

Wolf GR08

Le retour d'un grand nom



Giovanni Bellarosa, entouré de ses fils et d'Alex Caffi, a donné ses initiales à la Wolf GB08. (photo F. Hurel)

Vue au Paul Ricard, puis à Silverstone en Speed Series, la Wolf GR08 à coque carbone représente-t-elle l'avenir du Vdev ? C'est en tout cas dans le passé qu'elle puise ses couleurs et son nom, puisqu'elle se veut la descendante de la célèbre écurie de F1. Petit rappel : Canadien d'origine autrichienne, Walter Wolf est apparu dans le monde de la F1 en 1976, en tant que sponsor d'une équipe Williams alors au creux de la vague, dont Jacky Ickx, Michel Leclère et Arturo Merzario étaient les pilotes. En 1977, Wolf quitta Williams pour fonder sa propre marque, engageant l'ingénieur Harvey Postlethwaite et Jody Scheckter. Et à la surprise générale, la Wolf s'imposa dès son premier Grand Prix, en Argentine. Un exploit que seul Mercedes avait réalisé auparavant (ACF 1954) et que personne n'a renouvelé depuis. Après deux nouvelles victoires (Monaco et Canada), Wolf n'a pas confirmé et l'écurie a cessé ses activités en 1979. On vit également une Wolf F3, pilotée par Bobby Rahal et une Canam (monoplace) confiée à Gilles Villeneuve, mais la GB08 est bien le premier Prototype portant le nom de Wolf. Un nom revendu à Gulf & Partners, une société américaine (sans lien avec le pétrolier) présente dans des activités aussi diverses que l'habillement et l'alimentation. L'équipe italienne Avelon Formula a été commissionnée pour construire la Wolf. Basée à Brescia et propriété de Giovanni Bellarosa, Avelon s'est notamment illustrée en WSR (World Series by Renault) en 2005, puis en F 3000 en 2006. Conçue par Angelo Sala, la GR08 reprend les initiales du patron de l'équipe et la suite de la nomenclature Wolf. Cinq

exemplaires ont déjà été construits, neuf autres étant en cours de montage. Le moteur Honda, préparé maison, est accouplé à une boîte Sadev. L'équipe a également développé un système de gestion moteur et d'acquisition de données afin de faciliter l'exploitation par les clients. Dotée d'un châssis en carbone, la Wolf anticipe la réglementation 2011, d'où sa présence hors classement au Paul Ricard. Elle a dominé la catégorie 2 litres du championnat italien, qui est également ouvert aux 3 litres, et même remporté deux victoires au général. « En Italie, les pneus sont différents et nous n'avons que des courses sprint. Nous sommes là pour voir ce que ça donne en vue d'une saison complète en 2011, nous a confié Maurizio Bellarosa, l'un des fils du patron. C'est

pour nous une première expérience de construction très positive et nous avons l'idée de faire une LM P2. Il est donc important pour nous de gagner le championnat italien pour partir sur de bonnes bases. C'était l'idée première avec nos partenaires. » Dans une configuration mal adaptée au règlement français (absence d'extracteur notamment), la Wolf n'a pu faire mieux que 10e au Paul Ricard, mais on a retrouvé les deux exemplaires sur le podium de Silverstone une semaine plus tard, dans le cadre de la course Speed Series disputée en prologue des 1000 km. Avec l'aide d'Alex Caffi, Wolf a bien l'intention de faire honneur à son prestigieux patronyme et à ses couleurs légendaires.



Alex Caffi était au volant d'une des Wolf-Honda GR08 (photo AMP)

« C'est un très bon tremplin pour les gentlemen-drivers »

(R. Narac)

Un GT en pleine ascension

Si le succès des Prototypes ne s'est jamais démenti, l'évolution la plus spectaculaire concerne désormais la catégorie GT-Tourisme, qui pour la 4e année, court séparément. La découverte de la grille de départ, forte de 41 unités au Castellet, nous a agréablement surpris, car outre les inévitables Porsche et Ferrari, on trouvait en première ligne une superbe Corvette, le plateau étant agrémenté de quelques Mosler, d'une Viper, d'une exotique Ginetta G50 et de quelques voitures répondant à la réglementation Silhouette FIA (Touring Cup, Megane Trophy et GC). Les Groupe A (Tourisme) sont également admises, mais aucune n'était engagée au Castellet, ce qui démontre la montée en puissance du plateau. La présence en force d'Imsa Performance dans le Var, avec trois voitures, en dit long sur le niveau atteint.

Raymond Narac s'est montré ravi de l'expérience et a déjà annoncé une présence plus constante en 2011. « Je prends plaisir à rouler dans cette série. Le plateau est de qualité et malgré les écarts de niveau, les gens sont corrects en piste. Cela tient beaucoup au fait qu'Eric sait leur parler lors des briefings. Par ailleurs, l'ambiance est décontractée et personne ne se prend pour des champions. C'est un très bon tremplin pour les gentlemen-drivers qui ont déjà un peu de roulage et qui veulent accéder à la vraie compétition. De là à dire que c'est l'antichambre des Le Mans Series, c'est exagéré, car le niveau y est beaucoup plus élevé. En revanche, le VdeV est en train de devenir la formule reine en France. »

Un sentiment confirmé par un autre habitué des Le Mans Series, Xavier Pempidou, qui pilote cette année une Mosler : « C'est le championnat idéal pour les chefs d'entreprise qui forment l'ossature de ce championnat. Ce qu'ils veulent c'est rouler. C'est dommage que le GT FFSA n'ait pas le même format. L'ambiance est super bonne et le plateau a de l'allure. Il commence à y avoir des pilotes rapides et je suis ravi d'être là. »

On l'a compris, le VdeV est le paradis des gentlemen-drivers qui veulent rouler beaucoup et progresser sans se prendre le chou, mais il importe que ce soit aussi un outil de promotion pour les futurs professionnels. Et pour cela, Eric van de Vyver a sans doute besoin d'un coup de pouce venu d'en haut. « Le meilleur pourvoyeur de pilotes pour Le Mans, c'est le VdeV » conclut Eric, qui fort d'une certaine reconnaissance, ne craint plus d'annoncer la couleur. Il ne reste plus qu'à mettre un peu de bleu autour du jaune...



Eric van de Vyver (Mosler n°11) est présent au cœur du peloton pour mieux veiller sur ses ouailles. La Porsche 996 RSR de Moreau-Langin n'a qu'à bien se tenir ! (photo Warm up)



Pagny-Perrier, Gibon-Bourret et Pons-Narac sur le podium GT du Castellet. (photo H. Letourneau)



La Ginetta G50 de Nury-Pellerzy est aussi exotique que le poste de ravitaillement ! (photo F. Hurel)

Le Mans Racing - Novembre 2010

Gomez Compétition
L'option Silhouette

Après avoir fait courir des Touring Cup (construites par Solution F) depuis trois ans, les frères Gomez ont franchi le cap l'hiver dernier en devenant constructeurs de Silhouettes. « La Touring Cup datait de 2004 et nous avons eu l'opportunité de construire notre propre voiture en recevant une commande de dix exemplaires. Elle est homologuée par la FIA pour 5 ou 6 ans. » Répondant au règlement FIA 2010 Silhouette, la GC (pour Gomez Compétition) à châssis tubulaire est propulsée par un V6 Renault 3,5 litres. Grâce à une préparation Sodemo, celui-ci atteint 420 ch en catégorie S1, la S2 étant réservée aux moteurs d'origine. « C'est un produit qu'on aime bien, car ça ressemble à une monoplace, avec un moteur central, et c'est plaisant à conduire. Tout cela pour un coût au km trois fois inférieur à celui d'une Porsche » justifie Arnaud Gomez. La GC permet également de courir en Belgique et dans les 24H Series (Dubai notamment). Basés près de Montpellier, les frères Gomez ne manquent pas de projets, puisqu'une version V8 est à l'étude...



Arrêt aux stands pour la GC de Bonjean-Philippon (photo F.Hurel)