **Pernod Grand-Prix de 1981** à moteur bicylindre de 250 cm² deux temps adjudgé à **61 200€** ou cette autre 250 conçue par **Fior** avec un moteur Rotax qui a trouvé preneur à **34 200€**. Coté auto, parmi les quelque 60 véhicules proposés, deux se sont démarqués comme une Citroën **DS Cabriolet Chapron** La Croisette adjudgée à **180 000 €** ou encore une Lamborghini **Espada 400GT** de 1977 emportée à **94 200 €**. Comme vous pouvez le constater dans ce résumé loin d'être exhaustif, la manifestation lyonnaise ne manque pas d'intérêt et mériterait même de durer plus de 3 jours afin d'en découvrir toute sa **richesse**. Le monde de la collection, malgré la crise, est en pleine forme et l'engouement pour la préservation du patrimoine ne s'est jamais fait autant ressentir.

Article : Jean-François DUBY + collaboration Jean-Paul Bataillard pour les motos

Photos : Ingrid BARREAU & Jean-François DUBY





AERO : Un Ecureuil sur le toit de l'Europe

Chamonix Mont Blanc Hélicoptères (**C.M.B.H.**) a été créé il y a tout juste 30 ans. Les vols panoramiques ne représentent que 20 % de l'activité de la société qui assure le reste du temps diverses **missions de maintenance**, d'**hélicoptage**, voire de **secours**. Elle s'appuie sur des pilotes très expérimentés qui doivent appréhender les spécificités du vol en montagne qui sont considérées comme les plus **techniques** et **dangereuses** du **monde** de l'aéronautique. Le **C.M.B.H.** exploite deux Ecureuil AS350B3e (ou H125 suivant la nomenclature) fabriqués par l'Aérospatiale. Chaque appareil reçoit un petit nom : le « **Lilymarie** » immatriculé F-HESB (N° de série 7259) et le « **Lilou** » immatriculé F-HLLJ (N° de série 8101) tous deux mis en service en **2012**. Ces derniers reçoivent chacun une décoration spécifique réalisée par la société **Tito Déco**, spécialisée dans l'habillage des hélicoptères. Les deux aéronefs sont équipés du moteur Turbomeca **Ariel 2D** qui développe **856 shp.** en continu et jusqu'à **952 shp.** au moment du décollage. Avec un plafond maxi à plus de 7000 mètres, les deux Ecureuil n'ont aucun mal à évoluer au-dessus du **Mont-Blanc**. La vitesse ascensionnelle est très bonne avec 2 minutes et 21 secondes pour une élévation de **3000 mètres** ; une valeur non négligeable pour pouvoir se projeter rapidement lors d'une opération de secours en montagne. L'**AS350B3e** est capable de voler à **287 km/h.** et à un rayon d'action de **651 km.** Pour ses vols panoramiques, le C.M.B.H. propose 5 places en plus de celle du pilote. La portière pilote peut être changée pour une version disposant d'une **bulle proéminente** favorisant la vision des passagers. Si l'on tient compte du **coût d'exploitation** et d'entretien d'un appareil, les **vols panoramiques** proposés par Chamonix Mont Blanc Hélicoptères offrent un **rapport prix/sensations** imbattable et vous laisseront un souvenir **impérissable**.



Pour m'aider à franchir le cap de la cinquantaine, mes proches m'ont offert un **vol en hélicoptère** au-dessus de la chaîne du **Mont-Blanc** ; me voilà donc en route pour Argentière avec le précieux bon cadeau en poche. Un peu avant d'entrer dans la commune, j'emprunte un petit chemin qui mène à l'héliport de **Chamonix Mont-Blanc Hélicoptères**. A quelques encablures de l'arrivée, je suis déjà dans l'ambiance avec un bruit de rotor juste au-dessus de ma tête. Au détour d'un dernier virage, je débouche sur un chalet d'accueil et une piste où deux **Ecureuils** se posent. Ils débarquent leurs passagers et l'on devine à leur visage qu'ils viennent de vivre un moment **inoubliable**. Un autre groupe s'engouffre alors dans la cabine et sans attendre le rotor prend de la vitesse pour redécoller. Cela ne fait qu'augmenter encore mon **empressement** et je me glisse dans le chalet superbement aménagé où un poêle dégage une chaleur réconfortante en cette **fraîche** matinée de novembre. La secrétaire me donne les consignes avant de m'inviter à monter sur une



balance pour déterminer la **répartition** du poids dans l'appareil. Je dois faire partie de la prochaine **rotation**, et au bout de 20 mn. le bruit caractéristique d'un hélicoptère se fait entendre dans la combe. Le chef de piste se rapproche de notre petit groupe et nous distille les dernières **consignes** d'embarquement. Notre **Ecureuil** se pose enfin ; après un bref **ravitaillement**, nous sommes invités à prendre place. Après s'être assuré que nous nous étions bien attachés et équipés de notre **casque radio**, le pilote reçoit le **feu vert** du chef de piste. Nous nous élevons dans les airs en douceur sans ressentir l'effet de couple du rotor. Les premières neiges apparaissent et nous remontons le **glacier d'Argentière** ; s'enchaîne ensuite une vision féérique. Nous changeons de monde... Notre pilote nous distille au fil de notre périple le nom de tous les points d'intérêt de ce massif **grandiose**. Des noms qui évoquent pour moi les œuvres de **Frison-Roche**. L'émerveillement envahit la cabine et je reste, comme mes 4 autres compagnons de voyage, sans voix. Je jongle frénétiquement entre mon boîtier et mon smartphone pour mitrailler ces merveilles des montagnes. Après avoir enchaîné, entre autres, l'**Aiguille verte**, l'**Aiguille du Tacul** et les **Grandes Jorasses**, nous nous retrouvons face à un mur blanc. Notre pilote amorce alors une prise d'altitude tout en nous annonçant que nous sommes sur le point de survoler le **Mont-Blanc**. L'air se fait rare et j'éprouve une petite gêne **respiratoire** que j'ai tôt fait d'oublier face à une telle vision. Les conditions météo sont vraiment optimum,



nous voilà en **stationnaire** à quelques mètres au-dessus du **toit de l'Europe**. Nous en faisons le tour sans en perdre une miette, nous amorçons une légère descente pour entamer la deuxième partie de ce vol qui nous conduit tour à tour vers le **Refuge du Goûter** puis l'**Aiguille du Midi**. Nous voyons très distinctement les promeneurs déambuler sur les différentes terrasses et passerelles qui caractérisent l'**Aiguille du Midi**. Nous poursuivons vers les parois abruptes de granite **des Drus** qui représentent un défi pour tout alpiniste. Après 30 minutes de vol environ, notre pilote amorce le retour sur la **DZ** en survolant un dernier **glacier**. L'atterrissage est aussi doux

que le décollage et je m'extirpe avec regret de l'engin, non sans ressentir une immense **satisfaction** d'avoir vécu un moment inoubliable.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Jean-François DUBY

Site : <https://chamonix-helico.fr/>

Grand-prix des U.S.A. (Austin)

L'équipe Red Bull n'abordait pas ce Grand-prix des **Etats-Unis** dans les meilleures conditions, après l'annonce du décès de **Dietrich Mateschitz**, le co-fondateur de la célèbre marque de boissons. L'équipe autrichienne était pourtant déterminée à remporter le titre constructeur afin de rendre hommage à son mentor. C'est pourtant la **Scuderia Ferrari** qui dominait les débats lors des qualifications avec un doublé Leclerc / Sainz ; malheureusement comme beaucoup d'autres pilotes, le Monégasque écopait d'une **pénalité** de 10 places avec un énième changement moteur. **Sainz** récupérait ainsi la pole devant **Verstappen**. Après deux grand prix humides, les pilotes profitaient de très bonnes conditions pour cette course et prenaient le départ en **medium**. A l'extinction des feux, Verstappen surprenait Sainz et plongeait en tête au premier virage. Les ennuis du pilote Ferrari ne faisaient que commencer : à peine le virage terminé, **Sainz** se faisait percuter par George **Russell**, qui avait lui aussi réalisé un beau départ en prenant le meilleur sur son équipier Hamilton. Sainz devait regagner au ralenti son stand avant d'**abandonner**. La direction de course décidait d'infliger une pénalité de **5 secondes** à Russell. Devant, imperturbable, **Verstappen** prenait le large devant Hamilton et Stroll, les deux bénéficiaires du chaos au départ. Mais le Canadien



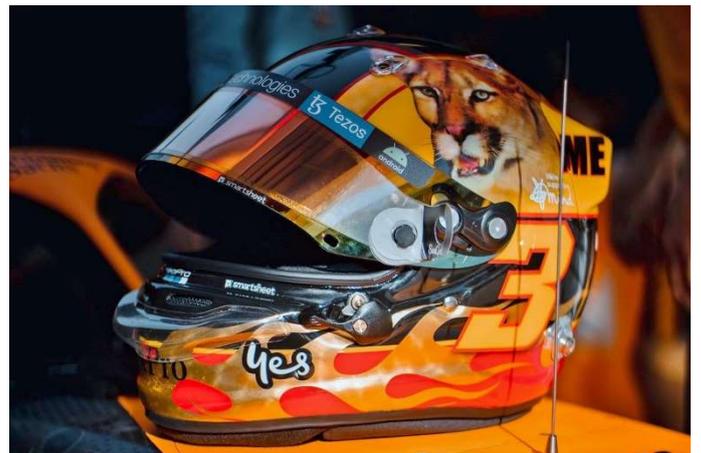
n'affichait pas le même rythme de course et commençait à **bouchonner** ses poursuivants. Russell finissait par prendre le dessus sur Stroll, suivi par Pérez qui venait également d'effacer l'autre Aston Martin de **Vettel**. La première vague de **ravitaillement** allait bousculer le classement : relayé à plus de 3,5 secondes, Hamilton tentait l'**undercut** en rentrant avant Verstappen au 13^{ème} tour. Le Britannique chaussait des durs et repartait dans le trafic. Verstappen rentrait au tour suivant. Après un

arrêt sans encombre, le champion du Monde reprenait la piste en gardant une confortable **avance** sur le pilote Mercedes. Mais au 18^{ème} tour, la sortie de piste de Valtteri **Bottas** provoquait l'entrée de la **Safety Car**. Leclerc pouvait ainsi changer de gommes en perdant le moins de temps possible et se donnait la possibilité de recoller aux hommes de tête avant la relance. Après quelques tours de neutralisation, la course était relancée : **Verstappen** reprenait avec assurance sa marche en avant sans être inquiété par Hamilton. Mais après quelques hectomètres, un gros **crash** à l'arrière du peloton allait nécessiter le retour de la **Safety Car**. Les images montraient l'envolée de l'Alpine de Fernando **Alonso** sur la roue arrière de l'Aston Martin de **Stroll**. Par miracle, aucune autre monoplace ne venait s'impliquer dans cet accident. L'Aston Martin de Stroll, **détruite**, restait immobilisée en milieu de piste tandis qu'**Alonso**, très **chanceux** malgré son vol plané, parvenait à rejoindre son stand pour un simple changement d'aileron avant. Après plusieurs minutes de nettoyage, la piste était à nouveau **praticable**. Verstappen parvenait une nouvelle fois à prendre un bon départ devant Hamilton, Pérez et Leclerc. Alors que l'on s'attendait à un retour fulgurant de la **Ferrari** aux avant-postes, son pilote devait s'employer pour se défaire de la **Red Bull** de Pérez. De son côté, Hamilton faisait une nouvelle tentative d'**undercut** en plongeant aux stands au 34^{ème} tour pour chausser un nouveau train de pneus durs. Verstappen allait l'imiter dans la foulée mais,

une fois n'est pas coutume, l'arrêt tournait au **cauchemar** suite à une défaillance d'un pistolet pneumatique. Les **secondes** s'écoulaient tandis que Hamilton et Leclerc passaient devant. Mais il faut plus pour saper le moral de Verstappen ! Ce dernier reprenait la piste en **medium**, contrairement à ses adversaires. Le champion du monde se lançait alors dans une remontée **fulgurante** : Verstappen n'eut aucun mal à se défaire de Leclerc. Deuxième, Max devait à présent combler 4 secondes qui le séparaient de **Hamilton** tout en préservant ses gommes plus sensibles à l'usure. Au **50^{ème} tour**, la Red Bull faisait la jonction sur la Mercedes. Dans la grande ligne droite, Verstappen pouvait activer son **DRS** et finissait par surprendre Hamilton avant de plonger dans virage. On s'attendait alors à voir le champion du monde prendre le **large** facilement. Il n'en fut rien, Hamilton avec des gommes plus **stables** parvenait à rester dans le **diffuseur** de la Red Bull obligeant Verstappen à jouer avec les limites de la piste. Finalement, Hamilton renonçait à **deux tours** de la fin ; Verstappen pouvait enlever sa 13^{ème} victoire de la saison et ainsi égaler le record détenu par **Schumacher** et **Vettel**. Avec la 4^{ème} place de Pérez, l'écurie Red Bull pouvait célébrer le **titre des constructeurs** qu'elle aurait aimé partager avec **Dietrich Mateschitz**.

Grand-prix du Mexique

Max Verstappen, en s'imposant au grand prix du **Mexique**, en a profité pour s'approprier un nouveau **record** : celui du nombre de victoires sur une saison. L'ancien record établi par Michael **Schumacher** en 2004 et Sébastien Vettel en 2013 est tombé pour s'établir à présent à **14 victoires** (16 si on tient compte des deux courses Sprint). Lors des essais libres et des qualifications, les Mercedes se sont montrées particulièrement **performantes**. Une tendance confirmée depuis ces derniers grands prix. Malgré tout, Verstappen finissait par s'emparer de la **pole** avec 304 millièmes sur Russell et 309 millièmes sur Hamilton. Cette pole ne représentait pas forcément un **avantage** avec la très longue **ligne droite** de départ qui offrait la possibilité aux Mercedes de prendre l'aspiration. Verstappen, qui chaussait des **Soft**, prenait un très bon départ et gardait l'avantage sur les deux **Mercedes** qui avaient choisi de partir en medium. Sur une piste réputée **abrasive**, Mercedes semblait alors avoir fait le bon choix en ne misant que sur **un seul arrêt**. La marque allemande escomptait voir la Red Bull procéder à deux arrêts. Jusqu'au premier tiers de la course, **Verstappen** n'avait pas suffisamment d'avance pour couvrir un éventuel deuxième arrêt. On se disait alors que c'était le jour de la **Mercedes W13** qui allait enfin pouvoir ouvrir son **compteur** de victoire cette saison. Seul Sergio Pérez - l'enfant du pays - s'accrochait tant bien que mal aux deux Mercedes. Derrière, c'était déjà le néant avec des **Ferrari** relayées à plusieurs dizaines de secondes, la **Scuderia** ayant dû se résoudre à baisser la pression du **turbo** pour préserver la fiabilité et finir la course. L'objectif de cette fin de saison pour Ferrari se limite à contenir le retour de **Mercedes** au classement des **constructeurs**. Alors que les hommes de tête se contentaient de maintenir les écarts entre eux en attendant la vague des arrêts, l'intérêt se reportait à l'arrière du peloton pour le gain des points. Daniel **Ricciardo** sur sa McLaren harponnait l'Alpha Tauri de Yuki **Tsunoda** au virage 6. Pour cette manœuvre suicidaire, l'Australien écopait d'une pénalité de 10 secondes tandis que le pauvre Japonais devait renoncer. **Ricciardo** allait cependant effacer sa bévue en parcourant **44 tours** avec ses gommes medium, avant de chausser des tendres, qui allaient lui permettre d'opérer une très belle remontée au classement. L'autre pilote McLaren, Lando **Norris**, devait pour sa part en découdre avec les Alpine. Si Esteban **Ocon** parvenait à contenir le Britannique, son coéquipier **Alonso** qui était bien parti pour récolter une



7^{ème} place voyait son moteur rendre l'âme. Dans les 20 derniers tours, les spectateurs et les *teams* scrutaient les écarts entre **Verstappen** et **Hamilton**, persuadés que le champion du Monde allait devoir s'arrêter une deuxième fois. Il n'en fut rien, **Verstappen** ne se contentait pas de maintenir l'écart mais l'augmentait. Contre toute attente, ses gommes **medium** tenaient la distance. Le choix de **Mercedes** de ne faire qu'un arrêt pour chauffer des gommes dures ne s'avérait finalement pas payant. Pérez qui avait pu prendre la 3^{ème} place à **Russell** ne fut jamais en mesure de venir menacer Hamilton. Verstappen, en plus de son **record**, récoltait une 34^{ème} victoire devant près de **400 000** spectateurs en liesse.

Grand-prix du Brésil

Cette avant-dernière manche du championnat du monde était également la 3^{ème} et dernière avec le format incluant la **Course Sprint**. La météo venait perturber la hiérarchie lors des manches **qualificatives** de cette dernière, ce qui permettait à Kevin **Magnussen** sur Haas de signer la première **pole** de sa carrière devant **Verstappen** et Russell. Le samedi, pour la course **Sprint**, l'ensemble des pilotes s'élançaient en Soft excepté Verstappen et **Latifi** qui pariaient sur des **Medium**. Au départ de cette course de 24 tours, Magnussen parvenait à conserver la tête, tandis que derrière, Alonso et Ocon **s'accrochaient** à deux reprises. Une fois ses gommes en température, **Verstappen** parvenait à se défaire de Magnussen. Le déficit de performance de la **Haas** ne permettait pas au Danois de défendre sa position. Au 6^{ème} tour, il avait déjà été dépassé par Russell, Sainz puis Hamilton. A ce stade, on pensait que le choix



de **Verstappen** de partir en medium allait lui permettre de **conserver** une certaine régularité alors que ses adversaires allaient forcément perdre en performance avec la **dégradation** des Soft. Il n'en fut rien : au 15^{ème} tour **Russell**, débordait le champion du Monde. Ce fut ensuite au tour de Sainz de prendre le meilleur après un léger contact entre la Red Bull et la Ferrari. Avec un aileron abimé, **Verstappen** cédait une nouvelle position après s'être fait déborder par Hamilton. Russell s'imposait dans cette course **Sprint**, ce qui

constituait une première pour lui. **Sainz**, bien que deuxième, écopait d'une pénalité de 5 places pour la course du dimanche après un changement de moteur à **combustion interne** sur sa Ferrari. Le dimanche, pour la course principale, **Russell** se montrait solide et prenait un bon départ devant son équipier et Verstappen, mais après quelques hectomètres, un **accrochage** entre Ricciardo et Magnussen nécessitait l'intervention de la **Safety car** avant même la fin du premier tour. Après 6 tours sous régime de sécurité, les monoplaces reprenaient la course : **Russell** reprenait sa marche en avant mais Verstappen plaçait une attaque sur **Hamilton**. Les deux hommes s'accrochaient dans le '**S**' de **Senna**. Hamilton perdait quelques places tandis que l'aileron cassé du champion du Monde l'obligeait à repasser par les **stands**. Plus loin, c'est **Norris** qui accrochait **Leclerc** dans le virage 7. Le pilote Ferrari partait dans le décor mais parvenait à reprendre la piste évitant ainsi une **nouvelle intervention** de la **Safety car**. Après 20 tours, Russell comptait plus d'une seconde d'avance sur Pérez et près de 10 sur son équipier Hamilton, auteur d'une belle **remontée**. Le milieu du peloton était bien plus animé avec d'incessants changements de position. C'est Sainz qui allait tirer bénéfice des **arrêts aux stands** pour s'immiscer dans la lutte pour le podium avec une **stratégie décalée**. Au 45^{ème}

tour, Hamilton parvenait à se défaire de Pérez pour prendre la deuxième place. La deuxième vague d'arrêts allait intervenir vers le **50^{ème} tour**. Pérez s'arrêtait le premier pour chausser un nouveau train de **medium**. Les Mercedes prenaient le pari des **soft** alors qu'il restait encore 21 tours. La course **Sprint** de la veille avait démontré que les Mercedes **préservait** très bien ce mélange. A ce stade, les écarts étaient encore conséquents et rien ne semblait troubler la marche en avant de Russell, mais au **52^{ème} tour** la McLaren de **Norris** s'immobilisait en bord de piste. Une **Safety Car virtuelle** était mise en œuvre mais le dégagement de la monoplace prenait du temps et exposait les commissaires. C'est finalement la **Safety Car** qui finissait par prendre la piste. Une agitation envahissait alors les stands et les *team managers* élaboraient à la hâte des **stratégies** afin de propulser leurs pilotes dans le haut du **classement**. Alonso ainsi que les deux pilotes Ferrari rentraient pour chausser des **Soft**. La course était finalement relancée au **60^{ème} tour** : Russell réussissait sa relance malgré la **pression** de son équipier Hamilton. La fin de course allait être **compliquée** pour Pérez qui se voyait débordé par les deux Ferrari, Alonso et son équipier Verstappen. Par cette manœuvre, ce dernier **privait** son équipier **mexicain** de précieux points qui lui auraient permis de consolider sa deuxième place au championnat. Après **71 tours**, **Russell** touchait au but et devenait le **113^{ème} pilote** de l'histoire à s'imposer en grand-prix, une victoire entièrement **méritée** pour le Britannique. Une victoire qui permet également au *team* Mercedes de ne pas finir la saison **sans victoire**, ce qui aurait été du jamais vu depuis 10 ans.

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 265	Leclerc 186	Pérez 191
04 / 09	Pays-Bas	Verstappen	Verstappen 291	Leclerc 201	Pérez 201
11 / 09	Italie	Verstappen	Verstappen 316	Leclerc 219	Pérez 210
02 / 10	Singapour	Pérez	Verstappen 341	Leclerc 237	Pérez 235
09 / 10	Japon	Verstappen	Verstappen 366	Pérez 253	Leclerc 252
23 / 10	U.S.A. (Austin)	Verstappen	Verstappen 391	Leclerc 267	Pérez 265
30 / 10	Mexique	Verstappen	Verstappen 416	Pérez 280	Leclerc 275
12 / 11	Brésil (S)	Russell	Verstappen 421	Pérez 284	Leclerc 278
13 / 11	Brésil (C)	Russell	Verstappen 429	Leclerc 290	Pérez 290
20 / 11	Abu-Dhabi	Verstappen	Verstappen 454	Leclerc 308	Pérez 305

Articles : Jean-François DUBY

Photos : Red Bull Content Pool / McLaren F / Mercedes AMG F1

EXPOSITION : Motor Classica 2022

Le **Royal Exhibition Building** est un bâtiment classé par l'**Unesco** d'une importance historique dans l'histoire australienne. C'était donc le cadre idéal pour accueillir la **11^{ème} édition du Motor Classica**, une exposition majeure de voitures de collection constituée de modèles rares et provenant de **collectionneurs** victoriens ou australiens. L'événement célébrait cette année **4 anniversaires** majeurs de l'industrie automobile : les **110 ans** de la Carrozzeria **Bertone**, les **75 ans** de la marque **Ferrari**, les **60 ans** de **Shelby American** et enfin les **50 ans** **BMW Motorsport**.

Marc Jensen, le gérant en chef de Motor Classica, avait une lourde responsabilité dans le choix des modèles exposés. Il se doit de tisser des liens étroits avec les différents «**clubs de marques**» et les **constructeurs** automobiles. Nous commençons notre visite dans cet écrin architectural par l'exposition **Ferrari** où les Mondial, 250 GT, **F40**, **F50** côtoyaient une **Zagato** et de nombreux autres modèles motorisés par le Boxer parmi lesquels nous comptons une **512TR** et une 308.



Sur la droite de l'exposition, **Shelby American** nous rappelle que l'Italie n'a pas le monopole de l'élégance, du *design* et de la performance avec la présence de nombreuses Ford **Mustang** vitaminées dont une impressionnante **500 GT**.

Mais **Marc Jansen** qui nous sert de guide tenait surtout à nous faire découvrir sa sélection de modèles issus de la **Carrozzeria Bertone**.

ISO Griffo 1967 : A tout seigneur tout honneur ! Giorgietto **Guigiaro** s'appliqua à produire pour **ISO**, une marque rarissime, la voiture parfaite comme ce coupé Grand Tourer **Griffo** bleu-gris métallisé. En Australie, depuis 1998 et

restauré à l'original en 2008, ce modèle fut au départ la propriété de **Lord Lichfield**, un photographe et monarque anglais, ancien militaire de l'armée anglaise. Sous le capot on trouve un bloc **Chevrolet V8 5.74 L. de 330 chevaux** accouplé à une boîte 4 vitesses Borg Warner lui permettant d'atteindre les **110 km/h** sur le **premier rapport**. Seules **32** unités sortirent de l'usine avec le volant à droite sur les **450** exemplaires produits.



LANCIA STRATOS 1974 : La marque Lancia qui souhaitait au début des années 70 moderniser la **Fulvia Coupé** vit un jour Nuccio Bertone arriver au volant d'un prototype et passer sous la **barrière** de sécurité à l'entrée de l'usine. Ce modèle spectaculaire du *designer* en chef Marcello **Gandini** marquait la première collaboration entre les deux compagnies, alors qu'historiquement Lancia collaborait avec **Pininfarina**. Seulement 500 Lancia Stratos furent équipées du moteur **Ferrari Dino V6 2400 cc** de 190 chevaux.



ALFA ROMEO MONTREAL 1974 : Le pavillon italien de l'Exposition Universelle de **Montréal** (Canada) en 1967 brillait de toute sa splendeur avec une voiture pas encore baptisée. Un

merveilleux coupé 2+2 dessiné par Marcello **Gandini** et monté sur un châssis de **Giulia Sprint GT** avec un moteur 1600cc de la Giulia TI suscita l'admiration des visiteurs qui le baptisèrent **Montréal**. Le modèle de série du même nom qui s'ensuivit fut commercialisé de 1970 à 1977 avec cette fois-ci un **V8 3.0L** à injection qui délivrait **200 chevaux**. Le modèle exposé à Motor Classica en gris métal n'a pas parcouru plus de **40.000 km**.



LAMBORGHINI SILHOUETTE 1978 : Si la **rareté** est la devise du précieux, alors la Silhouette est presque **inestimable**. Seulement **54** modèles (dû aux résultats financiers catastrophiques de la marque) furent produits dont 10 avec un volant à gauche. **6** atterrirent en **Australie**. Le modèle exposé est la propriété de **Mark Jansen** et de son épouse. Il était sorti d'usine en gris métal avant de recevoir la teinte « **Lamborghini Giallo** ».



LAMBORGHINI P300 URRACO 1976 : L'Urraco (le petit taureau) fut développé comme un produit d'appel par **Automobili Lamborghini** en vue de regagner des parts de marché et augmenter les volumes de production. Ce 2+2 GT équipé de **V8** de 2000 à 3000 cm³ voulait concurrencer les Porsche 911, Maserati **Merak** et **Dino** Ferrari. Ce magnifique modèle a été la propriété d'un pilote

australien basé à **Hong Kong** avant qu'il ne le rapatrie en Australie dans les années 80. Il a été vendu en décembre 2021 à son actuel propriétaire.



MASERATI KHAMSSIN 1978 : Le **vent** chaud, sec et puissant qui balaie le désert **égyptien** est appelé le **Khamsin**. Le nom choisi par Maserati pour baptiser ce Grand Turismo 2+2 à moteur central avant et propulsion fut du même coup la première collaboration entre Maserati et la **Carrozzeria Bertone**. Construit sur une structure en métal monocoque avec des doubles suspensions, la Khamsin offrait un plaisir de conduite moderne. Sous l'influence de **Citroën**, propriétaire de Maserati, la Khamsin bénéficia des systèmes **hydrauliques** de la marque aux chevrons. Doté d'un V8 16 soupapes de 5.0 litres déployant **320 chevaux** et d'une boîte ZF à **5 vitesses**, la Khamsin dépassait les 270km/h. Victime de la crise pétrolière, la Khamsin eut un succès commercial **limité** puisque seulement 430 exemplaires furent produits.



Les deux modèles suivants incarnent la vision Bertone : provocateurs, disruptifs et futuristes.

LAMBORGHINI MIURA P400 S 1970 : Suite au départ du *designer* en chef Giugietto Giugiaro chez **AutoBianchi**, Bertone fait appel à un ambitieux et jeune *designer* nommé **Marcello Gandini**, qui s'était vu refuser un poste deux ans auparavant par le maître en personne. Gandini entame sa **collaboration** de la plus belle des façons avec la **Miura** qui marque le début des supercars modernes telles que nous les connaissons aujourd'hui. Avec son moteur **V12** de 365 chevaux implanté à l'arrière, la Miura va séduire les plus grandes stars de l'époque comme Miles **Davis**, Rod **Stewart**, Eddy **Van Halen** ou encore Frank Sinatra Le modèle présenté ici dispose d'une console centrale unique et reçoit une livrée « **Miura Bleu** ».



LAMBORGHINI COUNTACH LP500 1985 : La Lamborghini **Countach** a captivé l'imagination contemporaine à partir du moment où elle fut présentée au Salon de l'Automobile de **Genève**

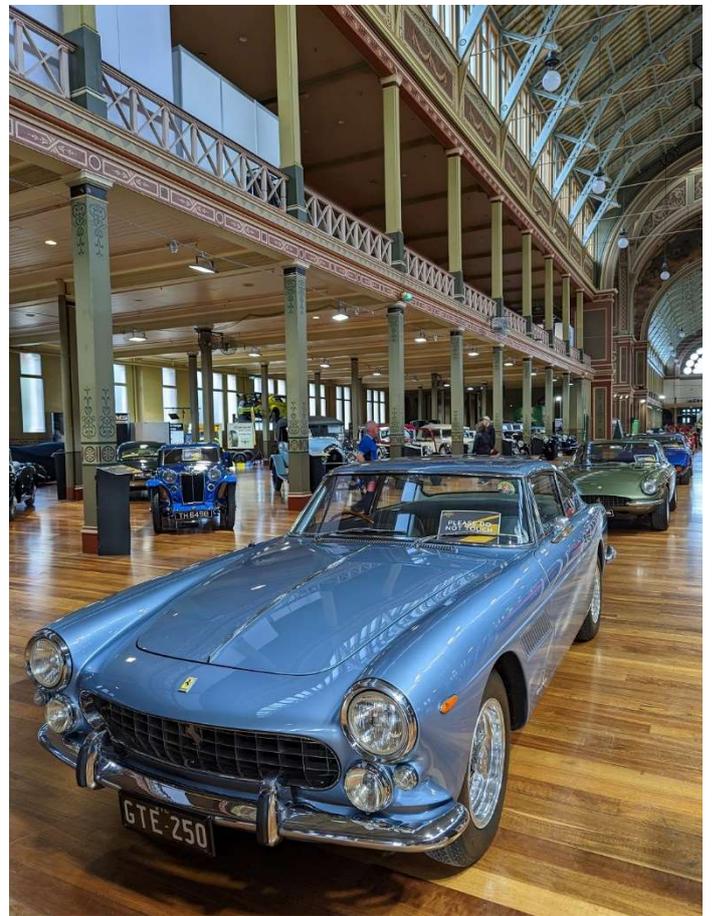
en **1971**. Marcello Gandini senti à l'aube des années 70 que le vent des goûts et des tendances tournait. Le designer délaissait les courbes naturelles et organiques de la **Miura** pour un style **angulaire**, musclé, **agressif**, sans compromis. Le nom « **Countach** » proviendrait d'une exclamation **piémontaise**, qui aurait été poussée par un ouvrier de la marque. Le modèle présenté à **Motor Classica** est une LP 5000 Quattrovalvole équipée d'un V12 48 soupapes de **450 chevaux**. Seuls **4** exemplaires furent envoyés en Australie. Elle est présentée en noir, une livrée de **bad boy** qui accentuera le mythe et sa popularité.



Le mois prochain, vous pourrez découvrir d'autres merveilles qui ont été présentées à **Motor Classica 2022** dans un second article couvrant ce formidable évènement.

Article : Eric MOSCHIETTO (Correspondant Australien)
Photos : Eric MOSCHIETTO





NEWS

classicroacing.com

Toute l'actualité du véhicule historique

