AutoFullNews

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion

N°42
Juin 2023
Gratuit

VELO : Time revient dans la course
SPORT : Hirschi s'impose au rallye du Chablais (CH)
AVION : EBACE 2023, une édition chahutée
SPORT : Verstappen déroule, Mercedes ressuscite
SPORT : L'Âge d'Or à Dijon-Prenois

AutoFullNews
Auto Camion Bus Moto Bateau Avion

EDITO

La préservation de notre planète est une noble cause. Même si notre passion commune pour les belles mécaniques thermiques peut sembler anachronique, nous n'en sommes pas moins sensibles à notre patrimoine naturel. ***Auto Full News*** a démontré maintes fois son ouverture aux énergies alternatives, tant que ces dernières font preuve d'une réelle vertu. Mais nous ne cautionnons pas l'action initiée par des éléments radicaux lors de l'EBACE à Genève. En plus des nombreuses dégradations et violations, l'envahissement du tarmac aura eu au final de lourdes conséquences sur le climat en obligeant de très nombreux appareils à rester en *stand-by* au-dessus de l'aéroport et d'autres à devoir être re-routés vers d'autres pistes. C'est l'exemple type d'une action contre-productive, impopulaire voire dangereuse.

Merci à Pierre AUBANELLE pour sa collaboration (Photo couverture : Ingrid BARREAU)

VELO : Time revient dans la course

La marque française **Time** ne faisait plus parler d'elle depuis la disparition de son fondateur **Roland Cattin** en 2014. La production des pédales avait été absorbée par la société **SRAM** tandis que celle des vélos l'avait été par **Cardinal Cycling Group**. Ce repreneur n'avait jusqu'ici pas spécialement cherché à mettre en avant la marque avec des produits innovants. Courant 2022, quelle ne fut pas notre surprise de découvrir l'**ADHX** (qui signifie Alpe d'Huez X) ! Après avoir été un temps réservé à certains marchés, il est depuis quelques mois disponible en France. Ce vélo de type **gravel** utilise la méthode de fabrication en **carbone tressé** de Time, où les fibres de carbone sont littéralement tissées dans les tubes plutôt que d'être ajoutées en couches pré-imprégnées comme chez d'autres fabricants. La conception du cadre **ADHX** intègre ici des fibres **Dyneema**. Ces fibres **bio-sourcées** Dyneema particulièrement résistantes, sont déjà utilisées pour des vêtements et des chaussures spécialisés exposés à de forts risques d'abrasion ou encore dans des cordages soumis à de fortes tractions. Elles sont ajoutées à hauteur de **35 %** sur la face interne des raccords des tubes ; le cadre gagne ainsi en **rigidité** et résistance à la tension sans grever le **poids** qui est annoncé à **1 025 g** sans peinture (pour un cadre en taille M). Time utilise également son propre processus de moulage par **transfert** de **résine** injectée dans la structure en fibre de carbone tissée sous haute pression. Le cadre est prévu pour recevoir une transmission à simple ou double plateau. Les angles du tube de direction sont assez **raides** pour un vélo de cette catégorie, avec **70,5 degrés** pour un cadre en taille XS jusqu'à **73 degrés** pour une version XL. Les câbles passent dans la colonne de direction grâce au système de jeu de direction **Deda S-DCR**. Le dégagement des pneus ne dépasse pas par contre les **40 mm**, ce qui est un peu **étroit** et limite considérablement le choix des pneumatiques. C'est ici son principal défaut d'après les premiers utilisateurs surtout en fonction de la nature du sol sur lequel on évolue. Cet **ADHX** se positionne finalement à mi-chemin entre un vélo de route et un véritable tout-terrain. Disponible en **quatre** coloris et en **cinq** tailles, le prix moyen avoisine les 3 **500 euros** comprenant l'ensemble cadre, fourche, axes et collier de selle. Il est réconfortant de voir Time revenir sur le marché avec des produits **innovants** et souhaitons à cette technologie de gagner d'autres segments.

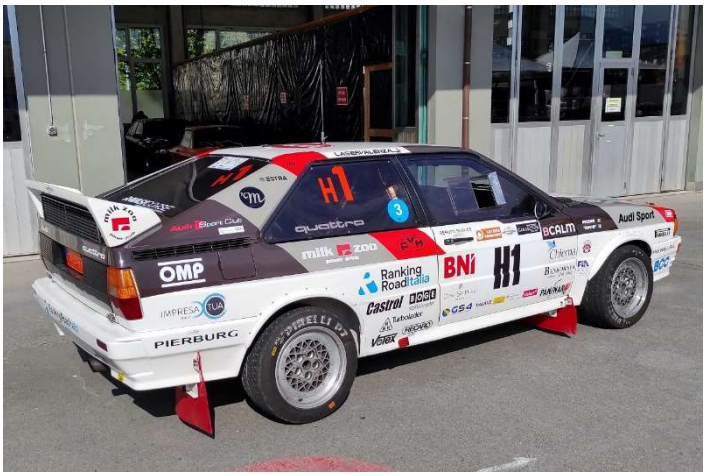
Article : Jean-François DUBY
Photo : Time

SPORT : Hirschi s'impose au Rallye du Chablais (CH)

La deuxième manche du championnat **Suisse** des rallyes s'est tenue du 01 au 03 juin dans les cantons du **Valais** et de **Vaud**. La 19ème édition du Rallye du **Chablais**, qui compte également de nombreux concurrents internationaux, n'aura pas manqué d'intérêt et nous a une fois de plus réservé son lot de surprises mais aussi de **drames**. Second l'an dernier, Jonathan **Hirschi** n'aura cette fois pas laissé passer sa chance en s'imposant avec Sarah **Lattion** sur leur Citroën C3 R2. Ils devancent au général Jonathan **Michellod**/ Stéphane Fellay (Škoda Fabia R2), vainqueur de l'édition 2022 et les Jurassiens Sacha **Althaus**/Lisiane Zbinden (Škoda Fabia R2). Les choses avaient pourtant bien commencé pour Mike **Coppens** et Christophe Roux (Škoda Fabia R2) qui pointaient en tête du général au soir de la première journée marquée par de nombreux problèmes de chronométrage (corrigés par la suite) et une météo capricieuse. Ils devançaient Jonathan **Hirschi** et Jonathan Michellod pour moins de **5 secondes**. On pensait alors que Coppens allait enfin conjurer le sort sur une épreuve qui ne lui a pas toujours réussi. Les pilotes entamaient la deuxième journée sous une météo bien plus clémente mais dans l'ES 9 **Coppens** partait à la faute. Il parvenait cependant à ramener sa **Škoda** à l'assistance mais devant l'ampleur des dégâts, il n'avait d'autre choix que d'abandonner. C'est dans cette même spéciale que **Michellod** allait connaître une crevaison lui faisant perdre toute chance de victoire et laissait le champ libre à Jonathan **Hirschi**. Une série d'accidents venait ternir cette 2ème étape et trois spéciales devaient être annulées. L'accident le plus **grave** concernait l'équipage suisse Guillaume **Girolamo** / Benjamin **Bétrisey** sur une Renault Clio R5 ; le pilote, bien que pris en charge rapidement, gardera malheureusement de lourdes séquelles. Avec cette deuxième victoire en deux rallyes, le duo Jonathan **Hirschi**/Sarah Lattion peut envisager sereinement se battre pour le titre. Notons la victoire de l'équipage Max Reiter/Conny Nemenich sur une Opel E-Rally Cup dans l'épreuve réservée aux véhicules électriques.

En **V.H.C.** le duo suisse Pascal **Perroud**/ Quentin **Marchand** s'impose avec sa B.M.W. M3 non sans avoir dû batailler longuement avec les Italiens Luigi **Lucky** / Fabrizia **Pons** en lice pour le championnat d'Europe avec leur Lancia Delta HF Integrale 16V. Malgré tout, le duo transalpins devait **concéder** la deuxième place à un autre équipage suisse composé de Florian **Gonon** et Michel **Horgnies** qui réalisait une fin de rallye tonitruante avec sa Ford **Escort RS 1600** malgré ses déboires de la première étape.

Enfin, en **V.H.R.S.** dix équipages étaient alignés sur l'épreuve chablaisienne. La palme de la régularité revenait à l'Alfa Romeo **Giulia Spider** des Allemands Rudolf **Hofmann**/Axel **Weinand** (1er en moyenne Basse). Ils devançaient la B.M.W. E30 **325 ix** de Laurent et Florence Pernet (1er en Moyenne Intermédiaire) et le sympathique équipage de la **M.G. B GT** des Suisses René **Winz**/Johann **Rieben** (2ème en moyenne Intermédiaire).

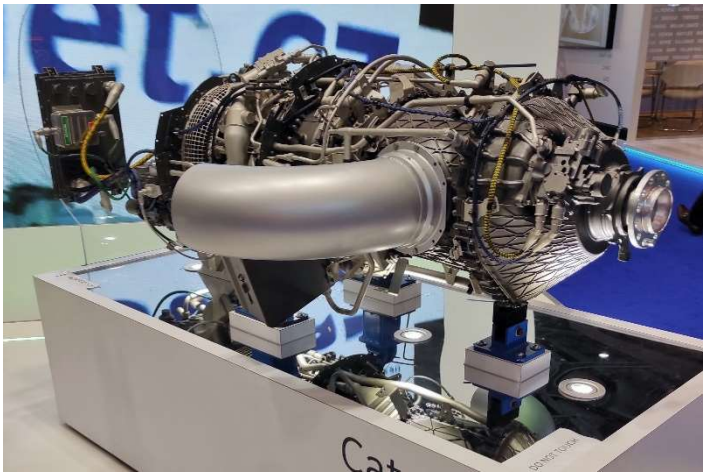


Article : Jean-françois DUBY
Photos : Ingrid BARREAU et Jean-françois DUBY

AVION : EBACE, une édition chahutée

L'édition 2023 de l'**EBACE** qui s'est tenue fin mai était dédiée à **Athar Husain Khan**, secrétaire général d'EBBA, décédé en mars dernier à l'âge de 60 ans. Il aurait été heureux de constater que la manifestation genevoise reprenait enfin des **couleurs** après les méfaits des années COVID. Les exposants avaient en effet répondu présent et les acteurs de l'aviation d'affaires se pressaient en nombre dans la halls de **Palexpo**. Tout semblait se passer pour le mieux quand à l'issue de la première matinée, un groupe de **manifestants** faisaient irruption sur le **tarmac** après avoir découpé le grillage de zone aéroportuaire internationale. Certains parvenaient à rejoindre l'exposition statique aux abords de la piste et venaient **s'enchainer** à un appareil. L'intervention rapide des **forces de l'ordre** ne put empêcher la **neutralisation** du **trafic** aérien et de nombreux avions furent **déviés** vers d'autres aéroports ou mis en attente au-dessus de la Suisse. L'aviation d'affaires est depuis un certain temps dans le **collimateur** des militants pour le climat les plus **radicaux**. Cependant ce secteur fait de gros efforts depuis des années sur les questions de durabilité. Les motoristes ont ainsi considérablement **réduit** l'impact de la **combustion** tout en explorant les nouvelles technologies comme **l'hydrogène**. En début d'après-midi, les choses rentaient dans l'ordre et le salon pouvait reprendre son cours, non sans un renforcement **drastique** des contrôles aux accès. La **sérénité** finissait par prendre le pas sur cet incident et nous permettait de découvrir les nouveautés de cette manifestation. **Airbus** présentait son **ACJ TwoTwenty**, une version exécutive du **A220-100**, dont l'aménagement luxueux a déjà séduit le groupe hôtelier de luxe **FIVE** basé à Dubaï. Le concurrent direct et historique Boeing n'était pas en reste avec le **BBJ 777-9** dérivé du **777X** qui est capable de franchir plus de **20 000 km** d'une seule traite dans un raffinement intérieur exceptionnel. Derrière ces deux géants de l'aviation, les autres fabricants misent sur des produits destinés exclusivement à l'aviation d'affaires. **Bombardier** mettait en avant le **Challenger 3500** : cet appareil propose un intérieur avec une foule de nouvelles technologies, comprenant notamment la connectivité **Iridium Certus** et une cabine à commandes vocales, des chargeurs sans fil et des écrans 4K de 24 pouces. **Bombardier** s'attache également à maitriser son empreinte carbone. **Gulfstream** dévoilait pour la première fois en Europe le **G800** propulsé par des moteurs Rolls-Royce **Pearl 700** lui permettant de franchir **14 816 km** à Mach 0,85 ou 12 964

km à Mach 0,90. La cabine du G800 peut être configurée avec quatre espaces de vie différents, pouvant aller jusqu'à **19 passagers** ou couchages. La cabine dispose d'un système de **purification** par ioniseur à plasma. Le poste de pilotage intègre le système **Gulfstream Symmetry** comprenant des manettes de contrôle actives et de nombreuses commandes via les écrans tactiles. A une échelle plus petite, **Honda** fait de plus en plus sa place dans l'univers aéronautique : le **HondaJet Elite II** peut franchir une distance allant jusqu'à **2865 km**, bien plus loin que les autres appareils de sa catégorie tout en rejetant moins de **Co2**. Mais le monde de l'aviation connait depuis quelques années une révolution avec l'arrivée d'appareils d'un nouveau genre. Les aéronefs hybrides et électriques à décollage et atterrissage conventionnels **(CTOL)** ou les aéronefs **électriques** à décollage et atterrissage verticaux **(eVTOL)** peuvent à présent accueillir jusqu'à une vingtaine de passagers et commencent sérieusement à retenir l'intérêt des **exploitants** de l'aviation d'affaires. C'est le cas pour la startup française **VoltAero** qui vient d'annoncer une précommande de 15 avions **Cassio** électriques-hybrides par l'opérateur suisse SKY2SHAR. **VolAero** annonce une puissance propulsive allant de 330 à 600 kilowatts, correspondant aux versions avec quatre, six et dix sièges. **Fleasy**, une autre startup française, propose une solution de transport aérien à décollage et atterrissage verticaux, destinée au transport de matériel ou de personnes. Le **Fleasy One** est équipé de **8 moteurs** alimentés par **hydrogène** lui permettant d'envisager un rayon d'action de 1000 km avec une capacité d'emport de 5 personnes (1 pilote + 4 passagers). Pour la sécurité, l'aéronef reçoit un parachute de secours. Une solution de vol autonome est en cours de développement. **ARC Aerosystems** dévoilait l'ARC **Linx P9** : son concept fait penser à un croisement entre un avion à voilure fixe et un grand autogire. Le fabricant britannique a équipé son **Linx P9** d'un seul rotor et de deux turbopropulseurs pouvant fonctionner au carburant d'aviation durable (SAF) ou à l'hydrogène dans un futur proche.



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

SPORT : Verstappen déroule, Mercedes ressuscité

EMILIE ROMAGNE

Le Grand Prix d'**Émilie-Romagne** a dû être **annulé** en raison des conditions météorologiques et des inondations qui se sont abattues sur la région italienne. La course programmée sur le célèbre circuit d'**Imola** devait être la sixième manche de la saison. Quelques jours avant l'épreuve, des **pluies** torrentielles ont fait monter le cours d'eau **Santerno** à proximité du circuit. Les parkings et les paddocks furent rapidement sous les **eaux**, empêchant ainsi l'installation des infrastructures et des motor-homes. L'ensemble des acteurs du championnat du monde a été **unanime** pour annuler l'épreuve devant l'ampleur du **désastre** alors que les secours dénombraient déjà de nombreux **morts** parmi la population. Un communiqué de presse de la F1 était alors diffusé aux différents médias avec le message suivant : "*A la suite de discussions entre la Formule 1, le président de la FIA, les autorités compétentes, y compris les ministres concernés, le président de l'Automobile Club d'Italie, le président de la région d'Émilie-Romagne, le maire de la ville et le promoteur, la décision a été prise de ne pas poursuivre le week-end du grand prix à Imola* ». Cette épreuve ne sera **pas reportée** à une date ultérieure cette saison.

MONACO

Après l'annulation justifiée du Grand Prix d'**Émilie-Romagne**, les pilotes se retrouvaient en Principauté de **Monaco** pour le grand-prix le plus atypique de la saison. Mercedes profitait de cette épreuve pour introduire un châssis **W14** entièrement revu. La modification la plus visible concernait les nouveaux **pontons** qui retrouvaient une forme plus conventionnelle. Après plus d'une saison avec un concept qui n'aura jamais fait ses preuves, **Mercedes** revoyait enfin sa copie pour donner une chance à ses pilotes la possibilité de se battre aux avant-postes. Avec un tracé **spécifique** comme celui de **Monaco**, il est prématuré de juger de l'efficacité de ses modifications. Les grand-prix d'Espagne et du Canada devraient nous apporter une réponse sur le réel **potentiel** de ce nouveau châssis. Lors des qualifications, les **Red Bull** ont eu fort à faire avec l'Aston Martin d'Alonso et les **Ferrari** notamment celle de Leclerc, bien décidé à être prophète en son pays. En Q1, **Pérez** partait à la faute au premier virage, détruisant sa monoplace. En Q1 et Q2, **Verstappen** s'emparait du meilleur temps mais d'une courte longueur devant **Leclerc** et Alonso. En Q3, les choses s'accéléraient et l'Alpine d'**Ocon** venait se joindre à la lutte pour la pole. Pour la première fois du week-end, Verstappen se retrouvait en difficulté. Dans les toutes dernières minutes de la Q3, **Ocon** puis **Alonso** s'emparaient tour à tour du **meilleur temps**. Alors qu'il ne restait que quelques secondes, Verstappen s'élançait pour son dernier run, il pointait nettement en **retard** dans les deux premiers secteurs. La ferveur montait dans le stand Aston Martin, persuadé de décrocher la pole. Mais ce diable de **Verstappen** se transcendait dans la partie finale du circuit, flirtant plus d'une fois avec les rails. Il franchissait finalement la ligne en ayant comblé son retard et gagné **0.084** sur Alonso. Le champion du

monde venait de réaliser un tour **d'anthologie** et douchait les espoirs d'Alonso. Charles Leclerc, pour avoir gêné Lando **Norris** en qualifications, se voyait pénalisé de trois positions sur la grille. Le lendemain, Verstappen prenait le départ en gommes medium contrairement à **Alonso** sur une stratégie décalée avec ses gommes dures. La course s'élançait sans incident et les pilotes restaient dans le même ordre. Derrière les deux hommes de tête, **Ocon**, Sainz, Hamilton, Gasly et Russell se faisaient déjà distancer. Au 11ème tour, **Sainz** tentait une attaque sur Ocon à la chicane, il venait **accrocher** l'arrière de l'Alpine et endommageait l'aileron avant gauche de sa Ferrari. Au même endroit, Pérez percutait en l'espace de quelques tours l'Aston Martin de **Stroll** et la Haas de Kevin **Magnussen**. La Red Bull du Mexicain devait alors regagner les stands pour changer d'aileron. Quelques minutes après, c'était au tour de **Stroll** d'accrocher **Magnussen** au virage Anthony Nogues. Devant, Verstappen, qui tenait un rythme élevé, revenait déjà sur les attardés. Avec le trafic, son avance fondait à 7 secondes, mais une fois débarrassé de ses encombrantes **chicanes** mobiles, le champion du monde reprenait sa marche en avant. La course semblait alors figée quand les pilotes recevaient par **radio** le message de l'arrivée de la **pluie**. Cette dernière faisait en effet son apparition du côté des virages de **Mirabeau** et du **Portier**, alors que le reste du circuit restait au **sec**. Les stratèges des écuries s'agitaient pour savoir s'il fallait arrêter ou pas leurs pilotes pour chausser les **intermédiaires**. Avec leurs pneus slick, les pilotes étaient déjà à la dérive dans les rares portions détrempées du tracé. Au 52ème

tour, **Stroll** et **Bottas** sur Alfa Romeo étaient les premiers à s'arrêter pour mettre des pneus **intermédiaires**. Un des tournants de la course intervenait quand **Alonso** s'arrêtait pour changer ses gommes : contre toute attente, il repartait non pas en intermédiaires mais en **medium**. Un choix qui allait lui faire perdre toute chance de se battre pour la victoire. Ocon, solide 3ème, s'arrêtait à son tour pour mettre les intermédiaires alors que la **pluie** gagnait l'ensemble de la principauté. **Verstappen**, qui avait retardé le plus possible son arrêt, rentrait au 55ème tour, tandis qu'Alonso, en perdition avec ses **slicks**, devait repasser une deuxième fois pour monter les pneus adéquats. Une fois la vague d'arrêts aux stands effectuée, Verstappen devançait **Alonso** de 22 secondes. Russell, déjà pénalisé par une mauvaise stratégie de Mercedes, partait à la faute à **Mirabeau**. En revenant en piste, l'Anglais se faisait heurter par **Pérez**, fort heureusement sans gravité pour les deux pilotes. Pour cette manœuvre dangereuse, Russell recevait une **pénalité** de 5 secondes. La pluie finissait par cesser et la **trajectoire** s'asséchait petit à petit. Les pilotes retrouvaient de **l'adhérence** et pouvaient attaquer plus sereinement tout en préservant leurs pneus intermédiaires. Verstappen finissait par franchir la ligne avec 27 secondes d'avance sur **Alonso**, suivi par **Ocon**, Hamilton et Russell. Ce dernier, malgré sa pénalité, parvenait à conserver sa place devant Leclerc, 6ème. Après un début de course peu **passionnante**, la pluie aura apporté un peu de suspense à cette mythique épreuve. Avec le mauvais résultat de Pérez, Verstappen consolide un peu plus son avance au championnat.

ESPAGNE

L'épreuve **catalane** allait enfin permettre de juger des réelles **aptitudes** du nouveau châssis Mercedes, qui depuis Monaco avait abandonné le concept tant décrié de ***sidepod zero***. Les trois séances d'essais libres ne présageaient pourtant rien de bon pour les monoplaces noires. Hamilton, bien que reconnaissant les **améliorations**, n'arrivait pas à trouver l'équilibre nécessaire pour se hisser en haut de la feuille de temps. Le pessimisme disparaissait lors des **qualifications** et Hamilton empochait la Q1 avec un temps qui allait mettre le doute à ses adversaires directs, tandis que **Leclerc** en difficulté ne parvenait pas à se qualifier pour la manche suivante. Mais **Verstappen** décidément très en forme mettait tout le **monde** d'accord en Q2 malgré la bonne performance de

Norris (McLaren) à seulement 0.016 secondes. En Q3, le champion du monde enfonçait le clou dès le premier ***run*** avec un temps de **1'12.272**. Ne restait alors que les places d'honneur à se partager. Sainz précédait dans un mouchoir de poche Norris Hamilton et **Gasly**. La déception venait d'Alonso seulement 8ème, de Pérez 11ème juste devant Russell. Le dimanche, sous un ciel couvert, **Verstappen** prenait le risque de partir en gommes médium contrairement à ses adversaires directs. A l'extinction des feux, **Sainz** tentait de prendre le dessus avant le premier virage, mais loin de se faire impressionner, Max retardait son **freinage** et conservait sa première place avec autorité. Hamilton parvenait quant à lui à prendre la 3ème place à **Norris**, mais ce dernier venait percuter l'arrière de la Mercedes. Si la monoplace du **sextuple** champion s'en sortait sans dommage, cela n'était pas le cas de la **McLaren** qui devait regagner les stands pour changer d'**aileron**. Norris voyait ainsi s'envoler tout espoir de bon résultat. Après 10 tours, **Verstappen** malgré des gommes moins performantes, tenait déjà **Sainz** à plus de 5 secondes. Ce dernier devait gérer la menace d'Hamilton qui revenait sur lui à vitesse grand V. Ferrari décidait de faire entrer son pilote pour lui chausser des medium au **15ème tour**. On pensait alors que Mercedes allait rappeler **Hamilton** au tour suivant mais ce dernier semblait comme à son habitude bien gérer la dégradation de ses pneumatiques. Jusqu'au 24ème tour, Verstappen précédait **Hamilton**, Russell et Pérez qui ne s'étaient toujours pas arrêtés. C'est finalement Hamilton qui ouvrait la série des arrêts, un tour avant son équipier. **Pérez** essayait de prolonger le plus possible pour combler son retard et se donner une chance de revenir sur le **podium**. Entretemps, Hamilton était revenu sur **Sainz** et n'eut aucun mal à l'effacer pour prendre la deuxième place. Le pilote Ferrari, en perte total de rythme, finissait par céder aussi sa 3ème place à Russell au 34ème tour. Ce dernier s'arrêtait une seconde fois au **45ème tour** pour chausser des soft et partait en chasse de **Pérez** provisoirement 4ème. Mais le Mexicain finissait par s'arrêter également suivi par Hamilton. A 16 tours de la fin et avec 39 secondes d'avance sur Hamilton, Verstappen pouvait sereinement rentrer pour changer ses **gommes** et partir en chasse du meilleur tour. Sans surprise, le champion du monde claquait un temps pour empocher le **point supplémentaire** au 61ème passage. Ne lui restait plus qu'à gérer les cinq derniers tours qui allaient le conduire à sa **40ème victoire**. De son côté, avec la deuxième et la troisième place Mercedes retrouvait le **sourire** et semblait bel et bien avoir tourné la page de la première W14.

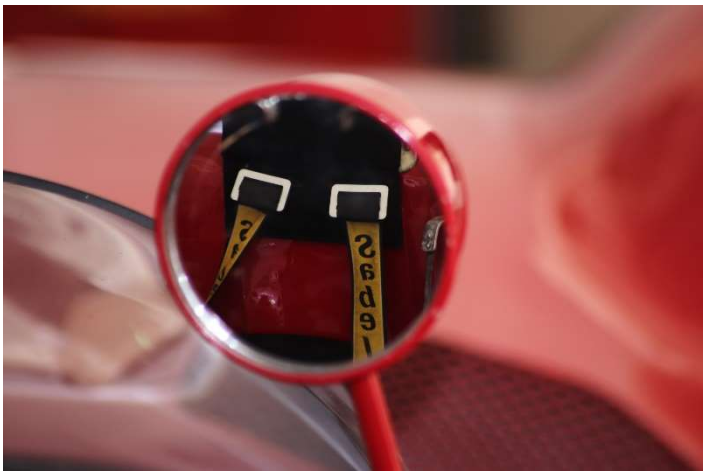
Article : Jean-François DUBY

Photos : Mercedes AMG Petronas Formula One Team / Red Bull Content Pool / Local Team

DATE	GRAND-PRIX	VAINQUEUR	CLASSEMENT ET POINTS		
05 mars	Bahreïn	Verstappen	1° Verstappen 25	2° Pérez 18	3° Alonso 15
19 mars	Arabie-Saoudite	Pérez	1° Verstappen 44	2° Pérez 43	3° Alonso 30
02 avril	Australie	Verstappen	1° Verstappen 69	2° Pérez 54	3° Alonso 45
29 avril	Azerbaïdjan (s)	Pérez	1° Verstappen 75	2° Pérez 62	3° Alonso 48
30 avril	Azerbaïdjan	Pérez	1° Verstappen 93	2° Pérez 87	3° Alonso 60
07 mai	U.S.A. Miami	Verstappen	1° Verstappen 119	2° Pérez 105	3° Alonso 75
21 mai	Emilie-Romagne	ANNULE			
28 mai	Monaco	Verstappen	1° Verstappen 144	2° Pérez 105	3° Alonso 93
04 juin	Espagne	Verstappen	1° Verstappen 170	2° Pérez 117	3° Alonso 99
18 juin	Canada				
01 juillet	Autriche (s)				
02 juillet	Autriche				
09 juillet	Grande-Bretagne				
23 juillet	Hongrie				
29 juillet	Belgique (s)				
30 juillet	Belgique				
27 août	Pays-Bas				
03 sept.	Italie				
17 sept.	Singapour				
24 sept.	Japon				
07 oct.	Quatar (s)				
08 oct.	Quatar				
21 oct.	U.S.A. Austin (s)				
22 oct.	U.S.A. Austin				
29 oct.	Mexique				
04 nov.	Brésil (s)				
05 nov.	Brésil				
20 nov.	Abu-Dhabi				

SPORT : L'Âge d'Or à Dijon

Les «***Series by Peter Auto***» avaient rendez-vous sur le circuit de **Dijon-Prenois** pour le Grand-prix de l'Âge d'Or. Cette épreuve, héritière des Coupes de **l'Âge d'Or** organisées dès **1964** à Rouen-les-Essarts, est la plus **ancienne** consacrée aux courses historiques en France. A l'époque, les épreuves se déroulaient en **ouverture** du Grand Prix de France de Formule 1. Après avoir longtemps été disputé sur le célèbre circuit de **Linas-Monthléry**, l'Âge d'Or s'est installé en **2005** sur le circuit bourguignon de **3800 m.** Son tracé à l'ancienne est un véritable *challenge* pour les pilotes avec le virage à l'aveugle de la **Bretelle**, l'épingle **Parabolique** en montée ou la rapide et interminable courbe de **Pouas**, sans oublier la **«cuvette»** qui évoque encore le duel **Villeneuve** et **Arnoux** en 1979. L'édition 2023 réunissait **9** plateaux (*Porsche 2.0 Cup, CER 1, CER 2*, *Fifties'Legends*, *Sixties'Endurance*, *Heritage Touring Cup*, *The Greatest's Trophy*, *Historix GP Cars* et *Formula Junior*) regroupant plus de **300 voitures** de course. Les pilotes n'ont pas ménagé leur monture et ont offert aux nombreux spectateurs des courses particulièrement disputées.



Article : Ingrid BARREAU
Photos : Jean-François DUBY

news
classicracing.com
Toute l'actualité du véhicule historique
Ne manquez rien !