

## ALPINE M 63B / FORD GT 40 : DAVID TERRASSE GOLIATH



Depuis 1993 Gérard Besson a signé nombre de victoires en compagnie de Marc Peccolo au volant de son Alpine M 63B. Cette année, l'équipage remporte, épaulé pour trois courses par Francis Dougnac, le Championnat de France d'endurance, un succès amplement mérité.

**Berlinette Mag :** Gérard Besson, vous devancez une Ford GT 40 et une Porsche. Est-ce un hasard ?

**Gérard Besson :** "Tout d'abord, je dois préciser que j'ai avec moi deux excellents pilotes, Marc Peccolo et Francis Dougnac, qui préservent la mécanique et ne sortent jamais. Ensuite, la voiture est très bien préparée et nous avons profité de conditions climatiques désastreuses lors de certaines épreuves. En course, tant que l'on n'a pas franchi la ligne d'arrivée on n'a pas gagné. Mon adversaire a perdu le championnat pour 2 tours !"

**B.M. :** Comment s'est déroulée votre saison ?

**G.B. :** "La première course a eu lieu à Jarama et son issue ne laissait en

rien présager de notre résultat final. Par la suite nous n'avons rencontré aucun problème particulier. Je regrette que nous n'ayons pas gagné à Spa. Nous étions en tête sous la pluie et dans le dernier tour j'ai cru que je n'avais pas assez d'essence pour terminer. J'ai levé le pied et me suis fait doubler par plusieurs concurrents. L'Alpine est très rapide sous la pluie, le terrain glissant gomme les différences de puissance."

**B.M. :** Votre voiture a-t-elle évolué depuis ses débuts en 1993 ?

**G.B. :** "Oui, bien entendu. Sur les circuits sinueux nous sommes à moins de 2 secondes de la Ford GT 40 qui développe environ 380/400 ch. Par contre, à Dijon où la ligne droite nous pénalise, la puissante américaine nous devance de 4 secondes. Nous courons dans la classe 1300/1600 et disposons de différentes versions de motorisation en fonction de la durée des courses. Nos moteurs, des 1500 cm<sup>3</sup>, développent de 147 à 164 ch à 7200/7500 tr/min. Notre Alpine qui pèse 553 kg, son poids d'homologation, est très légère. La boîte de vitesse est une Hewland MK9 et, vu notre faible cylindrée, nous travaillons énormément sur les rapports de démultiplication.

Par exemple à Dijon on lève le pied au bout de la ligne droite, tout en prenant 220/230 km/h à 7800 tr/min. On préfère être mieux de la 2<sup>ème</sup> à la



4<sup>ème</sup> pour pouvoir utiliser toute la puissance dans les courbes."

**B.M. :** Quels sont les points faibles de votre Alpine ?

**G.B. :** "Le freinage et le train avant issus de la R8, à laquelle sont empruntées les fusées et les disques de freins « améliorés ». Ces derniers sont équipés d'étriers Gerling, comme à l'origine. Il faut également changer après chaque course les roulements (R8) qui supportent mal la puissance et l'évolution des pneumatiques."

**B.M. :** Qu'en est-il de la maintenance du moteur ?

**G.B. :** "Nous n'avons plus de courses

de 24 heures à disputer. Le championnat en comporte six épreuves, dont la plus longue est de 12 heures. Aussi ouvrons nous le moteur toutes les 40 heures pour vérifier l'ensemble des pièces.

Par contre nous changeons systématiquement les coussinets de bielle. Quant au disque d'embrayage, un Borg & Beck, il est remplacé toutes les 3 ou 4 courses."

**B.M. :** Que ferez-vous en 2007 ?

**G.B. :** "Je ne connais pas encore les règlements de l'année prochaine, mais je prévois d'engager bien évidemment la M 63B et de temps à autre l'A 220."



# BERLINETTE MAG JANVIER 2007