

Auto Full News

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



Numéro 5
Mai 2020
Gratuit



BATEAU : H.M.Y. Britannia

HISTOIRE : Moss chevaleresque au G.P. du Portugal 1958

CIRCUIT : Boavista

HISTOIRE : Mazda défie la Nordschliefe

AUTO : Alfa Roméo Arna

SERIE : The Persuaders! Duel Dino/Aston Martin

SPORT : Vettel quitte Ferrari



EDITO

Pour ce mois particulier de déconfinement le **5^{ème}** numéro d'**Auto Full News** a choisi de mettre en avant le Britannia, symbole d'évasion et de voyages. L'Alfa Roméo Arna est notre bipolaire du mois tandis que nous reviendrons sur les débuts de Mazda en compétition avec le moteur rotatif.

(Merci à Pierre Aubanelle pour sa précieuse collaboration)

Cycle : Coup de pouce au Peugeot eLC01

Le vélo urbain à assistance électrique, le **Peugeot eLC01** (*e pour électrique, L pour Légende, C pour City, 01 pour haut de gamme*), lancé en octobre 2018, vient enrichir son offre avec une version équipée de roues en **26 pouces** (pour les cadres taille : **M** et **S**) en plus de la version **24 pouces** (cadre taille : **XS**) déjà disponible. Ce nouveau modèle **26 pouces** améliore considérablement le confort des utilisateurs de grande taille. Ses pneus plus gros sont adaptés à la plupart des routes et chemins. Moderne et hi-tech, le Peugeot eLC01 est facile à prendre en main et fait preuve d'une grande polyvalence d'utilisation. Compact et maniable il se monte particulièrement agile en milieu urbain où nous avons le plus de chance de le croiser. Sa transmission à huit vitesses se montre efficace et le moteur de **400 kW** propose une autonomie allant jusqu'à **70 km**. Le freinage est assuré par des disques à l'avant et à l'arrière pour une plus grande sécurité. Il est équipé d'une selle matelassée particulièrement confortable et d'un porte-bagages «Racktime» pratique avec sa fixation rapide pour les sacs. Alliant modernité et touche «néo-rétro» son design intemporel est signé par **Peugeot Design Lab**. Il s'appuie sur



plus de **130 ans d'histoire** de la division cycles de Montbéliard. L'architecture caractéristique avec son cadre «monobloc», qui intègre les haubans du porte-bagages, est directement inspirée des légendaires productions de la marque au lion des années 50, 60 et 70. Son pédalier «triple lion» réplique l'un des composants les plus emblématiques de la marque Peugeot. Il est disponible en blanc, bleu, orange, vert et aubergine sans oublier son motif à damier si caractéristique. Le **eLC01** devient un *best-seller* de la gamme des vélos électriques de Peugeot Cycles. Il est proposé chez les revendeurs de la marque au prix de **1499 € TTC**

Article : Jean-François DUBY

Photo : Peugeot Cycles

HISTOIRE : Grande Prémio de Portugal témoin de la légende Moss

La récente disparition de **Stirling Moss** nous replonge sur les lieux de l'un de ses innombrables exploits : le **Grand Prix du Portugal 1958**.



Ce jour-là, en plus de sa victoire, Stirling Moss, sur une **Vanwall VW10**, fit preuve d'un esprit sportif sans commune mesure envers son grand rival du moment **Mike Hawthorn**.



En effet, alors que les deux hommes dominaient très largement cette course, **Mike Hawthorn** sur **Ferrari 246** partait en tête-à-queue en abordant la courbe **Epitacio Pessoa** et finissait dans un échappatoire. Pour ne rien arranger son moteur avait calé. **Moss** arrivait alors sur cette portion du circuit et s'arrêtait à hauteur de son adversaire. Stirling recommandait alors à **Mike** de profiter de la légère descente pour relancer le moteur de

sa Ferrari. Le pilote de **Scuderia** effectua alors la manœuvre et pu reprendre la course pour finir **2^{ème}** à plus de 5 minutes.



Il empochait ainsi les **6** précieux **points** de la deuxième place et le point du **record du tour (2m.32s.37)**.

A l'arrivée le pilote **Ferrari** fut cependant disqualifié. En effet les commissaires de pistes firent part à la direction que **Hawthorn** avait effectué sa manœuvre à contre-sens. Quand la nouvelle arriva aux oreilles de Moss ce dernier s'empressa d'aller plaider la cause de son adversaire auprès des officiels en précisant que **Hawthorn** avait effectué cette manœuvre dans l'échappatoire et non sur piste.



Finalement **Hawthorn** fut réintégré au classement final. Cette année-là **Moss** concédait à **Hawthorn** le titre de champion du Monde pour un petit point ce qui donne plus que jamais la portée de son geste. Tel était **Stirling Moss**.

Article : Jean-François DUBY

CIRCUIT : Circuito da Boavista Porto

Le Circuito da **Boavista** est né en 1931. A l'époque, le tracé urbain se résumait à un aller-retour de **4,100 km** sur l'Avenida Do Boavista à Porto. Les courses essentiellement locales se disputaient par handicap en fonction de la catégorie des voitures et sur le principe de faire le plus de tour dans un temps imparti. Après 3 éditions (1931-1932 et 1933) les courses cessèrent. Après-guerre le sport automobile revenait dans le même quartier mais cette fois-ci avec d'autres ambitions. Le circuit s'offrait un nouveau tracé bien plus sélectif de **7,775 km.** comportant **17 virages** avec un départ sur le front de mer. Le **Grand Prix du Portugal** était né et devenait une épreuve internationale. Entre 1950 et 1956, le circuit fut le lieu d'âpres affrontements en catégorie Sport entre Ferrari et Maserati. **Jean Behra** s'imposait notamment en 1955 au volant d'une Maserati 300 S. Les motos n'étaient pas en reste avec des épreuves dédiées aux 350 cc. et 500 cc. En 1956 **Automóvel Club de Portugal** envisage de faire venir la **Formule 1**. Son souhait est exhaussé et le Premier Grand Prix du Portugal se dispute le 24 août 1958 avec la victoire chevaleresque de Stirling Moss devant près de 100 000 spectateurs. Lors de cette édition, la première femme de la discipline **Maria Teresa de Filippis** était au départ sur une Maserati 250F. La Formule 1 revenait à Porto en 1960. **Jack Brabham** sur Cooper Climax T53 empochait lors de cette édition sa cinquième victoire consécutive et le titre de Champion du monde. Ironie de l'histoire, Stirling Moss fut disqualifié pour avoir effectué la même manœuvre que Hawthorn deux ans auparavant. Moss, en grand seigneur, acceptait cette disqualification sans discuter. A l'issue de ce Grand Prix, le quartier de **Boavista** ne résonna plus au son des moteurs durant 45 ans avant qu'une épreuve historique ne voie le jour en 2005 et que le WTCC en fasse l'une de ses étapes du championnat en 2007, 2009, 2011 et 2013. La Formule 1 reviendra au Portugal entre 1984 et 1996 mais cette fois-ci sur le tracé d'Estoril.

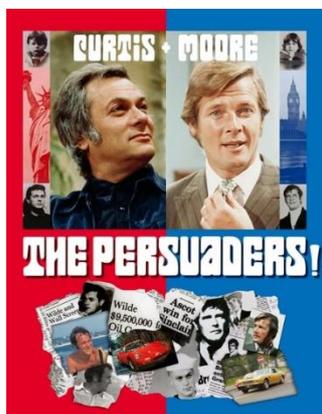


	VAINQUEUR	VOITURE	DENOMINATION
1950	FELICE BONETTO (ITA)	ALFA ROMEO 412	I CIRCUITO INTERNACIONAL DO PORTO
1951	CASIMIRO OLIVEIRA (POR)	FERRARI 340	I GRANDE PRÉMIO DE PORTUGAL
1952	EUGENIO CASTELOTTI (ITA)	FERRARI 225 S	II GRANDE PRÉMIO DE PORTUGAL
1953	JOSÉ NOGUEIRA PINTO (POR)	FERRARI 250 MM	III GRANDE PRÉMIO DE PORTUGAL
1954	LUIGI VILLORESI (ITA)	LANCIA D24	I GRANDE PRÉMIO DO PORTO
1955	JEAN BEHRA (FRA)	MASERATI 300 S	VI CIRCUITO INTERNACIONAL DO PORTO
1956	MARQUÉS DE PONTAGO (ESP)	FERRARI 875	II GRANDE PRÉMIO DO PORTO
1958	STIRLING MOSS (GB)	VANWALL VW10	VII GRANDE PRÉMIO DE PORTUGAL
1960	JACK BRABHAM (AUS)	COOPER CLIMAX T53	IX GRANDE PRÉMIO DE PORTUGAL

	VAINQUEUR	VOITURE
2007	COURSE 1 : ALAIN MENU (CH)	CHEVROLET LACETTI
	COURSE 2 : ANDY PRIAULX (GB)	B.M.W. 320 SI
2009	COURSE 1 : GABRIELE TARQUINI (ITA)	SEAT LEÓN 2.0 TDI
	COURSE 2 : AUGUSTO FARFUS (BRE)	B.M.W. 320 SI
2011	COURSE 1 : ALAIN MENU (CH)	CHEVROLET CRUZE 1.6 T
	COURSE 2 : ROBERT HUFF (GB)	CHEVROLET CRUZE 1.6 T
2013	COURSE 1 : YVAN MULLER (FRA)	CHEVROLET CRUZE 1.6 T
	COURSE 2 : JAMES NASH (GB)	CHEVROLET CRUZE 1.6 T

FILM/VIDEO : **The Persuaders!** – Amicalement Vôtre

En octobre 1972 débarque sur la deuxième chaîne de l'**ORTBF** une série qui fut loin d'être un succès aux Etats-Unis. Après seulement 1 saison et **24 épisodes** de 49 mn, le réseau **ABC** décide de mettre fin à «**The Persuaders!**» (Amicalement Vôtre en français) ce qui allait devenir l'une des séries cultes des années 70.



L'histoire relate les aventures de **Daniel Wilde (Tony Curtis)** un milliardaire américain élevé dans les bas-fonds New-Yorkais et de **Brett Sinclair (Roger Moore)** un Lord fortuné. Les deux hommes que tout oppose vont se rencontrer pour la première fois du côté de Monte-Carlo lors d'une course poursuite à bord de leurs voitures de sport (admirablement mise en musique par le générique de **John Barry**). Les deux hommes répondent sans le savoir à la même invitation envoyée par le **Juge Fulton (Laurence Naismith)**. Ce dernier va employer ce duo explosif pour rendre la justice en marge parfois de toute légalité. Au fil de leurs enquêtes les deux hommes vont nouer une amitié empreinte de permanentes railleries.

Les voitures de sport conduites par les deux protagonistes sont devenues des icônes pour les fans de la série.



Brett Sinclair conduit une **Aston Martin DBS** (couleur Bahama Yellow) avec conduite à droite (*châssis numéro DBS/5636/R*). Il s'agit en réalité d'une **DBS 6 cylindres** rebadgée en **DBS V8** et dotée de jantes alliage **GKN**. En effet la marque anglaise qui avait de grande ambition sur le marché américain n'était pas encore prête à commercialiser la version V8 au moment du tournage. L'illusion est parfaite. L'immatriculation est aux initiales de Brett Sinclair : **BS 1**. Elle a été vendue par la production à la fin du tournage. Après avoir connu plusieurs propriétaires, elle est aujourd'hui aux mains de **Jeremy Levison** un avocat et collectionneur d'art reconnu.



Danny Wilde conduit pour sa part une **Ferrari Dino 246 GT** rouge (*châssis numéro 00810*) d'immatriculation **MO 221400** (*MO est l'abréviation de Modène, la province dans laquelle se trouve l'usine Ferrari*). Son devenir fait l'objet de beaucoup d'incertitudes mais les rumeurs nous conduisent à croire qu'elle serait chez un collectionneur italien.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Extraites de la série

AUTO : l'Alfa Roméo Arna

Devant le succès des véhicules de la classe moyenne sur le marché européen, Alfa Roméo se trouve pris de vitesse en cette fin des années 70. La concurrence est rude et la vieillissante **Alfasud** peine à donner le change, d'autant plus que cette dernière traîne comme un fardeau sa piètre qualité de construction et une fiabilité digne de la *commedia dell'arte*.



Des lignes inhabituelles pour une Alfa Roméo

Face à l'urgence, Alfa Roméo décide en octobre 1980 de créer une coentreprise avec le constructeur japonais **Nissan** (Alfa Romeo Nissan Automobili SpA) et une usine est aussitôt construite dans la région de Naples. Le constructeur milanais reproduisait malheureusement les mêmes erreurs qu'avec Alfasud.



Une version 3 portes L

Précipitation et désorganisation vont vite mettre en difficulté ce projet qui consiste à assembler des éléments mécaniques d'Alfasud dans une caisse de **Nissan Pulsar** (plus

connue en Europe sous le nom de **Datsun Cherry Type N12**). L'opération qui consistait à faire des économies va vite devenir un gouffre pour Alfa Roméo. Les coûts de développement explosent et les retards s'accumulent.

Les ingénieurs ayant le plus grand mal à assembler les composants des deux constructeurs. Pour ne rien arranger les '**Alfatistes**' manifestent leur désapprobation face à ce clone japonais. L'esprit Alfa n'y est pas. Pour assurer ses arrières Alfa mettait parallèlement en chantier la vraie remplaçante de l'Alfasud : l'**Alfa 33** et faisait preuve pour une fois de clairvoyance. Avec 3 ans de retard l'**Arna** finissait par arriver sur le marché après une présentation au salon de l'automobile de **Frankfort 1983**.



Une planche de bord harmonieuse mais fragile !

Deux modèles étaient proposés avec le pétillant moteur boxer 4 cylindres en **1186 CC** de **63 ch.** (modifié à **68 ch.** dès 1984) et un **1351cc** de **71 ch.** La caisse particulièrement légère (+/- **850 kg.**) rendait l'ensemble agile même si l'on ne retrouvait pas la rigueur et la précision de la tenue de route de l'Alfasud.

La carrosserie se déclinait en **3 portes (L)** ou **5 portes (LS)**. L'habitacle décevait et le standard de qualité cher aux japonaises n'avait malheureusement pas fait le voyage jusqu'en péninsule italienne. Pour l'anecdote, lors du salon de l'automobile de **Genève 1984** (je n'avais alors que 12 ans) je m'étais glissé derrière le volant quand subitement la partie basse du tableau de bord me tombait sur les genoux, sous le regard médusé d'un vendeur

d'Alfa Roméo. Héberté, je m'attendais à me faire réprimander mais le représentant de la marque venait à mon secours pour me sortir de cette embarrassante situation avec bienveillance.



Les dessous de l'Italo-japonaise



Toute la production des usines Alfa Roméo du sud de l'Italie de cette époque se résumait dans ce genre d'incident. Cependant, afin de ne pas retrouver les mêmes problèmes de corrosion qui affectaient les Alfasud (parfois à peine sorties des chaînes...) le constructeur avait appliqué un traitement **zincrometal** à la coque plutôt efficace.

En 1984 l'**Arna** reçoit une cure de vitamines avec la version **TI**. Cette dernière se déclinait en deux variantes, l'une avec une déclinaison du **1351cc** porté à **86 ch.** grâce à 2 carburateurs double corps et l'autre avec un **1490 cc.** développant **95 ch.** à 5800 Tr /min.



La version TI aux airs sportifs

Si cette version était amusante, elle ne faisait toutefois pas le poids face aux concurrentes affûtées qu'étaient les **VW Golf II GTI**, **R11 Turbo** ou autres **Ford Escort XR3i**.



Le Moteur boxer de la TI

Le rachat d'Alfa Roméo par Fiat en 1986 allait condamner définitivement l'Arna. Ce fut même l'une des premières décisions du géant de Turin qui souhaitait mettre ainsi fin à l'hémorragie financière ce projet mal né. La production cessait après à peine plus de 4 ans et seulement **53 047 exemplaires**. Beaucoup n'ayant jamais pu trouver d'acheteurs, elles furent reversées comme véhicules de service à l'administration italienne. Pour être tout à fait honnête je la trouve attachante. Certes elle a de nombreux défauts et n'a pas les gênes que l'on peut attendre d'une Alfa, mais avec sa ligne équilibrée et son originalité elle mérite que l'on se penche sur son cas en collection.

Article : Jean-François DUBY
Photos : Alfa Roméo

HISTOIRE : Mazda Cosmo à l'épreuve de la Nordschleife

Pour les **120 ans** de **Mazda**, nous revenons sur l'une de ses premières incursions dans le sport automobile. Lancée en 1967 la Mazda **Cosmo 110S** (type L10A) fut la deuxième voiture au monde commercialisée avec un moteur rotatif après la **NSU Spider**, mais cette fois-ci avec un bi-rotor. Cet élégant coupé allait devenir le porte-drapeau de cette technologie à travers le monde.



Pour promouvoir cette motorisation révolutionnaire, le constructeur nippon décidait de se confronter à l'un des événements du sport automobile les plus redoutables et les plus difficiles du moment : le **Marathon de la Route**. Cet événement fut créé pour remplacer les légendaires Rallyes **Leige-Rome-Leige** et **Liège-Sofia-Liège**. Il devenait en effet de plus en plus difficile d'organiser des courses sur routes ouvertes. Le Marathon de la Route s'est disputé entre 1965 et 1970 sur le terrifiant circuit du **Nürburgring** sous la forme d'une épreuve d'endurance de 84 heures (82 ou 86 h. suivant les années). Le **Marathon de la Route** n'en n'était pas moins un véritable défi pour les pilotes ou les voitures.

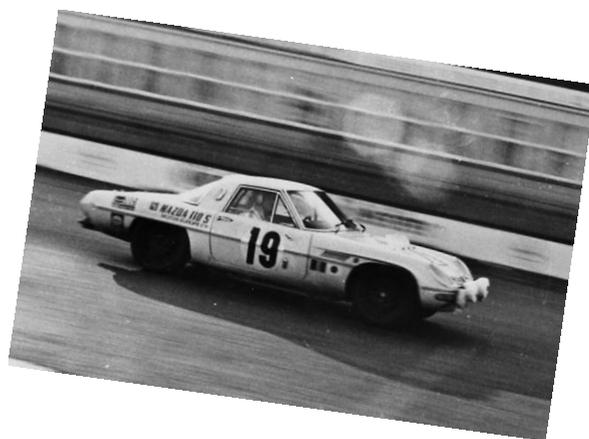


C'est à l'occasion de **l'édition 1968** que Mazda décidait de se lancer dans sa première compétition internationale pour tester notamment l'endurance et la fiabilité du moteur rotatif. Le constructeur nippon engageait pour l'occasion deux Cosmo (**série 2, type L10B**) modifiées en conséquences. Les deux châssis étaient identiques à l'exception d'une

bande rouge sur la **N°18** et jaune sur la **N°19**. Outre le moteur modifié, l'empattement fut légèrement rallongé afin d'améliorer la stabilité. Les freins ont été renforcés et la calandre fut agrandie afin d'assurer un meilleur refroidissement. Pour gagner du poids les pare-chocs furent retirés tandis que deux paires de feux **Marchal** furent ajoutés pour la conduite de nuit.



Du côté des pilotes, la **N°18** était confiée à un équipage 100 % japonais composé de Nobuo **Koga**, Yoshimi **Katayama** et Masami **Katakura**, la seconde, la **N°19** était confiée à des pilotes locaux avec le trio belge Leon **Dernier** ("Eldé"), Yves **Deprez** et Jean-Pierre **Ackermans** ("Jipéa"). Les deux petites japonaises faisaient finalement une très belle course sur la **Nordschleife**.



Alors qu'il ne restait plus que 1 heure 30 avant l'arrivée, la **N°18** devait renoncer sur **casse du pont arrière**. La **N°19** ralliait quant à elle l'arrivée à une très belle **4^{ème} place**, derrière les intouchables et redoutables Porsche 911 et Lancia Fulvia. Mazda avait rempli son contrat et pu ainsi démontrer les qualités d'une motorisation réputée capricieuse. Ce fut la première étape d'une aventure qui aboutira 23 ans plus tard par la consécration aux **24 h. du Mans 1991**.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Service média Mazda

BATEAU : H.M.Y. Britannia

La décision de remplacer le yacht **H.M.Y. Victoria and Albert** -en service depuis **1899**- est annoncée par l'amirauté en octobre 1951. C'est au chantier naval de la prestigieuse entreprise **John Brown & Co. Ltd**, situé à Clydebank en Ecosse - à qui on doit entre autres le **Lusitania**, le **Queen Mary** ou le **Queen Elisabeth**- que revient l'honneur de construire ce nouveau joyau des mers. Commencé en février 1952 et achevé en janvier 1954, sa construction aura coûté **2,1 millions de livres sterling** (soit l'équivalent de **5 580 000** de nos actuels **euros**). C'est la reine **Elizabeth II** en personne qui viendra inaugurer et baptiser le **H.M.Y. Britannia** le 16 avril 1953.



Un musée flottant à Edimbourg

Le **H.M.Y. Britannia** a été conçu pour être transformé en navire-hôpital en temps de guerre. Cette possibilité ne fut heureusement jamais utilisée. En cas de conflit nucléaire, il était prévu que la **Reine** puisse se réfugier à son bord au large de la côte nord-ouest de l'Écosse. Le navire a été conçu avec trois mâts : un mât avant de 133 pieds (41 m), un mât principal de 139 pieds (42 m) et un mât d'artimon de 118 pieds (36 m). Les parties supérieures du mât avant et du mât principal étaient articulées pour permettre au Britannia de passer sous les ponts.

L'équipage du navire était connu sous le nom des **Royal Yachtsmen**, tous volontaires des services généraux de la **Royal Navy**. Les officiers étaient nommés pour un maximum de deux ans, tandis que des plaisanciers royaux étaient recrutés comme volontaires. Après 365 jours de service, ils pouvaient être admis comme permanents du yacht royal et ce jusqu'à la fin de leur fin de contrat dans la Royal Navy ou leur départ à la retraite. En conséquence, certains Royal Yachtsmen ont pu servir pendant plus de 20 ans. Le navire transportait un peloton de la **Royal Marine** pour la sécurité et des musiciens de la **Royal Marine Band** lorsque des membres de la famille royale étaient à bord.



L'une des salles de contrôle



Le pont arrière zone de détente de la Reine

Au cours des **43 années** de sa longue carrière, l'**H.M.Y. Britannia** fut un formidable ambassadeur de la royauté et a servi maintes fois de résidence officielle et privée à la reine ainsi qu'aux autres membres de la famille royale. Le prince et la princesse de Galles - **Charles et Diana** – y ont fait leur croisière de lune de miel en 1981. Au cours de ses voyages, il est arrivé que le Yacht Royal prenne part à des exercices navals ou à des opérations scientifiques notamment d'hydrographie. Il a permis l'évacuation de plus de 1000 réfugiés au moment de la **guerre civile à Aden** en 1986.



Le salon Royal



La chambre de la Reine

En plus d'avoir transporté la Reine et sa famille, il aura été l'hôte de personnalités et dignitaires du monde entier (comme les présidents américains Dwight **Eisenhower**, Gerald **Ford**, Ronald **Reagan** ou encore Bill **Clinton**). Le navire aura finalement effectué près de **970** visites officielles et parcouru **1 087 623** milles marins (soit 2 014 278 km).



Même la Rolls-Royce Phantom V a sa place



L'ascenseur

Après son dernier voyage, le navire prenait officiellement sa retraite le **11 décembre 1997**, à **Portsmouth** en présence de la reine, du duc d'Édimbourg, d'une partie de la famille royale et de 200 officiers et plaisanciers royaux ayant servi à son bord.

Il aurait dû avoir un remplaçant mais **Tony Blair**, fraîchement élu, s'y opposa fermement dès **1997**. Ce n'est que récemment que l'idée refait surface sous la gouvernance de **Boris Johnson** ; un projet serait à l'étude.

L'**H.M.Y. Britannia** fut ensuite acheminé dans le port de **Leith à Edimbourg** ; il est devenu depuis l'une des attractions les plus visitées de Grande-Bretagne avec 300 000 visiteurs par an.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Aleksandr DUBY

Le H.M.Y. Britannia en chiffres

Longueur : **126 m.**

Largeur : **17 m.**

Hauteur : **37 m.**

Propulsion : **2 turbines à vapeur Pametrada de 12 000 ch. (8 900 Kw.)**

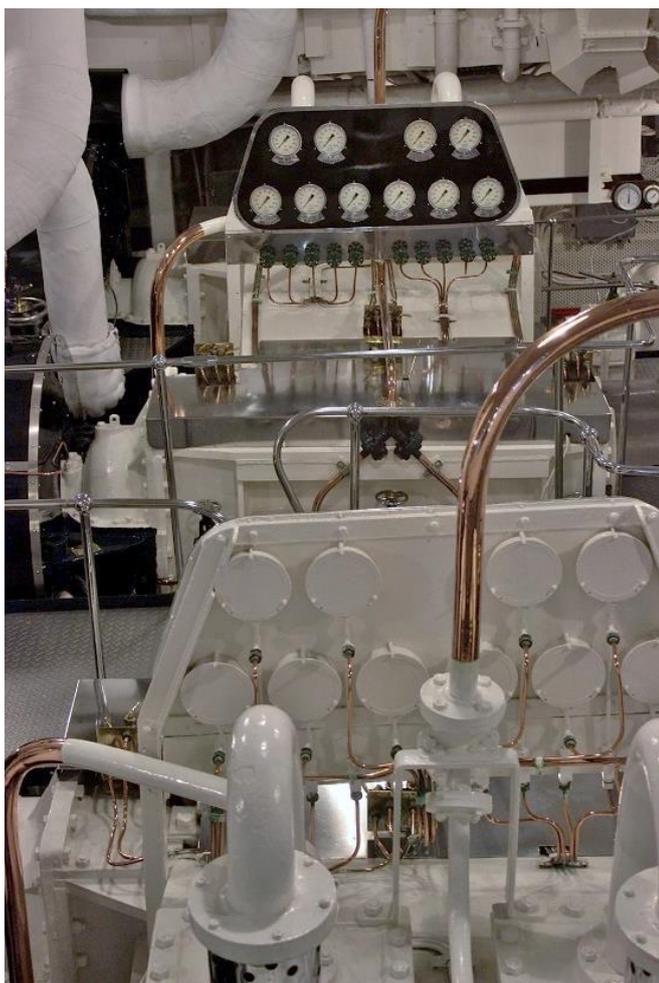
Vitesse : **21.5 Nœuds (39,8 km/h)**

Distance : **2400 milles marins (4 400 km)**

Equipage : **21 officiers + 250 Royal Yachtmen**

Sécurité : **1 peloton de Royal Marines**

Capacité : **250 invités**



<https://www.royalyachtbritannia.co.uk/>

Une salle des machines chirurgicale



Importateur distributeur de machine-outil neuve et d'occasion, standard et sur mesure et de solution clés en main pour l'industrie, PRO-DIS machines-outils vous propose depuis 10 ans une large gamme de machines qui comprend de l'assemblage, du formage, de l'usinage, de la coupe, presse et rivetage, test matière et passivation de l'Inox, marquage.

Ces machines outils et solutions industrielles, de réputation mondiale, robustes et fiables mais aussi à la pointe du progrès des technologies actuelles, sont principalement fabriquées en Allemagne, Danemark, Espagne, Finlande, France, Italie, Pays-Bas, Taiwan, Turquie et USA.

FORMULE 1 : Vettel sans titre de transport pour 2021

La nouvelle vient apporter un peu de vie au monde de la Formule 1 en sommeil depuis le faux départ à Melbourne. Sébastien Vettel quittera Ferrari à l'issue de l'exercice 2020. Reste deux inconnues : aurait-il l'occasion de faire ses adieux aux tifosi en piste et de quoi sera fait son avenir ? Choisira-t-il le challenge auprès d'une nouvelle écurie ? un départ vers une autre discipline (WEC ?) ou tout simplement la retraite ? La nouvelle n'est pas surprenante pour autant, les relations entre le pilote allemand et la Scuderia s'étaient distendues depuis plus d'un an. Le tournant avait été ce fameux Grand-prix d'Allemagne 2018 où Vettel alors confortablement en tête du championnat et de la course partait bêtement à la faute dans le Stadium. Ce fut comme un choc psychologique pour l'Allemand qui allait dès lors enchaîner les erreurs en piste et voyait s'éloigner un titre qui lui semblait pourtant promis. A sa décharge, il fut aussi parfois desservi par les errances stratégiques de son écurie. La combinaison de ces deux facteurs venait peu à peu gripper la machine du succès. Début 2019, Vettel voyait arriver dans l'écurie le jeune monégasque Charles Leclerc qui rapidement démontrait tout son potentiel. Les résultats tournaient à l'avantage du jeune prodige en même temps que se reportait sur lui toute l'attention de son team. Vettel passait officieusement en second plan. Les deux pilotes arrivaient même à se saborder en piste et l'agacement de Ferrari se faisait de plus en plus sentir. Est-ce cette trêve forcée qui permit aux deux

parties d'en tirer les conclusions ? Nul ne le sait mais cette séparation semblait finalement inéluctable. Le baquet Ferrari n'allait pas rester libre bien longtemps : 48 heures après l'annonce du départ de Vettel, la Scuderia officialisait la titularisation de Carlos Sainz à compter de 2021 pour deux saisons minimum. Le pilote espagnol de 25 ans se voit ouvrir les portes d'une écurie en mesure de le propulser aux avant-postes. Ce sera sa 4^{ème} écurie après Toro Rosso (2015-2017), Renault (2017-2018) et McLaren (2019-2020). Au même moment, nous apprenions que Daniel Ricciardo quittait Renault à l'issue de cette saison pour tenter l'aventure chez McLaren qui sera équipé du nouveau moteur Mercedes. Il récupère ainsi le baquet laissé vacant par Sainz. A l'heure de ces lignes règne toujours une grande incertitude sur le lancement de la saison 2020. Si certaines épreuves ont été définitivement annulées se pose encore la question de celles qui ont fait le choix de reporter à une autre date. Plusieurs pistes sont à l'étude en tenant compte de l'évolution sanitaire. Un même circuit pourrait accueillir deux épreuves sur deux week-ends consécutifs afin d'assurer un nombre conséquent d'épreuves pour valider le championnat. Vous trouverez un point de situation au 15 mai.

Article : Jean-François DUBY

Bilan de Vettel chez Ferrari (données en cours)

101 Grand-prix
14 Victoires
54 Podiums
12 Poles
14 Records du tour
Vice-champion du monde en 2017 et 2018



Vettel et la SF1000 en test à Barcelone
(Photo Ferrari Media)

Point sur les modifications du calendrier 2020

G.P. annulés :	Australie / Monaco / France / Pays-Bas
G.P. à huit clos :	Grande-Bretagne / Hongrie
G.P. en double manche :	Autriche / Grande Bretagne
G.P. reportés (date à définir) :	Bahreïn / Vietnam / Chine / Espagne / Azerbaïdjan / Canada