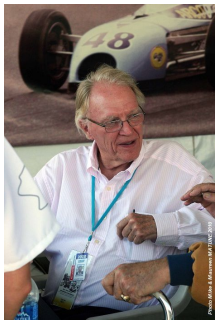
MAGAZINE
AAR EAGLES AMELIA ISLAND 2020
5 au 8 mars



Rolex Monterey Motorsports Reunion 2010 : Dan Gurney et son fils Alex au volant de l'Eagle-Weslake F1 de 1967 semblable à celle de son père qui s'imposera au Grand Prix de Belgique (Première victoire F1 pour un pilote-constructeur Américain).

Cinquième épisode issu du Concours d'Elégance d'Amelia Island (AICE) de cette année. Il concerne deux des Eagles présentes (Une Eagle Mark 4 Indy 1968 et une Eagle Mark 5 F5000 1968-1969) sur le site du Concours. Ces deux voitures appartiennent au All-American Racers (AAR) fondé en 1964 par Carroll Shelby et Dan Gurney dont l'implication dans la compétition n'est plus à prouver, pilote, propriétaire et constructeur.

L'Eagle Indy Mk4 de Roger Penske

EAGLE Mark 4 : Le Britannique Tony Southgate dessinera cette Eagle Indy 1968 connue sous le nom de Mark 4. Trois de ces Mark 4 s'illustreront lors de L'Indy 500 de 1968 où Bobby Unser s'imposait devant Dan Gurney. Dennis Hulme penait la quatrième place. À noter que ces Mark 4 étaient motorisées par trois moteurs différents, Turbo Offenhauser pour Bobby Unser, Ford Weslake pour Dan Gurney et DOHC Ford V8 pour Dennis Hulme.

Roger Penske ne fera que deux courses et une séance d'essais à Indianapolis avec cette voiture équipée d'un moteur Chevrolet Stock Block essence du fait que Sunoco son principal sponsor ne fabriquait pas de méthanol. La Saga Indy 500 du Penske Racing était lancée !

Eagle Formule A(5000) Mk5

EAGLE Mark 5

L'Eagle Mark 5 de Formule A (5000) est également l'œuvre du Britannique Tony Southgate.
La Mark 5 est directement issue de la Mark 4, les différences de coques et de composants étant directement liées aux réglementations USAC et SCCA.

Lou Sell remportera le Championnat Formule Continentale en 1968 avec cette Eagle Mk 5 (Smothers Brothers Racing Team), Tony Adamowicz fera de même en 1969 avec une voiture similaire.

La voiture exposée à Amelia Island appartient à Susan & Steve Babinsky qui remporteront un prix pour l'impeccable présentation de leur Eagle Mark 5.

Tout comme la Mark 4 Indy de Roger Penske, cette Mark 5 est propulsée par Chevrolet small block (badgé Eagle pour la F5000). La Formule A (5000) est équipée de carburateurs Weber et d'un allumage par distributeur alors que la voiture Indy alimentée par injection et allumage à magnéto.
La plus grosse des différences entre l'Eagle Mark 4 Indy et l'Eagle Mark 5 de Formule A (5000) résulte des appendices aérodynamiques.

Remerciements à Maureen et Mike MATUNE pour le choix du sujet en ces temps de disette.

Source et photos : Maureen & Mike MATUNE pour AMP MAG

DAN GURNEY (1931-2018)

Pilote complet, aussi à l'aise sur tracés routiers que sur ovale, Dan Gurney figure parmi les plus grands pilotes automobiles des années 1960. Il a pris le départ de quatre-vingt-six Grands Prix de championnat du monde de Formule 1, inscrit 133 points et remporté quatre victoires. Il a également obtenu trois pole positions et six meilleurs tours en course. Dan Gurney est le fondateur de l'officine de construction de monoplaces de course Eagle et le fondateur de l'écurie AAR (All American Racers ou Anglo American Racers selon le côté de l'Atlantique où elle exerce).
Dan Gurney a permis à trois écuries différentes de remporter leur première victoire en tant que constructeur en championnat du monde de Formule 1 : Porsche en 1962, Brabham en 1964 et AAR-Eagle en 1967. En 1967, Dan Gurney, pour la première fois, secoue la bouteille de champagne traditionnellement offerte aux vainqueurs des 24 Heures du Mans. Depuis, la douche de champagne s'est généralisée sur presque tous les podiums de sport mécanique (en dehors de la bouteille de lait des 500 miles d'Indianapolis). Dan Gurney a donné son nom au flap Gurney, un dispositif aérodynamique qui permet d'améliorer les performances des plans horizontaux et/ou verticaux (ailes, ailerons, dérives… etc) utilisés dans l'aviation ou dans le sport automobile.

Formule 1 : Porsche, BRM, Eagle et McLaren

Californien d'adoption, Dan Gurney se lance dans le sport automobile dès son retour de la guerre de Corée. Il engage sa Triumph TR2 dans diverses épreuves courues sur circuits routiers dès 1955, chose plutôt rare aux États-Unis où les jeunes pilotes se font généralement la main sur les pistes ovales recouvertes de cendrée. Spécialiste des courses de voiture de sport, fréquemment en lice aux circuits de Pomona et de Riverside, il remporte surtout les 12 heures de Sebring en 1959 et termine cinquième des 1000 kilomètres du Nürburgring, ce qui incite le Commendatore à l'engager pour le GP de France 1959 sur une Ferrari D246. Gurney monte sur le podium à deux reprises en quatre courses (et inscrit 13 points en championnat du monde) mais décide de quitter la Scuderia pour rejoindre l'équipe anglaise BRM. Il a entretemps remporté la première édition de l'USAC Road Racing Championship en 1958 sur Ferrari. En 1960, au volant de la BRM P48, il ne reçoit le drapeau à damiers qu'une seule fois (en 10e position) en sept départs. Ses six abandons sont tous dus à une défaillance mécanique de sa monoplace. Son seul résultat notable est décroché hors-championnat, au GP de Buenos Aires qu'il termine à la seconde place. Il se console en remportant les 1 000 kilomètres du Nürburgring avec Stirling Moss (Maserati Tipo 61 Birdcage). Pour oublier cette saison frustrante, Gurney se tourne vers Porsche qui, attiré par la nouvelle réglementation technique, décide de se lancer en Formule 1. En 1961, Gurney part chez Porsche et, au volant des 787 (peu performantes) puis 718 au moteur flat 4 de 1 500 cm3 (nouvelle règlementation), il inscrit la plupart des points de son équipe (21 points sur 23). Gurney manque la victoire au GP de France face à Giancarlo Baghetti et termine à nouveau deuxième en Italie et aux États-Unis. En huit GP, il décroche suffisamment de points pour terminer troisième du championnat du monde. La saison suivante, au volant de la Porsche 804 mue par un flat 8, Gurney commence le championnat par deux abandons avant de décrocher sa première victoire en Formule 1 (et la première de Porsche en tant que constructeur) au GP de France, avec un tour d'avance sur le second. Il signe la pole et termine sur le podium au GP d'Allemagne puis termine cinquième de son Grand Prix national. C'est alors que Porsche décide de se retirer du championnat, laissant Gurney libre de rejoindre la jeune écurie Brabham. Malgré un matériel rarement à la hauteur de ce qui se fait de mieux à cette période, Gurney, au volant de la BT7-Climax multiplie les prouesses au volant. La même année il remporte la Daytona Continental au volant d'une Lotus 19.
En 1963, il se classe troisième en Belgique puis second aux Pays-Bas et en Afrique du Sud. Il décroche encore quelques places d'honneurs et, avec 19 points, termine le championnat à la cinquième place. Il ne remporte pas de victoires car il se heurte à Jim Clark, auteur de sept victoires dans la saison, qui considérait Gurney comme son meilleur adversaire. Clark révèlera ainsi en privé que Gurney est le seul pilote qu'il craint véritablement en piste. En 1964, toujours sur la Brabham BT7, il signe deux pole positions avant de remporter à nouveau le GP de France puis le dernier GP de la saison au Mexique. Sur les 30 points inscrits par Brabham-MRD, Gurney en a marqué 19 (et termine sixième du championnat pilote). La plus grande satisfaction de la saison reste toutefois le fait que, comme il l'avait fait chez Porsche, Gurney a offert à Brabham sa première victoire en championnat du monde.
En 1965, malgré sa nouvelle BT11, Gurney voit encore le chemin de la victoire barré par Jim Clark. Il ne rentre dans les points qu'au quatrième GP (sixième en Grande-Bretagne) puis réalise une fin de saison impressionnante en montant cinq fois consécutivement sur le podium. Avec 25 points, Gurney termine quatrième du championnat du monde. Puis, fin 1965, alors que Brabham se rapproche lentement mais surement des sommets, Gurney décide pourtant d'abandonner l'écurie anglo-australienne pour fonder sa propre structure, suivant ainsi la voie tracée avant lui par Jack Brabham et Bruce McLaren. Cette nouvelle écurie, dénommée AAR (pour All American Racers ou Anglo American Racers selon le côté de l'Atlantique où elle exerce), fera courir une monoplace baptisée Eagle. Il est rejoint par le mécanicien mexicain Jo Ramírez.
En 1966, Dan Gurney engage donc l'Eagle T1F-Climax en championnat du monde. C'est une bonne voiture, performante, mais souffrant d'un manque de fiabilité (4 points inscrits en championnat). Tandis qu'en Formule 1 il ne parvient pas à terminer mieux que cinquième (au GP de France puis au GP du Mexique, ses GP de prédilection), il décroche une victoire lors de sa deuxième participation en CanAm.
En 1967, au volant de la belle Eagle T1G bleu-marine, motorisée par un V12 Weslake, Gurney décroche la première victoire de l'Eagle lors de la Race of Champions, épreuve hors-championnat disputée à Brands Hatch. En championnat du monde, il réalise des prouesses en qualifications avant de remporter le GP de Belgique 1967, quelques jours seulement après avoir remporté les 24 Heures du Mans au côté de son compatriote A. J. Foyt. Gurney termine plus tard sur le podium du GP du Canada et, avec 13 points, finit à la huitième place du championnat. Il est le second américain à avoir remporté un Grand Prix sur une voiture américaine, 46 ans après Jimmy Murphy sur Duesenberg.

1000 km Nürburgring 1960 (Maserati Tipo 61 Birdcage) – Daytona Continental 1962 (Lotus 19) – Nascar (Ford) – TransAm (Ford Mustang)

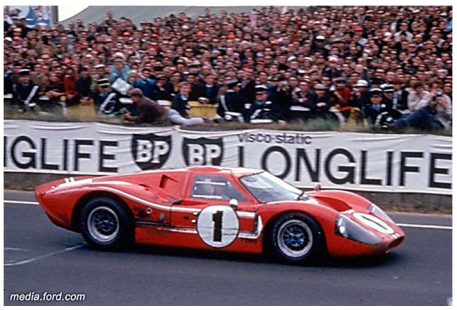
En 1968, AAR, en proie à d'insolubles problèmes budgétaires se désengage peu à peu de la Formule 1. Dan Gurney dispute les deux premiers GP de l'année avec la T1G (deux abandons), puis court le GP des Pays-Bas sur une Brabham-Repco BT24 (abandon là encore). L'Eagle est engagée lors des quatre GP suivants, toujours sans aucune réussite. Déçu par les mauvais résultats de l'Eagle vieillissante, Gurney laisse sa T1G aux mains de son coéquipier "Al" Pease et achète pour le compte d'AAR une McLaren M7A-client. Cette monoplace est engagée à trois reprises et permet enfin à Gurney de décrocher ses seuls points de la saison lors de son GP national avec la quatrième place. Gurney fait alors le choix d'abandonner la Formule 1 et de recentrer les activités d'AAR aux États-Unis. Ce faisant, l'écurie ne disperse plus ses moyens financiers et retrouve sa compétitivité : Gurney termine second des 500 miles d'Indianapolis et remporte trois victoires en championnat USAC tandis que son pilote Bobby Unser remporte quatre courses avec l'Eagle-USAC ce qui lui permet de remporter le championnat.

Indy : Dan Gurney Eagle Indy 1967, Dan Gurney Eagle Indy 1968, Bobby Unser Eagle Indy 1968 et Jerry Grant Eagle Indy 1972

En 1969, Gurney court en CanAm dans l'écurie de Bruce McLaren (troisième à Michigan). Il dispute également les 500 miles d'Indianapolis où il est à nouveau second puis il remporte deux courses en championnat USAC où la lutte est plus rude mais permet aux Eagle de remporter quatre courses. En championnat CanAm, l'écurie McLaren exerce une forte domination (Bruce McLaren le remporte en 1967 et en 1969) mais, en essayant un de ses prototypes, McLaren se tue le 2 juin 1970. La mort de McLaren conduit alors Dan à un éphémère retour en F1 au volant de la M14A pour les trois derniers GP de la saison 1970. Lors du GP de France qui lui a souvent réussi, Gurney inscrit son dernier point en Formule 1.
Dans les années 1970, alors qu'il met un terme à sa carrière de pilote après avoir remporté sa dernière victoire à Sears Point, Gurney, à la tête d'AAR, continue de décrocher de bons résultats en championnat USAC : Bobby Unser remporte deux courses en 1971 puis trois épreuves en 1972. En 1973, les Eagle-Offenhauser remportent huit épreuves dont les 500 miles d'Indianapolis (victoire de Gordon Johncock). En 1974, les Eagle remportent à nouveau huit épreuves, ce qui permet à Unser (quatre victoires) de décrocher à nouveau le titre. En 1975 et en 1976, AAR décroche trois succès par saison (dont les 500 miles d'Indianapolis 1975 par Bobby Unser). Puis c'est le début du déclin de l'écurie, les Eagle ne remportent plus aucune course en USAC jusqu'à l'issue du championnat 1979.
Fin 1978, Gurney est l'un des meneurs de la fronde qui aboutit à la mort de l'USAC et à la création du championnat CART. Mais face aux Penske, les Eagle font pâle figure et l'écurie de Dan Gurney ne remporte qu'une seule victoire, en 1981 à Milwaukee. Fin 1986, faute de résultats, Gurney retire son équipe du CART et se consacre alors au championnat d'Endurance (IMSA), où il décroche d'excellents résultats en partenariat avec Toyota. C'est d'ailleurs avec l'aide de Toyota qu'AAR et Eagle effectuent leur retour en CART à la fin des années 1990, retour qui se solde par un cuisant échec et aboutit à la disparition d'AAR.
Dan Gurney vit le reste de sa vie en Californie à Los Angeles et a participé occasionnellement à des démonstrations et des courses de véhicules de collection. Son plus jeune fils, Alex Gurney s'est illustré en remportant à deux reprises les Rolex Sports Car Series en 2007 et 2009.
En 2011, le projet futuriste DeltaWing qu'il a mené avec le constructeur All American Racers et l'écurie Highcroft Racing a été retenu avec l'objectif de participer aux 24 Heures du Mans 2012.
Dan Gurney est décédé le 14 janvier 2018 à Newport Beach (Californie).

Can-Am : Lola T70 Mk3B 1966 et Lola T190 1968 // IMSA : Les Eagle-Toyota (HF89-90 et MkIII) de 1989 à 1993

Remporter des courses en NASCAR, en IndyCar en Formule Un et les 24 Heures du Mans, voilà le pédigrée de Dan Gurney. Vainqueur des 24 Heures du Mans 1967 en équipage avec A.J. Foyt il remporte sa quatrième et dernière course en Formule Un la semaine suivante sur le tracé belge de Spa-Francorchamps. Vainqueur sur le Riverside International Raceway en NASCAR de 1963 à 1966 pour ses quatre premières venues sur le circuit routier du sud de la Californie, il s'y est également imposé en 1968 pour le compte de la Wood Brothers Racing, remportant l'une de ses quatre victoires pour cette écurie emblématique de la NASCAR. Autre course mythique, les 500 miles d'Indianapolis, une épreuve à laquelle Dan Gurney a participé à huit reprises pour un meilleur résultat de deuxième en 1968 et 1969. Entre 1967 et 1970 il s'est imposé sept fois dans le championnat de monoplace américain. Vainqueur en TransAm, Can-Am, NASCAR, Formule Un et IndyCar, Dan Gurney a été le premier pilote à s'imposer en endurance, en Formule Un, en NASCAR et en IndyCar. Dans l'histoire seulement deux autres pilotes ont réalisé cet exploit, Mario Andretti et Juan Pablo Montoya.



La victoire aux 24 Heures du Mans 1967 avec A.J. Foyt

DAN GURNEY et les 24 HEURES du MANS
Dix participations, huit abandons, deux victoires (GT en 1964 et général en 1967)

1958 North American Racing Team Ferrari 250TR avec Bruce Kessler Abandon
1959 Scuderia Ferrari Ferrari 250TR59 avec Jean Behra Abandon
1960 Briggs Cunningham Jaguar Type E 2A avec Walt Hansgen Abandon
1961 Porsche System Engineering Porsche 718 avec Joakim Bonnier Abandon
1962 Scuderia SSS Republica di Venezia Ferrari 250 TRI/61 avec Joakim Bonnier Abandon
1963 North American Racing Team Ferrari 330 LMB avec Jim Hall Abandon
1964 Shelby-American Inc. Shelby Cobra Daytona avec Bob Bondurant Quatrièmes et premiers GT
1965 Shelby-American Inc. Shelby Cobra Daytona avec Jerry Grant Abandon
1966 Shelby-American Inc. Ford GT 40 MkII avec Jerry Grant Abandon
1967 Shelby-American Inc. Ford GT 40 MkIV avec A.J. Foyt Vainqueurs

La victoire en GT en 1964

Sources : Archives AMP MAG et Wikipedia – Photos : Collection DP, media.ford.com, presse.porsche.de, AAR et Maureen & Mike MATUNE

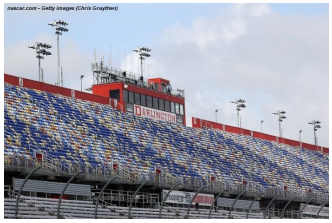
NASCAR SPRINT CUP

RACES 5, 6, 7, 8 et 9 (17, 20, 24, 28 et 31 mai)

DARLINGTON 400 – DARLINGTON 500 km

CHARLOTTE COCA COLA 600 – CHARLOTTE 500 km – BRISTOL 500

Suite de la Nascar Sprint Cup avec cinq rendez-vous tous à huis-clos en mai, Darlington (deux fois), Charlotte (deux fois) et Bristol. Après les victoires d'Hamlin à Daytona et de Logano à Las Vegas, Bowman s'était imposé à Fontana et Logano avait remporté une seconde victoire à Phoenix. Les courses All-Star hors Championnat ne sont plus au calendrier. Newman revient à la compétition après son accident de Daytona et Larson exclu définitivement de la Nascar est remplacé par Kenseth (Ganassi Racing). Pas de qualification hormis la Coca Cola 600.



Darlington 400 : Ambiance huis clos – Brad Keselowski en pole par tirage au sort – Kevin Harvick vainqueur

DARLINGTON THE REAL HEROES 400 Classement final

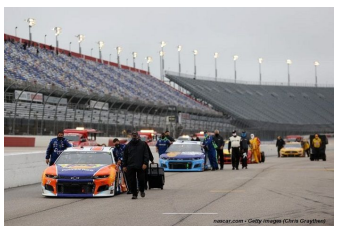
Positions	#	Pilotes	Marques	Laps	Statuts
1	4	Kevin HARVICK	FORD	293	Running
2	88	Alex BOWMAN	CHEVROLET	293	Running
3	1	Kurt BUSCH	CHEVROLET	293	Running
4	9	Chase ELLIOTT	CHEVROLET	293	Running
5	11	Denny HAMLIN	TOYOTA	293	Running
6	19	Martin TRUEX Junior	TOYOTA	293	Running
7	8	Tyler REDDICK	CHEVROLET	293	Running
8	20	Erik JONES	TOYOTA	293	Running
9	38	John H. NEMECHEK	FORD	293	Running
10	42	Matt KENSETH	CHEVROLET	293	Running
11	3	Austin DILLON	CHEVROLET	293	Running
12	10	Aric ALMIROLA	FORD	293	Running
13	2	Brad KESELOWSKI	FORD	293	Running
14	21	Matt DI BENEDETTO	FORD	293	Running
15…	6	Ryan NEWMAN	FORD	293	Running

40 partants, tous classés – Statuts : Running : 35. Incidents mécaniques : 3. Accidents : 2.

DARLINGTON TOYOTA 500 Classement final

1	11	Denny HAMLIN	TOYOTA	208	Running
2	18	Kyle BUSCH	TOYOTA	208	Running
3	4	Kevin HARVICK	FORD	208	Running
4	2	Brad KESELOWSKI	FORD	208	Running
5	20	Erik JONES	TOYOTA	208	Running
6	22	Joey LOGANO	FORD	208	Running
7	10	Aric ALMIROLA	FORD	208	Running
8	48	Jimmie JOHNSON	CHEVROLET	208	Running
9	21	Matt DI BENEDETTO	FORD	208	Running
10	19	Martin TRUEX Junior	TOYOTA	208	Running
11	95	Christopher BELL	TOYOTA	208	Running
12	24	William BYRON	CHEVROLET	208	Running
13	8	Tyler REDDICK	CHEVROLET	208	Running
14	6	Ryan NEWMAN	FORD	208	Running
15…	1	Kurt BUSCH	CHEVROLET	208	Running

39 partants, tous classés – Statuts : Running : 36. Accident : 1. Incidents mécaniques : 2.



Darlington 500 : Ryan Preece héritait de la pole – Start race – Denny Hamlin s'impose dans une course légèrement écourtée par la pluie

AMP 2 MAG & BPL MAG

AMPHOTOSPORTS 2 MAGAZINE & BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE MAGAZINE

© AMP MAG 2020 – CONTACT : ampmag44200@gmail.com

Charlotte Coca Cola 600 : Kurt Busch en pole – Segments 1 et 2 : Alex Bowman – Segment 3 : Joey Logano – Vainqueur : Brad Keselowski

CHARLOTTE COCA COLA 600 Classement final

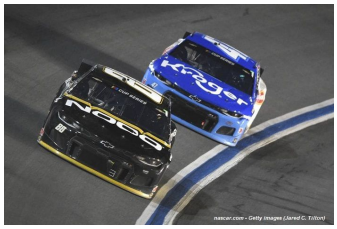
1	2	Brad KESELOWSKI	FORD	405	Running
2	9	Chase ELLIOTT	CHEVROLET	405	Running
3	12	Ryan BLANEY	FORD	405	Running
4	18	Kyle BUSCH	TOYOTA	405	Running
5	4	Kevin HARVICK	FORD	405	Running
6	19	Martin TRUEX Junior	TOYOTA	405	Running
7	1	Kurt BUSCH	CHEVROLET	405	Running
8	8	Tyler REDDICK	CHEVROLET	405	Running
9	95	Christopher BELL	TOYOTA	405	Running
10	17	Chris BUESCHER	FORD	405	Running
11	20	Erik JONES	TOYOTA	405	Running
12	41	Cole CUSTER	FORD	400	Running
13	22	Joey LOGANO	FORD	405	Running
14	3	Austin DILLON	CHEVROLET	405	Running
15…	10	Aric ALMIROLA	FORD	405	Running

40 partants, tous classés – Statuts : Running : 37 (# 48 DSQ). Accident : 1. Incidents mécaniques : 2.

CHARLOTTE ALSCO UNIFORMS 500 Classement final

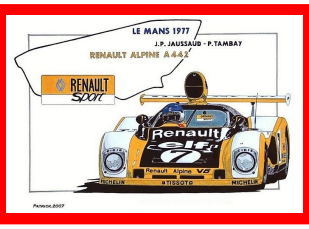
1	9	Chase ELLIOTT	CHEVROLET	208	Running
2	11	Denny HAMLIN	TOYOTA	208	Running
3	12	Ryan BLANEY	FORD	208	Running
4	47	Ricky STENHOUSE Junior	CHEVROLET	208	Running
5	1	Kurt BUSCH	CHEVROLET	208	Running
6	22	Joey LOGANO	FORD	208	Running
7	2	Brad KESELOWSKI	FORD	208	Running
8	3	Austin DILLON	CHEVROLET	208	Running
9	19	Martin TRUEX Junior	TOYOTA	208	Running
10	4	Kevin HARVICK	FORD	208	Running
11	48	Jimmie JOHNSON	CHEVROLET	208	Running
12	24	William BYRON	CHEVROLET	208	Running
13	38	John H. NEMECHEK	FORD	208	Running
14	8	Tyler REDDICK	CHEVROLET	208	Running
15…	21	Matt DI BENEDETTO	FORD	208	Running

40 partants, tous classés – Statuts : Running : 36. Accidents : 3. Incident mécanique : 1.

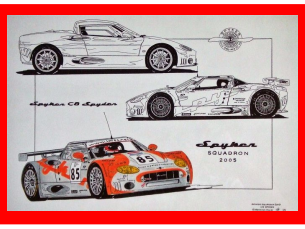


Charlotte 500 : William Byron en pole – Segment 1 : Joey Logano – Segment 2 : Alex Bowman – Vainqueur : Chase Elliott

Ligue Régionale du Sport Automobile Bretagne – Pays de la Loire
19 Rue de la Bégaudais
44810 LA CHEVALLERAIS
www.ligue-sportauto-bpl.org – ligue.sportauto.bpl@gmail.com
Tél. 02 40 79 02 11



CARS ART @ PATRICK
ILLUSTRATIONS
CONTACTS
carsartpatrick@orange.fr



***Bristol** : Brad Keselowski en pole – Chase Elliott (S1 et S2) victime de ses ardeurs aura viré Joey Logano – Brad Keselowski vainqueur*

BRISTOL SUPERMARKET HEROES 500 Classement final

1	2	Brad KESELOWSKI	FORD	500	Running
2	14	Clint BOWYER	FORD	500	Running
3	48	Jimmie JOHNSON	CHEVROLET	500	Running
4	18	Kyle BUSCH	TOYOTA	500	Running
5	20	Erik JONES	TOYOTA	500	Running
6	3	Austin DILLON	CHEVROLET	500	Running
7	1	Kurt BUSCH	CHEVROLET	500	Running
8	24	William BYRON	CHEVROLET	500	Running
9	95	Christopher BELL	TOYOTA	500	Running
10	43	Bubba WALLACE	CHEVROLET	500	Running
11	4	Kevin HARVICK	FORD	500	Running
12	37	Ryan PREECE	CHEVROLET	500	Running
13	38	John H. NEMECHEK	FORD	500	Running
14	34	Michael MAC DOWELL	FORD	500	Running
15…	6	Ryan NEWMAN	FORD	500	Running

40 partants, tous classés – Statuts : Running : 28. Accidents : 10. Incident mécanique : 1. Out trop lent : 1 (Joey Gase)

NASCAR CUP la suite d'un calendrier qui bouge beaucoup…
7 juin – Folds of Honor QuikTrip 500 / Atlanta Motor Speedway
10 juin – Blue-Emu Maximum Pain Relief 500 / Martinsville Speedway
14 juin – Dixie Vodka 400 / Homestead-Miami Speedway
21 juin – GEICO 500 / Talladega Superspeedway
27 juin – Kids Free 325 / Pocono Raceway…

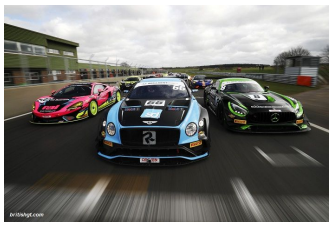
Source : nascar.com – Photos : nascar.com / Getty images (Kevin C. Cox, Chris Graythen et Jared C. Tilton)

FLASHS

NTT INDYCAR SERIES

Ce devait être la manche d'ouverture, ce sera la finale de la saison 2020 en NTT INDYCAR Series, le Firestone Grand Prix of Saint Petersburg se déroulera le 25 octobre prochain. Pour la seizième année consécutive Saint Petersburg accueillera l'IndyCar, mais contrairement aux années précédentes la course se tiendra en fin de saison, reportée quelques heures seulement avant les premiers essais, du fait de la pandémie de coronavirus. « *Les rues de Saint Petersburg offriront une finale adaptée et pleine d'action dans un lieu et une ville qui sont chers à toute notre communauté INDYCAR. Nous remercions le maire Kriseman, Green Savoree et Firestone d'avoir travaillé avec nous pour trouver une nouvelle date pour l'événement. Ce sera un week-end fantastique* ». Mark Miles, président de Penske Entertainment Corp.
Ce sera la première fois que le Firestone Grand Prix of Saint Petersburg servira de finale en IndyCar. ***(indycar.com)***

BRITISH GT



Calendrier resserré pour le British GT 2020, Spa disparait du calendrier tout comme pour le FFSA GT. Trois meetings en août, Oulton Park (1er et 2 août / Deux courses d'une heure), Doniington Park (15 et 16 août / Une course d'une heure et une course de deux heures) et Brands Hatch (29 et 30 août / Une course de deux heures). Retour à Donington en septembre (19 et 20) avec une course de 3 heures avant d'aller à Snetterton en octobre (3 et 4) pour deux courses d'une heure. La finale se déroulera à Silverstone le 7 et 8 novembre avec une course de trois heures. Le Championnat conserve ainsi la totalité des heures de course prévue par le calendrier initial. ***(britishgt.com)***

INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE

Les dix heures de Suzuka initialement prévues du 21 au 23 août sont annulées. L'impossibilité de pouvoir gérer en toute sécurité les déplacements mondiaux a provoqué principalement cette décision. Trouver une nouvelle date pour ces dix heures s'est avéré impossible. SRO Motorsports ne rejette pas l'idée d'une cinquième épreuve pour ce Challenge. Indianapolis (2 au 4 octobre), Spa Francorchamps (22 au 25 octobre) et Kyalami (9 au 11 novembre) restent les prochains rendez-vous de l'IGTC en attendant confirmation d'une cinquième épreuve. ***(SRO Motorsports)***

AMPhotosports 2 MAGazine 2020.18/05.31

Sources
Maureen & Mike MATUNE, Archives AMP MAG et Wikipedia, nascar.com, indycar.com, britishgt.com et SRO Motorsports.

Photos
NASCAR.COM / Getty images (Kevin C. Cox, Chris Graythen et Jared C. Tilton),
Archives AMP MAG (Collection DP, media.ford.com, AAR et presse.porsche.de),
Maureen & Mike MATUNE (2010 et 2020) pour AMP MAG et britishgt.com.

CONCEPT © 2020 AMP MAG / Patrick DURAND.