AUTO Sport MAGAZINE

FORZA LECLERC
L'OUTSIDER



Charles Leclerc

Nouveau

Calendriers 2019
épreuves FIA
Grille
Transferts
Écuries

LE MYTHE INTACT
LES COULISSES DES 24 HEURES DU MANS

FORMULE E
Le grand décollage ?

WRC
Duel à distance

L 18038 - 4 - F: 9,50 € - RD
N°4 - Trimestriel - Juin/Juillet/Août 2019 BEL: 9,80 €



Lafont presse
En kiosques ou sur lafontpresse.fr

AUTO Sport MAGAZINE

Directeur de la publication et de la rédaction :
Robert Lafont
robertlafont@lafontpresse.fr
53 rue du Chemin Vert - CS 20056
92772 Boulogne-Billancourt Cedex
www.lafontpresse.fr
Tél. : 01 46 10 21 21

Rédaction déléguée
Rédacteur en chef : Darey Levezu
Rédaction : darey@me.com
Maquette - Direction artistique : Marcole Laurence
millam@noos.fr

Cordination
Isabelle Jouanneau - Tél. : 01 46 10 21 21
Isabellejouanneau@lafontpresse.fr

Administration
Directeur comptable : Didier Delignou
didier.delignou@lafontpresse.fr
Comptable : Mélanie Dubuget - Tél. : 01 46 10 21 28
melanie.dubuget@lafontpresse.fr

Publicité & Partenariats
Directeur :
Éric Roquebert - Tél. : 01 46 10 21 06 - ericroquebert@lafontpresse.fr

Fabrication
Impression : Newsprint
(Lieusaint 77)

FABRIQUE EN FRANCE

Diffusion presse
Isabelle Jouanneau - Isabelle.jouanneau@lafontpresse.fr
Distribution : MLP + Tondeur (Bel)

Abonnements
Dominique Bokey - dominique.bokey@lafontpresse.fr

Auto sport magazine édité par Entreprendre (Société anonyme au capital de 246 617.28€) - RCS NANTERRE 403 216 617 SIRET : 403 216 617 000 23 NAF : 5814Z SA 53 rue du Chemin Vert 92100 Boulogne-Billancourt
Tél. : 01.46.10.21.21 - Fax : 01.46.10.21.22
Toute reproduction, même partielle, des articles et iconographies publiés dans *Auto sport magazine* sans l'accord écrit de la société éditrice est interdite, conformément à la loi du 11 mars 1957 sur la propriété littéraire et artistique. La rédaction ne retourne pas les documents et n'est pas responsable de la p
N° de commission paritaire : en cours
N°ISSN : 2647-7351
Dépôt légal à parution
Avertissement : L'éditeur se réserve la possibilité de republier certaines enquêtes ou reportages des titres Lafont presse.

Directeur de la publication : Robert Lafont

Les magazines positifs

Lafont presse

Economie : Entreprendre, Création d'entreprise magazine, Franchise & Commerce, Manager & Réussir, Question Eco, Argent & Patrimoine magazine, Placements, Bourse magazine, Spécial Argent, Business event', Nouvel agriculteur.
People : Journal de France, Intimité, Succès, Enquêtes magazine, Dossier enquêtes, Crimes magazine, Histoires vérité, Incroyable, Reality, Intimité Dimanche, Spécial People, Paris confidences, France Actualité, La une de l'actualité, Actualité de France, Actualité, Hella, Confidences magazine, Viva Célébrité, Souvenirs Souvenirs, Numéro Spécial, Johnny magazine, Reines & Rois, Royauté, Gotha magazine, Femme de cœur.
Auto : L'essentiel de l'Auto, Automobile revue, Panorama SUV, Auto magazine, Pratique Auto, Spécial Auto, Auto Souvenir, Voitures classiques, Automobile verte, L'essentiel de la Moto, Tracteurs magazine, Train magazine, Le magazine de l'aviation, L'essentiel du Drone.
Sport : Le Foot, Le Foot Gazette des Transferts, Le Foot Paris magazine, Le Foot Lyon magazine, Le Foot Marseille, Le Foot magazine, Rugby magazine, Handball magazine, France Basket, Le Sport, Le journal du sport, Sport Panorama, Féminin footing, Le Sport Vélo, Cyclisme magazine, Le Sport Tennis, Le Sport Formule 1, Auto sport magazine, Sport souvenirs.
Féminin : Féminin Psycho, L'essentiel de la Psycho, Santé femme, Santé revue, Santé Info, Féminin Santé, Pratique Santé magazine, Santé revue Seniors, Seniorito, Nutrition magazine, Dossier santé, Santé guide, Réponse parents, Médecine douce, Médecine alternative, Santé bio, 365 jours femme, Le magazine des femmes, Féminin positif.
Maison-Déco : Maison Décoration, Maison Décoration cuisine, Maison campagne & jardin, L'essentiel de la Déco, Spécial Déco, Bricolez magazine, Faire soi-même, Jardin magazine spécial, Jardiner, Info Jardin, Potager pratique, Jardin potager facile, Potager bio de saison.
Centres d'intérêts : Spécial Chats, Spécial Chiens, Féminin pratique, Les dossiers pratiques, Pratique magazine, Bio & écologie magazine, Stop Arnaques, Pêche magazine, Chasse magazine, France Evasion, Spécial Seniors, Féminin Senior, Viva Plus, Bien vivre sa retraite, Nouveau magazine.
Cuisine : Cuisine revue, Cuisine magazine, Spécial Cuisine, Végétarien magazine.
Information-Culture : Science magazine, L'essentiel de la Science, La revue de la Science, Science et paranormal, Science du monde, Cerveau & Intelligence, Pratique santé spécial mémoire, Question de Philo, L'événement magazine, Diplomatie internationale, Informer, Spécial Céline, La Presse littéraire, Histoire magazine.

Entreprendre (Lafont presse), groupe media coté à la bourse d'Euronext Growth (code ALENR)
www.lafontpresse.fr

WWW.lafontpresse.fr

Le sport automobile, formidable accélérateur...?



Que ce soit, en Formule 1, en Formule e ou aux 24 heures du Mans, sans oublier les RCW, le sport automobile reste le plus bel outil en matière de développement de l'auto. Il se doit d'être un lieu d'excellence, de performances et de développement de nouvelles technologies, que nous retrouvons tous les jours dans la voiture de monsieur tout-le-monde ! Pour nous, amateurs de courses automobiles, il y a heureusement bien plus qu'une vitrine technologique, il y a, derrière chaque course, chaque Grand Prix ou à chaque fois, aux 24 heures du Mans, de l'émotion pure et ça, c'est bien l'essentiel, personne ne pourra jamais le retirer…
Au travers de votre magazine, nous souhaitons vous faire ressentir l'émotion des pilotes de course au moment du départ : décor, bruitages, images et odeurs vous font vivre ce grand moment comme si vous y étiez.
Le sport auto est notre passion à tous ! Excellente lecture.

La Rédaction

5 news
Toute l'actualité

14 zoom



24 Grand Prix de Bahreïn



32 Rencontre
Charles Leclerc



44 Formule e
Grand Prix de Sanya Chine



18 Formule 1
Grand Prix d'Australie



32 Grand Prix de Chine



40 Formule e
50ème Grand Prix
Hong Kong





54 Enduranc (ELMS)
Les 4 Heures du
Castellet



70 WRC
Tour de Corse



84 Rétro Mémoire
Alpine et ses proto-
types d'endurance



50 Formule e
Grand Prix de Rome



64 WEC Endurance
1000 miles Sebring



76 Contact
Porsche 911 GT3 R



98 Insolite
Volkswagen ID.R

Prochain numéro AUTO Sport MAGAZINE **en kiosque le 6 août 2019**

L'essentiel de la MOTO

ESSAIS EXCLUSIFS

Honda CB650R
Honda CBR1000 RR Fireblade
Yamaha YZF-R3
BMW Nine T
Scrambler Vaillante
Suzuki Katana
Aprilia RSV 4 / Factory
Ducati Diavel 1260 S
Zero Motorcycles SR/F

ENTRETIEN

Bichonnez votre bécane

HARLEY-DAVIDSON

LiveWire, de l'électricité dans l'air...



À fond la Guzzi V85 TT !

N°11 - Trimestriel - Mai/Juin-Juillet 2019 - SEUL : 9,90 €

Lafont presse

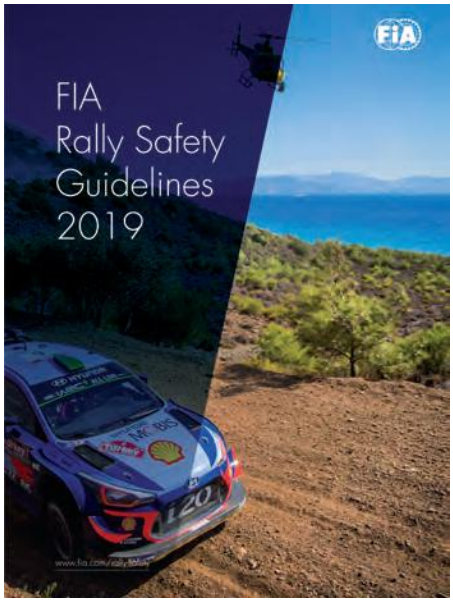
En kiosques ou sur lafontpresse.fr

LA FIA

lance un guide de sécurité pour les rallyes

La FIA lance une nouvelle série de directives de sécurité pour les rallyes afin d'améliorer la sécurité à tous les niveaux du sport, tout en maintenant l'action et le spectacle appréciés des fans à travers le monde.
Les lignes directrices rassemblent les meilleures pratiques actuellement appliquées au niveau du championnat du monde des rallyes dans un format qui peut être utilisé par les organisateurs de rallyes aux niveaux régional et national.

La proximité avec les voitures sur les étapes fait partie de l'expérience palpitante pour les spectateurs. Un aspect clé des lignes directrices est d'aider les promoteurs à accroître davantage la protection des spectateurs.



Le manuel de 100 pages contient également d'autres suggestions de pratiques exemplaires en matière de sécurité.
Par exemple, la FIA encourage toutes ses Autorités Sportives Nationales (ASN) à avoir leurs propres délégués à la sécurité à chaque événement qu'elles homologuent. Cela sera soutenu par un programme de formation pour les délégués à la sécurité, avec un séminaire de formation pilote cette année. A partir de 2020, des séminaires de formation régionaux seront organisés pour ces délégués à la sécurité de chaque pays du monde.
D'autres points clés des lignes directrices portent sur le rôle et les responsabilités des officiels, l'utilisation des voitures de sécurité et le plan de sécurité, l'installation spéciale des étapes, la communication avec les commissaires et les supporters ainsi que le traitement des incidents. Bon nombre de ces initiatives sont conçues pour être mises en œuvre à moindre coût, voire gratuitement, et la FIA travaillera avec les ASN pour s'assurer que c'est bien le cas.
Yves Matton, directeur Rallye FIA, a déclaré : « La sécurité est la clé de la durabilité du rallye, et l'une des clés de la sécurité est l'éducation - nous le voyons partout dans le monde. Ces lignes directrices aideront à éduquer les gens pour qu'ils aient les meilleures procédures et les meilleures comportements en matière de Rallye.»

YE YIFEI, FIGURE MONTANTE DU SPORT AUTOMOBILE CHINOIS, REJOINT LA RENAULT SPORT ACADEMY.



Renault Sport Racing a officialisé l'arrivée du prometteur pilote chinois Ye Yifei au sein de la Renault Sport Academy. L'annonce a été faite sur le circuit international de Shanghai lors d'un événement médiatique et VIP organisé en préambule du Grand Prix de Chine.

À dix-huit ans, le natif de Xi'an (Chine) s'est illustré comme l'un des talents les plus prometteurs des catégories de promotion. Yifei a commencé le karting à dix ans avant d'enlever deux sacres nationaux. À peine âgé de 14 ans, il s'est installé en Europe pour « s'attaquer » à la monoplace. En 2016, Yifei est devenu le premier ressortissant chinois à remporter un titre international en étant sacré Champion de France F4 avec quatorze succès, dix-sept meilleurs tours en course et dix pole positions à son actif.
D'autres records ont suivi lors de son passage en Formule Renault Eurocup et Formule Renault NEC en 2017. L'an dernier, Yifei s'est classé troisième de la Formule Renault Eurocup grâce à deux victoires, dix podiums, une pole position et trois meilleurs tours en course.
Yifei retrouvera son concitoyen Guanyu Zhou au sein de la Renault Sport Academy. Son arrivée démontre une fois de plus que Renault croit fermement en l'avenir du sport automobile en Chine et est déterminé à repérer, soutenir et former les talents chinois pour atteindre la F1, un rêve couvé par 1,4 milliard de Chinois.
Les Français Anthoine Hubert et Victor Martins, le Danois Christian Lundgaard, le Britannique Max Fewtrell et le Brésilien Caio Collet complètent la promotion 2019 de la Renault Sport Academy.
En 2019, Yifei disputera le Championnat FIA de Formule 3 avec l'équipe Hi-tech GP.

LE DAKAR CHANGE D' AIR ENCORE UNE FOIS !

Après trente années à sillonner et découvrir l'Afrique et dix ans à s'émerveiller des paysages sud-américains, le plus grand rallye du monde va écrire un nouveau chapitre au sein des déserts mystérieux et profonds du Moyen Orient, en Arabie Saoudite.

Aujourd'hui, plus qu'un nouveau voyage, le Dakar offre à ses compétiteurs, l'occasion de venir se mesurer aux étendues gigantesques et vierges qui constitueront un cadre unique pour tester sa volonté, ses qualités de pilotage et ses dons pour la navigation.

Son Altesse Royale Prince Abdulaziz bin Turki AlFaisal Al Saud, Président de la Saudi Arabia General Sports Authority

"La vision et l'orientation de nos dirigeants nous ont permis de rêver sans limite et de porter le sport à travers le Royaume sur la route du succès. Aujourd'hui, nous sommes ravis d'annoncer que le Rallye Dakar, événement mondialement connu, va se dérouler dans le Royaume d'Arabie Saoudite pour la première fois. Notre pays est passionné par le sport et notre objectif stratégique est de nourrir cet appétit à mesure que nous progressons vers la réalisation de notre Vision 2030 dont le sport est un des piliers. En recevant le Dakar, nous souhaitons offrir une incroyable et inoubliable expérience aux pilotes qui découvriront la beauté de la nature saoudienne tout en produisant un spectacle unique pour les fans de sports mécaniques, non seulement en Arabie Saoudite mais également dans la région et dans le monde entier."

Son Altesse Royale Prince Khalid Bin Sultan Abdullah Al Faisal, Président de la Saudi Arabian Motor Federation

"J'ai toujours voulu participer au Dakar. Comme je n'ai pas eu la chance de satisfaire cette ambition, je participe maintenant à la réalisation d'un rêve encore plus grand, consistant à faire se dérouler le Dakar au Moyen Orient pour la première fois. La vision et le soutien de Son Altesse Royale Prince Muhammad Bin Salman et la confiance du Président de GSA, Son Altesse Royale Prince Abdul Aziz Bin Turki Al Faisal, ont été les clés qui nous ont permis d'obtenir les droits d'organisation d'un événement d'une telle ampleur. Nous promettons aux concurrents de nouveaux challenges en dessinant des étapes dans le majestueux et mystérieux désert du « Quart Vide ». La diversité des terrains et du milieu naturel du pays, conduira les concurrents à vivre une expérience unique."

David Castera, Directeur du Dakar

"Depuis mes premiers souvenirs et mes premières expériences du Dakar, j'ai toujours considéré que ce rallye à part portait en lui le concept de la découverte, du voyage vers l'inconnu. En allant en Arabie Saoudite, c'est bien entendu cet aspect qui me fascine. Je suis certain que ce même sentiment va animer tous les pilotes et copilotes. Et en tant que directeur de l'événement, c'est un défi grandiose de se retrouver face à cette page blanche, avec des possibilités infinies. Je suis déjà inspiré et heureux de devoir tracer un parcours dans une géographie aussi monumentale et propice aux itinéraires les plus audacieux. Il n'y a que l'embarras du choix. Sport, navigation, dépassement de soi, seront à l'évidence magnifiés dans ces territoires faits pour le rallye-raid."



WRC

Petter Solberg, champion du monde des rallyes en 2003, annonce sa retraite





À quarante-quatre ans, Petter Solberg a annoncé la fin de sa carrière durant laquelle il a défendu pendant quatorze ans les couleurs de Ford, Subaru et de sa propre équipe au sommet de l'élite mondiale du rallye. Le moment fort de sa carrière restera son titre mondial acquis avec Subaru en 2003 face à Sébastien Loeb, alors pilote Citroën.
Le Norvégien est à ce jour le seul à avoir battu le futur nonuple champion du monde sur l'ensemble d'une saison en WRC. Il est également le seul à avoir remporté deux Championnats du Monde FIA différents en devenant double champion du monde de rallycross en 2014 et 2015 après son sacre en rallyes.
Plus récemment, Petter Solberg a participé au développement de la Volkswagen Polo GTI R5, dont il a pris le volant pour ses débuts officiels en compétition lors du Rallye d'Espagne en octobre dernier.
« J'ai été assez chanceux de pouvoir courir au plus haut niveau pendant vingt ans », a confié Petter Solberg à WRC.com. « Le moment est bien choisi pour arrêter ma chasse aux trophées, mais je ne vais pas tout arrêter. Je ne vais pas couper le moteur et je ne raccrocherai jamais le casque. J'adore trop le rallye et le pilotage. Je pourrais donc disputer quelques épreuves de prestige… »

JAGUAR RACING

PREMIÈRE VICTOIRE DEPUIS 28 ANS !

Mitch Evans est entré dans l'histoire de Panasonic Jaguar Racing en remportant pour l'écurie sa toute première victoire en ABB FIA Formula E à Rome. Il s'agit de la première victoire internationale de Jaguar en sport automobile depuis 1991.
Mitch a réalisé une performance impressionnante, parvenant à se qualifier en deuxième position lors de la Super Pole, malgré les averses successives. Son coéquipier Alex s'est qualifié à la neuvième place mais a été rétrogradé à la vingt-et-unième pour avoir dépassé la limite de puissance autorisée.

Rapidement, un accrochage dans les virages 17 et 18 a entraîné un carambolage et une interruption de la course.
Au redémarrage, Mitch a piloté avec assurance pour dépasser André Lotterer en Mode Attaque dans le virage 11 et prendre la tête de la course. Malgré l'activation au tour suivant par Lotterer du Mode Attaque, le pilote Kiwi a bien défendu sa première place jusqu'à l'arrivée.



INSOLITE

PORSCHE ET CONCORDE FÊTENT ENSEMBLE LEURS 50 ANS





La Porsche 917 est une voiture de légende, née en 1969, c'est aussi le cas de plus bel avion du monde, le Concorde, dont le premier vol a été effectué le 9 avril 1969.
L'occasion était trop belle, et c'est ainsi que les deux monstres sacrés fêtent ensemble leurs 50 ans. La voiture présentée est le châssis 001, fabriquée en avril 1969, avec sous le capot, un douze cylindres d'une puissance variant de 580 à 630 chevaux. Elle remporte les 24 heures du Mans dès 1970, et en 171 et remportera au total 17 victoires internationales.
Quant au Concorde, il mesurait 62,19 m pour une envergure de 25,60 m et pesait 79,3 T à vide et 185 T au décollage et disposait d'environ 160 000 chevaux ! Les deux monstres possèdent des lignes remarquables et restent, de nos jours, des exemples.





GRAND PRIX DE

› Rédaction : Lafont Presse/DR/Constructeur/Ecuries



CHINE 14/04/2019



LA 1000ÈME POUR HAMILTON

LE GRAND PRIX DE CHINE ÉTAIT LE 1000 ÈME GRAND PRIX DE L'HISTOIRE, UN ÉVÈNEMENT MAGIQUE ! IL FALLAIT UN VAINQUEUR « HISTORIQUE », CE FUT LE CAS AVEC HAMILTON.



Lewis Hamilton remporte la 1000ème course du championnat du monde de Formule 1, doublant son coéquipier Valtteri Bottas au départ pour prendre la tête de la course, une P1 qu'il ne lâchera plus jusqu'au drapeau à damier. Sebastian Vettel termine troisième devant Max Verstappen (Red Bull).
Hamilton fait un bon départ de la deuxième place sur la grille pour dépasser Bottas, qui admettra par la suite avoir été désavantagé par un patinage sur la ligne de départ.

Charles Leclerc fait des siennes à vettel !
Partis du même côté de la grille qu'Hamilton, Charles Leclerc de Ferrari s'échappe également pour voler la P3 à son coéquipier Sebastian Vettel. Derrière eux, Verstappen se classe cinquième, tandis que son coéquipier Pierre Gasly conserve sa sixième place devant Daniel Ricciardo de Renault.
Plus loin derrière, McLaren a des ennuis alors que Carlos Sainz et Lando Norris sont aux prises avec Daniil Kvyat de Toro Rosso. Norris est brièvement projeté en l'air et subit des dommages au plancher de sa



Leclerc laisse encore passer Vettel, cela va durer encore combien de temps ?

voiture tandis que Sainz endommage son aile avant. Tous deux se rendent aux stands pour réparation et rejoignent la course en fond de peloton. Kvyat se voit imposer une pénalité pour avoir entraîné la collision.
Au 10e tour, Hamilton a déjà une solide avance sur son coéquipier, mais Vettel, quatrième, cherche maintenant à dépasser Leclerc.

Malgré les protestations du jeune pilote selon lesquelles il est plus rapide que l'Allemand, Leclerc se voit imposer de laisser passer le quadruple champion et au 11e tour, s'écarte pour permettre à Vettel de se hisser à la troisième place. Ce sera ensuite Leclerc qui se plaindra que Vettel le ralenti, ce qui est un peu vrai, mais rien n'y fera, la Scudéria restera sur ses positions. Cela va permettre à vettel de monter pour la première fois sur le podium cette saison.
A la fin du 17ème tour, Verstappen se dirige vers la voie des stands pour chausser des gommes dures. Sentant la menace, Ferrari suit le mouvement avec Vettel au tour suivant et l'Allemand revient en piste juste devant le pilote néerlandais.
Avec Vettel sur pneus encore froids, Verstappen sent l'occasion et le pilote Red Bull lance une attaque audacieuse sur l'intérieur dans l'épingle à cheveux. Il parvient à passer, mais bloque légèrement les roues et Vettel parvient à maintenir une trajectoire large et à conserver sa position, Verstappen est quant à lui contraint de partir dans l'herbe.
C'était la seule chance réaliste du pilote néerlandais, car une fois que les pneus de Vettel sont chauds, il commence à s'éloigner du pilote Red Bull.
La course est statique jusqu'au second arrêt, de nouveau déclenché par Verstappen. Le Néerlandais s'élance vers les stands à la fin du 34ème tour pour chausser des pneus medium et Ferrari répond en équipant Vettel du même composé un tour plus tard. Mercedes appelle ensuite ses pilotes pour les équiper du composé medium de Pirelli.
Bottas retombe à la troisième place lors de cette série d'arrêts, mais se rapproche rapidement de Leclerc et malgré une défense courageuse du pilote Ferrari, le Finlandais parvient à dépasser pour reprendre la P2.
Vettel se rapproche aussi de Leclerc et, armé de pneus plus frais, n'a pas à trop lutter pour tirer son épingle du jeu, alors que Leclerc cède et fait rapidement son propre arrêt au stand pour chausser lui aussi des medium. L'arrêt au stand du monégasque permet à Max de dépasser et de reprendre la quatrième place, Leclerc rejoignant finalement la piste à près de 15 secondes derrière le pilote Red Bull.
L'ordre au sommet reste inchangé dans les derniers tours, Hamilton s'adjugeant la 75e victoire de sa carrière devant Bottas, Vettel et Verstappen.

Vettel réalise le meilleur temps de la course en 1:34.836s au 37e tour, avec un avantage de près de 30 secondes sur Daniel Ricciardo (Renault). Gasly fait un arrêt aux stands 53e tour pour chausser des gommes tendres et signe un nouveau meilleur chrono en 1:34.742 pour prendre un autre point et s'adjuger la sixième place devant Ricciardo, Sergio Pérez de Racing Point, Kimi Räikkönen d'Alfa Romeo et Alex Albon de Toro Rosso, qui réalise un excellent parcours pour prendre un point pour la 10ème place après avoir pris le départ depuis la voie des stands.
Pour revenir sur le début de polémique chez Ferrari, j'ai l'impression de revivre le passé, à l'époque ou Jean Todt et Michael Schumacher formait le duo inséparable, là où tous les coéquipiers de l'allemand devait systématiquement se plier aux ordres de Todt et de Schumi et accepter être que des faire- valoir, Ferrari semble ressortir de vieilles méthodes d'un autre âge !
Lewis Hamilton, avec 68 points, ravit la tête du championnat à Valteri Bottas (62 points). Max Verstappen est troisième (39 points) devant Sebastian Vettel (37 points) et Charles Leclerc suit avec 36 points.

Cependant, derrière Leclerc en cinquième, Pierre Gasly prévoyait une charge tardive au volant de la seconde Red Bull.





Résultat

F1 - Grand Prix de Chine 2019
1 Lewis Hamilton Mercedes
2 Valtteri Bottas Mercedes - **6.552**
3 Sebastian Vettel Ferrari - **13.744**
4 Max Verstappen Red Bull - **27.627**
5 Charles Leclerc Ferrari - **31.276**

Classement après le GP de Chine

1	Hamilton	68
1	Bottas	62
3	Verstappen	39
4	Vettel	37
4	Leclerc	36

Classement constructeurs

1	Mercedes	130
2	Ferrari	73
3	Red Bull	52
4	Renault	12
5	Alfa Romeo	12

Nouveau

Le magazine de l'aviation

NOUVEAUTES MONDIALES 2020 C'EST DEJA DEMAIN



AIR FRANCE
Le renouveau par le haut-de-gamme

SUD-AVIATION
Le pionnier de *Caravelle* et *Concorde*

LES COMPAGNIES FRANÇAISES EN PLEINE FORME

Airbus A220, racheté à Bombardier c'est le chaînon manquant

AIR FRANCE-KLM une alliance prête à décoller ?



AIR AFFAIRES
Louer un avion comme une voiture : les brestois inventent le *BlaBlaCar* du ciel



JUMBO
50 ans de Boeing 747

Trimestriel n°6 - Mars-Avr-Mai 2019 - BEL : 8,10 €

Lafont presse

En kiosques ou sur lafontpresse.fr

AYRTON SENNA/25 ANS DÉJÀ !

Le 1er mai 1994, Ayrton Senna disparaissait dans un terrible accident sur le circuit du Grand Prix de San Marin. La cause exacte de sa mort reste une rupture de la colonne de direction
En 161 Grands Prix, il a obtenu 41 victoires, 65 pole positions et trois titres mondiaux (1988/1990 et 1991).
Il est et restera comme l'un des meilleurs pilotes de tous les temps.





GRAND PRIX DU VIETNAM

C'est pour 2020 !



A cette occasion, David Coulthard a repris le volant d'une RB7 de 2011, celle de Sebastian Vettel avec qui il fut titré !
Pour assurer la promotion du Grand Prix de Hanoï, Coulthard a réalisé quelques tours du circuit (provisoire) et c'est bien amusé.
Cette démonstration organisée par Red Bull était là pour démontrer le savoir-faire des organisateurs du prochain Grand Prix ! On n'a pas vu grand-chose, vu que les tours de piste consistaient en quelques simples accélération en ligne droite… le circuit n'étant pas construit.
Mais pour être tout à fait honnête, ils sont en train de construire le circuit et la ligne droite proposée était extrêmement poussiéreuse, ce qui n'a pas empêcher Coulthard de se faire plaisir.





FORMULE 1

21-22 juin, Grand Prix de France

Le Grand Prix de France aura donc de nouveau lieu sur le Circuit Paul-Ricard cette année. Un retour aux sources pour le premier des Grand Prix automobiles de l'histoire, né en 1906.
Les deux derniers vainqueurs du Grand Prix de France ? Felipe Massa en 2008 et Lewis Hamilton en 2018. Huitième course de la saison, l'édition 2019 pourrait donc couronner un troisième vainqueur en onze ans, ou faire d'Hamilton le prince du Grand Prix de France nouvelle version.



FERNANDO ALONSO

à Indianapolis avec McLaren !

C'est officiel, Fernando Alonso s'engage à la 103ème course sur le circuit mythique d'Indianapolis.
Il portera le numéro 66, un numéro très célèbre, puisqu'il fut porté dès 1935 !
C'est aussi un retour de McLaren aux 500 Miles d'Indianapolis, associée cette fois à Carling Racing.
Alonso sera l'unique pilote engagé dans cette 103ème édition.
Les premiers essais au Texas Motor Speedway ont démontré toute la motivation du double champion du monde. Mais il est clair, que la tâche sera rude et moins facile qu'en 2017, ou il mena 27 tours jusqu'à la casse de son moteur Honda.



24 HEURES DU MANS 2019 !

En 2019, ils seront 62 au départ des 24 Heures du Mans



La course a commencé depuis quelques semaines déjà à l'ACO mais un objectif est d'ores et déjà atteint : ce ne sont pas 60 garages qui seront à disposition pour les 24 Heures du Mans, les 15 et 16 juin 2019, mais bien 62, ce qui signifie que High Class racing et United Autosports sont les deux nouveaux invités.

« Le Comité de Sélection en février avait été extrêmement difficile, l'un des plus délicats depuis de nombreuses années », explique Pierre Fillon, Président de l'Automobile Club de l'Ouest. « Nous avions reçu 75 dossiers d'engagements, de haute qualité, et les choix pour en retenir 60, seulement 60 pourrais-je dire, s'étaient avérés particulièrement compliqués. Aussi, avons-nous très rapidement étudié toutes les solutions pour accueillir un maximum de concurrents supplémentaires. A l'issue de ces investigations, nos équipes nous ont confirmé la possibilité d'ajouter deux stands. Aujourd'hui, nous sommes particulièrement heureux et satisfaits de pouvoir recevoir 62 invités aux 24 Heures du Mans 2019. Un record dans l'histoire de l'épreuve, un signe de la formidable attractivité de notre épreuve. »
Deux autres stands, temporaires, seront donc installés entre le module sportif et les actuels premiers garages du bâtiment des stands, depuis la journée Test (2 juin) jusqu'à l'issue des 24 Heures du Mans 2019. Un dispositif technique spécifique et une organisation adaptée permettront d'accueillir concurrents et spectateurs dans les meilleures conditions.

La piste verra donc 62 concurrents investir ses 13,626 km. Il s'agira d'un record.

Depuis 2016, 60 garages accueillaient les invités du Mans. Les deux derniers en date, sont donc issus de la liste des réservistes : il s'agit de deux LMP2, l'Oreca – Gibson #20 de High Class Racing et la Ligier JSP 217- Gibson #32 de United Autosports.
Il y aura du monde, et du beau monde, sur la photo de la grille de départ de cette 87eédition et 1re Super Finale du Championnat du Monde d'Endurance FIA WEC.

VOLKSWAGEN OBJECTIF PIKES PEAK !

Début d'une nouvelle ère pour Volkswagen dans le sport automobile : aujourd'hui, la marque dévoile sa super sportive 100% électrique, l'I.D. R Pikes Peak. Avec ses 680 ch (500 kW), 650 Nm de couple et un poids inférieur à 1 100 kg, elle affrontera le 24 juin 2018 l'emblématique ascension de la course de côte Pikes Peak à Colorado Springs, aux États-Unis. L'objectif : battre le record absolu de 8'57''118 dans la catégorie des voitures électriques à la « Course vers les nuages ». Pour y parvenir, l'I.D. R Pikes Peak avance vers l'avenir : capable de passer de 0 à 100 km/h en 2,25 secondes, elle surpasse les Formule 1 et Formule E. L'I.D. R Pikes Peak est dévoilée ce jour dans la ville d'Alès, en France, avant de rejoindre la piste pour la première fois.



« L'objectif de Volkswagen est d'atteindre le sommet de l'électromobilité avec la famille I.D.. L'engagement de Volkswagen dans la course de côte Pikes Peak définit non seulement la tendance de notre futur dans le sport automobile, mais revêt également une valeur hautement symbolique dans le vrai sens du terme », a déclaré Frank Welsch, Membre du Directoire de Volkswagen, en charge du Développement. « Les clients ont toujours bénéficié des avancées du sport automobile, et nous comptons bien obtenir des résultats et les utiliser comme un atout précieux pour le développement des futurs modèles I.D.. L'ascension de Pikes Peak sera incontestablement un véritable test pour la motorisation électrique. »

La voiture est fantastique et suscite déjà depuis plusieurs semaines beaucoup d'intérêt de la part des médias et sur les réseaux sociaux », a déclaré Jürgen Stackmann, membre du Directoire de la marque Volkswagen Véhicules Particuliers, en charge des Ventes, du Marketing et de l'Après-vente ». « Ce projet montre une fois encore que Volkswagen soit sur la bonne voie avec sa stratégie axée sur l'électromobilité et l'introduction de la famille I.D.. L'I.D. R Pikes Peak et la participation à la course de côte la plus emblématique au monde offrent à Volkswagen l'occasion unique d'aborder l'électro-mobilité, tant sur le plan émotionnel que sportif ».

Lors du développement de la Volkswagen I.D. R Pikes Peak, l'objectif n°1 était de trouver l'équilibre idéal entre la capacité énergétique et le poids. La performance maximale n'était pas le seul but visé, comme c'est habituellement le cas pour les voitures de course. Le prototype de Volkswagen pour la course de côte Pikes Peak affiche à juste titre deux labels de qualité à son nom. Le "R", qui est synonyme de voitures de performance et l'I.D. - le symbole de l'e-technologie intelligente de Volkswagen.

« Tout comme la production de véhicules de série de la marque Volkswagen, les voitures de course 100% électriques vont jouer un rôle de plus en plus important pour nous à l'avenir », indique Sven Smeets, Directeur de Volkswagen Motorsport. « La coopération au sein du Groupe nous a vraiment aidé, surtout en raison du calendrier serré. Nous avons notamment reçu le soutien de Volkswagen Battery à Braunschweig et travaillé avec le département de développement technique à Wolfsburg. »

Tout comme le sensationnel bimoteur de la Golf qui a relevé le défi de Pikes Peak en 1985, 1986 et 1987, les ingénieurs ont opté pour une solution avec deux groupes motopropulseurs. L'I.D. R Pikes Peak est équipée de deux moteurs électriques, capables de générer 680 ch (500 Kw) de puissance.

Une source d'énergie intelligente : la technologie de la batterie

Comme pour les véhicules électriques de série, des batteries lithium-ion sont utilisées pour stocker l'énergie. Les cellules des batteries sont soumises à une demande intensive : leur densité de puissance est donc un facteur crucial pour réussir à produire un haut rendement énergétique. Contrairement aux véhicules de série, l'objectif des ingénieurs n'était pas d'optimiser l'autonomie de la voiture, mais d'obtenir une puissance utile maximale pour atteindre le sommet de Pikes Peak.

Jour J : le 24 juin 2018 !

Départ à 2 862 mètres d'altitude, 1 440 mètres de dénivelé, 156 virages, 100% d'asphalte et une seule tentative – non seulement la technologie et le pilote devront être au mieux de leur forme, mais ils devront également tenter d'établir un nouveau record dans la catégorie des voitures électriques le 24 juin 2018. De plus, les conditions météorologiques joueront ici un rôle essentiel. En effet, il n'est pas rare qu'à la ligne d'arrivée au sommet de Pikes Peak, à 4.302 mètres, la température soit inférieure à 0 degré à la fin du mois de juin.



CONTRÔLE TECHNIQUE : LE RÉUSSIR À COUP SÛR

L'essentiel de L'auto

VOITURES D'OCCASION
Astuces pour vendre / acheter au meilleur prix



Nouveaux modèles 2019
LES 100 QUI COMPTENT

RÉVÉLATIONS
ESSAIS - MATCH
Les meilleurs rapports qualité/prix
Berlines
Routières
Familiales

L'auto Comparatifs
Fiabilité/conso/ puissance/ performance/ confort...



PEUGEOT 508 GT

ESSAIS A LA LOUPE
ALPINE A110 2020
AUDI Q8 50 TDI
GAMME OPEL
PEUGEOT...

DIESEL
Comment revendre au mieux ?



Première mondiale
NOUVELLES CL
TW
Que penser des innovatio



ABONNEZ- VOUS L'essentiel de L'auto

Et renvoyez ce bon dument rempli à
Lafont Presse
53 rue du Chemin Vert - CS 20056
92772 Boulogne-Billancourt Cedex

OUI, je souhaite m'abonner à L'essentiel de l'Auto pour 10 numéros au prix de 38

Nom : ..... Prénom : .....
Adresse : .....
Code Postal : ..... Ville : .....
Télephone : ..... Date de naissance : .....
Courriel : .....

Je règle par Chèque bancaire ou postal de Lafont Presse - 53 rue du Chemin Vert - 92100 Boulogne-Billanco

ou par carte Bancaire visa :
N° : _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _
expire fin _ _ _ _
cryptogramme (les trois derniers chiffres au dos de votre carte) _ _ _

signature :




CADEAU
Recevez les magazines Auto souvenirs et Auto mag

Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'acc
rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier
opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ☐ ou en adressant un courrier libre

Lafont presse

En kiosques ou sur lafontpresse.fr


ups



Charles Leclerc, le futur leader de la F1



Fernando Alonso testant la McLaren Indycar avril 2019


McLaren
DELL
Bridgestone

Elle reprend ses droits !



LA NOUVELLE SAISON DE FORMULE 1 EST LANCÉE AVEC, CETTE ANNÉE, QUELQUES CHANGEMENTS, SURTOUT AU NIVEAU DES PILOTES !

F1 millésime 2019

Le coup d'envoi de la 70ème saison de Formule 1, débute, comme toujours en Australie à Melbourne. Mais avant de parler de ce premier Grand Prix, un petit retour en arrière afin de vous présenter les forces en présence.

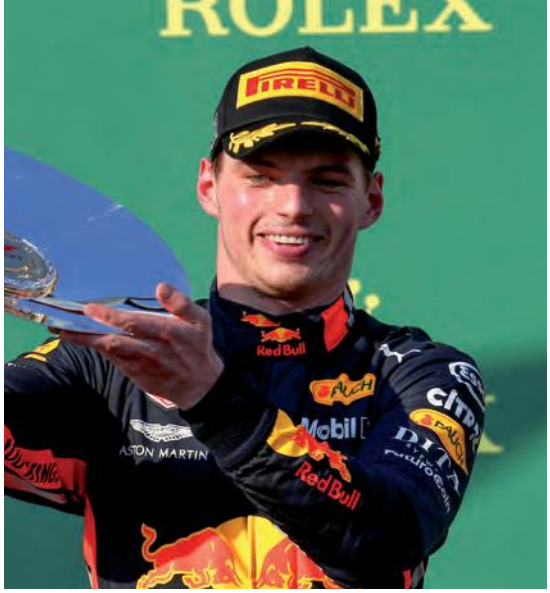
Quelques transferts retentissants, celui de Daniel Ricciardo par exemple, passant de chez Red Bull à Renault F1 team, ouvrant la porte à l'arrivée de Pierre Gasly. Mais le plus attendu était celui de Charles Leclerc, arrivé tout frais chez Ferrari, défier Vettel ! Kimi Räkkönen retournant chez Sauber, maintenant dénommé Alfa Roméo, 18 ans après ses débuts !

Réintroduction du point de championnat, récompensant le meilleur temps au tour en course

A compter du Grand Prix d'Australie programmé le week-end prochain, le pilote qui aura réalisé le tour le plus rapide en course se verra accorder un point, à condition qu'il soit également classé parmi les 10 premiers. Un point sera attribué par ailleurs au constructeur ayant engagé ce pilote. Le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a approuvé cette modification du Règlement Sportif 2019 lors de sa dernière réunion du 7 mars à Genève, sous réserve que l'e-vote du F1 Strategy Group et de la Commission F1 y soit favorable. Ce processus s'est conclu ce jour sur un accord unanime. Ce changement signifie que 21 points de championnat supplémentaires pourront être accumulés au cours d'une saison.

Cette année, on espère plus de spectacle que par les années passées, c'est ce que souhaite Liberty media, propriétaire de la F1.







VOICI ÉGALEMENT LE PLATEAU 2019

1	Australie (Melbourne)	17/03/2019
2	Bahrein (Sakhir)	31/03/2019
3	Chine (Shanghaï)	14/04/2019
4	Azerbaidjan (Bakou)	28/04/2019
5	Espagne (Barcelone)	12/05/2019
6	Monaco (Monaco)	26/05/2019
7	Canada (Montréal)	09/06/2019
8	France (Le Castellet)	23/06/2019
9	Autriche (Spielberg)	30/06/2019
10	Grande-Bretagne (Silverstone)	14/07/2019
11	Allemagne (Hockenheim)	28/07/2019
12	Hongrie (Budapest)	04/08/2019
13	Belgique (Spa-Francorchamps)	01/09/2019
14	Italie (Monza)	08/09/2019
15	Singapour (Singapour)	22/09/2019
16	Russie (Adler)	29/09/2019
17	Japon (Suzuka)	13/10/2019
18	Mexique (Mexico)	27/10/2019
19	Etats-Unis (Austin)	03/11/2019
20	Brésil (Interlagos/Sao Paulo)	17/11/2019
21	Abu Dhabi (Abu Dhabi)	01/12/2019





GRAND PRIX D' A

› Rédaction : Lafont Presse/DR/Constructeur/Ecuries

BOTTAS LANCE LES HOSTILITÉS

LE GRAND PRIX D'AUSTRALIE EST LA PLUS ANCIENNE COURSE AUTOMOBILE ENCORE EXISTANTE EN AUSTRALIE. ELLE A EN EFFET CONNU 78 ÉDITIONS DEPUIS SON INAUGURATION SUR PHILLIP ISLAND EN 1928. ELLE EST PRÉSENTE AU CALENDRIER DE FORMULE 1 DEPUIS 1985, MAIS S'EST ÉGALEMENT DÉROULÉE DANS DIFFÉRENTS CIRCUITS EN AUSTRALIE AVANT D'ÊTRE INCLUSE DANS LE CALENDRIER DU CHAMPIONNAT DU MONDE.

AUSTRALIE 17/03/2019



Première ligne 100% Mercedes pour ce premier Grand Prix de la saison 2019 et première pôle position pour Lewis Hamilton.

Lewis Hamilton, qui n'a jamais été battu en qualifications sur le circuit de l'Albert Park depuis le début de l'ère des moteurs V6 turbocompressés à double système de récupération d'énergie en 2014, saison qui a aussi marqué le départ de la domination de Mercedes sur la Formule 1, réalise sa sixième pole position consécutive à Melbourne et la quatre-vingt-quatrième de sa carrière en établissant un nouveau record du tracé à 237,194 km/h de vitesse moyenne.

Cependant, c'est la monoplace de Valtteri Bottas qui passera le premier virage avant les autres après un départ plein de fougue. 58 tours plus tard, le finlandais s'offre le meilleur début d'année possible avec une victoire, lui qui n'avait pas remporté une seule course en 2018. Cerise sur le gâteau : en signant le meilleur tour en course il s'adjuge un point bonus, nouvelle récompense offerte en Formule 1 depuis cette année.

Valtteri Bottas (Mercedes) remporte la victoire du Grand Prix d'Australie, terminant 20 secondes devant son coéquipier Lewis Hamilton.



Décès brutal de Charlie Whiting

L'emblématique Directeur de Course de la Formule 1 est décédé subitement le 14 mars 2019 à l'âge de 66 ans, victime d'une embolie pulmonaire. Une bien triste nouvelle pour tous les amateurs de F1. C'était un très grand directeur de course et une figure inimitable de la F1, qui incarnait l'éthique et l'esprit fantastique de ce sport, s'est exprimé Jean Todt, président de la FIA

Le championnat 2019 démarre en fanfare



Max Verstappen, quant à lui, offre un bon départ à l'ère Honda de Red Bull Racing en invitant le constructeur japonais sur son premier podium depuis 2008, revendiquant la troisième place aux côtés du duo Mercedes.

Un bon départ

Au départ, Bottas s'élance depuis la première ligne et parvient à dépasser Hamilton, qui est en pole position, dès le premier virage. Max, quant à lui, occupe la quatrième place derrière Vettel alors que le peloton afflue dans le secteur d'ouverture.
Mais Daniel Ricciardo rencontre quelques soucis. L'Australien serre à droite au départ depuis la P12 sur la grille mais se retrouve poussé sur l'extérieur par Sergio Perez (Racing Point). Ricciardo est envoyé dans l'herbe, se prend une bosse et une partie de sa carrosserie vole en éclats. Il lui faudra un nouveau nez, et une nouvelle aile. L'Australien finit par abandonner au 29ème tour. Après avoir pris la tête de la course, Bottas la consolide, creusant un écart de 3.5s sur Hamilton au 12e tour sur 58 et un écart de 7.2s sur Vettel.
Le pilote allemand de Ferrari est le premier des leaders à s'élancer à la fin du 14ème tour sur pneus medium. Hamilton lui emboîte le pas au tour suivant et opte pour le même composé. Au 21e tour, Bottas a 14s d'avance sur Verstappen, lui-même à 10,3s de Charles Leclerc (Ferrari).
Bottas fait finalement son arrêt pour chausser des pneus medium au 23e tour. Verstappen prend ainsi la tête de la course, le pilote Mercedes revenant en course à 7 secondes du pilote Red Bull et trois secondes devant Leclerc.
Verstappen fait son arrêt à la fin du 25e tour en 2.3s pour chausser des gommes médiums et rejoindre la piste en P5 derrière Vettel.

Mais Leclerc doit encore faire un arrêt pour changer ses pneus

Le pilote Monégasque finit par faire son arrêt pour chausser des gommes dures au 28ème tour, laissant Bottas en tête, 15 secondes devant Hamilton, lui-même suivi de Vettel en P3.
Après les arrêts, Verstappen se retrouve à une demi-seconde derrière Vettel et se met en chasse au 30e tour. Le pilote du team Red Bull ne parvient pas à s'imposer dans le virage 1, mais se rapproche de l'Allemand dans la ligne droite suivante et, grâce à des pneus plus frais, franchit le virage 3 devant la Ferrari pour se placer sur le podium. Verstappen tente alors une approche sur Hamilton, mais le Britannique résiste. Bottas est aux commandes d'un trio qui ne bougera plus jusqu'au drapeau à damier. Dans les derniers tours, Verstappen tente de s'emparer du point offert pour le meilleur tour, ce qui entraîne des actions en rafale. Mais le Finlandais s'accroche et au 57e tour, il inscrit un temps de 1:25.580 pour remporter le point bonus. À la fin du tour suivant, il remporte la quatrième victoire de sa carrière devant Hamilton et Verstappen. La quatrième place revient à Vettel, Leclerc se contente de la cinquième place et Kevin Magnussen termine 6ème pour Haas devant Kimi Räikkönen d'Alfa Romeo. Stroll conserve la neuvième place devant Kvyat, dernier pilote dans les points.



Résultat

F1 - Grand Prix d'Australie 2019
1 Valtteri Bottas Mercedes
2 Lewis Hamilton Mercedes - **20.886**
3 Max Verstappen Red Bull - **22.520**
4 Sebastian Vettel Ferrari - **57.109**
5 Charles Leclerc Ferrari - **58.230**

Classement après le GP Australie

1	Bottas	26
2	Hamilton	18
3	Verstappen	15
4	Vettel	12
5	Leclerc	10

Classement constructeurs

1	Mercedes	44
2	Ferrari	22
3	Red Bull	15
4	Haas	8
5	Renault	6

GRAND PRIX DE

› Rédaction : Lafont Presse/DR/Constructeur/Ecuries

LECLERC TOUT PROCHE...

LE PILOTE FERRARI CHARLES LECLERC SE VOIT REFUSER UNE PREMIÈRE VICTOIRE EN FORMULE 1 À CAUSE D'UN PROBLÈME DE MOTEUR EN FIN DE COURSE, QUI PERMET À LEWIS HAMILTON DE REMPORTER SA PREMIÈRE VICTOIRE DE L'ANNÉE 2019.



BAHREÏN 31/03/2019



Formule 1

Charles Leclerc avait obtenu la pole position de main de maître ! Il en profite pour battre le record du tracé à 221,738 km/h de moyenne.
Leclerc s'élance en tête du Grand Prix et creuse régulièrement son avance sur ses poursuivants, rien ne peut l'arrêter, enfin presque…
Leclerc mène largement la course quand il signale à son équipe un problème sur la voiture, qui commence à ralentir dangereusement à l'approche de la fin. L'équipe diagnostique un problème avec le turbo et Leclerc tourne au ralenti à partir du 48e tour sur les 57 prévus. Hamilton saute sur l'occasion pour reprendre la tête, suivi par Valtteri Bottas, son coéquipier Mercedes. Leclerc parvient tout de même à monter sur la troisième marche du podium grâce à une sortie tardive de la voiture de sécurité, qui empêche Max Verstappen (Red Bull) de le doubler à son tour.

Au départ, Sebastian Vettel fond sur le pilote en pole, Leclerc, et s'empare de la tête de la course. Bottas profite de la situation et double le jeune pilote Ferrari pour prendre la P2.
Hamilton tente ensuite de faire pression sur Leclerc et alors qu'ils sont à la lutte, Verstappen, parti 5ème sur la grille, tente de s'insérer entre les deux pilotes dans le dernier virage mais sans succès. Il reste donc à la cinquième place.

Un leader né

Après ses premières difficultés au départ, Leclerc se remet rapidement à l'assaut des leaders. Il passe Bottas au début du deuxième tour et enchaîne au tour suivant avec une manœuvre sur Vettel sous DRS dans le premier virage, pour finalement reprendre la tête des opérations.
Leclerc maintient son avance lors des premiers arrêts, mais Hamilton parvient à passer Vettel pour prendre la P2. L'Allemand est maintenant troisième devant Bottas et Max, qui se fait poser des pneus medium lors d'un superbe pit-stop de 2,1s.
Au 23e tour, Vettel se rapproche d'Hamilton et fait l'extérieur au champion dans le virage 4. Mais Leclerc a maintenant 7,5s d'avance sur son coéquipier. Derrière Hamilton, Bottas est quatrième, quatre secondes devant Verstappen.
Alors troisième, Hamilton fait un arrêt à mi-course pour troquer ses gommes tendres contre le composé medium, stratégie suivie par Vettel lors de son arrêt au tour suivant.





Le pilote Ferrari Charles Leclerc sera sans aucun doute, le futur grand de la discipline…



Résultat

F1 - 2019 Grand Prix FIA de Formule 1 de Bahreïn - Course
1 Lewis Hamilton Mercedes
2 Valtteri Bottas Mercedes **2.980**
3 Charles Leclerc Ferrari - **6.131**
4 Max Verstappen Red Bull - **6.408**
5 Sebastian Vettel Ferrari - **36.058**

Classement après le GP Australie

1	Bottas	44
2	Hamilton	43
3	Verstappen	27
4	Leclerc	26
5	Vettel	22

Classement constructeurs

1	Mercedes	87
2	Ferrari	48
3	Red Bull	31
4	Alfa Romeo	10
5	Haas	8

Vettel sort des stands devant, mais l'écart s'est réduit et le pilote Mercedes passe en mode attaque. Il tente une manœuvre dans le virage 4 mais est bloqué par Vettel qui tient sa trajectoire. Mais au tour suivant, Vettel ne peut rien faire et Hamilton s'empare de sa position. Dans la manœuvre, Vettel part en tête à queue sur la piste sur une ré-accélération et peu de temps après, son aileron avant éclate mystérieusement et il doit passer par les stands, retombant en P9. Verstappen passe ainsi en quatrième position derrière Bottas, avec cinq secondes d'écart entre le Red Bull et la Mercedes.

La malchance de Leclerc

A une douzaine de tours de la fin, le visage de la course change encore. Leclerc commence à se plaindre de problèmes avec la voiture et au fur et à mesure que ses temps au tour augmentent considérablement, on lui indique un problème de récupération d'énergie, signe d'un problème de turbo.
A la fin du 48ème tour, Hamilton s'empare de la tête et Bottas, troisième, tourne cinq secondes au tour plus vite que le Monégasque, et la perspective d'un doublé Mercedes se dessine.
Au 51e tour, l'avantage de Leclerc sur Bottas n'est plus que de 15,9s et Max est à 6,6s derrière. Après que Bottas ait dépassé Leclerc, Max se rapproche rapidement pour tenter la troisième marche du podium, mais alors qu'il ne reste que quatre tours à courir, les Renault de Nico Hulkenberg et Daniel Ricciardo tombent simultanément en panne. La voiture de Ricciardo étant près de la piste, la voiture de sécurité est déployée et les chances de Max de monter sur le podium s'évaporent, le contraignant à rester au pied du podium. Max termine quatrième derrière Hamilton, Bottas et Leclerc, Vettel se classe cinquième. Lando Norris prend la sixième place pour McLaren, avec Kimi Räikkönen septième devant Gasly. Les derniers points reviennent à Alex Albon de Toro Rosso et Sergio Perez de Racing Point.
À l'arrivée, Hamilton n'a de cesse de dire que Leclerc méritait la victoire et souligne la chance dont il a bénéficié. Son premier geste, une fois sorti de sa voiture, est d'aller réconforter le pilote Ferrari en lui expliquant qu'il « a de nombreuses victoires devant lui.



Charles Leclerc

› Rédaction Lafont / DR/Ferrari

L'ÉTOILE FILANTE

ON NE RENTRE PAS DANS LA PLUS PRESTIGIEUSE ÉCURIE DE FORMULE 1 PAR HASARD ! FERRARI CONFIE RAREMENT UN MONOPLACE À UN DÉBUTANT ! AVANT LECLERC, IL Y AVAIT EU UN CERTAIN GILLES VILLENEUVE !



Rencontre

La référence est élogieuse ! En effet, Ferrari a proposé le volant de sa monoplace pour 2019 à un pilote qui avait en tout et pour tout que 14 Grand Prix à son actif ! La dernière que cela était arrivé, c'était en 1977, avec Gilles Villeneuve, avec seulement une course à son actif disputée sur une McLaren, mais Gilles avait déjà 27 ans, alors que Charles n'en avait pas encore 21 !

Charles est né le 16 octobre 1997 à Monaco et il a gravit tous les échelons avant d'arriver en Formule 1. Charles est le troisième pilote monégasque à tenir le volant d'une Formule 1 ! Le premier sera Louis Chiron, pilote de légende des années 1920/1950, un touche-à-tout, qui disputait aussi bien des manches de F1, que de l'endurance (24 Heures du Mans) et même des rallyes, et des courses de côte. Le second sera Olivier Beretta, plus proche de nous (il a aujourd'hui 49 ans). Il ne disputera qu'une saison (en 1994 chez Larousse). Aucun des deux ne remportera de Grand Prix ! Charles Leclerc devrait combler cette lacune très prochainement…



En souvenir de Jules

Il débute dans le sport automobile dès l'âge de cinq ans sur le circuit de Brignoles,





un circuit géré par un certain Philippe Bianchi, le père de Jules Bianchi. Sans Jules Bianchi, il avoue qu'il aurait probablement abandonné le pilotage en 2011, faute de budget, mais Jules est là, et il demande à son manager (Nicolas Todt) d'aider ce jeune pilote.

Il intègre, comme Jules, la société de management géré par NicolasTodt, surtout pour faire plaisir à Jules, le confiera plus tard Nicolas Todt ! Rapidement, le jeune prodige fait des merveilles. Charles n'oubliera jamais cet ami partit trop tôt (Jules Bianchi est décédé le 17 juillet 2015, après 9 mois de comas, suite à une collision en 2014 avec une dépanneuse au Grand Prix du Japon), et lui rend hommage dès qu'il en a l'occasion.

Vainqueur du championnat de GP3 Series en 2016, il gagne encore en 2017, dans le championnat de Formule 2 cette fois…

En 2016, il intègre la Ferrari Driver Academy

Pendant les campagnes de GP3 et de Formule 2, il intègre la prestigieuse Academy Driver de Ferrari, comme l'avait fait avant lui Jules Bianchi, décédé quelques mis plus tôt !

Il devient pilote de développement chez Haas F1 team, mais aussi de la Scuderia Ferrari. Après des tests très concluants au volant de la Ferrari F14T, il obtient une super-licence, lui ouvrant les portes de la Formule 1.

Durant l'année 2016, il réalise de nombreux essais pour les deux écuries, Haas et Ferrari.

Surprise, en 2017, C'est Sauber qui lui donne sa chance en Formule 1. Après quatre séances d'essais libre, le team manager, Frédéric Vasseur l'intègre pour la saison 2018, dans l'écurie Suisse. Il optera pour le numéro 16, même si ce n'était pas son premier choix ! Il voulait le 7 (son chiffre porte-bonheur), mais Kimi Raïkkonen le détient, puis le 10, mais c'est Pierre Gasly qui le possède, « tant arrivé en F1 un peu plus tôt ! Alors ce sera le 16, car le 16, c'est son jour de naissance, mais aussi, parce que 1 +6 = 7, son chiffre favori, on y revient !



Remarqué très tôt

Le début de la saison 2018 est compliqué avec une voiture du milieu de plateau. Il s'offre une treizième place dès on premier grand Prix en Australie et il inscrit ses pre-



miers points au championnat du Monde à Bakou, GP d'Azerbaïdjan, en terminant 6ème. Il inscrira au total 36 points, avec 21 Grands Prix disputés, sur une voiture moyenne et se classera 13eme au championnat du Monde. Mais dès septembre 2018, le 11 exactement, la Scuderia Ferrari annonce concomitamment qu'elle ne renouvelle pas le contrat de Kimi Räikkönen et qu'elle engage Charles Leclerc pour disputer la saison 2019 aux côtés de Sebastian Vettel !

"Il est au sommet des écuries mythiques après 14 Grands Prix, seul, Gilles Villeneuve a fait pareil."

Pour son premier départ avec l'écurie de Maranello, lors du Grand Prix d'Australie, Leclerc franchit la ligne d'arrivée cinquième ; une consigne d'équipe lui intime de rester derrière son équipier Sebastian Vettel alors qu'il pouvait porter une attaque. À Bahreïn, il devient le premier Monégasque à réaliser une pole position en Formule 1 et le plus jeune pilote à réaliser une pole position chez Ferrari, à 21 ans. Le lendemain, il rate son départ mais réussit, en l'espace de six tours, à doubler Valtteri Bottas ainsi que son coéquipier avant de s'échapper. À dix tours de l'arrivée, alors qu'il caracole en tête, son moteur subit une perte de puissance ; il finit troisième, derrière les Mercedes de



Lewis Hamilton et Bottas, sauvant son podium grâce à l'intervention de la voiture de sécurité alors que Max Verstappen s'apprêtait à le dépasser19. Ce podium est également le premier d'un Monégasque depuis la troisième place de Louis Chiron à domicile en 1950. Leclerc réalise également le premier meilleur tour en course d'un monégasque et boucle les premiers tours en tête d'un pilote originaire de la Principauté. Pour le 1000e Grand Prix de l'histoire de la Formule 1 en Chine, il se qualifie quatrième ; en course, son équipe lui demande de laisser passer son coéquipier Vettel et se fait aussi dépasser par Verstappen, grâce à son passage au stand ; il termine cinquième.

Quelques tensions chez Ferrari !

On le présentait, on le savait et cela arrive ! Quand on a à ses côtés, un pilote de la trempe de Charles Leclerc, cela ne pouvait et cela ne pourra que finir comme ça ! Après trois Grands Prix, la tension monte entre les deux pilotes ! Trois courses, trois fois la même consigne favorisant Vettel aux détriments de Charles Leclerc.
Bien sûr, Sebastien Vettel est un grand pilote, bien sûr qu'il est quatre fois Champion du Monde, mais la vie continue et la roue tourne ! Cette fois, il n'a pas Kimi comme coéquipier, le second pilote parfait, qui durant 5 ans avait accepté d'être l'ombre de Vettel, bien que vers la fin, cela se gâtait un peu… Cette fois, il a devant lui, un jeune champion en herbe qui n'acceptera pas très longtemps d'être « le faire valoir « du champion Allemand ! Cela a tenu, un Grand Prix en fait ! Il était sagement resté derrière Vettel en Australie, mais à Bahreïn, il était déjà passé outre, n'obéissant pas l'ordre de laissé passer l'allemand, alors qu'il était bien plus rapide ! Enfin, en Chine, de nouveau la même consigne : « Charles, laisse passer Vettel ». Mattia Binotto se justifiera en disant que Sébastien était légèrement plus rapide que Charles, ce qui ne sautait pas aux yeux ! D'ailleurs, après avoir laissé passer Vettel, il le suivait et il est même revenu dessus avec facilité. Il a d'ailleurs lâché à la radio vers son staff, « Je perds beaucoup de temps, juste pour que vous le sachiez…" Un message très clair pour son équipe et pour l'ensemble du petit monde de la F1 puisque les messages radios sont ouverts et donc diffusés. Car ensuite, laissant en course trop longtemps Charles, les pneus étant dégradé, Verstappen en profitait pour lui souffler la 4eme place, alors qu'il était nettement moins rapide que le monégasque. Au final, Ferrari terminera ce Grand Prix avec moins de points que ne le pensait Binotto, mais l'ordre d'arrivée que voulait Binotto a été conservé, mais pour combien de temps ? Cela risque de coincer très sérieusement à l'avenir, Charles Leclerc ne restera pas très longtemps simple numéro, quand on sait qu'il a le potentiel d'être le numéro un indiscutable !






LEC
25 Years
37
Sauber
POWER
NBC


16


MISSION WINNOW
HUBLOT
Lenovo


28
1
ART
PIRELLI




16
AMD
KASPERSKY
MAHLE
MISSION WINNOW
V-Power


MISSION WINNOW


16
AMD
KASPERSKY
MAHLE
MISSION WINNOW
MISSION WINNOW

50ème

>DR/Media Presse Formule e



À L'ISSUE D'UNE COURSE TRÉPIDANTE À HONG KONG, LORS DE LAQUELLE SAM BIRD (ENVISION VIRGIN RACING) A VOLÉ CE QUI SEMBLAIT ÊTRE UNE VICTOIRE ASSURÉE POUR ANDRE LOTTERER (DS TECHEETAH) LA FIA A IMPOSÉ UNE PÉNALITÉ CRUCIALE DE CINQ SECONDES À BIRD POUR AVOIR CREVÉ LE PNEU DE LOTTERER, METTANT AINSI UN TERME À SA COURSE. LA PÉNALITÉ FAIT CHUTER LE BRITANNIQUE À LA SIXIÈME PLACE, OFFRANT AINSI À EDOARDO MORTARA (VENTURI) ET À SON ÉQUIPE, LEUR PREMIÈRE VICTOIRE. LUCAS DI GRASSI (AUDI SPORT ABT SCHAEFFLER) MONTE À LA DEUXIÈME PLACE.

Grand Prix Hong Kong

PREMIÈRE VICTOIRE POUR VENTURI !



Dans les derniers instants de la course, Bird poursuivait le leader de la course, Lotterer, lorsqu'il est entré en contact avec l'arrière de sa voiture, brisant sa suspension arrière et semblant crever son pneu. Après avoir subi les dégâts, Lotterer est rentré tant bien que mal pour s'occuper de sa voiture endommagée.

« La course était loyale jusque-là, mais c'est un coup bas, on ne devrait pas piloter comme ça », a déclaré un Lotterer contrarié quelques instants après la course.

« J'ai perdu à cause de lui. Même s'ils le disqualifient, j'ai fait une course si honnête que ça en est triste », a-t-il ajouté.

Après la perte de contrôle de Mortara dans les derniers tours à Hong Kong la saison dernière, cette victoire est particulièrement significative pour le pilote italo-suisse. Il s'agit non seulement de sa première victoire en Formule E, mais également de la première victoire de Venturi dans la série, bien qu'elle soit l'une des équipes fondatrices.



Voici comment la course s'est déroulée

Oliver Rowland, de Nissan e.dams, a pris la tête du peloton dans le premier virage après avoir franchi la chicane laissant Poleman Stoffel Vandoorne (HWA Racelab) en deuxième position jusqu'à ce que Sam Bird d'Envision Virgin Racing, qui a dû se battre dans le peloton, lui prenne sa place. Quelques minutes plus tard, la course a été neutralisée sous drapeaux jaunes. La voi-

Résultat

50ème Grand Prix de Hong Kong

1Edoardo Mortara	Venturi
2 Luca di Grassi	Audi Sport
3 Robin Frijns	Envision Racing



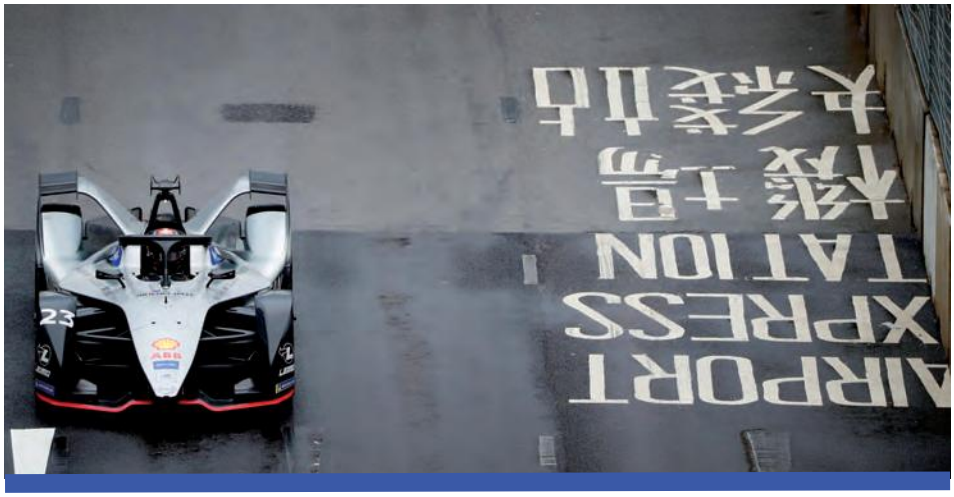


LES POINTS ATTRIBUÉS

1er = 25 pts
2ème = 18 pts
3ème = 15 pts
4ème = 12 pts
5ème = 10 pts
6ème = 8 pts
7ème = 7 pts
8ème = 4 pts
9ème = 2 pts
10ème = 1 pt

ture endommagée de Filipe Nasr, de Geox Dragon, a percuté le mur dans le deuxième virage, et les deux pilotes de Mahindra Racing, Jerome d'Ambrosio et Pascal Wehrlein, sont alors entrés en collision avec la voiture accidentée, mettant un terme au espoir des trois pilotes dans les cinq premières minutes de la course. Le peloton s'est regroupé derrière la voiture de sécurité et la course a été temporairement stoppée sous drapeau rouge afin de récupérer les voitures accidentées. Une fois l'incident réglé, 13 minutes ont été ajoutées au temps de course pour compenser le temps perdu sous drapeau rouge.

À la sortie du premier virage, Rowland a rétrogradé à la 10e place lorsque sa voiture a ralenti, laissant Bird prendre la tête avec André Lotterer agressif derrière lui. Quelques secondes plus tard, Lotterer a profité de la trajectoire large de Bird dans le deuxième virage pour se glisser en tête. Plus loin dans le peloton, Vandoorne, troisième, maintenait Edoardo Mortara de Venturi en quatrième position, désireux de conserver la place qu'il avait obtenu sur le podium à Hong Kong la saison dernière.



Une course d'attente

À l'avant, Bird attendait son heure derrière Lotterer, restant sur ses talons tandis que l'Allemand gardait la tête. Le pilote britannique est passé à l'action à l'entrée du deuxième virage, dépassant Lotterer avant que l'Allemand ne reprenne la tête dans la chicane. Au coude à coude, les deux se sont affrontés pour la plus haute marche du podium.

À moins de 18 minutes de la fin, Vandoorne s'est immobilisé sur la piste en raison d'une défaillance technique, tandis que la course s'est arrêtée prématurément pour Sebastien Buemi de Nissan e.dams dont la voiture a subi des dommages à la roue avant gauche dans la chicane. La voiture de sécurité a été déployée afin de récupérer Vandoorne.

La course a repris alors qu'il restait encore 11 minutes à faire avec Lotterer toujours en tête, suivi de près par Bird à la seconde place et Mortara en troisième position. Le pilote italo-suisse a de bons souvenirs ici à Hong Kong après avoir mené une bonne partie de la course et avoir obtenu un podium lors de ses débuts en Formule E la saison dernière.

Rebondissement

Un peu plus loin dans le peloton, Rowland s'est immobilisé sur la piste avec l'essieu arrière cassé après avoir heurté le mur. La voiture de sécurité a été déployée, l'épave de Rowland a été dégagée et la course a repris alors qu'il restait moins de deux minutes.

Réduisant progressivement son retard sur le leader de la course allemand, le pilote britannique est entré en contact avec l'arrière de la voiture de Lotterer et lui a percé le pneu. La voiture est rentrée en boitant vers les stands, incapable de finir, alors que de la fumée s'échappait de l'arrière. Bird a franchi la ligne d'arrivée et remporté la victoire. Mortara a pris la deuxième place et di Grassi troisième. Une fois la course terminée, Bird a fait l'objet d'une enquête suite à l'incident avec Lotterer, et l'on connait la suite…



>DR/Media Presse Formule e



APRÈS UNE PERFORMANCE SENSATIONNELLE DANS LA MATINÉE AVANT L'E-PRIX 2019 DE SANYA, OLIVER ROWLAND DE NISSAN E.DAMS SIGNE SA PREMIÈRE POLE POSITION ALORS QUE LE CHAMPION EN TITRE JEAN-ERIC VERGNE (DS TECHEETAH) PREND LA DEUXIÈME PLACE. AVEC ROWLAND EN POLE POSITION, L'ABB FIA FORMULA E CHAMPIONSHIP PLACE UN SIXIÈME PILOTE DIFFÉRENT EN POLE POSITION EN SIX COURSES.



Grand Prix de Sanya Chine

ET VOILÀ DE NOUVEAU JEV !





Vergne victorieux dans la confrontation à Sanya, le championnat est plus ouvert qui jamais

Après trois courses sans remporter un seul point, Jean-Eric Vergne, pilote de DS Techeetah et champion en titre a remporté sa première victoire de la saison dans les rues de Sanya. Derrière le Français, Oliver Rowland, la recrue de Nissan e.dams, s'empare de la deuxième place et la troisième place revient au pilote de BMW i Andretti Motorsport Antonio Felix qui se hisse à la première place du championnat.

Voici comment la course s'est déroulée

Oliver Rowland de Nissan e.dams a pris un bon départ en pole position avec Jean-Eric Vergne de DS Techeetah à sa poursuite en deuxième position et Antonio Felix da Costa de BMW i Andretti Motorsport juste derrière.

Dans les premières minutes, Sam Bird d'Envision Virgin Racing a fait une sortie de route au virage 5, mettant ainsi fin à ses espoirs dans cette course du championnat. Peu après l'abandon de Bird, Stoffel Vandoorne de HWA Racelab s'est également retiré de la course, signalant des dégâts sur sa voiture. Les deux pilotes ont fait l'objet d'une enquête peu de temps après pour avoir provoqué une collision.

Une fois la zone d'activation MODE ATTAQUE activée, les pilotes ont commencé à défiler. Chaque pilote doit armer le MODE ATTAQUE au moins deux fois, chaque activation lui donnant 25 kWh supplémentaires pendant quatre minutes.

Résultat

1 Jean-Eric Vergne	DS Techeetah
2 Olivier Rowland	Nissan e.dams
3 Antonio Félix Da Costa	BMW I Andretti





DI GRASSI, MAUVAIS PERDANT !

« Tu as percuté Buemi et tu m'as volé ma course ! » s'est exclamé Lucas Di Grassi, le pilote d'Audi Sport Abt Schaeffler, furieux quand il a croisé Robin Frijns d'Envision Virgin Racing quelques minutes après la fin de la course.
« Vous êtes rentrés en dedans et tu m'as fait sortir de la course. J'espère que tu vas avoir une pénalité, » a insisté le Brésilien.
À quelques minutes de la fin de la course, un shunt impliquant les trois voitures de Sebastien Buemi (Nissan e.dams), Frijns et Di Grassi a mis fin à la course de l'ancien champion, anéantissant ses chance d'une sixième place cruciale.

« Je n'ai perdu que trois places [au classement général] mais ça veut dire que j'ai perdu huit points, a déclaré Di Grassi.
Je me fiche de savoir qui est responsable. Je pense que c'est la faute de Robin et de Buemi : ils se sont rentrés dedans et ils m'ont percuté.
J'ai les boules (à propos de la course)
La prochaine fois, je m'éloignerai de Robin. Je n'ai rien pu faire pour éviter cela. »
Désireux de défendre sa position, Frijns répond au Brésilien. « Comment j'aurais pu percuté Buemi alors qu'il était derrière moi ?
– Ce n'était pas de ma faute ! Tu devrais être honnête avec toi-même et le dire !
– Buemi m'a percuté - point barre. – Sois honnête, OK ?
– J'ai fermé le passage à Buemi, j'ai freiné assez tôt pour prendre le virage, puis j'ai été percuté violemment à l'arrière, mes roues ont été projetées en l'air et j'ai tapé...je ne sais pas si j'aurais pu éviter le contact. Je ne vois pas comment on peut me mettre cela sur le dos. »
Après avoir pris le temps de visionner les images, la FIA, l'organe clé du sport automobile, a sanctionné Buemi, en imposant au pilote suisse une pénalité de 10 secondes pour avoir provoqué une collision, ce qui le rétrograde à la neuvième place de la course.
Di Grassi aurait pu finir à la sixième place, ce qui aurait modifié le classement du championnat. Au lieu de cela, il n'a pas fini la course et quitte Sanya sans avoir engranger un seul point.

À 30 minutes de la fin de la course, Rowland, toujours en tête, menait le peloton. Pendant ce temps, les deux pilotes de Geox Dragon se sont retirés de la course, ce qui porte à quatre le nombre total de pilotes qui ont dû abandonné sur le circuit urbain de Sanya long de 2,236 km.

En l'absence de son coéquipier, Robin Frijns d'Envision a dépassé Lucas Di Grassi (Audi Sport Abt Schaeffler) pour prendre la septième place, alors que l'ancien champion a eu du mal à activer le MODE ATTAQUE, manquant par deux fois la Zone d'activation.
Désirant ardemment sa première victoire de la saison, Vergne, le champion en titre, a pris la tête au virage 11, reléguant Rowland à la deuxième place. Avec JEV en tête, la recrue Rowland s'est battue contre le pilote de Formule E chevronné pour la première place. Plus loin dans le peloton, Alex Sims de BMW i a percuté le mur, ce qui a provoqué des dégâts à l'arrière de sa voiture qui l'ont immobilisé sur la piste. Avec le drapeau rouge sorti, le chronomètre a été arrêté pendant 12 minutes tandis que la BMW de Sims était récupérée.
Une fois que la course a repris derrière la voiture de sécurité BMW i8, la bataille pour la première place entre Rowland et Vergne s'est poursuivie. Après être parti à la 10e place, Di Grassi est remonté et a repris la sixième place à Frijns. À l'avant de la course, Vergne, le leader de la course, a fait l'objet d'une enquête pour ne pas avoir respecté la procédure de la voiture de sécurité, mettant en péril les chances du Français d'obtenir une victoire dont il avait bien besoin.

A deux minutes de la fin, Andre Lotterer, de Techeetah, était remonté à la quatrième place, poursuivant Da Costa en troisième





Classement pilotes

Grand Prix de Sanya Chine

Jérôme D'Ambrosio	Mahindra	**65 points**
Antonio Félix Da Costa	BMW	**64 points**
André Lotterer	DS Techeetah	**62 points**
7em Jean-Eric Vergne	DS	**54 points**

position. La dernière minute de la course a été très chaotique : Di Grassi, sixième, a été éliminé lorsque Frijns a percuté le pilote brésilien dans le huitième virage. Avec Di Grassi bloqué, la course a été neutralisée sous drapeaux jaunes et Vergne a remporté la victoire, suivi par Oliver Rowland en deuxième position et Da Costa en troisième position.

Après une première course controversée et chaotique dans les rues de Sanya, ce sont les héros courant à domicile, DS Techeetah et Jean-Eric Vergne, qui ont enfin remporté leur première victoire de la saison, ici, dans la baie d'Haitang. « Je ne m'attendais pas à entendre tous les fans chinois entonner l'hymne national alors que j'étais sur le podium. C'était incroyable ! », a déclaré le champion en titre.

JEV contre-attaque en Chine

« Je ne peux pas dire que j'ai bien dormi avant cette course », a déclaré Jean-Eric Vergne de DS Techeetah en riant, soulagé d'avoir mis un terme à son passage à vide avec trois courses sans remporter un seul point. Après la première victoire de la saison ratée de peu par son coéquipier Andre Lotterer à Hong Kong, la victoire de JEV sur les terres de Techeetah revêt un caractère tout à fait particulier.

« C'était très dur après Hong Kong : trois courses et pas un seul point. Mais il faut y aller, alors je me suis reconditionné et j'ai fait un gros travail sur moi-même pour reprendre confiance en moi. C'est pour cela que je savais qu'on viendrait ici et qu'on ferait le boulot. Je ne m'attendais pas à entendre tous les fans chinois entonner l'hymne national alors que j'étais sur le podium. C'était incroyable ! a déclaré le champion en titre. Je n'étais jamais vraiment parti. J'imagine que j'ai eu un peu de malchance, mais le talent ne disparaît pas en quelques mois, et c'est ce que je devais me mettre dans la tête. Quand vous perdez l'espoir, vous perdez tout. Vous devez avoir confiance en votre équipe et vous faire confiance. Maintenant, il faut juste que je gagne d'autres courses », a déclaré le Français avec un sourire ironique. Après six courses, six pilotes de six équipes différentes sont montés sur la première marche du podium. Bienvenue dans la Formule E : le championnat le plus imprévisible au monde. Avec tout juste quatre points séparant les quatre premiers pilotes du classement et seulement 10 points séparant les six premiers, le championnat n'a jamais été aussi ouvert…



auto magazine

N°18

15 000 €
UN CHOIX INCROYABLE DE MODÈLES
HYBRIDES
AUDI FRAPPE FORT

RADARS



LES MEILLEURS APPLIS POUR LES ÉVITER !

1€,99

Clio 5/Peugeot 208 : quel match !

L'offensive des citadines françaises

Deux nouvelles urbaines au dessus du lot



JAGUAR I-PACE
Voiture de l'année surprise

Essai : BMW X3 et BMW X4

SALON DE GENÈVE
les tops et les flops

LIMITATION À 80 KM/H
Un bilan très controversé !

QUEL SUV !
T-ROC R
LA COURSE EN TÊTE



VOITURES D'OCCASION
Les vraies garanties à vérifier sur le contrat

www.lafontpresse.fr
N°19 - Bimestriel - Mai - Juin 2019

Lafont presse

En kiosques ou sur lafontpresse.fr

>DR/Media Presse Formule e



Grand Prix de Rome

UNE VICTOIRE ÉMOUVANTE

PREMIÈRE VICTOIRE TRÈS ÉMOUVANTE POUR EVANS À ROME, LOTTERER DEUXIÈME...



Le pilote de Panasonic Jaguar Racing Mitch Evans remporte une première victoire émouvante à Rome devant Andre Lotterer, de DS Techeetah, en deuxième position et Stoffel Vandoorne de HWA Racelab à la troisième place qui remporte le premier podium pour son équipe dans l'ABB FIA Formula E Championship.

Voici comment tout cela s'est déroulé...
Lotterer, parti en pole position, s'est élancé avec Mitch Evans de Panasonic Jaguar Racing tout près en deuxième position suivi de Jose Maria Lopez de Geox Dragon. Alors que toutes les voitures entamaient la descente, Max Guther, le coéquipier de Lopez, a dérapé dans le virage huit et a percuté le mur. Son déflecteur d'air s'est envolé avant de retomber sur la piste.

Quelques incidents de coursee
Quelques instants plus tard, son coéquipier Lopez a percuté Sam Bird d'Envision Virgin Racing qui a percuté le mur et a dû rentrer tant bien que mal dans les stands. Après l'incident entre Lopez et Bird, le pilote argentin de Geox a mal négocié la chicane et s'est écrasé contre le mur en haut du virage 19. Gary Paffett (HWA Racelab), qui ne pouvait rien faire d'autre, est entré en collision avec Lopez avant que

Classement pilotes

Jérôme D'Ambrosio	Mahindra	**65 points**
Antonio Félix Da Costa	BMW	**64 points**
André Lotterer	DS Techeetah	**62 points**
7em Jean-Eric Vergne	DS	**54 points**





Jean-Eric Vergne de DS Techeetah ne percute l'arrière de la voiture de Paffett, mettant fin à la course du Britannique.
Le drapeau rouge a été sorti et la course a été suspendue le temps que les voitures soient récupérées sur la piste. Le chronomètre a été arrêté temporairement alors qu'il restait encore 42 minutes de course. Une fois que la course a repris, Lotterer s'est élancé avec Evans en deuxième position et Vandoorne de HWA à leur poursuite à la troisième place.

Lorsque la zone d'activation du MODE ATTAQUE (qui va jusqu'à l'intérieur du virage 7) a été ouverte, Antonio Felix da Costa a été le premier pilote à l'activer, quelques secondes seulement après être revenu sur la piste. Chaque pilote est autorisé à activer le MODE ATTAQUE au moins deux fois pendant la course et chaque coup de boost dure quatre minutes.
À l'avant de la course, le coude à coude s'est poursuivi avec Lotterer devant Evans à 25 minutes de la fin. Après la course désastreuse d'Evans la saison dernière où le pilote Kiwi est tombé en panne de batterie après avoir mené la course, Evans avait à cœur d'imposer son rythme et de démontrer son potentiel à Rome.

Pour le Brésilien Felipe Massa, le héros acclamé par les fans locaux, la course a été écourtée à 23 minutes de la fin suite à une



défaillance technique. Sa voiture s'est immobilisée sur la piste et les pilotes ont dû faire un tour de circuit complet sous drapeau jaune pendant que la Venturi était récupérée.
Alors qu'il ne restait plus que 16 minutes de course, Evans a activé le MODE ATTAQUE et utilisé la puissance supplémentaire pour prendre la tête dans le virage 11, dépassant l'Allemand qui rétrogradait en deuxième position devant Vandoorne.

Lotterer, désireux de reprendre la tête et d'assurer une première victoire dans la série, s'est lancé à la poursuite d'Evans et a utilisé son dernier MODE ATTAQUE pour essayer de dépasser le pilote Kiwi. Evans l'a retenu et s'est battu à l'avant alors que son énergie s'épuisait rapidement.

Le souvenir de la course de Rome désastreuse toujours bien en tête, Evans a tout donné pour finir, désireux de remporter sa première victoire en Formule E et une première victoire pour Jaguar dans la série. Franchissant la ligne avec seulement deux pour cent de batterie restant, Evans a remporté la victoire. Lotterer a pris la deuxième place, suivi de Stoffel Vandoorne qui monte sur le podium pour la première fois et qui offre le premier podium à son équipe.

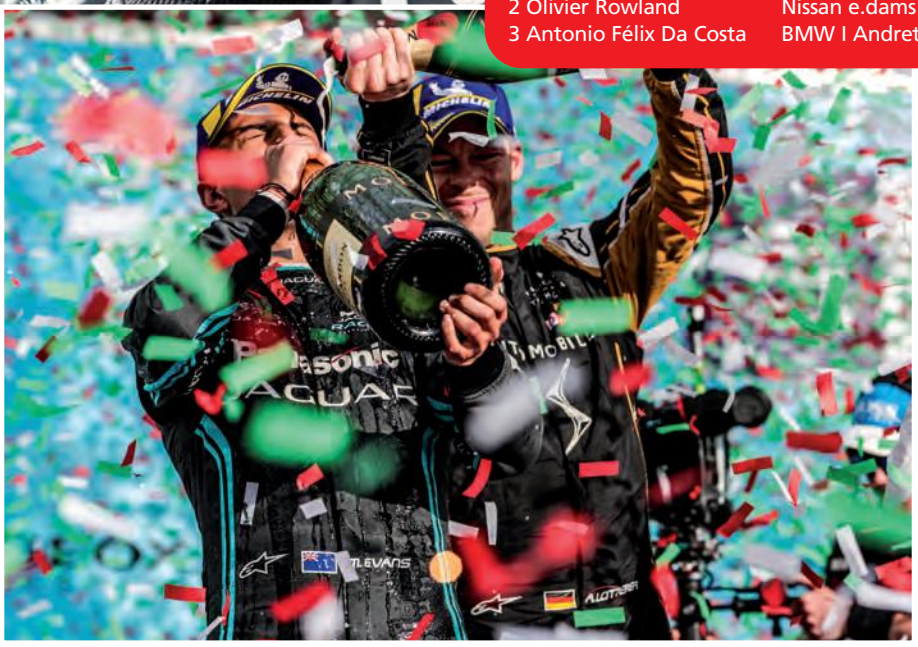


Après six vainqueurs issus de six équipes différentes lors des six manches de l'ABB FIA Formula E Championship, nous nous retrouvons dans le cœur historique de Rome.

Résultat

Grand Prix de Rome

1 Jean-Eric Vergne	DS Techeetah
2 Olivier Rowland	Nissan e.dams
3 Antonio Félix Da Costa	BMW I Andretti



DRAGONSPEED DEVANT !

LE 11 L'ORECA 07-GIBSON N°21 DE DRAGONSPEED A REMPORTE LA PREMIERE VICTOIRE DE L'EUROPEAN LE MANS SERIES (ELMS) 2019 SUR LE CIRCUIT DU CASTELLET. BEN HANLEY A FRANCHI LA LIGNE D'ARRIVÉE EN VAINQUEUR DEVANT SON PLUS PROCHE RIVAL, PAUL-LOUP CHATIN ET SON ORECA N°28 (IDEC SPORT). C'EST LA PREMIÈRE VICTOIRE DEPUIS LA COURSE DE SPA-FRANCORCHAMPS EN 2016 POUR DRAGONSPEED, AINSI QUE POUR HENRIK HEDMAN ET BEN HANLEY.



Les 4 Heures du Castellet

Par Redaction Lafont/ELMS media



ELMS Endurance



La victoire LMP3 revient à la Norma n°17 d'Ultimate, une première en ELMS pour l'équipe française de Jean-Baptiste Lahaye, François Heriau et Matthieu Lahaye. La Norma devance la Ligier n°11 de Mikkel Jensen et Jens Petersen (Eurointernational). La catégorie LMGTE voit la victoire de la Ferrari n°51 de Luzich Racing. A son volant, le Champion du Monde d'Endurance FIA des pilotes GT en titre Alessandro Pier Guidi reçoit le drapeau à damier et impose l'écurie suisse dès sa première course, en compagnie de ses coéquipiers Fabien Lavergne et Nicklas Nielsen.
A la deuxième place, on retrouve la Ferrari n°83 de Kessel Racing. Michelle Gatting franchit la ligne d'arrivée en offrant dès sa première course un premier podium pour l'équipage 100% féminin qu'elle constitue avec Rahel Frey et Manuela Gostner.

Quatre heures de bagarre "toutes catégories"

Les 4 Heures du Castellet s'élancent sous un beau soleil et un ciel sans nuage, avec un énorme plateau de 41 voitures prêtes à offrir au large public présent un bel après-midi de course. Après avoir manqué les qualifications à la suite d'un souci de boîte de vitesses, l'ORECA n°27 d'IDEC Sport doit s'élancer depuis la voie des stands, où elle est rejointe par la Ligier n°34 d'Inter Europol Competition, au ralenti lors du tour de formation.
Roman Rusinov emmène le peloton dans le premier virage au volant de l'ORECA n°26 de G-Drive Racing avec, tapies sous son aileron arrière, l'ORECA n°28 de Paul Lafargue (IDEC Sport) et l'ORECA n°21 de James Allen (DragonSpeed). Le Russe pointe en tête pendant les neuf premiers tours, avant qu'Allen ne le passe par l'extérieur de l'avant-dernier virage, après avoir doublé Lafargue dans la courbe de Signes trois boucles plus tôt.
En LMP3, la Ligier de Mikkel Jensen remonte de la cinquième à la première place à la fin du premier tour, devant les Norma n°19 de Lucas Légeret (M Racing) et n°17 de Jean-Baptiste Lahaye. Ce dernier perd deux positions au deuxième passage, lorsque David Droux et sa Norma n°9 (Realteam Racing) se lancent à la poursuite des deux premiers.











Lafont presse
En kiosques ou sur lafontpresse.fr

ELMS Endurance



LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES

LMP2

Antichambre de la catégorie reine du Championnat du Monde d'Endurance FIA WEC LMP1, la classe des LMP2 est la filière « Endurance » qui permet aux équipes, ainsi qu'aux pilotes, d'accéder progressivement au plus haut niveau. La catégorie « Le Mans Prototype 2 » (LMP2) est réservée exclusivement à des équipes privées indépendantes des constructeurs et/ou des fournisseurs de moteurs.
Les LM P2 présentent des caractéristiques proches des LM P1 (châssis monocoque carbone) tout en respectant des critères de coûts très stricts: le prix ne doit pas dépasser les 483 000€. En 2017 les 4 constructeurs qui fourniront les châssis LMP2 sont Dallara, Onroak Automotive, Oreca et la joint-venture Riley Tech/Multimatic.
En European Le Mans Series, Championnat du Monde de la FIA (WEC) et Asian Le Mans Series toutes les LMP2 seront équipées d'un moteur Gibson Technology. Le moteur V8 4-litres, qui a été dévoilé lors des 24 Heures du Mans 2016 a une puissance de 600hp soit 100hp de plus qu'en 2016.

Cosworth Electronics sera le seul fournisseur en termes d'électronique. Ceci permettra d'avoir un niveau de service plus efficace (équipement…) et d'optimiser la gestion des performances moteur en ELMS , FIA WEC, Asian LMS et dans les séries Américaines.

LMP3

De manière à renforcer la pyramide de l'endurance mise en place depuis 1999 par l'Automobile Club de l'Ouest, l'ACO a lancé en 2015 une nouvelle catégorie de voiture sport-prototype d'accession à la discipline endurance, la catégorie LMP3.
Dans la pyramide des « Le Mans Prototypes », la LMP3 devient le premier échelon avant d'accéder à la catégorie LMP2 puis au LMP1 (FIA WEC et 24 Heures du Mans).
La philosophie imaginée pour cette voiture est de présenter le moins de contraintes possibles, qu'elles soient budgétaires, techniques, de pilotage comme d'exploitation. Le prix de vente de la voiture neuve, complète ne doit pas dépasser 206 000€.
La LMP3 est une voiture fermée.
Six constructeurs ont été retenus par l'ACO pour construire le châssis et la carrosserie : Ginetta, Ligier (Onroak), Adess, Dome, Riley et Norma. Les châssis sont très proches de ceux des LMP actuelles (châssis carbone fermé avec arceau acier). Le groupe motopropulseur est composé du moteur V8 atmosphérique Nissan de 420 chevaux et d'une boite de vitesses X-trac. Il est identique pour tous les châssis et commercialisé par la société ORECA qui fourni par ailleurs une assistance spécifique aux équipes.



LMGTE

Les voitures de Grand Tourisme s'inscrivent dans la tradition de l'Endurance… Pour être homologuée, une GTE (E pour Endurance) doit être issue d'une voiture de route construite à 100 exemplaires (25 pour un « petit constructeur », 300 pour un châssis carbone). La version « course » conserve les formes du modèle « civil » dont elle est issue. Le moteur doit conserver son emplacement, son orientation et sa position d'origine. Il peut toutefois être reculé pour les voitures fabriquées au minimum à 2 500 exemplaires pendant 12 mois consécutifs. En opposition au suffixe « Pro » (engagées en FIA WEC et aux 24 Heures du Mans), « Am » désigne la classe GTE réservée aux amateurs. Techniquement, les voitures de la classe GTE Am répondent au même règlement que les GTE Pro, mais elles doivent avoir au minimum un an d'existence. Ainsi, elles ne peuvent bénéficier des dernières évolutions.



Au cinquième passage, le top 5 de la catégorie LMP3 se tient en moins de quatre secondes, avant que Jensen ne parvienne à creuser un léger écart sur le peloton à la lutte derrière lui.
En LMGTE, Fabien Lavergne et sa Ferrari surprennent dans le premier tour la Porsche n°77 de Christian Ried (Dempsey-Proton Racing), partie de la pole position. Le pilote français creuse l'écart sur un peloton de chasse constitué de Ried, Egidio Perfetti (Porsche Team Project 1), la Porsche n°88 de Horst Felbermayr (Proton Competition), la Ferrari n°66 de Wei Lu (JMW Motorsport) et la Ferrari n°83 de Manuela Gostner.
Perfetti double Ried pour le gain de la deuxième place, mais Lavergne compte à ce moment cinq secondes d'avance et creuse encore l'écart. Le Français se fait toutefois une petite frayeur lors d'une touchette avec la Ligier n°32 de United Autosports qui lui prenait un tour. Mais les dégâts sur la carrosserie sont légers, avec notamment le rétroviseur extérieur tombant contre la portière. Ce qui ne semble pas ralentir Lavergne, toujours leader de la catégorie.

En tête de la course, l'ORECA de DragonSpeed est toujours en tête.
Au 15e tour, James Allen compte près de 20 secondes d'avance. Partie de la douzième place sur la grille, l'ORECA n°25 (Algarve Pro Racing) pilotée par le champion LMP2 en titre Andrea Pizzitola est revenue en deuxième position, avec une marge de deux secondes sur l'ORECA n°28 de Paul Lafargue (IDEC Sport). Rusinov rétrograde à la cinquième place, derrière l'ORECA n°30 de Pierre Ragues (Duqueine Engineering), en pleine remontée vers la tête de course. Après avoir pris le meilleur sur Lafargue puis sur Pizzitola, le Français est deuxième au 19e passage, mais à 24 secondes d'Allen.

"Alors que Jensen est toujours en tête de la catégorie LMP3, David Droux est revenu à moins de deux secondes mais le Danois parvient à contenir les assauts du Suisse."

Henrik Hedman prend le volant de l'ORECA DragonSpeed, mais après les arrêts au stand, l'écart se réduit à trois



secondes. Resté au volant de l'ORECA n°30, Ragues finit par doubler le pilote suédois. Relayé sur l'ORECA G-Drive Racing par Job van Uitert, Roman Rusinov indique qu'il perdait de l'adhérence sur les pneus avant lors de son relais, et l'équipe a changé le pneu avant gauche lors de l'arrêt au stand.
Pierre Ragues creuse un écart de 20 secondes sur Paul Lafargue, tandis que Hedman chute en sixième position. Lors de l'arrêt suivant, James Allen relaie le Suédois, après que ce dernier ait bouclé son temps de conduite minimum en course.

Après les premiers arrêts, Mikkel Jensen est toujours leader de la catégorie LMP3, suivi par David Droux, tandis que la Norma n°10 d'Oregon Team est remontée à la troisième place aux mains de Damiano Fioravanti. Droux et Fioravanti sont à la lutte plusieurs tours durant, s'échangeant leurs positions, mais leur bagarre permet également à Jensen de porter son avance à 10 secondes en tête du plateau LMP3.
Mais la course de Fioravanti est contrariée par une manœuvre de l'ORECA n°39 (Graff), qui se rabat devant la Norma pour rentrer au stand : l'Italien part en tête-à-queue, perdant de précieuses secondes.

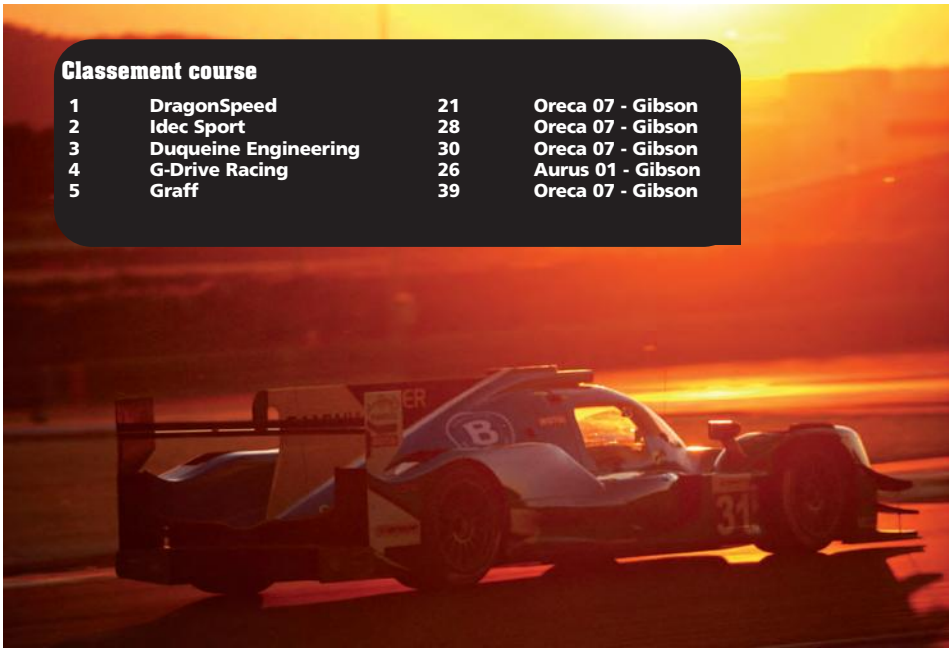


ELMS Endurance

En conséquence de cet incident, la n°39 écope d'une pénalité drive-through pour avoir coupé la ligne blanche de l'entrée des stands. Par la suite, elle doit également changer son capot arrière, les feux arrière ne fonctionnant plus. L'écurie française ne peut ainsi plus prétendre au podium.
A l'approche de la mi-course de ces 4 Heures du Castellet, la Ferrari n°51 compte près d'une minute d'avance sur le reste du plateau LMGTE. La Porsche n°77, la Ferrari n°66, la Ferrari n°83 de Rahel Frey et la Porsche n°80 de Fabio Babini sont toutes candidates au podium. Frey rétrograde en cinquième position après avoir été doublée par Babini, à l'instant même où la Ferrari n°51 se voit enjointe de réparer, lors de son prochain arrêt au stand, les dégâts survenus lors de l'incident du début de course.



Passage de volant



Classement course

1	DragonSpeed	21	Oreca 07 - Gibson
2	Idec Sport	28	Oreca 07 - Gibson
3	Duqueine Engineering	30	Oreca 07 - Gibson
4	G-Drive Racing	26	Aurus 01 - Gibson
5	Graff	39	Oreca 07 - Gibson

Fabien Lavergne passe le volant de la Ferrari n°51 à Nicklas Nielsen, tandis que l'équipe effectue rapidement les réparations nécessaires. Après les arrêts au stand, Rahel Frey remonte en deuxième position, après avoir doublé Christian Ried. Rahel Frey connaît un petit moment d'angoisse lorsqu'elle touche la Ligier n°8 de Nobuya Yamanaka et part en tête-à-queue. La Ferrari n'est que très légèrement endommagée mais la Suissesse est signalée aux commissaires. Elle ne recevra finalement qu'un drapeau noir et blanc d'avertissement lorsqu'elle s'arrête au stand pour être relayée par Michelle Gatting.
Alors qu'il reste moins d'une heure de course, la bataille pour la victoire LMP2 est tout simplement exceptionnelle. Nicolas Jamin (Duqueine Engineering) est en tête au volant de l'ORECA n°30, mais Ben Hanley et son ORECA DragonSpeed reviennent sur le Français. Jamin doit s'arrêter pour un ravitaillement en carburant, ce qui permet à Hanley de reprendre la tête de la course, avec désormais 47 secondes sur Paul-Loup Chatin (IDEC Sport), suivi par Norman Nato (G-Drive Racing) et Richard Bradley (Duqueine Engineering).
Hanley conserve la tête de la course jusqu'au drapeau à damier, alors que Bradley passe Nato dans les 20 dernières minutes pour le gain de la dernière marche du podium derrière Paul-Loup Chatin, deuxième à 16 secondes de Hanley.
Pilotée par le champion en titre de la Michelin Le Mans Cup Jens Petersen, la Ligier n°11 d'Eurointernational est rattrapée par le très rapide Matthieu Lahaye et sa Norma n°17 (Ultimate). L'Allemand ne peut retenir très longtemps l'expérimenté pilote français, qui prend la tête de la catégorie LMP3 pour signer sa première victoire - en même temps que celle de son équipe - en ELMS. Petersen devance quant à lui Nigel Moore et sa Ligier n°13 d'Inter Europol Competition.
Alessandro Pier Guidi boucle un après-midi de course parfait pour Luzich Racing, franchissant au volant de la Ferrari n°51 la ligne d'arrivée avec un tour d'avance sur la Ferrari de Michelle Gatting pour le premier podium ELMS d'un équipage 100 % féminin, avec 12 secondes d'avance sur la Porsche n°77 de Dempsey-Proton Racing.



...explications, méthodes, conseils, outils...



☐ **Réf. 603** **Prix : 12,90 €**

SOIGNER NATURELLEMENT LES PETITS MAUX DU QUOTIDIEN

Ecorchures, morsures, maux de tête, abcès, rhume, gastro entérite, acné, nausées, crampe, ampoules, piqûres d'insectes... De nombreux maux, si invalidants soient-ils, ne présentent cependant aucun caractère de gravité et peuvent être traités « à la maison ». Le docteur Liber propose des remèdes simples et naturels tirés de l'homéopathie, la naturopathie ou la phytothérapie, utilisées séparément ou en complément les unes des autres. *(120 pages)*



☐ **Réf. 587** **Prix : 28 €**

150 MÉDECINES ALTERNATIVES ET/OU COMPLÉMENTAIRES - MAC -

Acupuncture, homéopathie, naturopathie, phytothérapie, chiropractie, ostéopathie, psychothérapie, hypnothérapie, massothérapie… Quelque 150 médecines alternatives et/ou complémentaires sont ainsi présentées : Les connaissez-vous ? Que soignent-elles ? Comment ? Conseils, mises en garde... *(280 pages)*



☐ **Réf. 31** **Prix : 26,50 €**

BIEN-ÊTRE ET ÉPANOUISSEMENT PAR LA TRADITION MÉDICALE CHINOISE.

Philosophie - Corps humain - Emotions - Fatigue - Saisons - Alimentation - Sommeil - Sexualité... Face à l'augmentation des dérèglements de notre "mécanique", la vision chinoise âgée de plusieurs millénaires peut vous apporter une réponse positive pour retrouver votre équilibre. *(330 pages)*



☐ **Réf. 515** **Prix : 12,90 €**

L'ESSENTIEL DE LA SOPHROLOGIE À TRAVERS 20 QUESTIONS.

Qu'est-ce que la sophrologie ? A qui s'adresse-t-elle ? Sous quelle forme ?... Face au stress, à l'anxiété, à la timidité, au manque de créativité, la sophrologie peut apporter des réponses efficaces. En voici une présentation simple et complète, avec les conseils pour la pratiquer. *(120 pages)*



☐ **Réf. 558** **Prix : 12,90 €**

DE LA CONFIANCE EN SOI... À L'AFFIRMATION DE SOI.

Avoir de la confiance en soi suffit-il à s'affirmer en société ? Pour les auteurs de ce guide – tous deux sophrologues – la réponse est non. Cet ouvrage a pour but d'apporter conseils simples et méthode claire pour mieux vous affirmer dans votre vie quotidienne. *(120 pages)*



☐ **Réf. 530** **Prix : 12,90 €**

L'ESSENTIEL SUR LE BURN-OUT.

Chocs physiques ou psychologiques, surmenage au travail, mais aussi angoisses et stress de la vie quotidienne, peuvent amener au burn-out. **L'objet de ce livre rédigé en des termes simples est d'expliquer ce qu'est le burn-out, ceci dans le but de proposer méthode et conseils pour le prévenir.** Ce petit manuel pour prendre conscience des signes d'alarme et mieux les gérer. *(120 pages)*

☐ **Réf. 579** **Prix : 12,90 €**

LIRE ET COMPRENDRE SES ANALYSES MÉDICALES.

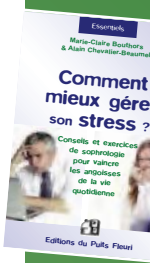
Ce guide - complément indispensable de vos analyses - l'ouvrage en présente une quarantaine - fournit leur explication et leur interprétation, les affections qu'elles révèlent – éventuellement –, les risques auxquels le sujet peut être exposé... ou la confirmation de sa bonne santé. *(120 pages)*



☐ **Réf. 518** **Prix : 12,90 €**

COMMENT MIEUX GÉRER SON STRESS ?

Les auteurs, sophrologues, vous proposent un plan de travail accessible à tous pour prendre conscience de votre niveau de stress ainsi que des conseils et exercices faciles à pratiquer dans la vie quotidienne pour mieux le gérer. Véritable « yoga occidental », la pratique de la sophrologie permet d'améliorer son mieux-être et son équilibre. *(120 pages)*



☐ **Réf. 595** **Prix : 28 €**

COMMENT SOIGNER SANS DANGER 150 MAUX DE TOUS LES JOURS !

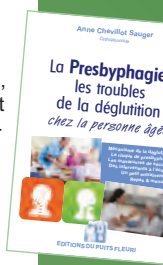
Articulations, peau, cerveau, oreilles, foie, intestins, peau, sexe, pancréas, yeux... René Tomasini, pharmacien, conseille les meilleures solutions conventionnelles et naturelles, sans effets secondaires pour soigner sans danger 150 maux de tous les jours : médicaments conventionnels, plantes, huiles essentielles, tisanes, homéopathie, compléments alimentaires... *(280 pages)*



☐ **Réf. 588** **Prix : 26,50 €**

LA PRESBYPHAGIE - Les troubles de la déglutition chez la personne âgée.

Mécanisme de la déglutition, risques de presbyphagie, manœuvres de sécurité, intervenants, repas & menus... Cet ouvrage propose aussi des petits exercices permettant d'entretenir et de maintenir au mieux le fonctionnement de la déglutition. Pour que manger et boire puissent conjuguer au maximum plaisir, sécurité et santé… *(140 pages)*



☐ **Réf. 568** **Prix : 26,50 €**

ANOREXIE MENTALE, BOULIMIE, HYPERPHAGIE...

Les troubles du comportement alimentaire ou TCA, sont des conduites pathologiques. Comment y faire face ? Voici des outils nécessaires pour y répondre. Qu'est-ce que le « déni » et comment le dépasser ? A qui s'adresser ? Quel rôle la famille peut-elle avoir ? Est developpé aussi tout l'aspect juridique auquel votre enfant ou vous-même avez droit : cadre légal, aides et prestations financières possibles... (240 pages)



☐ **Réf. A302** **Prix : 20 €**

MON ENFANT APPREND À ÊTRE PROPRE.

Traitements des principales difficultés : énurésie, encoprésie... Attention ! Ce livre n'est pas un simple recueil de recettes mais un guide... Il est là pour informer et pour aider... Il indique qu'il est parfois nécessaire de consulter certains professionnels de la santé : quand et lesquels ? De même, pour les traitements médicaux. Tout est clairement indiquer… *(200 pages)*



Bon de commande à renvoyer à : LAFONT PRESSE
53 rue du Chemin Vert - 92100 Boulogne-Billancourt

Coordonnées complètes : .....

.....

Signature
Cachet

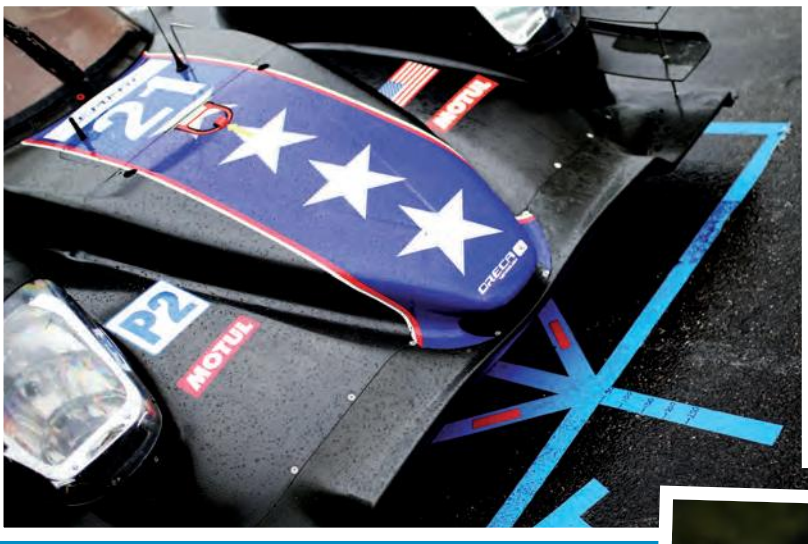
☐ vous commande les ouvrages dont les n° suivent : .....

☐ Ci-joint mon règlement par chèque ou CCP de ..... € à l'ordre de **LAFONT PRESSE**

Portfolio ELMS Endurance







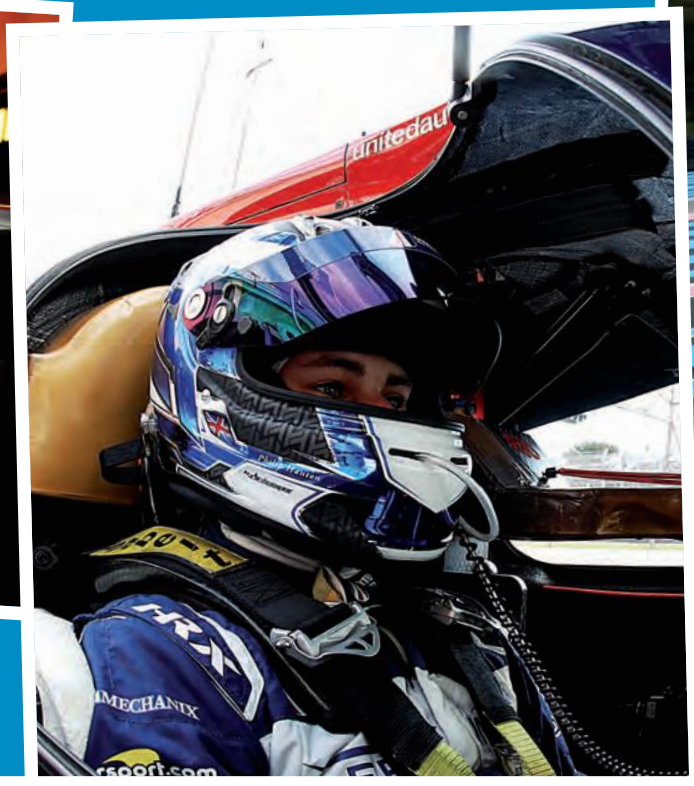




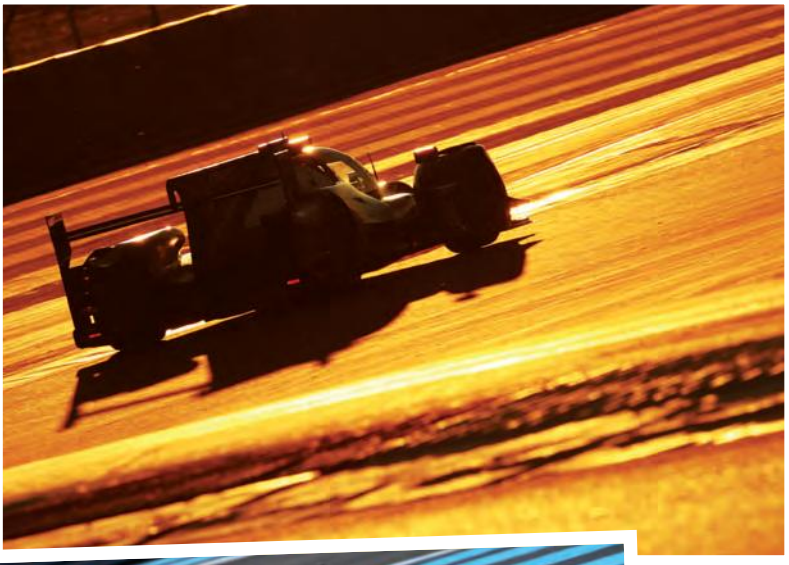







unitedaut
MECHANIX


G-DRIVE
AURUS
26




Ferrari
51




KESSEL
KESSEL RACING

Championnat du
1000 miles Sebring



monde endurance FIA WEC

g

Par Redaction Lafont/FIA WEC media



UN FLAMBOYANT FERNANDO ALONSO!

SUPER SEBRING, L'EXCEPTIONNEL WEEK-END DE DEUX COURSES, PARTAGE ENTRE LE CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE FIA (WEC) ET L'IMSA, S'EST AVÉRÉ UN FRANC SUCCÈS AUSSI BIEN AUPRÈS DES PILOTES ET DES ÉQUIPES QUE DES ORGANISATEURS ET DES PASSIONNÉS.

Résultats de la course de Sebring

1
Toyota Gazoo Racing
Buemi S. Nakajima K. Alonso F
2
Toyota Gazoo Racing
Conway M. Kobayashi K. Lopez J
3
SMP Racing
Aleshin M. Petrov V. Hartley B
4
Jackie Chan Racing
Heinemeier-Hansson D. King J. Stevens W
5
Signatech Alpine Mamut
Lapierre N. Negrao A. Thiriet P

ELMS Endurance

La Toyota TS050 HYBRID n°8 de Toyota Gazoo Racing (LMP1) s'est imposée aux 1000 Miles de Sebring, 6ième manche de la Super Saison 2018-2019 du Championnat du Monde d'Endurance FIA (WEC).
La Toyota TS050 HYBRID n°8 de Toyota Gazoo Racing (LMP1) s'est imposée aux 1000 Miles de Sebring, 6ième manche de la Super Saison 2018-2019 du Championnat du Monde d'Endurance FIA (WEC), à l'issue d'une course qui s'est achevée peu avant minuit le vendredi 15 mars dans des conditions météo très difficiles.
Fernando Alonso, Sébastien Buemi et Kazuki Nakajima se sont adjugés leur troisième victoire de la saison, qui leur permet d'augmenter leur avance dans la course au titre de Champion du Monde.



Matt Campbell - No.77 Dempsey-Proton Racing, Porsche 911 RSR"Je suis ravi de me retrouver en pole position ce soir. Nous n'avons pas eu de beaucoup de tours, alors prendre la piste et réussir ce résultat sur le premier tour, c'était un sentiment formidable. De toute évidence, ça nous met en excellente position pour demain. Christian (Ried, ndlr) a fait un travail fantastique ; bien sûr, c'est très serré derrière nous mais c'est une très belle position pour le départ de la course."

Une course a émotion

Revenir sept ans plus tard était un pari osé et risqué ! C'est ici qu'avait débuté cette magnifique épreuve, en mars 2012. Les américains, ne s'y sont pas trompés en baptisant cette épreuve de 3Super Sebring ». Il y avait un plateau exceptionnel, avec l'IMSA, WEC et de nombreuses courses support…
Partie de la pole position, la Toyota n°8 a mené l'intégralité de la course et seule une excursion hors piste de Buemi, alors qu'il





tentait de doubler le prototype LMP1 de DragonSpeed en difficulté, a failli compromettre leur marche vers la victoire. Déjà durant les essais, un certain Fernando Alonso avait explosé tout le monde avec son 1'40"124 (pour info, la pole en IMSA est de 1'45"865, soit presque six secondes de mieux !).

C'est à la quatrième heure que la course a basculé, lorsque José Maria Lopez a subi un contact avec l'Aston Martin de TF Sport pilotée par Jonny Adam. Les dégâts qui en ont résulté font perdre plus d'un tour à la Toyota n°7, tout en assurant aux compagnons d'écurie de Lopez une voie royale jusqu'au drapeau à damier.

Aux côtés de Lopez, Kamui Kobayashi et Mike Conway montent sur la deuxième marche du podium mais accusent désormais 15 points de retard au classement général.

Un gros bouleversement s'est produit dans les 25 dernières minutes lorsqu'une averse s'abat sur le circuit, renvoyant les équipes en piste avec des pneus pluie pour des derniers tours sous haute tension.

La sortie de piste de Loïc Duval avec l'ORECA de l'équipe TDS Racing dans les 10 dernières minutes des 8 heures de course, entraine l'intervention de la Safety Car, qui se retire juste avant la présentation du drapeau à damier.

A Sebring, la troisième place revient à l'équipage de la BR Engineering n°11 : l'ancien Champion du Monde WEC Brendon Hartley, Mikhail Aleshin et Vitaly Petrov.

Pendant la dernière heure, le trio a tiré parti des difficultés de la Rebellion n°3 et de ses pilotes Gustavo Menezes, Nathanaël Berthon et Thomas Laurent, pour offrir un deuxième podium consécutif à l'écurie russe SMP Racing.

DÉCOUVREZ LES RÉACTIONS DES POLEMEN

Un Fernando Alonso en pleine forme

Fernando Alonso – No.8 Toyota Gazoo Racing, Toyota TS 050 HYBRID"Ce fut un beau tour avec une bonne voiture, peu de carburant, des pneus neufs, et la compétition en nocturne qui est toujours difficile - alors ça fait du bien. Ce n'est jamais facile de prendre la piste et de trouver des repères et j'ai réalisé un bon tour. Je pense qu'on pouvait encore trouver quelques dixièmes ici et là, donc un chrono en 1'39'' était possible mais ce ne fut pas le cas pour cette fois."

Stéphane Richelmi - No.38 Jackie Chan DC Racing, Oreca-Gibson

"C'est toujours bien avec peu de carburant et des pneus neufs, on peut prendre la piste et montrer le rythme de la voiture. J'avais vraiment de bonnes sensations et l'équipe fait vraiment du beau travail, car après la première séance d'essais libres, nous étions un peu perdus et nous manquions de rythme. Nous avons sauté les essais du week-end dernier et la piste a énormément évolué, elle était beaucoup plus gommée, mais nous avons réussi à trouver ce qu'il fallait pour avoir une voiture vraiment efficace."

Michael Christensen (Porsche 911 RSR n°92, Porsche GT Team, pole position LMGTE Pro)

"C'était formidable de boucler les qualifications à la première place. La voiture était fantastique, bien meilleure qu'hier, où nous avons un peu souffert. L'équipe a fait du beau travail en inversant cette tendance et nous avons essayé de tout faire fonctionner sur un tour. Bien sûr, certaines petites choses ici ou là peuvent être optimisées, mais je suis très heureux de mon tour et au final, la voiture était fantastique à piloter. Je suis content de boucler les qualifications avec un point supplémentaire."



Tung, Stéphane Richelmi et Gabriel Aubry (ORECA Jackie Chan DC Racing n°38), qui ont vu leurs chances compromises dès le début de la course par un problème électrique.

L'équipe américaine DragonSpeed s'adjuge la troisième marche du podium. Anthony Davidson, Pastor Maldonado et Robert Gonzalez ont fait une superbe remontée après un incident survenu pendant la troisième heure, qui avait obligé l'équipe à remplacer l'aileron et la carrosserie arrière.

Après cette fantastique course, on espère un « Super Sebring 2020 », le rendez-vous est pris, mais pour l'heure, pas de date de fixée.

Sebring, c'est le berceau de l'endurance américaine, un peu le Le Mans américain !

Un triomphe pour le nouvel équipage de Jackie Chan DC Racing

En LMP2, le trio nouvellement constitué de David Heinemeier Hansson, Jordan King et Will Stevens a dominé la catégorie avec une nette victoire de l'ORECA 07-Gibson n°37 de Jackie Chan DC Racing.

Le trio prenait son premier départ en tant qu'équipage et a pris la tête dès le deuxième tour pour ne plus la quitter. Ce succès est aussi le tout premier de David Heinemeier Hansson en LMP2, et marque aussi la victoire de Jordan King pour sa toute première course d'endurance.

Nicolas Lapierre, Pierre Thiriet et André Negrao terminent deuxièmes, ce qui leur permet de prendre la tête du classement général provisoire du Trophée Endurance FIA LMP2.

Ils supplantent les anciens leaders Ho-Pin



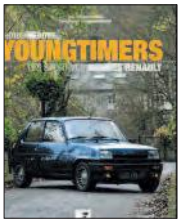




Peugeot l'aventure automobile
Auteur : Dominique Pagneux
296 pages • 23,5 x 31 cm
850 photos couleurs et N&B
Réf. : 26391
Prix : 49,00 euros



LAMBORGHINI MIURA, UN BEAU MONSTRE
Auteur : Joe Sackey
272 pages • 25 x 25 cm
480 photos couleurs
Réf. : 22951
Prix : 50,60 euros



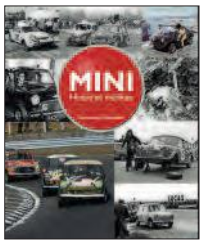
Youngtimers, les sportives signées Renault
Auteur : Patrice Vergès
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs et N&B
Réf. : 26397
Prix : 39,00 euros



La VW Scirocco de mon père
Auteur : René Soulard
120 pages • 24 x 21,5 cm
200 photos couleurs et N&B
Réf. : 26407
Prix : 29,90 euros



Lotus Élise, retour aux sources
Auteur : Alain Chevalier
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs et N&B
Réf. : 26271
Prix : 39,00 euros



Mini, histoires inédites
Auteur : Enguerrand Lecesne
208 pages • 24 x 29 cm
380 photos couleurs et N&B
Réf. : 25426
Prix : 42,00 euros



Les sportives GTI, les héritières
Auteur : Philippe Taquet
224 pages • 24 x 29 cm
275 photos couleurs
Réf. : 26046
Prix : 39,00 euros



Citroen un génie d'avance
Auteur : Dominique Pagneux
300 pages • 23,5 x 31 cm
850 photos couleurs et N&B
Réf. : 26387
Prix : 49,00 euros



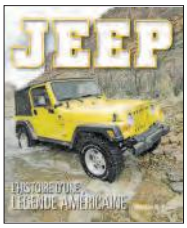
Restaurez Réparez votre 2CV
Auteurs : Lindsay Porter
256 pages • 21 x 27 cm
1 500 photos couleurs et N&B
Réf. : 26258
Prix : 45,00 euros



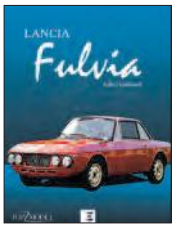
La Renault 5 de mon père
Auteur : Bernard Vermeylen
120 pages • 24 x 29 cm
200 photos N&B et couleurs
Réf. : 26038
Prix : 29,90 euros



McQueen et ses machines
Auteur : Matt Stone
176 pages • 23 x 30 cm
330 photos couleurs
Réf. : 22400
Prix : 39,00 euros



Jeep histoire d'une légende américaine
Auteur : Patrick R.Foster
192 pages • 24 x 28 cm
284 photos couleurs
Réf. : 25997
Prix : 42,00 euros



Lancia Fulvia
Auteur : Julien Lombard
192 pages • 24 x 29 cm
500 photos couleurs
Réf. : 26404
Prix : 49,00 euros



Jaguar, l'âge classique
Auteur : Enguerrand Lecesne
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs
Réf. : 26272
Prix : 39,00 euros



BMW, les sprotives mythiques
Auteur : Alain Chevalier
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs
Réf. : 26037
Prix : 39,00 euros

BON DE COMMANDE

Délai moyen de livraison en France métropolitaine : 8 à 12 jours

Nom .....Prénom .....

Adresse .....

.....

Code postal ⌊⌋⌊⌋⌊⌋⌊⌋⌊⌋ Ville .....Pays.....

Tél. : ⌊⌋⌊⌋⌊⌋⌊⌋⌊⌋⌊⌋⌊⌋⌊⌋⌊⌋⌊⌋ E-mail .....

Passez votre commande
en renvoyant votre bon de commande
• Par courrier
(règlement par chèque à l'ordre de Entreprendre) :
ENTREPRENDRE
53, rue du Chemin Vert
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

Désignation	Réf.	Prix unitaire TTC	Quantité	Montant € TTC

Je joins mon règlement par

○ Carte bancaire n° ma carte expire fin ⌊⌋⌊⌋ ⌊⌋⌊⌋

⌊⌋⌊⌋⌊⌋⌊⌋ ⌊⌋⌊⌋⌊⌋⌊⌋ ⌊⌋⌊⌋⌊⌋⌊⌋ ⌊⌋⌊⌋⌊⌋⌊⌋

Je note les 3 derniers chiffres du n° au verso de ma carte bancaire ⌊⌋⌊⌋⌊⌋

○ Chèque bancaire ou postal
(à l'ordre de Entreprendre)

TOTAL

\+

Frais de port 4,00 Euros
(quelque soit la commande)

=

Date et Signature (obligatoire pour le paiement par carte)

Tour de Corse



THIERRY NEUVILLE S'IMPOSE SUR LE FIL !



CE GRAND CLASSIQUE SUR ASPHALTE PARCOURT L'ÎLE DE BEAUTÉ À TRAVERS DES ROUTES ÉTROITES ET SINUEUSES SERPENTANT AUTOUR DE MONTAGNES ESCARPÉES. PLUS LISSE QU'AUPARAVANT, LE REVÊTEMENT DE LA CHAUSSÉE RESTE REDOUTABLE EN DE NOMBREUX ENDROITS. L'ENDURANCE Y JOUE UN RÔLE DÉTERMINANT. SON PARCOURS EST SENSIBLEMENT DIFFÉRENT PUISQUE LE DÉPART SERA DONNÉ À PORTO-VECCHIO, AU SUD-EST, ET L'ARRIVÉE À CALVI, AU NORD-OUEST.

Championnat du monde WRC

La 4e manche du Championnat du Monde des Rallyes est lancée ! La journée a été chargée pour les acteurs du 'WRC' avec le traditionnel 'shakedown' disputé du côté de Sorbo Ocognano, la conférence de presse puis la cérémonie de départ à Porto-Vecchio sous les yeux du Président de la FFSA Nicolas Deschaux.

JEUDI 28 MARS

Le shakedown du CORSICA linea – Tour de Corse s'est déroulé ce matin à 9h00. C'est sous un beau soleil que les concurrents ont appréhendé cette spéciale d'essai destinée à se remettre dans le rythme avant le départ du rallye qui sera donné demain dès 7h00. Kris Meeke s'est distingué avec le meilleur temps devant Sébastien Ogier et Ott Tänak, même si ces 'chronos' ne sont pas révélateurs des performances à venir ce week-end. Place désormais à une bonne nuit de repos pour les pilotes du 'WRC' avant d'affronter les six premières épreuves spéciales (121,82 km) au programme de la première étape demain !







VENDREDI 29 MARS

Comme ce matin, Elfyn Evans se signale dans ce chrono de 'Bavella' et en profite pour reprendre les commandes du CORSICA linea – Tour de Corse. Seul pilote à pouvoir suivre le rythme des Toyota, le Gallois impressionne et devance Ott Tänak et Thierry Neuville à l'issue de l'ES4. Dani Sordo, Teemu Suninen et Jari-Matti Latvala complètent le top six.

SAMEDI 30 MARS

Alors que Kris Meeke signe son deuxième meilleur temps depuis le départ, Elfyn Evans réalise la meilleure opération de cette spéciale en reprenant sept dixièmes à Ott Tänak. L'Estonien conserve tout de même l'avantage sur le Gallois pour une seconde et six dixièmes. Thierry Neuville est le seul à suivre le rythme de ces trois hommes alors que Dani Sordo concède lui plus de dix secondes sur ce second passage de 'Cap Corse'. L'Espagnol devra surveiller le retour de Sébastien Ogier dans les prochaines spéciales…

LE DERNIER JOUR…

La dernière étape du CORSICA linea – Tour de Corse a réservé son lot de surprises. Au bout du suspense, c'est Thierry Neuville qui s'impose devant Sébastien Ogier et le malheureux Elfyn Evans qui a perdu tout espoir de s'imposer dans la derrière spéciale à cause d'une crevaison.

Le résumé du dimanche 31 mars

Même si Thierry Neuville termine la journée à la première place qu'il occupait déjà ce matin, le Belge est passé par toutes les émotions sur cette fin de rallye. Dans la première spéciale du jour, Elfyn Evans effectue un temps magistral qui lui permet de reprendre les commandes de l'épreuve. Neuville relégué à 11s2, tout semble joué avant la Power Stage, longue de 19 kilomètres. Alors que les stars du WRC arrivent une à une au point stop, le coup de théâtre survient. Elfyn Evans est victime d'une crevaison à l'avant droit de sa Ford Fiesta WRC et voit son avance fondre comme neige au soleil. Le Gallois termine finalement troisième, Sébastien Ogier profitant lui aussi de ce fait de course pour récupérer la médaille d'argent sur l'Île de beauté. Toujours rapide sur les Power Stage, c'est à nouveau Kris Meeke qui s'impose sur cette spéciale génératrice de points pour le Championnat du Monde. Derrière Neuville, Ogier et Evans, Dani Sordo et Teemu Suninen complètent le top cinq. Retardé par une crevaison hier, Ott Tänak conclut l'épreuve insulaire au sixième rang et cède la tête du Championnat à Thierry Neuville.

DU CÔTÉ DES FRANÇAIS…

En difficulté avec les réglages de sa Citroën C3 WRC tout au long du rallye, Sébastien



Championnat du monde WRC





RÉSULTATS

1. T Neuville / N Gilsoul BEL Hyundai i20	3hr 22min 59.0sec
2. S Ogier / J Ingrassia FRA Citroën C3	+40.3sec
3. E Evans / S Martin GBR Ford Fiesta	+1min 06.6sec
4. D Sordo / C del Barrio ESP Hyundai i20	+1min 18.4sec
5. T Suninen / M Salminen FIN Ford Fiesta	+1min 24.6sec

THIERRY NEUVILLE

Thierry Neuville s'est imposé comme l'un des pilotes les plus rapides en WRC et son premier titre mondial ne devrait plus être qu'une question de temps.
Il garde toujours la tête froide. Neuville mêle la jeunesse, la vitesse pure et un talent naturel.
Alors qu'il dispute sa cinquième saison avec Hyundai, Thierry Neuville a fini vice-champion du monde à trois reprises.
Il possède un goût prononcé pour les montres et les lunettes très colorées.

Ogier fait mieux que limiter la casse avec cette deuxième place. Le Gapençais pointe désormais à deux points de Thierry Neuville qui sera contraint d'ouvrir la route en Argentine le mois prochain. Sébastien Loeb termine en huitième position au terme d'un rallye difficile (touchettes, réglages imparfaits). Il faut également souligner la très belle prestation du pilote local Olivier Capanaccia qui place sa Skoda Fabia R5 au seizième rang. Comme souvent, 'Manu' Guigou a réalisé des prouesses avec sa Renault Clio R3T pour terminer à la première place des deux roues motrices.
L'Île de Beauté a en revanche joué un mauvais tour au pensionnaire de l'Équipe de France FFSA Rallye. Adrien Fourmaux a en effet subi les conséquences de son erreur lors de la première étape et doit se contenter d'une 9e place finale en WRC2. Le jeune pilote nordiste se positionne toutefois au premier rang des Tricolores au sein de sa catégorie.

Abonnez-vous à Entreprendre



Actuellement en kiosques ou sur abo : www.lafontpresse.fr

Le magazine de toutes les réussites

Inventeur de la presse économique et d'entreprises, en 1984, le magazine de référence des entrepreneurs ou cadres dirigeants est devenu la bible des affaires. Ne manquez aucun numéro et faites abonner votre entreprise. *(déductible des dépenses de formation).*



Plus de 40% de réduction

L'inventeur de la presse entrepreneur en 1984

LES 6 AVANTAGES DE NOS ABONNÉS

- Lisez au meilleur prix le magazine n°1 des entreprises, inventeur de la presse entrepreneur
- Bénéficiez d'un tarif exclusif et réalisez une économie de 40%
- Accédez aux informations privilégiées du site www.entreprendre.fr
- Recevez vos magazines à domicile, la livraison vous est offerte
- Accédez à EntreprendreTV, la chaîne des entrepreneurs, sur Facebook et YouTube
- Devenez membre du Club des Entrepreneurs (Dîners Décideurs, réductions privilégiées...)



Avec votre abonnement, recevez en cadeau *"Réussir en France, c'est facile"*, le best-sel de Robert Lafont, et pub une petite annonce gracie d'une valeur de 190€

BON D'ABONNEMENT à Entreprendre

À compléter et à renvoyer accompagné de votre règlement à *Lafont presse*, 53 rue du Chemin Ve - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

❑ **Oui, je m'abonne à *Entreprendre*** : 10 n° pour **29 €** (au lieu de 39€, **soit une économie de 10€**) ou 20 n° pour **58 €** (au lieu de 78€ **soit une économie de 20€**), et **je reçois en cadeau le livre de Robert Lafont : *Réussir en France, c'est facile* + une PA gracieuse.**
❑ **Je m'abonne à *Manager & réussir*** : 8 n° pour **47 €** ❑ **Je m'abonne à *Création d'entreprise magazine*** : 8 n° pour **38 €**

Total commande :.....**€**
Déductible des dépenses de formation.

Ci-joint mon règlement à l'ordre de *Lafont presse* par :

Nom ..... Prénom ..... Âge .....
Adresse ..... Activité :.....
Code postal ..... Ville .....
Téléphone ..... Date de naissance .....
Courriel

❑ Chèque bancaire ou postal ❑ Carte bleue Visa N° Expire-le :

IMPORTANT, je note les 3 derniers chiffres du numéro inscrit au dos de ma carte bancaire :

Date et signature obligatoires :

Créé et imprimé en France

Tarifs DOM-TOM étranger : + 2 € par numéro servi

Lafont presse

Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous

Porsche 911 GT3



REDOUTABLE



DÉSORMAIS, DANS CHAQUE NUMÉRO, NOUS PRENONS LE VOLANT D'UNE VOITURE DE COURSE, POUR VOUS DONNER NOTRE SENTIMENT EN LIVE ! CETTE FOIS, PLACE À LA PORSCHE GT3 R, UN CHOIX ROYAL !

Contact

Seuls ceux qui acceptent de relever le défi laisseront libre cours à sa puissance. Seuls ceux qui laisseront libre cours à sa puissance se démarqueront sur circuit. Une chose est sûre : avec elle, vous pouvez repousser les limites... les limites de la physique, du braquage et de vos propres capacités. Mais il y a une chose que vous ne pouvez pas faire : l'arrêter.
La ville de Flacht lui a donné naissance. Et ses gènes de 911. Elle est à l'aise dans les courses les plus exigeantes du monde entier. Qu'il s'agisse de courses sprint ou d'endurance, sur la Nordschleife ou à Daytona, elle ne connaît pas la signification du mot « impossible ». C'est la voiture de course GT la plus polyvalente que nous n'ayons jamais construite. Et sa dernière version est plus performante que jamais. Son design aux accents Vert Lézard, la couleur vivifiante de la 911 GT3 RS, est une indication encore plus marquante des racines communes aux véhicules. La voiture bénéficie également d'un confort de conduite accru pour des conditions optimales dans le cockpit et d'une maniabilité qui en fait l'une des concurrentes les plus puissantes en catégorie GT : voici la nouvelle 911 GT3 R. Une battante.

Et L'endurance ? Cela s'apprend. La force ? Cela se travaille.

La vitesse ? C'est juste une question d'entraînement. Mais ce sont vos gènes qui définissent votre potentiel optimal.

En se basant sur la 911 GT3 RS homologuée pour la route, la nouvelle 911 GT3 R est une 911 à 100 %. Qu'est-ce que cela signifie ?
Cela signifie que cette voiture est la version compétition d'un concept qui a été développé dès le début dans l'esprit de la course. Et c'est indéniable jusque dans les moindres détails.
Le design aux accents Vert Lézard parachève la silhouette typique de la 911. Il affirme clairement que la nouvelle 911 GT3 R est en quête de défis sur circuit.
La carrosserie en fibres de carbone réduit encore le poids du véhicule. Résultat : une agilité accrue et une précision sans égale en catégorie GT sport.

Son aérodynamisme encore amélioré implique plus de précision.

Les éléments de production basés sur la 911 GT3 RS et les composants spécialement conçus pour ce modèle ont été parfaitement synchronisés et optimisés pour la compétition.
Les ingénieurs se sont également concentrés sur son facteur de performance le plus important : le pilote. Grâce à la nouvelle console centrale, axée sur le pilote, et à l'écran tactile multifonction, le fonctionnement du véhicule est encore plus direct et intuitif. La climatisation avec ventilation active du siège et du casque maintient la température idéale dans le cockpit, ce qui permet au conducteur de se concentrer sur l'essentiel, le circuit.



CERTAINS SONT EN QUÊTE DE LIBERTÉ. D'AUTRES DU BONHEUR. LA 911 GT3 R EST EN QUÊTE DU PROCHAIN DÉFI.

L'entraînement

La nouvelle 911 GT3 R est entraînée par un moteur six cylindres à plat de 4,0 litres, quatre soupapes et refroidi par eau, en porte-à faux arrière. L'injection directe de d'essence (DFI) garantit un rendement énergétique maximum, optimisé pour le Super Plus sans plomb jusqu'à 20 E. La puissance du moteur monté à l'arrière est transmise aux roues arrière par l'intermédiaire de la boîte de vitesses séquentielle Porsche à six rapports en prise constante qui, avec le volant d'inertie mono-masse, génère une réponse à l'accélération encore plus précise. Les commutateurs à





bascule sur le volant activent les changements de rapports et peuvent être réglés individuellement, tout comme les pédales. La lubrification à carter sec intégrée avec échangeur de chaleur huile / eau assure en permanence une température optimale du moteur. Même après 24 heures d'action.



Contact

Le châssis

On dit que le concept du véhicule est en lien direct avec le centre de gravité du véhicule. Ce autour de quoi gravite la 911 GT3 R, pour être prête à relever tous les défis.
Les composants du véhicule en composite de fibres de carbone (CFC) particulièrement légers sont les suivants : toit, capot avant, aile avant, ailes, portes, parties latérales, partie arrière et capot arrière. Après tout, la nouvelle 911 GT3 R a été principalement conçue pour offrir une tenue de route magistrale. Sa carrosserie et son châssis légers lui permettent d'avoir un centre de gravité bas et donc plus avantageux. Cela contribue à son maniement bien équilibré et procure une grande stabilité lors de changements de charge rapides et lors du freinage.
Mais si vous voulez vraiment vous sentir à l'aise sur la piste, vous devez être en mesure de relever tous ses défis : pour la première fois, le concept de cale permet de modifier rapidement le châssis. La force de pré-tension du différentiel autobloquant peut être réglée depuis l'extérieur de la voiture.



Ainsi, la nouvelle 911 GT3 R est non seulement plus facile à conduire, mais elle offre également plus d'options de réglage.

Le freinage

Si vous voulez pousser les limites de la 911 GT3 R, vous devez être rapide.
Le véhicule effectue sa décélération avec





les étriers de frein fixes monobloc en aluminium à six pistons sur l'essieu avant et à quatre pistons à l'arrière. Deux circuits de freinage distincts pour les essieux avant et arrière permettent la répartition de la force de freinage à partir du cockpit en combinaison avec le système électronique ABS révisé. Cela procure un contrôle maximal et permet d'obtenir la meilleure puissance de freinage possible, quelles que soient les conditions.



Sécurité

Même si elle veut toujours être première dans toutes les catégories, nous avons porté une attention particulière à un élément prioritaire lors du développement de la nouvelle 911 GT3 R : la sécurité.
« Sans compromis » : c'est la seule façon de décrire la rationalisation de la nouvelle 911 GT3 R pour permettre des chronos plus rapides. Il en va de même pour la protection du pilote : des filets de sécurité des deux côtés du cockpit, un arceau-cage soudé, une trappe d'évacuation amovible dans le toit, des portes amovibles et des panneaux de portes en polycarbonate répondent aux dernières exigences de la FIA et garantissent les plus hauts niveaux de sécurité.
Le siège baquet de course avec harnais de sécurité à six points améliore la stabilité du pilote et garantit le maintien de la meilleure position en cas d'accident. Le système anti-collision Bosch CAS Race Ready indique ce qui se passe derrière le véhicule sur l'écran de la caméra et avertit activement en cas de tentative de dépassement par d'autres véhicules. Mais le concept de sécurité dépasse le cockpit : le réservoir à carburant de sécurité FT3 comprend une soupape de sécurité « Fuel Cut Off » qui empêche le déversement accidentel de carburant.

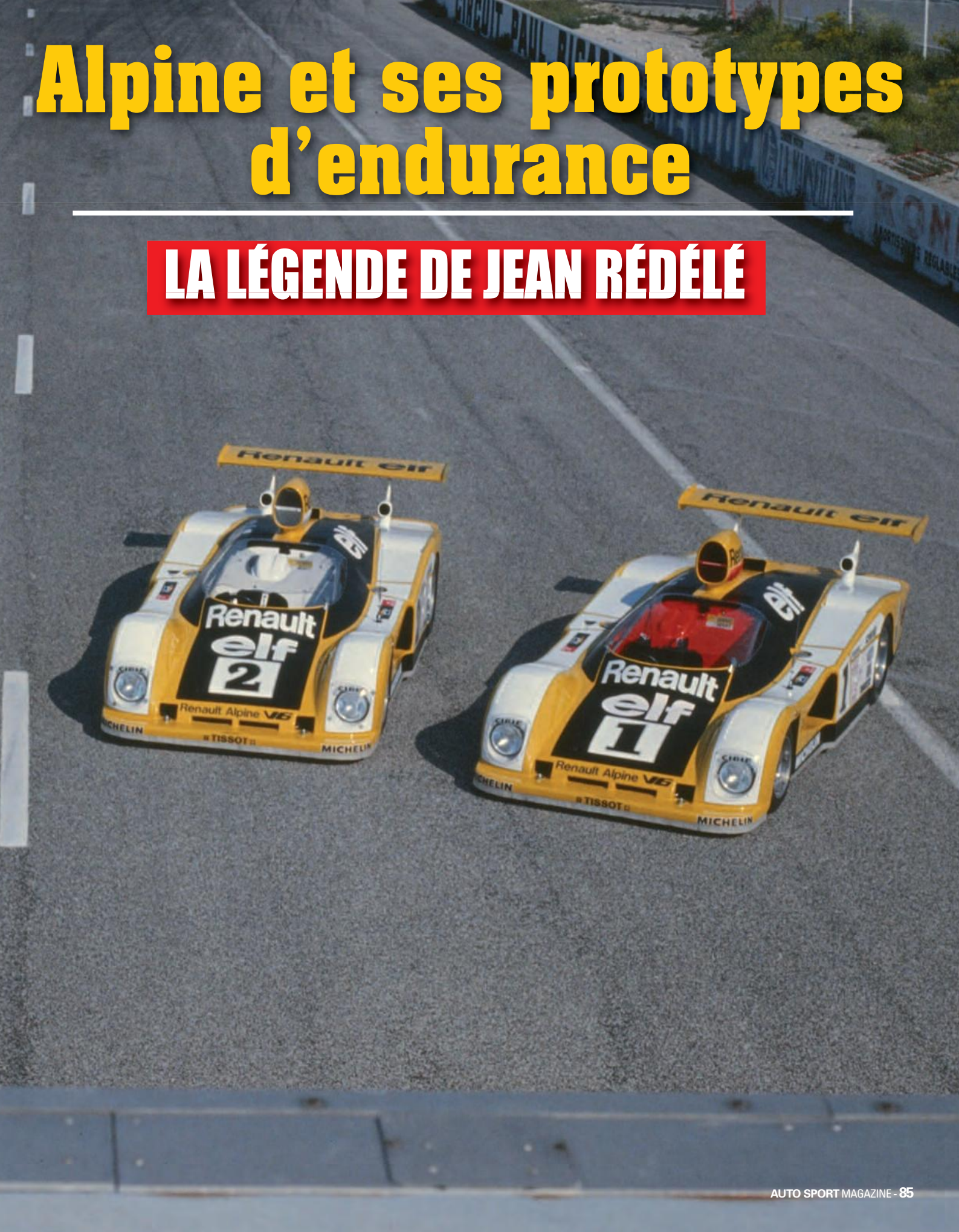




ALPINE EST SANS DOUTE LA SEULE MARQUE AUTOMOBILE FRANÇAISE AYANT ETE TITREE A LA FOIS EN RALLYE, EN MONOPLACE, ET EN PROTO- TYPE. LE TOUT AVEC PEU DE MOYENS ET BEAUCOUP DE PASSION.
LE RECENT "RALLYE MONTE CARLO HISTORIQUE" A MONTRE A QUEL POINT SON GLORIEUX PASSE DE REINE DES RALLYES EST ENCORE DANS TOUTES LES MEMOIRES. LES SUCCES REPETES DES MOTEURS RENAULT EN FORMULE 1 TANT SUR DES CHASSIS RENAULT QUE BENETTON, WILLIAMS OU RED BULL PERPETUENT LES VICTOIRES ACQUISES EN MONO- PLACES.

Alpine et ses prototypes d'endurance

LA LÉGENDE DE JEAN RÉDÉLÉ



Retro mémoire

C'est à un petit voyage dans le temps que ce dossier vous invite. Dès le lancement de sa marque, Jean Rédélé a pris l'option de développer Alpine grâce à ses succès sportifs.

On sait les brillants résultats obtenus aux Mille Miglia et plus tard au Rallye Monte-Carlo. On a aussi apprécié ceux réalisés lors du Tour de France Automobile au point que l'A110 va y gagner son appellation de "Berlinette Tour de France". Mais Jean Rédélé a rapidement conscience qu'une marque automobile ne peut être qualifiée de "sportive" que si elle s'en- gage aux 24 Heures du Mans, épreuve reine du calendrier sportif international suivie dans le monde entier avec d'heureuses conséquences en termes d'image en cas de succès.
Compte tenu de ses moyens financiers limités pour participer à ce rendez- vous incontournable, il lui faut faire preuve d'intelligence et de finesse, deux qualités personnelles qu'il a su transposer sur ses modèles. La com- position de l'équipe dont il s'entoure pour mener à bien cet ambitieux pro- jet répond au premier critère et le choix du type de prototype engagé correspond au second.



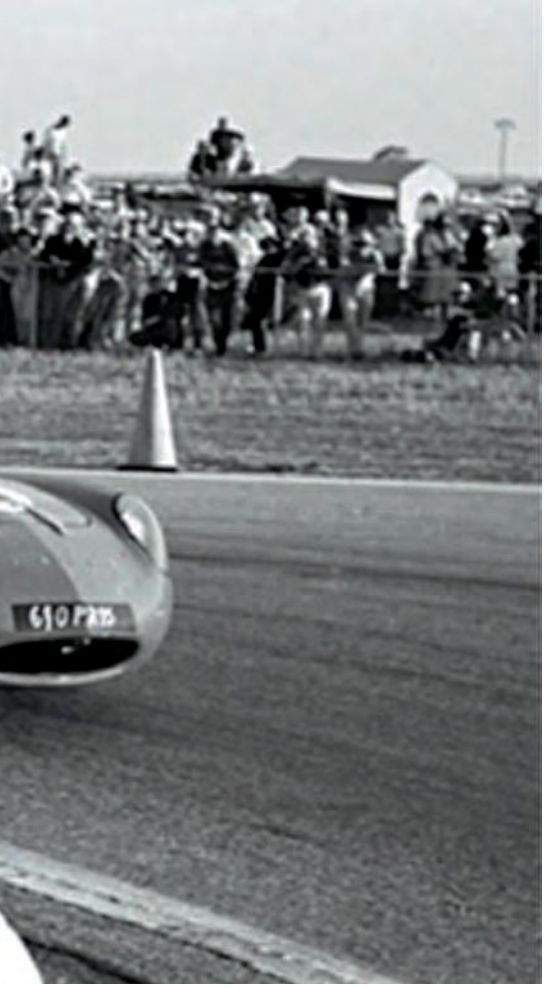
1964, Sebring.

Double titre pour commencer

Sur les conseils de Gérard Crombac et de José Rosinski — animateurs du magazine "Sport Auto" et réputés, à juste titre, pour la pertinence de leurs jugements — il approche, courant 1962, Len Terry, un jeune ingénieur anglais qui a travaillé sur le châssis de la Lotus 23. Cette saine base devrait lui faire gagner un temps précieux. En effet, Jean Rédélé, toujours aussi pressé, veut engager plusieurs autos dès les 24 Heures du Mans 1963. L'idée est bonne mais la CSI (Commission Sportive Internationale) qui définit les normes sportives change le règlement pour 1964 et le châssis de Terry devient obsolète ! Bernard Boyer et Richard Bouleau, deux amis qui ont réalisé la Sirmac de Formule Junior, prennent le relais et conçoivent, en quelques mois, un châssis constitué de



1965, 24 Heures du Mans



deux ensembles de treillis tubulaires évidemment reliés par une poutre centrale comme est dotée la berlinette, déjà modèle de référence de la marque dieppoise. Les suspensions reprennent le dessin de Len Terry avec porte-moyeux moulés Lotus, sorte de futur antérieur à la nouvelle alliance récemment annoncée entre Alpine et Caterham.

La mécanique est bien sûr celle élaborée par "le sorcier" Amédée Gordini sur la base du moteur de la Renault 8 mais avec une culasse à double arbre à cames en tête et une alimentation gavée par deux carburateurs Weber. Tout ceci est finement joué techniquement et économiquement. Pour finaliser le projet dans ce même état d'esprit, l'étude de la carrosserie a été confiée à un jeune technicien ingénieux, formé par Romani au BEST après avoir travaillé auprès d'André-Georges Claude sur la fameuse "boite à cinq rapports" dont Rédélé et son ami Louis Pons ont acquis la licence. Cet homme « aux semelles de vent », s'appelle Marcel Hubert. Son bon sens, sa simplicité et son approche systémique de l'aérodynamisme à une époque où chacun pensait que seule comptait la puissance, va révolutionner le monde du prototype jusqu'à l'arrivée des études pilotées par l'informatique.

Le premier "prototype" Alpine, dénommé M 63 pour "Le Mans 1963", débarque du camion Renault de la concession dieppoise le 7 avril. Il va participer aux essais préliminaires des 24 Heures du Mans sur le circuit emblématique sarthois. Il y effectue son baptême de piste sous les mains expertes du champion de France de Formule Junior José Rosinski.

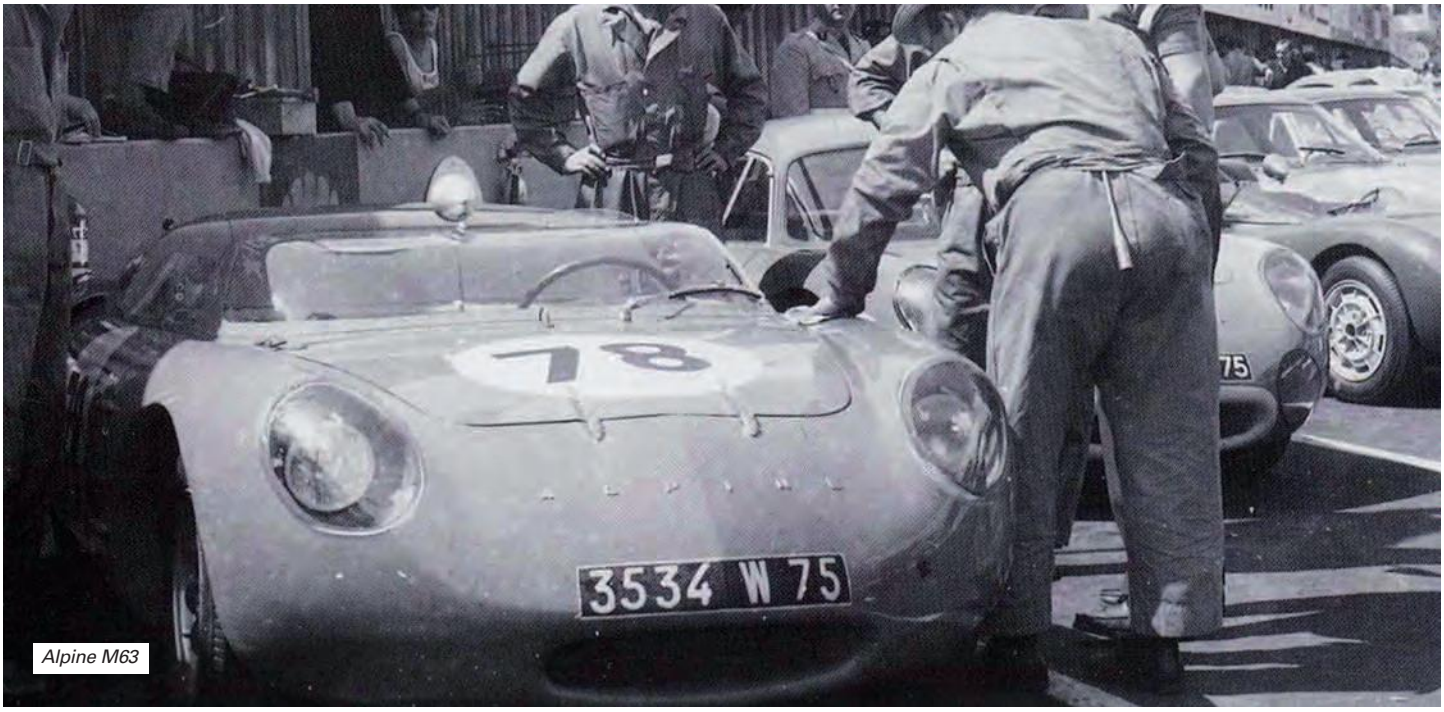
Celui- ci cumule les fonctions de pilote, directeur d'écurie, journaliste essayeur à Sport Auto tout en restant d'une élégance rare ce qui ne peut que séduire Jean Rédélé. Rosinski atteint les 220 km/h avec un tout petit moteur de 996 cm3, dès les premiers roulages sur la ligne droite des Hunaudières et signe un excellent temps de référence, prouvant ainsi le bien fondé des idées et des travaux des concepteurs de cette belle auto bleue.

La machine est lancée

Convaincu, ambitieux et courageux, Jean Rédélé fait immédiatement engager cette toute nouvelle voiture dans une manche du très renommé Championnat du Monde de la spécialité et quelle manche : les terribles Mille Kilomètres du Nürburgring. Il y envoie, mi-mai, José Rosinski flanqué d'un pilote américain habitué aux grosses cylindrées, Lloyd Perry "Lucky" Casner, vainqueur ici même en 1961 au volant de la fameuse Maserati Type T-61 "Birdcage". Le frêle prototype Alpine (châssis 1701) jugé "assez pointu" à piloter par l'équipage termine onzième au classement général, premier de catégorie et avec, en prime, le record du tour dans sa cylindrée. CQFD.

Alpine sort du cercle des initiés et la marque devient l'objet de nombreux reportages avant les 24 Heures du Mans qui se disputent mi-juin.

Deux autres voitures ont été mises en chantier et c'est une équipe de trois M 63 qui se présente au pesage, sous le regard radieux de Jean Rédélé. Celui-ci, habile commerçant, a signé, l'année précédente, un accord de fabrication sous licence au Brésil avec la firme Willys qui produit déjà des Dauphine Renault et désormais des Alpine commercialisées sous le nom d'Interlagos. A titre de réciprocité, leur pilote de développement, Christian "Bino" Heins est engagé avec José Rosinski sur une M 63 (châssis 1702). Malheureusement, le jeune brésilien se tuera à 20h20 en glissant sur l'huile répandue par le carter éclaté de l'Aston Martin de Bruce Mc Laren. Ce sera le seul pilote à perdre la vie au volant



Alpine M63



Alpine M 64 de Vidal-Revson 1965. 24 Heures du Mans.

d'une Alpine engagée officiellement. Les trois M 63 abandonnent. Quinze jours plus tard, les deux survivantes sont réengagées à Reims où elles se classent neuvième et onzième à l'arrivée, José Rosinski enlevant à nouveau la classe "moins de 1000 cm3". A l'issue de la saison 1963, José Rosinski coiffe, dès la première année de course des prototypes Alpine, le titre de Champion de France de la spécialité. Désormais, Alpine est reconnu comme challenger et les voitures arborant le "A" fléché sur leur capot sont alignées successi- vement à Sebring (en Floride), à la Targa Florio (en Sicile) et dans le massif de l'Eiffel, au Nürburgring. En évolution permanente, elles reçoivent les appellations de M 63 puis M 63 B et enfin M 64, cette dernière étant plus fine que ses devancières. A noter qu'elles courent toujours aujourd'hui dans le cadre des meetings réservés aux véhicules historiques de compétition et cumulent victoire sur victoire.

La reine de l'indice

Misant sur la finesse de sa carrosserie et sur la cylindrée réduite de ses mécaniques, Alpine vise en particulier les "Indice de Rendement Energétique" (rapport entre consommation d'essence et vitesse) et "Indice de Performance" (rapport entre distance parcourue et cylindrée).
Cette cible s'avèrera rapidement atteinte puisque, dès 1964, l'irlandais Henry Morrogh et le gentleman driver français Roger Delageneste frôlent les quatre mille kilomètres de course lors des 24 Heures du Mans 1964, remportent la classe 1150 (avec record en prime) tout en n'ayant consommé que 13,1 Litres aux 100 kilomètres ce qui leur octroie l'Indice de Rendement Energétique. Le public et la presse spécialisée louent l'exploit, bien relayé par Renault qui se rapproche sensiblement de la marque Al- pine. Le même équipage double la mise lors des "Douze Heures de Reims", en remportant la catégorie 1300 avant de terminer second de catégorie aux "Mille Kilomètres de Paris" en fin de saison. Le nouveau titre de Champion de France des Sport Prototype, acquis cette fois par Roger Delageneste sur M 64, est la juste reconnaissance de ses exploits.

Nouvelle année 1965

Pour l'année 1965, Alpine dévoile une nouvelle évolution de ses proto- types, désormais baptisée M 65 et caractérisée par un arrière tronqué et des dérives latérales apportant une nouvelle stabilité à l'auto à vive allure. Avec un petit moteur de 1149 cm3, Henri Grandsire — récent Champion de France F3 sur Alpine — va dépasser les 250 km/h au Mans avant de devoir abandonner. Superbe revanche trois semaines plus tard où les quatre prototypes Alpine passent ensemble la ligne d'arrivée à Reims. Désormais équipés du futur célébrissime moteur 1300 Gordini, ils se sont octroyé les quatre premières places de catégorie. Encore mieux : le 5 septembre, Lucien et Mauro Bianchi ramènent la



Alpine M63

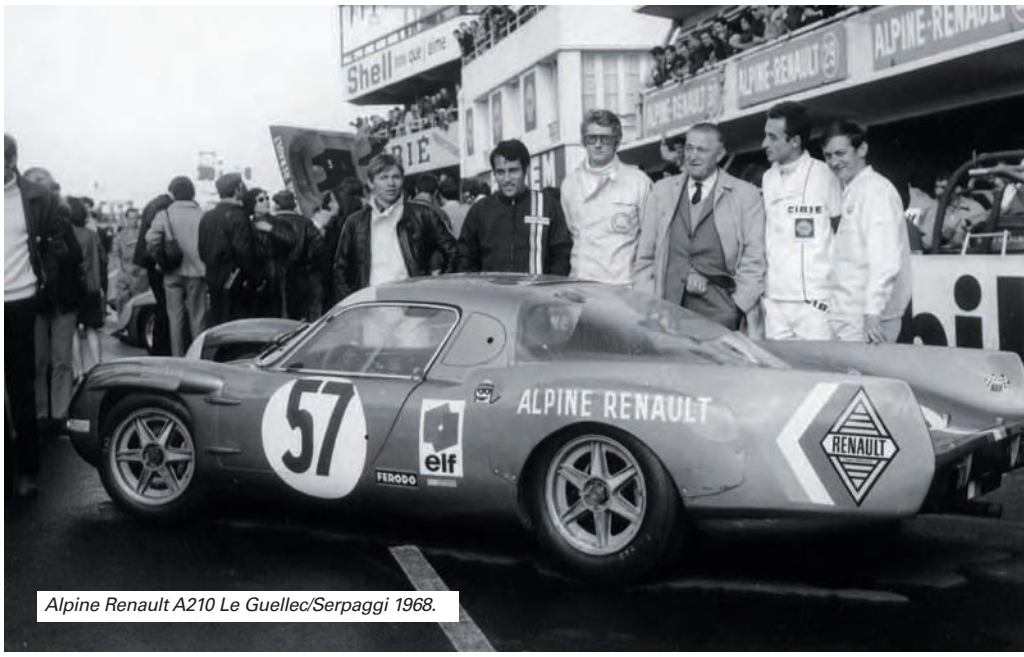


Alpine M63 1963

première victoire scratch d'un prototype Alpine après avoir gagné les difficiles "500 kilomètres du Nürburgring" avec leur M 65 1296 cm3 (châssis 1719). Les photos de ces victoires couvrent tous les journaux.
La M 65 se mue en A 210 après avoir bénéficié de suspensions à plus grand débattement et d'un nouveau carénage inférieur même si la carrosserie, extérieurement, n'évolue pas. Mauro Bianchi pilote d'essai et de développement d'Alpine signe un temps canon aux essais d'avril sur le circuit du Mans avant que deux A 210 enlèvent leur catégorie lors des "1000 Kilomètres de Monza" en Italie puis aux "1000 Kilomètres de Spa" en Belgique.
Ces succès sont confirmés lors des 24 Heures du Mans en juin puisqu'Henri Grandsir devenu Michel Vaillant à la télévision, où il pilote des Alpine-Vaillant dans un feuilleton dominical — enlève la classe 1300. Simultanément Roger Delageneste, associé à Jacques Cheinisse, ramène une seconde fois l'indice énergétique à Dieppe (châssis 1721). Désormais "l'Alpine est le litre d'essence le plus vite du monde", slogan publicitaire très "punchy" élaboré par Publicis pour Renault. Mauro Bianchi va encore gagner le scratch à Macao avec une A 210 (châssis 1722) le 20 novembre devant une foule asiatique ébahie après avoir également dominé la course des "tourisme" avec une Renault 8 Gordini.
Devant ces succès répétés, Renault accepte en février 1967 de dé- bloquer les budgets nécessaires à l'étude et à la réalisation d'un moteur V8 de trois litres de cylindrée pour permettre à Alpine d'aller combattre pour la victoire au classement général aux 24 Heures du Mans en particulier. Ce projet est confié à Amédée Gordini. Malheureusement pour "le sorcier", le monde de la course automobile a beaucoup évolué et l'arrivée de grands constructeurs aux moyens techniques et financiers importants rend la tâche de l'artisan plus difficile. Jamais le V8 ne sera compétitif face aux V12 Matra et Ferrari, ni aux V8 Ford Cosworth, hélas.
En attendant la sortie de ce moteur, Alpine continue à faire courir avec succès ses prototypes A 210 désormais officiellement badgés "Alpine Renault" avec des mécaniques 1000, 1300, et 1500, engrangeant de beaux classements au Mans, à Reims, à Madrid, au Nürburgring, à Montlhéry et même à Kyalami, en Afrique du Sud (Depailler-Grandsire, 7° au scratch sur A 210 1470 cm3 - châssis 1725).

Faire gagner la France !
1968, c'est la grande année révolutionnaire... pour Alpine. Tout a com- mencé à l'automne 1967 quand Gordini a livré à Dieppe le moteur V8 de 2995 cm3. Immédiatement monté dans un châssis A 210 (châssis 1727) l'auto rebaptisée A 211 va d'abord s'ébrouer à Ladoux sur les pistes d'essais Michelin avant d'aller affronter le béton et l'asphalte de Montlhéry dans le cadre des "Mille Kilomètres de Paris", le 15 octobre. Grandsire et Bianchi terminent septième au classement général avec cette auto équipée, autre nouveauté essentielle, de pneus Michelin radiaux slick. Même le Général de Gaulle a été interpellé par cette A 211 exposée sur le stand Renault dans le cadre du Salon de l'Auto de Paris, lors de l'inauguration officielle sous les lustres du Palais des Expositions Porte de Versailles.

À LA QUESTION POSÉE PAR LE GÉNÉRAL DE GAULLE À JEAN RÉDÉLÉ « À QUOI SERT LA COURSE AUTOMOBILE ? » LE CRÉATEUR DE LA MARQUE LUI A RÉPONDU « À FAIRE GAGNER LA FRANCE, MON GÉNÉRAL ! »...



Alpine Renault A210 Le Guellec/Serpaggi 1968.



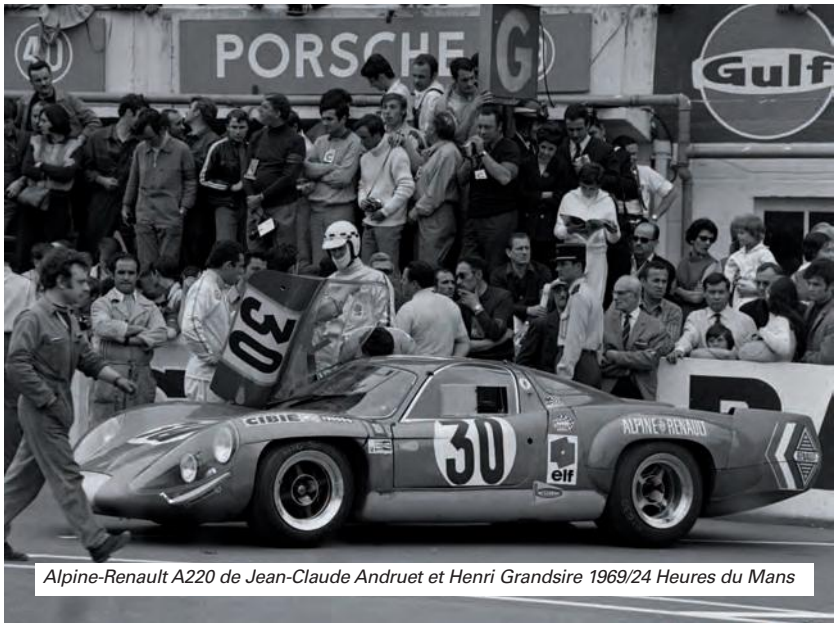
Alpine A 220

Cette A 211 — vite surnommée "la Grand-mère" avec toute la tendresse qui se rattache à cette appellation court encore les "12 Heures de Sebring " (U.S.A.), les "Mille Kilomètres de Monza" (Italie), du Nürburgring.
(Allemagne) et de Spa (Belgique) avant de céder la place aux A 220 dont la première sortie s'effectue, en août, lors des "1000 Kilomètres de Zeltweg" en Autriche.
Evidemment, il était prévu qu'elles participent aux 24 Heures du Mans en juin mais, heureusement pour Alpine, "les événements du Printemps 68" ont fait repousser l'épreuve en septembre ce qui a permis à l'équipe des mécaniciens d'Alpine de terminer leurs montages dans les prairies normandes puisque les usines étaient "occupées". Malgré ou, à cause de ces conditions, les quatre A 220 firent une prestation moyenne lors de ces exceptionnelles "24 Heures du Mans" automnales. Châssis élaboré sans réel budget et dans l'urgence, stabilité relative à haute vitesse nécessitant la pose d'un peigne en queue et surtout beaucoup de vibrations engendrées par un moteur Gordini pourtant peu puissant par rapport à la concurrence. Bref, c'est l'échec, encore plus douloureusement vécu avec le terrifiant accident survenu à Mauro Bianchi, grièvement brûlé dans son A 220 alors que son frère Lucien triomphait à bord de sa Ford GT 40. Au milieu de tous ces malheurs, Alpine trouve quand même un peu de réconfort avec la double victoire à l'Indice de Performance obtenue par les rallymen Jean-Claude Andruet et Jean-Pierre Nicolas sur A 210 1005 cm3 (châssis 1725) complétée par celle de Jean-Luc Thérier - Bernard Tramont sur A 210 1296 cm3 (châssis 1721) à l'Indice Energétique.
Belle revanche des "trois litres" aux "Mille Kilomètres de Paris" un mois plus tard où les deux A 220 terminent 4°et 6°au classement général, puis au Maroc lors du Grand Prix de Casablanca où André de Cortanze, pilote ingénieur, offre une victoire scratch à l'A 220, le 20 octobre.
Pour la saison 1969, le Bureau d'Etudes animé par le pilote précité modifie l'A 220 en reportant les radiateurs en porte à faux arrière. Patrick Depailler, futur Champion de France F3 sur Alpine A 360 en 1971, et Jean-Pierre Jabouille, deux excellents



Alpine M 64

pilotes français, confirment la pertinence de ce choix en terminant sixième lors des "Mille Kilomètres de Monza". Hélas, au Mans, tout va mal. Toutes les Alpine abandonnent sauf la petite A 210 1005 cm3 (châssis 1723) pilotée par Alain Serpaggi, nouveau metteur au point de la marque, et Christian Ethuin. Ils gagnent leur classe et enlèvent l'Indice de Performance.
C'est la cinquième et dernière victoire aux indices : trois au Rendement Energétique (1964 - 1965 et 1968) et deux à l'Indice de Performance (1968 et 1969). C'est également la septième victoire de classe obtenue entre 1963 et 1969. Un joli score. C'est aussi hélas la fin des Prototypes pour Alpine qui va se consacrer aux rallyes. Seul, Jean Vinatier va encore placer l'A 220 (châssis 1731) à la seconde place lors d'une course disputée en automne à Nogaro. Jean- Pierre Jabouille va quant à lui engager cette même A 220 "raccourcie" au "Critérium des Cévennes", un rallye de fin de saison. Cette voiture existe toujours dans cette configuration et a été exposée au Salon Rétromobile 2013 sur le stand Renault Classic.



Alpine-Renault A220 de Jean-Claude Andruet et Henri Grandsire 1969/24 Heures du Mans

La synthèse des années 60

- 25 Prototypes construits entre 1963 et 1969
- Tableau des Productions / Type M63 :4 M63B : 1 M64 :4 M65 :2 A210 :6 (A211 : 1) A220 :4 A220B: 4
- 44 engagements aux 24 Heures du Mans 7 victoires de classe 3 victoires "Indice Energétique" (1964 - 1965 - 1968) 2 victoires "Indice de Performance" (1968 - 1969)
- Autres victoires marquantes : 3 victoires scratch 500 km du Nürburgring (1965) GP de Macao (1966) GP de Casablanca (1968)
- Deux titres de Champion de France : 1963 avec José Rosinski (M 63) 1964 avec Roger Delageneste (M 64).

La période jaune, les prototypes Renault -Alpine

Renault a pris possession d'Alpine le 1er janvier 1973. L'emblématique Directeur du Service Compétition, Jacques Cheinisse, garde ses fonctions mais est désormais placé sous la marque au losange. Sous l'impulsion de Jean Terramorsi, Directeur de Renault Gordini et de François Guiter, Di- recteur de la Compétition chez Elf, un moteur V6 a été mis en chantier en 1972 et le 15 janvier 1973, il est présenté à la Presse. Le 1er mai de cette même année, un nouveau prototype Alpine Renault, dénommé A 440, est engagé à Magny Cours, temple du sport automobile tricolore. A la fin de ce mois, il est à nouveau engagé en course, cette fois à Croix en Ternois, dans le nord de la France. Il triomphe dans les deux manches courues aux mains de Jean-Pierre Jabouille. Quelques places d'honneur viendront en complément (Imola 7e, Charade 3e, Nogaro 2d) un peu éclipsées par le triomphe des berlinettes A110 au Championnat du Monde des Rallyes. A noter, qu'en 1973 également, Alpine gagne en F2 à Pau (François Cevert) et F3 (Alain Serpaggi), affirmant ainsi sa position de marque ultra sportive. La Haute Direction de Renault souhaite qu'Alpine revienne en Endurance et accepte le principe d'un retour programmé en deux étapes. D'abord courir et si possible gagner dans le nouveau Championnat d'Europe des Sport-Prototypes deux litres puis, travailler à élaborer une auto capable de gagner le scratch aux 24 Heures du Mans, un ambitieux objectif clairement affiché.



Alpine A 210 de Grandsire-Cella 1966 / 24 Heures du Mans

Un retour aux 24 heures du Mans

Marcel Hubert, à nouveau sollicité pour ce redémarrage, retravaille son A 440 en l'affinant en collaboration avec le Bureau d'Etudes animé par André de Cortanze qui redessine le châssis. Désormais, le moteur placé derrière le dos du pilote, est porteur, le désaccouplement du propulseur en est facilité alors que la tenue de route est sensiblement améliorée. Cette nouveauté est baptisée A 441. Elégante et racée, elle quitte la robe bleue Alpine pour arborer les couleurs de Renault, le blanc, le jaune et le noir. Son "bal des deb'" a lieu sur le circuit du Castellet dans le cadre du nouveau Championnat d'Europe de la spécialité. Sur le circuit varois, elle s'oc- troie une brillante victoire aux mains d'Alain Cudini, un pilote émérite, titré Champion d'Europe de Formule Renault sur une monoplace Alpine A 366 en 1972. Il gagnera encore le 12 mai à Montlhéry dans une épreuve nationale. Le 23 juin, pour la seconde épreuve comptant pour le Championnat d'Europe, c'est Gérard Larrousse qui s'impose sur la même A 441 (châssis 441-1) devançant Alain Serpaggi sur une voiture sœur (châssis 441-0). Triplé à Nogaro dans



Plateau rétromobile Alpine A440

le Gers, victoire à Misano en Italie, à Enna Pergusa en Sicile, puis à Hockenheim (Allemagne), au Mugello (Italie) et Jarama (Espagne). Avec cette septième victoire consécutive, l'A 441 est titrée Championne d'Europe des Sport-Prototypes et Alain Serpaggi reçoit la couronne pour les pilotes. Avec 77 points, il devance Gérard Larrousse (75 points) et Jean-Pierre Jabouille (73 points). Une véritable razzia, puisque le quatrième ne totalise que 45 points.

L'effet turbo

Cette avalanche de victoires convainc Renault à persévérer tout en mon- tant d'un cran. Pour cela, une nouvelle auto est dessinée, mais le plus important est sans aucun doute l'implantation dans ce châssis dénommé A 442 du moteur turbo 1996 cm3 de 490 chevaux développé par le motoriste maison, Bernard Dudot sur la base du V6. Il n'en faut pas moins pour aller tenter de marquer quelques points face aux voitures habituellement alignées dans le cadre du très disputé Championnat du Monde des Marques.

Dès 1975, place aux femmes

Toutefois c'est une auto de transition qui est alignée lors de la première course disputée sur le circuit du Mugello en Italie, le 23 mars, pilotée par Larrousse et Jabouille, l'A 441 Turbo (châssis 441-1). Le même équipage termine troisième aux "1000 kilomètres de Monza" le 20 avril et quatrième aux "1000 kilomètres du Nürburgring", le 1er juin. L'ACO (Auto- mobile Club de l'Ouest) organisatrice des 24 Heures du Mans a écrit son propre règlement. Le moteur turbo, cette année, n'y a pas sa place. En conséquence en cette année 1975 baptisée "Année de la Femme", c'est aux "filles" élégantes, Marie-Claude Beaumont, la française, et Lella Lombardi, l'italienne que revient l'honneur de défendre les couleurs d'Alpine sur le circuit manceau. Elles disposent pour cela d'une A 441 atmosphé- rique. Aux essais, la petite "deux litres" signe un très prometteur huitième temps scratch à trois petites secondes seulement de la pole position. Hélas, un problème d'alimentation d'essence mettra fin rapidement à ce qui devait être une démonstration.

L'équipage 100% féminin abandonne également fin juin lors des "1000 kilomètres d'Autriche" imitant ainsi le retrait des deux A 442 turbo engagées en parallèle. Par contre Gérard Larrousse et Jean-Pierre Jarier hissent une de ces A 442 (châssis 442-1) à la troisième place et donc sur le podium en juillet à l'issue de la course disputée sur le circuit de Watkins Glen aux USA.

L'effet turbo

Le nouveau PDG de Renault, Bernard Hanon, décide de frapper fort : il veut que Renault remporte les 24 Heures du Mans et missionne Gérard Larrousse pour y parvenir. Celui-ci quitte donc son rôle de pilote pour succéder à Jacques Cheinisse à la tête du Service Compétition. "Renault Sport" est officiellement créé et Viry Chatillon prend le pas sur Dieppe. Une énorme page



Alpine Renault A 442B



Alpine Renault A 443

se tourne et un nouveau livre s'ouvre. Une équipe de pilotes de haut vol, issue majoritairement de la Formule 1 est engagée, un staff d'ingénieurs est rassemblé et une ambition est déclarée : participer au Championnat du Monde des Marques 1976. Malgré ces moyens importants, les débuts sont plus que chaotiques avec le rocambolesque carambolage entre Depailler et Jabouille survenu dès le premier tour lors des "300 kilomètres du Nürburgring" le 4 avril, détruisant totalement le châssis A 442-0 et abimant sérieusement l'autre (châssis A 442-1).
Aux "4 Heures de Monza", Henri Pescarolo, nouvelle recrue et Jean-Pierre Jarier, terminent second sur le châssis réparé. Trois autos engagées à Imola et trois abandons ne laissent pas augurer de grands espoirs pour les 24 Heures du Mans où une seule voiture (châssis 442-3) est engagée pour les français Patrick Tambay et Jean-Pierre Jabouille. Ce dernier réussit pourtant à mettre la Renault Alpine en valeur puisqu'il la place en pole position, à 230 km/h de moyenne, après avoir été chronométré à 337 km/h dans la ligne droite des Hunaudières. Une rupture de piston mettra fin à l'exhibition avant la mi-course. Double abandon encore aux "4 Heures d'Enna" alors qu'aux "200 Miles de Mosport" au Canada, Depailler termine quatrième puis second aux "500 kilomètres de Dijon", assisté de Jacques Lafitte, et devançant la voiture sœur pilotée par les deux Jean-Pierre, Jabouille et Jarier.
Le bilan final est modeste en nombre de points mais l'équipe Renault Sport a beaucoup appris tant sur le moteur Turbo Renault Gordini que sur les châssis Renault Alpine.

Enfin, la victoire au Mans

Changement de cap pour 1977 avec un centrage exclusif sur les "24 Heures du Mans" où Renault engage quatre A 442. Un énorme programme d'essais est mis en place, multipliant les tests d'endurance, les simulations d'arrêt aux stands, les essais divers d'éléments de carrosserie etc...
La semaine précédant l'épreuve objet de toutes les ambitions, l'armada Renault Alpine fait un festival en plaçant ses quatre voitures parmi les cinq premières places. La pole position a été assurée par Jean-Pierre Jabouille qui connait l'A 442 mieux que quiconque pour en avoir assuré le développement depuis l'origine. Hélas, les pistons du moteur turbo ne résistent pas et, à nouveau, l'équipe rentre bredouille.
L'année 1978 semble être celle de la dernière chance. Le moteur V6 CHS 2 est fiabilisé, l'aérodynamicien Marcel Hubert affine encore la carrosserie et propose un toit bulle faisant office de saute vent, des essais nombreux sont à nouveau réalisés et les 10 et 11 juin 1978, la foule se presse pour assister à un match France-Allemagne disputé sur le circuit du Mans. Quatre voitures sont engagées. La A 443 (châssis 443-0) avec moteur réalésé à 2138 cm3 pour Jabouille et Depailler signe le second temps aux essais.
Le talentueux pilote clermontois a roulé à 359 km/h dans les Hunaudières et a bouclé le tour du circuit en 3' 28" 4 ce qui restera à ce jour le meilleur temps réalisé par une Alpine sur le circuit manceau. Jouant le rôle de lièvre, la voiture navigue en permanence dans le peloton de tête. Au petit matin, elle semble avoir la course en mains. Un excès de prudence du stand fait réduire la pression du turbo pour ménager la mécanique ce qui a pour effet... de casser un piston. Jean-Pierre Jarier et l'anglais Derek Bell ayant dû abandonner à mi-course sur rupture du couple conique, les espoirs sont désormais sur l'A 442 n°2 (châssis 442-3) pilotée par le vétéran Jean-Pierre Jaussaud (41 ans) assisté du jeune Didier Pironi (26 ans). Le duo s'entend à merveille et se relaie intelligemment sous l'autorité de Michel Tetu, ingénieur de piste. A 16 heures, la ligne d'arrivée est franchie victorieusement. 5044 kilomètres ont été parcourus à 210 km/h de moyenne ! La quatrième A 442 (châssis 442-4) pilotée par les rallymen Jean Ragnotti et Guy Fréquelin termine... quatrième. C'est l'apothéose, le graal enfin atteint.

"CETTE VICTOIRE FAIT ENTRER RENAULT ET ALPINE DANS LA LÉGENDE."

Mission accomplie, Renault Sport prend alors l'option de quitter le domaine de l'endurance pour se consacrer à la Formule 1 avec les succès que l'on connait.

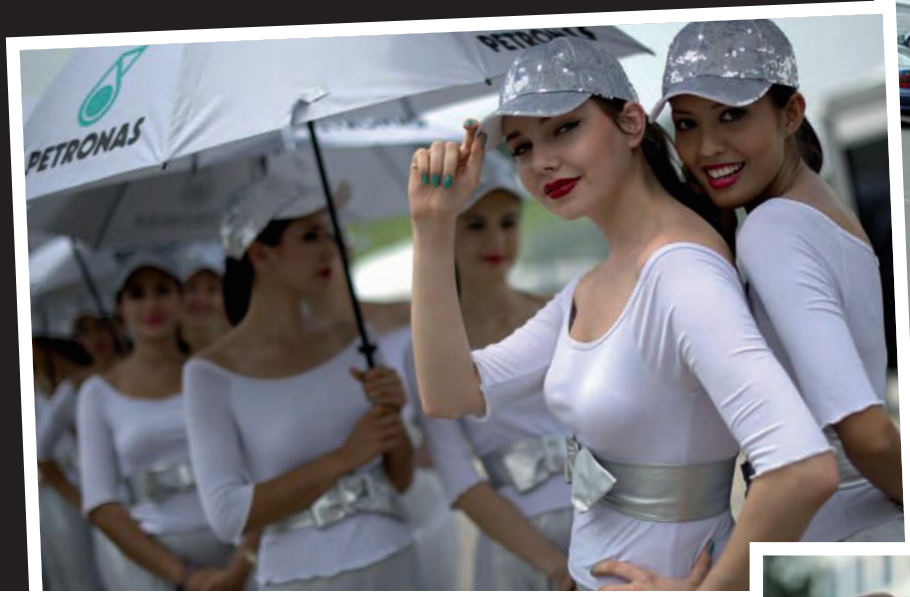
Synthèse années 70

- 12 Prototypes construits entre 1973 et 1978
- Tableau des Productions / Type A440 :2 A441 :4 A442 :5 A443 :1
- 10 engagements aux 24 Heures du Mans - 1 victoire scratch (1978)
- Autres victoires marquantes :
- 7 victoires au Championnat d'Europe des Sport-Prototypes "2 litres" - Champion d'Europe des Sport-Prototypes "2 litres" (1974) avec Alain Serpaggi.



Alpine Renault A 442 B

Portfolio


PETRONAS

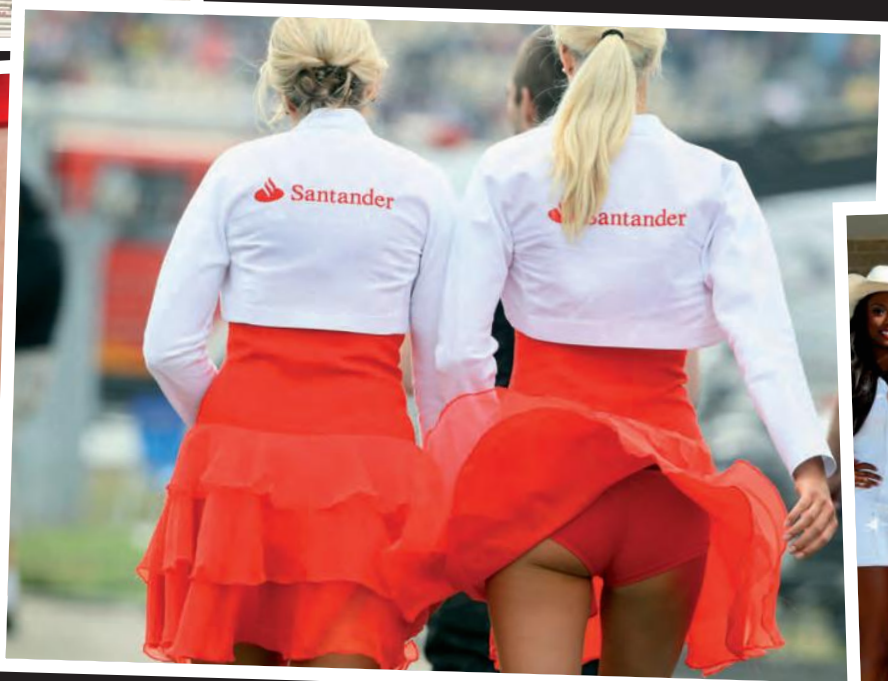

HAWAIIAN Tropic.
HAWAIIAN Tropic.
HAWAIIAN Tropic.



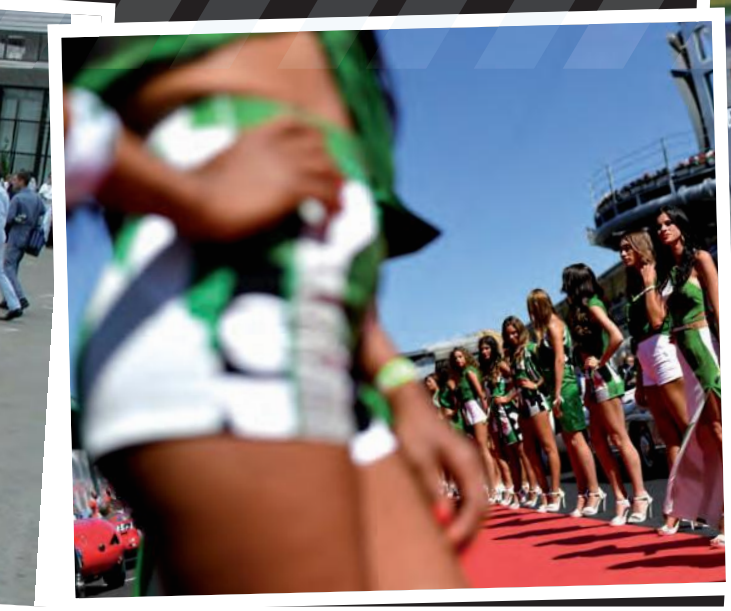





TAG
HEUER


Santander
Santander






HUBLOT
24
HUBLOT
17


MICHELIN


Red Bull



Portfolio


















TISSOT
59




Radio Veronica
VERONICA
80's & 90's Hits


MONACO GP


24
11.
JUIN




F1 ALONSO
14

Volkswagen ID.R

En route le record du Nürburgring



Le prochain défi pour l'ID. R est là : cet été, un nouveau record est prêt à être atteint sur la Nürburgring-Nordschleife. Les équipes de Volkswagen Motorsport travaillent intensément au développement continu de cette voiture de course électrique. La phase d'essai et de développement vise avant tout à accroître l'efficacité du véhicule. L'ID. R, équipée de deux moteurs électriques d'une puissance de 500 kW (680 ch), est le précurseur de course de la famille de produits ID., la future gamme de véhicules à propulsion entièrement électrique de Volkswagen.

Une altération clairement visible de l'ID. R sera l'aérodynamisme.

« Dans les hauteurs de Pikes Peak, qui culmine à 4 302 mètres d'altitude, nous avons doté le véhicule d'un très grand aileron arrière lui permettant de générer un maximum d'appui vers le bas », explique François-Xavier Demaison. Sur la Nordschleife, Volkswagen Motorsport apportera une nouvelle configuration aérodynamique qui ciblera la plus grande efficacité possible, plutôt que la force d'appui maximale. « Cela concerne non seulement un aileron arrière plus petit, mais également le séparateur avant et le plancher du véhicule », poursuit-il. Pour cela, différentes spécifications sont simulées sur ordinateur pour être ensuite examinées en soufflerie début avril avant les essais.
Volkswagen Motorsport à Hanovre effectue ces simulations, qui sont également utilisées pour optimiser la gestion de la batterie et adapter les composants de la suspension aux charges plus élevées de la Nordschleife. « Le développement technique à Wolfsburg nous apporte un soutien considérable », déclare Benjamin Ahrenholz, responsable du calcul et des simulations chez Volkswagen Motorsport.
Cette année encore, Romain Dumas prendra place dans le cockpit de l'ID. R. Ce Français, expert de la Nordschleife avec quatre victoires au classement général des 24 heures, est enthousiasmé par le développement continu de la voiture : « Vues séparément, les modifications individuelles ne semblent pas aussi prononcées, mais l'ID. R forme un tout très complexe. Tout se résumera à la somme des petits détails. » Le record actuel pour un véhicule à propulsion entièrement électrique sur la Nordschleife est de 6 m 45,90 s - réalisé par le Britannique Peter Dumbreck au volant d'une NIO EP9 en 2017.





Les magazines sport

Lafont presse



Le Foot



Le Foot magazine



Le Foot Paris magazine



Le Foot Marseille



Le Foot Lyon magazine



Le Foot Gazette des transferts



Le Sport spécial



Handball magazine



France Basket



Le Sport Tennis

Le Foot

Bulletin d'abonnement

LE SPORT

A renvoyer accompagné de votre règlement à : Service abonnement - Lafont presse
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex - Tél : 01 46 10 21 21

AZINES

, je souhaite m'abonner à :

- Foot mensuel (12 numéros + 2 gratuits) au prix de 46 €
- Foot Paris magazine (8 numéros + 2 gratuits) au prix de 54€
- Foot Lyon magazine (6 numéros + 2 gratuits) au prix de 29 €
- Foot magazine (10 numéros + 2 gratuits) au prix de 49€
- Foot La Gazette des Transferts (8 numéros + 2 gratuits) au prix de 31 €
- gby magazine (10 numéros + 2 gratuits) au prix de 52 €
- Sport (8 numéros + 2 gratuits) au prix de 54 €

EN CADEAU RECEVEZ 2 MAGAZINES DE VOTRE CHOIX



onnements sur
ww.lafontpresse.fr

l commande : .....€

int mon règlement **à l'ordre de Lafont presse** par : ❑ Chèque bancaire ou postal

rte bancaire Bleue/Visa N° : [_][_][_][_] [_][_][_][_] [_][_][_][_] [_][_][_][_] Expire-le [_][_] [_][_] 3 derniers chiffres au dos de ma carte : [_][_] [_]

Signature obligatoire

n : ..... Prénom : ..... Date de naissance : .....

esse : ..... Code Postal : ..... Ville : .....

rriel : [_____]

PS : Vous pouvez nous renvoyer votre bulletin par fax au 01 46 10 21 22 (paiement par carte bancaire)

Lafon

azygo.com

CRÉATEUR DE VOYAGES
SUR MESURE EN ASIE



L'Asie du Sud Est

ET VOUS, VOUS PARTEZ QUAND?

Vos experts français présents sur place vous accompagnent dans la conception de votre séjour sur mesure en Asie.

Une excursion offerte avec le code promo* « LA02 ».
Retrouvez toutes nos destinations en Asie sur le site :

azygo.com

*conditions sur www.azygo.com