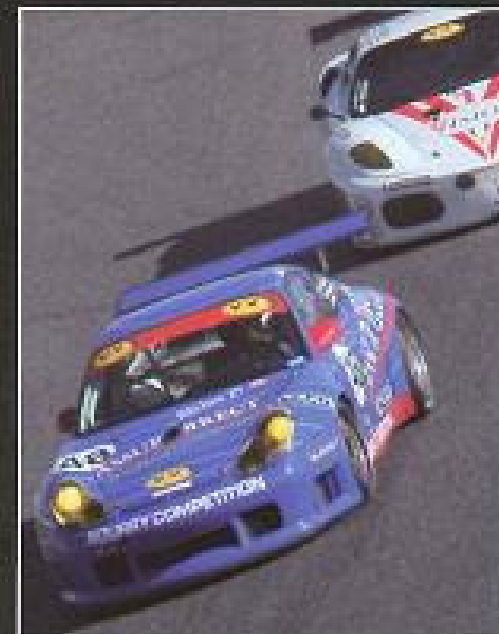


<i>News</i>	<i>060</i>	<i>Le Mans Séries</i>
<i>Gentlemen's Corner</i>	<i>070</i>	<i>Séries V de V</i>
<i>Interview Le Guezec</i>	<i>076</i>	<i>ALMS Sebring</i>
<i>Audi S 5</i>	<i>080</i>	<i>FFSA Nogaro</i>
<i>BMW série 1 Cabriolet</i>	<i>086</i>	<i>Essai Course Funyo</i>
<i>Salon de Essen</i>	<i>088</i>	<i>Abonnez-vous !</i>
<i>Tour Auto</i>	<i>089</i>	<i>Anciens numéros</i>
<i>Giraglia</i>	<i>090</i>	<i>Lire</i>
<i>Rallye de Paris</i>	<i>092</i>	<i>Autoportrait</i>
<i>Maroc Classic</i>	<i>094</i>	<i>Miniatures</i>
<i>CER Barcelone</i>	<i>098</i>	<i>Next</i>



Gentlemen Drivers - Mai-Juin 2008

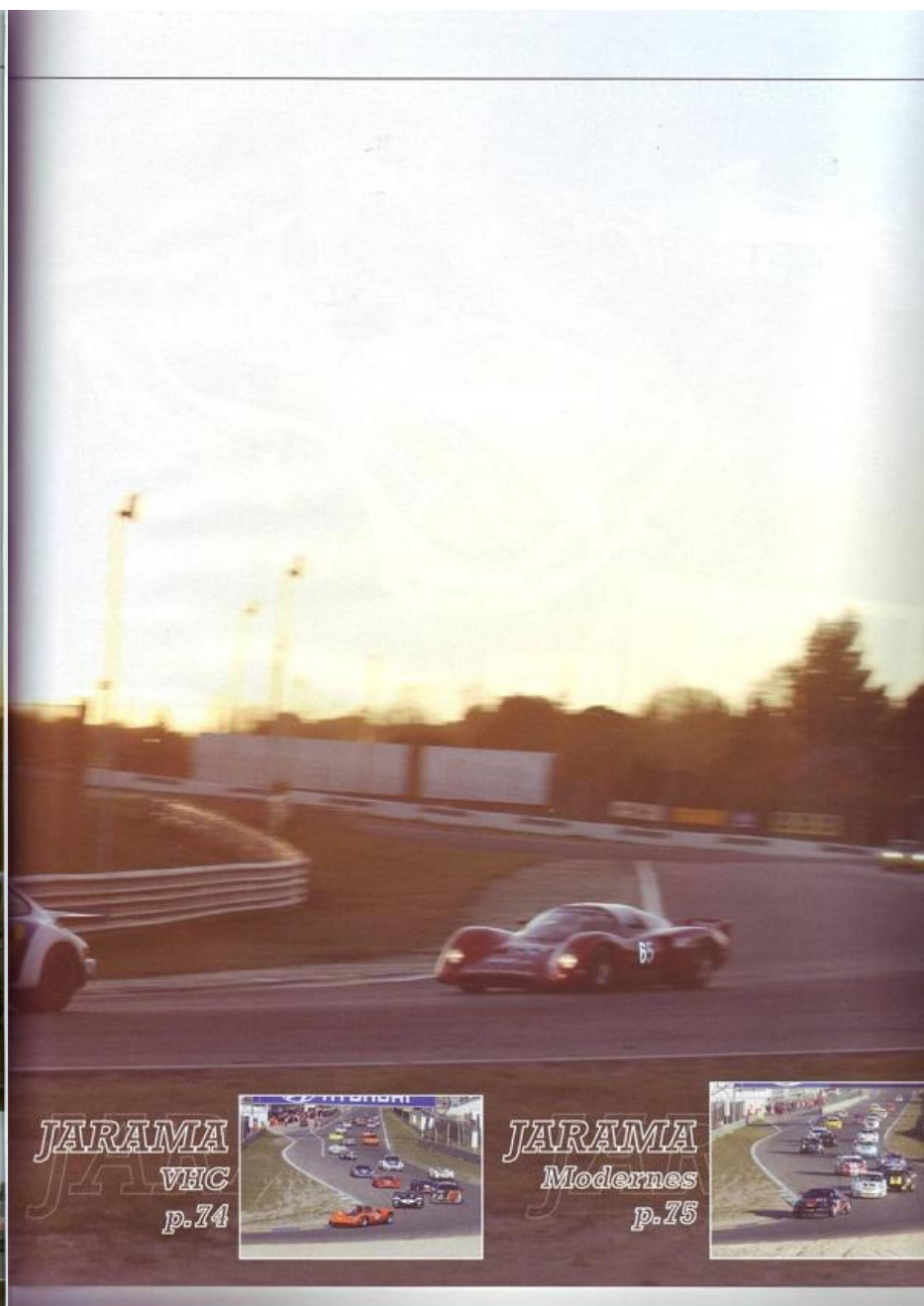
Formule GAGNANTE

Pour les championnats FFSA organisés par Eric Van de Vyver, la saison 2008 a commencé à Dijon-Presnois avec un week-end d'essais libres qui permet aux concurrents de se mettre au point pour la première course.



V de V

DIJON
Essais
p.72

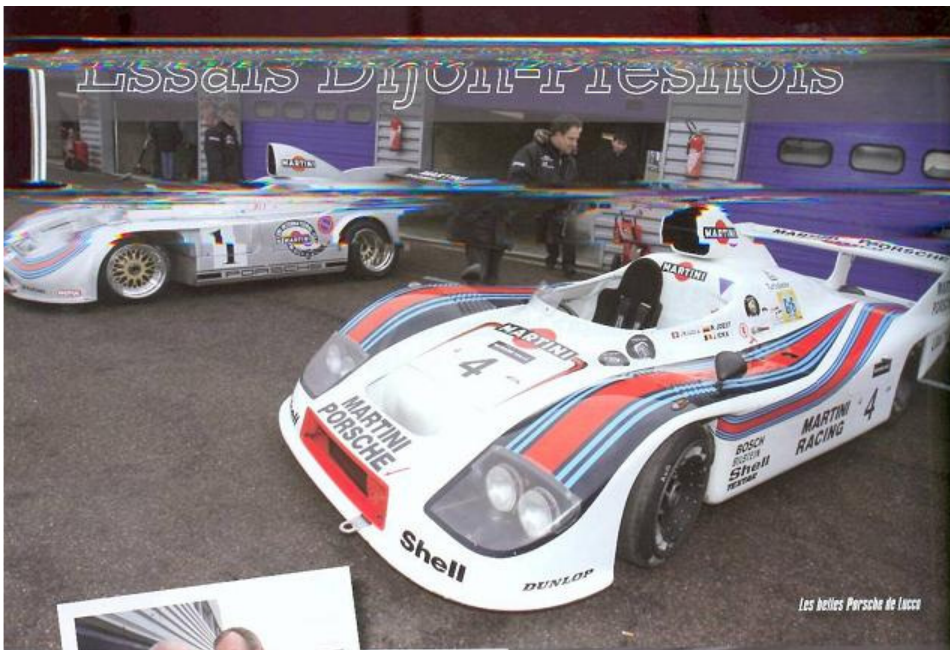


JARAMA
VHC
p.74



JARAMA
Modernes
p.75





Les belles Porsche de Lucas



Guy Ligier en visiteur intéressé

Rendez-vous était donc fixé les 23 et 24 février derniers pour les équipes volontaires. Au final peu de concurrents ont fait le déplacement.

Certes pour les teams étrangers c'est un déplacement coûteux et beaucoup préfèrent économiser pour la suite de la saison.

Pour les autres, c'est la même contrainte budgétaire qui fait loi, quand ce n'est pas la préparation du matériel qui n'est pas tout à fait terminée...

Quoi qu'il en soit, les concurrents présents étaient ravis de ces retrouvailles, d'autant que la météo plutôt clémente en cette fin février a permis à chacun de se dérouiller les mécaniques.

Seule revendication, celle des pilotes de proto qui estiment dangereux de mélanger dans les mêmes séances les véhicules historiques et les véhicules modernes.

Si un incident malheureux, l'accrochage en fin de journée entre la Porsche Turbo du Sigaud racing et la belle Juno du team Esprit Compétition, a failli leur donner raison, il faut malgré cela reconnaître que l'organisation laisse l'entière liberté à chacun de venir et de rouler en gérant ses « runs » dans le trafic avec un respect réciproque.

C'est très triste de voir une auto détruite, surtout dans le cas présent pour Laurent Fort qui venait d'investir dans du matériel neuf avec cette superbe Juno et commence mal l'année. Mais chaque pilote se doit d'être vigilant dans ces séances d'essais qui ne sont en aucun cas des compétitions.

Du nouveau dans les paddocks. Ces deux journées furent l'occasion de voir de nouvelles autos prendre la piste et ce particulièrement en GT moderne où l'arrivée du beau Cayman

GT et Protos - tous en piste



Les deux modèles de Faouy rétrois



Entretien pour la 930 Turbo de Sigaud Racing



de la famille Havelte laisse entrevoir de belles perspectives en GT4. De même l'écurie chère à M. Ullman qui engage cette année deux splendides Maserati, une en GT3 et l'autre en GT4 promet du spectacle dans la catégorie GT. Nous aurons l'occasion de reparler de ces autos dont nous vous offrons un essai très prochainement...

Toujours en GT, les équipes attirées par la victoire ont fourbi leurs armes. En premier lieu le team Polybaie : Bernard Moreau et Miguel Langin inaugurent là leur 996 RSR, une superbe machine à gagner et d'ailleurs Championne l'an dernier. Nos deux compères ont déjà le mors aux dents. Les imitant, la paire Ferreira/Bour roulera sur un modèle identique.

Quand au proto, là aussi les teams affûtent leur matériel : Nous avons déjà évoqué la Juno d'Esprit Compétition et d'autres équipes ont fait ce même choix pour lutter contre les Ligier et les Norma.

En VHC, les Porsche seront encore plus nombreuses : les 3L RS de Guy Claray ou de Joël Bozetti viendront taquiner l'équipage champion Moreau/Langin et surtout la 3L RSR de Biehler/de Siebenthal en groupe 4 se frottera à Perrier/Bouvet sur la même voiture.

On attend aussi beaucoup de la 930 turbo 3L du team Sigaud, elle excite quelques convoitises.

Autre marque qui fait rêver, c'est Ferrari ! On en verra deux cette saison, en moderne c'est le duo Paul Pagny/Pierre benoist qui débarque avec une splendide Ferrari F430 et en VHC, David Ferrer déjà présent en proto a inscrit en GT une Ferrari 308 GTS.

Tout ce beau monde se retrouvera donc au mois de mars à Jarama pour les 8 heures.

V6cV / PNTS

PNTS / V6cV

Gentlemen Drivers - Mai-Juin 2008



Enfin ! La trêve hivernale semble toujours très longue à tous, impatients d'en découvrir ou de se refaire après une saison 2007 plus ou moins réussie pour certains. Et puis commencer par Jarama c'est toujours du bonheur !

Au programme de ce premier meeting : les 8 heures en VHC le samedi et le dimanche heures pour les GT modernes et heures pour les Sport-Protos.

8 heures VHC

Pour cette 11^{ème} édition, les concurrents s'élancent sous un ciel clément. C'est la Lola T70 de Ferrer/Mahé qui a réalisé la pole en 1'41'682 et démarre donc devant la Porsche 935 de Luco et la Chevron B16 de la famille Quiñou. En tête du début à la fin, la belle Lola orange ne laissera le leadership que lors des ravitaillements. Victimes d'une crevaison lente et les maris passablement abîmés, Ferrer et Mahé sont heureux de franchir en premier la ligne d'arrivée. Un temps à la première place, Corentine Quiñou et son père devront abandonner sur casse moteur à la cinquième heure. Dernière, un peloton de grosse Porsche RS et RSR vont se mêler à la bagarre parmi les protos : les Clarys/Van de Vyver,

Moreau/Langin, De Siebenthal/Bleher ou encore Perrier/Bouvet seront toujours aux premières loges. Finalement Miguel Langin fera la différence, malgré la très performante Porsche des suisses, et arrachera la deuxième marche du podium remportant ainsi la victoire en groupe 4. En difficultés les protos devront baisser les armes : les frères Scemama perdront la tête de la course avec un accélérateur qui se bloquait et nécessitant une rentrée au stand. Encore moins chanceux Besson et son Alpine sortiront très fort dans la descente suite à une défaillance des rotules de suspension. Décidément les courses se suivent et se ressemblent pour la belle bleue ! Le meilleur proto, la Chevron de Catherwood/Mc Conville de l'écurie Esprit Compétition terminera 4^{ème} et premier en SP3 juste devant celle des Scemama. De leur côté les petites Porsche Zitrtes se livrent une belle bagarre, surveillée par Köhler et Depagneux intouchables. Ils l'emportent devant l'équipage suisse de la 19, Giauque/Krknoff eux-mêmes

Résultats :

1) Ferrer/Mahé	Lola T70
2) Luco/Ancellet	Porsche 935
3) Moreau/Langin	911 RS 3L
4) Clarys/Van de Vyver	911 RS 3L
5) Bleher/Siebenthal	911 RSR 3L
6) Le Calvez/Deman	Eva Mk8
7) Catherwood/Mc Conville	Chevron
8) Havette/Havette	911 RS 2.7i
9) Scemama/scemama	Chevron
10) Perrier/Bouvet	911 RSR 3L

Prochaine course :

Au Vigéent pour les 3 heures de Val de Vienne...



4 heures GT moderne

C'est une habitude pour Bernard Moreau et Miguel Langin, que ce soit en VHC ou en moderne ils sont devant ! Miguel auteur de la pole, s'est vite habitué à sa nouvelle 996 RSR et Bernard suit déjà pas si mal.

L'équipage Polybaie, Miguel au volant, prend le départ en tête et y restera près d'une heure et demie. Au relais B, Moreau laisse le leadership à la Ferrari de Pagny/Benoist.

Mais avec des rapports de boîte trop courts, les champions en titre ne sont pas au mieux, ils préserveront malgré cela une troisième place à l'arrivée.

L'autre 996 RSR, celle du team Perspective Racing, menée par Ferrera et Bour les devancera sur le podium.

En fin de course, Miguel Langin chausse quatre pneus neuf et reprend le flambeau pour amener sa voiture en premier sous le drapeau à damier.

Dernière ces trois équipages, Rousseau au volant de la Mégane Trophy sort la grosse attaque et termine au pied du podium devant la Ferrari 430 du couple Desbruières.

Pas de chance par contre pour Brouard, dont la 997 Cup subissait une crevaison et ratait ainsi le podium.

Pas très loin, Eric Van de Vyver est déchainé au volant de sa Touring Cup. Le « jeune marié » bat durant tout son relais et obtient une belle 8^{ème} place avec l'aide de son coéquipier Maillard.

En GTV4 c'est aussi un habitué des victoires en la personne de Jean-Marc Bacheler qui se place 9^{ème} au général (il a même été 2^{ème} un moment) remportant son groupe devant le champion en titre. En effet Ullmann qui a connu quelques soucis de fuite d'essence sur la BMW Z3 gravit la 2^{ème} marche devant la Maserati de Tremblay qui fait la de bons débuts. Viennent ensuite la Nissan 350Z et la Porsche Cayman de Havette qui se sont bien comportés...

Belle part pour Vaysse et Pelosi qui terminent 15^{ème} au général avec leur Clio RS3 !

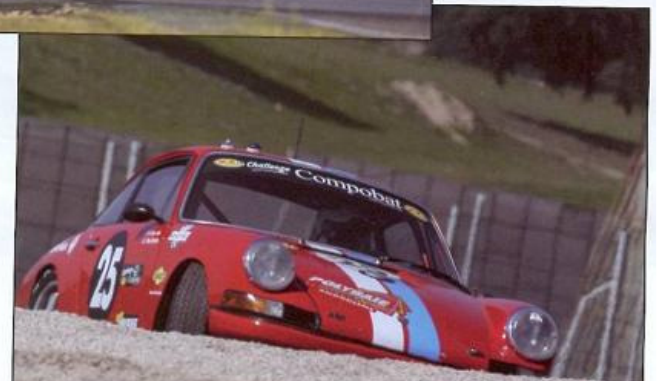
Le meilleur tour en course est réalisé par Pagny sur la Ferrari 430 en 1'39'356...

Résultats :

1) Moreau/Langin	Porsche 996 RSR
2) Desbruières/Desbruières	Ferrari 430
3) Ferrera/Bour	Porsche 996 RSR
4) Brouard/Nozières	997 Cup
5) Pagny/Benoist	Ferrari 430
6) Vandevyver/Maillard	Touring Cup
7) Baudinière/Vicarie	Porsche 996RS
8) Vincinet/Bacheler	993 RSR
9) Rousseau/Lemée	Mégane Trophy
10) Ullmann/Demigneux	BMW Z3

Prochaine course :

Val de Vienne pour 3 heures.





Essai Course Funyo — Texte : Gérard CAYEUX / Photos : Emeric HOUPLAIN

Un jour du Tonnerre...

Dès que l'on parle de course, on en vient vite à discuter de la question «budget» et ensuite du choix de l'auto : pour le puriste la vraie voiture de course, c'est une monoplace ou un proto. Et quand on veut faire la synthèse de ces deux points : entre économie et performance, le choix reste restreint.

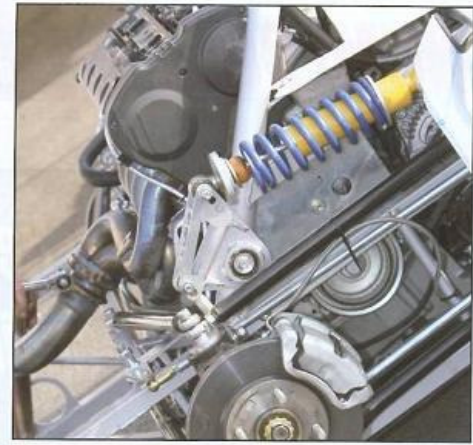
Nous avons déjà évoqué dans un précédent numéro de «Gentlemen Drivers Magazine» le prix de la course et parmi les disciplines référencées, un sympathique «petit proto» était apparu comme une option possible pour se faire plaisir en Sport Automobile sans se ruiner.

Petit mais costaud

Une fois l'aspect pécurier établi, encore fallait-il en avoir le cœur net et au-delà des sommes investies la meilleure façon de savoir si plaisir, performance et sécurité sont bien là, c'est bien sûr d'essayer la voiture. La présence de l'équipe de Patrice Houlier lors des essais VdeV à Dijon nous a permis ce petit test avant une vraie course. Alignées bien sagement devant la semi-remorque, une dizaine de Funyo sont prêtes à rouler. Dans des robes

de couleurs vives et variées, cette auto de course fait plaisir à regarder. D'une taille réduite et assez compacte, c'est une petite boule de nerfs qui évoque un Kart en plus grand. Ancien modèle RS ou nouveau FC, les différences sont invisibles. C'est surtout dans le cœur de la bête qu'il faut regarder.

Dotée d'une vraie mécanique auto (contrairement à certains Protos équipés de moteur de moto) et d'une boîte de vitesse d'origine Peugeot, la Funyo va dans le sens de la fiabilité et donc de l'économie avec cet équipement standard. Le petit moteur de 1600 cm³ développe ici 195 CV et vu le poids de l'engin (580kg) c'est amplement suffisant pour assurer des accélérations dignes d'une voiture de course. Aidé par un maniement de boîte très simple avec une grille classique, le pilote néophyte trouve vite ses marques au volant et l'on peut considérer que la Funyo est d'un abord «facile» pour attaquer la piste. Les cinq rapports se passent à la volée

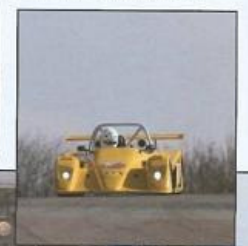


sans trou à l'accélération, et même en n'ayant pris que 7500 tours au max, le moteur reste dans sa plage d'utilisation optimum. Flageur le quatre cylindres se fait bien entendre dans le cockpit et n'engendrant que peu de vibrations il est très confortable d'usage.

Evidemment au rétrogradage, il faut absolument rentrer sur les freins en n'oubliant pas l'indispensable talon-pointe. Faute de quoi le petit proto vous assène une ruade immédiate et un blocage de boîte sur une auto aussi courte et légère que la Funyo se termine fatalement par le tête à queue...

Au bout de quelques tours, on se sent très à l'aise et l'attaque vient naturellement. Le freinage assuré par les quatre disques est excellent et le contact à la pédale plutôt rassurant. Rien à dire sur ce plan. Une fois en température les pneus apportent un grip assez bluffant, même si l'auto glisse légèrement c'est toujours en prévenant son pilote et le contrôle se fait sans problème.

La Funyo est une voiture joueuse avec laquelle on peut aller chercher la limite sans risque. Ceci dit c'est un Proto léger, un vrai petit bolide qui demande tout de même du talent pour aller chercher les ultimes dixièmes. Comme dans toutes les formules monotypes, à matériel égal c'est le pilote qui fera la différence.



Essai Course / PDD