

FORMULE e VERGNE AVEC DS VIRGIN, VILLENEUVE CHEZ VENTURI

AUTOhebdo.fr

AUTO hebdo

QUIZ DE L'ÉTÉ

TESTEZ-VOUS SUR 50 QUESTIONS

TOUTE L'ACTUALITÉ DU SPORT

N°2024 / 12 AOÛT 2015

DOSSIER SPÉCIAL

+ JEU CONCOURS
3000€
DE LOTS À GAGNER !

MICHEL VAILLANT

Revivez la genèse du **pilote de bande dessinée** le plus célèbre au monde

ESSAI EXCEPTIONNEL

PORSCHE
911 RSR



COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

L'AUTODROME
EDITIONS

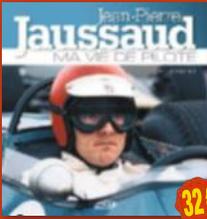
LES NOUVEAUTÉS LES NOUVEAUTÉS LES NOUVEAUTÉS LES NOUVEAUTÉS

Les couvertures de ces ouvrages ne sont pas représentatives de leurs formats.



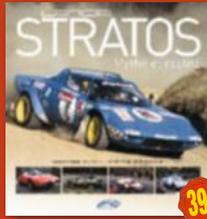
Ferrari au Salon de Paris est une manière originale de raconter l'histoire intime qu'a tissée Enzo Ferrari avec la France. Du premier salon en 1948 jusqu'à 1988.

39€



Deux fois vainqueur des 24 Heures du Mans, en 1978 et en 1980, Jean-Pierre Jaussaud, le Normand, n'avait jamais eu l'honneur d'un ouvrage pour raconter son histoire d'homme, de pilote, de vainqueur...

32€



La reine des rallyes internationales, c'est elle, la Lancia Stratos à moteur Ferrari. Elle a laissé un souvenir à tous les amoureux de ce sport technique, dangereux et profondément humain.

39€



Des interviews, des enquêtes sur le terrain, la rencontre des derniers témoins de cette épopée 2 CV Citroën qui n'en finit pas de passionner jeunes et moins jeunes.

32€



Cet ouvrage du grand spécialiste de la discipline Jacques Privat raconte le rallycross de Lohéac, village breton vivant au rythme de l'automobile, par le détail et les illustrations de 1976 à nos jours.

32€



Un panorama très large du phénomène Combi Volkswagen, sorte de mini bus ou de van de livraison qui a, en ce moment plus que jamais, la faveur d'un public jeune et enthousiaste.

29€



Comment la marque Alpine est-elle devenue championne du monde des rallyes en 1973, il y a tout juste 40 ans ? La réponse est dans ce livre écrit par le directeur sportif de la firme Alpine, Jacques Cheinisse.

24€



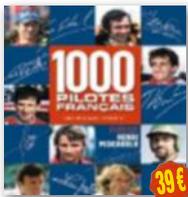
Michel Hommell, homme de presse, pilote, constructeur des berlinettes, passionné d'automobiles, créateur du Musée de Lohéac, méritait bien sa biographie ! C'est fait, écrite de main de maître par Christian Courtel.

18€



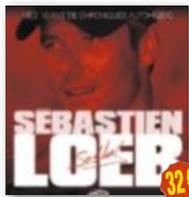
**FLASHEZ-MOI
POUR VOUS RENDRE
À LA RUBRIQUE LIBRAIRIE
AUTODROME DU SITE
HOMMELL-MAGAZINE.COM**

014712286



Une sélection de pilotes du début du 20^e siècle à nos jours, avec leur palmarès. Classés de A à Z, ils sont mille qui ont bien mérité du sport automobile français.

39€



Sébastien Loeb est le rallyman le plus titré de toute l'histoire. Voici, course par course, son analyse de ses rallyes, entre 2002 et 2012.

32€



François Cevert est mort aux essais du GP des États-Unis le 6 octobre 1973. Sa sœur Jacqueline ouvre ses archives photo familiales...

39€



Richard Mazy - alias O.S. Kruser - livre, dans ce tout premier livre sur les vélos custom, un témoignage exemplaire d'une scène encore méconnue...

29€



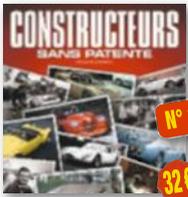
Depuis 1978, des milliers de pilotes ont participé au 2 CV Cross. Cet ouvrage retrace cette aventure, avec brio, nous la faisant vivre de l'intérieur.

32€



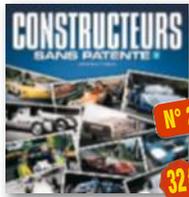
Belles des années 80* est le premier livre d'une saga qui nous montrera les voitures les plus emblématiques, les plus désirables de ces années-là.

29€



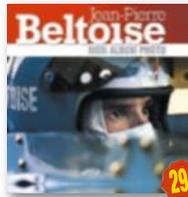
Il fut un temps où il était possible de construire une voiture à titre individuel et de l'homologuer. De nombreux passionnés de mécanique l'ont fait...

32€



L'Histoire de l'automobile s'est écrite avec une foule de petits constructeurs anonymes qui avaient envie de piloter une auto faite de leurs mains...

32€



Avec une carrière débutée en moto dès 1955, Jean-Pierre Beltoise peut se vanter d'avoir participé à tout ce qui se fait de plus important dans le sport automobile.

29€



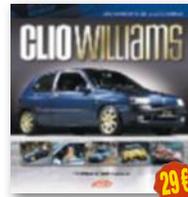
La 4 CV n'en finit pas d'étonner les générations. Ce livre décortique cette petite puce qui a remis la France sur les rails du progrès dès 1946...

24,90€



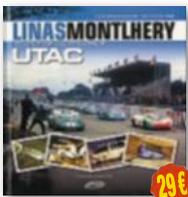
Ce livre fait le point sur les versions du sympathique Type H, surnommé Tub, qui a sillonné toutes les routes de France.

29€



La Clio Williams a été l'idole des années 1990, époque pendant laquelle Renault motorisait les Williams de Formule 1...

29€



Le circuit de Montlhéry, ce n'est pas que la course, c'est aussi un banc d'essais pour les constructeurs groupés au sein de l'UTAC.

29€



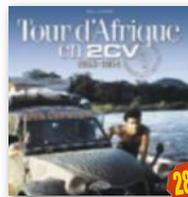
Sportive de l'Année Échappement en 2008, est un cas à part ! Elle mérite un ouvrage mettant à jour ses qualités dynamiques alliées à l'histoire du Nürburgring !

25€



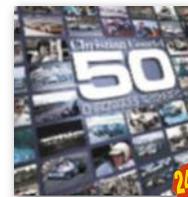
Il est de plus en plus difficile de dénicher de la documentation sur les Citroën anciennes ! Cet ouvrage contient plus de mille pages de catalogues rares.

39€



50 ans après avoir bouclé le premier tour d'Afrique automobile de l'Histoire, Jean Vinitier raconte son odyssee...

28€



Ayant participé à toute l'aventure d'Autohedda depuis sa création, en 1976, Christian Courtel livre ses anecdotes, son expérience, des portraits et faits méconnus...

24,90€



Cette sélection des reportages qui ont marqué Super VW Magazine évoque tous les styles de la scène VW air-cooled, présentant un large panorama du phénomène VW...

29€

L'AUTODROME EDITIONS • Hommell

+ 6€ de frais de port par livre.

48-50 BOULEVARD SÉNARD - 92210 SAINT-CLOUD • TÉL. : 01 47 11 22 86 • WWW.HOMMELL-MAGAZINES.COM À LA RUBRIQUE LIBRAIRIE

48-50 BOULEVARD SÉNARD,
92210 SAINT-CLOUD
Contacts
Tél. 01 47 11 20 43 de 9h à 12h.
Fax : 01 46 02 09 10.
courrier@autoh.hommell.com
Abonnements / 01 47 11 22 86

ADMINISTRATION
AUTOhebdo est édité par la Société Française d'Édition et de Presse (Société du Groupe de Presse Michel Hommell). SAS au capital de 4 017 024 euros Siège social, 48-50 bld Sénard, 92210 St-Cloud - RCS Nanterre B333454148. (20 00)

Principaux actionnaires
Michel Hommell, SMA
Président Directeur général
Michel Hommell
Directeur général et Directeur de la Publication Jean-Claude Lebon
RÉDACTION
Rédacteur en chef Philippe Séclier
Rédacteur en chef adjoint Romain Bernard
Grands reporters Éric Bellegarde
Éric Briquet, Patrick Camus, Jean-Michel Desnoues, Michel Lizin, Jean-Marc Teissedre, Thibaut Villemant
Chef de rubrique (World Racing & Courses France) : Jean-Claude Romec
Reporters Jean-Luc Tailade, Jacques-Armand Dupuis, Pierre Tassel (web)
Secrétaire général de la rédaction Philippe Beauquesne
Secrétaires de rédaction Karol Alhaire, Sophie Pierre
Assistante Sarah Slimani

VISUEL
Directeur artistique Ivan Lecamus
Rédacteurs graphistes Jimmy Rullier, José Vilela, Yann Presenti
Dessins Jean-Louis Fiszman
COLLABORATEURS
F. Hurel, P. Carles, J. Lillini, E. Naud
CORRESPONDANTS
R. Alezra, B. Gros, P. Ciret, G. Coeffe, F. Fayman, B. Galand, T. Goubin, F. Guenot, A. Laurent, F. Lombard, B. Sallily, J. Teitgen, N. Thériat, T. Tsuzuki.
Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas renvoyés.

PUBLICITÉ
Profil 18/30, 134 bis Rue du Point du Jour 92 517 Boulogne-Billancourt Cedex.
Tél. : 01 46 94 84 24, Fax : 01 46 94 00 90
Directeur commercial T. Remond
Directeur du pôle auto X. Paindavoine
Chef de publicité P.A. S. Piger
INFORMATIQUE ÉDITORIALE
Directeur adjoint de l'informatique éditoriale C. Denis, assisté de F. Barrillet
Directeur technique adjoint D. Leblay
Responsable des développements informatiques P. Surbled
Responsable pôle digital Héléne Regnaud
Chef de projet web Sabine Gros La Faige

PETITES ANNONCES Responsable M.-B. Pinheiro
ABONNEMENT, VPC
Service clientèle
Tél. : 01 47 11 22 86
Directeur du service abonnements P. Ribeiro Tél. : 01 47 11 22 96.
Responsable du service abonnements M. Mascaraide
abonnements@sfp.fr

RESPONSABLE PROMOTION ET PARTENARIATS
Karine Léade - kleade@hommell.com
Tél. : 01 47 11 22 39
SALONS C. Gomes
FABRICATION L. Rossignaux
DIFFUSION C. Moal (01 47 11 20 58)
IMPRESSION Maury Imprimeurs S.A.S.
Zone industrielle 45 300 Manchecourt.
DISTRIBUTION Presstalis
AUTOHEBDO BELGIQUE Event Business s.a., rue J.-B. Baecq, 33 Bte 1, Bruxelles 1190. Tél. : 00.32. (0) 2.332.39.39
Fax : 00.32. (0) 2.332.51.15
Email : autohebdo@skynet.be
Editeur responsable : Dominique Schwartz



Dépot légal de parution.
N° de commission paritaire : 0617K81794.
N° ISSN : 0395-4366



LE 13 EST AU DEPART

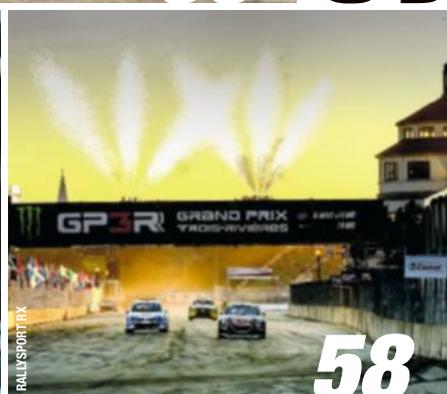
© JEAN GRATON / GRATON ÉDITEUR / DUPUIS 2015



PORSCHE MOTORSPORT



RED BULL



RALLYSPORT.FX

QUIZ DE L'ÉTÉ

N° 2024

12 AOÛT 2015

BRIEFING 4
360° 6

DOSSIER MICHEL VAILLANT
LE PILOTE SANS ÂGE 12
ENTRETIEN PHILIPPE GRATON 16
ART STRIPS 26
QUIZ ET JEU CONCOURS 28

SÉANCE D'ESSAI PORSCHE 911 RSR 30

WRC - INTERVIEW OTT TÄNAK 42

CHRONIQUE OGIER 48

QUIZ DE L'ÉTÉ TESTEZ-VOUS SUR 50 QUESTIONS 50

CARNET DE VOYAGE PARIS-PÉKIN 56

WORLD RACING & COURSES FRANCE 57

RALLYCROSS RX TROIS-RIVIÈRES 58

USC, NASCAR, SUPER GT 60

MONTAGNE MONT-DORE 62

ÉCHAPPATOIRE 63

DÉBRIEFING 66

AUTOhebdo.fr



L'actu en direct sur le net

Pour trouver AUTOhebdo www.hommell-magazines.com / www.trouverlapresse.com ou abonnez-vous pages 11 et 67

Photos de couverture : © JEAN GRATON / GRATON ÉDITEUR / DUPUIS 2015 - Porsche Motorsport
Pour nous conformer à la Loi Évin du 10 janvier 1991, nous pouvons avoir modifié graphiquement certaines photographies diffusées dans ce numéro.

BRIEFING

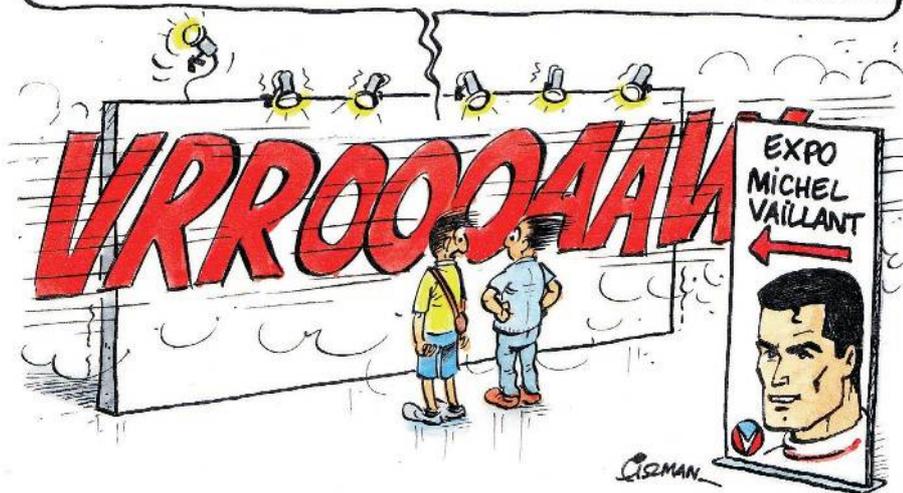
ÉDITO

Dessine-moi un(e) champion(ne)

Qui, à la lecture de l'une de ses aventures, ne s'est jamais mis dans la peau de Michel Vaillant ou n'a pas été envahi de frissons à l'écoute du flat 6 d'une 911 passant dans la rue ? Les légendes s'écrivent à grands coups d'émotions, de souvenirs, d'exploits. C'est là le propre de deux icônes réunies dans ce même numéro d'AUTOhebdo. Les héros sont éternels et le temps n'a aucune emprise sur eux. Dans notre mémoire, ils demeurent intacts. C'est le cas du personnage imaginé par Jean Graton, ce mâle au visage glabre né en 1957 et qui, au volant de n'importe quelle voiture, sait faire triompher la morale et l'élégance. La carrière de la Porsche, apparue un peu plus tard, en 1963, dans les allées du salon de Francfort, pourrait relever elle aussi du fantasma, mais ses faits de gloire sont bien réels. Partout où elle a été engagée, l'allemande s'est imposée, de l'asphalte des 24 Heures du Mans aux pistes surchauffées du Dakar, en passant par le verglas du Monte-Carlo. Il n'existe aucun autre exemple vivant, voire même imaginaire, d'une création aussi talentueuse. En l'espace d'environ cinq décennies, la native de Stuttgart a signé plus de 30 000 victoires ! Et l'histoire est toujours en cours d'écriture... **R.B.**

LES EXPOS MICHEL VAILLANT : TOUJOURS TRÈS DIFFICILES À SUIVRE...

IL EST TROP RAPIDE CE MICHEL VAILLANT : ON N'A RIEN LE TEMPS DE VOIR !...



→ Commander vos anciens numéros sur www.hommell-magazines.com



NISSAN MOTORSPORT

Avec Olivier Pla (à droite) et Harry Tincknell, la GT-R LM Nismo a, il y a une quinzaine de jours, roulé sur le Circuit des Amériques à Austin. Il s'agissait de la première sortie de la LM P1 japonaise depuis sa décevante prestation mancelle, à la mi-juin.



WEC - Absent jusqu'à nouvel ordre

NISSAN MET EN VEILLE SON PROGRAMME LM P1

Parler de surprise serait un mensonge. Après la piètre performance des 24 Heures du Mans, il n'est en rien étonnant d'assister à la mise entre parenthèses, par Nissan Motorsports, de son programme LM P1. La semaine passée (*Ah n°2023*, Ndlr), nous vous avons fait part de nos inquiétudes. Vendredi 7 août, un communiqué de presse venait hélas les confirmer. « *Nissan annonce reporter son retour dans la catégorie LM P1 du championnat du monde d'Endurance afin de se concentrer sur les problèmes techniques rencontrés durant les 24 Heures du Mans, pouvait-on lire. Les soucis ayant touché le Système de Récupération d'Énergie cinétique (Srec. Ndlr) ont contraint Nissan à disputer les 24 Heures uniquement avec le moteur thermique. Le V6 3.0 litres biturbo et la configuration aérodynamique très spécifique de la GT-R LM Nismo se sont avérés être les points forts de la voiture, mais divers éléments ont souffert du fait de n'avoir pu compter sur un ERS fonctionnant correctement.* » De plus, si suite il devait y avoir à ce programme, il se murmure que le système hybride serait modifié et que le double volant à inertie, conçu par Torotrak (*Spécialiste canadien des systèmes hybrides*. Ndlr), serait remis au placard pour faire place à une batterie. Si les problèmes de surchauffe de freins font partie des maux, Nissan élude à l'inverse ceux

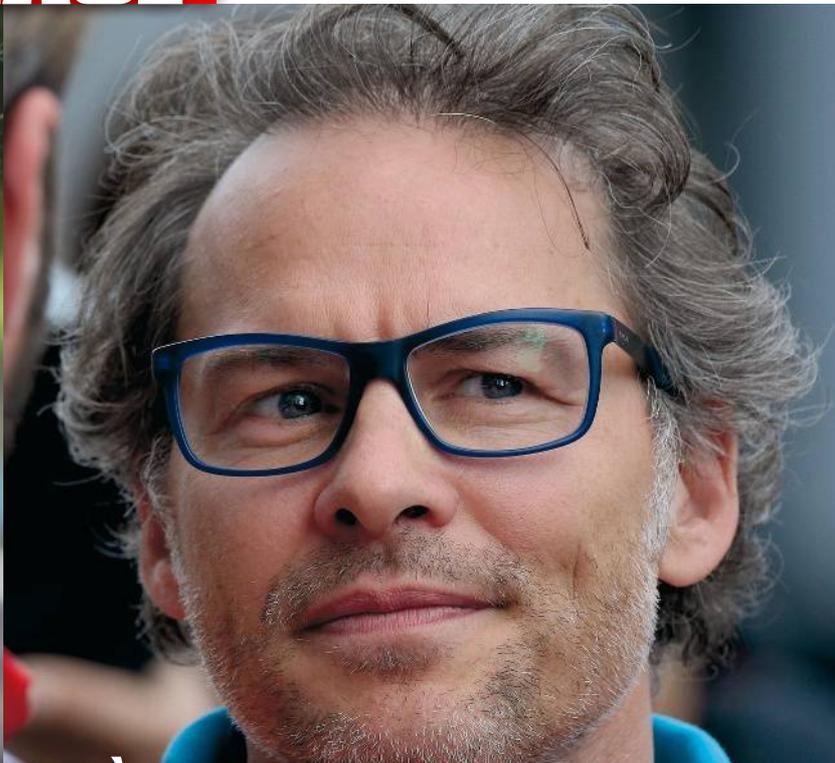
ayant concerné les suspensions et empêché ses pilotes d'escalader le moindre vibreur. Quant à la configuration aéro, basée autour d'une circulation interne de l'air à travers la voiture, peut-être est-il encore trop tôt pour la juger concluante tant les soucis d'équilibre sont importants. En ont découlé notamment un phénomène de « pompage » insoluble lors des phases de freinage en raison du transfert de masse sur le train avant et de sous-virage. Il n'était pas rare, dans la Sarthe, de voir les roues arrière de la GT-R LM Nismo en l'air. Au final, seul le moteur a réellement donné satisfaction.

Ne progresse pas, encore du travail

Les 27 et 28 juillet derniers, le Britannique Harry Tincknell et le Français Olivier Pla ont été réquisitionnés pour deux jours d'essais sur le circuit des Amériques, à Austin (Texas). Le meilleur moyen de matérialiser les progrès effectués, puisque c'est ici-même que la LM P1 nipponne a roulé en janvier dernier. Directeur technique et Team principal, Ben Bolwby n'était pas présent, car en déplacement au Japon, pour s'expliquer avec les hauts dirigeants de la marque. Est apparu en piste une voiture munie, à l'avant, de flaps et d'imposantes écopés destinées à refroidir les freins. À l'arrière, une équerre avait également été greffée. Mais rien n'y a fait, les problèmes ont persisté.

Selon nos informations, le meilleur chrono aurait avoisiné 1'59, soit une amélioration d'à peine 0"5 par rapport à janvier. La température plus élevée a probablement eu un impact sur la performance, mais pas dans de grandes proportions. À titre de comparaison, la Toyota TS040 Hybrid a, l'an passé, bouclé un tour en 1'48"993, quand la Ligier JS P2 dominait le LM P2 en 1'55"494. Quand on sait que les meilleures LM P1 ont amélioré, cette année, leurs chronos d'environ 4 à 5 secondes au tour, on comprend mieux la décision de Nissan d'éviter la confrontation. La GT-R LM Nismo ne sera donc pas de la partie, c'est une certitude, au Nürburgring (30 août) et à Austin (19 septembre). Quid des trois dernières manches ? Reverta-t-on, un jour, ce proto si atypique ? Le constructeur japonais dit ne pas avoir l'intention d'en rester là. « *Nous sommes des compétiteurs et nous voulons courir, mais nous voulons aussi être performants*, assure Shoichi Miyatani, Président de Nismo. *C'est la raison pour laquelle nous avons choisi de continuer notre programme d'essais. Quand vous innovez, vous n'abandonnez pas dès le premier obstacle. Nous sommes déterminés à relever ce défi.* » Plus que des mots, il faut désormais passer aux actes.

Thibaut Villemant



FORMULE e – ESSAIS OFFICIELS À DONINGTON

VERGNE FILE CHEZ DS VIRGIN, VILLENEUVE SIGNE CHEZ VENTURI

DPPI / V. CURRUTCHET

DPPI / F. FLAMAND

La saison inaugurale de la Formule e à peine terminée, les concurrents se sont déjà remis à pied d'œuvre. Lundi et mardi (9 et 10 août), les pilotes ont renfilé les combinaisons pour les deux premiers jours d'essais « hivernaux » - estivaux ? - d'intersaison, sur le tracé anglais de Donington. Des tests qui se poursuivront lors des deux semaines à venir, chaque lundi et mardi. C'est la première fois que roulent les monoplaces dans leurs versions 2015, les constructeurs ayant dorénavant le droit de concevoir leur propre groupe motopropulseur (moteur électrique, électronique de puissance, boîte de vitesses et suspension arrière. *Ndlr*). Seul Dragon Racing et Team Aguri ne l'ont pas fait, les Américains ayant acheté à Venturi son kit VM200-FE-01, les Japonais ayant quant à eux décidé de conserver la Spark SRT01-e de l'exercice 2014-2015. Parmi les mouvements, notons l'arrivée du Canadien Jacques Villeneuve chez Venturi, où il épaulera Stéphane Sarrazin. « C'est la première fois que je vais participer à un championnat complet depuis plusieurs années », a souligné le champion du monde de

F1 1997. Et pour cause, cela remonte à 2005 et son avant-dernière saison en Formule 1, au sein du BMW Sauber F1 Team. Pour le reste, il ne s'agit que de transferts. Le Français Jean-Éric Vergne a quitté Andretti pour DS Virgin Racing, quand l'Allemand Nick Heidfeld est passé de Venturi à Mahindra. « Je suis content de rejoindre le DS Virgin Racing Team à un moment si passionnant pour le team, mais également pour le championnat vu le nouveau règlement en vigueur pour cette deuxième saison, se réjouit Vergne. La marque DS rejoint l'aventure, j'ai hâte d'être aligné avec une entité française. » Pour toutes ces raisons, la saison 2 s'annonce bien plus excitante que la première. **T. Villemant**



Nick Heidfeld a quitté Venturi pour s'en aller rejoindre Mahindra.

Si la pointe de vitesse de Jean-Éric Vergne lui permettra d'immédiatement viser la victoire, quelles seront les vraies ambitions de Jacques Villeneuve ?

Les engagés

N°	ÉQUIPES	VOITURES	PILOTES
1	Nextev TCR	Nextev TCR FormulaE 001	Nelson Piquet Jr
88	Nextev TCR	Nextev TCR FormulaE 001	Oliver Turvey
2	DS Virgin Racing	Virgin DSV-01	Sam Bird
25	DS Virgin Racing	Virgin DSV-01	Jean-Éric Vergne
6	Dragon Racing	Venturi VM200-FE-01	Loïc Duval
7	Dragon Racing	Venturi VM200-FE-01	Jérôme d'Ambrosio
8	Renault e.Dams	Renault Z.E.15	Sébastien Buemi
9	Renault e.Dams	Renault Z.E.15	Nicolas Prost
10	Trulli Formula E	Motomatica JT-01	Jarno Trulli
-	Trulli Formula E	Motomatica JT-01	Vitantonio Liuzzi
11	ABT Schaeffler Audi Sport	ABT Schaeffler FE01	Lucas di Grassi
-	ABT Schaeffler Audi Sport	ABT Schaeffler FE01	Daniel Abt
12	Venturi Formula E	Venturi VM200-FE-01	Jacques Villeneuve
30	Venturi Formula E	Venturi VM200-FE-01	Stéphane Sarrazin
21	Mahindra Racing	Mahindra M2ELECTRO	Bruno Senna
23	Mahindra Racing	Mahindra M2ELECTRO	Nick Heidfeld
27	Andretti Formula E	Andretti ATEC-01	Simona de Silvestro
-	Andretti Formula E	Andretti ATEC-01	-
77	Team Aguri	SRT01-e	Salvador Duran
-	Team Aguri	SRT01-e	Tom Dillmann

En italique les pilotes ayant pris part aux essais de la semaine mais non confirmés pour la saison. Les numéros sont donnés à titre indicatif.

➔ LES CHRONOS SIGNÉS DURANT LES ESSAIS FORMULE e SONT À RETROUVER, CHAQUE JOUR, SUR NOTRE SITE INTERNET WWW.AUTOHEBDO.FR

1. WEC - Nissan décale son retour.
2. F1- Bottas doit composer avec les rumeurs.
3. IndyCar - Graham Rahal maître en son royaume.
4. Formule e - Les constructeurs 2015/2016 homologués.
5. WRC - Entretien avec Tommi Mäkinen.

QR?

Tom DILLMANN

Le Français, engagé en FR3.5 cette saison, est aligné cette semaine aux essais préliminaires de la Formule e avec le Team Aguri.

Comment s'est présentée cette opportunité ?

Cela fait un moment que j'essaie de rentrer en Formule e, et c'est la première fois que l'on me donne une opportunité. Le Team Aguri m'a appelé en début de semaine dernière, puis vendredi, j'étais au simulateur et maintenant à Donington (en Angleterre. Ndlr) où se déroulent les sessions d'essais.

Dans quel état d'esprit allez-vous aborder ce roulage ?

La Formule e a, à mon sens, de l'avenir. Je suis heureux d'avoir l'opportunité de faire un test, et prendre de l'expérience et découvrir cette auto. J'ai beaucoup de choses à apprendre mais je ne suis pas inquiet. Il va falloir effectuer le programme prévu, car il n'y a que six journées d'essais avant la première course.

La Formule e pourrait-elle représenter votre programme principal ?

Je considère cette discipline comme un programme à part entière. Après, à la vue du calendrier, je préférerais mener un autre championnat de front.

Propos recueillis par P. Tassel

VITE

FAIT DIVERS

Lundi 3 août, des voleurs pénétraient dans la résidence louée par Jenson Button à Saint-Tropez, et repartaient avec un butin estimé à 426 000 euros, incluant notamment la bague de fiançailles de son épouse Jessica. Le couple était présent quand le cambriolage a eu lieu. Les voleurs sont entrés dans la maison après y avoir diffusé du gaz anesthésiant à travers le système d'air conditionné...

F1 J-9 AVANT FRANCORCHAMPS

Honda passe la vitesse supérieure !

Comme escompté, le motoriste japonais alignera en Belgique (21-23 août. Ndlr) une nouvelle spécification de son V6 turbo/hybride afin d'offrir plus de puissance à son partenaire McLaren. Convaincu que les problèmes de fiabilité appartiennent désormais au passé, le responsable de Honda Motorsport, Yasuhisa Arai, a autorisé une nouvelle utilisation des jetons de développement tournée vers la recherche de puissance. « À la reprise, affirme-t-il, l'ambition est d'utiliser les sept jetons encore à notre disposition sur une nouvelle spécification de notre groupe propulseur. Le secteur qui retient le plus notre attention est celui de la combustion. La réglementation en vigueur impose une grande efficacité de cette dernière et nous devons changer le dessin de la chambre, ainsi que celui de la tubulure d'échappement. La réduction des frictions mécaniques est un autre problème qui va de pair avec la combustion. Toutes nos évolutions ne seront pas en place pour Spa, certaines suivront lors des grands prix suivants. »

Pour Aria, c'est l'effet « domino » qui a causé le plus de soucis au cours de la première demi-saison, un problème dans un domaine ayant un impact sur les autres. « Si l'on veut par exemple extraire plus de puissance du MGU-H, cela met le turbo en situation de stress et il ne peut plus faire ce qu'il est supposé faire, c'est-à-dire pousser le plus d'air possible dans le moteur. Ces composants travaillent en

conflit et non en harmonie. Nous n'avions pas assez anticipé ce type de réaction dans nos calculs. »

En dépit de la pression exercée par McLaren qui s'inquiète de plus en plus ouvertement du peu de progrès de son partenaire, l'homme croit en sa mission. « J'ai ce qu'il faut pour mener à bien ce projet, et ce ne sont pas les médias ou McLaren qui décideront de mon avenir, mais les membres du conseil d'administration de Honda. Et je crois qu'ils me font confiance. »

Ce qui est à souhaiter car, effectivement, du côté de McLaren, la patience a ses limites. « Le seul point qui nous oppose est le calendrier, souligne Éric Boullier, directeur de la compétition de l'écurie anglaise. Nous voulons gagner demain, et eux veulent gagner un jour. En fin de compte, nous devons respecter l'agenda de Honda, mais Honda doit aussi répondre à nos besoins. Notre modèle économique dépend de nos résultats. Nous ne pouvons pas nous permettre de rester trop longtemps hors du radar du succès. Honda en a bien conscience. »

Woking, qui ne désespère pas de signer un ou plusieurs podiums avant la fin de la saison, prie pour prendre de la hauteur dans les Ardennes belges, et serait fort déçu si Honda ne commençait à pas monter le raidillon de la puissance du côté de l'Eau Rouge... **J.-M. D.**

ARTTECH

La F3 made in Russia

► ARTLine Engineering, l'unique constructeur russe de monoplace, créé en 1998 par l'ingénieur Shota Abkhazavaqui, avait décroché en 2009 et 2010 de modestes titres en catégorie Trophy (B) dans le championnat allemand F3 (ATS Cup). Sous la direc-

tion de l'ingénieur Sergey Piskunov, la nouvelle ARTTech P315, dont la coque a reçu son homologation au printemps et qui poursuit ses tests de développement. Elle est équipée du moteur NBE de Neil Brown Engineering, vu depuis l'an dernier sur les Dallara de Three

Bond with T-Sport. Le Néo-Zélandais Nick Cassidy, qui avait accédé à la 3^e marche du podium du dernier Grand Prix de Macao, est pressenti pour faire la faire débiter en championnat d'Europe, peut-être dès la manche de Portimao les 4-5 septembre. **J.-L. T.**

La monoplace russe se proposera de concurrencer Dallara en F3.

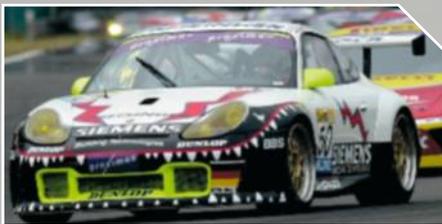


D.R.

À L'ATTENTION DE ROMAIN DUMAS - 20 ANS DE CARRIÈRE

ELLE TE PLAÎT, TA 911 ?

Avec la complicité de son équipe RD Limited, voici en avant-première la décoration qu'arborera la Porsche GT3 RS de l'Alésien lors du prochain Rallye d'Allemagne. Vous la découvrez ici en même temps que l'intéressé.



Premier succès aux 24 H. de Spa, en 2003 avec Freisinger...

DPPI / F. FLAMAND



Deuxième succès aux 24 H. de Spa, en 2010, avec la BMS Scuderia Italia.

DPPI / F. FLAMAND



Victoire en GTE Pro, aux 24 H. du Mans 2013.

PORSCHE



D.R.



5 succès aux 24 H. du Nürburgring avec Manthey.

PORSCHE



Mosport 2010, dernier succès de la RS-Spyder, avec le Muscle Milk Pickett Racing.

PORSCHE



2 titres ALMS et une victoire aux 12 H. de Sebring au volant d'une RS-Spyder du Team Penske.

DPPI / J.M. LE MEUR

Partenaire de longue date de l'Alésien dans toutes ses aventures personnelles les plus folles, Spark, leader mondial de la voiture miniature, a souhaité cette année que chacune de ses apparitions au volant d'une Porsche préparée par sa propre structure, le Romain Dumas Limited, se fasse avec une décoration différente.

Au Monte-Carlo, en janvier dernier, le choix s'était porté sur la robe orange que portait la 911 S de Björn Waldegard-Lars Helmer en 1970, qui avait offert à

la firme de Zuffenhausen le troisième de ses quatre succès sur cette épreuve. Fin juin, au Rallye d'Ypres, il s'agissait d'un clin d'œil au drapeau belge. Aussi, la livrée qu'arborera sa 911 GT3 RS 4,0 litres au prochain Rallye d'Allemagne (20-23 août), où il sera épaulé par Denis Giraudet, aura quelque chose de plus spécial encore. Pour ses 20 ans de compétition en sport automobile, son équipe a en effet décidé de lui concocter un patchwork secret évoquant ses plus grandes victoires avec Porsche, sa marque de cœur.

L'ensemble étant relié par une fermeture Éclair rappelant celle qui figurait sur la Porsche 934 du Wrangler Racing Team lors de l'édition 1978 des 6 Heures de Silverstone. En grand amateur de Porsche historique, gageons que Romain Dumas ne manquera pas de faire le lien. Mais là n'est pas la seule originalité du projet. En effet, jusqu'à ce qu'il ne lise cet article, et donc qu'il ne feuillette *AUTOhebdo* cette semaine, le principal intéressé ne connaissait rien de cette décoration. Alors Romain, elle te plaît ?

T. Villemant

PNEUMATIQUES

Michelin maintient la pression

► L'été 2015 a été propice au changement ou au renouvellement des produits du côté de Clermont-Ferrand. Introduit début juillet, le nouveau pneu « terre » destiné aux voitures du championnat WRC2 (RRC, R5 ou S2000), compte déjà deux succès (Pologne et Finlande) avec l'équipe Skoda Motorsport. Selon les calculs effectués durant les essais, les Latitude Cross H90 (gomme dure) ou S80 (tendre) se montrent plus rapides de 0"7 par kilomètre. « Nouvelle carcasse, nouveau profil et surtout une aire de contact au sol plus importante, précise Jacques Morelli, responsable de la compétition Rallye chez Michelin, ce qui nous permet d'utiliser des gommes plus tendres donc plus performantes. » Une autre nouveauté sera présentée au Rallye d'Allemagne, la semaine prochaine. Comme pour la gamme WRC2 « terre », le manufacturier auvergnat a repensé ses produits WRC pour l'asphalte. L'axe de travail a été déterminé par la longueur des spéciales prévues en Corse. L'objectif était de parvenir à un pneu passe-partout, efficace sur le béton

allemand, sur l'asphalte catalan ou le bitume froid du Monte-Carlo. En décaillant les sillons longitudinaux, la surface des pains de gommes a été agrandie. Avec en outre une carcasse plus flexible, l'aire de contact au sol a été mieux répartie. En conséquence, le pneu S5 (tendre) ou H5 (dur) devraient s'avérer plus performants. De l'ordre de 0"2 à 0"3 au kilomètre pour le H5, tandis que le S5 sera suffisamment performant pour remplacer le « Emergency Rain Tyre » utilisé l'an passé sous l'appellation « super tendre ». Reste à connaître la position de Michelin quant à son engagement en WRC au-delà de 2016 lorsqu'interviendra la nouvelle réglementation technique. Quel que soit l'appel d'offres de la F1, dont le verdict ne sera pas connu avant l'automne prochain, la firme française envisage de rester en rallye. Quant à savoir si de nouveaux produits devront être développés pour s'adapter aux nouvelles WRC plus puissantes, il est encore trop tôt pour se prononcer selon les responsables compétition du Bibendum. **E. Briquet**



DPPI / G. LEMORMAND

RECTIFICATIF DPPI

Deux coquilles se sont invitées en page 41 du dossier que nous avons consacré, la semaine dernière, à l'agence photo DPPI. Pour la première, l'action n'a effectivement pas lieu à la clue d'Aiglun, comme indiqué, mais dans la spéciale Ilonse-Pierlas. La seconde, montrant une Toyota Celica baignée dans la poussière, n'est pas celle de Sainz-Moya, mais celle de Ericsson-Grist. Toutes nos excuses.

VU SUR DIMANCHE 9 AOÛT



Le Néo-Zélandais Hayden Paddon évoluera en Australie (10-13 septembre) au

sein du Hyundai Shell WRT officiel en tant qu'équipier du Belge Thierry Neuville. De son côté, Dani Sordo fera le chemin inverse et prendra place dans la Hyundai Mobis WRT.



L'assureur de l'organisation de vos épreuves en 2015 (Circuit, Rallye, Courses de côtes,...)

Notre arrivée sur le marché a permis à vous tous de bénéficier d'une baisse très substantielle des tarifs d'assurances en 2013 et 2014. Nous serons toujours présents à vos côtés en 2015 pour préserver vos intérêts !
Organisateurs, n'hésitez pas à nous consulter, et à bénéficier de l'expertise de notre réseau de correspondants locaux.

BP 34 - 51873 REIMS CEDEX

Tel 03.26.87.71.38

assurances.lestienne@orange.fr

N° immatriculation ORIAS 13 007 888



UN AN APRÈS LE DÉCÈS DE KEVIN WARD JR

Tony Stewart attaqué en justice pour homicide

► Alors que Tony Stewart faisait son retour à Watkins Glen (New York), quasiment un an jour pour jour après l'accident qui avait coûté la vie à Kevin Ward Jr lors d'une course de dirt track disputée sur le Canandaigua Motorsports Park à quelques kilomètres du circuit routier, la famille du pilote disparu a porté plainte vendredi dernier contre

le triple champion Nascar qu'elle accuse d'homicide. Les parents du jeune homme estiment que « Smoke » aurait volontairement percuté leur fils alors que celui-ci était resté sur la piste suite à un contact entre les deux pilotes pour montrer son mécontentement envers le pensionnaire de la Stewart-Haas Racing. « Nous espérons que Tony Stewart sera jugé responsable de la mort de notre fils et qu'il assumera les conséquences d'avoir pris la vie d'une personne », a indiqué la famille Ward par communiqué. L'autopsie de la victime avait déterminé que cette dernière avait consommé du cannabis avant la course. Tony Stewart n'avait pas été rendu responsable de l'accident lorsque le grand jury avait mené son enquête, mais le patron-pilote de la Nascar avait manqué plusieurs courses après avoir été profondément marqué par cet événement. **J.-A. D.**

NASCAR / GETTY

GRAND TOURISME

La BMW M6 GT3 se dévoile davantage



► Future remplaçante du coupé Z4 GT3 qui possède encore de beaux restes (victoire aux 24 Heures de Spa fin juillet), la M6 daigne aujourd'hui délivrer quelques détails supplémentaires quant à son pedigree. Jusqu'alors dévoilée sous la forme d'un concept, on apprend finalement qu'elle fera sa première apparition publique, avec peintures de guerre notamment, lors du

salon automobile de Francfort, le 15 septembre prochain. Son cœur battra au rythme d'un gros V8 4.4 litres biturbo fort de 585 ch, suffisant pour animer les 1300 kg de l'ensemble. Enfin, cette jolie et imposante BMW, facturée 379 000 euros H.T., promet des coûts de fonctionnement de son groupe motopropulseur 30 % inférieurs à ceux du Z4. **R. B.**

TCR SERIES

Huff du voyage à Macao

► Quelques jours avant la clôture du WTCC au Qatar, le champion du monde 2012 délaissera momentanément sa Lada Vesta pour disputer la manche finale des TCR Series, lors du prochain Grand Prix de Macao (19-22 novembre. *Ndlr*), dont les deux épreuves reines seront l'habituelle coupe intercontinentale F3 et la nouvelle FIA GT World Cup. Rob Huff tentera ainsi d'étendre sa série de sept victoires signées en WTCC dans cette Guia Race où le Britannique disposera d'une Honda Civic préparée par JAS Motorsport et engagée par le team suédois WestCoast Racing. **J.-L. T.**

VU SUR



SAMEDI 8 AOÛT

Absent depuis 2007 et le Champ Car, le tracé de Road America, aux États-Unis, accueillera de nouveau les IndyCar Series l'an prochain. Le dernier vainqueur en date se nomme Sébastien Bourdais.



**tous les lundis dès 22 heures sur
PC MAC & TABLETTES**

2€*
le magazine



***au lieu
de 3,95 €
prix kiosque**

**Achetez en ligne sur
www.hommell-magazines.com
PLUS D'INFORMATIONS SUR AUTOHEBDO.FR**

**Téléchargez gratuitement
l'application Hommell
sur l'App Store et le Play Store
PLUS D'INFORMATIONS SUR AUTOHEBDO.FR**

Achetez en ligne sur www.hommell-magazines.com

**Abonnement 1 an
Rapidité, économies,
prix garantis toute l'année
Magazine en version numérique**

69€
au lieu de 104 €

**vente au numéro :
2 € version numérique**

**Achetez en ligne sur
www.hommell-magazines.com**

DOSSIER

MICHEL VAILLANT LE PILOTE SANS ÂGE

S'il possède des traits bien connus - contrairement au « pilote sans visage », deuxième opus de la série - Michel Vaillant ne vieillit jamais, tout comme Tintin. Plusieurs générations de jeunes (et moins jeunes) lecteurs ont suivi les aventures de ce surdoué, aussi à l'aise en F1, au Mans, à Indianapolis, qu'en rallye ou sur le Dakar. Et le décor dans lequel il évolue s'est perpétuellement renouvelé, l'ensemble des albums formant ainsi une véritable encyclopédie du sport automobile.

PHILIPPE CARLES

PHOTOS ET DESSINS GRATON EDITEUR



Bien peu de personnages de bande dessinée peuvent se targuer d'avoir vécu pendant plus d'un demi-siècle. Tintin, l'archétype, n'a pas survécu à la disparition de son géniteur. Astérix et Obélix sont encore là, mais sans se renouveler. À l'inverse, Michel Vaillant, s'il n'a jamais connu la même consécration planétaire ni atteint les sommets de vente de ses collègues de fiction, est toujours bien vivant, malgré une vie mouvementée, pleine de risques insensés. Même de très méchants adversaires, comme l'ignoble Bob Cramer, n'ont pu avoir sa peau, sans compter les crises économiques qui n'ont eu que peu d'influence sur la marque Vaillante, fondée par son père Henri.

Lorsque Jean Graton crée son personnage, en 1957, le sport automobile est un monde assez méconnu. Le nombre d'épreuves est réduit, les Grands Prix de F1 ne sont pas encore télévisés, mais il y a cependant déjà quelques courses mythiques, comme les Mille Miglia ou la Carrera Panamericana, qui font rêver les lecteurs des journaux destinés à la jeunesse, comme *Spirou* ou *Tintin*. Quant à l'automobile de tourisme, elle va se démocratiser rapidement, et elle trouvera largement sa place dans ces magazines hebdomadaires, l'on pense notamment à l'œuvre d'un autre dessinateur passionné par les quatre roues, Jidéhem.

Pour Jean Graton, le choix est assez vite fait : son héros doit avoir une structure familiale stable, avec des parents, des frères et sœurs qui peuvent ainsi intervenir à bon escient dans sa vie. De quoi compenser, au sens psychanalytique, sa propre jeunesse très difficile. En outre, suivant les recommandations des lois sur les publications destinées à la jeunesse, les héros de BD se doivent d'être positifs : ainsi Michel Vaillant est-il, selon la description publiée sur la quatrième de couverture des premiers albums, « un véritable ami, fort, courageux et loyal ».



© JEAN GRATON / GRATON EDITEUR / DUPUIS, 2015.

La dimension artistique de Michel Vaillant est longtemps restée ignorée.

VISIONNAIRE

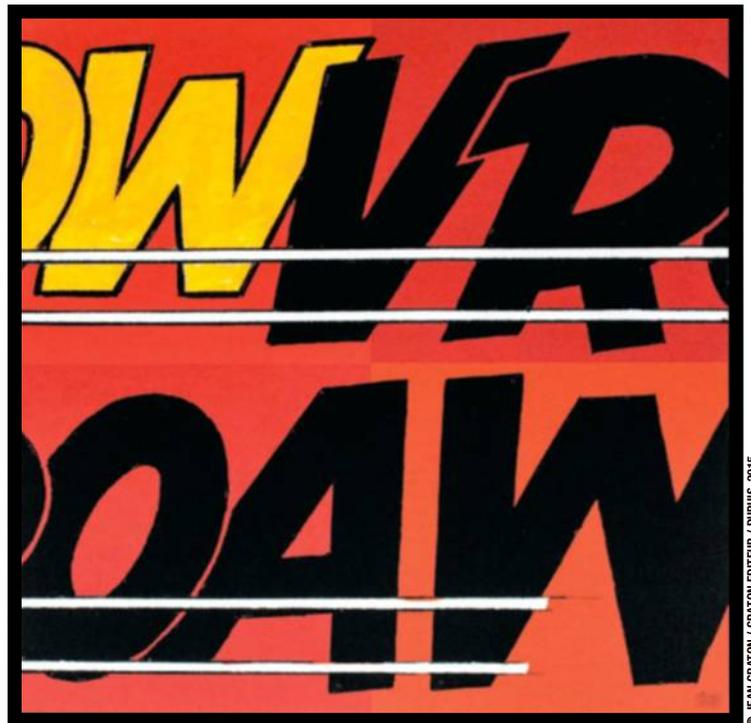
La grande force de Jean Graton, c'est d'avoir toujours intégré les aventures de Michel Vaillant dans un cadre réaliste – ou au minimum plausible, précisons-nous. Dès les premiers albums, Graton multiplie

les plans de circuits, les tracés des rallyes, et il soigne toujours les décors : ceux-ci ne sont jamais inventés, mais ils reprennent soit des repérages faits sur place, soit des photos de presse. Certes, les intrigues dépassent souvent le simple suspense de



Jean Graton à sa table de travail, dans les années 1970.

FONDATION JEAN GRATON



© JEAN GRATON / GRATON EDITEUR / DUPUIS, 2015.

la course, et beaucoup d'histoires font un peu trop la part belle, au goût des puristes, à de complexes histoires de vengeance. Mais l'auteur sait maintenir ses lecteurs en haleine à chaque planche – n'oublions pas qu'avant d'être réunies en album, elles paraissent semaine après semaine dans la revue *Tintin*. Et le découpage est stupéfiant par sa modernité et son aspect cinématographique. Ainsi, l'introduction de l'album *Le 13 est au départ*, paru en 1963, est une pure merveille, avec un cauchemar prémonitoire, une scène choc qui secoue... Cette idée du cauchemar sera d'ailleurs reprise, quelques décennies plus tard, par les scénaristes du film *Michel Vaillant*, produit par Luc Besson et réalisé par Louis-Pascal Couvelaire en 2003. Dans ses pérégrinations sportives, Michel Vaillant conduit, bien entendu, les voitures de la marque Vaillante. Celles-ci sont toujours au top de la technologie et dotées d'une carrosserie souvent avant-gardiste. Si, au début, ses adversaires étaient plutôt fantaisistes, comme l'équipe mongole Gengis Khan, vue dans l'album *Le fantôme des 24 Heures*, très rapidement, Michel Vaillant se confronte à des champions et des marques existantes. Ce mélange de fiction et de réalité est accepté par tous, notamment la grande majorité des « vrais » pilotes qui y voient une sorte de reconnaissance. Bien sûr, Michel Vaillant gagne le plus souvent, mais il laisse parfois la victoire à d'autres aussi capés que lui. Le réalisme avec lequel Jean Graton a décrit la compétition automobile est unique dans l'histoire de la bande dessinée. Parfois, il se montre même presque visionnaire, comme dans l'album *L'homme de Lisbonne*, paru en 1984, et dans lequel il suggère les accidents qui auront lieu au rallye du Portugal 1986, à l'apogée du groupe B, et qui entraîneront une grève des pilotes...

UNE ŒUVRE PRÉSERVÉE

Outre les 70 titres consacrés à Michel Vaillant, Jean Graton a dessiné d'autres séries durant sa longue carrière, notamment une dizaine d'albums avec l'héroïne Julie Wood, dans le milieu de la moto, sans compter de nombreux ouvrages publicitaires, pour Ford, Renault, Elf, etc. Comme le veut la coutume dans la bande dessinée, Graton travaillait d'abord ses planches au crayon, puis il les finalisait à l'encre de Chine – la mise en couleur n'ayant lieu que bien plus tard, et souvent confiée à d'autres. Au début des années 90, son fils Philippe (voir *entretien pages 28 à 37*. Ndlr) l'aida beaucoup dans les scénarios et la documentation. Puis il devint au fil des ans son premier collaborateur, ainsi que son associé dans la société Graton Edition. Lorsque le père de Michel Vaillant décida de prendre une retraite bien méritée, Philippe, avec l'aide

de quelques amis, décida de créer une Fondation, afin de conserver et mettre en valeur son œuvre. Elle réunit des amis pilotes, des journalistes belges, mais également quelques amateurs d'art comme l'ancien pilote automobile et commissaire-priseur Hervé Poulain, à qui l'on doit les fameuses Art Cars aux 24 Heures du Mans, à partir de 1975 (voir *Ah n°2015*. Ndlr). Celui-ci eut d'ailleurs un mot charmant, à propos des fameux « wroooaaaw » qui symbolisent dans les cases le bruit des moteurs de course : « *Jean Graton a inventé la bande-son d'un art muet à l'origine...* » Les planches originales de Jean Graton constituent, de fait, un patrimoine

artistique inégalé, lequel est depuis peu mis en valeur par les « Art Strips », des agrandissements de cases présentés comme des tableaux (voir *pages 38-39*. Ndlr). C'est ainsi que nous assistons, en 2015, à un fabuleux retournement de perspective. Dans les années 60 et 70, l'artiste américain Roy Lichtenstein (1923-1997) avait détourné les codes de la BD populaire américaine (les fameux « comics »), et les avait fait entrer au musée, grâce à quelques tableaux célèbres, par exemple le fameux « *Whaam* ». Une quarantaine d'années plus tard, les Art Strips reprennent le même chemin, dans une sorte d'auto-parodie.

QUAND LA RÉALITÉ REJOINT LA FICTION



En 2000, les Vaillante Grand Défi ont participé au Star Challenge.

C. CHIQUELO / ARCHIVES ECHAPEMENT

Longtemps, les créations automobiles de Jean Graton n'eurent qu'une existence de papier. Ce sont les modélistes qui les feront naître en trois dimensions, notamment Jean Damon et son ami Michel Douet. Depuis juin 1992, date de la première Vaillante Mystère construite au 1/43^e, sa société Jade-Miniatures a réalisé plus de cent modèles issus des albums de Michel Vaillant, non seulement des Vaillante, mais aussi ses concurrentes. À l'échelle 1, il a fallu attendre 1997 pour voir une Vaillante sur la ligne de départ des 24 Heures du Mans. Yves Courage, qui a toujours aimé le n°13, a engagé en effet une auto baptisée Courage-Vaillante, basée sur un châssis C41 de sa conception et équipée d'un moteur Porsche. Confiée à Cottaz-Policand-Goossens, cette auto réalisera une très belle performance, terminant 4^e au scratch et 2^e en catégorie LMP. Lors des 24 Heures du Mans 2002, pour les besoins du tournage du film « *Michel Vaillant* » produit par Luc Besson et réalisé par Louis-Pascal

Couvelaire, une Vaillante (en fait une Lola B98/10-Judd) a été engagée par l'équipe Dams, ainsi que la voiture des « méchants », une Leader (sur un châssis Panoz LMP01). Ces deux autos participeront bien à l'épreuve, même si leur progression en course était surtout dictée par les impératifs du scénario. Enfin, il faut citer les Vaillante Grand Défi. Construites à 16 exemplaires sur une base de bar-

quette Hommel, propulsées par des moteurs Peugeot 405 Mi 16, ces voitures ont servi, durant la saison 2000, aux pilotes du Star Challenge, continuation du Star Racing Team créé par « Moustache », avant d'être vendues à des particuliers. Dernière précision : le nom « Vaillante » a été déposé, auprès des instituts ad'hoc, en tant que « marque automobile ». **Ph. C.**



La Vaillante du film produit par Luc Besson.

DPPI / F. FLAMAND

ENTRETIEN

PHILIPPE GRATON

“MON PÈRE A PERMIS À DE NOMBREUX LECTEURS DE PÉNÉTRER DANS L'INTIMITÉ DE LA COURSE”

Le fils de Jean Graton est le mieux placé pour nous parler de l'auteur de Michel Vaillant. Il nous raconte la genèse de la série et nous dévoile les divers aspects de cette fabuleuse épopée des sports mécaniques.

PROPOS RECUEILLIS PAR PHILIPPE CARLES

POUVEZ-VOUS, D'ABORD, NOUS DONNER DES NOUVELLES DE VOTRE PÈRE ?

Il vient de fêter récemment ses 92 ans. Comme il n'est plus autonome physiquement, il vit en maison de retraite médicalisée. Cependant, il a encore toute sa tête, et nous le sollicitons souvent dans le cadre de la biographie qui va bientôt paraître (*voir encadré*). Ndlr, afin qu'il nous précise quelques points de sa carrière. Sa vie, c'est une belle histoire.

JUSTEMENT, POUVEZ-VOUS NOUS RÉSUMER CELLE-CI, SURTOUT SA JEUNESSE ?

Elle commence comme un mauvais scénario : il est orphelin de mère, et lorsque la Seconde Guerre mondiale arrive, il a 16 ans et se retrouve tout seul, car son père est prisonnier en Allemagne. Il doit se débrouiller pour vivre et se fait embaucher aux chantiers navals de Nantes. Une période évidemment très dure, et à la fin de la guerre, il n'a plus envie d'être ouvrier : comme il possède un réel talent pour le dessin, il décide de vivre de ce don. À l'époque, la BD n'était pas du tout développée, et pour les dessinateurs, les principaux débouchés étaient la publicité et le dessin de presse dans les journaux. Paris lui aurait bien plu, mais il va tenter sa chance à Bruxelles, où une tante, qui vit sur place, peut l'héberger.

C'EST DONC LE HASARD QUI VA LE RAPPROCHER DE CETTE FAMEUSE « ÉCOLE BELGE » ?

Tout à fait. À Bruxelles, il est embauché par le journal *Les Sports*, l'équivalent de *L'Equipe*. De 1948 à 1951, il dessine de tout, des matchs de boxe, du vélo, des rugbymen, etc. Mais le patron des *Sports*, Pierre Stasse, est également le directeur de l'Ecurie Nationale Belge, une équipe de course automobile. Jean Graton se rend alors avec eux sur quelques épreuves. Il aimait déjà le sport automobile, car son père lui avait fait découvrir les 24 Heures du Mans en 1937. Il revient avec plaisir dans la Sarthe, découvre les épreuves de Spa-Francorchamps, fréquente quelques pilotes comme les frères Lucien et Mauro Bianchi, et des journalistes comme Jacques Ickx, le père de Jacky.

PENSE-T-IL ALORS À UNE BD SUR LE SPORT AUTOMOBILE ?

Cela va venir doucement, durant les années 50. Comme il s'est marié, qu'il a acheté une voiture, il quitte *Les Sports* pour l'agence *World Press*, où le travail est plus consistant et mieux payé, et qui fournit des planches de BD à *Spirou*. Il dessine de nombreuses *Histoires de l'Oncle Paul*, mais sur des scénarios imposés. Les publications destinées à la jeunesse sont friandes de bande dessinée, ▶



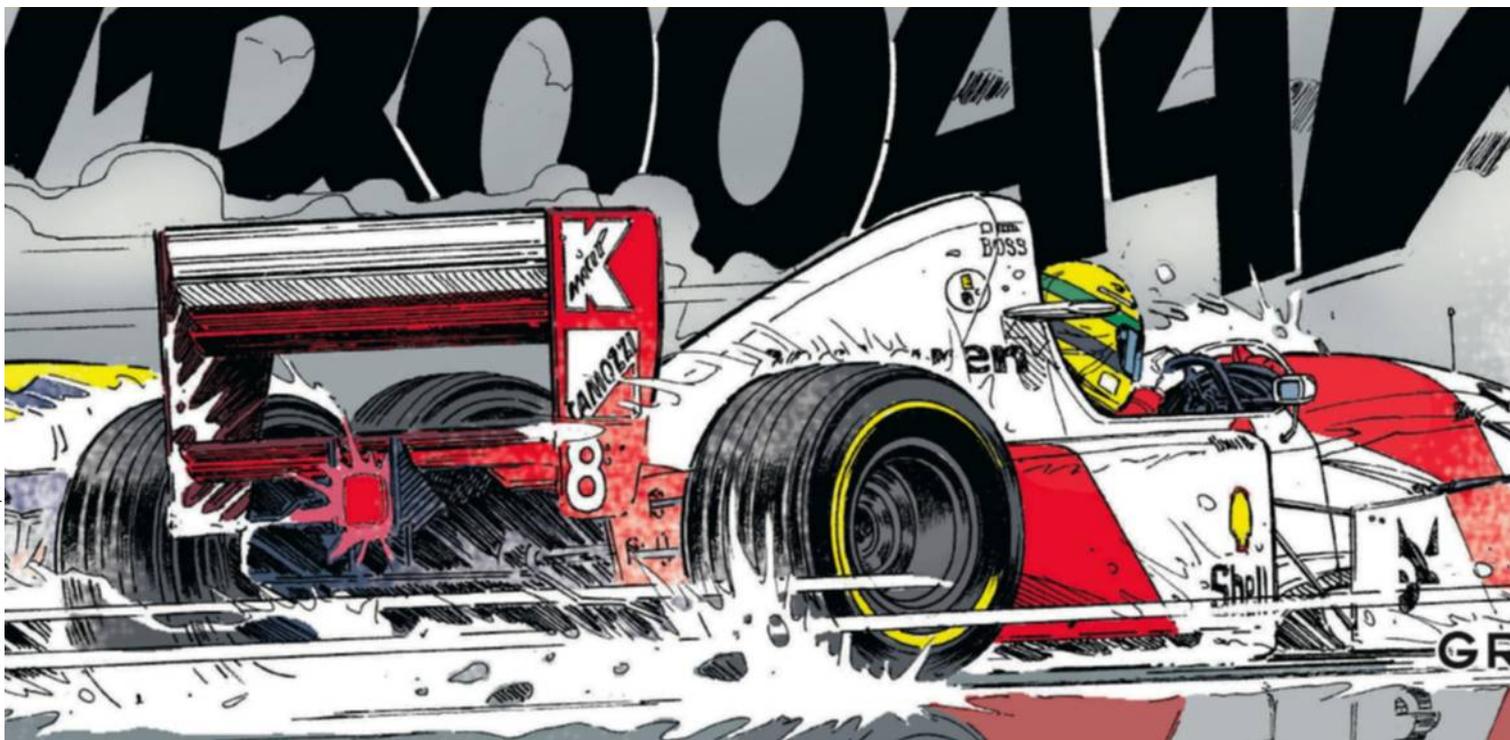
Passionné comme son père par l'automobile et la BD, Philippe Graton souhaite en préserver l'œuvre, tout en la continuant dans un style modernisé.



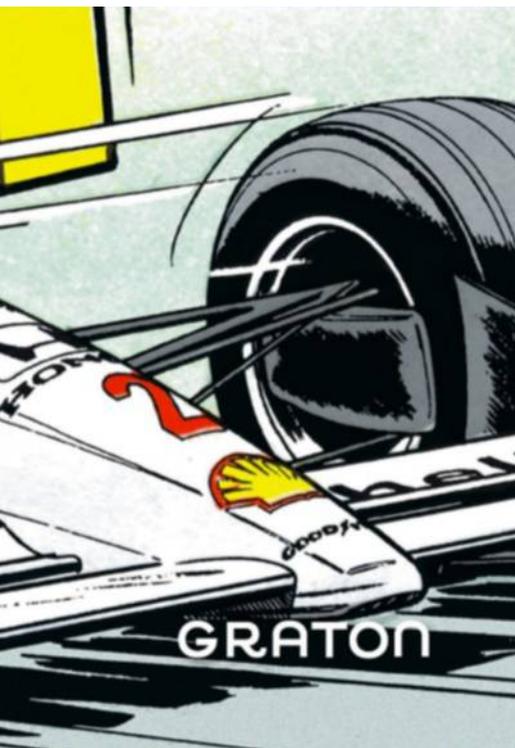


© JEAN GRATON / GRATON EDITEUR / DUPUIS, 2015.

“DAN GURNEY, QUI CONNAISSAIT BIEN MON PÈRE, EXPLIQUAIT AUX PILOTES AMÉRICAINS QUE LA CARRIÈRE D’UN PILOTE N’ÉTAIT VRAIMENT ACCOMPLIE QUE S’IL APPARAÎSSAIT DANS UNE AVENTURE DE MICHEL VAILLANT”



© JEAN GRATON / GRATON EDITEUR / DUPUIS, 2015.



Comme de nombreux pilotes, Alain Prost et Ayrton Senna ont couru contre Michel Vaillant... Le Français avoue d'ailleurs que son fils Nicolas a découvert son père comme un "héros" en lisant les BD de Jean Graton.



et *Spirou*, journal édité à Marcinelle, est alors en pleine concurrence avec *Tintin*, l'hebdomadaire bruxellois initié par Hergé. Mon père, qui veut écrire ses propres histoires, se rapproche de *Tintin*, et leur propose une série sur le sport automobile, un domaine qu'il connaît bien, car cela changerait des détectives et des cow-boys vers lesquels se tournent la plupart des dessinateurs. « Vos dessins nous plaisent, lui est-il répondu, mais nous allons tester le sujet avec des histoires courtes. » Après cinq parutions, il obtient le droit de lancer *Michel Vaillant*. Dès le premier album, *Le Grand Défi*, tous les ingrédients de la série à venir sont là : la fabrication des Vaillants, la famille, et bien sûr la fidélité à la réalité, puisque les thèmes sont les 24 Heures du Mans, la F1 et les 500 Miles d'Indianapolis.

DE QUELLE FAÇON VOTRE PÈRE SE DOCUMENTAIT-IL ?

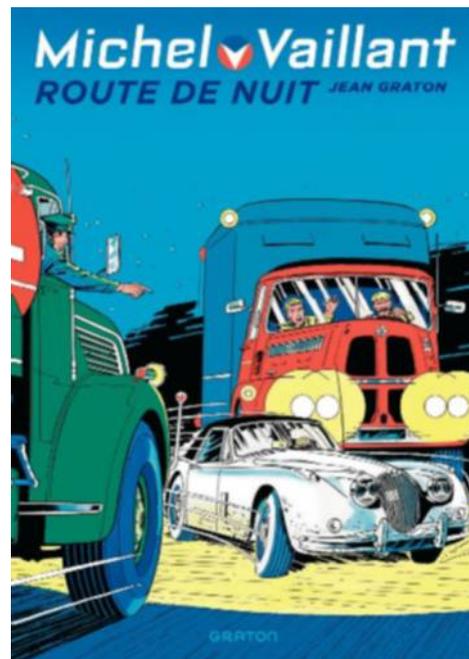
Pour les 24 Heures du Mans, le circuit de Spa-Francorchamps, les rallyes comme le Liège-Rome-Liège, il allait sur place, bien entendu. Mais, pour Indianapolis, qui le fascina très vite, c'était hors de question. Alors, il se renseignait au travers des rares magazines spécialisés, et il n'hésitait pas à écrire aux responsables. Ainsi, nous avons retrouvé une longue correspondance avec Bill France, le créateur de Daytona et de la Nascar, qui lui envoya énormément de photos d'épreuves américaines. Pour l'album *Route de Nuit*, qui se déroule dans le milieu des routiers, il voyagea jusqu'à Marseille à bord de camions. Comme il avait travaillé à ses débuts dans la presse, il s'était vite rendu compte que ses histoires ne seraient crédibles que si elles sont réalistes. L'astuce, c'était de mélanger le réel à la fiction. Tous les enfants savent que Michel Vaillant n'existe pas « en vrai », mais par contre, ils sont ravis de le voir lutter contre les pilotes de leur époque. Des frères Bianchi à Alain Prost en passant par Jacky Ickx et bien d'autres, ils sont une multitude à avoir eu les honneurs de notre BD. D'ailleurs, Dan Gurney, qui connaissait bien mon père, expliquait aux pilotes américains que la carrière d'un pilote n'était vraiment accomplie que s'il apparaissait dans une aventure de *Michel Vaillant*...

PETIT À PETIT, VOTRE PÈRE VA DÉVELOPPER SES ACTIVITÉS, EN MONTANT LE STUDIO GRATON...

Du premier au treizième album, il dessine tout seul. À partir du quatorzième, il s'aide d'un deuxième dessinateur. Quant à la mise en couleurs, c'est ma mère, Francine, qui s'en occupait au début. Par ▶

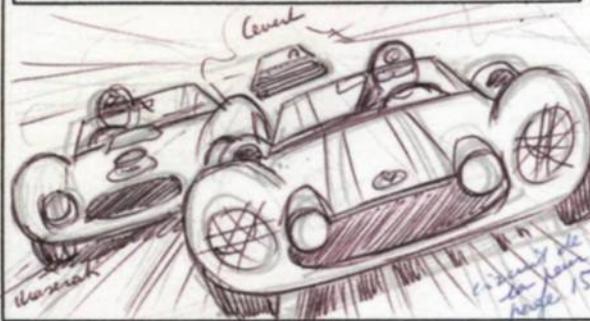


Dès le premier album, qui se passe aux 24 Heures du Mans mais aussi au sein des Automobiles Vaillant, tous les ingrédients de la série sont déjà là.

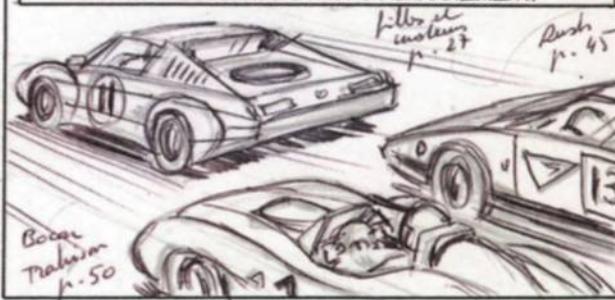


Pour *Route de Nuit*, afin de mieux connaître la vie des transporteurs routiers, Jean Graton a vécu plusieurs jours avec eux, partageant même quelques aventures rocambolesques lors de son arrivée à Marseille...

A L'AVANT DE LA COURSE, BILL RIX RÉGISTRE COMME IL PEUT AUX ATTAQUES DE LA MASERATI MÈNÉE DE MAIN DE MAÎTRE PAR UN PILOTE DE TALENT.



DERRIÈRE ELUX, GABRIÈLE SPANGENBERG SE CRAMPONNE À UNE TROISIÈME PLACE QUE NI PAYNOR, NI CRAMER, NI LES AUTRES, SANS DOUTE PAR GALANTERIE, N'OSENT LUI DISPUTER AVEC TROP D'ACHARNEMENT.



DEVANT, C'EST TOUJOURS LA GROSSE BAGARRE. MAIS DANS L'ÉPINGLE DE LA ROTONDE, L'AS DE CARREAU PREND LA TÊTE. DANS LES TRIBUNES, LA FOULE CRIE 'AAAAH!'



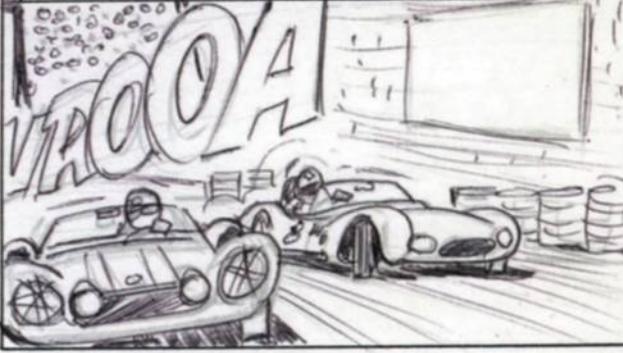
PAR CONTRE, DANS LE STAND VAILLANTE...



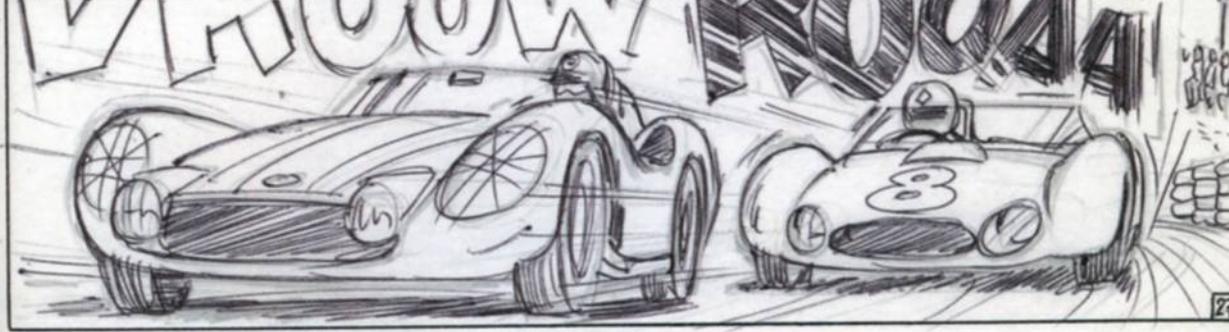
MAIS DANS LE DERNIER TOUR, L'AS DE CARREAU, EMPORTÉ PAR SA FOUGUE, VIRE À L'EXTÉRIEUR...



...ET BILL RIX, VOYANT S'OUVRIRE LA BRÈCHE...

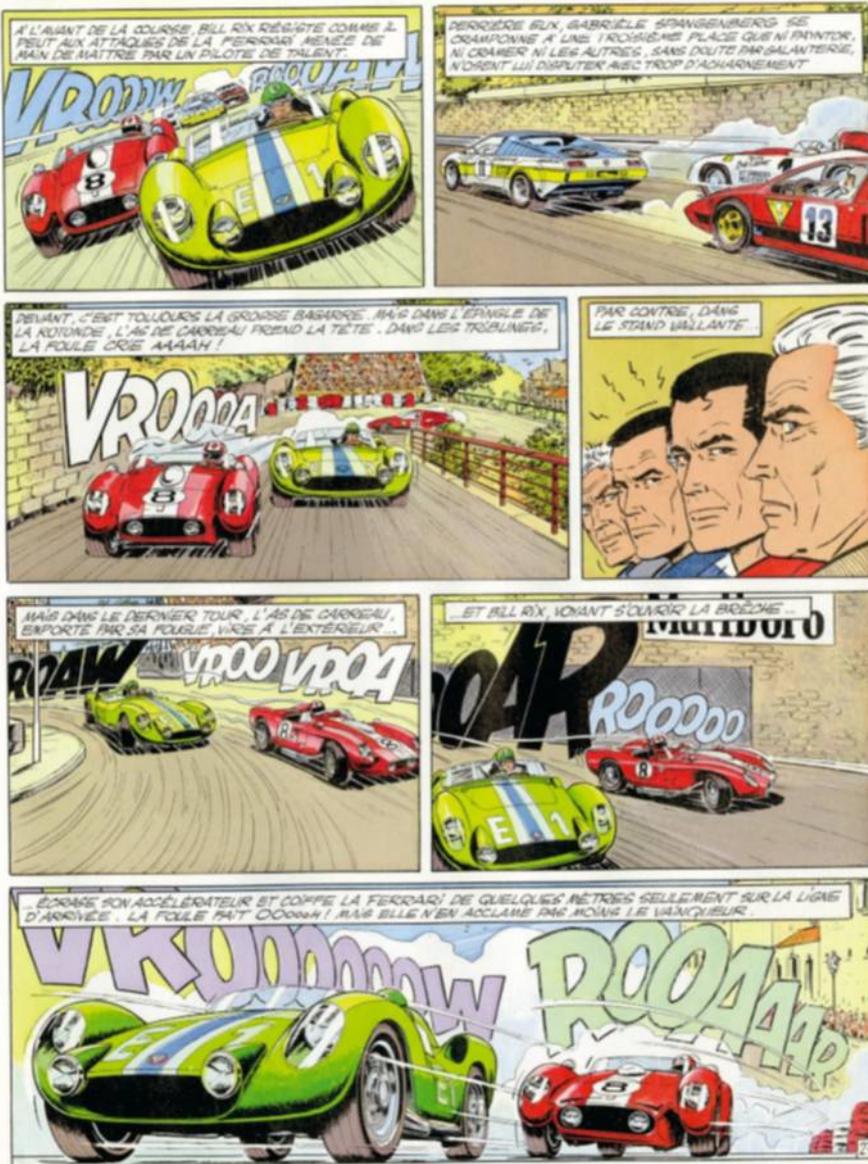


...ÉCRASE SON ACCELERATEUR ET COÛFFE LA MASERATI DE QUELQUES MÈTRES SEULEMENT SUR LA LIGNE D'ARRIVÉE. LA FOULE FAIT 'OOOOH!' MAIS ELLE N'EN ACCLAME PAS MOINS LE VAINQUEUR.



© JEAN GRATON / GRATON EDITEUR / DUPUIS, 2015.

27 circuit de la peur pag 25



29

la suite, il a eu jusqu'à trois ou quatre collaborateurs à la fois. Il faut dire que la production était abondante, avec d'autres séries comme *Julie Wood*, qui se déroule dans le milieu de la moto. Le rythme était d'un album tous les dix mois environ. Mais mon père a toujours dessiné ses personnages, et bien entendu les voitures. Au total, une quinzaine de collaborateurs sont passés par le Studio Graton, certains ayant depuis créé leur propre BD sur le thème automobile...

“LA MISE EN COULEURS, C'EST MA MÈRE, FRANCINE, QUI S'EN OCCUPAIT AU DÉBUT. PAR LA SUITE, IL Y A EU JUSQU'À TROIS OU QUATRE COLLABORATEURS À LA FOIS”

L'UN DES REPROCHES FAITS À MICHEL VAILLANT, C'EST QUE LES TÊTES DES PERSONNAGES SONT TROP SOUVENT « CARRÉES », AVEC PEU D'EXPRESSIVITÉ...

Il n'y a pas trente-six façons de dessiner une tête. Mon père reconnaissait que ses visages n'étaient pas toujours justes. Mais c'était un artiste dans d'autres domaines.

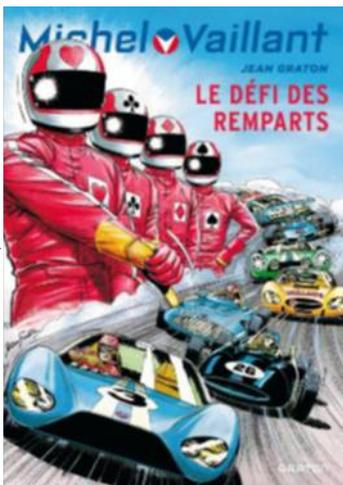
AUTRE CRITIQUE : LA PRÉSENCE, PARFOIS BIEN TROP VISIBLE, DE LA PUBLICITÉ SUR LES CIRCUITS ET LES AUTOS...

Quand la publicité est autorisée sur les autos de course, au début des années 70, il est d'abord horrifié, car c'est une lourde contrainte pour les dessinateurs. Mais il s'y est fait et a reproduit fidèlement ce que l'on voit. Après, s'il est vrai que l'on voit apparaître pas mal de panneaux Elf ou Goodyear sur les bords des circuits, c'était une manière de remercier ceux qui l'aidaient à obtenir des accréditations, à profiter de voyages de presse, qui lui fournissaient de la documentation. Il était très redevable à des personnes comme Bernard Cahier (Goodyear), Bob Sicot (Ford) ou François Guiter (Elf) notamment.

COMMENT VOTRE PÈRE CHOISSAIT-IL LES THÈMES DES ALBUMS ?

Il essayait de varier les pays, ce qui lui permettait lors des repérages de joindre l'utile à l'agréable. De plus, il cherchait à diversifier les activités de ses héros : environ un album sur quatre se déroule dans un autre milieu que la compétition automobile, ce qui contribuait à forger

Il est rare de pouvoir observer le “travail en progrès” d'un dessinateur. Voici, à gauche, une planche crayonnée, avec des indications en marge pour la recherche des couleurs dans les précédents albums et, ci-dessus, la page terminée, telle qu'elle a été publiée dans Le défi des remparts. Celui-ci, qui a pour cadre une manifestation historique sur le circuit d'Angoulême, est l'occasion pour Jean Graton de passer en revue toutes les Vaillantes imaginées depuis le début de la saga.



© JEAN GRATON / GRATON ÉDITEUR / DUPUIS, 2015.

© JEAN GRATON / GRATON ÉDITEUR / DUPUIS, 2015.

des personnages crédibles. Et puis, parfois, pour le choix des courses, il y avait des opportunités. Ainsi, en 1982, alors que la notoriété du Dakar était encore faible, Thierry Sabine est venu à Bruxelles pour que l'on parle de son rallye dans un album (*quatre ou cinq albums de Michel Vaillant auront pour thème le Dakar, le dernier étant « Cairo », paru en 2003 Ndlr*).

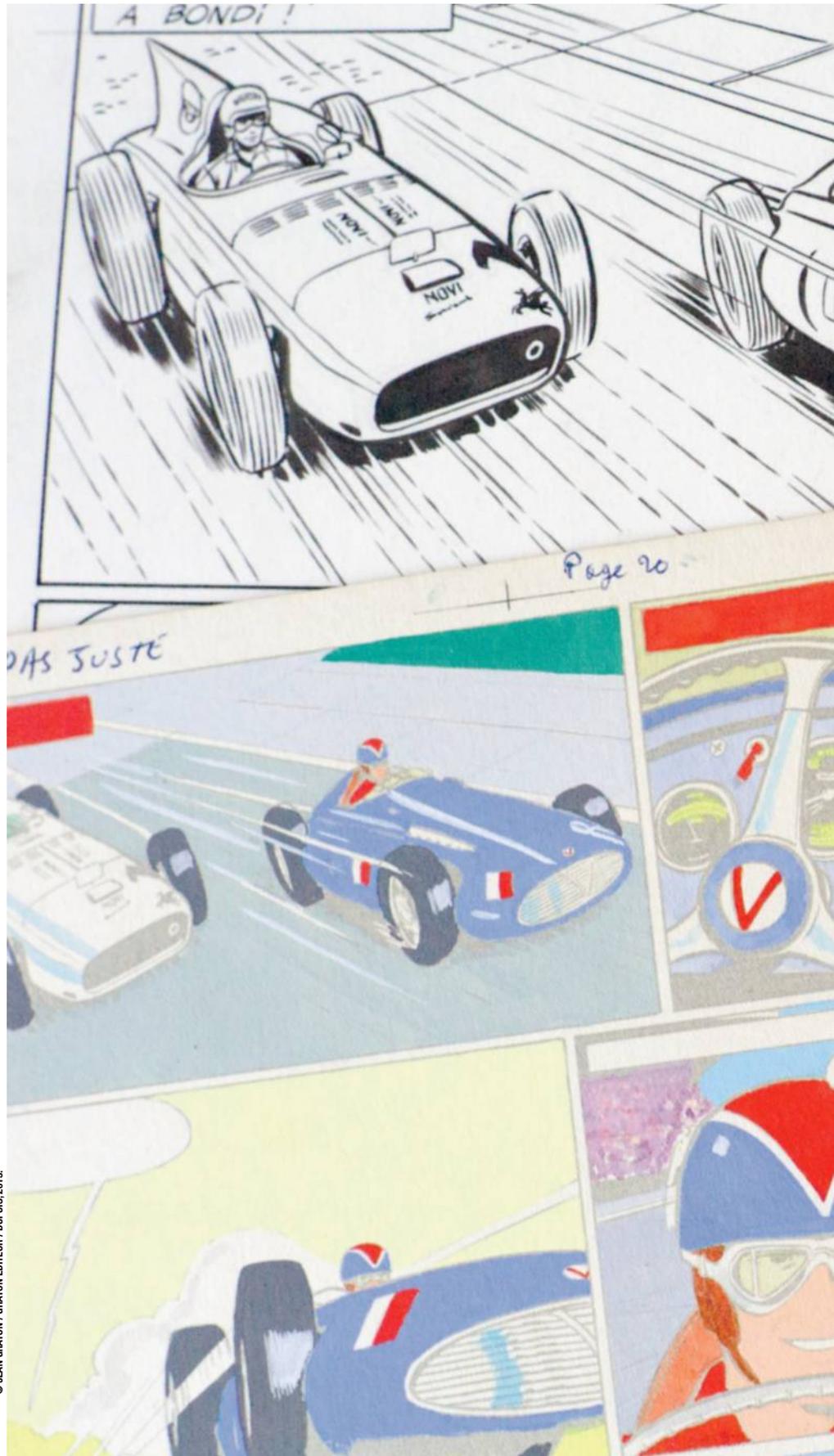
“MON PÈRE N'A JAMAIS ÉTÉ INVITÉ AU FESTIVAL DE LA BANDE DESSINÉE D'ANGOULÊME, ET IL A SOUVENT ÉTÉ SNOBÉ PAR UN CERTAIN MILIEU DE LA BD”

LES CARROSSERIES DES VAILLANTE ÉTAIENT TRÈS SOUVENT EN AVANCE SUR LEUR ÉPOQUE. COMMENT FAISAIT-IL ?

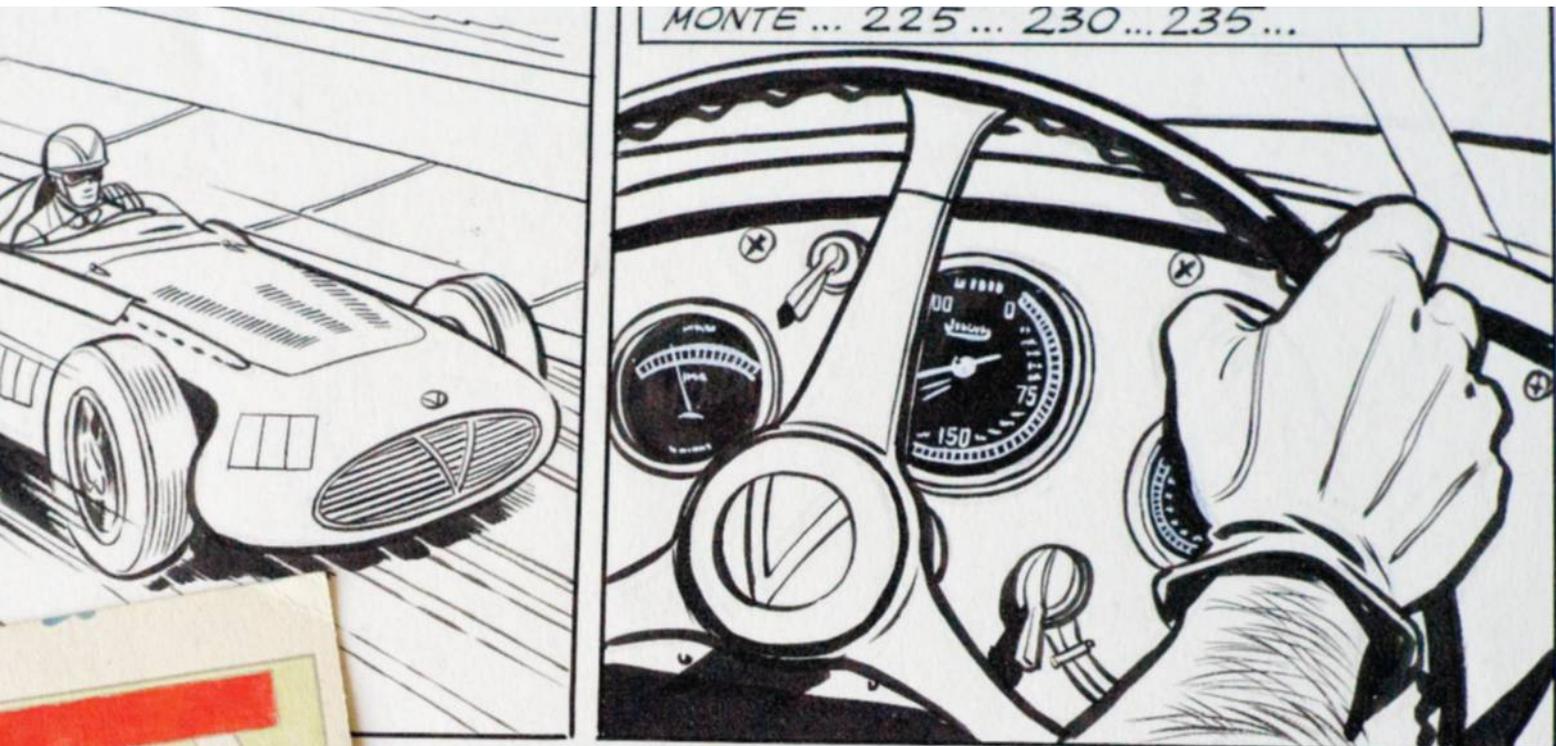
Mon père avait une explication simple : *« Dans le milieu automobile, il y a souvent des courants d'idées qui sont dans l'air du temps. Pour les designers des constructeurs, il se passe souvent cinq ans avant qu'une nouveauté vue dans un salon soit concrétisée et commercialisée. Pour ma part, je peux l'introduire tout de suite dans un album, d'où mon avance sur le réel »*. D'autre part, il faut remarquer que les plus belles autos ne sont pas toujours les plus efficaces. À propos d'une Vaillante du Mans, vue dans l'album *24 Heures sous influence*, Henri Pescarolo nous avait dit : *« Votre auto est très jolie, mais je ne l'aurais jamais conduite, car d'après son aérodynamique, elle ne tiendrait absolument pas la route ! »*

AVAIT-IL CONSCIENCE, LORS DE LA SORTIE DES PREMIERS ALBUMS, QUE MICHEL VAILLANT OBTIENDRAIT UNE NOTORIÉTÉ EXCEPTIONNELLE ?

Non. Il était simplement content d'avoir trouvé quelques bonnes idées. Mais il a commencé à s'en rendre compte vers 1967, lorsqu'une série télévisée a été consacrée à *Michel Vaillant*. Cela le confortait dans les valeurs véhiculées par ses personnages, et pour l'approche documentaire et réaliste avec laquelle il restituait le milieu de la course. Dans les années 60, le sport automobile était en plein développement, et l'on peut penser que mon père a contribué à sa manière à le faire mieux connaître. Il a permis à de nombreux lecteurs de pénétrer dans l'intimité de la course, dans les secrets des teams, dans les coulisses des épreuves, etc. Preuve des qualités de réalisme de Michel Vaillant, l'ACO (*qui organise, entre autres, les 24*



© JEAN GRATON / GRATON ÉDITEUR / DUPUIS, 2015.



"SPÉCIAL" SE RUE À LA
"LA VAILLANTE".

WOWWOW

Heures du Mans. Ndlr) nous a déroulé le tapis rouge au fil des années, afin que nous mettions en valeur les atouts de leur épreuve, ses tensions, ses dessous...

SI LA NOTORIÉTÉ DE MICHEL VAILLANT EST INDÉNIABLE, LE NOM DE VOTRE PÈRE EST RAREMENT CITÉ PARMIS LES AUTEURS MAJEURS DE BANDES DESSINÉES.

C'est tout à fait exact, et cela l'a profondément touché à une époque. Il n'a jamais été invité au festival de la bande dessinée d'Angoulême, par exemple, et il a souvent été snobé par un certain milieu de la BD. On peut penser que cela est dû à un mépris, de la part des intellectuels, pour l'automobile en général. Alors que celle-ci est un élément incontournable du XX^e siècle.

AU COURS DES DÉCENNIES, MICHEL VAILLANT A CONNU PLUSIEURS ÉDITEURS. À QUI APPARTIENNENT LES DROITS ACTUELLEMENT ?

Mon père était têtue comme un Breton, et il s'est plusieurs fois fâché avec ses éditeurs, dont certains étaient d'ailleurs vraiment peu scrupuleux. Il y a eu notamment un long procès avec les éditions du Lombard, que mon père a fini par gagner, après appel et cassation... À partir de 1985, nous avons commencé à racheter les droits des albums, car nous voulions pouvoir publier une « intégrale », et également réaliser des films en piochant dans plusieurs albums. Actuellement, tous les droits de propriété sont rassemblés au sein de Graton Editeur.

VOUS AVEZ ÉGALEMENT CRÉÉ UNE FONDATION. DANS QUEL BUT ?

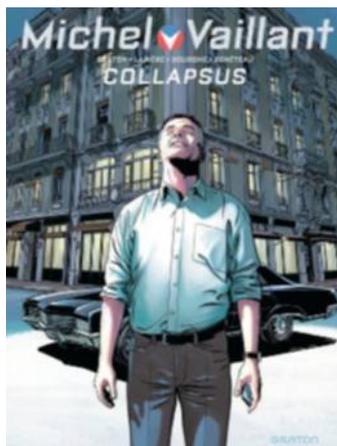
Nous avons décidé de la monter avec quelques amis, car nous nous sommes rendu compte que mon père avait réalisé une œuvre exceptionnelle. C'est une fondation de droit privé, dans laquelle nous avons versé toutes les planches originales des albums, nous interdisant ainsi de les vendre. Seuls les dessins de l'album *Le 13 est au départ* ont été dispersés par Maître Poulain (*commissaire-priseur d'Artcurial. Ndlr*), pour recueillir les premiers fonds nécessaires. La mission de la Fondation, c'est également la conservation

de toutes ses archives, notamment une abondante correspondance avec des pilotes. Enfin, elle doit travailler au développement de la notoriété de l'œuvre. Parmi les administrateurs de la Fondation, figurent Maître Hervé Poulain, le pilote Thierry Boutsen, le designer Luc Donckerwolke, le journaliste Pierre Van Vliet, etc.

VOUS-MÊME, DESSINEZ-VOUS ?

Absolument pas ! Mon domaine, c'est le scénario. J'ai travaillé en collaboration avec mon père à partir du 57^e album, en 1994. Cela a continué jusqu'au soixante-dizième. Mais pour les derniers albums, le contenu n'était plus à la hauteur. Il n'y avait plus un « auteur » derrière tout cela, car mon père ne dessinait plus. Comme le travail collégial ne fonctionnait plus, nous avons décidé d'arrêter. Il y a eu alors un break de cinq ans, avant que je relance une nouvelle série d'albums, intitulé *La nouvelle saison de Michel Vaillant (le 4^e tome, Collapsus, dont le scénario tourne autour de la Formule e, paraîtra en octobre 2015. Ndlr)*. J'en ai écrit les actes scénaristiques, et j'ai confié le dessin à un nouveau collaborateur, Marc Bourgne, en lui demandant de s'approprier totalement le personnage, avec son propre style. La seule continuité, c'est la police de caractères des phylactères (*nom savant des « bulles »*). Ndlr.

Le prochain album de Michel Vaillant, Collapsus, sortira en octobre 2015.

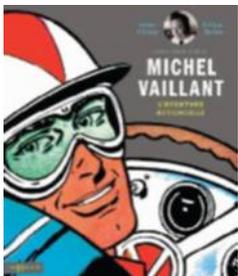


Philippe Graton, Jean-Louis Dauger (Directeur du développement) et Dominique Graton (épouse de Philippe et Directrice Artistique) souhaitent pérenniser et faire connaître l'œuvre du maître de la bande dessinée automobile, grâce à leurs deux structures, Graton Editeur et la Fondation Jean Graton.



“J’AI CONFIE LE DESSIN À UN NOUVEAU COLLABORATEUR, MARC BOURGNE, EN LUI DEMANDANT DE S’APPROPRIER TOTALEMENT LE PERSONNAGE, AVEC SON PROPRE STYLE. LA SEULE CONTINUITÉ, C’EST LA POLICE DE CARACTÈRES”

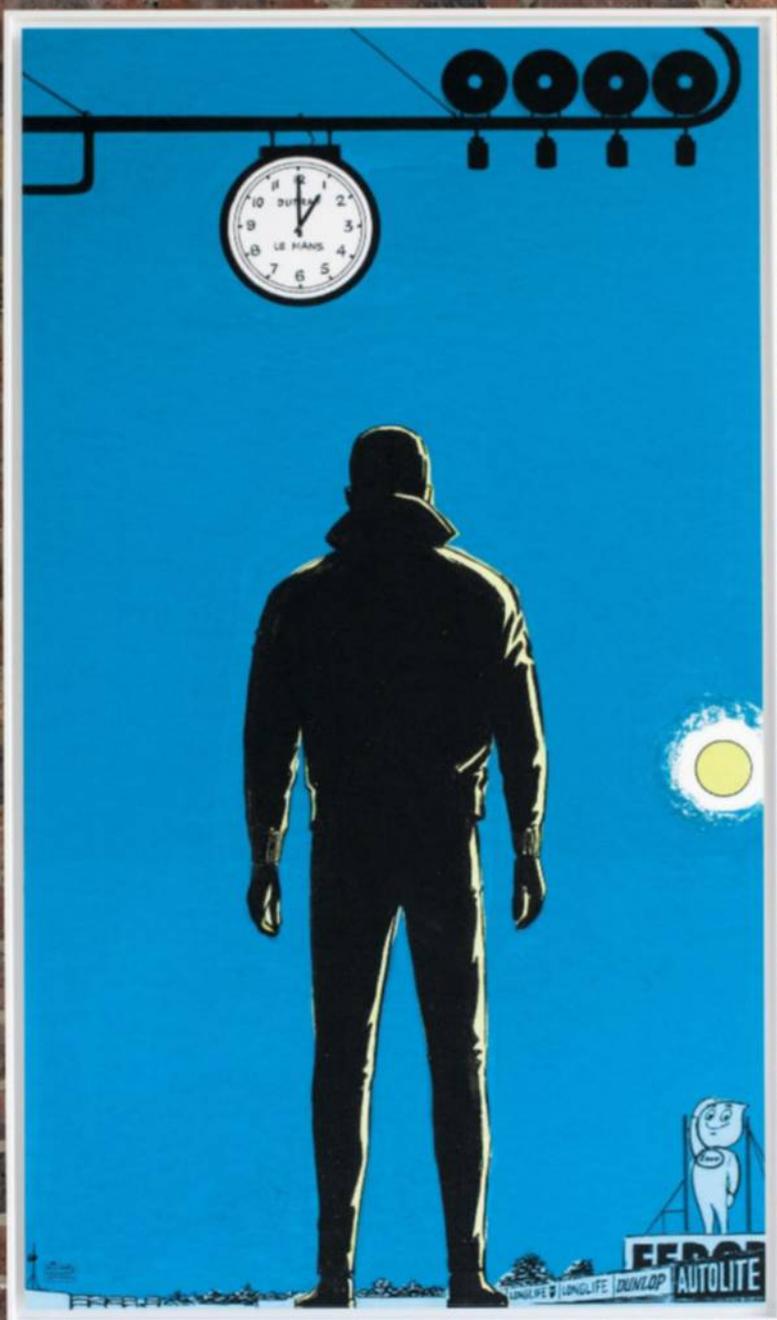
UNE BIOGRAPHIE DE JEAN GRATON EN PRÉPARATION



Écrit par le journaliste Xavier Chimits et Philippe Graton, une biographie va paraître prochainement, consacrée à la vie et à l'œuvre de Jean Graton. Au fil des 328 pages grand format, illustrées de nombreuses photos et dessins - dont beaucoup d'inédits - cet album retracera la carrière du dessinateur nantais, ses sources d'inspiration, ses rencontres dans le milieu du sport automobile, etc. La sortie de ce livre, édité par « Hors Collection », est prévue pour octobre 2015. Ne le manquez pas, surtout si vous êtes un fan de Michel Vaillant. **Ph.C.**

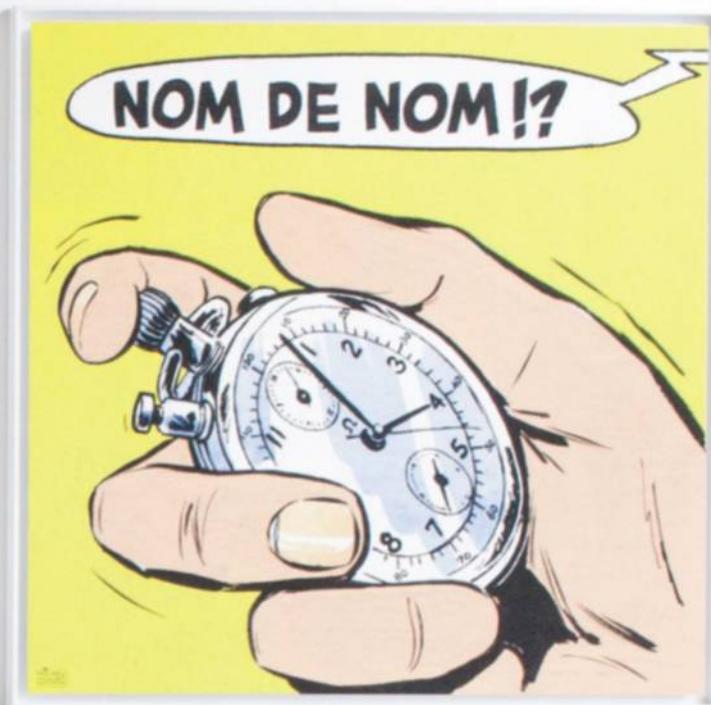
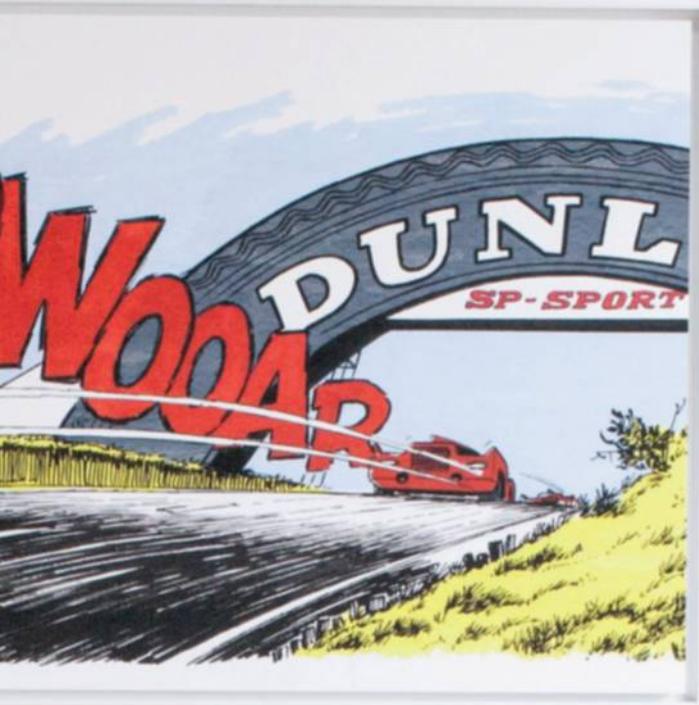


ART STRIPS OFFREZ-VOUS VOTRE HÉROS EN GRAND FORMAT



Pratique : les Art Strips sont disponibles sur plusieurs supports (soit plexi-alu, soit papier baryté « Fine Art »), montées dans une boîte américaine. Les formats varient de 80x60 cm à 120x120 cm, et chaque planche est numérotée, en tirage limité à 30 exemplaires. Les prix se situent dans une fourchette allant de 900 euros à 2400 euros selon la taille et la finition. **Ph. C.**

Commandes sur le site internet www.michelvaillantartstrips.com et lors d'expositions prévues à Bruxelles, Paris, Bordeaux, Biarritz, Lyon, Monaco, Barcelone, en Suisse, etc.



Tirées des planches dessinées par Jean Graton, les Art Strips sont des œuvres grand format, sélectionnées pour leur aspect graphique et décoratif. La première série de 14 images a été choisie par Philippe Graton et son épouse

Dominique, directrice artistique de la Fondation Jean Graton. Celle-ci n'était au départ ni une passionnée de sport automobile ni de BD. « Mais j'avais une formation de graphiste, et en regardant de près les planches de Jean, j'y ai vu une réelle dimension artistique. Nous

avons choisi un certain nombre de cases, dans lesquelles nous voulions du mouvement, du danger, des choses iconiques. Quoi que je fasse au niveau du cadrage, l'idée était de rester fidèle à la BD, afin que l'on se dise tout de suite : c'est du Jean Graton ».



QUIZ

1. Publié dans le journal Tintin vers les années 70, le court récit « Dans l'enfer des 6 Heures » est consacré au :

- A** Motocross
- B** Motonautisme
- C** Championnat d'Endurance ELMS

2. Long de 22 795 km, le rallye-marathon de l'album « Rush » se déroule entre :

- A** Whitehorse et Ushuaïa
- B** Brest-Litovsk et Vladivostok
- C** Hammerfest (Cap Nord) et Capetown

3. Dans quel album Madame Elisabeth Vaillant, la mère de Michel Vaillant, conduit un pace-car « Vaillante Iphara » et rate un démarrage en côte, bloquant un peloton très énervé :

- A** Des filles et des moteurs
- B** 5 filles dans la course
- C** Le défi des Remparts

4. Héroïne de Jean Graton, Julie Wood est une pilote moto de nationalité :

- A** américaine
- B** belge
- C** irlandaise

5. À quel âge Julie Wood dispute-t-elle une course moto de Rookie sur le circuit de Daytona :

- A** 15 ans
- B** 17 ans
- C** 18 ans

6. Dans quel album Michel Vaillant croise-t-il la route d'Ordralfabétix, le poissonnier de l'irréductible village d'Astérix :

- A** La nuit de Carnac
- B** Le Galérien
- C** La fièvre de Bercy

7. La Vaillante Mirage, dévoilée dans l'album « Opération Mirage », est une Supercar équipée d'un moteur :

- A** 12 cylindres en croix
- B** 24 cylindres en étoile
- C** 18 cylindres en W

8. Dans « Le dossier V2001 », Michel Vaillant s'endort et rêve à un futuriste Grand Prix de F1, disputé par Hunt, Laffite, Fittipaldi, etc., sur des monoplaces carénées. Il se passe sur le circuit de :

- A** Shanghai
- B** Montlhéry 2000
- C** Königsfeld

9. Dans les albums de la « Nouvelle Saison de Michel Vaillant », Steve Warson ne court plus, car il se présente aux élections sénatoriales américaines dans l'État de :

- A** Californie
- B** Texas
- C** Wisconsin

10. Outre Michel Vaillant et Julie Wood, Jean Graton a dessiné, avec l'aide au scénario de son épouse Francine, une série destinée au magazine « Chez Nous ». Il s'agit de :

- A** Les Labourdet
- B** Les aventures de Jean Valhardi
- C** Tif et Tondu

11. Dans l'album « Cairo », le rallye Dakar-Le Caire, que dispute l'équipe Vaillante, est momentanément interrompu à Niamey par :

- A** Une charge d'éléphants
- B** Une menace terroriste
- C** Une attaque des Texas Drivers

12. Comment Michel Vaillant rencontre-t-il sa future épouse Françoise dans l'album « Le 13 est au départ » :

- A** Elle veut suivre des cours de pilotage
- B** Elle est secrétaire dans l'usine Vaillante
- C** Elle est journaliste et désire une photo dédicacée de Michel pour son magazine « Line »



1/B - 2/A (voir p. 11 de l'album) - 3/C (voir p. 34 de l'album) - 4/A - 5/B (voir p. 29 de l'album « Pas de cadeau pour Julie Wood ») - 6/C (voir p. 37 de l'album) - 7/A (voir p. 44 de l'album) - 8/B - 9/B - 10/A - 11/B... et c'est ce qui s'est passé réellement - 12/C

RÉPONSES



CONCOURS



GRATON Michel Vaillant

À GAGNER + DE 100 CADEAUX MICHEL VAILLANT



- Tome 1 nouvelle saison : 100 ex. (à 15,50 €)
- Fourreaux des Tomes 1, 2 et 3 de la nouvelle saison : 10 ex. (à 39 €)
- Sac de voyage : 1 ex. : (à 45 €)
- Casquettes : 5 ex. (à 19 €)

JOUEZ !

En envoyant vos réponses sur le bulletin ci-dessous, sur papier libre, avant le 30 août 2015 à :
Concours AUTOhebdo – Michel Vaillant – 48/50, bd Sénard – 92210 Saint-Cloud

1. Dans l'album « Le fantôme de 24 Heures », les Vaillante sont opposées à quatre Leader. Ces autos et leurs pilotes proviennent :

- A** Du Kazakhstan
- B** De Mongolie
- C** Du Tibet

2. La Vaillante Spécial Indianapolis de 1964 possède un museau avant inspiré par :

- A** La Ferrari 156 de 1961
- B** La Harvey Aluminium
- C** La Payntor-Hawkins Novi

3. Dans quel album Jean Ragnotti est-il l'équipier de Michel Vaillant, sur une Vaillante Commando :

- A** Rallye sur un volcan
- B** L'inconnu des Mille Pistes
- C** L'homme de Lisbonne

Nom..... Prénom.....

Adresse..... Code postal..... Ville.....

Téléphone..... e-mail.....



Tirage au sort parmi les lecteurs ayant correctement répondu, le 31 août 2015. Liste des gagnants dans le n° du 2 septembre 2015. Le règlement du concours est déposé chez Maîtres Cochin & Nunes, huissiers de justice à Rueil-Malmaison. Règlement gratuit sur simple demande à la rédaction. Jeu gratuit sans obligation d'achat. Conformément à la loi Informatique et Libertés, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et de suppression aux données vous concernant.

SÉANCE
d'ESSAI **PORSCHE 911 RSR**



LIGNE D'ATTAQUE

DEPUIS PLUS DE CINQUANTE ANS,
LE MYTHIQUE MODÈLE ISSU
DES ATELIERS DE WEISSACH
S'ATTACHE À DÉFENDRE SON HONNEUR
EN COMPÉTITION, VIA UN CONCEPT
TECHNIQUE TOUJOURS AUSSI ATYPIQUE
QUE PERTINENT. EN EXCLUSIVITÉ,
NOUS AVONS PU L'ESSAYER
DANS SA DÉCLINAISON
LA PLUS MODERNE ET EXTRÊME,
LA FAMEUSE 911 RSR.

ROMAIN BERNARD/PHOTOS PORSCHE MOTORSPORT



vidéo
www.autohebdo.fr
(rubrique : AUTOhebdo TV)

SÉANCE d'ESSAI **PORSCHE 911 RSR**

Nous aimons tous faire des listes, dans notre crâne, où l'on sépare avec méthode les choses que l'on comprend de celles que l'on ne comprendra définitivement jamais. Et puis, il y a une troisième colonne, plus confuse, où l'on met en attente des dossiers dont le traitement est rendu compliqué par l'absence d'audace ou d'éléments nouveaux pour s'y attaquer. L'être humain base bien souvent son raisonnement sur la pure logique, aussi la Porsche 911 a su mettre en échec bien des certitudes depuis son lancement, en 1963. En sport automobile, il y a des concepts réputés fonctionner, et d'autres non. Dans le cas de l'allemande, inutile de reprendre l'histoire depuis le début : si de sérieux doutes, quant au caractère victorieux, ont toujours été émis, libre est de constater que cela fonctionne à merveille. « Ne croyez pas la vérité », pourrait être le message transmis en filigrane par la 911... et que la Nissan GT-R LM Nismo a tenté de reprendre à son compte via un concept là encore irrationnel et incompris. Échec cuisant.

À force de kilomètres parcourus au volant de diverses 911, le béotien que je suis a fini par saisir

Discussion avec Marco Ujhasi, chef de projet GT chez Porsche Motorsport.



quelques subtilités du mode d'emploi de la belle de Stuttgart, notamment les atouts dynamiques apportés par un moteur monté en porte-à-faux arrière. Certes, ce montage profite à la traction, mais surtout au « lacet » (mouvement de rotation du véhicule autour de son axe) en virage et qui, grâce à la glisse, permet de mieux contrôler la trajectoire. Reste que ce phénomène requiert de sérieuses aptitudes de pilotage pour toujours évoluer sur le fil du rasoir. En somme, c'est en voulant piloter une 911 comme n'importe quelle autre voiture que le sous-virage intervient. Un peu à la manière d'un karting à qui il faut donner une impulsion en entrée de virage pour le faire pivoter, cette Porsche demande à être guidée. Mais attention : trop de dérive, et la manœuvre ne pourra plus être rattrapée, l'effet gyroscopique devenant alors trop puissant pour être contré.

CHANGEMENT D'APPROCHE

Reste que voilà, face à une concurrence toujours plus féroce et une clientèle peu encline à jouer les acrobates, la 911 a entamé sa mue en 2011 avec une nouvelle génération, la 991, à l'empannement ▶



FACE À UNE CONCURRENCE TOUJOURS PLUS FÉROCE ET À UNE CLIENTÈLE PEU ENCLINE À JOUER LES ACROBATES, LA 911 A ENTAMÉ SA MUE EN 2011 AVEC UNE NOUVELLE GÉNÉRATION

La position de conduite est quelque peu reculée dans l'habitacle, notamment parce que l'un des pilotes titulaires, Jörg Bergmeister, est un géant. Pour le reste, ergonomie et fonctionnalités sont bien pensées.





SÉANCE
d'ESSAI *PORSCHE 911 RSR*

**LE CONCEPT DE LA 911, AVEC UN MOTEUR
À 6 CYLINDRES 4.0 LITRES DE FAIBLE CYLINDRÉE,
QUAND LE V8 D'UNE CORVETTE CUBE 5.5 LITRES,
EST-IL ENCORE VIABLE ?**

rallongé de 10 cm, afin de tendre vers un comportement plus neutre. Désormais, pour le département compétition, il s'agit de faire perdurer la légende en changeant d'approche technique, la glisse étant devenue proscrite en Endurance où tout n'est plus qu'appui aéro et gros pneus. La RSR qui se tient sous mes yeux, garée dans un garage du circuit du Lausitzring, en Allemagne, est l'interprétation moderne de cette 911 « version 2.0 », et je dois avouer être curieux d'en goûter la saveur. Je fais la rencontre de Marco Ujhasi, responsable technique des projets GT de Porsche Motorsport, dont la sympathie permet d'engager librement la discussion. « Le concept global est toujours le même avec un moteur à l'arrière, et c'est ce qu'il faut garder à l'esprit, m'avoue-t-il. L'empattement rallongé nous a permis de faire un bond en termes de stabilité, ce qui profite également à l'aérodynamique dont la balance est très bonne, notamment en 2015 avec l'introduction d'une nouvelle lame avant qui nous assure une performance aéro plus linéaire sur les freinages. En se compressant sur sa suspension, la voiture créait tellement d'appui à l'avant que le train arrière en souffrait. La voiture est devenue beaucoup plus prévisible. Quant à la répartition des masses, malgré l'empattement, elle évolue peu. Disons que les forces sont mieux réparties sur les quatre roues, ce qui permet de moins stresser les pneus, ce qui est utile sur les longs relais. »

Au fil de la discussion, Marco Ujhasi m'apprend le processus de fabrication de cette RSR, dont le châssis est extrait de la ligne de production à l'usine de Zuffenhausen, avant d'être conduit dans les ateliers compétition de Weissach pour y subir les diverses retouches nécessaires, dont la greffe de l'arceau. « À l'avant, nous découpons une partie du châssis pour en souder une autre, habillons l'auto de carbone, implantons une suspension avant à double triangulation (le modèle de série possède un amortissement de type McPherson. Ndlr), redistribuons les radiateurs et changeons évidemment moteur et transmission à l'arrière. Sur le seul train avant, disons que nous modifions environ 40 % de la structure. Le bon point, chez Porsche, c'est que les mêmes personnes qui développent la 911 de série planchent en parallèle sur la version course. Il y a donc des discussions automatiques sur ce que l'on peut améliorer sur l'une pour que cela profite directement à l'autre. Tous les ingénieurs sont installés dans les mêmes bureaux, à Weissach, et ont les compétences pour faire aussi bien une voiture de route que de compétition, car à la fin, la physique reste de la physique. Ce n'est pas qu'une histoire de communicants, c'est la réalité, et ça fonctionne très bien. »

Après une victoire aux 24 Heures du Mans 2013, signée en GTE Pro par le trio Romain Dumas-Richard Lietz-Marc Lieb, la 911 RSR est quelque

peu rentrée dans le rang, cumulant autant les coups d'éclat que les galères. Où ce manque de consistance, auquel elle ne nous avait jamais habitués, trouve-t-il son origine ? « La compétition en WEC devient de plus en plus dure d'année en année, confesse mon interlocuteur, et avec la Balance de Performances mise en place par l'ACO et la FIA, nous sommes condamnés à évoluer aux limites de notre auto, à environ 98 % de son potentiel en permanence. Nous poussons vraiment fort, prenons des risques en montant sur tous les vibreurs pour tenter de suivre les autres, et donc nous nous exposons aux casses mécaniques. » Vaste débat que cette fameuse BoP qui, heureusement, va disparaître dès l'an prochain avec l'arrivée d'une nouvelle génération de GTE où puissance et charge aéro seront des valeurs à ne pas dépasser, charge ensuite aux constructeurs de savoir les atteindre ou non, sans aide extérieure pour ensuite ralentir l'opposition... Je me risque néanmoins à mettre les pieds dans le plat : le concept de la 911, avec un moteur à 6 cylindres et de faible cylindrée (4.0 litres, quand le V8 d'une Corvette cube 5.5 litres), est-il encore viable ? « Depuis 2014, nous sommes limités par les brides d'admission d'air que l'on nous a attribuées, mais le moteur n'est pas à ses limites en termes de puissance. Nous sommes environ à 470 ch (valeur officielle : nous tablerons plutôt sur 490 ch. Ndlr), mais nous pourrions gagner un peu. ▶



SÉANCE
d'ESSAI **PORSCHE 911 RSR**



LE RÉVEIL DU FLAT 6 S'ACCOMPAGNE DE CETTE NOTE ACOUSTIQUE SI TYPIQUE DE PORSCHE, COMME SI UNE PETITE VOIX MURMURAIT « WELCOME HOME ». SANS ME L'EXPLIQUER, CETTE SONORITÉ AGIT AVEC BIENVEILLANCE SUR MES NERFS



Ensuite, la performance est aussi liée au concept moteur, et la puissance et le couple découlent de ce choix. Les brides réduisent la puissance brute, mais nos adversaires profitent d'un avantage de couple lié avec leur nombre de cylindres. On doit faire avec, même si, aujourd'hui, je ne vois aucun avantage à avoir notre moteur. Avec moins de puissance, nous ne pouvons pas traîner autant d'aéro que nos concurrents, ce qui a un vrai impact sur la performance, la tenue de nos pneus, etc. Augmenter la cylindrée du flat 6 ? Nous pourrions grimper à 4.1 ou 4.2 litres, pas plus. Ce moteur a été optimisé dans tous ses détails en fonction des brides qui lui ont été attribuées. Si l'on change un paramètre, il faut tout modifier autour. En USC, le règlement nous autorise à avoir une lame avant et un aileron arrière plus grands, ainsi qu'un diamètre de brides plus généreux. À Austin, l'an dernier, nous étions environ une seconde plus vite que la version WEC qui courait le même week-end. ». La saison 2016 ne marquera pas les débuts d'une nouvelle génération de 911 RSR, celle-ci étant prévue pour 2017, mais d'une grosse évolution.

ABSENCE DE SAUVAGERIE

On me fait signe de m'équiper et de prendre place à bord de la RSR. Andrea Mercatelli, l'un des ingénieurs d'exploitation en championnat du monde d'Endurance, est mon guide. Une fois lové dans le baquet, l'Italien m'explique le fonctionnement de l'engin, mais rien ne sort réellement de l'ordinaire. Aucune fonction savante n'est à déplorer, à l'exception d'un bouton où je peux lire « Launch Control » et qui me fait tiquer. Quel intérêt y aurait-il à avoir un système de contrôle de départ, quand cet exercice s'effectue lancé en WEC ? « Ce n'est pas un mode de départ arrêté comme on l'entend. Il sert de

stratégie lors des arrêts aux stands, le pilote n'ayant pas à redémarrer le moteur. Cela se fait automatiquement, dès que la voiture retombe sur ses roues ».

Je le questionne ensuite sur la présence d'une cloison thermique en plastique dans l'habitacle, juste derrière mon baquet, afin de parer une partie de l'énergie dégagée par l'ensemble moteur-boîte. Fait-il si chaud que ça dans cette GT ? « Le règlement nous oblige à maintenir la température de l'habitacle sous les 32°. Aussi, il est plus facile de refroidir un plus petit espace via la climatisation. Celle-ci, toujours en veille, ne se déclenche que lors des phases de freinage afin de ne pas ponctionner de puissance », cette valeur étant estimée à 8 ch. Enfin, un petit écran trône sur le sommet du tableau de bord. Il sert de rétroviseur central en projetant les images captées par une caméra à l'arrière de la voiture. Pour le reste, la RSR opte pour une ergonomie assez classique, avec diverses fonctions dispatchées entre le volant et la console centrale. Nous sommes loin du choix extrême retenu à l'époque par la 997 GT3 R Hybrid (voir essai Ah n°1830. Ndlr) qui avait voulu tout centraliser sur son cerceau...

Le réveil du flat 6 4.0 litres s'accompagne de cette note acoustique si typique de Porsche, comme si une petite voix murmurait « Welcome home ». Sans me l'expliquer, cette sonorité agit avec bienveillance sur mes nerfs, comme le ferait un calmant. Le volume et l'absence de vibrations participent au sentiment que cette 911 n'est pas sauvage comme peut l'être une Corvette C7.R (voir essai Ah n°2012. Ndlr), par exemple. L'envol est aisé et dès les premières centaines de mètres, le verdict se renforce. L'allemande paraît tellement plus compacte, agile et nerveuse que l'Américaine que le rythme s'impose de lui-même. Le senti- ▶



991 542 512 8A/PC

FIA ACTION
FOR ROAD SAFETY



HAZET



PRO

DHL

92

PORSCHE
INTELLIGENT.
PERFORMANCE.

**LA BALANCE GÉNÉRALE EST SI BONNE,
SI ÉQUILBRÉE, QUE JE N'AI JAMAIS
RENCONTRÉ UNE 911 AUSSI FACILE
À PILOTER. TOUT Y EST SI INTUITIF...**

SÉANCE d'ESSAI **PORSCHE 911 RSR**

ment de faire corps avec la Porsche est quasi-immédiat et l'invitation à hausser le niveau de jeu à peine dissimulée. Il faut d'ailleurs me faire violence pour me convaincre que je suis bien au volant d'une 911, comme si j'étais face à une contrefaçon. Des éléments concordent, d'autres éveillent le soupçon. La balance générale est si bonne, si équilibrée, que je n'ai jamais rencontré une 911 aussi facile à piloter. Tout y est si intuitif. Mieux: la RSR n'est pas une super 911, mais une géniale voiture de compétition.

Si la course de l'accélérateur est plutôt longue, afin de mieux moduler la puissance, je me rends compte que cette contingence est peu problématique. La motricité du train arrière, même en sortie de virages lents, est sensationnelle grâce à la position du moteur. L'étagement de la transmission, trop long pour ce tracé, n'y est pas étranger non plus, tout comme le caractère du 6 cylindres. Plus aérien que le V8 de la Corvette, il

le nez à la corde. Tout est si naturel. L'action au volant est là encore linéaire, bien loin du caractère sur-assisté et avare en retour d'informations dont souffre, à mon goût, une GT3 Cup (voir essai *Ah n°1980*). Ndlr). Ici, il faut parfois mettre beaucoup d'angle, quitte à saturer les pneus avant, mais je mettrai trop de temps à m'en convaincre pour avoir le temps, lors de ce roulage, de saisir d'autres subtilités.

Une fois inscrite dans le virage, la RSR conserve sa superbe, sans se départir comme une 997 GT3 R (voir essai *Ah n°1931*). Ndlr) le faisait en passant sans prévenir du sous-virage au survirage, puis de nouveau au sous-virage parfois, en raison de mouvements de balancier caractéristiques de la caisse. Là, tout est mieux géré, notamment grâce à une charge aéro que je n'aurais jamais soupçonnée. Après mon essai, si je n'obtiendrais aucune valeur d'appui de la part de Marco Ujhasi, celui-ci me donnera malgré tout un indice: sa 911 charge

on s'est rendu compte que plus le niveau de grip de la piste augmente avec le dépôt de gomme, et plus elle devient performante. C'est pourquoi, en début de meeting, nous sommes toujours en retrait, et que le meilleur arrive en fin de course. »

Quelques jours plus tard, c'est Frédéric Makowiecki, autre pilote officiel Porsche en GTE, absent lors de l'essai, que je joins par téléphone. « Par rapport à ce que vous avez pu voir avec les pneus Michelin « commerciaux », nos gommages « confidentielles » (lors d'essais non officiels, les concurrents du WEC ne sont pas autorisés à monter de tels pneus. Ndlr) nous assurent plus de support dans les hautes vitesses, ce qui nous permet d'être mieux encore dans les longues courbes rapides. Niveau grips mécanique et aéro, la RSR réalise des choses vraiment très intéressantes lorsqu'on la compare à une LM



**LE SENTIMENT FINAL
QUE JE RETIENDRAI
EST CELUI D'UNE
RÉALISATION
PARFAITEMENT
PENSÉE, QUOIQUE
SOUS-MOTRISÉE PAR
RAPPORT AU POTENTIEL
DE SON CHÂSSIS**

souffrir à l'inverse d'un déficit de couple de près de 30 %, avec environ 450 Nm pour l'allemande contre 650 Nm avoués pour l'américaine. Point de déferlement brutal, mais plutôt une livraison graduelle. Pied au plancher, jamais le contrôle de traction ne s'est déclenché, à se demander même s'il est actif. Sur ce point, l'enfoncement de la pédale d'accélérateur impose une seule approche: soit on accélère, soit on décélère, mais la boîte de vitesses n'accepte pas d'entre-deux ou d'hésitation, sans quoi elle génère de violents à-coups. Cette même transmission est néanmoins un bon indice quant à ma présence au volant d'une Porsche tant le bruit de sirène qu'elle produit envahit bruyamment l'habitacle.

PARFAITEMENT PENSÉE

C'est en plantant les freins que je découvre l'une des meilleures facettes de mon destrier. Lors de cet exercice, tout semble bien dosé, de la dureté de la pédale (ni trop dure par souci de fatigue de la cheville sur les longs relais, ni trop molle pour assurer un bon feed-back) dont dépend l'effort à appliquer, au mordant des plaquettes et à la progressivité de la décélération, deux notions allant rarement de pair. La stabilité du train arrière durant cette phase permet de conserver pas mal de vitesse à l'entrée du virage, tout en l'accompagnant d'une pointe de frein pour faire mordre

trois fois plus en aéro que la nouvelle GT3 RS et qui sait, bien que dépourvue de spoiler avant et de diffuseur à l'arrière, générer 330 kg à 300 km/h. Toute l'incongruité de la situation réside dans le fait que ce modèle de série, plus puissant (500 ch) et plus fin en aéro que la RSR, a été mesuré un peu plus tôt dans la journée à 245 km/h en bout de ligne des stands... contre 243 km/h pour la GTE. Allez comprendre. Reste que sur un tour, la hiérarchie est rétablie, la RSR sachant creuser un écart de 8"1 sur la GT3 RS. Le sentiment final que je retiendrai est celui d'une réalisation parfaitement pensée, quoique sous-motrisée par rapport au potentiel de son châssis.

À ma descente de l'auto, je m'en vais bavarder avec Jörg Bergmeister, pilote officiel ayant probablement l'un des plus beaux palmarès acquis au volant d'une 911 depuis une quinzaine d'années. « D'une génération à l'autre, la RSR a progressé d'une façon folle, pour tendre vers toujours plus de facilité de pilotage, m'explique-t-il. Aujourd'hui, lorsque l'on teste un jeune pilote, il n'a plus besoin de temps d'adaptation, il est tout de suite dans le rythme, preuve que le comportement de la 911 devient plus « logique ». Elle demeure une voiture sensible aux réglages, avec une petite fenêtre d'exploitation où elle délivre alors le meilleur d'elle-même. Il en va ainsi de toutes les bonnes voitures de course. Autre particularité de cette génération:

P2 plus puissante, d'autant que par rapport à nos concurrents directs, nous sommes globalement obligés de rouler moins chargés afin de conserver une bonne vitesse de pointe. À l'inverse, nous dégradons plus rapidement nos pneus... Côté pilotage, il n'y a plus de « culture » obligatoire pour piloter une 911 tant cette RSR est bien équilibrée. Les trains avant et arrière sont bien connectés grâce à la balance aéro qui la rend assez neutre. Nous n'avons plus les gros survirages ou sous-virages du passé. Lorsque je suis monté pour la première fois dedans, à Bahrein en 2014, j'ai tout de suite pris un plaisir fou. »

Malgré tout, la 911 RSR « type 991 » vit probablement ses dernières courses avant de subir une profonde évolution devant répondre à la fin d'un concept, celui du flat 6 atmosphérique. Le déficit de puissance, et plus encore de couple, pour rivaliser avec les futures Ford GT et Ferrari 488, toutes deux dotées de turbos, devrait obliger l'allemande à se tourner, elle aussi, vers la suralimentation. Crime de lèse-majesté ? Non. En 1974, c'est justement la RSR, première du nom, qui a introduit le turbo aux 24 Heures du Mans, décrochant au passage la 2^e place au général. La boucle serait ainsi bouclée, la 911 représentant le passé, le présent et le futur de Porsche. ●

TECHNIQUE

MOTEUR

Type (position)	Flat 6 atmo (Porte-à-faux AR)
Cylindrée (alésage x course)	3996 cm ³ (102,7 x 80,4 mm)
Distribution	4 soupapes par cylindre
Brides d'admission d'air	2 x 29,3 mm
Puissance maxi	Env. 470 ch à 7800 t./mn
Couple maxi	Env. 450 Nm à 7250 t./mn
Régime maxi	9400 t./mn

TRANSMISSION

Mode	Aux roues arrière
Boîte de vitesses	Séquentielle à 6 rapports
Embrayage	Tri-disque en carbone

CHASSIS

Type	Coque autoporteuse alu et acier + arceau
Freinage AV	Disques acier 380 mm, étriers à 6 pistons
Freinage AR	Disques acier 355 mm, étriers à 4 pistons
Suspension AV	Double triangulation, combinés ressorts/amortisseurs, barre antiroulis
Suspension AR	Multibras, combinés ressorts/amortisseurs, barre antiroulis
Direction	Assistance hydraulique

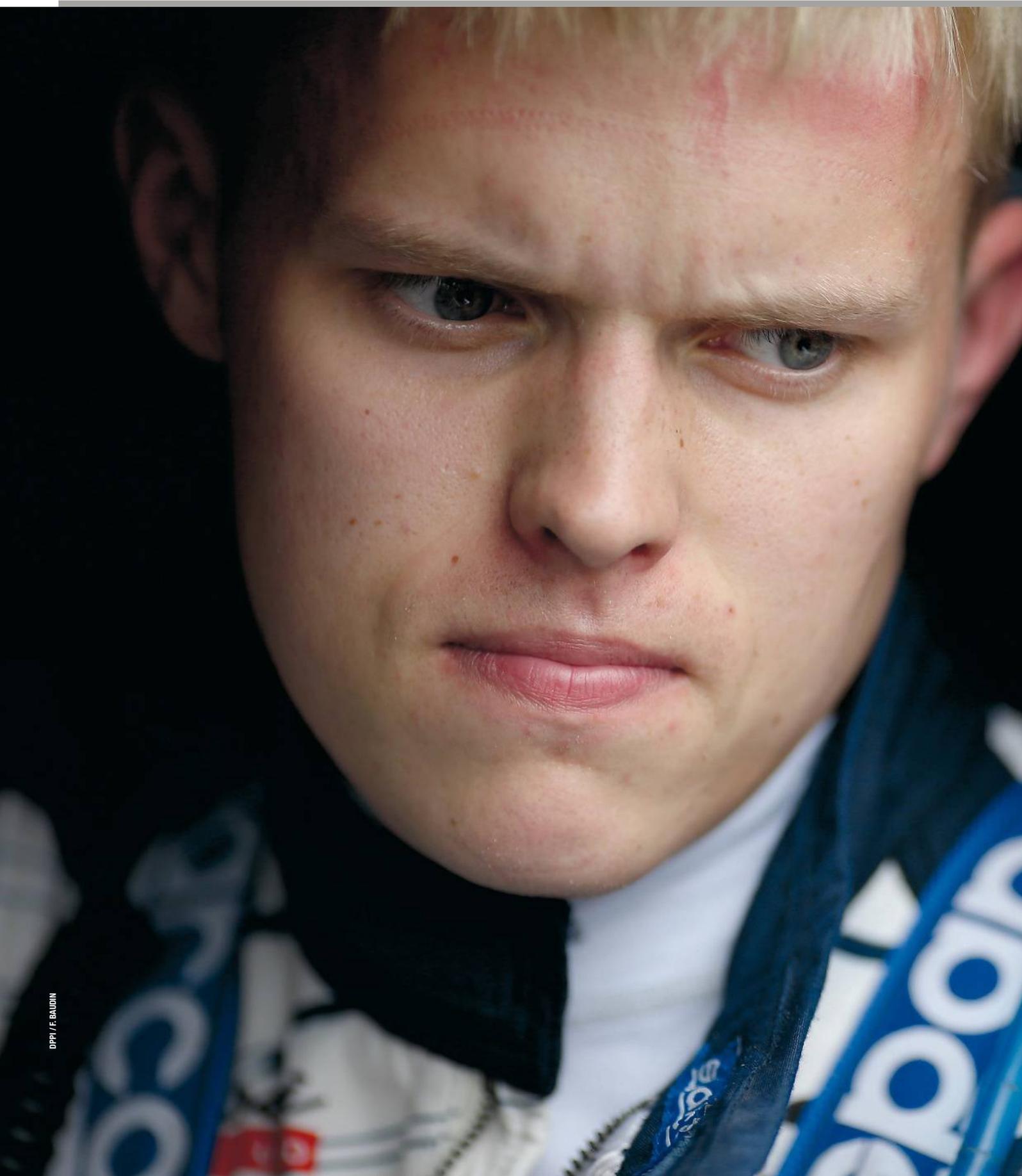
DIMENSIONS

Long / Larg / Hauteur (mm)	4537 x 2050 x 1212
Empattement (mm)	2450
Réservoir (litres)	85
Pneumatiques	Michelin 30/68 et 31/71 R 18

POIDS

Constructeur (kg)	1245
-------------------	------





DPPI / F. BAUDIN

OTT TÄNAK

ÉTERNEL ESPOIR DEPUIS 2010, L'ESTONIEN A PEINÉ POUR PERCER AU PLUS HAUT NIVEAU, ET CE MALGRÉ LA CONFIANCE PLACÉE EN LUI PAR MALCOLM WILSON, SON PATRON CHEZ M-SPORT. ET SI 2015 ALLAIT, ENFIN, ÊTRE L'ANNÉE DE LA CONFIRMATION ?

PROPOS RECUEILLIS PAR ÉRIC BRIQUET

“FIGURER CONSTAMMENT AU SOMMET RESTE COMPLIQUÉ”

Avec son visage poupon et sa voix fluette, Ott Tänak passerait inaperçu s'il n'était pas un pilote de rallye figurant dans le Top 10 mondial. Sa carrière chaotique en WRC a été relancée en 2015 lorsque l'Estonien a pris la place laissée vacante, chez M-Sport, par la retraite de Mikko Hirvonen. En dépit d'une expérience inférieure aux pilotes de sa génération, Ott, à 27 ans, doit désormais montrer qu'il est capable d'évoluer au sommet de la hiérarchie et que sa notoriété n'est pas uniquement due à un spectaculaire plongeon au fond d'un lac mexicain, une vidéo visionnée par plus d'un million d'internautes...

QUELS SONT VOS OBJECTIFS À COURT TERME ?

Je n'ai qu'une seule saison à ce niveau. L'objectif cette année est d'augmenter mon expérience afin d'être plus performant en 2016. C'était important de bien démarrer le championnat. Au Monte-Carlo comme en Suède. Hélas, je n'étais pas bien placé dans l'ordre des départs de la première manche, mais il a fallu faire avec. Je me suis battu. À l'arrivée, finir à la quatrième place en Suède, c'était un résultat positif et très encourageant pour la suite de la saison, même si j'espérais un peu mieux avant le départ. L'objectif était de se battre pour le podium.

COMMENT AVEZ-VOUS APPRÉHENDÉ VOTRE RETOUR EN WRC ?

Je reconnais que j'ai été très surpris de signer le deuxième temps lors de la pre-

mière spéciale du Monte-Carlo après une si longue période sans piloter une WRC. D'autant plus que cette spéciale était très compliquée. Je suivais les traces devant moi et dès le deuxième virage, j'ai constaté que des voitures étaient déjà parties dans le bas-côté. Les conditions étaient difficiles avec la nuit et le froid qui tombaient. C'était primordial de ne pas commettre une erreur d'entrée à l'occasion de mon retour en WRC.

ÉTAIT-CE IMPORTANT DE SOIGNER VOTRE DÉBUT DE SAISON ?

En Suède, ma position dans l'ordre des départs n'était pas favorable au début du rallye. Mais au fur et à mesure, j'ai réussi à signer des bons chronos et à bien terminer. Ce genre de course permet de se remettre en confiance. Parfois, c'est frustrant d'être handicapé par l'ordre des départs. Mais c'est aussi une manière d'acquérir de l'expérience. L'idée est de donner le maximum possible en fonction des conditions, sans chercher à trop en faire. Quand vous y parvenez, cela vous rend plus fort pour le futur.

QU'ATTENDEZ-VOUS DES PROCHAINES SAISONS ?

Cette année, j'apprends. En 2016, le plan sera d'atteindre un niveau élevé et surtout constant en vitesse de pointe. Il faut y aller étape par étape pour réaliser cet objectif. Cette stratégie n'est pas toujours évidente à mettre en place, notamment sur les rallyes cassants comme nous avons eu au printemps. À partir du Portugal, beaucoup de choses ont changé avec l'arrivée de la nouvelle Fiesta.

COMMENT AVEZ-VOUS VÉCU CETTE TERRIFIANTE SORTIE DE ROUTE AU MEXIQUE ?

Le plongeon m'a donné beaucoup de boulot avec les médias. Il y a eu énormément d'interviews. Maintenant, c'est passé, n'en parlons plus. Je préfère me concentrer sur la suite de la saison. Ce qui fut extraordinaire sur le moment, c'est le travail de l'équipe pour reconstruire la Ford en trois heures. Même si plus d'un million de personnes ont visionné cette vidéo, cela ne change rien pour moi. Cette sortie a été un peu étrange. Il y avait un trou à l'intérieur de la trajectoire qui a déséquilibré ma voiture et je me suis retrouvé dans le lac. Cela arrive régulièrement de sortir de la route sans savoir sur le moment où ça va finir. Nous sommes conscients que tout peut se produire en rallye et que l'objectif, pour tous, consiste à rester sur la route.

REVENONS À VOTRE CARRIÈRE EN WRC. UN SUPER DÉBUT AU PAYS DE GALLES EN 2011, PUIS UN PODIUM EN SARDAIGNE EN 2012 N'AURONT PAS ÉTÉ SUFFISANTS POUR SAUVER VOTRE PLACE EN WRC ?

Une première saison en WRC n'est jamais facile pour un jeune pilote. Tous veulent montrer qu'ils sont capables d'aller vite mais, sans la moindre expérience, l'attaque n'est pas toujours récompensée. Donc les fautes de pilotage surviennent en nombre. C'est ce qui s'est passé pour moi. Je dois me servir de ces erreurs pour progresser cette saison. La fin de la saison 2012 n'avait pas été mauvaise. J'avais signé des meilleurs temps, notamment sur l'asphalte, mais cela n'a pas été suffisant pour conserver ma place dans l'équipe M-Sport. Après m'être retrouvé à pied, je suis revenu dans le match cette année.

POUVEZ-VOUS NOUS EXPLIQUER COMMENT LE PASSAGE D'UNE CATÉGORIE À UNE AUTRE EST DIFFICILE ET NÉCESSITE UN TEMPS D'ADAPTATION ?

C'est en effet difficile à chaque fois de changer de voiture. Une groupe N, une Super 2000 et une WRC sont très différentes. Pas uniquement au niveau du pilotage, mais aussi de l'engagement personnel. En WRC2, le niveau est déjà élevé et la bagarre devient plus intense. En WRC, tous les détails comptent. C'est le haut niveau. Il faut être très professionnel et travailler de plus en plus chaque jour. Le pilotage d'une WRC pourrait sembler plus facile que celui d'une groupe N, mais la compétition est plus ardue au sommet de la pyramide car il faut être toujours à la limite. Pour cela, vous devez avoir de l'expérience pour prendre de bonnes notes et bien régler la voiture avec les ingénieurs. Cette expérience indispensable vient avec le temps. Je crois que les gens ne réalisent pas à quel point ce métier de pilote est compliqué.



Malcom Wilson a donné une seconde chance à l'Estonien, car il croit en son potentiel.



Pour ses débuts en WRC en 2012 chez M-Sport (ci-dessus), Tänak a étonné par sa pointe de vitesse, mais déçu par sa régularité. En 2014, il a passé une année au "purgatoire" en WRC2 où il a officié pour le compte du constructeur DMack.

“POUR ÉVOLUER AU PLUS HAUT NIVEAU EN RALLYE, UN PILOTE DOIT MONTRER QU’IL PEUT ROULER VITE ET RESTER SUR LA ROUTE. C’EST CE QUE J’ESSAIE DE MONTRER CETTE ANNÉE”



Victime d'une sortie de route très impressionnante lors du récent rallye du Mexique, Tānak a terminé sa course au fond d'un lac.

Quand on ne pense pas au résultat et que tout se passe bien durant une course, c'est très agréable. Figurer constamment au sommet reste compliqué.

AU DÉBUT DE VOTRE CARRIÈRE, VOUS AVIEZ SIGNÉ POUR PLUSIEURS SAISONS AVEC MALCOLM WILSON. EST-CE TOUJOURS LE MÊME CONTRAT ?

Non. Il a fallu beaucoup travailler pour ce retour. Peut-être que j'ai eu aussi la chance d'être au bon endroit au bon moment. Markko Martin (*l'ancien pilote officiel Ford et Peugeot, lui aussi estonien, est le manager d'Ott Tänak. Ndlr*) et Malcolm Wilson ont cherché des solutions pour que je puisse revenir dans le championnat. Je pense que si Malcolm l'a fait, c'est parce qu'il continuait à croire en moi. La pre-

Je travaille tous les jours pour devenir, un jour, le meilleur. Je me bats pour atteindre cet objectif, en ne négligeant aucun détail, avec le soutien de mon entourage et de M-Sport. Pour connaître depuis longtemps la plupart des membres du team, je m'y sens aujourd'hui très à l'aise. En termes de performance ou de résultats, nous sommes au niveau des Citroën et des Hyundai.

VOUS ÊTES DÉJÀ MONTÉ SUR LE PODIUM. VOUS SENTEZ-VOUS DÉSORMAIS CAPABLE DE VOUS BATTRE POUR LA VICTOIRE ?

Je ne sais pas quand je serai en mesure de me battre pour la victoire sur la terre. Pour le moment, il faut persévérer. Mais je suis pleinement conscient que ce sera difficile et que le chemin est encore long. Sébastien Ogier n'est pas intouchable. C'est un être



En Pologne, cette année, il a su monter sur le podium en étant le premier des "non Volkswagen".

mière phase a consisté à rouler en WRC2. C'était le meilleur moyen de reprendre le contact et d'augmenter ma connaissance des rallyes en prévision d'un retour au volant d'une WRC. En plus, tout était nouveau pour Raigo, mon coéquipier. Donc, pour lui aussi, démarrer dans une catégorie inférieure était une bonne solution.

IL VOUS FALLAIT AUSSI MONTRER QUE VOUS POUVIEZ, DÉSORMAIS, SUPPORTER LA PRESION...

C'est le même principe pour tous. Pour évoluer au plus haut niveau en rallye, un pilote doit montrer qu'il peut rouler vite et rester sur la route. C'est ce que j'essaie de montrer cette année. Avant, je courais uniquement pour moi-même, tandis que maintenant, je dois aussi rapporter des points pour l'équipe. D'où une contrainte supplémentaire en début de saison. Pour figurer parmi les meilleurs pilotes du championnat, il faut résister à la pression.

humain. Je pense que c'est possible de le battre. Sa force, aujourd'hui, est d'avoir un niveau de confiance élevé. C'est pour cela que je m'attache à être constant et d'obtenir une série de bons résultats pour me mettre en confiance aussi. Il faut réunir beaucoup de choses pour se mesurer à lui. Des bonnes notes, de l'expérience, une auto performante... C'est une question de détails qui doivent tous fonctionner. Mais c'est possible, j'en suis convaincu.

PENSEZ-VOUS QUE LA DIFFÉRENCE DE BUDGET ENTRE M-SPORT ET LES ÉQUIPES D'USINE TIENT UN RÔLE DANS VOS RÉSULTATS ?

Bien entendu, l'argent a toujours créé d'énormes différences dans les sports mécaniques. C'est flagrant en F1 entre les équipes riches et celles du fond de grille. Le sport automobile coûte très cher et les budgets ont une extrême grande importance. Mais cela n'empêche pas d'obtenir des résultats. Le budget de M-Sport

est peut-être dix fois inférieur aux autres, mais l'équipe est très proche des usines. Et même proche de la victoire dans un bon jour. Cela signifie que le travail réalisé par Malcolm Wilson et tout le team est fantastique.

QUEL EST, À CE JOUR, VOTRE MEILLEUR SOUVENIR EN SPORT AUTOMOBILE ?

Je dirais la saison 2011 dans son ensemble quand je me suis battu face à Juho Hänninen pour le titre WRC-C (*l'équivalent de l'actuel WRC 2 actuel. Ndlr*) qui s'est achevé par mon tout premier rallye en WRC. J'ai également beaucoup apprécié l'année 2012, même s'il n'y a pas eu de suite. C'est difficile de ressortir un souvenir précis. C'est la même chose en 2015. Courir dans une équipe où chaque membre se « défonce » pour toi, c'est très plaisant. Pour moi, cet état d'esprit permanent qui anime le team M-Sport est plus important que le souvenir de mon premier podium.

TRAJECTOIRE

Né le 15 octobre 1987 à Kärla, Estonie. 47 rallyes WRC disputés, 2 podiums (3^e) Sardaigne 2012 et Pologne 2015. Premiers points (Mexique 2011, 10^e), premier temps scratch (Suède 2012).

2008 : Champion d'Estonie.

2009 : Champion d'Estonie, débuts WRC au Portugal.

2010 : Sélectionné Pirelli Star Driver sur une Mitsubishi Gr. N. 2 victoires. 4^e PWRC.

2011 : 2^e en SWRC avec 3 victoires.

Premier rallye en WRC sur une Ford Fiesta WRC au Pays de Galles (6^e).

2012 : Première saison en WRC chez M-Sport sur une Ford Fiesta WRC. 8^e du championnat.

2013 : Championnat d'Estonie sur une Gr. N.

2014 : WRC2 sur une Ford Fiesta.

1 victoire (Pologne). 3 rallyes WRC chez M-Sport.

2015 : WRC chez M-Sport.



RED BULL

“SÉBASTIEN OGIER N’EST PAS INTOUCHABLE. C’EST UN ÊTRE HUMAIN. JE PENSE QUE C’EST POSSIBLE DE LE BATTRE. SA FORCE, AUJOURD’HUI, EST D’AVOIR UN NIVEAU DE CONFIANCE ÉLEVÉ”

OÙ VIVEZ-VOUS MAINTENANT ?

Toujours en Estonie. À Tallinn, la capitale. C’est un petit pays avec juste 1,3 million d’habitants. En étant pilote de rallye, je suis forcément un sportif connu. Mais ma vie reste la même. Vu que je suis pas mal occupé, quand je suis chez moi, je privilégie le calme et la tranquillité en famille. J’évite tant que je peux toutes les invitations, notamment de la part des shows télévisés.

QUEL EST VOTRE RALLYE PRÉFÉRÉ ?

Je ne l’ai disputé qu’à une seule reprise, en 2012, mais j’ai adoré le rallye de Nouvelle-

Zélande. Le profil ressemble à la Finlande avec un revêtement très roulant. J’aime en général les épreuves rapides.

SI VOUS POUVIEZ CHOISIR LE LIEU DE VOTRE PREMIÈRE VICTOIRE MONDIALE, LEQUEL SERAIT-IL ?

Je ne sais pas. Quels sont les prochains ? Allemagne, Australie ?

AVEZ-VOUS UNE PRÉFÉRENCE POUR UNE SURFACE ?

J’ai plus d’expérience sur la terre, mais j’aime bien aussi les rallyes sur asphalte. Pour moi, il n’y a pas de différence. De

toute façon, un pilote doit être bon partout s’il veut devenir un jour champion du monde. Le pilotage s’améliore chaque jour. Pour moi, c’est comme si j’étais à l’école. J’apprends toujours. Lors de chaque journée de reconnaissances, d’essais ou de course, il y a toujours de nouveaux détails qui entrent en ligne de compte. Il en va de même dans la relation pilote et copilote.

AVEZ-VOUS L’ASSURANCE DE CONSERVER VOTRE PLACE EN 2016 ?

Je sais que je dois bien faire mon travail afin de trouver une place pour l’année prochaine. Pour l’instant, je me concentre sur chaque rallye. Markko (*Martin. Ndlr*) fait son travail de son côté. Je ne sais pas si ce sera avec M-Sport ou ailleurs. Commençons par obtenir des résultats, sinon je n’aurai aucune chance de décrocher un volant en WRC la saison prochaine, même chez M-Sport. ●



DPP / F. BAUDIN

D'habitude, j'attends deux ou trois jours après l'arrivée d'un rallye pour me pencher sur ma chronique AUTOhebdo. Vu que j'ai pris mes vacances

entre la Pologne et la Finlande, autant vous dire que j'ai un emploi du temps bien chargé en ce mois d'août. Quarante-huit heures après avoir quitté Jyväskylä, j'étais déjà installé dans le baquet de ma Polo sur notre piste d'essais privée en Allemagne, afin de valider de nouveaux freins.

Je dois reconnaître que cette deuxième place acquise en Finlande n'est pas synonyme de déception, car j'ai le sentiment d'avoir produit une très belle course. Il faut savoir reconnaître que le plus fort

a gagné. J'ai pourtant tout essayé. J'ai pris beaucoup de risques, mais j'avais toujours le championnat dans un coin de mon esprit. À l'inverse de Jari-Matti, qui avait l'occasion de sauver sa saison mal débutée en s'imposant à domicile. Je ne nourris aucun regret. Lorsqu'il est dans cette forme et qu'il ne fait pas d'erreur, comme ce fut le cas encore cette année, gagner en Finlande représente le challenge le plus relevé de la saison. Comme en Suède d'ailleurs. Quand je regarde les écarts, je me dis qu'il ne me manquait pas grand-chose pour m'imposer. Je n'ai pas à rougir, surtout en constatant les différences que Jari-Matti et moi avons faites sur le reste du plateau. Notre niveau de performance était élevé et la victoire s'est jouée sur des détails. Ce week-end, ils étaient en sa faveur. Avec la pluie, ma mission apparaissait moins compliquée. Il y a même eu des spéciales qui étaient plutôt bonnes pour moi. Par rapport aux précédentes manches sur la terre, c'était moins pénalisant ici d'ouvrir la route pendant deux jours. Malgré tout, cela reste compliqué de compenser en Finlande le moindre désavantage face à un Latvala étincelant. Sur la spéciale du dimanche, Myhinpää qui était la plus rapide de l'épreuve, je savais que nous allions tous les deux approcher les limites. **J'ai peut-être eu un petit manque**

SÉBASTIEN OGIER

“LE PLUS FORT A GAGNÉ”

d'engagement par rapport à lui. J'ai donné, j'ai essayé, mais je n'ai jamais osé oublier le reste en me lançant à 200 % dans la bataille.

Sa prise de risque a certainement été plus élevée que la mienne. Je savais que la course était jouée. Avec treize secondes de retard, il n'y avait rien à tenter à la régulière sur les vingt-huit kilomètres encore à parcourir. Il fallait juste faire le boulot et être à l'arrivée. Dès le samedi après-midi, je me doutais que ce serait très compliqué car j'étais moins bien que lui. Avec la pluie qui s'est mise à tomber, j'ai quand même eu une chance de reprendre quelques secondes, mais je n'ai pas réussi à saisir cette petite opportunité. J'ai malgré tout pris un plaisir énorme sur cette course que je considère comme la plus belle du championnat au niveau du pilotage. **Le record de la vitesse moyenne a été battu ce week-end. Je peux confirmer que derrière le volant, je sentais que ça allait très vite.** Les performances des voitures évoluent forcément d'année en année. Sans doute que les organisateurs ont proposé en 2015 un parcours composé de spéciales plus rapides que d'habitude. Entre Ouninpohja et Myhinpää, il y avait au moins deux chronos à plus de 130 km/h de moyenne. Les conditions étaient aussi excellentes avec de nombreuses averses qui sont tombées avant et pendant le rallye. Toute

cette eau a eu pour effet de compacter la surface des spéciales. Du coup, il y avait moins de gravette et l'adhérence était meilleure.

D'ordinaire, une deuxième place ne me donne pas le sourire. Mais là, prendre 21 points (2^e place + les 3 pts de la Power Stage. Ndlr) en Finlande et augmenter mon avance sur le deuxième du championnat (désormais Jari-Matti Latvala. Ndlr) constitue une bonne satisfaction. À cinq courses de la fin, avec 89 points d'avance, je considère avoir un matelas très confortable. Ce résultat me donne une première chance de devenir champion du monde dès l'Allemagne (20-23 août. Ndlr). Il faudra, pour cela, compter sur un concours de circonstances

favorables pour décrocher un troisième titre consécutif. En clair, il me faudra gagner le rallye et que Latvala ne termine pas dans les 7 premiers. Si le titre ne se joue pas lors de la prochaine manche, il y aura ensuite d'autres opportunités...

L'important, en Allemagne, sera de rectifier le tir après les deux faux pas vécus à domicile par Volkswagen lors des deux dernières saisons. Nous devons faire beaucoup mieux. Julien et moi réalisons pour l'instant une saison parfaite. Nous allons essayer de rester sur cette tendance le plus longtemps possible. Deux journées d'essais sont prévues d'ici là, l'une dans un camp militaire, l'autre dans des vignes, car gagner en Allemagne sera primordial pour l'équipe. C'est le moindre que nous puissions faire vis-à-vis de tous les gens qui bossent comme des fous pour nous fournir des voitures si performantes depuis bientôt trois ans. J'espère que j'aurai de bonnes nouvelles à vous raconter dans la prochaine chronique. En attendant, salut à tous et passez de bonnes vacances !



DPP / B. BRADINI



DPP / B. BRADINI

► PROCHAINE ÉPREUVE : RALLYE D'ALLEMAGNE AUTOHEBDO N°2026 - 26 AOÛT 2015

QUIZ

DE L'ÉTÉ

TESTEZ-VOUS SUR

50

QUESTIONS

PROFITEZ DE CETTE TRÊVE ESTIVALE POUR ÉTABLIR UN BILAN DE VOS CONNAISSANCES EN VOUS AMUSANT. SI LA PLUPART DES QUESTIONS SONT RELATIVEMENT FACILES, D'AUTRES LE SONT BEAUCOUP MOINS... À VOUS DE JOUER !

Jean-Claude Romec

1. La victoire de la 919 Hybrid aux 24 Heures du Mans, en juin dernier, porte le record absolu de succès détenus par Porsche dans la Sarthe à :

- A 15
- B 17
- C 20

2. Qui a gagné le rallye de France 2014 ?

- A Sébastien Ogier
- B Thierry Neuville
- C Jari-Matti Latvala

3. Qui est le doyen d'âge du peloton F1 cette saison ?

- A Jenson Button
- B Felipe Massa
- C Kimi Räikkönen

4. À l'image du Ferrari World d'Abou Dhabi, inauguré en 2010, un Ferrari Land est actuellement en construction. Dans quel pays ?

- A Italie
- B Espagne
- C États-Unis

5. Quel est le deuxième prénom de Nico Rosberg ?

- A Erik
- B Keke
- C Louis

6. Sur les 23 courses effectivement disputées en WTCC l'an dernier – la 2^e course de Slovaquie ayant été annulée – combien ont échappé à Citroën Racing ?

- A 4
- B 6
- C 8

7. Jean-Pierre Beltoise, qui nous a quittés le 5 janvier dernier à l'âge de 77 ans, avait connu en juillet 1964 un terrible accident, à Reims, qui l'a marqué dans sa chair. Quelle séquelle le pilote en avait-il gardé ?

- A Articulation du bras gauche bloquée
- B Amputation d'un orteil au pied droit
- C Ablation du pancréas

8. Sacré une deuxième fois champion du monde l'an dernier, Lewis Hamilton est en train de se rapprocher des grands records de la F1. Parmi les trois suivants, duquel reste-t-il le plus éloigné ?

- A Plus grand nombre de podiums
- B Plus grand nombre de pole positions
- C Plus grand nombre de points marqués

9. Quel est l'autre nom, plus connu, du circuit de Terlaemen, en Belgique ?

- A Nivelles
- B Spa-Francorchamps
- C Zolder

10. Combien y avait-il de F1 sur la première grille de l'année, à Melbourne ?

- A 15
- B 16
- C 17

11. Classez ces Brabham F1 de la plus ancienne à la plus récente :

- | | | |
|---|-----------------------|------|
| A | <input type="radio"/> | 1973 |
| B | <input type="radio"/> | 1975 |
| C | <input type="radio"/> | 1979 |
| D | <input type="radio"/> | 1980 |
| E | <input type="radio"/> | 1983 |
| F | <input type="radio"/> | 1986 |



QUIZ

DE L'ÉTÉ

12. Où se disputera la manche française du championnat du monde des rallyes, en octobre prochain ?

- A En Alsace
- B En Corse
- C Il n'y a pas de manche en France cette année

13. Cette saison, en championnat de France de la Montagne, Nicolas Schatz est bien parti pour :

- A Égaler les cinq titres consécutifs de Lionel Régat et Bernard Chambérod
- B Égaler les six titres de Daniel Boccard
- C Égaler les dix titres de Marcel Tarrès

14. Le DTM a vu s'imposer cette année un ressortissant d'une nation jusqu'ici absente de son palmarès. De quel pays s'agit-il ?

- A Russie
- B Espagne
- C Portugal

15. Quel est le championnat le plus représenté parmi les vainqueurs du Grand Prix de Macao depuis que celui-ci concerne exclusivement les F3 ?

- A F3 Euro Series
- B F3 japonaise
- C F3 britannique

16. Qu'est-il arrivé à Sébastien Loeb lors de la manche française du WTCC, les 27-28 juin derniers, sur le circuit Paul-Ricard ?

- A Sa Citroën C-Elysée a refusé de démarrer pour sortir du parc fermé
- B Il a pris la tête du championnat
- C Il a signé sa première pole position en WTCC

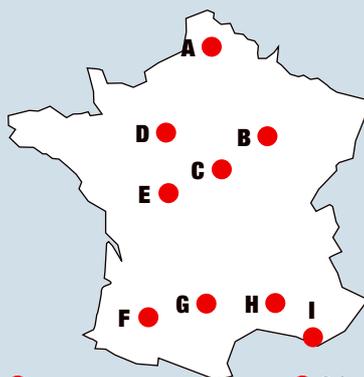
17. Quelles sont les voitures autorisées à disputer la catégorie Supercar du Rallycross RX ?

- A Des autos de série issues de la gamme de différents constructeurs, largement modifiées dans un esprit « WRC » et dont la puissance est portée à environ 600 ch
- B Des Silhouette dotées d'un châssis tubulaire, toutes propulsées par le même bloc moteur de 400 ch
- C Il n'y a aucune règle, toutes les voitures sont acceptées

18. Parmi les trois noms de constructeurs suivants, lequel est inventé ?

- A Manor
- B Norma
- C Nomar

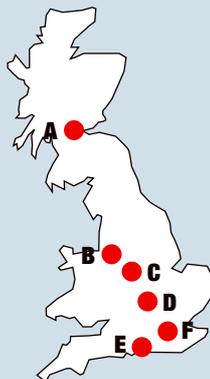
19. Saurez-vous repérer les 21 circuits suivants sur les cartes de France, d'Allemagne et de Grande-Bretagne ?



- A Séquestre
- B Croix-en-Ternois
- C Magny-Cours
- D Paul-Ricard
- E Paul-Armagnac
- F Lédénon
- G Bugatti
- H Val de Vienne
- I Dijon-Prenois



- A Nürburgring
- B Hockenheim
- C Oschersleben
- D Norisring
- E Sachsenring
- F Lausitzring



- A Silverstone
- B Brands Hatch
- C Oulton Park
- D Donington
- E Goodwood
- F Knockhill

20. Quel constructeur est champion du monde d'Endurance en titre ?

- A Audi
- B Porsche
- C Toyota

21. Dans quelle série évoluait l'an dernier l'Anglais Will Stevens, qui a participé au Grand Prix d'Abou Dhabi 2014 sur Caterham, avant d'être titularisé cette année par Manor ?

- A Eurocup FR 2.0
- B FR 3.5 Series
- C Auto GP

22. Quel est le pilote comptant le plus de Grands Prix avec la Scuderia Ferrari sans avoir jamais obtenu de victoire en F1 ?

- A Chris Amon
- B Stefan Johansson
- C Ivan Capelli

23. Avant que s'impose cette année Earl Bamber (en compagnie de Nico Hülkenberg et Nick Tandy), à quand remontait la dernière victoire d'un Néo-Zélandais aux 24 Heures du Mans ?

- A 1966
- B 1980
- C Cela ne s'était jamais produit

24. Où évolue aujourd'hui Cyril Raymond, vainqueur de la manche inaugurale du championnat de France F4 2011 ?

- A En Pro Mazda, aux États-Unis
- B En Super Formula, au Japon
- C En championnat de France Rallycross

25. L'année dernière, Esteban Ocon est devenu champion d'Europe de Formule 3. Combien de Français ont obtenu ce titre prestigieux avant lui ?

- A 1
- B 3
- C 5

26. Avant l'édition de cette année, qui a vu la victoire de la Porsche 919 Hybrid, depuis combien de temps un proto à motorisation « essence » ne n'était plus imposé aux 24 Heures du Mans ?

- A 10 ans
- B 12 ans
- C 15 ans

27. Quelle célèbre figure du sport automobile américain pourra-t-on voir l'an prochain dans les paddocks de F1 ?

- A Roger Penske
- B Chip Ganassi
- C Carl Haas

28. Nissan effectuait cette année son retour aux 24 Heures du Mans, avec le résultat que l'on sait. Mais quel fut le meilleur classement enregistré par le constructeur japonais dans la Sarthe ?

- A 3^e
- B 4^e
- C 5^e

29. Retrouvez ces protos LM P1 2015 en fonction de leur silhouette :

- A
 - B
 - C
 - D
 - E
- Audi
 - Nissan
 - Porsche
 - Toyota
 - Rebellion

A



DPP1 / J.M. LE MEUR

B



XPB

C



DPP1 / J.M. LE MEUR

D



DPP1 / J.M. LE MEUR

E



DPP1 / J.M. LE MEUR

QUIZ

DE L'ÉTÉ

30. Avec quel grand constructeur mondial, l'un des espoirs français du rallye, Eric Camilli, a-t-il lié sa destinée ?

- A Citroën
- B Volkswagen
- C Toyota

31. Le moteur Mercedes a battu l'un des records de la F1 au Grand Prix de Monaco, en mai dernier. Lequel ?

- A Celui des pole positions consécutives
- B Celui des victoires consécutives
- C Celui des meilleurs tours consécutifs

32. Sur un circuit, quelle est la signification de ce drapeau ?



J.F. GALERON

- A Course neutralisée
- B Arrêt obligatoire à son stand pour le pilote à qui il est présenté
- C Un concurrent s'apprête à vous dépasser

33. Avant Simon Pagenaud cette année, quel était le dernier Français à avoir mené les 500 Miles d'Indianapolis ?

- A Sébastien Bourdais
- B Stephan Grégoire
- C Nelson Philippe

34. Combien de manches les champions de France GT 2014 Nicolas Armindo et Raymond Narac ont-ils remportées l'an dernier ?

- A 2
- B 4
- C 6

35. Quel était le prénom de monsieur Maserati, créateur de la marque ?

- A Luciano
- B Alfiero
- C Enzo

36. Et celui de monsieur Lamborghini ?

- A Adamo
- B Luigi
- C Ferruccio

37. Où est né Nelson Piquet Jr ?

- A À Sao Paulo (Brésil)
- B À Monaco
- C À Heidelberg (Allemagne)

38. Quel est le dernier pilote francophone à s'être imposé en DTM ?

- A Edoardo Mortara
- B Maxime Martin
- C Bruno Spengler

39. Le WTCC applique, comme d'autres séries, la règle de la « grille inversée » pour définir l'ordre de départ de sa course 2. Sur quel principe se base-t-elle ?

- A Les dix premiers des qualifications sont positionnés dans l'ordre inverse de leur classement
- B Les huit premiers de la course 1 sont positionnés dans l'ordre inverse de leur classement
- C Les six premiers du classement général après la course 1 sont positionnés dans l'ordre inverse de leur classement

40. Combien de partenaires moteurs l'écurie Red Bull Racing a-t-elle connus depuis 2005, année de ses débuts en F1 ?

- A 1
- B 2
- C 3

41. Qui fut le premier pilote allemand vainqueur d'un Grand Prix de F1 ?

- A Hans-Joachim Stuck
- B Jochen Mass
- C Wolfgang von Trips

42. À quelle place Sébastien Loeb a-t-il terminé le rallye Monte-Carlo 2015, qui marquait pour lui un retour exceptionnel en WRC ?

- A La 2^e
- B La 8^e
- C Il n'a pas terminé le rallye

43. Quel pilote, déjà titré au niveau mondial dans le passé, est-il devenu l'année dernière champion du monde de Rallycross RX ?

- A Petter Solberg
- B Mattias Ekström
- C Tanner Foust

44. Quel fils d'ancien champion du monde des rallyes est devenu l'an dernier vice-champion d'Europe F3 ?

- A Tom Blomqvist
- B Max Vatanen
- C Carlos Sainz Jr

45. Qui est le nouveau directeur sportif du Dakar, en remplacement de David Castera ?

- A Marc Coma

- B Nani Roma
- C Marc Marquez

46. Combien y a-t-il eu de pilotes brésiliens victorieux en F1 ?

- A 4
- B 5
- C 6

47. Quel programme chargé Romain Dumas a-t-il accompli en janvier dernier ?

- A Rallye Monte-Carlo et 24 Heures de Dubaï
- B Dakar et 24 Heures de Daytona
- C Dakar et Rallye Monte-Carlo

48. Qui est ce blondinet ?



DPPI

- A Jari-Matti Latvala
- B Sébastien Bourdais
- C Mika Häkkinen

49. En remportant le rallye d'Argentine cette année, Kris Meeke n'était pas le premier Britannique à inscrire son nom au championnat du monde des rallyes. Mais combien l'ont précédé exactement ?

- A 2
- B 3
- C 4

50. Quel grand constructeur mondial a-t-il annoncé son retour aux 24 Heures du Mans l'an prochain ?

- A Ferrari
- B Ford
- C Peugeot

RÉSULTATS

1 à 16 BONNES RÉPONSES

Si vous êtes lecteur occasionnel peu au fait de l'actualité et de l'histoire du sport automobile, vous êtes parfaitement excusable. En revanche, si vous lisez régulièrement l'hebdo, c'est vraiment trop juste. Où étiez-vous ces douze derniers mois ?

17 à 38 BONNES RÉPONSES

La base de connaissances est solide, on voit que vous maîtrisez le sujet. Peut-être avez-vous pu pêcher sur certaines questions trop pointues, ou êtes-vous tombé dans quelque piège tordu... Allez, l'année prochaine, vous ferez partie des meilleurs !

39 à 50 BONNES RÉPONSES

Félicitations, votre score démontre une parfaite aisance dans toutes les disciplines abordées dans ce test. À partir de 45, on peut même vous qualifier de champion puisque vous dominez à la fois l'histoire et l'actualité du sport automobile. Bravo !

RÉPONSES

1/B ⊕ Palmarès ouvert en 1976 avec la 936. - 2/C - 3/C ⊕ Le Finlandais est né le 17 octobre 1979, soit trois mois avant le Britannique, qui est du 19 janvier 1980. En revanche, Button compte plus de Grands Prix disputés, 275 contre 222 à Räikkönen (avant le GP de Belgique). Massa, lui, est un « jeunot » né en 1981... - 4/B ⊕ Avec une ouverture prévue fin 2016, ce sera l'une des nouvelles attractions du parc catalan Port Aventura. - 5/A - 6/B ⊕ Équitablement réparties entre Chevrolet (Morbidelli, Chilton), Honda (Tarquini, Bennani), et Lada (Huff, deux fois). - 7/A ⊕ Resté deux jours dans le coma, Beltoise était de nouveau au volant d'une voiture de course, huit mois plus tard. - 8/A ⊕ Le record de points marqués devrait assez vite revenir au Britannique puisqu'il est aujourd'hui à moins de 100 unités (exactement 90 après le GP de Hongrie) d'Alonso et Vettel qui se partagent actuellement la tête avec 1778 points. Avec 47 poles à son actif, il est aujourd'hui le meilleur pilote en activité et n'en compte que 21 de retard sur Schumacher. En revanche, le record de podiums de l'Allemand (155) semble hors d'atteinte pour Hamilton, qui en totalise 79, avant le GP de Belgique. - 9/C - 10/A - 11/ ⊕ A : 1980 - B : 1979 - C : 1975 - D : 1983 - E : 1986 - F : 1973 - 12/B ⊕ Le rallye de France retrouve l'Île de Beauté, délaissée depuis 2008. - 13/B ⊕ S'il coiffe la couronne en fin d'année, il s'agirait même de son 6^e titre consécutif alors que la série de Boccard s'étend entre 1987 et 1999. - 14/C ⊕ Avec la victoire d'Antonio Felix da Costa, mi-juillet à Zandvoort. - 15/C ⊕ Avec neuf succès (dernier en date, Conway en 2006), la F3 UK devance la F3 européenne (7) et la japonaise (5, à égalité avec l'Allemande). - 16/C - 17/A - 18/C ⊕ - 19/ ⊕ (France) A : Croix-en-Ternois - B : Dijon-Prenois - C :

Magny-Cours - D : Bugatti - E : Val de Vienne - F : Paul-Armagnac - G : Séquestre - H : Lédenon - I : Paul-Ricard. / ⊕ (Allemagne) A : Oschersleben - B : Nürburgring - C : Lausitzring - D : Sachsenring - E : Hockenheim - F : Norisring / ⊕ (Grande-Bretagne) A : Knockhill - B : Oulton Park - C : Donington - D : Silverstone - E : Goodwood - F : Brands Hatch - 20/C ⊕ C'était la première couronne en WEC pour le géant nippon. - 21/B ⊕ Il y a passé trois saisons complètes, terminant successivement 12^e, 4^e et 6^e. - 22/B ⊕ Avec 31 Grands Prix disputés en rouge en 1985-86, le Suédois fait « mieux » que le Néo-Zélandais (27 entre 1967 et 69) et l'Italien (14 en 1992). - 23/A ⊕ Avec la victoire de l'équipage 100% kiwi Bruce McLaren-Chris Amon sur Ford MK II. - 24/C ⊕ Reconverti en 2013, l'ancien pistard, aujourd'hui âgé de 22 ans, est devenu champion de France Super 1600 l'an dernier et a décroché cette saison sa première victoire dans la catégorie reine du Supercar. - 25/A ⊕ Alain Prost, en 1979. Romain Grosjean (2007) et Jules Bianchi (2009) sont champions de F3 Euro Series. - 26/A ⊕ C'était la dernière des cinq victoires de l'Audi R8, en 2005. - 27/C ⊕ L'ancien associé de Paul Newman et Mike Lanigan en ChampCar puis IndyCar sera à la tête du Haas F1 Team qui découvrira la F1 en 2016. - 28/A ⊕ C'était en 1998. Les R390 GT1 s'étaient alors classées aux 3^e et 5^e positions finales. - 29/ ⊕ A : Toyota - B : Rebellion - C : Nissan - D : Audi - E : Porsche - 30/C - 31/A ⊕ Il a dépassé le Renault avec 25 poles consécutives entre les GP d'Australie 2014 et de Monaco 2015. Série - en cours - portée depuis à 29 (avant le GP de Belgique). - 32/B - 33/B ⊕ En 1993. - 34/A ⊕ Le duo d'Imsa Performance ne s'est imposé qu'à Lédenon et au Castellet, misant tout sur la

régularité. - 35/B ⊕ Cinq membres de la fratrie Maserati furent impliqués dans l'industrie automobile, mais c'est Alfieri, ingénieur de formation, qui fut le principal initiateur de la marque, ainsi que son gestionnaire jusqu'à sa disparition, en 1932. - 36/C - 37/C - 38/B ⊕ Le Belge a gagné à Moscou en juillet 2014, à l'occasion de sa 5^e course seulement en DTM. Le Suisse Mortara pointait bien en tête du championnat après la première manche 2015 mais sans s'y être imposé ; sa dernière victoire remonte à 2012. C'est plus récent pour le Canadien Spengler : 2013. - 39/A ⊕ Contrairement aux GP2 Series par exemple, qui se basent sur l'option « B ». - 40/C ⊕ Par ordre d'apparition : Cosworth (2005), Ferrari (2006) et Renault (depuis 2007) - 41/C ⊕ Von Trips a remporté les GP des Pays-Bas et de Grande-Bretagne en 1961. Mass a gagné le GP d'Espagne 14 ans plus tard et Stuck ne s'est jamais imposé en F1. - 42/B - 43/A ⊕ Le Norvégien avait auparavant été sacré champion du monde des rallyes en 2003. - 44/A ⊕ Il court toujours en F3 cette année, sous licence britannique, pays où il a vu le jour en 1993. - 45/A ⊕ Il a mis un terme à sa carrière moto après avoir remporté le rallye pour la 5^e fois en janvier dernier. - 46/C ⊕ Senna 41 victoires, Piquet 23, Fittipaldi 14, Massa et Barrichello 11, et Pace 1 - 47/C ⊕ Après avoir abandonné au milieu de la seconde semaine du rallye-raid sud-américain, il a terminé 26^e et 2^e du R-GT au Monte-Carlo avant de filer en direction de Bahreïn pour y effectuer des essais avec la Porsche 919 Hybrid. - 48/B - 49/B ⊕ Dans l'ordre, Roger Clark (1 victoire), Colin McRae (25) et Richard Burns (10). - 50/B ⊕ En catégorie GT, pour célébrer le 50^e anniversaire de sa première victoire dans la Sarthe, avec la MK II.

ÉPISODE 4 ET DE SEPT !

Après la France, l'Allemagne, la République Tchèque, la Pologne, la Biélorussie et la Russie, nous voilà en Mongolie avant de poursuivre vers la Chine et sa capitale, Pékin, qui marquera la fin de notre périple.



Depuis Nijneudinsk, petite ville de Sibirie orientale, nous avons fait encore deux longues étapes de 720 kilomètres chacune avant d'atteindre la frontière mongole, à Kiakhta. Lors de ce second parcours, nous avons longé le lac Baïkal, la plus grande étendue d'eau douce au monde, un peu plus grand que la Belgique. Alimenté par 336 rivières, il n'est navigable que de juin à septembre et intégralement gelé l'hiver avec une glace pouvant atteindre un mètre d'épaisseur. L'occasion de se tremper les pieds dans une eau à 12° tandis que quelques courageux se sont baignés.

Un peu plus loin, lors de la traversée d'un village où nous étions en excès de vitesse, nous nous sommes fait arrêter par la police, pour la première fois depuis notre départ. Le policier a vérifié les papiers (carte grise de la DS et permis international de Bob) pendant près de dix minutes, dans tous les sens, sans rien comprendre et nous a laissé repartir. Était-il intrigué par une DS avec des numéros sur les portes? Avant de quitter la Russie, que nous avons traversée pendant plus de dix jours, il faut dire aussi



Devant la yourte pour une première nuit.

que notre DS a eu beaucoup de succès avec, dans le trafic, de nombreux appels de phare, des coups de klaxon ou des milliers de photos de portables. Les Russes ont été intrigués tout au long des 6200 km parcourus dans leur pays.

À Kiakhta, où nous avons dormi avant de passer la frontière, le lendemain dès 7 heures du matin, les formalités entre la sortie de Russie et l'entrée en République de Mongolie ont duré près de cinq heures. Il fallu de suite changer des euros pour des Togorits (la monnaie mongole) avant de rejoindre Darkhan, la troisième ville du pays, afin de régler les pre-



Vos papiers Monsieur Neyret !

miers péages. Le paysage a changé, plus vallonné, plus verdoyant et l'on a commencé à voir les premières yourtes, les toits très colorés des villages, les premiers troupeaux de vaches ou de chevaux, en totale liberté, parfois sur la route. Nous avons aussi tra-

versé un nouveau fuseau horaire (7h de décalage avec la France).

La Mongolie est trois fois plus grande que la France, mais très peu peuplée puisque l'on compte 2,041 habitants par kilomètre carré (contre 117 dans la Métropole. Ndlr). Pour arriver au parc national de Gorkhi-Terelj, nous avons dû traverser Oulan Bator, une capitale bruyante, surchauffée, polluée et très étendue où la conduite ne manque pas de piquant : comme à Moscou, tout y est permis avec, en plus, de nombreux nids de poules partout. Au parc Terelj, nous avons dormi dans une yourte. Un journaliste et un preneur d'images de M6 Turbo nous ont rejoints et ont commencé le tournage d'un sujet de douze minutes sur le raid pendant la journée de repos. L'occasion d'être invités dans la yourte d'un éleveur mongol. Le lendemain, nous avons mis le cap vers le sud, en direction de Sainshand, aux portes du désert de Gobi que l'on traversera pour atteindre la frontière chinoise. Notre DS marche toujours comme une horloge et l'équipage résiste. Encore 1200 km avant d'atteindre notre Graal.

J.-C. Lamorlette

AUTOhebdo

WORLD RACING & COURSES FRANCE

WTCC, DTM, GP2, GP3, F3, WSR, FORMULE E, INDYCAR, NASCAR, ELMS, BLANCPAIN, ERC, GT TOUR, RALLYE FRANCE, RALLYCROSS...

RALLYCROSS RX - TROIS-RIVIÈRES

SA CAVALE AU CANADA



SOMMAIRE

RALLYCROSS RX TROIS-RIVIÈRES	58
USC ROAD AMERICA	60
SUPER GT FUJI	61
NASCAR WATKINS GLEN	61
MONTAGNE	62

LE PILOTE FRANÇAIS DU TEAM PEUGEOT-HANSEN, **DAVY JEANNEY**, A SIGNÉ SA DEUXIÈME VICTOIRE DE LA SAISON EN S'IMPOSANT DANS LA BELLE-PROVINCE



RALLYCROSS RX - TROIS-RIVIÈRES

**DAVY JEANNEY
RAVI AU QUÉBEC**

À l'issue d'une course intransigeante, le pilote du Team Peugeot Hansen est allé chercher, au Canada, sa deuxième victoire de la saison. *Emmanuel Naud*

Pour leur deuxième année en rallycross, les organisateurs du Grand Prix de Trois-Rivières avaient apporté quelques évolutions à leur piste temporaire, notamment au niveau des jumps, visiblement mieux préparés que l'an passé. Cette première course hors Europe, cette saison, n'est pas prête d'être oubliée par les pilotes : certains ont assisté aux violents orages canadiens du début de semaine quand d'autres ont dû prendre leur mal en patience pour arriver à Québec avec des avions retardés ou détournés.

Bien décidé à oublier une course en Suède où il avait terminé dans le bac à sable, Petter Solberg affole les chronos en étant le seul à boucler un tour de circuit en moins de 49". Le ton est donné. Las, le Norvégien et son équipe



Le Français semble avoir déjà avoir trouvé son rythme de croisière en WRX.

décident de changer le moteur de sa DS3 Supercar, « pour des raisons de sécurité. » Solberg n'est pas au bout de ses peines, puisqu'il va être perturbé par un

problème d'échappement lors de la première manche qualificative. Devant, les pilotes du Team Peugeot Hansen confirment leur forme du moment en

s'installant en tête avec Timmy Hansen devant Davy Jeanney. Avec trois victoires sur quatre dans les manches qualificatives, le jeune Hansen ne cache pas ses intentions, mais tout peut se passer en rallycross. Au départ de la demi-finale, Solberg et Hansen s'accrochent, l'abandon est inévitable et les deux pilotes perdent de précieux points au championnat du monde. Dans l'autre demi-finale, Davy Jeanney a résolu les problèmes de départ qui le pénalisaient lors des manches qualificatives pour s'imposer en augmentant régulièrement ses temps au tour. Qualifié sur la première ligne de la finale au côté de l'Audi S3 de Tommy Rustad, Davy trouve toute la motricité de sa Supercar et sort en tête au premier virage. Le Français doit maintenant résister pendant six tours aux attaques de ses adversaires, mais Davy est en pleine confiance au volant de



Heikkinen et Foust (au second plan) ont mené la révolte des Polo en montant sur le podium final.



Petter Solberg a manqué une occasion de marquer de gros points. Il conserve malgré tout la tête du championnat.

sa 208. Mission accomplie pour le Français chez nos cousins de la Belle Province.

Toomas Heikkinen et Tanner Foust sauvent une saison bien compliquée pour le Marklund Motorsport en rejoignant Jeanney sur le podium. « Après ma victoire à Estering, je me suis dit qu'il fallait que je récidive, mais je ne m'attendais pas à ce que cela arrive aussi vite. Même si j'ai gagné, ce fut un week-end vraiment difficile pour moi, notamment sur les départs, explique le pilote Hansen. L'Allemagne et le Canada sont deux circuits totalement différents, c'est rassurant de s'y être imposé. Depuis trois courses, nous sommes rapides avec Timmy, l'équipe est sereine. C'est sûr, j'ai gagné deux courses, mais ce n'est pas pour autant que je dois m'enflammer, l'objectif reste de marquer un maximum de points pour le championnat Équipes. » C'est ce qu'il faudra faire en Norvège, dans quinze jours, avant le grand rendez-vous de Lohéac, les 5-6 septembre. ●

Classement RALLYCROSS RX

8-9 août. Manche 7/13

Supercar World RX. 1. D. Jeanney (208), 2. T. Heikkinen (Polo), 3. T. Foust (Polo), 4. T. Tustad (Audi S3), 5. A. Bakkerud (Fiesta), 6. M. Eskström (Audi S1), etc.

RX Lites. 1. O. Eriksson, 2. C. Raymond, 3. A. Ranger, 4. J. Hvaal, 5. A. Fernandez, 6. A. Tagliani, etc.

Championnats

Supercar World RX. 1. P. Solberg 176 pts, 2. A. Bakkerud 130, 3. J. Kristoffersson 124, 3. T. Hansen 122, 5. D. Jeanney 115, etc.

Teams. 1. Ford OMSE 239 pts, 2. Peugeot Hansen 237, 3. SDRX 201, 4. Marklund Motorsport 162, 4. VW Team Sweden 148, etc.

Cyril Raymond bon pour le RX Lites



► Le double champion de France de rallycross 2013 et 2014 a été contacté par Andreas Eriksson, le patron de l'équipe Olsbergs MSE et créateur des RX Lites. À pied cette saison, le pilote de Saint-Raphael se distingue par des « one shot », comme sa victoire en Supercar à Châteauroux en mai dernier. Ce week-end, il devait découvrir la piste et la voiture. Mais, Cyril Raymond s'est vite adapté aux rudiments de la RX Lite pour terminer son week-end sur la deuxième marche du podium et ce, après avoir remporté sa demi-finale. « C'est une expérience

incroyable, se réjouit Cyril. Le niveau était très relevé. Au début, j'ai eu quelques difficultés à gérer les portions sur terre, mais j'ai pu me qualifier pour les demi-finales, et en finale, mon amortisseur arrière gauche se casse et je dois terminer la course comme ça. Je termine mon premier meeting international à la deuxième place, et quel plaisir d'avoir pu travailler avec l'équipe OMSE. » Cyril va maintenant pouvoir se préparer, dans les meilleures conditions, à sa prochaine course en Espagne, toujours en RX Lites et avec le soutien de la FFSA et de l'AFOR. **E. N.**

HISTOIRE DE DOUBLÉS

Patrick Pilet et son équipier Nick Tandy ont emmené un doublé Porsche en GTLM, Action Express faisant de même en Prototype, mais pas dans l'ordre que l'on croit... Thibaut Villemant

Entre l'USC et le WEC, la BoP du GTE/GTLM diffère. Les changements concernent notamment le poids, le splitter, l'aile et le diamètre des brides. Et force est de constater que les résultats s'en ressentent. Tant à la peine en championnat du monde, la 911 RSR (voir son essai p.30 à 41. Ndlr) se montre souveraine outre-Atlantique, puisqu'elle vient d'enregistrer une troisième victoire consécutive. Dimanche, à Road America, dans le Wisconsin, Patrick Pilet et Nick Tandy ont décroché leur deuxième succès de rang après celui glané à Mosport (Canada), le 12 juillet dernier. Les deux hommes ont livré une prestation parfaite après avoir été contraints de partir de la 31^e et antépénultième place de la grille de départ suite à une perte de puissance en qualifications, la veille. Le Français, en début de course, s'est montré particulièrement saignant, parvenant, avant le premier passage de témoin, à intégrer le tiercé de tête de la catégorie. « J'arrive à peine à y croire, lâchait-il à l'arrivée. Partir dernier de notre catégorie et finir premier est une expérience que vous ne vivez pas tous les jours. Notre voiture était parfaite et notre stratégie a superbement fonctionné. Nous sommes de retour aux avant-postes aux championnats et tout est possible maintenant. » Si le natif d'Auch pointe dorénavant au 3^e rang du classement Pilotes de sa classe, à seulement cinq unités des leaders, Porsche s'empare des rênes du classement Constructeurs grâce à la deuxième place de la n°912 de Bergmeister-Bamber, qui lui offre un retentissant doublé. « Ce fut un week-end parfait ! » jubilait Marco Ujhasi, leader des projets GT au sein de la marque de Stuttgart.

Tout est jouable

De doublé, il en fut également question en Prototype pour le Action Express Racing. Inscrits sur la Corvette DP n°31, Eric Curran



Bamber et Bergmeister terminant deuxièmes derrière Pilet et Tandy, Porsche fait carton plein en GTLM.

et Dane Cameron sont montés sur la plus haute marche du podium pour la deuxième fois cette année. Les deux hommes, que personne n'imaginait à pareille fête en début de saison, reviennent à deux longueurs du duo Valiante-Westbrook, qui s'accroche à sa première place, et à une de leurs équipiers Barbosa-Fittipaldi, deuxièmes dimanche. « Je ne sais pas bien ce qui est arrivé à tous les autres, mais en ce qui nous concerne, nous nous sommes concentrés sur notre propre course, commentait à sa descente de podium Dane Cameron. Il faut être parfait pour s'imposer dans cette catégorie et je pense que nous l'avons été aujourd'hui. » Troisième et la plus rapide sur un tour, la Riley DP n°01 du Chip Ganassi Racing a perdu plus d'une minute en raison de la défaillance d'une pièce du turbo. Du côté des frères Taylor, c'est la suspension qui a fait des siennes. Mais pour le titre, tout est encore jouable. En



La n°31 s'invite dans la course au titre.

effet, s'ils ne restent plus que trois courses aux concurrents GT pour se départager, et seulement deux à ceux inscrits dans les catégories Prototypes, il serait bien audacieux, à ce stade de la compétition, de se lancer dans un quelconque pronostic.

Classement USC

8-9 août. Manche 9/12

1. E. Curran-D. Cameron (Corvette DP n°31), les 76 tours en 2h40'58"639, 2. J. Barbosa-C. Fittipaldi (Corvette DP n°5) à 14"3, 3. J. Hand-S. Pruett (Riley DP n°01) à 25"01, 4. O. Negri-J. Pew (Ligier JS P2-HPD n°60) à 28"4, 5. R. Westbrook-M. Valiante (Corvette DP n°90) à 52"4, 6. M. Rojas-K. Legge (DeltaWing DWC13 n°0) à 1t., **7. C. Cumming-B. Junqueira (Oreca 09 FLM n°11) à 1t. (1^{er} PC),...**, **13. P. Pilet-N. Tandy (Porsche 911 RS n°911) à 2 t. (1^{er} GTLM)**, 14. E. Bamber-J. Bergmeister (Porsche 911 RSR n°912) à 2 t., 15. P. Kaffer-G. Fisichella (Ferrari 458 Italia n°62) à 2 t.,..., **22. B. Keating-J. Bleekemolen (Dodge Viper**

SRT GT3) à 6 t. (1^{er} GTD), etc. PP : Hand 1'56"452 MT : Pruett 1'57"464.

Championnats

P : 1. Valiante-Westbrook 248 pts, 2. Barbosa-Fittipaldi 247, 3. Curran-Cameron 246, 4. Hand-Pruett 232, 5. J. et R. Taylor 230, etc.

PC : 1. Bennett-Braun 253 pts, 2. Guasch-Kimber Smith 248, 3. Cumming-Junqueira 242, etc.

GTLM : 1. Garcia-Magnussen 217 pts, 2. Auberlen-D. Werner 213, 3. Pilet 212, 4. Edwards-Luhr 204, 5. Fisichella-Kaffer 202, etc.

GTD : 1. C. Nielsen 199 pts, 2. Hasse-Von Moltke 197, 3. T. Bell-Sweedler 190, etc.

VITE

APPELLATION

En raison d'un changement de sponsor-titre, le championnat d'Endurance américain s'appellera, dès l'an prochain, WeatherTech SportsCar Championship et non plus Tudor United SportsCar Championship.

CALENDRIER

En 2016, 12 manches seront au programme : 10 pour la catégorie Prototype et 11 pour les autres. Les 24 H. de Daytona ouvriront la saison (30-31 janvier) avant les 12 H. de Sebring (19 mars). Petit Le Mans sera couru le 1^{er} octobre.

SUPER GT - FUJI 2

KONDO CINQ ANS APRÈS

A l'arrivée, dimanche, la joie exprimée par Masahiko Kondo n'était pas feinte. À six tours du terme des 300 km de Fuji, le patron du Kondo Racing n'en menait pourtant pas large, son pilote, Daiki Sasaki, se livrant à une triangulaire musclée avec la Nissan GT-R n°23 et la Lexus n°38. Et ce pour le plus grand bonheur des 36 400 spectateurs présents. Mais du haut de ses 23 ans, le champion 2012 de la F3 japonaise ne s'est pas laissé impressionner par ses aînés Tsugio Matsuda et Hiroaki Ishiura, lui qui ne dispute pourtant que sa deuxième saison en GT500. Grâce à deux dépassements pleins d'autorité, il s'est offert sa première victoire dans la discipline, la première du Kondo Racing et du manufacturier Yokohama depuis le 21 mars 2010. « Quand j'ai pris le volant

(en 5^e position. Ndlr), je ne savais pas si je serais en mesure de remonter assez pour jouer la victoire, mais j'ai tout donné, expliquait le principal intéressé à l'arrivée. Le retour de Krumm-san, c'est comme le retour d'un père. C'était vraiment rassurant de l'avoir avec nous. » Retenu par Nissan pour le développement de la GT-R LM Nismo (voir pages 4-5), Michael Krumm



Grâce au Kondo Racing, Nissan s'offre une troisième victoire en quatre courses cette saison.

21

Au volant de sa Lexus RC F, Yuji Tachikawa a porté à 21 son record de pole positions en Super GT.

avait en effet dû faire l'impasse sur les trois premières manches. L'Allemand, titré en 1997 et 2003, avait de bonnes raisons d'exulter. À 45 ans, il s'est offert sa 6^e victoire en Super GT et sa première depuis... le 18 juillet 2004, soit il y a plus de 11 ans ! **T.V., avec Tetsuya Suzuki**

Classement SUPER GT

8-9 août. Manche 4/8

1. D. Sasaki-M. Krumm (Nissan GT-R n°24), les 66 tours en 1h44'07"360, 2. H. Ishiura-Y. Tachikawa (Lexus RC F n°38) à 4"7, 3. J.P. de Oliveira-H. Yasuda (Nissan n°12) à 5"7, 4. R. Quintarelli-T. Matsuda (Nissan n°1) à 6"9, 5. N. Yamamoto-T. Izawa (Honda NSX Concept-GT n°100) à 12"6, etc. MT : Tachikawa 1'30"800. PP : Tachikawa 1'28"929.

Championnat : 1. Yasuda-de Oliveira 38 pts, 2. Matsuda-Quintarelli 34, 3. Caldarelli-Hirakawa 30, 4. Ishiura-Tachikawa 26, 5. Motoyama-Yanagida 24, etc.

NASCAR SPRINT CUP - WATKINS GLEN

LOGANO PERSISTE ET GAGNE

S i Joey Logano avait perdu son pari, le week-end précédent à Pocono (Pennsylvanie), en tentant de rallier l'arrivée sans repasser par les stands, cette stratégie s'est cette fois-ci révélée payante. Le pilote Penske a remporté sa deuxième victoire de la saison, après Daytona 500 (Floride), sur le circuit routier de Watkins Glen

(New York) au terme d'une course qui s'est jouée à la consommation. Après avoir subi une forte pression de la Ford n°22 dans les derniers tours, la Chevrolet n°4 de Kevin Harvick a finalement lâché les commandes juste avant le dernier virage de la course après avoir utilisé la dernière goutte de son réservoir. Logano a ainsi rallié en vainqueur le drapeau à damier malgré la défense énergique du

pensionnaire de la Stewart-Haas Racing qui a bien failli envoyer son rival dans le mur. « J'ai pu revenir suffisamment près de Harvick pour qu'il soit obligé d'augmenter un peu son rythme, ce qui était une bonne chose, car j'avais besoin qu'il tombe en panne d'essence », a expliqué le vainqueur qui s'impose pour la première fois sur un circuit routier. « Je suis légèrement sorti de la piste dans le premier virage et j'ai perdu un peu de terrain. Je n'avais plus aucun espoir de le reprendre à la régulière. Ça me venge pour la semaine dernière où j'avais perdu la course de la même manière. » Kevin Harvick a finalement pris la 3^e place en se

faisant coiffer sur le poteau par un Kyle Busch qui aurait pu jouer la victoire mais qui a préféré assurer les points utiles au Top 30, condition sine qua non à son entrée dans le Chase. **J.A.D.**



VITE

XFINITY

Doublé Penske à Watkins Glen avec la victoire de Joey Logano devant son coéquipier Brad Keselowski. Chris Buescher a complété le tiercé de tête et augmenté son avance au championnat.

Classement SPRINT CUP

8-9 août. Manche 22/36

1. J. Logano (Ford Fusion / Penske) 90 tours, 2. Ky. Busch (Toyota Camry / Joe Gibbs), 3. K. Harvick (Chevrolet SS / Stewart-Haas), 4. M. Kenseth (Toyota / Joe Gibbs), 5. Ku. Busch (Chevrolet / Stewart-Haas), 6. C. Bowyer (Toyota / Michael Waltrip), 7. B. Keselowski (Ford / Penske), 8. C. Edwards (Toyota / Joe Gibbs), 9. S. Hornish Jr (Ford / Richard Petty), 10. J. Johnson (Chevrolet / Hendrick), etc.

Championnat : 1. Johnson 4 vict (823 pts), 2. Ky. Busch 4 vict (361), 3. Harvick 2 vict (823), 4. Logano 2 vict (781), 5. Earnhardt Jr 2 vict (750), 6. Kenseth 2 vict (703), 7. Ku. Busch 2 vict (659), 8. Keselowski 1 vict (719), 9. Truex Jr 1 vict (714), 10. Hamlin 1 vict (631), etc.

MONTAGNE - MONT-DORE

SCHATZ HEXAGONAL

L'ascension de Nicolas Schatz est inarrêtable. Vainqueur de sa neuvième course en dix épreuves en 2015, lors de la 55^e édition du Mont-Dore, le Mâconnais a de nouveau imposé sa domination sur cette saison du championnat de France de la Montagne, et épinglé un sixième titre consécutif à son palmarès. Pourtant, lors des essais disputés sous la pluie, Sébastien Petit avait montré qu'il fallait compter avec lui en signant

le meilleur temps de la journée avec plus de 0"3 d'avance. Les conditions plus clémentes, le dimanche, vont permettre à Nicolas Schatz d'esquisser les contours d'un nouveau triomphe au niveau national. C'est lors de la deuxième montée que le trentenaire a signé le chrono nécessaire, en 2'17"217, repoussant son principal rival à plus de 0"8. Si une petite averse venait perturber le début de l'ultime confrontation, Petit n'abdiquait pas et

améliorerait sa référence, même s'il devait échouer à un peu plus de trois dixièmes de la Norma M20 FC flanquée du n°1. Un numéro qu'arborera de nouveau Nicolas Schatz en 2016, et que voudrait bien un jour porter Geoffrey Schatz, le frère cadet, qui complète le podium auvergnat. En Production, Nicolas Werver avait tué tout suspense lors de la dernière épreuve de Dunières (Haute-Loire) en s'adjugeant le sacre. À croire que ce n'était

pas suffisant pour le pilote de la Porsche 997 Cup S, qui matait à nouveau la concurrence pour décrocher un dixième succès en autant de manches disputées cette saison. Pointés à plus de trois secondes sur leur meilleure montée, Francis Dosières et sa Renault Megane Trophy s'inclinent de nouveau, quand Pierre Courroye (Porsche 997) échoue au pied du podium derrière David Dieulangard, mais remporte le GT de série. **P.T.**



Classement

MONTAGNE

8-9 août. Manche 10/12

Série A « Sport » : 1. **N. Schatz** (Norma M20 FC) 2'17"217, 2. S. Petit (Norma M20 FC) à 0"3, 3. G. Schatz (Reynard 95D) à 5"0, 4. C. Frantz (Norma M20 FC) à 5"4, 5. A. Thomas (Reynard 01KL) à 9"3, etc ...

Série B « Production » : 1. **N. Werver** (Porsche 997 Cup S) 2'42"817, 2. F. Dosières (Renault Megane Trophy) à 3"9, 3. D. Dieulangard (Porsche 997 GT3 Cup) à 6"2, 4. P. Courroye (Porsche 997 GT2) à 6"4, 5. J-F. Ganevat (Porsche 996 Cup) à 6"8, etc ...

Championnats (classements non officiels)

Sport : 1. **N. Schatz** 423 pts (**champion**), 2. Petit 331, 3. G. Schatz 322, etc ...

Production : 1. **Werver** 430 pts (**champion**), 2. Dosières 346, 3. Courroye 268, etc ...

FSA

RALLYE NATIONAL

**SUD-OUEST
TRUFFE ET FOIE GRAS**

Gentlemen Morin
7-9 août

Morin affiche ses prétentions d'entrée mais s'incline derrière Fauquet, qui rentre en tête à l'issue de la première boucle. Pour ses débuts en 208 T16, Longépé prend ses marques. En F2000, Borderie prend le large, tout comme Patier en Groupe N. Dans la deuxième boucle, Morin hausse le ton et s'installe en tête, Longépé délogeant lui aussi Fauquet qui se retrouve 3^e. Borderie abdicque (fuite d'essence) et laisse son fauteuil à Sorin, quand Patier prend le large, tout comme Barret en GT. Dans l'ES7, Fauquet sort, Morin s'arrête et redémarre juste derrière Longépé qui se retrouve leader. Après application d'un temps forfaitaire, Morin reprend la tête, qu'il ne quittera plus, malgré à

fin de course tonitruante de Longépé. En F2000, Sorin jette l'éponge et ouvre la porte en grand à Arnaudeau **G. Coëffe**

CLASSEMENT

1. **M. et C. Morin** (Fiesta R5) 1h23'2"8 (1^{er} Gr. R), 2. Longépé-Corbineau (208 T16) à 4", 3. **Faucher-Chapuis** (Subaru S8) à 4'36"6 (1^{er} Gr. A), 4. **Patier-Bonneau** (Impreza STi) à 4'51" (1^{er} Gr. N), 5. Lerozier-Rouzade (Mitsubishi Evo 9) à 5'49"4, 6. Lixon-Devecchi (Mitsubishi Evo 9) à 5'54"6, 7. B. et C. Brun (Clio R3) à 6'4"1, 8. Bergeon-Merlet (Clio R3) à 6'17"1, 9. **Arnaudeau-Taillandier** (Mercedes C180) à 7'48"6 (1^{er} Gr. F2000), 10. J. Brasseur-Couttier (206 RC) à 8'7"3, ... 18. **Barret-Robert** (996 GTS RS) à 11'49"5 (1^{er} Gr. GT), etc.

RALLYE NATIONAL

**CENTRE
PLAINE**

L'opportunité de Reutter
31-1^{er} août

Venu pour se remettre en confiance après un Antibes inachevé, Salanon (Fiesta WRC) laissait échapper l'ES1 au profit de Reutter avant de sortir le grand jeu en alignant les spéciales comme des perles. Au départ de l'ES6, l'Auvergnat possédait la bagatelle de 49" sur Reutter, mais la belle mécanique s'enrayait et Salanon capitulait, laissant le champ libre à Reutter qui allait contrôler Mourey pour s'imposer, dans cette 38^e édition, avec une dizaine de secondes de pécule, le Suisse Hunziker complétant le podium. En groupe R, Wagner coiffait Conte alors que le groupe N n'échappait pas au local Hot. Enfin, en F2000, succès pour

Goncalves face à Rousselet (206 CC). **P. Ciret**

CLASSEMENT

1. **Reutter-Landais** (Porsche 997 GT3 RS) 1h08'26" (1^{er} Gr. GT), 2. **Mourey-Choffel** (207 S2000) à 11"5 (1^{er} Gr. A), 3. Hunziker-Wahl (Mini JCW WRC) à 1'15"6, 4. Zimmer-Brechtenbach (Porsche 997 GT3 RS) à 2'19"1, 5. Fores-Gérard (306 Maxi) à 2'51"4, 6. Marchal-Mora (Porsche 996 GT3) à 3'55"2, 7. **Wagner-Tutelaire** (208 VTi) à 4'05"5 (1^{er} Gr. R), 8. Conte-Duval (Clio R3) à 4'14"1, 9. **Hot-Nicolet** (Subaru Impreza N15) à 4'17"5 (1^{er} Gr. N), 10. F. et A. Piodi (207 RC) à 5'13"5, ... 15. **Goncalves-Chauvin** (Clio RS) à 6'50"8 (1^{er} Gr. F2000), etc.

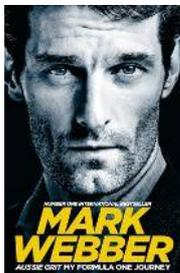
BIBLIO

Mark Webber se livre

Près de deux ans après avoir mis un terme à sa carrière en F1, qui aura duré pas moins de 12 saisons, l'Australien nous raconte sa vie ou comment un gosse de Queanbeyan a fait pour devenir un vainqueur de Grands Prix. Son passage en Angleterre, sa relation avec sa manager - et compagne -, plus âgée que lui de 13 ans... Un récit sans langue de bois, comme l'est le sympathique pilote Porsche qui dévoile beaucoup de choses, sur ce qu'il a vécu, sur et en dehors des circuits. Avec notamment quelques passages croustillants sur l'épineuse relation qu'il a eue avec Sebastian Vettel et le Red

Bull Racing, entre 2009 et 2013. Malheureusement, pour l'apprécier, il va falloir savoir lire l'anglais, aucune version française n'étant pour le moment prévue. Sorti le 1^{er} juillet en Australie, le livre est difficile à trouver, hormis via e-book. La version imprimée australienne n'est déjà plus disponible sur markwebber.com. En format électronique, il est déjà en pré-commande sur la Fnac ou Amazon, mais ne sera disponible qu'à partir du 10 septembre. La version anglaise ne diffère de l'australienne que par sa couverture et sa préface, signée Sir Jackie Stewart pour la première, et Steve Waugh, célèbre

joueur de cricket, pour la seconde. Que vous soyez fan ou non, n'hésitez pas, vous ne serez pas déçu. **T.V.**



WEEK-END TV

NASCAR SPRINT CUP MICHIGAN (22^e manche)

Course	dimanche 20h30	D	
	mardi 21h30	D	

RALLYE TT HUNGARIAN BAJA (7^e M. COUPE DU MONDE FIA) ND

D : en direct ; **ND** : non diffusé

À VOIR OU À REVOIR Du 12 au 15/08

DIMANCHE MÉCA

dimanche 15h	D	
--------------	----------	--

INSIDE GRAND PRIX

mardi 19h50, 23h25	
--------------------	--

WRC (7^e manche)

mercredi 19h50	
----------------	--

USC (9^e manche)

mercredi 14h, jeudi 17h05, vendredi 18h25, samedi 19h50, dimanche 13h50	
---	--

NASCAR SPRINT CUP (21^e manche)

mercredi 16h, dimanche 14h	
----------------------------	--

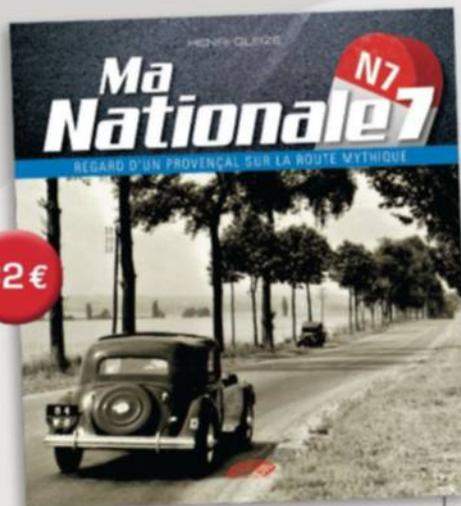
DTM (5^e manche)

mercredi 18h, jeudi 9h35, dimanche 23h, lundi 9h10	
--	--

L'AUTODROME
EDITIONS

MA NATIONALE 7

REGARD D'UN PROVENÇAL SUR LA ROUTE MYTHIQUE



32€

23,5x26 cm - 120 pages

La Nationale 7, c'est la route mythique des départs en vacances d'été, gorgée de soleil, d'espoirs, et d'histoires fabuleuses. Une route qui se raconte, montrée, illustrée ici sur un plan très personnel, celui d'un authentique Provençal.

RETROUVEZ TOUS LES LIVRES DE L'AUTODROME ÉDITIONS SUR www.hommell-magazines.com (à la rubrique Librairie)

SEF ÉDITIONS DE L'AUTODROME, DÉPARTEMENT DE LA SEF-SFEP - SIÈGE SOCIAL - 4630 BOULEVARD SÉNARD, 92219 SAINT-CLOUD
N°S NANTIERE B 333 454 148 - SA AU CAPITAL DE 4110320€

BON DE COMMANDE



À compléter et à retourner avec votre règlement à :
SFEP - Service VPC
BP 220 - 92212 SAINT-CLOUD CEDEX

Hommell

Pour tout renseignement :
Tél. : 01 47 11 22 86 - E-mail : abonnements@sfep.fr

OUI, je souhaite recevoir exemplaire(s)

MA NATIONALE 7

REGARD D'UN PROVENÇAL SUR LA ROUTE MYTHIQUE

au prix de 32€ + 6€ de frais de port et d'emballage

Total : x 32 € + 6 € = €

Je règle par chèque bancaire, à l'ordre de SFEP

Je règle par carte bancaire N°

Expire le ... Signature :

Nom/Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : @ :

Droit de rétractation dans les 14 jours. Conformément à la loi Informatique et Libertés de 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant. Droit de rétractation dans les sept jours.

SEFVPC

AUTOhebdo.fr
 VIVEZ EN LIVE TOUTE L'ACTUALITÉ
 DU SPORT AUTOMOBILE

VENTES

Volkswagen

Vends Golf 6R 350 cv, 06/2011, Phase II, 5 ptes, DSG, noire, cuir, très bon état, 33 000 km. 26 000 €. Tél.: 03 88 66 44 35 (dépt. 67).

Accessoires/Pièces

Vends pour BMW : couple conique court 30 CSI en 4,44 4,11 3,90 BMW 635 CSI 1979 en 3,90 4,27 BMW M3 E30, 325 i, 323 i E30 en 4,27, 4,45, 4,75 5,12 et autobloquant à 90%. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).



Vends pour 997 Cup : porte D carbone origine jamais montée + 1 bouclier AR peinture neuve + 1 bouclier AV lame et caches clignotants. Faire offre. Tél.: 06 08 01 98 16, Patrick (dépt. 37).

Moteurs

Vends moteurs BMW de série, TBÉ, 2002 turbo 1974 complet, 318 iS 1990, 325 iX 1990, 2002 Ti 1969, 1602 1972, 2000 1968, 30 CSI 1972, 30S 1974, 2500 1972 et autres. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

ACHATS

Modélisme

Achète collection modèles réduits 1/43^e de 50 à 5000 autos. Toutes marques : Spark, Minichamps, Vitesse, BBR, Norev, etc. Tél.: 07 83 62 00 63 (dépt. 75).

DIVERS

Documentation

Donne 1800 numéros AUTOhebdo, années 1976-2015 + divers Sport Auto, Échappement. Tél.: 06 99 30 11 52 (dépt. 38)



Vends pour 996 Cup : jeu amortisseurs + ressorts doubles (seulement 3 courses) 1 échappement, 1 extincteur, 3 anneaux remorquage. Petit prix. Tél.: 06 08 01 98 16, Patrick (dépt. 37).

TRACTEUR MERCEDES ACTROS DE 2001

75.000 € HT (TVA récupérable).



- 440.000 Km
- La semi-remorque est une RaceLine (Chéreau) de 2000
- Equipée de deux auvents Stegmaier (16x8m et 14x8m)

Aucun frais à prévoir sur cet ensemble.

Contact : Jean-Noel LANCTUIT

Mail : jnl@lavillanova.com • Mob.: +33(0)6.07.43.23.50

TRACTEUR RENAULT MAGNUM AE 420 TI

50.000 €



- 587 000 Km
- Année 1995
- Semi Motorhome Chereau datant de juillet 2001
- Visible à Paris

Contact : Jean-Noel LANCTUIT

Mail : jnl@lavillanova.com • Mob.: +33(0)6.07.43.23.50

LORRTEC
 Race Engines

RECHERCHE

Electricien automobile

Conception de faisceau moteur/véhicule
 Programmation standard Dashboard/ECU
 Notions de mécanique moteur

Rectifieur moteur/usineur

Opérations d'usinage conventionnel moteur
 Tour - fraiseuse - rectifieuse
 Equilibrage vilebrequin
 Soudure TIG / MIG
 Notions de mécanique moteur

Lieu de travail Pont de Vaux (dept 01)

Envoyer CV et Lettre de Motivation à info@lorrtec.com
 Contact : Pierre Antoine Rampon

EN VENTE

- EXIGE S V6 PEARL BLANC 2014
- ELISE S MOROSPORT VERT 2012
- ELISE 111S TITANIUM 2000
- ELISE 111 JAUNE 1998

Lotus Th. Verhiest

Le spécialiste LOTUS en Belgique
www.lotus-verhiest.com
 Joseph Plateau straat 5
 8400 Oostende
 Tél. : + 32 59 51 81 55



RUFFIER RACING VEND

Porsche GT3R version 2012

135 K € HT



Contact JC Ruffier : **06.76.09.54.42**

RUFFIER RACING VEND

Porsche Cup 2012

98.000 € HT



- Préparée 24H séries
- Vitesses au volant
- Système Kmp
- Abs Bosh

Contact JC Ruffier : **06.76.09.54.42**

déBRIEFING <

Formule 1, 24 Heures du Mans, Indianapolis, Rallye, Dakar, rien n'a échappé à Michel Vaillant, aussi à l'aise au volant d'une monoplace que d'un sport-prototype ou que d'une voiture tout-terrain. **Un pilote comme on en connaissait encore il y a plusieurs dizaines d'années et qui s'adonnaient aux joies du Monte-Carlo avant de disputer quelques semaines plus tard Indy 500 ou le Grand Prix de Monaco.** N'est-ce pas Messieurs

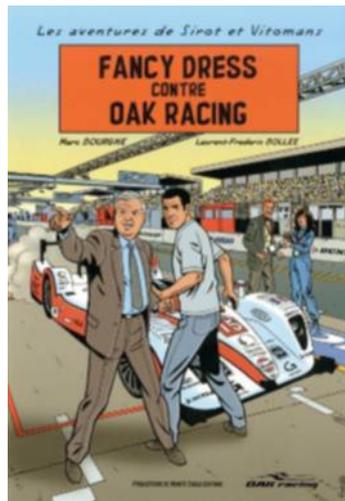
Vic Elford et Henri Pescarolo ?

Ce sont eux les premiers à avoir rêvé d'un palmarès à la hauteur de celui que s'est forgé ce personnage de fiction dont les premières planches sont sorties à la fin des années 50. Mais Michel Vaillant a, pour lui, d'être inter-générationnel. Alors si Sébastien Loeb a, en 2006, terminé deuxième des 24 Heures

du Mans avant de faire, en décembre 2007, au volant de la Renault R26, ses premiers tours de roues au volant d'une Formule 1, le pilote moderne s'apparentant le plus à héros de BD est Romain Dumas. Au Dakar en janvier dernier au volant d'un Buggy Optimus, quelques jours avant de prendre part au Rallye Monte-Carlo à bord d'une Porsche 911 GT3 RS 4.0 développée et engagée par sa propre structure (comme Michel Vaillant), l'Alésien a pris en juin le départ de ses quatorzièmes 24 Heures du

Mans, dans le baquet d'une Porsche 919 Hybrid. Et ce un peu plus d'un an après avoir inscrit son nom à la plus mythique des courses de côte, Pikes Peak Climb Hill, dans le Colorado. **Romain Dumas, assurément, serait un personnage fantastique à croquer pour Marc Bourgne, le nouveau dessinateur de la mythique BD.** Moi, je ne serai jamais pilote. Ma passion pour le sport automobile, je l'assouvis depuis 2009 via mes récits dans *AUTOhebdo*. Mais en 2012, quelle ne fut pas ma surprise, en arrivant aux 24 Heures Mans, de me voir le héros de *Fancy Dress contre Oak Racing*, caché derrière le pseudonyme Tiburce Vitomans, sur une idée de Jacques Nicolet, passionné, patron et pilote de son équipe.

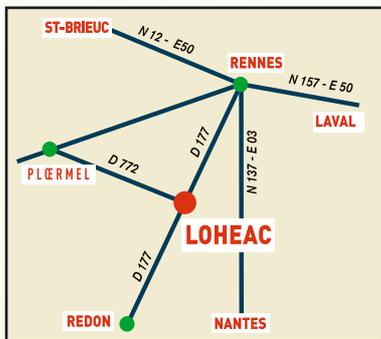
En compagnie de Jean-Claude Sirot (alias Jean-Marc Teissedre, le pape de l'Endurance), **me voilà le co-héros d'une aventure dessinée, lancé à la poursuite d'un malfaiteur en volant à l'équipe locale. Le tout croqué par... Marc Bourgne, justement.** Je ne savais pas, à l'époque, qu'il serait lié aux nouvelles aventures d'un de mes héros d'enfance. Alors non, je ne serai jamais *Le pilote sans visage* ni *Le fantôme des 24 Heures*. Je resterai le héros venu contrecarrer les plans d'un malveillant Fancy. Mais ça, déjà, ça n'a pas de prix.



Croqué

Tiburce Vitomans

Héros de *Fancy Dress contre Oak Racing*



LOHÉAC
Entre Rennes et Redon



MANOIR DE L'AUTOMOBILE et des vieux métiers

HORAIRES

Musée ouvert tous les jours,
y compris les jours fériés sauf le lundi.

Matin : de 10h à 13h

Après-midi : de 14h à 19h

Ouvert tous les jours en été de juillet à
août, toute la journée sans interruption.



TARIFS

Adultes : 10 € ● Enfants de 10 à 16 ans : 7 €

GRATUIT pour les enfants de moins de
10 ans accompagnés des parents

GROUPES : (25 personnes ou plus) : 8,50 €

INFOS

Manoir de l'Automobile
35550 LOHEAC

Tél. : 02 99 34 02 32

Fax. : 02 99 34 05 01

e-mail : musee@ssep.fr

www.manoir-automobile.fr



**HÉBERGEMENT
AU VILLAGE :**
66 CHAMBRES
4 RESTAURANTS

14 000 m²
d'exposition

Plus de **400** véhicules
à découvrir

18 Formules 1
3 Espaces audiovisuels

3000 automobiles miniatures
100 personnages en habits d'époque

