

Auto Full News

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



Octobre 2023

Gratuit

N° 46



MANIFESTATION : 14ème Montée historique de La Muraz

SPORT : Sainz gagne, Piastri brille, Verstappen savouure

HOMMAGE : Bernard Vermeylen 'Tatraplan' 1953-2023

AUTO : Porsche Singer 911 DLS Turbo

MOTO : Nouvelle B.M.W. GS 1300 R

HISTOIRE : Il y a 50 ans, François Cevert...



EDITO

Nous ne pouvons que nous réjouir de voir un nouveau salon automobile prendre place dans le calendrier annuel. C'est un signe positif que ce genre d'évènement suscite encore de l'intérêt. Le Geneva International Motor Show Qatar s'est tenu au début de ce mois. Ce nom nous laisse cependant un petit goût amer à la rédaction **d'Auto Full News**. Le prestigieux salon suisse se prête à une franchise qui à notre avis n'a pas de sens. Que les organisations respectives de ces deux salons soient communes pourquoi pas à partir du moment où cela fédère les constructeurs. Mais que chacun garde son entité et son nom propre. Le salon de Genève a sa propre histoire depuis 1905 qui est très éloignée des artifices Qataris. Ce salon ne fut toutefois pas si mal pour une première même si les constructeurs avaient réservé leurs présentations officielles pour d'autres évènements.

Merci à Pierre AUBANELLE pour sa collaboration (Photo couverture : Aleksandr DUBY)

MANIFESTATION : 14^{ème} Montée historique de La Muraz (74)

Le Team VH 74 organisait en cette fin septembre la 14^{ème} édition de la Ronde d'Automne de La Muraz. Cette montée historique, disputée sur un tracé de **4,200 km** sur les flancs du Mont **Salève**, a rassemblé **130 voitures**. Après un moment de convivialité autour d'un café, les participants pouvaient s'élancer pour la première des **cinq montées** programmées dans la journée sous un soleil naissant. Le public, déjà en nombre, a pu rapidement se mettre dans l'ambiance avec le passage **spectaculaire** des trois ouvriers, Gratien **Lovey** sur une Renault 5 Turbo



T.D.C., Philippe **Pallud** sur une Peugeot 205 T.16 Evo.1 (équipée d'une boîte courte Tour de Corse) et Jean-Christian **Duby** sur une 205 T.16 Evo 2 (à moteur **Pikes Peak**). Ces deux dernières voitures étaient présentées et exposées aux côtés d'une **Porsche 935** par le Team **D.V.H.C.** Si la Porsche par sa configuration Endurance n'a pu rouler, elle a pu cependant ravir les fans quand les mécaniciens du Team D.V.H.C. ont mis en route son **moteur**. Les vocalises du 6 cylindres à plat **bi-turbo** combinées aux **flammes** des échappements n'ont pas manqué de provoquer un attroupement de passionnés. Rappelons que cette voiture a permis à Jean-Christian **Duby** et Gilles **Vannelet** de s'imposer au **Mans Classic** en catégorie **GT** tout en prenant la 4^{ème} place au scratch en juillet dernier. Sans surprise, Alain **Ciabattini** et son **Team VH 74** nous ont une fois de plus offert une journée **parfaite**. Cette manifestation a de beaux jours devant elle avec l'arrivée d'une jeune **génération** de bénévoles prête à s'impliquer avec passion dans l'organisation.

Article : Jean-François DUBY

Photos : Aleksandr DUBY



SINGAPOUR

Après son impressionnante série de victoires ponctuée d'un nouveau **record**, Verstappen comptait bien conjurer le sort à **Singapour**. En effet, le double champion du monde ne s'est encore jamais imposé sur ce tracé urbain. En 6 participations, il n'est monté que deux fois sur le podium (2^{ème} en 2018 et 3^{ème} en 2019), mais le circuit **Marina Bay Street** ne semble décidément pas sourire aux Red Bull. Dès les qualifications, **Verstappen** et **Pérez** se plaignaient de l'instabilité de leur monoplace. Les pilotes mettaient en avant un **freinage** difficile à doser et le manque de motricité à la relance. Pour la première fois de la saison, les **Red Bull** étaient clairement en difficulté alors que les **Ferrari** confirmaient leur retour en forme après une belle prestation à **Monza**. Les deux pilotes de la Scuderia s'accaparaient toutes les séances libres et, sans surprise, **Sainz** décrochait la **pole** le samedi devant George **Russell** qui parvenait à tirer le meilleur de sa Mercedes. Le Britannique soufflait la seconde place à la **Leclerc** pour 7 millièmes. La surprise venaient de l'**élimination**



des deux Red Bull en Q2 (Verstappen 11^{ème} et Pérez 13^{ème}). Les qualifications furent également marquées par l'énorme **crash** de **Stroll** dans le dernier virage. Légèrement blessé, le pilote canadien devait renoncer à prendre le départ de la course le lendemain. Le grand prix de **Singapour** - connu pour être régulièrement interrompu par une **safety car** – permettait à de nombreux pilotes de fond de grille de tenter un choix pneumatiques différent que celui des hommes de tête. Ce fut le cas de **Verstappen** qui s'élançait en gommes **dures**. A l'extinction des feux, Carlos **Sainz** conservait sa place tandis que Charles **Leclerc** profitait de ses gommes tendres pour s'emparer de la 2^{ème} position de George Russell. Hamilton en perdition, coupait la chicane et débordait son équipier ainsi que **Norris** ; Il se voyait contraint de leur rendre leur place. Derrière, Sergio **Pérez** et Yuki **Tsunoda** entraient en contact ; victime d'une **crevaison**, le pilote japonais devait abandonner son Alpha Tauri dans un échappatoire. Au 19^{ème} tour, Logan **Sargeant** abimait sa Williams au virage 8. Le pilote parvenait à rejoindre son stand avec son aileron coincé sous la monoplace en dispersant de nombreux **débris** sur la piste. La direction de course décidait alors de faire entrer la **voiture de sécurité**. Les Ferrari, les **Mercedes** et les McLaren en profitaient pour effectuer leur arrêt aux stands tandis que les **Red Bull** restaient en piste. Bien que 2^{ème} et 3^{ème} à cet instant, **Verstappen** et Pérez voyaient leur stratégie d'un **long run** en gommes dures tomber à l'eau. **Alonso**, de son côté, rentrait trop vite dans les stands et mordait allégrement les limites de la voie d'accès : il recevait une **pénalité** de 5 secondes. A la relance de la course, Russell, Norris et Hamilton n'eurent aucun mal à dépasser Pérez et Verstappen. Quelques tours plus tard, les deux pilotes **Red Bull** se résignaient à rentrer pour effectuer leur changement de gommes. **Verstappen** repartait en medium en 15^{ème} position tandis que **Pérez** était relégué à la 18^{ème} position. Au 42^{ème} tour, nouveau coup de théâtre quand l'Alpine d'**Ocon** s'immobilisait à la sortie de la voie des stands, déclenchant une voiture de sécurité virtuelle. Mercedes en profita pour rappeler ses deux pilotes pour leur monter des **medium**. Avec ses gommes plus performantes, l'écurie allemande prenait le pari de **comblé** rapidement le retard sur les hommes de têtes et d'aller jouer la victoire dans les tout derniers tours. **Russell** et

Hamilton se lançaient alors dans une **remontée** fulgurante en reprenant près de deux secondes au tour. Ils n'eurent aucun mal à se défaire de Leclerc au 54^{ème} tour. A **5 tours** de la fin, les Mercedes faisaient la **jonction** avec **Norris** en bagarre avec **Sainz**. La victoire allait se jouer entre ces quatre hommes. Avec maîtrise, Sainz prenait le risque de permettre à **Norris** de rester dans la fenêtre du **DRS**, protégeant ainsi ce dernier d'une éventuelle attaque des Mercedes. **Russell** butait en effet sur la McLaren de **Norris** et commettait même une erreur à deux tours de la fin, en **percutant** le mur à l'amorce du virage 10. **Hamilton** récupérait la 3^{ème} position et se mettait à son tour à harceler Norris. Mais tout comme Sainz, le jeune prodige britannique gardait son **sang-froid** et parvenait à conserver sa position. **Sainz** filait vers sa deuxième victoire de sa carrière. Alors que les pilotes de tête nous livraient une passe d'armes d'anthologie, **Verstappen** retrouvait des couleurs et parvenait à remonter jusqu'à la 5^{ème} place. Il fut même en mesure à quelques hectomètres près de prendre le dessus sur **Leclerc** pour la 4^{ème} place. **Ferrari** et Sainz venaient de stopper l'**invincibilité** des Red Bull qui perdurait depuis le grand prix d'Abu-Dhabi la saison dernière. Notons la très belle performance de Liam **Lawson** qui marquait ses premiers points après seulement **3 participations** en grand-prix au volant d'une modeste AlphaTauri.

JAPON

L'écurie **Red Bull** et plus particulièrement Max Verstappen avaient à cœur de faire oublier la déconvenue du grand-prix de Singapour. Même si le mot **déconvenue** peut paraître fort pour une 5^{ème} place, cette dernière venait clore une impressionnante série de 10 victoires consécutives de Max et de **15 victoires** pour le team Red Bull. Le grand-prix du **Japon** commençait sous de bien meilleurs auspices pour le champion du monde, qui réalisait le meilleur temps des trois séances d'essais libres. En **qualifications**, Verstappen ne concédait le meilleur temps qu'en Q2 à **Leclerc** sur sa Ferrari. Max, n'ayant manifestement pas besoin de forcer son **talent** plus que mesure, gardait



logiquement des ressources pour assommer la Q3 et s'emparer de la pole devant les deux **McLaren** de Piastri et Norris. Le jour de la course, les deux McLaren s'élançaient un peu mieux que la Red Bull de **Verstappen** et venaient se porter à hauteur, juste avant d'aborder le premier virage. Mais comme à son habitude, le Néerlandais gardait la **tête froide** et freinait le dernier pour conserver sa position. A l'arrière du peloton, **Ocon** et son Alpine tassait l'Alfa Roméo de **Bottas**. Ce dernier ne pouvait éviter la Williams d'**Albon** ; les deux monoplaces se percutaient

et éparpillaient de nombreux **débris** sur la piste. Au même moment, **Pérez** endommageait son aileron sur la Mercedes d'Hamilton. Contraint de rentrer au stand pour changer son avant, le Mexicain écopait d'une **pénalité** de 5 secondes. La **safety car** était alors déployée pour **nettoyer** la piste. A la relance, Verstappen reprenait sa marche en avant devant les deux McLaren et les deux Ferrari. Au 6^{ème} tour, une passe d'armes entre **Hamilton** et **Russell** allait donner des sueurs froides au Team Mercedes. Quelques instants plus tard, Logan Sargeant percutait **Bottas** dans le virage **Hairpin**. Le Finlandais ne sortait pas indemne de ce deuxième accrochage et devait renoncer. C'est dans ce même virage, six tours plus tard, que Sergio **Pérez** commettait une nouvelle **bévue** en accrochant la Haas de **Magnussen**. Le pilote mexicain devait à nouveau rentrer au stand mais son équipe le poussait à l'**abandon**. Au 17^{ème} tour, Verstappen marquait son premier des deux arrêts pour repartir en Medium, imité un tour après par **Norris** et Leclerc. Le **suspense** de cette course se reportait alors sur la bataille stratégique entre les McLaren, les Ferrari et les Mercedes. Au 27^{ème}

tour, **Norris** parvenait à prendre le dessus sur son équipier et creusait rapidement un écart sur ce dernier. Au 40^{ème} tour, à la surprise générale, **Red Bull** relançait en piste Sergio **Pérez** pour que ce dernier puisse **purger** sa pénalité de **5 secondes** et ainsi éviter que cette dernière soit reportée au grand-prix du Qatar. Une fois la pénalité exécutée, Pérez se **retirait** définitivement de la course. La fin de course allait être animée par la bataille entre Russell, Hamilton et **Sainz**. Le pilote Ferrari revenait à grands pas sur les deux **Mercedes**. Russell recevait alors l'ordre de laisser passer **Hamilton** pour lui éviter d'être doublé par la Ferrari. A contrecœur, le jeune prodige britannique cédait sa place et se retrouvait à la merci de la Ferrari. **Sainz** n'eut aucun mal à prendre le dessus avant de se lancer à la poursuite d'**Hamilton** sans parvenir à le dépasser avant la fin. **Verstappen**, nullement inquiet durant cette épreuve, retrouvait les joies de la victoire. Le podium était complété par les deux McLaren, décidément très en vue sur ces derniers grand-prix.

QATAR

SPRINT

Verstappen est arrivé au **Qatar** avec la quasi-certitude d'être **couronné** pour la 3^{ème} fois. Avec 177 points d'avance sur Pérez, alors qu'il ne restait que **180 points** à attribuer, le Néerlandais pouvait être serein, d'autant plus que ce grand-prix offrait un bonus de points avec la course **Sprint**. Lors des qualifications Sprint, ce sont les McLaren d'Oscar **Piastri** et de Lando **Norris** qui allaient monopoliser la première grille devant Verstappen. Le jeune Australien confirmait ainsi ses très bons résultats depuis quelques courses. **Pérez**, seulement 8^{ème} sur la grille, semblait déjà avoir scellé son sort. Les hommes de tête s'élançaient pour la course **Sprint** en Medium tandis que **Russell** et les Ferrari prenaient le risque de partir en **Soft**. À l'extinction des feux, **Piastri** conservait aisément la tête, tandis que son équipier **Norris** se faisait **déborder** par Russell, Sainz, Leclerc et Verstappen. Mais à l'arrière, Liam **Lawson** sortait de piste et entraînait l'intervention de la voiture de sécurité. A la relance, **Piastri** se retrouvait à la merci de **Russell**. L'Anglais profitait de ses gommes soft pour s'emparer du commandement. Mais la course était à nouveau neutralisée suite au **tête-à-queue** de Logan **Sargeant**. Après quelques tours sous **safety-car**, Russell reprenait sa marche en avant tandis que Piastri était menacé par **Sainz**. Derrière, Verstappen opérait une remontée pleine de maîtrise. Après avoir effacé **Leclerc**, le pilote Red Bull ne faisait qu'une bouchée de Sainz. A ce stade de la course, les pilotes ayant choisi les **Soft** perdaient irrémédiablement du **rythme** et de **l'adhérence**, ce qui permettait à Piastri de reprendre la tête. Plus loin dans le peloton, **Hülkenberg**, Ocon et Pérez s'accrochaient pour le gain de la 8^{ème} place. Cet **incident** venait offrir sur un plateau le titre à **Verstappen**. La voiture de sécurité sortait pour la 3^{ème} fois. Il ne restait que quelques tours quand la course fut relancée. Nous pensions alors voir Verstappen fondre sur **Piastri**, mais il n'en fut rien, le jeune Australien contrôlait sa course et ralliait la ligne en vainqueur.



COURSE

Les qualifications pour la course voyaient à nouveau un duel entre **Verstappen** et les McLaren. Malheureusement pour l'écurie anglaise, les meilleurs temps de leurs pilotes étaient systématiquement annulés, **Piastri** et **Norris** ayant à chaque fois franchi les **limites** de la piste. Verstappen empochait ainsi sa **30^{ème} pole** de sa carrière devant les deux Mercedes de Russell et

Hamilton. Entre les qualifications et la course, les **instances** décidaient d'imposer une **limite** de **18 tours** pour chaque train de pneumatiques durant le grand-prix. En effet, le manufacturier **Pirelli** avait décelé des **micro-fissures** dans la structure des pneumatiques. Au regard du nombre de tours prévus pour la course, cela impliquait au moins **trois arrêts** obligatoires pour chaque pilote et un défi stratégique pour les différents teams. A quelques minutes du départ de la course, **Sainz** devait déclarer **forfait** en raison d'une **fuite** de carburant sur sa Ferrari. La plupart des pilotes décidaient de s'élancer en **medium** mais Lewis Hamilton et Valtteri **Bottas** prenaient le pari des **Soft**. Au départ, malgré un bon envol, Verstappen se retrouvait sous la menace des deux Mercedes. Au moment d'aborder le premier virage, le **septuple** Champion du monde tentait de profiter de ses gommes tendres pour doubler ses deux adversaires par l'extérieur. Malheureusement, Hamilton se **rabattait** sur la monoplace de son équipier qui, **coincé** par Verstappen sur sa droite, n'avait aucune chance d'éviter le **contact**. Hamilton venait de **gâcher** une belle opportunité de résultats pour son écurie ; il



devait abandonner tandis que Russell parvenait à regagner les stands pour remettre sa **monoplace** en état. La **safety car** était déployée pour permettre aux commissaires de retirer les **débris** sur la piste. Au 5^{ème} tour, la course reprenait ses droits : **Verstappen**, à présent sous la menace de Piastri, faisait une fois de plus preuve de **maîtrise**. Russell, reparti en 14^{ème} position, se lançait quant à lui dans une longue **remontée** au classement. La valse des arrêts intervenait dès le 12^{ème}

tour avec celui de **Piastri**, deux tours avant celui de Russell. Verstappen tirait de son côté jusqu'au 17^{ème} tour. Avec les stratégies **décalées** et les changements déjà effectués sous **safety car** en début de course, le classement ne cessait d'évoluer. **Piastri** passait à nouveau par les stands au 25^{ème} tour, tout comme Leclerc tandis que **Pérez** écopait d'une **pénalité** de cinq secondes pour **non-respect** des limites de piste. Au 27^{ème} tour, McLaren battait le record du **Pit Stop** le plus rapide avec un temps stratosphérique de **1 seconde 8** lors du passage de Norris. Un peu après la **mi-course**, Verstappen menait devant Russell, Norris et Alonso. Le pilote espagnol commettait alors une **erreur** au 34^{ème} tour en sortant trop large dans le virage 2. Après avoir pu extraire sa monoplace des graviers, **Alonso** reprenait la piste de manière **dangereuse**, non sans avoir concédé 3 positions. **Verstappen** repassait une nouvelle fois par les stands en fin du 35^{ème} tour. Il reprenait la piste en tête avec une marge de 7 secondes sur **Piastri** et 11 secondes sur **Norris**. Russell, auteur d'une solide remontée, parvenait à se hisser à la 4^{ème} place. Au 40^{ème} tour, Pérez écopait de **5 secondes** de pénalité pour avoir à nouveau **enfreint** les limites de piste. Stroll et **Gasly** ne tardaient pas à recevoir la même **sanction**. Au 43^{ème} tour, Piastri s'arrêtait une dernière fois, suivi au tour suivant par son équipier Norris. Les deux hommes recevaient alors la **consigne** de figer les positions, au grand dam de **Norris**. A 5 tours de la fin, Verstappen marquait son dernier arrêt. Malgré un petit **cafouillage** de son *team*, il parvenait à reprendre la piste en tête avec **4 secondes** d'avance sur **Piastri** et 6 secondes sur Norris. Le triple champion du monde filait alors vers une nouvelle victoire et pouvait ainsi savourer de la plus belle des façons son nouveau **titre**. McLaren, en prenant les deux autres **marches** du podium, confirme qu'elle est à présent en mesure de venir **contrarier** la domination Red Bull.

Articles : Jean-François DUBY

Photos : Red Bull Content Pool / Ferrari Spa Media / McLaren F1

Le point sur le championnat

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	Verstappen	1° Verstappen 281	2° Pérez 171	3° Alonso 139
29 juillet	Belgique (s)	Verstappen	1° Verstappen 289	2° Pérez 171	3° Alonso 139
30 juillet	Belgique	Verstappen	1° Verstappen 314	2° Pérez 189	3° Alonso 149
27 août	Pays-Bas	Verstappen	1° Verstappen 339	2° Pérez 201	3° Alonso 168
03 sept.	Italie	Verstappen	1° Verstappen 364	2° Pérez 219	3° Alonso 170
17 sept.	Singapour	Sainz Jr.	1° Verstappen 374	2° Pérez 223	3° Hamilton 180
24 sept.	Japon	Verstappen	1° Verstappen 400	2° Pérez 223	3° Hamilton 190
07 oct.	Qatar (s)	Piastri	1° Verstappen 407	2° Pérez 223	3° Hamilton 194
08 oct.	Qatar	Verstappen	1° Verstappen 433	2° Pérez 224	3° Hamilton 190
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				

news
classicracing.com

Toute l'actualité du véhicule historique

PROTUM
RACING SUSPENSIONS

HOMMAGE : Bernard Vermeyleylen 'Tatraplan' - 1953-2023

Nous avons partagé depuis plus de 30 ans tant de salons ensemble...**Bernard Vermeyleylen** s'en est allé. J'avais croisé sa route pour la première fois à Genève en **1992**. J'étais un tout jeune journaliste et avais été immédiatement en **admiration** devant cet homme dont la **science** automobile n'avait d'égal que son immense **gentillesse** et sa **disponibilité**. Nos premiers échanges concernaient les **Panhard** dont il partageait un amour immodéré avec son ami **Yann Lelay**, lui aussi auteur prolifique. Mais très vite je découvrais que ce Belge était un véritable **historien** de l'automobile. Son souci du **détail** et de l'**authenticité** nous a offert de très nombreux ouvrages de **référence** qui n'ont cessé **d'enrichir** la collection d'**ETAI** au fil des décennies. Il serait difficile d'évoquer toute son **œuvre** tant elle mérite notre respect et notre attention mais je retiendrai son livre consacré au « **voitures de l'Est** » dont nous partageons la **passion** et l'intérêt. Ce livre lui valut le surnom de '**Tatraplan**'. Sa grande **silhouette** et sa bonne **humeur** communicative vont manquer lors de la prochaine édition du **salon** de Genève. Toute la rédaction d'**Auto Full News** présente ses condoléances à sa **famille** et lui dédie ce numéro. **Adieu Bernard et merci...**



Articles : Jean-François DUBY

Photo : Bernard Vermeyleylen



AUTO : Porsche Singer 911 DLS Turbo

Singer Group, Inc. basé en **Californie** restaure et réinvente les **Porsche 911** (châssis 964) fabriquées de 1989 à 1994. La dernière réalisation des ateliers est une fois de plus une merveille alliant **histoire** et **modernité**. Au départ de ce projet, une « **banale** » **964** a soigneusement été démontée. Après avoir retiré l'intérieur, la carrosserie et les composants mécaniques, le châssis nu a été nettoyé et **renforcé**. Des éléments de carrosserie en fibre de **carbone** ont été utilisés pour réduire le **poids** et augmenter la **rigidité**. Le préparateur a eu recours à la dynamique des fluides



computationnelle (**CFD**) pour optimiser les performances **aérodynamiques**. Une prise d'air avant centrale et un évent de capot optimisent le **refroidissement**, tandis que les prises d'air des ailes arrière et les conduits **NACA** facilitent le refroidissement des freins et du **turbocompresseur**. Pour un usage sur piste, l'aileron arrière (**façon 935**) génère une force d'appui **élevée** avec l'élément supérieur réglable. Sur route, le capot et l'aileron peuvent être remplacés afin de réduire la **trainée**. Côté **moteur**, ce dernier a été entièrement démonté avant d'être restauré à l'aide de composants de haute performance. Le six cylindres à plat de **3,8 l.** à 4 soupapes par cylindre utilise deux **turbocompresseurs**, avec des soupapes de décharge **électriques**, un refroidissement intermédiaire air-eau et un ventilateur électrique monté horizontalement. Cette évolution du moteur développé pour les restaurations **DLS** permet une puissance supérieure à **700 CV** à plus de **9000 tr/min**. Une transmission manuelle à **6 rapports** passe la puissance aux seules roues arrière. La suspension typée **piste** et les amortisseurs sur mesure réglables à distance contribuent à l'optimisation du châssis. De puissants **disques** en **céramique/carbone** et des étriers monoblocs légers prennent place à travers des jantes à verrouillage central en magnésium forgé de **19"** (avant) et **20"** (arrière) chaussée en **Michelin Pilot Sport Cup 2** ou **Cup 2R**. En résulte ainsi cette **911 DLS Turbo** (Dynamics & Lightweighting Study) dont le haut degré de modernité se cache sous des lignes rappelant la Type **934/5**, icône qui avait dominé la série **SCCA** Trans American, en remportant 6 des 8 courses et le championnat. Le prix de restauration de **Singer** dépend des demandes **spécifiques** des propriétaires et chaque exemplaire sera forcément **unique**. La voiture sera exposée au **Goodwood Festival of Speed** au Royaume-Uni du 13 au 16 juillet 2023, ou à la péninsule de **Monterey** en Californie du Nord pour Car Semaine d'août 2023.



Articles : Jean-François **DUBY**

Photos : Singer Group, Inc

MOTO : Nouvelle B.M.W. GS 1300 R, moins lourde, plus puissante

Il y a plus de quarante ans B.M.W. Motorrad créait un nouveau segment, celui des **trails** de tourisme avec la B.M.W. **R 80 G/S**. La B.M.W. GS à moteur **boxer** est rapidement devenue une **icône** et n'a jamais cessé depuis d'évoluer pour rester la référence. C'est donc sans surprise que B.M.W. Motorrad vient de dévoiler sa dernière mouture. La B.M.W. **R 1300 GS**. Ce modèle se caractérise par son **design** en rupture avec la précédente génération (plus fine, allongée et moderne), ses nombreuses améliorations **techniques** et sa réduction de poids de **12 kg.** (237 kg.) La pièce maîtresse de cette R 1300 GS est une fois de plus le légendaire moteur **boxer**



bicylindre. Il est plus **compact** que jamais grâce à une boîte de vitesses à **6 rapports** située sous le bloc et à une nouvelle disposition des **arbres à cames**. Doté d'une cylindrée d'exactly **1 300 cm³**, il délivre une puissance de 145 ch. (107 kW) à **7 750 tr/min** et développe un couple maximal de **149 Nm à 6 500 tr/min**. Le boxer bénéficie de la technologie B.M.W. **ShiftCam** permettant d'ajuster les temps de commande et de **levée** des soupapes d'admission. Elle est couplée à des capteurs de **détonation** pour un contrôle optimal de l'**injection**. Cela améliore la réactivité à tous les régimes moteurs, apporte **souplesse** de fonctionnement et contribue à contenir la **consommation** de carburant. Cela en fait, et de loin le moteur **boxer B.M.W.** le plus puissant jamais produit en série. Le cadre principal en acier qui, en plus d'être considérablement **optimisé** en termes d'encombrement, offre également des niveaux de **rigidité** supérieurs à ceux du modèle précédent. L'ancienne structure tubulaire en acier a été remplacée par une construction en **aluminium** moulé sous pression. Le nouveau système de guidage de la roue avant **EVO Telelever** et le système de guidage de la roue arrière **EVO Paralever** améliorés offrent également une



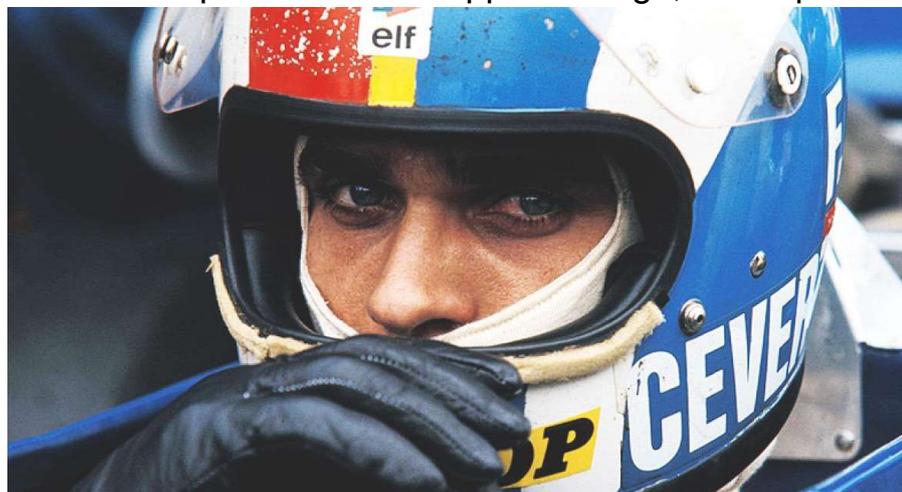
précision et une **stabilité** de pilotage accrues. La technologie est omniprésente avec un nouveau réglage dynamique électronique de la suspension (**DSA - Dynamic Suspension Adjustment**) disponible en option qui gère le réglage dynamique de l'amortissement, la raideur du ressort et la **compensation** de charge. La nouvelle **GS 1300 R** propose à présent **quatre modes** de pilotage de série (au lieu de 3 sur la précédente génération). Le nouveau mode « **Enduro** » se destine à un pilotage tout-terrain amélioré. S'ajoute à cela de très nombreuses aides à la conduite comme l'Assistant de pilotage avec régulateur de vitesse actif (**ACC - Active Cruise Control**), l'avertisseur de collision avant (**FCW - Front Collision Warning**), et l'avertisseur de changement de voie (**SWW - Lane Change Warning**). Bref, B.M.W. Motorrad a une fois de plus et sans surprise fait étalage de sa maîtrise technologique pour proposer un produit **abouti** qui lui permettra sans aucun doute de rester **leader** dans ce segment deux-roues.

Article : Ingrid BARREAU

Photos : B.M.W. Group

HISTOIRE : Il y a 50 ans, François Cevert...

Il y a 50 ans, le **06 octobre 1973**, le sport automobile français perdait plus qu'un pilote, elle perdait une **icône**, un **ange** dont la destinée semblait le guider vers une consécration mondiale. Ses premiers pas dans le sport automobile remontent à **1966**. Malgré l'hostilité paternelle, **François** parvient à rassembler **l'argent** pour intégrer l'école **Winfield**. Après 7 mois d'apprentissage, il remporte l'épreuve finale devant un certain



Patrick **Depailler**. Cette victoire lui ouvre les portes de la **F3** en 1967 ; malheureusement, il dispose d'une modeste **Alpine A280** aussi peu performante que **fiable**. Les résultats ne sont pas à la hauteur du talent ni des **ambitions** du pilote. En 1968, il repart pour une saison mais cette fois-ci au volant d'une **Tecno 68-3** à moteur 4 cylindres Ford Cosworth. Avec

cette monoplace il remporte **5 courses** (Montlhéry, La Châtre, Jarama, Nogaro et Albi), ainsi que 5 autres podiums. Cevert enlève le championnat dans l'ultime épreuve face à Jean-Pierre Jabouille et sa redoutable **Matra MS5**. C'est tout naturellement qu'en **1969**, celui qui deviendra rapidement '**Le petit Prince**' du sport automobile grimpe en **F2**. Cette fois-ci, il est pilote officiel **Techno** qui lui met à disposition un **Tecno 68** à quatre cylindres Cosworth **FVA** pour le championnat d'Europe. A cette époque les **F2** participaient ponctuellement à des épreuves au milieu du peloton de **F1**. C'est lors d'une course à **Reims** que Cevert croisa pour la première fois le fer avec un certain Jackie **Stewart**. Le jeune Français sortait gagnant d'un duel contre celui qui deviendra champion du Monde de **F1** la même année. Malgré ses très bons résultats, **Cevert** finissait la saison à la 3^{ème} place d'un championnat dominé par Johnny **Servoz-Gavin**. Sa deuxième saison en **F2** en **1970** est écourtée par son **engagement** prématuré en F1. En juin, Ken **Tyrrell** l'engage pour le Grand Prix des Pays-Bas à **Zandvoort** au volant d'une modeste **March 701/7** V8 Cosworth. Ken Tyrrell fait chaperonner François **Cevert** par Jackie **Stewart**. Dès lors, les deux hommes vont nouer une **amitié** rarement vue dans le sport automobile. L'Écossais devenait alors le **mentor** du jeune Français. Malgré les performances **modestes** de sa monoplace et des circuits exigeants, **Cevert** se montre appliqué et ne tarde pas à décrocher son **premier point** à **Monza**.



Pour **1971**, Ken **Tyrrell** aligne cette fois Cevert dans l'écurie officielle **Elf Team Tyrrell** au volant de la **002** Cosworth DFV aux côtés de Jackie Stewart. Après un début de saison entaché par des abandons, **Cevert** monte pour la première fois sur le **podium** à l'occasion du grand-prix de **France** qui se dispute pour la toute première fois sur le circuit **Paul Ricard**. A partir de là, les bons résultats s'enchaînent avec comme point d'orgue la

première **victoire** lors de la dernière épreuve de la saison à **Watkins Glen**. Plus aucun pilote français ne s'était imposé en grand prix depuis la victoire de Maurice **Trintignant** à **Monaco** en **1958**. Cette victoire, combinée à sa gueule d'ange, contribue à la **notoriété** du pilote bien au-delà du sport automobile. La **France** tiendrait-elle enfin son premier champion du **monde** ? Malheureusement, difficile pour **Cevert** de confirmer lors de la saison **1972**, toujours au volant de sa **Tyrrell 002** ; cette dernière peine à donner le change à la redoutable **Lotus 72**. Même **Stewart**, malgré ses 4 victoires, devait se contenter de la 2^{ème} place au championnat tandis que **Cevert** se classait 4^{ème} avec seulement **2 podiums**. Pour **1973** les ambitions étaient tout autre : Tyrrell rectifiait le tir avec les **Tyrrell 005** et **006** pour mieux contrer les **Lotus**. La complicité **Stewart/Cevert** est plus forte que jamais. Les deux hommes réalisent une saison pleine et l'Écossais parvient à décrocher sa troisième **couronne** mondiale. **Stewart** avait auparavant pris sa décision de se **retirer** à l'issue du championnat et de passer le **témoin** à son jeune **disciple**, auteur de **7 podiums**. Les deux hommes se retrouvaient à **Watkins Glen** pour l'ultime épreuve de la saison. **Cevert** s'élançait pour la troisième séance d'essais qualificatifs. Un peu avant midi, Cevert passait une **dernière fois** devant les stands, quelques secondes après il sortait **trop large** au virage **2** qui conditionne le 'esse' avec le virage **3**. La Tyrrell, en perte d'adhérence, **décollait** sur le vibreur et venait **s'encaster** à très haute vitesse dans le rail de **sécurité**. Les premiers pilotes sur les lieux, Jody **Scheckter** et Jean-Pierre **Beltoise**, découvraient une vision d'horreur ne laissant aucun doute sur le **destin** du jeune prodige français. A **29 ans**, la vie de François **Cevert** venait de se briser. Il reçut un incroyable **hommage** à l'occasion de ses obsèques où de très nombreuses **personnalités** de tous bords avaient fait le déplacement.

Article : Jean-François **DUBY**

Photos : **CPF**



NEWS

classicroacing.com

Toute l'actualité du véhicule historique



Ne manquez rien !