

COLLECTOR

BMW SAUBER F1.08B

La saison 2009 a marqué l'histoire de la Formule 1 avec le début de l'électrification des groupes propulseurs qui ouvre le règne de l'ère hybride. GAUTIER CALMELS - PHOTOS OFFICINA CAIRA

Le nouveau règlement instauré pour la saison 2009 a une double vocation. La principale est bien entendu d'inscrire la Formule 1 dans la voie vertueuse de la transition énergétique avec l'introduction du KERS (Kinetic Energy Recovery System). Ce système accumule l'énergie sous forme électrique lors des phases de freinage et la restitue à la demande du pilote par un boost temporaire de 80 ch. Nous sommes encore loin des systèmes hybrides actuels, mais ce dispositif est toujours d'actualité. La seconde étant la maîtrise des coûts. Depuis 1998 et la réduction de la largeur à 1800 mm, les V10 ont laissé place aux V8, toutefois la réglementation aérodynamique de la F1 a peu évolué. Les ingénieurs se sont donc appliqués pendant une décennie à traquer la moindre zone d'ombre dans le règlement et les appendices ont fleuri sur les carrosseries. Outre son coût de développement, cette aérodynamique complexe rend les voitures très sensibles aux perturbations et limite les dépassements. Décision

est donc prise de les bannir, l'aileron avant est abaissé et élargi tandis que l'aileron arrière suit la voie opposée en se rétrécissant tout en s'élevant.

À l'aube de cette véritable révolution, le Team BMW Sauber est dans une dynamique positive. La disqualification de McLaren lui a permis de finir la saison 2007 à la seconde place du championnat et 2008 conforte sa position de troisième force du peloton grâce notamment à une splendide victoire de Robert Kubica au Canada.

HYBRIDE A PLUS D'UN TITRE

BMW a donc la volonté de se préparer au mieux pour la saison 2009 qui doit lui permettre d'atteindre enfin la consécration suprême. Début 2008, deux châssis F1.08 sont destinés exclusivement à accueillir le package aérodynamique modifié dont les aspects visuels les plus frappants sont les pontons dénués d'appendices et la configuration des ailerons.

Une seule des deux voitures avait été développée pour accueillir et parfaire la mise au point du fameux KERS. Il s'agit du châssis F1.08 n°01 qui est aujourd'hui mis en vente par Officina Caira. L'intégralité des composants du KERS sont présents dans la voiture, mais par sécurité, il est désactivé. La voiture est prête à prendre la piste, puisque outre un travail complet et minutieux sur le châssis, le V8 BMW a été totalement restauré. La révolution électrique est en marche, et cette voiture est un marqueur de son histoire. ■

TECHNIQUE

Type du moteur	V8 BMW P86/8 + KERS
Disposition	Centrale arrière
Cylindrée	2400 cm ³
Puissance	760 ch + 80 ch
Boîte de vitesses	Semi-automatique 7 rapports
L. x l. x H.	4600 x 1800 x 1000 mm
Empattement	3130 mm
Poids	605 kg (avec pilote)
Vitesse max	+320 km/h

