N°430 AMPHOTOSPORTS MAGAZINE N°430

NEWS – NEWS – NEWS – NEWS – NEWS – NEWS – NEWS – NEWS – NEWS

GRAND TOURISME

AUSTRALIAN GT

Changement de programme ou évolution comme vous préférerez. Exit l'Australian GT à la mode connue, une seule série avec trois catégories, et même jusqu'à quatre par le passé (GT Championship, GT Trophy, GT Challenge et GT Sport) mais un championnat qui se partage en trois en 2016 avec le Championnat GT (Australian GT Championship), le Championnat GT Endurance (GT Endurance Australian Championship) et le Trophée GT (Australian GT Trophy Series).

AUSTRALIAN GT CHAMPIONSHIP

Six manches à la mode sprint pour quinze courses dons les durées seront au minimum de trente minutes et au maximum d'une heure. Voitures du type GT3 et option invités (Invitational class).

GT ENDURANCE AUSTRALIAN CHAMPIONSHIP

Quatre manches pour quatre courses disputées sur 101 tours des circuits visités. Voitures du type GT3, option invités (Invitational class) non précisé.

AUSTRALIAN GT TROPHY SERIES

Cinq manches pour dix courses d'une durée de cinquante minutes. Cette série récupère les concurrents qui roulaient en Challenge et les voitures du type GT4.

LE CALENDRIER

03-06 / 03 – AUSTRALIAN GT CHAMPIONSHIP	CLIPSAL ADELAÎDE	3 courses de 40 minutes
17-20 / 03 – AUSTRALIAN GT CHAMPIONSHIP	MELBOURNE GRAND PRIX	4 courses de 30 minutes
01-03 / 04 – AUSTRALIAN GT TROPHY SERIES	SANDOWN RACEWAY	2 courses de 50 minutes
06-08 / 05 – AUSTRALIAN GT CHAMPIONSHIP	BARBAGALLO RACEWAY	2 courses d'une heure
27-28 / 05 – AUSTRALIAN GT CHAMPIONSHIP	PHILLIP ISLAND	2 courses d'une heure
28-29 / 05 – GT ENDURANCE AUSTRALIAN CHAMPIONSHIP	PHILLIP ISLAND	Une course sur 101 tours
10-12 / 06 – AUSTRALIAN GT TROPHY SERIES	WINTON RACEWAY	2 courses de 50 minutes
01-03 / 07 – AUSTRALIAN GT TROPHY SERIES	SYDNEY MOTORSPORT PARK	2 courses de 50 minutes
08-10 / 07 – AUSTRALIAN GT CHAMPIONSHIP	TOWNSVILLE	2 courses d'une heure
29-31 / 07 – AUSTRALIAN GT TROPHY SERIES	QUEENSLAND RACEWAY	2 courses de 50 minutes
26-28 / 08 – GT ENDURANCE AUSTRALIAN CHAMPIONSHIP	SYDNEY	Une course sur 101 tours
09-11 / 09 – AUSTRALIAN GT TROPHY SERIES	PHILLIP ISLAND	2 courses de 50 minutes
28-30 / 10 – GT ENDURANCE AUSTRALIAN CHAMPIONSHIP	HAMPDON DOWNS MOTORSPORT PARK (NZ)	Une course sur 101 tours
11-12 / 11 – AUSTRALIAN GT CHAMPIONSHIP	HIGHLANDS MOTORSPORT PARK (NZ)	2 courses d'une heure
12-13 / 11 – GT ENDURANCE AUSTRALIAN CHAMPIONSHIP	HIGHLANDS MOTORSPORT PARK (NZ)	Une course sur 101 tours

ASTON MARTIN RACING

Toujours en piste en Championnat Mondial Endurance (WEC), le team Britannique change de livrée, de partenaire pétrolier et de fournisseur en pneumatique. La livrée apporte une touche so British, le pétrolier se nomme Total et les pneumatiques seront des Dunlop.
Du côté des trois équipages engagés en Championnat Mondial, les Vantage GTE seront aux mains de Marco Sorensen, Nicki Thiim et Darren Turner (GTE-Pro # 95), Jonny Adam, Richie Stanaway et Fernando Rees (GTE-Pro # 97) et Pedro Lamy, Mathias Lauda et Paul Dalla Lana (GTE-Am # 98).

Nouvelle décoration pour les Aston Martin Vantage GTE officielles.

Johnny O'Connell

CADILLAC RACING

Le multiple champion du Pirelli World Challenge, Johnny O'Connell (2012, 2013, 2014 et 2015) est certain de ne pas passer inaperçu cette année. Sa Cadillac ATS-V.R sera de couleur rouge et non plus noire comme par le passé. Une manière de rendre hommage au pilote le plus titré de la série.
Cette version « Velocity Red » devrait se retrouver sur certaines voitures de série (ATS Coupé, ATS-V Coupé et Berline ATS-V).

Cadillac ATS-V.R « Velocity Red »

Sources : Australian GT, Aston Martin Racing et world-challenge.com – Photos : Aston Martin Racing et world-challenge.com.

O'GARA MOTORSPORT

Sans crier gare et après avoir disputé les 24 Heures de Daytona, le team O'Gara Motorsport cesse ses activité. Inscrit pour la saison du WeatherTech SportsCar Championship avec une Lamborghini Huracan GT3 et une seconde voiture annoncée en cours de saison en catégorie GTD ainsi qu'en Lamborghini Blancpain Super Trofeo North America Series ou quatre voitures étaient attendues (Champion sortant) l'entité O'Gara Motorsport cesse toute activité du fait d'une restructuration financière des diverses sociétés badgées O'Gara.
Bill Sweedler, Townsend Bell, Edoardo Piscopo et Richard Antinucci avaient défendu les couleurs du team aux 24 Heures de Daytona avaient terminé à la trentième place finale et aux onzième rang des GTD, Richard Antinucci établissant le nouveau record en course de la catégorie en 1'45''873.
Bill Sweedler et Townsend Bell avaient connu la même mésaventure par le passé avec le retrait des Ferrari du team Level Five Motorsports.

La Lamborghini Huracan GT3 O'Gara Motorsport à Daytona.

KONRAD MOTORSPORT, CHANGE RACING, O'GARA MOTORSPORT et PAUL MILLER RACING

Les quatre teams qui faisaient rouler les Lamborghini Huracan GT3 aux dernières 24 Heures de Daytona ont été pénalisés de cinq minutes au classement général final, la marque a également perdu les points marqués au championnat et a écopé d'une amende de 25 000 dollars. Cette décision de l'IMSA fait suite aux tests sur banc des cinq moteurs réquisitionnés après la course des Lamborghini ou la puissance des moteurs est mise en cause. Les responsables de Lamborghini ne contestent pas mais affirment que toutes ses voitures respectaient la balance des performances donnée par l'IMSA avant la course. Ils souhaiteraient qu'à l'avenir que plusieurs composants et paramètres techniques F.I.A. soient utilisés pour assurer une bonne Balance des performances. (Malgré les pénalités seules deux des voitures se trouvent rétrogradées).
24 – R. Ineichen / Konrad / Basseng / Babini / Willsey Konrad Motorsport # 28 (19ème)
32 – To. Bell / Piscopo / Sweedler / Antinucci O'Gara Motorsport # 11 (30ème)
35 – Bortolotti / Sellers / B. Miller / Snow Paul Miller Racing # 48 (35ème)
42 – Pumpelly / Lewis / Grala / Marks Change Racing # 16 (43ème) / Cette voiture bénéficie de la pénalité infligée à la BMW Turner # 96.
47 – Busnelie / Toussaint / Michaelian Konrad Motorsport # 21 (48ème) / Cette voiture bénéficie de la pénalité infligée à la BMW Turner # 96.

F PERFORMANCE RACING

Ce team créé en 2015 suite au retour à la compétition de la marque Lexus (La marque de luxe de Toyota) sur le territoire américain. Basée à East Lansing (Michigan), le team est placé sous la houlette de Paul Gentilozzi. Robin Hill, team Manager (Ex Extrem Speed Motorsports) et John Dick, ingénieur course (Ex TransAm et Indycar) sont les têtes pensantes du programme en charge pour développer la Lexus RC-F GT3 qui va être de la partie dans le WeatherTech SportsCar Championship dès cette année (Catégorie GTD). La première participation de la Lexus est prévue sur le Circuit de Monterey (Mazda Raceway Laguna Seca) fin avril. Un accord entre la marque, la structure du team et l'IMSA prévoit un engagement sur trois années. On sait déjà que du côté des pilotes Scott Pruett, très attaché à cette marque, sera rejoint par Sage Karam. Une seule voiture est prévue en piste pour l'année 2016.

Présentée lors du SEMA Show 2015, la Lexus RC-F GT3 du F Performance Racing sera bientôt en piste dans le Championnat Nord Américain.

NASCAR SPRINT CUP SERIES

STEWART HAAS RACING rejoint le clan FORD pour la saison 2017.

Le passage de Chevrolet à Ford de la Stewart Hass Racing la saison prochaine va redistribuer les cartes entre les trois constructeurs présents (Chevrolet, Ford et Toyota). Chevrolet reste pour l'instant le constructeur le plus représenté et la perte de quatre voitures (Danica Patrick, Kevin Harvick, Tony Stewart, et Kurt Busch) devrait rééquilibrer la donne. C'est la seconde écurie de poids qui rejoint Ford après le Team Penske qui avait choisi la marque à l'ovale après le retrait de Dodge en 2012.

Chevrolet qui a remporté les treize derniers titres constructeurs va donc perdre un atout majeur en 2017.
La Hendrick Motorsports qui fournit cette année les châssis et les moteurs des Chevrolet du team cette année va donc laisser sa place au Roush Yates Engines qui est l'unique fournisseur des écuries Ford.
Quant aux châssis, il semblerait qu'ils soient construits dès la première année par le team de Tony Stewart et de Gene Haas.
Brett Frood (Président de la Stewart Haas Racing) déclarait :
« Depuis le début nous avons construit un environnement fait de compétitivité, de performance de travail d'équipe et familial. Ce futur partenariat s'inscrira dans la même lignée ».

Sources : Sportscar365.com, imsa.com, fperformanceracing.com et nascar.com.
Photos : AMP MAG (Larry VANSCOY), fperformanceracing.com et nascar.com / Getty images.

Ligue Régionale du Sport Automobile
Bretagne – Pays de la Loire
Immeuble Approlis 6 – 7 rue de l'étoile du matin
44600 SAINT NAZAIRE
www.ligue-sportauto-bpl.org –
ligue.sportauto.bpl@gmail.com

TOURISME

RICKARD RYDELL

Clap de fin pour le pilote suédois qui met un terme à une carrière bien remplie surtout dans la catégorie tourisme ou il remportera deux titres majeurs, celui du BTCC (British Touring Car Championship) en 1998 au volant d'une Volvo S40 et celui du STCC (Scandinavian Touring Car Championship) en 2011 au volant d'une Chevrolet Cruze.
Il débutera sa carrière sportive en 1987 (European F3 Cup) avant d'enchainer de 1988 à 1993 toujours en Formule 3 puis en Formule 3000 divers championnats (Swedish F3 Championship, British F3 Championship, All Japan F3 Championship, International Formula 3000, Japanese Formula 3000 et British Formula 3000), une période ou il goutera à la catégorie Sport Prototype en 1990 (All Japan Sport Prototype). Sa carrière se résume ensuite à un énorme page dans le monde du Tourisme (British Touring Car Championship de 1994 à 2000, European Touring Car Championship de 2002 à 2004, Swedish Touring Car Championship en 2002 et en 2004, Scandinavian Touring Car Championship en 2011 et 2012, World Touring Car Championship de 2005 à 2009 puis en 2012, 2013 et 2015, V8 Supercar en 2003 et TC2000 en 2004). Il participera aussi au Championnat FIA GT en 2001 (Ferrari 550 Prodrive, une victoire A1-Ring avec Peter Kox) tout comme aux 24 Heures du Mans ou le Suédois sera en piste à quatre reprises, en 1990 (Porsche 962C Team Omron Schuppan avec Hurley Haywood et Wayne Taylor, douzième place finale), en 2002 (Ferrari 550 Prodrive avec Alain Menu et Tomas Enge, abandon) en 2004 (Ferrari 550 Prodrive avec Darren Turner et Colin McRae, neuvième place finale, troisième catégorie GTS) et en 2007 (Aston Martin DBRS9 Aston Matin Racing avec David Brabham et Darren Turner, cinquième place finale et victoire en catégorie GT1). Si son nom restera associé à celui du constructeur Volvo, il aura aussi piloté pour Ford, Seat, Chevrolet et Honda dans la catégorie tourisme, le cœur de sa belle carrière.

Rickard Rydell met un terme à une carrière bien remplie – ETCC 2002 Magny-Cours – WTCC 2015 Paul Ricard – 24 Heures du Mans 2007.

COURSE DE CÔTE

ROMAIN DUMAS

Vainqueur de la Pikes Peak International Hill Climb en 2014, Romain Dumas sera au départ de l'édition 2016, qui marque les 100 ans de la célèbre course vers les nuages. Le natif d'Alès, qui évoluera au volant d'un nouveau prototype Norma M20 développé par son label RD Limited, affiche un double objectif : gagner à nouveau pour devenir le premier français vainqueur à deux reprises de l'épreuve et franchir la barre mythique des 9 minutes. Le 29 juin 2014, Romain Dumas devenait le troisième pilote français à remporter la course de côte internationale de Pikes Peak, après Michèle Mouton (1985) et Sébastien Loeb (2013). Pour sa troisième participation, il devenait le premier à s'imposer avec son propre team et une voiture développée par ses soins, la Norma M20 RD Limited.

Pour atteindre le but fixé, Romain Dumas a entamé le développement d'un nouveau prototype Norma M20 RD Limited qui reprendra le numéro 30 arboré en 2014. Autour d'un châssis neuf, son équipe s'attèle à améliorer chaque détail (mécanique ou aérodynamique) qui permettra de faire mieux qu'en 2014.
Avec son chrono de 9'05''801, Romain Dumas possède la troisième meilleure performance de tous les temps derrière Sébastien Loeb, seul homme sous les 9 minutes (8:13.878), et Rhys Millen.
Une seconde voiture comme en 2014 sera engagée par le team dans la catégorie Time Attack, une Porsche 911 GT3 RS, elle sera pilotée par Hugues Ripert. Rappelons qu'en 2014, Vincent Beltoise au volant de la même voiture avait remporté la catégorie.

CLASSIQUE

PETER AUTO

Calendrier fourni comme à l'habitude chez Peter Auto avec cette année la … édition du Le Mans Classic.
Début des hostilités en Espagne début avril (Jarama Classic) et fin de saison en Italie fin octobre (Imola Classic).
Le calendrier
01-03 / 04 – Circuito del Jarama / Jarama Classic (Espagne)
18-24 / 04 – Paris Côte D'Azur / Tour Auto Optic 2000 (France)
13-15 / 05 – Circuit de Spa Francorchamps / Spa Classic (Belgique)
03-05 / 06 – Circuit de Dijon-Prenois / Grand Prix de l'Age d'Or (France)
08-10 / 07 – Circuit des 24 Heures / Le Mans Classic (France)
04 / 09 – Chantilly Arts et Elégance Richard Mille (France)
01-02 / 10 – Circuit Paul Ricard / Les Dix Mille Tours du Castellet (France)
21-23 / 10 – Autodromo Enzo e Dino Ferrari / Imola Classic (Italie).

Sport Prototype, Grand Tourisme, Tourisme ou Formule, il y en a pour tous les goûts dans les meetings signés Peter Auto.

Sources : touringcartimes.com, Archives AMP MAG, romaindumas.com et peter.fr.
Photos : FIAWTCC.COM et AMP MAG / Sylvia AFONSO, Patrick DURAND, Luc JOLY et Philippe REJER.

WINTER SERIES
By *GT SPORT*
Circuit de JEREZ
25 et 26 février

Répartis sur deux journées et partagés équitablement comme de coutume par les deux séries Euroformula Open et International GT Open, ces premiers essais hivernaux se déclinaient en seize séances de cinquante-cinq minutes, huit le jeudi et huit le vendredi.
Plateau bien fourni du côté de l'Euroformula Open avec vingt-deux Dallara F312 en piste. RP Motorsport, Campos Racing, DAV Racing, Teo Martin Motorsport, BVM Racing, Drivex School et Carlin Motorsport affutaient leurs voitures et pour certains leurs nouveaux pilotes. A noter la présence d'une féminine chez le Teo Martin Motorsport, la colombienne Tatiana Calderon.
Pauvreté du côté GT avec seulement quatre voitures présentes dont trois Ferrari 458 Italia AF Corse (Une GT2, une GT3 et une Challenge) et une Ginetta G55 GT3 Tolman Motorsport.

Diego Menchaca (Campos), Ferdinand Habsburg (Drivex), Tatiana Calderon (Teo Martin) et Leonardo Pulcini (Campos), le top quatre de Jerez.

EUROFORMULA OPEN : Seulement trois pilotes passeront sous la barre des 1'36'', le mexicain Diego Menchaca (Campos Racing) en 1'35''561, l'autrichien Ferdinand Habsburg (Drivex School) en 1'35''773 et la colombienne Tatiana Calderon (Teo Martin Motorsport) en 1'35''883. Hormis le vénézuélien Jonathan Ceccoto, la majorité des pilotes auront participé au minimum à sept des huit séances programmées.

INTERNATIONAL GT OPEN : Le meilleur chrono sera à mettre à l'actif de la Ferrari 458 Italia GT3 AF Corse de Claudio Sdanewitsch et de Stéphane Lemeret en 1'42''829 devant la Ginetta G55 GT3 Tolman Motorsport de Luke Davenport et de David Pattison en 1'45''809. Les hommes de la Ginetta auront été les plus assidus en participant à la totalité des huit séance programmées.

David Beckmann (Campos).

Daniel Pronenko (BVM).

Les meilleurs chronos en Euroformula Open

1 – Diego Menchaca (Mex) Campos Racing # 7 1'35''561 (S5)
2 – Ferdinand Habsburg (Aut) Drivex School # 62 1'35''773 (S5)
3 – Tatiana Calderon (Col) Teo Martin M-sport # 10 1'35''883 (S5)
4 – Leonardo Pulcini (Ita) Campos Racing # 8 1'36''113 (S5)
5 – Petru Florescu (Rou) Teo Martin M-sport # 11 1'36''298 (S5)
6 – David Beckmann (Ger) Campos Racing # 9 1'36''321 (S5)
7 – Damiano Fioranvanti (Ita) RP Motorsport # 5 1'36''434 (S5)
8 – Colton Herta (Usa) Carlin Motorsport # 98 1'36''509 (S5)
9 – Antoni Ptak (Pol) RP Motorsport # 1 1'36''644 (S5)
10 – Matteo Ferrer (Ita) RP Motorsport # 3 1'36''669 (S5)
11 – Julio Moreno (Equ) Campos Racing # 6 1'36''762 (S2)
12 – Igor Waliko (Pol) RP Motorsport # 37 1'36''924 (S5)
13 – Daniel Pronenko (Rus) BVM Racing # 20 1'37''031 (S5)
14 – Kang Ling (Chi) DAV Racing # 27 1'37''089 (S4) ... etc

Les meilleurs chronos en International GT Open

1 – Ferrari 458 Italia GT3 AF Corse 1'42''829 (S6)
2 – Ginetta G55 GT3 Tolman Motorsort 1'45''809 (S1)
3 – Ferrari 458 Italia GT2 AF Corse 1'46''669 (S2)
4 – Ferrari 458 Challenge AF Corse 1'49''923 (S5).

Antoni Ptak (RP Motorsport).

Colton Herta (Carlin).

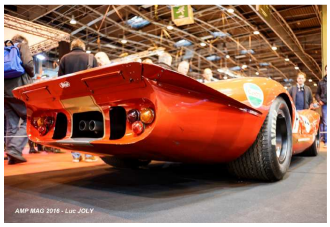
Igor Waliko (RP Motorsport), Nikita Zlobin (Teo Martin Motorsport), Julio Moreno (Campos) et Damiano Fioranvanti (RP Motorsport).

Source : GTSPORT.ES / GTOPEN.NET / EUROFORMULAOPEN.NET – Photos : EUROFORMULAOPEN.NET / FOTOSPEEDY.

LOIRE ATLANTIQUE COLLECTION et PRESTIGE
RENCONTRES CLISSONNAISES
PLACE DU STAND (PLACE DU CHATEAU)
6 mars, 3 avril, 1er mai, 5 juin, 3 juillet, 7 août, 4 septembre, 2 octobre, 6 novembre et 4 décembre.
(Dates sous réserve de confirmation)

CLIN D'ŒIL DANS LE PASSÉ
FORD F3L (P68)
La beauté en échec

Lorsqu'en 1967, Ford auréolé de deux titres mondiaux (1966 et 1967), quittera officiellement la scène de l'endurance du fait du changement des règles (Prototypes 3 litres et Sports 5 litres), le nom de la marque ne disparaitra pas des circuits, le flambeau sera repris par John Wyer qui croyait fermement en la GT40 et qui aura les succès que l'on connait et par Alan Mann qui lui développera un prototype propulsé par le moteur Ford F1 3 litres, le projet P68.
Alan Mann fait partie de l'histoire des GT40 officielles (Châssis usine et assimilés) avec la construction de deux des châssis GT40 P-MkII (1966) dénommés X-GT1 et X-GT2, ces deux châssis ayant participé aux 24 Heures du Mans en 1966 (# 6 et # 7).
A l'origine, le projet P68 est venu des USA, il consistait à développer un prototype conforme à la nouvelle réglementation autour du moteur V8 Cosworth DFV de Formule 1. Les lignes de cette voiture en feront certainement un des plus beaux prototypes de tous les temps mais elle n'aura aucun succès. Trop belle et trop fragile et même dangereuse (John Surtees refusera de la piloter du fait de son instabilité à très haute vitesse), elle ne participera qu'à deux courses en 1968 (Brands Hatch et le Nürburgring). Devenue P69, on le verra à Brands Hatch et ce sera tout.
Ford USA devant l'échec de ses châssis GT-J (G7A) dans la série CanAm avait envisagé de faire courir cette P69 dans la série US avec un V8 aluminium de 7 litres. Les châssis GTJ au nombre de dix sont ceux des modèles J (2), MKIV (6) et des G7A (2).



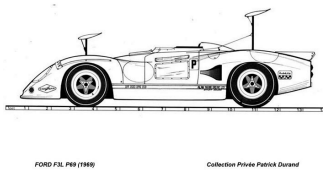
Une des Ford P68 Alan Mann exposée au dernier salon Rétromobile

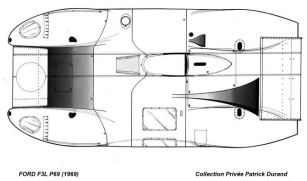
Avec une légère aide de Ford Europe et les soutiens de Castrol et de Goodyear, Alan Mann concevra la P68 autour du moteur Ford Cosworth DFV, Len Bailey se chargeant de l'aérodynamique. Une petite fenêtre faite dans le toit de la voiture lui permettait de passer pour une voiture à toit ouvert, adaptation du règlement permettant une ligne de toit plus faible. Le coefficient de trainée obtenu était de 0,27 et la vitesse maximale de 350 km/h. Des chiffes excellents mais qui rendait la voiture des plus instables à haute vitesse, ceci étant du à des appuis trop importants sur l'avant de la voiture. La voiture subira alors quelques modifications telles cette lèvre avant proéminente et l'apparition d'un becquet arrière plus ou moins important. *Ces becquets différents sont bien visibles sur les deux P68 vues plus tard à Spa Francorchamps dans une manche du classic Endurance Racing de 2004, les deux P68 présentes étant engagées par David Piper*.

Classic Endurance Racing Spa Francorchamps 2004, les deux P68 David Piper et leurs becquets arrières différents.

La voiture conçue en l'espace de quatre mois était considérée comme une Formule 1 couverte et à deux places. Conçue de la même manière que la Lotus 49, le V8 Ford Cosworth DFV faisait partie intégrante du châssis aluminium, la suspension totalement indépendante était également directement issue des Formules 1 contemporaines. La magnifique livrée rouge et or de la voiture fera également sensation.
Quatre châssis de cette voiture auront été produits, trois coupés (P68/01, 02 et 03) et un spyder (P69/04)
Les deux premières voitures construites apparaitront en course lors de la BOAC 500 à Brands Hatch (1968) sans aucune véritable préparation, une seule des deux ayant à peine roulé. Cette dernière pilotée par Jochen Rindt et Mike Spence perdait son moteur lors des essais et ne participera pas à la course. La seconde pilotée par Bruce McLaren et Dennis Hulme réalisait le second chrono des qualifications et menait la course avant d'abandonner sur bris de transmission. Une apparition prometteuse car la voiture était très rapide, restait à la fiabiliser.
Au 1000 km du Nürburgring, une des deux voitures sera détruite suite à un accident après avoir heurté un lièvre sur la piste lors des essais (Chris Irwin et Pedro Rodriguez), la seconde voiture (Franck Gardner et Richard Attwood) en proie à de nombreux problèmes abandonnait la course après trois tours, freinage out. Suivaient les 1000 km de Spa Francorchamps ou Franck Gardner (Hubert Hahne) offrait à la P68 la pole de la course, la course sera moins brillante avec l'abandon dès le premier tour (Problèmes électriques). La P68 participera à deux autres courses en 1968 sans plus de succès, le RAC TT à Oulton Park (Richard Attwood / Abandon, différentiel) et l'AMOC 500 à Silverstone (Franck Gardner / Abandon, moteur).

F3L P68 Brands Hatch 1968 et Nürburgring 1968.





La Ford F3L P69

En 1969, les Ford Alan Mann ne participeront qu'à trois courses.
L'apparition de la P69 (spyder) tout autant fragile sinon plus que la P68 et fort laide au demeurant n'apportera aucune solution et l'histoire s'achèvera. Deux voitures étaient engagées pour la BOAC 500 (Brands Hatch) une P68 (Dennis Hulme et Masten Gregory) et la P69 (Franck Gardner et Jack Brabham). La P69 ne roulera que lors des essais ne participant de ce fait à aucune course. La P68 sera contrainte à l'abandon (pression d'huile). La dernière course ou figurera une P68 est l'AMOC 300 à Silverstone ou la voiture pilotée par Franck Gardner sera retirée de la grille de départ suite à des problèmes électriques, une fin peu glorieuse pour un des plus beaux prototypes construits.

Deux des châssis construits participent de temps en temps à des courses historiques.

BOAC 500 Brands Hatch 1969 – La P68 avec puis sans son aileron et la P69 lors des essais.

HISTORIQUE COMPETITION

1968 P68/02 BOAC 500 Brands Hatch # 34 Bruce McLaren / Dennis Hulme DNF (Transmission)
1968 P68/01 BOAC 500 Brands Hatch # 33 Mike Spence / Jochen Rindt DNS (Moteur lors des essais)
1968 P68/02 1000 km du Nürburgring # 7 Franck Gardner / Richard Attwood DNF (Freins)
1968 P68/ ? 1000 km du Nürburgring # 8 Chris Irwin / Pedro Rodriguez DNS (voiture détruite lors des essais)
1968 P68/02 RAC TT Oulton Park # 31 Richard Attwood DNF (Différentiel)
1968 P68/02 AMOC 500 Silverstone # 15 Franck Gardner DNF (Moteur)
1968 P68/02* 1000 km de Spa Francorchamps # 9 Franck Gardner / Hubert Hahne Pole position DNF (Electricité)

1969 P68/03 BOAC 500 Brands Hatch # 58 Dennis Hulme / Masten Gregory DNF (Pression huile)
1969 P69/04 BOAC 500 Brands Hatch # 57 Franck Gardner / Jack Brabham DNS (Forfait suite essais)
1969 P68/03 AMOC 300 Silverstone # ? Franck Gardner DNS (Electricité).

*** Châssis 02 ou 03 (?)**

Classic Endurance Racing Spa Francorchamps 2004, les deux P68 engagées par David Piper.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES Ford F3L P68

Moteur Ford Cosworth DFV 90° V8 longitudinal, 168 k g, bloc et culasse aluminium, 2993 cc, alésage course 86,7 / 64,8, compression 11,5 : 1, quatre soupapes cylindre DOHC, alimentation carburant injection Lucas, lubrification par carter sec, aspiration naturelle, 420 cv / 313 KW à 9000 tours minute, couple 366 nm 270 ib-pi à 7000 tours minute.
Coque alliage, châssis aluminium moteur porteur. Suspension avant à double triangulation, ressorts hélicoïdaux sur les amortisseurs, barre anti-roulis. Suspension arrière inversé triangles inférieurs, liens supérieurs, ressorts hélicoïdaux sur les amortisseurs, anti roll-bar. Direction à crémaillère et pignon. Freins disques Girling. Boîte de vitesses Hewland DG 300 Manuelle 5 vitesses. Traction Rear Drive.
Dimensions
Poids : 670 kg, Longueur : 4126 mm, largeur : 1778 mm, hauteur : 902 mm, empattement : 2210 mm / 1397 mm / 1397 mm.
Performances
Poids / puissance 0.63 Kg / Cv
Vitesse maximale 350 km/h.

Classic Endurance Racing Spa Francorchamps 2004, les deux P68 engagées par David Piper.

Sources : Archives AMP MAG et Collections Privées (Patrick DURAND et Patrice MAHE)
Photos : AMP MAG / Rigo FLORENTZ, Luc JOLY, Patrice MAHE et Patrick DURAND.

36ème BOURSE D'ECHANGES D'AUTOMOBILES MINIATURES
COULAINES
Près du Mans
Dimanche 6 mars 2016
Salle HENRI SALVADOR – de 9h à 17h
(Entrée gratuite)

RENCONTRES NANTAISES M.I.N. de NANTES
13 mars, 10 avril, 8 mai, 12 juin, 10 juillet, 14 août, 11 septembre, 9 octobre, 13 novembre et 11 décembre.

NASCAR SPRINT CUP

RACE 2

FOLDS OF HONOR QUICK TRIP 500 ATLANTA

28 février

Kyle Larson au top des essais 1 – Kyle Bush disqualifié (voiture non conforme), son frère Kurt hérite de la pole – S2 pour Dennis Hamlin.

***ATLANTA** : Kyle Larson (28''740) et Dennis Hamlin (29''419) se montreront les meilleurs des essais. Pole pour Kurt Bush (28''938) devant Jamie McMurray (29''159) et Trevor Bayne (29''181). Kyle Busch qui avait réalisé le meilleur chrono (28''925) sera disqualifié, voiture jugée non conforme (partie arrière) et partait en dernière position sur la grille. La course n'aura connu qu'une seule neutralisation jusqu'au 323ème tour et les arrêts aux stands auront été cruciaux, à ce petit jeu, les hommes du clan Johnson auront été les meilleurs, la Chevrolet # 48 s'imposait devant celle d'Earnhardt Junior et la Toyota de Kyle Busch. Kevin Harvick avait dominé le début de la course mais ne s'était jamais montré en mesure de creuser un écart décisif. Quant à Kenseth, les erreurs de son équipe auront été fatales et le temps passé pour effectuer la pénalité infligée lui aura couté deux tours impossible à remonter. Kyle Busch avec sa troisième place s'empare des commandes au championnat.*

HOLDS OF HONOR QUICK TRIP 500 ATLANTA Classement final

Positions	#	Pilotes	Marques	Laps	Statuts
1	48	Jimmie JOHNSON	CHEVROLET	330	Running
2	88	Dale EARNHARDT Junior	CHEVROLET	330	Running
3	18	Kyle BUSCH	TOYOTA	330	Running
4	41	Kurt BUSCH	CHEVROLET	330	Running
5	19	Carl EDWARDS	TOYOTA	330	Running
6	4	Kevin HARVICK	CHEVROLET	330	Running
7	78	Martin TRUEX Junior	TOYOTA	330	Running
8	24	Chase ELLIOTT	CHEVROLET	330	Running
9	2	Brad KESELOWSKI	FORD	330	Running
10	17	Ricky STENHOUSE Junior	FORD	330	Running
11	3	Austin DILLON	CHEVROLET	330	Running
12	22	Joey LOGANO	FORD	330	Running
13	16	Greg BIFFLE	FORD	329	Running
14	13	Casey MEARS	CHEVROLET	329	Running
15	43	Aric ALMIROLA	FORD	328	Running
16	11	Dennis HAMLIN	TOYOTA	328	Running
17	14	Ty DILLON	CHEVROLET	328	Running
18	27	Paul MENARD	CHEVROLET	328	Running
19	20	Matt KENSETH	TOYOTA	328	Running
20	10	Danica PATRICK	CHEVROLET	328	Running
21	1	Jamie MACMURRAY	CHEVROLET	328	Running
22	6	Trevor BAYNE	FORD	328	Running
23	5	Kasey KAHNE	CHEVROLET	328	Running
24	31	Ryan NEWMAN	CHEVROLET	328	Running
25	21	Ryan BLANEY	FORD	328	Running

39 partants, tous classés – Statuts : Running : 39.

Almirola … chaud derrière – Kenseth pénalisé suite à un arrêt au stand où le responsable du ravitaillement fera une grosse bourde, deux tours perdus … adieu les chances de victoire – Jimmie Johnson égalise le nombre de victoires de Dale Earnhardt dans la série (76).

Les prochains rendez-vous des Nascar Sprint Cup Series

6 mars – KOBALT 400 – LAS VEGAS MOTOR SPEEDWAY,
13 mars – GOOD SAM 500 – PHOENIX INTERNATIONAL RACEWAY,
20 mars – AUTO CLUB 400 – FONTANA AUTO CLUB SPEEDWAY,
3 avril – STP 500 – MARTINSVILLE SPEEDWAY,
9 avril – DUCK COMMANDER 500 – FORT WORTH TEXAS MOTOR SPEEDWAY.

Source : NASCAR.COM – Photos : NASCAR.COM / Getty Images (Kevin C. Cox, Sean Gardner, Streeter Lecka, Todd Warshaw).

FFSA CIRCUITS / COUPE de FRANCE
NOGARO CIRCUIT PAUL ARMAGNAC
Première manche de la Coupe de France des Circuits
27 et 28 février

Reprise de la Coupe de France des Circuits ce week-end sur le circuit de Nogaro. La Coupe visitera ensuite Dijon (mars), Pau (avril), Lédenon (juin), l'Anneau du Rhin (juin), Croix en Ternois (septembre), Alès (septembre), Val de Vienne (octobre) et la Haute Saintonge (octobre).
Plateaux conséquents (161 engagés) pour cette manche d'ouverture allant de 10 (Twin'Girls) à 48 concurrents (Twin'Cup).
La Twin'Cup et Twin'Girls font partie intégrante de la Coupe de France des Circuits. Au programme une unique séance qualificative pour toute les catégories puis deux courses (A/FA, N/FN, GT, C3/CM/CN, Monoplaces et Twin'Girls), la Twin'Cup faisant exception avec quatre courses.

Groupe GT (Qualifications 15 sur 17)
Première course remportée par Dominique Laure (Renault Mégane Trophy) devant Roland Chotard (Porsche 997 GT3 Cup) et Serge Juillet (Porsche 997 GT3 Cup). François Ader (Caterham) et Jonathan Paupette (Citroën AX Coupé) s'imposent en classes 10 et 9. (15 partants / 14 classés).
Seconde course remportée par François Ader devant Roland Chotard, vainqueur classe 11 et Dominique Laure. (14 partants / 13 classés).

Groupe A/FA (Qualifications 26 sur 27)
Première course remportée par François Samy (Clio Cup 3) devant François Chotard (Clio Cup 3) et Loic Dupont (Clio Cup 3). Damien Danière (Abarth 500) et Maurice Colmache (Honda Civic) s'imposent en classes 5 et 6. (26 partants / 24 classés).
Seconde course remportée par Grégory Touzalin (Honda) devant François Samy et Gérard Saint Arroman (Clio Cup 3). Damien Danière et Maurice Colmache s'imposent en classes 5 et 6. (25 partants / 21 classés).

Groupe N/FN (Qualification 23 sur 24)
Première course remportée par Jérôme Poulat (BMW E36 M3) devant Steve Compain (BMW M3) et Philippe Poinsignon (BMW E36 M3). Fabrice Ferrucci (Civic Type R) et Guillaume Audreri (Dacia Cup) s'imposent en classes 3 et 2. (23 partants / 21 classés).
Seconde course remportée par Jérôme Poulat devant Philippe Poinsignon et Olivier Gilard (BMW M3). Fabrice Ferrucci et Sébastien Colombe (Honda Civic) s'imposent dans les groupes 3 et 2. (20 partants / 18 classés).

Groupe C3/CM/CN (Qualifications 17)
Première course remportée par Claude Degremont (Norma M20 FC) devant Dominique Cauvin (Norma M20 F) et Henri Néel (Norma M20). (17 partants / 15 classés).
Seconde course remportée par André Recordier (Norma M20 FC) devant Christophe Le Carpentier (Norma M20 FC) et Alain Castellana (Norma M20 FC). (16 partants / 14 classés).
Belle prestation pour le retour d'Alain Castellana en proto avec une sixième place et un podium.
Moins de chance pour Louis Bureau seulement les treizième et quatorzième places finale.

Groupe Monoplaces (Qualifications 16)
Première course remportée par Alexis Carmes (Tatuus) devant Fabien Lavergne (Tatuus FR 2000), vainqueur de la classe 19 et Sébastien Banchereau (Tatuus FR 2000). (16 partants / 12 classés).
Seconde course remportée par Sébastien Banchereau devant Alexis Carmes et Grégory Choukroun (Tatuus FR2000) vainqueur de la classe 19. (14 partants / 13 classés).

Twin'Cup (Qualifications 46 sur 48)
Course 1 : Thierry Martinez s'impose devant Damien Boiziot et Nicolas Cassiede.
Course 2 : Damien Boiziot s'impose devant Thierry Martinez et Nicolas Cassiede.
Course 3 : Thierry Martinez s'impose devant Damien Boiziot et Nicolas Cassiede.
Course 4 : Damien Boiziot s'impose devant Thierry Martinez et Franck Idrac.
Partants : C1 / 48 – C2 / 47 – C3 / 43 – C4 / 42 // Classés : C1 / 46 – C2 / 44 – C3 / 43 – C4 / 37.
Trois hommes se détachent du reste du plateau à l'issue de cette première manche de la Twin'Cup, Damien Boiziot, Thierry Martinez et Nicolas Cassiede.

Twin'Girls (Qualifications 8 sur 10)
Course 1 : Pascale Jaffrenou-Pottecher s'impose devant Laure Freyche et Claire Thiel.
Course 2 : Pascale Jaffrenou-Pottecher s'impose devant Laure Freyche et Nathalie Idrac.
Partantes : C1 / 8 – C2 / 7 // Classées : C1 / 8 – C2 / 7.
Pascale Jaffrenou-Pottecher semble déjà faire figure de favorite.

De haut en bas
Dominique Laure (GT)
Alexis Carmes (Monoplace)
André Recordier (C3/CM/CN)
François Samy (A/FA)

François Ader (GT) – Damien Boiziot (Twin'Cup) – Pascale Jaffrenou-Pottecher (Twin'Girls) – Le bon retour d'Alain Castellana en proto.

Sources : FFSA.ORG et circuit-nogaro.com – Photos : AMP MAG / JEFAUTOGRAF31.

AMPhotosports magazine 2016.W430/03.01

Sources : Australian GT, Aston Martin Racing, world-challenge.com, sportscar365.com, fperformanceracing.com, imsa.com, touringcartimes.com, romaindumas.com, peter.fr, gtsport.es / euroformulaopen.net / gtopen.net, Archives AMP MAG (Collections Privée Patrick Durand), NASCAR.COM, FFSA.ORG et circuit-nogaro.com.
Photos : Aston Martin Racing, world-challenge.com, fperformanceracing.com, euroformulaopen.net / fotospeedy, Nascar.com / Getty images (Kevin C. Cox, Sean Gardner, Streeter Lecka et Todd Warshaw), AMP MAG / Rigo Florentz, Luc Joly, jefautograf31, Patrice Mahé, Philippe Rejer et Patrick Durand.

MP © 2016 AMP MAG / Patrick DURAND.

N°430