

Auto Full News



Auto Camion Bus Moto Bateau Avion

Numéro 6

Juin 2020

Gratuit

En piste !



F1 : La reprise

MOTO : Carlo Ubbiali disparaît à 90 ans

AUTO : Nouvelle B.M.W. M5 Competition

BATEAU : Nadal prend la mer

HISTOIRE : McLaren commémore Bruce

BUS : MAN articule sa gamme Lion's City

SERIE TV : Supercopier ou l'histoire d'un destin tragique



EDITO

Ce 6^{ème} numéro d'Auto Full News précédera de quelques jours la nouvelle et inédite saison de Formule 1 qui devrait réjouir les amoureux des sports mécaniques. Nous rendrons un hommage appuyé à Carlo Ubbiali ce géant de la moto qui nous a quitté à l'âge de 90 ans. Restons dans le sport avec Rafael Nadal qui en attendant de pouvoir reprendre le chemin des courts pourra profiter de son nouveau superyacht. Ce mois de juin célèbre également la mémoire de Bruce McLaren qui disparaissait il y a tout juste 50 ans. Nous prendrons enfin de la hauteur avec un flashback sur la série Supercopter et l'incroyable destin d'un Bell 222A.

(Merci à Pierre Aubanelle pour sa précieuse collaboration)
(Photo couverture Formula One)

MONTRE : Breitling et Bentley dans les temps !

Breitling et Bentley célèbrent leurs 17 ans de partenariat avec une nouvelle montre. La **Chronomat BO1 42 Bentley** dispose d'un boîtier en acier inoxydable de 42 millimètres avec un cadran vert et des compteurs de chronographe noirs. La montre est présentée sur un bracelet à rouleaux en acier inoxydable muni d'un fermoir papillon comportant une gravure «**BENTLEY**» sur un fond transparent en saphir. Comme tous les autres modèles de la gamme **Chronomat** cette montre est étanche jusqu'à **20 bars** (200 mètres)

Prix conseillé 7 900 euros



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.

BUS : La gamme Lion's City s'articule chez MAN

MAN Truck & Bus présente un nouveau modèle de bus **100% électrique** destiné aux zones urbaines. Equipé d'une batterie de **640 kWh**, le **MAN Lion's City 18 E** articulé de **18 mètres** de long, est disponible à la commande depuis avril et vient compléter la gamme initiée par le MAN Lion's City 12 E standard lancée fin 2019. Une présentation qui tombe à pic puisqu'après avoir été déjà récompensé par l'**iF Design Award 2020**, le bus électrique MAN Lion's City E remporte un nouveau prix de design dans la catégorie des véhicules utilitaires décerné par le **Conseil Allemand du Design (Rat für Formgebung)** dans le cadre du **Concours des marques automobiles**.



Cette nouvelle version est équipée de huit packs de batteries au **lithium-ion** pour un total donc de **640 kWh** garantissant ainsi une autonomie minimum de **200 km** pouvant aller jusqu'à **270 km** dans des conditions d'utilisation optimum. Les batteries sont pourvues d'un système de gestion de la température qui garantit une stabilité de puissance en toute saison. Elles sont situées sur le toit hors de portée des zones de collision pour plus de sécurité mais aussi afin de faciliter les opérations de maintenance. Elles peuvent être rechargées au dépôt via une prise pour système de charge combiné



(CCS). Avec une puissance de charge moyenne de **100 kW** et une puissance maximale allant jusqu'à **150 kW**, le bus articulé peut être opérationnel en moins de quatre heures. La puissance délivrée et combinée des deux moteurs électriques est comprise entre **320 kW** et **480 kW** au maximum. Elle est transmise à **deux essieux moteurs** (le 2^{ème} et 3^{ème} qui sont synchronisés électroniquement afin d'améliorer la maniabilité et la stabilité du **Lion's City 18 E**. Les premiers essais confirment le confort d'utilisation du dernier de chez MAN qui peut accueillir jusqu'à **120 passagers**. Les villes de Cologne et Barcelone accueilleront ce nouveau modèle pour des tests grandeur nature.

Article : Jean-François DUBY

Photos : MAN

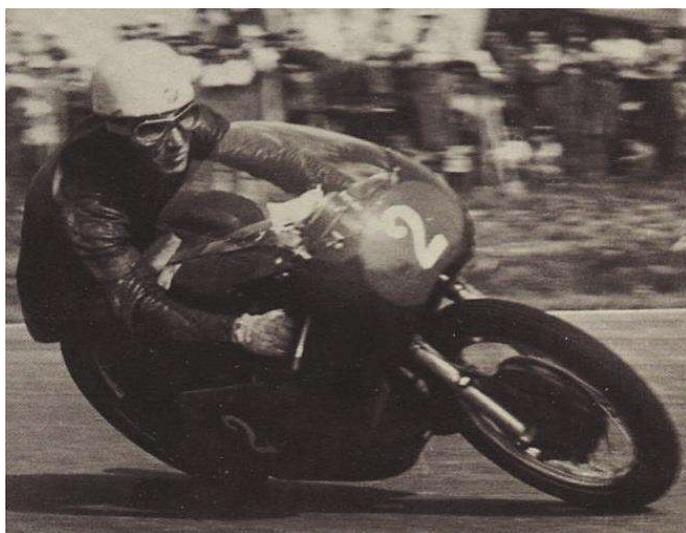
MOTO : Carlo Ubbiali disparaît à 90 ans

Le monde de la moto pleure la disparition d'une de ses plus grandes légendes. **Carlo Ubbiali**, neuf fois champion du monde, est décédé à Bergame à l'âge de 90 ans des suites d'un accident domestique.



**Carlo sur une
FB Mondial 125 Bialbero GP en 1951**

Son approche des deux roues a commencé très tôt, alors qu'il travaillait comme mécanicien dans l'atelier de son père. Il fit ses débuts au championnat du monde 125 cm³ en **1949** sur **MV Agusta** et obtenait dès sa première année une belle 4^{ème} place finale. L'année suivante il s'engageait avec une **FB Mondial**, (marque de motocyclette fondée par les **Frères Boseli** de Milan). Il devenait vice-champion du monde et gagnait sa première course en Angleterre.



Il allait connaître la consécration en **1951** soit à peine deux ans après ses débuts en enlevant le titre marqué par une victoire à Monza. En

1952 il devenait à nouveau vice-champion, sa moto n'étant plus en capacité de lutter contre la véloce MV Augusta de **Cecil Stanford**.



La MV Agusta Profilée de la saison 56

Pour la saison 1953, **Ubbiali** allait revenir à ses premiers amours et signer avec MV Agusta. A partir de cet instant, la carrière du pilote italien allait être intimement et définitivement liée à la marque de Varese. L'association Ubbiali/MV Agusta allait être fructueuse avec les titres de champion du monde **125 cm³** en **1955**, **1956**, **1958**, **1959** et **1960**, deux titres de vice-champion en **1954** et **1957** et une 3^{ème} place en 1953 pour un total de **24 victoires** en 50 grand-prix.



**2^{ème} en 250 au G.P. de Suède 1959 sur
MV Agusta**

En 1955, il décidait de s'engager parallèlement en catégorie **250 cm³**. Dans le quart de litre, il allait décrocher le titre à 3 reprises en **1956**, **1959** et **1960** avec un total de **13 victoires** en 35 participations. Avec ses deux victoires sur FB Mondial, **Carlo Ubbiali** aura remporté **39 grand-prix** dans les deux catégories.



La dernière saison avec le doublé 125/250 à Assen en 1960

Le pilote de Bergame âgé alors de 30 ans décidait de prendre sa retraite à l'issue de la saison 1960 pour fonder une famille, mais la décision était peut-être aussi liée à la mort prématurée de son frère **Maurizio**, qui était

alors son manager. Il retourna travailler dans l'atelier de son père dans sa ville natale. Il resta toutefois lié au milieu en devenant consultant pour MV Agusta. Un choix judicieux pour la marque car **Ubbiali** allait proposer au propriétaire de l'époque, le **comte Domenico Agusta**, d'embaucher un certain **Giacomo Agostini**. Ce dernier lui en sera éternellement reconnaissant. Carlo Ubbiali s'illustra également dans la prestigieuse course **Tourist Trophy** de l'île de Man avec **5 victoires**. En 2001, la F.I.M. faisait entrer Carlo Ubbiali dans le **Hall of Fame** de la moto. Avec ses 9 titres de champion du monde qu'il partage avec **Mike Hailwood** et **Valentino Rossi**, il vient juste derrière **Giacomo Agostini** (15 titres) et **Ángel Nieto** (13 titres).

Article : Jean-François DUBY

Photos : Maurice Büla /MotoGP

MOTO : Nouvelle Tracer 700 la révolution de velours

Yamaha renouvelle en profondeur le **Tracer 700** avec la nouvelle version 2020 de son célèbre trail routier. Ce modèle marque un tournant avec un look résolument moderne mariant aérodynamisme et finesse, accentués par deux phares à LED. Le **bicylindre** profite au passage d'une sérieuse mise à jour pour apporter encore plus d'efficacité et de performances. Le moteur type



CP2 de **689 cm³** reçoit en effet des réglages optimisés au niveau de l'injection, de l'allumage et de l'admission sans oublier l'échappement. Le bloc délivre ainsi une puissance de **73,5 ch à 8750 tr / min** (légèrement en deçà de la précédente version) et un couple maximal de **67 Nm à 6500 tr / min** toute en respectant les normes Euro 5. Le couple est disponible dès les plus bas régimes. Avec un réservoir de **17 litres** l'autonomie augmente à environ **400 km** ; de quoi envisager de grandes escapades. Avec un poids total en ordre de marche de **196 kg**, le rapport poids / puissance est excellent. Le

confort et la maniabilité offrent une grande polyvalence d'utilisation grâce notamment au châssis en tube d'acier léger et au bras oscillant en aluminium. La partie Cycle est complétée par une suspension réglable en précharge et en extension. A l'avant on retrouve une fourche de 41 mm et à l'arrière un simple amortisseur classique. Le freinage fait appel à deux disques de 282 mm à l'avant. Ces derniers s'avèrent efficaces quoique trop brutaux. Au freinage la fourche a tendance à plonger excessivement. Les pneus sont du 120/70 R 17 à l'avant et du 180/55 R 17 à l'arrière. L'ensemble reste sportif et la version 2020 du **Tracer 700** semble une réussite au regard des retours des essayeurs professionnels.

Article : Jean-François DUBY

Photo : Yamaha

FORMULE 1 : Feu vert pour la saison 2020

Dans quelques jours les moteurs de **Formule 1** vont à nouveau rugir, marquant ainsi le lancement du **Championnat du Monde 2020**. Un championnat pas comme les autres qui dans un premier temps ne comportera que huit grand prix uniquement basés en Europe. La prolongation du championnat et l'extension à d'autres continents dépendra de l'évolution des conditions sanitaires. A ce jour trop d'incertitudes règnent et il est impossible d'avoir une projection au-delà du grand Prix de Monza le 06 septembre. Une multitude de scénarii sont à l'étude et pousse les promoteurs et organisateurs à explorer des pistes inédites afin d'assurer un nombre suffisant d'épreuves pour couronner dignement un lauréat pour l'exercice 2020. Le coup d'envoi sera donné en **Autriche** début juillet, le circuit du **Red bull Ring** enchaînera deux épreuves de suite en l'espace d'une semaine. Pour rattraper le temps perdu et surtout laisser la place à d'éventuels autres grand-prix, les huit premiers rendez-vous vont s'enchaîner jusqu'à début septembre. En plus du casse-tête pour étoffer le championnat, **Liberty Media** et **la F.I.A.** ont dû également repenser le format et les habitudes qui régissent un week-end de course. La saison 2020 commencera donc à **huis clos** mais il a fallu également repenser la vie au sein du paddock et le déroulement des différentes cérémonies. Dans un premier temps, la traditionnelle parade des pilotes sera supprimée en attendant de trouver une alternative. Le plus gros problème pour les organisateurs est la gestion de la **pré-grille**. Il s'agit du moment qui concentre le plus grands nombre de personnes à un instant T : techniciens, mécaniciens, préparateurs physiques, journalistes, V.I.P. et bien autres encore, font de la pré-grille une fourmilière humaine qui est loin de répondre aux mesures sanitaires. Une limitation drastique s'impose et constitue un challenge pour toutes les équipes. La traditionnelle cérémonie de l'hymne nationale du pays hôte disparaît. Se pose un dernier problème : la cérémonie du **podium**. Là encore le protocole s'adapte : sans que cela soit à ce jour encore arrêté, on s'achemine vers une remise des prix directement sur la piste avec l'alignement des voitures de tête. Malgré tout, nous nous réjouissons de revoir les acteurs de ce championnat reprendre la piste et cette saison pourrait réserver bien d'autres surprises. Très récemment, les circuits d'**Imola** et **Portimão** ont fait part de leur disponibilité pour accueillir des épreuves. D'autres circuits comme celui de **Bahreïn** proposent d'utiliser les différentes configurations offertes par son tracé pour diversifier les épreuves. Quel va être l'impact de ce confinement sur la hiérarchie des pilotes et des écuries ? La rupture d'activité aura-t-elle eu un impact sur la dynamique du succès de **Mercedes** et de **Lewis Hamilton** ? Enfin, l'annonce du départ de **Vettel** de Ferrari va-t-elle désinhiber le pilotage de l'allemand ? Bien des questions qui devraient trouver en partie des réponses dès les premiers tours de roue en Autriche.

Article : Jean-François DUBY

CALENDRIER OFFICIEL



GRAND-PRIX	CIRCUIT	DATES
Formule 1 Rolex Grosser Preis von Osterreich	Le Red Bull Ring - Autriche	03/07 - 05/07
Formule 1 Pirelli Grosser Preis der Steiermark	Le Red Bull Ring - Autriche	10/07 - 12/07
Formule 1 Aramco Magyar Nagydij	The Hungaroring - Hongrie	17/07 - 19/07
Formule 1 Pirelli British Grand Prix	Silverstone - Angleterre	31/07 - 02/08
Emirates Formula 1 70th Anniversary Grand Prix	Silverstone - Angleterre	07/08 - 09/08
Aramco Gran Premio de Espana	Circuit de Catalunya - Espagne	14/08 - 16/08
Grand Prix de Belgique de Formule 1 Rolex	Spa-Francorchamps - Belgique	28/08 - 30/08
Formule 1 Gran Premio Heineken d'Italia	Monza - Italie	04/09 - 06/09

HISTOIRE : McLaren commémore Bruce !



Le 2 juin 2020 marquait le demi-siècle de la disparition du pilote et ingénieur de course Bruce McLaren. Alors qu'il testait l'une de ses voitures de course **Can-Am** sur le circuit de **Goodwood**, son capot moteur se détachait. Déséquilibrée, la **McLaren M8D** alla s'écraser sur un poste de commissaires de piste. **Bruce McLaren** fut tué sur le coup.



Bruce poussant sa fameuse M8

Pour commémorer cette triste date, sa fille **Amanda**, ambassadrice de la marque McLaren, a dévoilé une **statue** à l'effigie de son père lors d'une cérémonie privée au **McLaren Technology Centre (MTC)** à Woking. Cette statue en bronze est l'œuvre du peintre et sculpteur **Paul Oz** mondialement reconnu pour ses réalisations largement inspirées du sport automobile. L'artiste avait déjà réalisé par le passé une sculpture d'**Ayrton Senna** pour le compte de McLaren Racing. Cinquante bougies allumées ont également été placées autour d'une **McLaren M8D** de 1970. Il s'agit d'un châssis identique dans lequel Bruce McLaren trouva la mort. Cette M8D fut conduite à la victoire au championnat **Can-Am** de 1970 par son coéquipier et compatriote **Denny Hulme**. C'était la deuxième fois que **Hulme** remportait ce championnat. Bruce McLaren lui-même remporta ce championnat en 1967 sur une **M6A Chevrolet** et en 1969 sur une **M8B Chevrolet**. L'équipe McLaren aura ainsi dominé les courses Can-Am durant cinq années consécutives (1967-1971).



Bruce McLaren avait fait ses débuts avec sa propre écurie McLaren lors du championnat de F1 en **1966**. Il s'imposa pour la première fois avec une McLaren (une M7A à V8 Cosworth) lors du Grand-Prix de **Belgique 1968** sur le circuit de Spa-Francorchamps. Ce furent les débuts d'une longue histoire avec la discipline reine ponctuée par un total de **182 victoires**, **12 championnats de pilotes** et **8 championnats constructeurs**. McLaren Racing est aujourd'hui la deuxième équipe la plus titrée de la Formule 1. McLaren compte également trois victoires aux **500 miles d'Indianapolis** (Donahue en 1972, Rutherford en 1974 et 1976). L'écurie fait d'ailleurs son retour cette année dans cette discipline. La victoire aux **24 Heures du Mans** en 1995 vient enrichir un palmarès que Bruce n'aurait pas renié.



Alors que de son vivant il n'avait pas forcément envisagé de produire des voitures de série, son nom est aujourd'hui associé aux plus belles **supercars** et **hypercars** du marché.

Article : Jean-François DUBY

Photos : McLaren

FILM/VIDEO : Supercopter – le destin tragique

La série **Supercopter (Airwolf)** ne laissera pas un souvenir impérissable dans l'histoire des séries télévisées. Pourtant le concept semblait séduisant à ses débuts. Dans les années 80 les séries mettant en scène des véhicules aux performances et accessoires hors normes avaient plutôt bonne cote. « K2000 » ou « Tonnerre Mécanique » en furent des exemples. Pourtant réalisé par Donald **Bellisario** (*Les têtes brûlées, Magnum, Jag, NCIS,...*) la série donne l'impression d'avoir été bâclée. Entre des scènes répétitives et manquant cruellement de réalisme et les caprices d'un acteur rongé par l'alcool, la série disparaissait presque sans regret après une 4^{ème} saison disons bricolée.



L'histoire raconte les aventures de Stringfellow Hawke (**Jan-Michael Vincent**) et de son ami Dominic Santini (**Ernest Borgnine**) ; les deux hommes, tous deux talentueux pilotes d'hélicoptère, se retrouvent embarqués dans de périlleuses missions commanditées par Archangel (**Alex Cord**) qui dirige la F.I.R.M. société secrète proche de la C.I.A. Stringfellow et Dominic disposent de **Supercopter (Airwolf)** un appareil doté de performances et d'une agilité exceptionnelle.



Tout au long de la série, Stringfellow n'aura de cesse de retrouver son frère Saint John porté disparu au Viet Nam. En marge de la série l'acteur Jan-Michael Vincent en proie avec de gros problèmes d'alcoolisme mettra en péril le scénario. La quatrième et dernière saison se fera sans lui, mais le scénario s'en trouva tellement chamboulé et peu crédible que la série disparaissait dans le plus grand anonymat. Pour tenir le rôle de **Supercopter**, la production fit appel à un **Bell 222A** (numéro de série **47 085**) qui fut l'un des derniers dans cette configuration à sortir des chaînes de production. Il fut ensuite

envoyé à la société **JetCopter Inc** en Californie pour recevoir une transformation destinée à lui donner un aspect unique. A grand renfort de panneaux de carrosserie (aluminium, fibre de verre ou plastique), la transformation s'avérait particulièrement soignée et réussie. De quoi donner des idées aux scénaristes qui prêtaient à **Supercopter** des performances et des prouesses aéronautiques complément irréalistes même de nos jours. Il n'en fallait pas plus pour perdre toute crédibilité. La série aura connu un destin sombre : outre les déboires de son acteur Jan-Michael Vincent, la 3^{ème} saison fut marquée par un accident d'hélicoptère entraînant le décès d'un des cascadeurs.

A la disparition de la série, le **Bell 222** retrouva sa configuration d'origine. Il fut alors revendu à une société privée allemande et reçu l'immatriculation **D-HHSD**. Le 06 juin 1992 alors qu'il venait d'effectuer un transport sanitaire vers l'hôpital de Cologne pour déposer une fillette aux services des grands brûlés, le Bell allait s'écraser sur le vol retour, tuant son pilote ainsi que deux passagers du corps médical. L'enquête conclura que le pilote s'écrasa à près de 160 km/h. sur une paroi rocheuse rendu invisible par un épais brouillard.



Article : Ingrid BARREAU

Photos : CBS et Oliver Eickhoff (crash)

BATEAU : Nadal « Jeu, set et splash ! »

Basé à Gdansk, en Pologne, **Sunreef Yachts** s'est fait un nom dans la production de catamarans de luxe. Fondé par **Francis Lapp** en 1992, le constructeur a commencé à construire des catamarans à voile avant de se diversifier avec des versions à moteur. Ces dernières années, **Sunreef Yachts** s'est lancé dans la construction de superyachts personnalisés à la qualité de finition de haute facture.



L'un de ces modèle à séduit le tennisman **Rafael Nadal**, il s'agit d'un **Sunreef 80 Power**. Le yacht, qui a été commandé l'année dernière, a été livré au roi de la terre battue dans sa ville natale de **Majorque** en ce début du mois de juin. Le président et fondateur de Sunreef Yachts, **Francis Lapp**, a décrit la livraison comme un événement inoubliable : *«Mon équipe à Gdańsk a fait tout son possible pour créer le yacht dont Rafa et sa femme Maria rêvaient. Je suis convaincu qu'ils passeront à son bord de bons moments avec leurs amis et leur famille»*



Le **Sunreef 80 Power** est destiné à de longues croisières. **Rafael Nadal** a longuement travaillé avec le fondateur pour personnaliser les aménagements intérieur et extérieur. A l'intérieur, les principales caractéristiques sont des hublots en acier inoxydable, un éclairage d'ambiance subtil, ainsi qu'un garage suffisamment grand pour accueillir un jet ski et d'autres « jouets » motorisés. Le pont supérieur quant à lui comporte, en plus de la **piscine**, un **spa** alimenté en cascade, un bar et un toit rigide rétractable. Le catamaran en matériaux composites long de **24 mètres** est capable d'accueillir **12 invités** en plus des **4 membres d'équipage**. La propulsion fait appel à deux moteurs de **1 200 h** chacun nécessitant deux généreux réservoirs de **8000 litres** chacun.



Article : Jean-François DUBY

Photos : Sunreef Yachts

FUTUR : Zeleros plus vite qu'Elon Musk ?

En 2013 **Elon Musk** se lançait un nouveau défi en dévoilant un projet d'**hyperloop** pour révolutionner le mode du transport. Cela eu pour effet d'aiguiser l'appétit de plusieurs entreprises qui décidaient de se lancer à leur tour dans l'aventure. La société espagnole **Zeleros** a relevé le défi et propose à ce jour le projet le plus abouti avec celui de Tesla/Space X. **Zeleros** vient de lever **7 millions d'euros** pour finaliser le développement de son hyperloop qui a séduit de nombreux partenaires influents de la finance et des nouvelles technologies (*Altran, Grupo Red Eléctrica, Goldacre Ventures, Road Ventures, Spanish Angels Capital, MBHA, Plug and Play*)



L'**hyperloop** est considérée comme le cinquième moyen de transport. Dans ce concept à mi-chemin entre le train et l'avion, le véhicule lévite et se déplace à travers un réseau de tubes à basse pression, minimisant ainsi les frottements de l'air et du sol. Cette technologie permet d'atteindre des vitesses allant jusqu'à **1000 km/h** avec un faible coût énergétique et zéro émission directe. Un groupe motopropulseur est intégré au véhicule en forme de tube tandis que des moteurs linéaires, placés sur des tronçons le long du parcours assurent l'accélération, la constance de la vitesse de croisière et le freinage. Un système de contrôle et de communication embarqué assure quant à lui la sécurité et le bon fonctionnement.



La création d'un réseau européen d'**hyperloop** pourrait réduire de plus de **7 millions de tonnes** par an les émissions nocives et permettrait de relier les principales villes et centres stratégiques sur des distances comprises entre **400 et 1500 km**. Ce moyen de transport est appelé à devenir un facteur de progrès économique, social et durable des prochaines décennies. La prochaine étape pour la société **Zeleros** sera le déploiement du Centre européen de développement Hyperloop en Espagne, comprenant entre autres une **piste d'essai de 3 km** pour procéder à des tests grandeur nature et démontrer l'efficacité de cette technologie.



Article : Jean-François DUBY

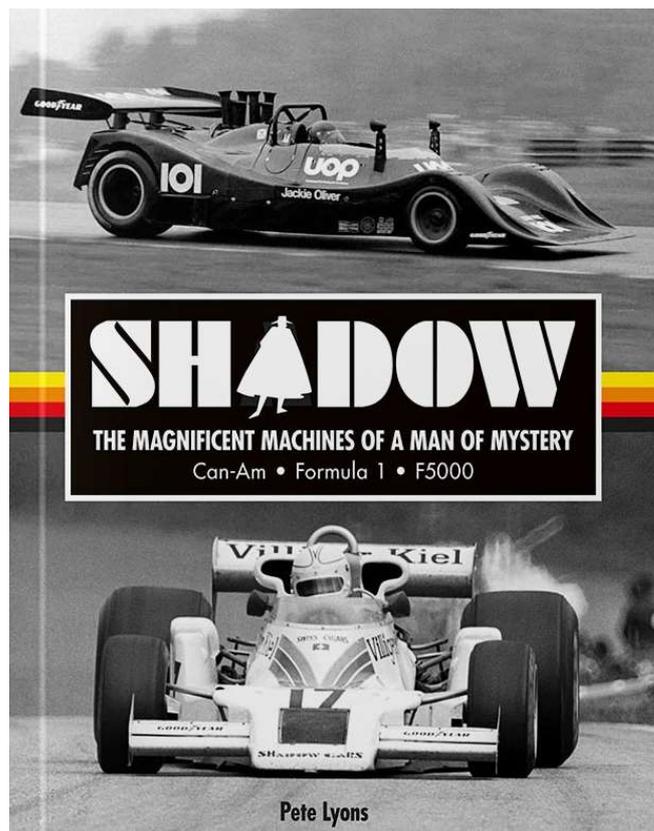
Photos : Zeleros

LIVRE : L'aventure Shadow

L'énigmatique américain **Don Nichols**, parachutiste du jour J, officier du contre-espionnage de l'armée et entrepreneur controversé, décide en 1971 de créer sa propre marque de voitures de course. Baptisé **Shadow**, elle aura été la seule écurie basée aux États-Unis à remporter un championnat **Can-Am**, et l'une des trois seules à avoir remporté une victoire en **Formule 1** (Alan John au G.P. d'Autriche 1977). Malgré un beau parcours et un palmarès plus qu'honorable en seulement 11 années d'existence, son créateur **Don Nichols** est resté un personnage ténébreux et mystérieux contrairement à ses adversaires constructeurs **Dan Gurney** ou **Roger Penske**. C'est ce qui a donné l'idée à **Pete Lyons** d'en faire un livre richement documenté. L'auteur journaliste reconnu (Autosport, AutoWeek, Car and Driver, Road & Track et Vintage Motorsport) aura suivi **Shadow** dès sa toute première saison et avait des liens étroits avec le regretté Don Nichols et

de nombreux autres membres de l'écurie. Il propose dans son ouvrage un portrait de **Don Nichols** avant d'enchaîner sur la genèse de **Shadow** et son incroyable parcours sportif à travers les différents championnats. Il revient sur les années Can-Am, puis sur l'aventure Formule 1 de 1973 à 1980 en passant par la **Formule 5000**. Ce livre coïncide avec le **50e anniversaire de Shadow** en 2020. Grand, beau et bourré de faits et d'anecdotes (464

pages), cet ouvrage est richement illustré par 600 photographies d'époque. Il est dans la lignée des publications de Pete Lyons à qui on doit entre autres « **Can-Am** » qui a remporté l'un de des deux prix Dean Batchelor de la **Motor Press Guild** pour l'excellence en journalisme. Disponible dès ce mois de juin uniquement en langue anglaise pour le prix de **75,00 £**



Article : Alexandre NAVILLE



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.

AUTO : Nouvelle B.M.W. M5 Competition

La **B.M.W M5** (Type F90) reçoit à l'instar du reste de la gamme quelques retouches cosmétiques pour ce nouveau millésime. Bien évidemment la touche sportive qui caractérise les modèles M se trouve accentuée pour affirmer son exclusivité. La calandre si caractéristique de la marque est redessinée et vient s'ancrer un peu plus bas sur le bouclier avant. Ce dernier reçoit des traits plus affirmés et des entrées d'air latérales élargies. Les projecteurs LED en forme de L viennent accentuer ce restylage. Avec un capot en **aluminium**, un toit en polymère renforcé de fibres de carbone et des rétroviseurs extérieurs au design caractéristique, le doute n'est plus permis sur les intentions sportives de la bête. Cet



ensemble repose sur des roues de **20 pouces** à 20 rayons doubles en gris poli. Mais les ingénieurs du département Motorsport se sont surtout penchés sur les entrailles de la turbulente bavaroise. En plus de nous proposer une version 'sage' de 600 ch, B.M.W. décline **le V8 de 4,4 litres TwinPower Turbo de 625 ch** pour une version encore plus radicale baptisée **M5 Competition**. Le couple maximal des deux versions s'établit à **750 Nm** et est disponible dès 1 800 tr/min et jusqu'à 5,860

tr/min. La transmission M **Steptronic** à **8 rapports** avec Drivelogic est de série, tout comme la transmission intégrale M xDrive, qui peut, au désir de son pilote, basculer en mode propulsion pour plus de sensations. La **M5 Competition** est dotée des nouveaux amortisseurs déjà vu sur la B.M.W. M8 Gran Coupé et d'un châssis retravaillé. La caisse est abaissée



de sept millimètres par rapport à la M5 'normale' pour améliorer un peu plus la tenue de route et la maniabilité. Un soin particulier a été apporté aux réglages des suspensions et des ressorts pour extraire un peu plus de toute la quintessence de la **M5 Competition** sur circuit. Son utilisation devient carrément radicale si vous basculez en mode **«Track»**. Alors que la M5 abat le 0 à 100 km / h en seulement **3,4** secondes et passe les 200 km / h en 11,1 secondes, la M5 Competition réclame respectivement **3,3** secondes et **10,8** secondes. Cette série 5 ultra-sportive peut heureusement compter sur des freins en **carbone-céramique** (proposés en option) et étriers fixes à six pistons à l'avant pour ralentir et calmer les ardeurs de son pilote. B.M.W. annonce un prix de 120 900 € pour la M5 et à **129 900 €** pour la M5 Competition. Les deux déclinaisons arriveront sur le marché en même temps que la nouvelle Mercedes Classe E AMG, ce qui laisse présager d'un beau duel de prestige entre les deux marques.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Press B.M.W. Group