

AUTO FULL NEWS

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



Numéro 43
Juillet 2023

Gratuit



CAMION : MAN eTruck, mon beau camion

SPORT : Rallye Bourgogne Côte Chalonnaise 2023

SPORT : Verstappen et les autres...

HISTOIRE : Une attente de 58 ans pour Ferrari

SPORT : Le Mans Classic 2023

EXPOSITION : Rassemblement "Anthy Rouille"



EDITO

La rédaction d'Auto Full News passe en mode détente même si nous gardons un œil affûté sur l'actualité mécanique. Il nous reste à vous souhaiter de très bonnes vacances.

Merci à Pierre AUBANELLE pour sa collaboration (Photo couverture : J.F. DUBY)

CAMION : MAN eTruck, mon beau camion

Chaque année, le jury du **Red Dot Design Award** reçoit environ 20 000 candidatures, ce qui en fait l'un des plus grands concours de design au monde. La cérémonie officielle de remise des prix de ce concours renommé, auquel ont participé plus de **60 pays**, s'est déroulée le 19 juin dernier lors d'un gala à **Essen**. Un jury international composé de **43 experts** indépendants a désigné à l'unanimité le nouveau **MAN eTruck** comme étant le camion avec le plus beau **design**. Ce futur modèle - qui ne sera pas présenté aux futurs clients avant 2024 - se distingue déjà par un design exceptionnel dans l'univers du transport routier longue distance sans émission de CO2. Les experts en design de **MAN Truck & Bus** se sont par exemple inspirés de l'architecture du siège social de MAN et ont également repris les contreforts montagneux, situés entre la **Zugspitze** (Alpes bavaroises) et **Munich**, avec un motif polygonal qui orne le poste de conduite. En parallèle, la surface à décor géométrique est une analogie avec le travail en cours d'un sculpteur. Le design a ainsi une forte puissance **symbolique** pour la dynamique de développement du **MAN eTruck**. La peinture grise neutre et mate a été délibérément choisie pour contraster avec le rouge "haute tension" de la calandre et, avec le **pare-brise**. Celle-ci s'intègre harmonieusement dans le concept global : il en résulte une impression imposante, comme si le véhicule respirait l'énergie qui l'anime. Une combinaison qui a largement séduit le jury du **Red Dot Award 2023**.



Article : Ingrid BARREAU

Photo : MAN

EXPOSITION : Rassemblement « Anthy Rouille » 2023

Début juillet, l'association Les **Vieux Volants des Voirons** organisait un rassemblement de véhicules anciens sur la plage des Recorts à Anthy sur Léman (74). La manifestation baptisée « **Anthy Rouille** » permettait à de nombreux propriétaires de se retrouver pour une journée **festive**. Deux parkings ont accueilli une **quarantaine** de véhicules de différentes époques. Une voiture particulièrement rare a attiré notre attention : il s'agit d'une **Rosengart Supertraction LR539** Cabriolet de **1939** entièrement restaurée. La marque Rosengart s'était spécialisée dans ses premières années sur la production de voitures abordables dérivées de l'**Austin Seven** et de la **B.M.W. Dixi**. A la fin des années 30, **Rosengart** souhaite faire sa place sur le marché des voitures plus luxueuses. Toujours dans l'idée d'une production sous licence, la marque de Neuilly-sur-Seine se tourne vers l'Allemagne et la marque Adler. Malheureusement, l'association tourne court en raison des événements politiques. **Rosengart** doit se rabattre vers **Citroën** pour la fourniture d'un moteur. Le **Quai de Javel** va fournir son 4 cylindres en ligne avec bloc et culasse en fonte de **1911 cm³** alimenté par un carburateur simple corps permettant une puissance de **56 chevaux**. Il est accouplé à une boîte à 3 rapports dont la 1ère n'est pas synchronisée. Le train avant est également issu de la banque d'organe **Citroën**. Cette fourniture n'est possible qu'à la condition que **Rosengart** l'implante dans une carrosserie différente de la traction. Il en résultera une des plus belles auto d'avant-guerre. Avec un poids conséquent, les **performances** restent **modestes** au regard de la ligne. Elle ne sera produite que de **1938 à 1940**, année où la guerre stoppera la fabrication des voitures au profit de fournitures de guerre. Rosengart viendra après-guerre rejoindre la très longue liste de constructeurs qui ne se relèveront jamais des conséquences du conflit. En **1955**, malgré des modèles comme l'**Ariette** ou la **Labor**, la marque cessa toute activité. La **Rosengart Supertraction LR 539** ne fut produite qu'à peine à plus de **1000 exemplaires** et est aujourd'hui un modèle d'une grande rareté, que ce soit en cabriolet et encore bien plus en version **Coach**.



Article et Photos : J.F. DUBY

MODERNE

Le 32^{ème} Rallye Bourgogne Côte Chalonnaise réunissait de nombreux championnats et challenges notamment Suisses. Les pilotes **Helvètes** étaient donc présents en force au départ. Parmi eux l'équipage Valaisans **Jonathan Michellod / Stéphane Fellay** sur une **Škoda Fabia R5** se mettait en évidence dès les premiers kilomètres avant de rencontrer des soucis moteurs dans l'ES5. Après avoir perdu 30 secondes **Jonathan Michellod** et **Stéphane Fellay** étaient rejetés à la 3^{ème} place derrière leurs compatriotes **Mike Coppens** et **Jérôme Degout** eux aussi sur **Škoda Fabia R5**. **Vaison** père et fils se mettaient en évidence en venant jouer les trouble-fêtes sur certaines spéciales de la journée. C'est finalement l'équipage français **Nicolas Hernandez / Mathieu Maurin** qui allait se montrer le plus performant et régulier avec leur **Škoda Fabia R5**. Il basculait en tête au soir de cette première journée avec de 22,6 secondes d'avance sur **Mike Coppens / Jérôme Degout** et 48,2 secondes sur **Jonathan Michellod / Stéphane Fellay**. Ces derniers devancaient de seulement une demi-seconde la Ford Fiesta WRC de **Philippe Baffoun / Margot Dupuy**. **Christophe Vaison** à la 5^{ème} place au Général dominait le Groupe RGT. Le lendemain la chaleur était toujours aussi étouffante et éprouvante pour les équipages. **Mike Coppens** et **Jérôme Degout** repartaient le couteau entre les dents pour combler leur retard, mais dans l'ES 8 entre **Saint-Martin-sous Montaignu et Chatel-Moron**, le pilote Suisse sortait trop large d'une courbe à gauche, tapait le talus avant d'être renvoyé dans le fossé. Contraint à l'abandon il laissait le champ libre à **Nicolas Hernandez** pour le reste de la journée. D'autant plus que l'autre équipage Suisse **Jonathan Michellod / Stéphane Fellay** perdait des places au général. Ces contre-performances profitaient à **Mathias Vaison** et **Cindy Gounot** qui s'installaient à la deuxième place du général avec leur V.W. Polo R5. Devant Nicolas Hernandez et Mathieu Maurin allaient survoler cette fin de rallye pour filer vers une **victoire incontestable**. Ils n'allaient céder que l'ultime Spéciale de la journée à **Mathias Vaison** qui confortait sa position devant son père **Christophe** secondé par **Gilles Mondésir** sur l'Alpine A 110 RGT. Ces derniers réalisaient une fin de rallye tonitruante pour aller chercher la 3^{ème} place du podium avec seulement 2,10 secondes d'avance sur **Philippe Baffoun** et **Margot Dupuy**. **Nicolas Hernandez** étoffe son palmarès après sa 3^{ème} place aux rallyes des Vins-Mâcon et de Lozère et sa victoire au Rallye de Vienne





V.H.C.

En V.H.C. le rallye s'est résumé à une domination sans partage des **B.M.W.** et plus particulièrement des deux M3 engagées par les Suisses Pascal **Perroud/Julie Amblard** et les français Benoît **Chavet/Pascal Boyer**. Les deux équipages allaient se partager les victoires lors des 6 spéciales de la première journée, ne laissant que des miettes à leurs lointains poursuivants : les Suisses Nicolas **Jolidon/Eric Von Kaenel** (B.M.W. 325i E30), Bruno **Rizzi/Gérald Buliard** (Ford Escort MK1) et Patrick Petit-Prost/Corinne Boin (Ford Escort MK1).



Au soir de cette première journée, les **deux M3** étaient seules au monde et très largement en tête du général. Les Helvètes Pascal **Perroud/Julie Amblard** regagnaient le parc fermé avec 09'10 secondes d'avance sur Benoît **Chavet/Pascal Boyer**. Troisième le duo Nicolas **Jolidon/Eric Von Kaenel** pointait déjà à plus de 4 minutes et 7 secondes. Le lendemain les Bourguignons Benoît Chavet/Pascal Boyer comptaient bien s'affirmer sur leurs terres. Ils s'emparaient des deux premiers **scratches** de la matinée et revenaient à moins de **3 secondes** au général (+ 02'60 s.). On s'attendait alors à un basculement mais l'équipage **Suisse** répliquait de suite dès **l'ES 9** en reprenant l'ascendant. Pascal **Perroud** et Julie **Amblard** allaient même rafler tous les chronos de cette fin de rallye non sans avoir enchanté le public avec les **vocalises** de leur redoutable **M3**. Après une très chaude journée le duo suisse s'imposait avec **19'9 secondes** d'avance sur Benoît Chavet/Pascal Boyer et 8 minutes et 2 secondes sur la B.M.W. 325i de Nicolas **Jolidon** et Eric **Von Kaenel**. Les bavaroises monopolisaient ainsi le podium.



Benoît Chavet/Pascal Boyer

Nicolas Jolidon/Eric Von Kaenel



V.H.R.S.

Un soleil de plomb attendait les 19 d'équipages alignés en V.H.R.S. La chaleur n'allait pourtant pas entamer la détermination de Julien et Laurent **Perquin(I)** qui dominaient la première journée avec leur V.W. Golf GTI. Ils devançaient de 7 petits points d'avance l'équipage italien Giorgio **Schon/Francesco Giammarino(I)** sur une Lancia Delta Integrale 16V et de 12 points la Ford Escort RS 2000 de Dominique **Larroque** et Patrick **Monassier(I)**. La première voiture classée en **Moyenne Basse** était la Citroën Visa de Laurent et Elodie **Fourcher** qui pointait en 8^{ème} position du général tandis qu'en 13^{ème} position on retrouvait la Golf GTI Baptiste **Folope** et Corentin **Bouillon** qui dominaient la **Moyenne Haute** avec une confortable avance. Le lendemain, les équipages de tête reproduisaient les mêmes performances que la veille et le classement restait **figé** jusqu'à l'arrivée. Le sympathique équipage Dany **Montagne/Corinne Potel(I)** payait le manque de puissance de leur **Alfa Roméo 1750 GT** et perdait deux places au général (9^{ème}). Julien et Laurent **Perquin(I)** s'imposaient donc sans surprise avec plus de **17,5 points** d'avance sur Giorgio Schon/Francesco Giammarino(I) et **33,6 points** sur Dominique **Larroque** et Patrick **Monassier(I)**. De leur côté Laurent et Elodie **Fourcher** s'assuraient la première place en **Moyenne Basse** en finissant 8^{ème} au général. La dernière spéciale aura été par contre fatale pour Baptiste **Folope** et Corentin **Bouillon** en Moyenne Haute. Ils devaient céder leur première place de cette catégorie à la Renault Super 5 GT Turbo de Stéphane et Gérard **Benassi** (14^{ème} au général).





Article : Jean-françois DUBY
Photos : Jean-françois et Aleksandr DUBY

NEWS

classicroacing.com
Toute l'actualité du véhicule historique

CANADA

Max Verstappen, en décrochant sa **25^{ème} pole**, a dépassé dans les statistiques deux légendaires champions du monde que sont Niki **Lauda** et Nelson **Piquet**. Pourtant, elle ne fut pas la plus facile à obtenir, notamment à cause de la **pluie** qui s'est abattue sur le circuit Gilles **Villeneuve** lors des essais libres et des qualifications, et qui allait permettre aux pilotes les plus agiles de se mettre en exergue. Ce fut le cas du jeune Alexander **Albon** qui, lors de la Q2, montait des pneus **slick** tendres sur sa **Williams**. En deux tours, le jeune Thaïlandais parvenait à signer le meilleur temps juste avant que la pluie ne **redouble**. Il accédait ainsi à la **Q3**. Ces conditions permettaient également à Haas de venir jouer dans la cour des grands. L'expérimenté Nico **Hülkenberg** réalisait un tour magnifique dans la Q3 lui permettant d'accéder à la première ligne juste derrière l'intouchable Max **Verstappen**. Malheureusement, le pilote allemand écopait d'une **pénalité** de trois positions sur la grille de départ du Grand Prix pour avoir réalisé une partie de son chrono sous drapeau **rouge**. Cette sanction permettait à **Alonso** d'être en première ligne, suivi par **Hamilton** dont la Mercedes se montre de plus en plus menaçante dans sa dernière évolution. Ce regain de forme se confirmait lors du départ :



Hamilton grillait la politesse à Alonso et se plaçait immédiatement dans le diffuseur de **Verstappen**. Mais le champion du monde parvenait à se mettre à plus d'une seconde avant que la direction de course n'accorde l'utilisation du **DRS**. Hamilton semblait cependant maintenir l'écart avec **Alonso** qui se retrouvait sous la menace de l'autre pilote Mercedes, George **Russell**. Mais ce dernier perdait le contrôle sur le vibreur du **virage 9** et allait taper le mur. Le Britannique parvenait à ramener sa monoplace au stand, non sans avoir laissé de nombreux **débris** sur la piste. La direction décidait de déployer la voiture de **sécurité** et les trois hommes de tête en profitaient pour changer leurs gommes tandis que les **Ferrari** - mal qualifiées - restaient en piste. **Aston Martin** se montrait plus réactif que **Mercedes** dans le changement de pneumatiques. Alonso remontait déjà la **pit-lane** quand Mercedes relâchait **Hamilton** sous le nez de l'Espagnol. Les deux concurrents étaient à deux doigts de se percuter incitant la direction de course à ouvrir une **enquête**. Celle-ci n'aboutira à aucune sanction à l'encontre de Mercedes. Après le nettoyage de la piste, la course pouvait être **relancée**, Verstappen toujours aussi solide reprenait sa marche en avant tandis qu'**Alonso** restait proche d'**Hamilton** ; l'Espagnol était bien décidé à reprendre sa deuxième place au plus vite. Au **23^{ème} tour**, Alonso débordait Hamilton et mettait rapidement un **écart** conséquent. Les choses restaient stables jusqu'au **41^{ème} tour** quand Hamilton repassait au stand pour la deuxième fois pour chausser des **medium**. Alonso l'imitait dans le tour suivant, mais lui repartait avec des gommes dures. Hamilton, sur une stratégie **offensive**, alignait les tours rapides et parvenait à revenir à 1,3 secondes d'**Alonso**. Ce dernier semblait avoir des soucis son système **d'alimentation en carburant** et son écurie l'enjoignait de faire du "**lift and coast**" par sécurité. On pensait alors qu'Hamilton allait fondre sur **Alonso** mais ce dernier faisait parler son expérience : après avoir ralenti pour préserver sa monoplace, l'Espagnol remettait du **rythme** et reprenait le **large**. Dans le dernier tour, **Pérez** s'offrait un arrêt pour monter des **soft** lui permettant de s'offrir le **record du tour** et faire oublier son week-end passable. Max Verstappen n'aura jamais été inquiet même s'il ne creusait pas un écart aussi conséquent que sur

les autres épreuves. En remportant sa **41^{ème}** victoire, il égalait un certain Ayrton **Senna** et offrait sa **100^{ème}** victoire à **Red Bull**. Belle performance d'Alexander **Albon** qui, après s'être illustré lors des qualifications, ramenait sa Williams FW45 à la septième place devant l'Alpine d'Ocon.

AUTRICHE

Le week-end autrichien était le deuxième de la saison avec le format incluant la course **Sprint**. La météo pluvieuse annoncée quelques jours auparavant pouvait laisser espérer un **chamboulement** dans la hiérarchie. Le vendredi étaient disputées, sur piste sèche, les qualifications pour la grille du dimanche. **Verstappen** dominait sans partage tandis que son équipier Pérez ne faisait pas mieux que 15^{ème} après avoir enfreint plusieurs fois les limites de la piste. Mais la bonne surprise venait des Ferrari qui semblaient retrouver de la vélocité et prenaient nettement le dessus sur les **Aston Martin** et les **Mercedes**. La journée du samedi était entièrement dédiée à la course Sprint. Le matin, lors des qualifications, Verstappen dut s'employer pour décrocher la pole avec des Ferrari de plus en plus proches et des pilotes comme **Hülkenberg** (Haas) ou Norris (McLaren) particulièrement à l'aise sur une piste grasse. Il aura fallu attendre les ultimes secondes des qualifications pour voir **Verstappen** claquer un temps lui assurant la première place devant son équipier Pérez. Peu après les qualifications, des trombes d'eau s'abattaient sur le **Red Bull Ring** et la course Sprint allait se disputer sur une piste humide. Tous les pilotes prenaient le départ en intermédiaire. A l'extinction des feux, Pérez venait défier son équipier avant le premier virage, le Mexicain s'emparait de la tête alors que le champion du monde essayait de reprendre son dû. Dans la montée vers le virage 3, **Pérez** tassait **Verstappen** dans l'herbe. Ce dernier, agacé, parvenait à freiner plus tard au virage 3 pour reprendre la tête, non sans prendre le risque d'accrocher son équipier. Les messages radio



fusèrent avec le stand et à cet instant une certaine tension s'installait entre les deux pilotes Red Bull. Le champion du Monde prenait rapidement le large. Derrière, Pérez devançait la Ferrari de Sainz. L'Espagnol de la **Scuderia** tenait à distance les **Aston Martin** de Lance **Stroll** et Fernando **Alonso**. Au fil des tours, la trajectoire s'asséchait, poussant les plus éloignés au classement à faire un arrêt pour chauffer des soft. Une stratégie qui

aurait pu être payante mais le format court de la course Sprint ne permettait pas d'en tirer profit. Charles **Leclerc**, parti de la neuvième position après avoir subi une pénalité à la fin des qualifications, ne fut jamais en mesure de trouver le bon rythme, contrairement à son équipier. Il terminait à une peu flatteuse 14^{ème} place alors que **Verstappen** franchissait sereinement la ligne en tête. Pour la grande course du dimanche, les conditions météo étaient optimum et la piste sèche permettait aux pilotes de tête de s'élancer en medium. Au départ, Max **Verstappen** parvenait à contenir les deux **Ferrari** tandis qu'**Hamilton** débordait Norris pour le gain de la 4^{ème} place. Devant, Leclerc se montrait incisif sur Verstappen avant que ce dernier ne prenne trop le large. **Leclerc** tentait l'extérieur sur Verstappen au virage 4, sans succès. La confrontation tourna

court. En effet, l'**AlphaTauri** de Yuki **Tsunoda**, qui avait abîmé son aileron dans le premier virage en touchant l'arrière droit de l'Alpine d'Esteban Ocon, avait laissé de nombreux débris sur la piste. La direction décidait de déployer la **Safety Car** afin de permettre aux commissaires de nettoyer la piste. Au quatrième tour, la course était relancée. Verstappen surprenait Leclerc et creusait rapidement un écart pour se mettre à l'abri du DRS. Leclerc se retrouvait sous la menace de son équipier **Sainz**, tandis que Norris se montrait pressant derrière Hamilton. Nico Hülkenberg subissait l'inconstance au fil des tours de sa Haas et dégringolait au classement. Il finissait même par renoncer sur panne mécanique. Son arrêt déclenchait une **Virtual Safety Car**, ce qui permettait à de nombreux pilotes d'en profiter pour changer leurs gommes. Une fois de plus, la mauvaise gestion de Ferrari allait pénaliser leurs pilotes. **Sainz**, visiblement plus rapide que Leclerc, perdait un temps considérable, lors de l'arrêt au stand, et de nombreuses places au classement. Très remonté contre son *team*, Sainz se lançait dans une remontée et parvenait à effacer **Norris**, Hamilton puis **Pérez** pour reprendre tout de même sa troisième place. Au 24^{ème} tour, Verstappen marquait enfin son arrêt, permettant ainsi aux deux **Ferrari** de prendre les commandes. Mais le champion du monde n'eut aucune difficulté à revenir sur les deux pilotes de la Scuderia et encore moins à les dépasser. Alors qu'il reprenait sa marche en avant, la course était émaillée de **pénalités** de 5 secondes infligées aux pilotes qui prenaient des libertés avec les limites de la piste. La situation devenait **ubuesque** et le classement faussé. Les pénalités pouvaient toucher notamment Hamilton, Sainz et **Ocon**. Au 51^{ème} tour, Pérez repassait par les stands et ressortait derrière Sainz et Norris qui se disputaient la 3^{ème} place. Bien décidé à faire oublier sa série de mauvais week-ends, **Pérez** remontait sur les deux hommes. Après avoir effacé **Norris**, le Mexicain allait chercher Sainz. Ce dernier se montrait plus **coriace** et donnait du fil à retordre au pilote Red Bull. Mais à 10 tours de la fin, Pérez débordait enfin Sainz pour le gain de la 3^{ème} place. Devant, **Verstappen** comptait plus de 22 secondes d'avance sur Leclerc et se permettait même, à deux tours de l'arrivée, de rentrer pour chausser des **soft**. Avec ses gommes fraîches, il partait à la chasse au meilleur tour pour parachever un week-end de domination.

GRANDE-BRETAGNE

Silverstone, berceau des courses de Formule Un accueillait la 10^{ème} manche de la saison. Les essais libres permettaient de constater un **resserrement** au niveau des écuries et des écarts moins grands qu'en début de saison. Les qualifications se suivent et se ressemblent pour le pauvre **Pérez** qui passait à nouveau à côté de sa Q1 synonyme de départ en fond de grille alors que **Norris** et sa **McLaren** réalisait le meilleur temps. En Q2 **Verstappen** remettait les choses dans l'ordre mais devançait les deux McLaren de **Piastri** et Norris et **Albon** sur sa Williams. Le champion du Monde allait devoir s'employer en Q3 pour s'assurer la pole devant une fois de plus les deux **McLaren** mais cette fois-ci dans l'ordre inverse. Les Ferrari et les Mercedes étaient très nettement distancées. La course s'annonçait **incertaine** avec un risque de pluie annoncé. Au départ, c'était à nouveau **Norris** qui créait la sensation en prenant un meilleur **envol**. Il abordait la première courbe en tête devant Verstappen qui se retrouvait sous la menace de la seconde McLaren de **Piastri**. Le champion du Monde eu besoin de **deux tours** pour se remettre dans le rythme. Au 5^{ème} tour parvenait à revenir sur **Norris** et à le



dépasser grâce au **DRS**. Les Ferrari plus à la peine étaient déjà distancées tandis qu'Hamilton mal parti avait pu revenir sur **Alonso** pour lui prendre la 7^{ème} place. George **Russell** qui avait pris le départ en gommes soft ne parvenait pas à se défaire de la Ferrari de Leclerc. Le pilote Mercedes dû attendre son changement de pneus pour prendre le dessus sur le monégasque. La **hiérarchie** évoluait peu jusqu'à un incident au 33^{ème} tour. Le moteur de la Haas de Kevin Magnussen partait en fumée et sa monoplace restait immobilisée en pleine piste. Après une brève période en la **Virtual Safety Car**, la direction déployait la **Safety Car**. De nombreux pilotes plongeaient alors dans les stands dont les hommes de tête qui n'avaient pas encore effectué leur arrêt. Verstappen et Hamilton repartait en **Soft** tandis que Norris chaussait les durs. **Piastrri** jusqu'à ici solide troisième perdait sa place pour être passé par les stands juste avant la neutralisation. L'inquiétude gagnait l'écurie McLaren, **Hamilton** en soft n'allait-il faire qu'une bouchée de Norris en durs à la **relance** ? De son côté Ferrari se fourvoyait une nouvelle fois dans la stratégie et ses deux pilotes plongeaient au classement en 10 et 11^{ème} position. Au **39^{ème} tour** les voitures étaient enfin relancées. Sans surprise **Verstappen** faisait preuve de maîtrise et se mettait vite hors de portée de ses adversaires. Hamilton était quant à lui déjà dans le diffuseur de **Norris** et l'on ne donnait pas cher de la peau de ce dernier. Mais contre toute attente le jeune britannique offrait une véritable **résistance** face à son prestigieux compatriote. En contrant toutes les attaques Norris démontrait son talent et l'efficacité de sa monoplace même chaussée en gommes **dures**. A quelques tours de la fin **Hamilton** devait se rendre à l'évidence et se contenter d'une miraculeuse 3^{ème} place. A l'arrière les derniers espoirs d'Alpine reposait sur **Gasly** après le retrait d'**Ocon** en début de course. Malheureusement le pilote normand devait à son tour renoncé après un contact viril avec Lance **Stroll**. Le pilote Canadien écopait d'une pénalité de **cinq secondes** sans conséquence car il était déjà hors des points. Verstappen engrangeait une nouvelle victoire et ne laissait le soin à personne d'autre d'empocher le point du meilleur tour.

ArticleS : Jean-François DUBY

Photos : Red Bull Content Pool

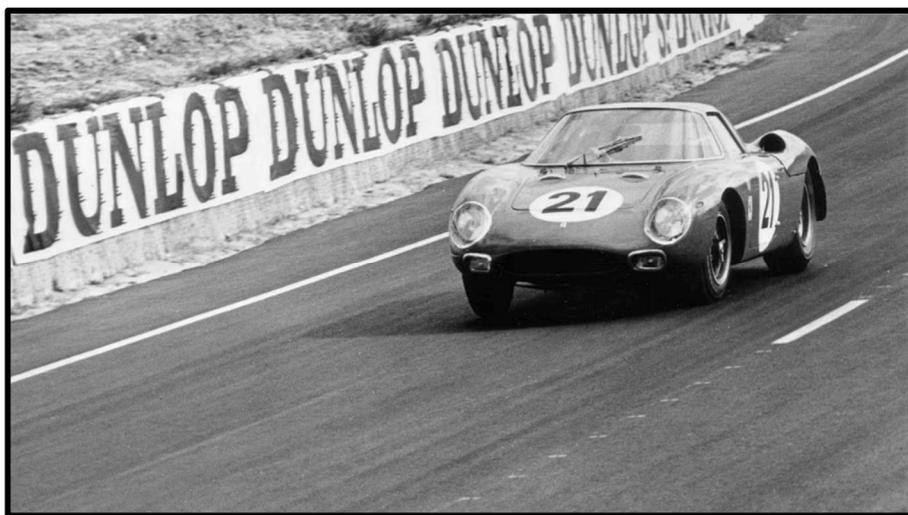
DATE	GRAND-PRIX	VAINQUEUR	CLASSEMENT ET POINTS		
05 mars	Bahreïn	Verstappen	1° Verstappen 25	2° Pérez 18	3° Alonso 15
19 mars	Arabie-Saoudite	Pérez	1° Verstappen 44	2° Pérez 43	3° Alonso 30
02 avril	Australie	Verstappen	1° Verstappen 69	2° Pérez 54	3° Alonso 45
29 avril	Azerbaïdjan (s)	Pérez	1° Verstappen 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	Verstappen	1° Verstappen 195	2° Pérez 126	3° Alonso 117
01 juillet	Autriche (s)	Verstappen	1° Verstappen 203	2° Pérez 133	3° Alonso 121
02 juillet	Autriche	Verstappen	1° Verstappen 229	2° Pérez 148	3° Alonso 129
09 juillet	Grande-Bretagne	Verstappen	1° Verstappen 255	2° Pérez 156	3° Alonso 137
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.	Qatar (s)				
08 oct.	Qatar				
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				

HISTOIRE : Une attente de 58 ans pour Ferrari

La victoire de Ferrari aux **24 heures du Mans**, après presque 58 ans de disette, fut une surprise. La Ferrari **499P** réalise en effet un exploit à l'occasion du **100^{ème}** anniversaire de la célèbre course mancelle : il y a moins d'un an, la voiture faisait à peine ses premiers tours de roue, et cela bien après ses nombreuses concurrentes. A quelques jours de l'épreuve,



personne n'imaginait que la victoire puisse échapper à **Toyota**. Certes, la **Ferrari** se montrait particulièrement **rapide**, mais sa **fiabilité** notamment sur 24 heures laissait sceptique. Ferrari aura finalement fait preuve de maturité et de **maîtrise**, nous rappelant ses plus belles années au Mans. La **dernière** victoire en **1965** n'avait pourtant pas été facile. A l'époque, la menace des Ford GT40 se faisait de plus en plus pressante. Le constructeur américain était venu en 1964 pour apprendre et comptait bien s'imposer dès l'année suivante. La Ford **GT40 Mk II** de Phil Hill/Cris Amon réalisait la pole en **3 min 33 s.** et partait donc favori pour l'édition 1965. La **Scuderia Ferrari SpA** alignait de son côté trois voitures officielles : deux **330 P2** Spyder V12 4.0 L. pour Mike Parkes/Jean Guichet et John Surtees/Ludovico Scarfiotti ainsi qu'une **275 P2** V12 3.3 L. pour Lorenzo Bandini/Giampiero Biscaldi. Malgré la vitesse des Ford, les Ferrari avaient pris les devants dès la troisième heure, elles occupaient même les cinq premières places. À la septième heure, toutes les **GT40** étaient déjà **hors course** en raison de problèmes de moteur et de transmission alors que les 11 Ferrari (officielles et privées) engagées



roulaient toujours. Mais au moment où la Scuderia Ferrari semblait en route vers une nouvelle la **victoire**, les **P2** rencontraient des **problèmes** avec leurs nouveaux **disques de frein** ventilés. Ces dernières devaient toutes renoncer, laissant les écuries privées défendre seules les intérêts de Maranello. Le pilote allemand de F1 **Jochen Rindt** (champion du monde à titre

posthume en 1970) associé à l'Américain **Masten Gregory**, avait été aligné par North American Racing Team sur une vieillissante **Ferrari 250 LM** V12 de 3.3 L. Cette dernière était de plus trop lente pour rivaliser avec les V8 Ford de 7.0 L. ou les V12 des Ferrari P2 de 4,0 litres, plus récents et modernes. **Rindt** et **Gregory** ne s'étaient qualifiés qu'à la 11^{ème} place, à **12 secondes** de la Ford de tête. Mais après une course solide et régulière, ils parvenaient à remonter au général. Vers la 21^{ème} heure, ils prenaient la **tête**

après avoir dépassé l'autre **Ferrari 250 LM** de Pierre Dumay/Gustave Gosselin alignée par l'Ecurie Georges Marquet. Après vingt-quatre heures de course, le drapeau à damier s'abaissait enfin sur le capot de la Ferrari 250 LM de Gregory et Rindt qui venaient de boucler leur **348ème** tour. Ils devançaient Pierre **Dumay**/Gustave **Gosselin** de cinq tours. Le podium était complété par la Ferrari **275 GTB** de l'Ecurie Francorchamps de Willy **Mairesse**/Jean **Blaton**. Ce triplé – privé – a démontré l'importance de la fiabilité. C'était alors la sixième victoire consécutive de Ferrari au Mans et la septième en huit ans. A l'époque, la **Scuderia** était loin d'imaginer que son palmarès resterait bloqué pendant **58 ans**.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Ferrari SpA



SPORT : Le Mans Classic 2023 une édition immanquable !

Le Mans Classic 2023 était la manifestation par **excellence** pour célébrer le **100ème** anniversaire de la célèbre course d'endurance. Quoi de mieux en effet que ce rassemblement devenu **incontournable** pour réunir les voitures qui ont écrit l'histoire du sport automobile ? **Patrick Peter** et son staff nous ont offert une édition 2023 à la hauteur des espérances avec pas moins de **810 voitures** de course retraçant toutes les époques de **1923 à 2010**. Mais Le Mans Classic, c'est aussi tous les à-côtés, avec plus de 150 exposants, **9 200 voitures** de collection amenées par les **clubs** dans des parkings dédiés, diverses expositions et enfin d'innombrables divertissements en plein air. Plus de **235 000 spectateurs** avaient fait



le déplacement pour assister à l'évènement Classic de l'année. De nombreuses personnalités du sport automobile étaient engagées dans les différentes catégories comme Jean-Claude **Andruet**, Nicolas **Minassian**, et Yannick **Dalmas**. Autre pilote éternellement lié à l'histoire du Mans : Henri **Pescarolo**, qui a pu se joindre à la fête après quelques soucis de santé. Le week-end commençait avec l'épreuve **Little Le Mans**, destinée aux enfants, qui a précédé la grande **Parade** des voitures ayant remporté le Mans. La liste, **non exhaustive**, comprenait les **Bentley 3.0** de 1924 et **Speed 8** de 2003, la **Lorraine Dietrich** de 1926, la **Mercedes 300 SL n°21** de 1952, la **Jaguar Type D** de 1957, la **Ferrari 250 GTO** de 1962, de nombreuses **Ford GT40** dont la **MKII** de 1966, des **Porsche 917** dans diverses versions, deux **Matra** dont celle pilotée en 1974 par Henri Pescarolo, l'**Alpine Renault** de 1978, la **Rondeau** de 1980, la **Jaguar XJR-9** de 1998, la **Mazda 787B** de 1991, la **Porsche TWR 1997** version 1997, la **B.M.W. V12 LMR** de 1999 sans oublier les **Peugeot 905 Evo** et **908 HDi FAP**. Après cette parade, Rafael Nadal donnait le départ des épreuves sportives divisées en **6 plateaux** par périodes (1923-1939) - (1949-1956) - (1957-1961) - (1962-1965) - (1966-1971) - (1972-1981) ainsi que quatre épreuves dédiées aux **Groupe C**, aux **Porsche Classic**, aux **Endurance Racing Legends (années 90-2000)** et aux **Benjafield's Racing Club**, cette dernière étant réservée aux plus anciennes des années 20. Le spectacle aura été total pendant **3 jours** avec des pilotes qui n'ont pas ménagé leur monture pour réaliser des performances sur le mythique circuit de **13,626 km**. Chacun avait à cœur de s'illustrer pour cette épreuve du centenaire.

Article : Aleksandr DUBY

Photos : Aleksandr DUBY



NEWS

classicroacing.com

Toute l'actualité du véhicule historique



Ne manquez rien !