



Retro Course - juillet 2008

12 h de Magny-Cours

Esprit, es-tu là ?



Première victoire pour Geoff McConville/Hal Catherwood/Steve Hitchins sur la Chevron B16 du team Esprit Compétition

LÀ, ET BIEN LÀ. PUISQUE APRÈS UNE 4È PLACE À JARAMA ET UN PODIUM AU VAL DE VIENNE, LA CHEVRON B16 DU TEAM ESPRIT COMPÉTITION PERMETTAIT À SON ÉQUIPAGE BRITANNIQUE DE REMPORTER UNE COURSE, JUSQU'ALORS DOMINÉE PAR UNE AUTRE B16, CELLE DES FRÈRES SCEMAMA. UN RÉSULTAT QUI REDISTRIBUE LES CARTES DU CHALLENGE, DONT BIEHLER/DE SIEBENTHAL OCCUPENT MAINTENANT LA PREMIÈRE PLACE PROVISOIRE.



Lutte serrée pour la seconde place entre l'Elva Mk8 et la Porsche 935. Sous l'averse, à deux tours de l'arrivée, la Porsche profitera d'une faute de l'Elva... Quant à l'Alpine A220 que l'on aperçoit sur la photo, elle aura abandonné sur une casse de jante.



La 2.7 RS de Jean Luc Neuville/Denis Neuville/Dieder Grandjean a longtemps tenu tête à la 3.0 de ses adversaires directs dans le classement du Gr3

Chez Polybaie, ce n'était pas la fête, avec une deuxième casse consécutive sur la 3.0 litres de Bernard Moreau/Michel Langin



Classement

1. ER GEOFF MCCONVILLE/HAL CATHERWOOD/STEVIE HITCHINS (CHEVRON B16), 2. JEAN-MARIE LUCO/PATRICK ANCELET/SÉBASTIEN CRUBILÉ (PORSCHE 935), 3. YANN LE CALVEZ/LOIC DEMAN/SYLVAIN GUANZINI (ELVA MK8), 4. PATRICK BIEHLER/MARC DE SIEBENTHAL/OLIVIER DE SIEBENTHAL (PORSCHE 911 3.0 RSR), 5. JOËL BOZETTY/NICOLAS LE BEUVE/GUY CLAIRAY (PORSCHE 911 3.0), 6. JEAN LUC NEUVILLE/DENIS NEUVILLE/DIDIER GRANDJEAN (PORSCHE 911 2.7 RS), 7. GÉRARD MARCY/GÉRARD DE VILLE DE GOYET/GUY PIENNE (PORSCHE 911), 8. PHILIPPE MUNIER/PIERRE PETITGAS/BERNARD TIRONNEAU (LOTUS SEVEN), 9. DAHLEN KOHLER/RICHARD DEPAGNEUX/JEAN-JACQUES RENAUT (PORSCHE 911), 10. PHILIPPE BUREL/PATRICK BROSSARD/PHILIPPE DECHARNE (PORSCHE 911), 11. JEAN-PIERRE GRAVE/MICHEL ARTERO/JEAN-PIERRE PLA (PORSCHE 911 2.7), 12. JEAN-PIERRE CASZALOT/ALEXANDRE CASZALOT/DANIEL DUMOLIE (PORSCHE 911 2.7 RS), 13. SÉVERINE MOREAU-LANGIN/CAROL QUINIOU/FRANCK LAMANNA (PORSCHE 911), 14. JEAN-PIERRE BOURGEOIS/XAVIER DOUGA/PATRICK GRANDVILLIERS (PORSCHE 911), 15. JEAN-CLAUDE HECTOR/THIBAUT HECTOR/JOSÉ DA ROCHA (AUSTIN HEALEY BN2), 16. ANDRÉU VIDAL/JAUME MORATO (PORSCHE 911)



Victoire en 2 litres pour Gérard Marcy/Gérard De Ville de Goyet/Guy Pienne



Une casse-moteur à la 8ème heure a stoppé la course des frères Scemama, qui maintenaient leur Chevron B16 en tête.

La course-phare du Championnat de France d'endurance VHC aura connu bien des soucis avant même que le départ n'en soit donné. En effet, après pas moins de cinq rendez-vous majeurs en France aux mêmes dates, les effectifs de commissaires ont bien failli ne pas permettre le déroulement du meeting. Heureusement, grâce aux efforts de tous, tout est rentré dans l'ordre. Mais, qui donc établit le calendrier... ? Quant à la course, elle a donné lieu à de nombreuses péripéties qui relancent l'intérêt du challenge comme du championnat.

Pole position, (après près de quatre secondes d'avantage !), la Lola T70 du team Dagefruti ne prenait pas le départ suite à un différend avec les commissaires techniques. Bien que placée assez loin sur la grille, la Chevron B16 des frères Scemama s'installait au commandement, une position qu'elle conservait durant 8 heures de course avant de devoir abandonner, moteur cassé. Cela aurait pu être l'occasion pour l'Alpine A220 de Besson/Piccolo/Dougnac de s'imposer, mais une jante en décadit autrement en se déchirant et en s'attaquant à la carrosserie façon tronçonneuse. Toujours aux avant-postes, l'équipage britannique (Geoff McConville/Hal Catherwood/Steve Hitchins) du team (français) Esprit Compétition poursuivait une course dénuée

d'ennuis, à l'exception d'un arrêt inopiné pour réparer phare et carrosserie endommagés suite à une touchette avec une Porsche 911. C'est avec 8 tours d'avance que la Chevron passait victorieusement la ligne d'arrivée ; un succès guère étonnant après les performances déjà signées en début de saison. La deuxième place a donné lieu à une belle lutte entre l'Elva Mk 8 de Le Calvez/Deman/Guanzini et la Porsche 935 de Lupo/Ancelet/Crubilé. Maintenant que la 935 a (enfin) trouvé la fiabilité, les meilleurs espoirs lui sont permis. Dans ces 12 heures (une durée qui, il y a peu, aurait depuis longtemps eu raison de sa mécanique), cette auto a livré une course magnifique, avec en point d'orgue la seconde place acquise à deux tours de l'arrivée au détriment de la Lotus Seven de Munier/Petitgas/Tironneau, le Petit Poucet du plateau, qui termine à une magnifique 8ème place finale, et avec éclat, en gagnant une place dans le dernier tour ! ■

CHANGEMENT DANS LE CHALLENGE

En s'emparant d'une belle 4ème place, Biehlér/De Siebenthal, Ter en Gr4, faisait une très bonne opération dans l'optique du challenge, dont ils occupent maintenant la tête. Mais en début de course, c'est la RS de Moreau/Langin qui menait le bal, avant la rupture du joint de culasse après 5 h de course. Il va falloir que le team Polybaie retrouve la fiabilité pour renverser la situation. Belle bagarre également pour le gain du Gr 3, une lutte entre Belges qui opposa durant douze heures : la « 14 » de Bozetti/Le Beuve/Clairay à la « 20 » de Neuville/Grandjean, laquelle avait réussi à rester devant jusqu'à la 8ème heure.

SPECTACLE EN 2 LITRES

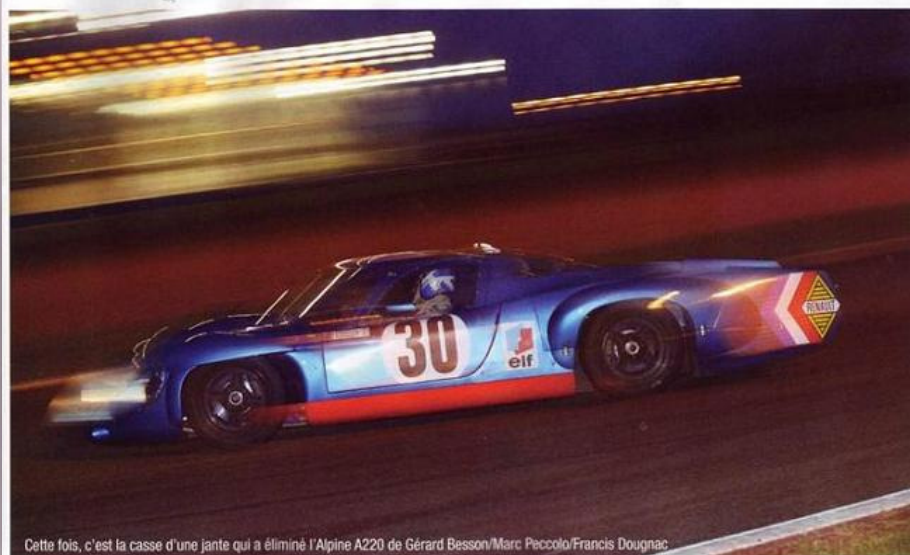
Dans le cadre du championnat de France, la meute de Porsche 911 2.0 a encore offert un beau spectacle. Les Belges Marcy/De Ville de Goyet/Pienne finissaient par l'emporter devant Kohler/Depagneux/Renaut, alors que le leader provisoire du championnat, Serge Krikhoff, associé à Philippe Giauque, devait malheureusement abandonner en début de nuit suite à la rupture de la boîte à vitesses. Ce qui laisse le commandement du championnat à la paire Kohler/Depagneux, devant Burel/Brossard, troisièmes de catégorie ici. A noter la belle performance de l'équipage féminin Séverine Moreau-Langin/Carol Quiniou, renforcé ici par Franck Lamanna, qui, en se classant 4ème, s'installe à la troisième place du championnat. On ne peut que se féliciter, surtout au terme d'une course de 12 heures, de la présence à l'arrivée de la voiture la plus ancienne du plateau, l'Austin Healey BN2



emmenée par les Hector père et fils associés au préparateur José Da Rocha, et aussi d'une nouvelle performance de choix à mettre à l'actif de la Lotus Seven de Munier/Petitgas/Tironneau, le Petit Poucet du plateau, qui termine à une magnifique 8ème place finale, et avec éclat, en gagnant une place dans le dernier tour ! ■

Une très belle 8ème place pour la petite Lotus Seven de Philippe Munier/Pierre Petitgas/Bernard Tironneau qui devance des autos bien plus puissantes.

Jean-Pierre Caszalot/Alexandre Caszalot/Daniel Dumolie (Porsche 911 2.7 RS) terminent à la 12ème place.



Cette fois, c'est la casse d'une jante qui a éliminé l'Alpine A220 de Gérard Besson/Marc Piccolo/Francis Dougnac.



David Ferrer : je préfère m'abstenir

AVEC UN AVANTAGE DE QUATRE SECONDES AU TOUR LORS DES ESSAIS, LA BELLE LOLA T70 DE FERRER/MAHE/FRANCE, AVAIT CERTAINEMENT SON MOT À DIRE DANS LA COURSE, SURTOUT AU VU DES PÉRIPÉTIES AVANT AFFECTÉ CERTAINS AUTRES CONCURRENTS. MAIS LE SPIDER N'ÉTAIT PAS SUR LA GRILLE DE DÉPART, SUR DÉCISION DE DAVID FERRER, QUI S'EN EXPLIQUE : « IMMÉDIATEMENT APRÈS LES ESSAIS, LES COMMISSAIRES TECHNIQUES ONT VÉRIFIÉ LA QUANTITÉ D'ESSENCE DANS LA VOITURE, ET CONSTATÉ QU'IL N'Y AVAIT PAS D'IRRÉGULARITÉ. JE N'AI JAMAIS CACHÉ QUE MA LOLA POSSÉDAIT TOUJOURS LES DEUX RÉSERVOIRES DE 80 LITRES D'ORIGINE, ET QUE JE NE VOULAIS PAS FAIRE UNE LOURDE INTERVENTION SUR LA VOITURE POUR EN DÉMONTÉ UN. CE QUI NE VEUT ÉVIDEMMENT PAS DIRE QUE JE NE RESPECTE PAS LA RÈGLE DES 80 LITRES MAXI EMBARQUÉS ENTRE DEUX RAVITAILLEMENTS. J'AI CLAIREMENT PAR ÉCRIT POSÉ LA QUESTION À L'ORGANISATEUR, LUI PRÉCISANT CE POINT ET LUI DEMANDANT S'IL ACCEPTAIT LA VOITURE DANS CETTE CONFIGURATION. CE QU'IL A FAIT. JE

NE COMPRENDS DONC PAS LA SUSPICION - ET MÊME D'AVANTAGE - DONT NOTRE ÉQUIPE A ÉTÉ L'OBJET À MAGNY-COURS. JE NE SUIS PAS UN TRICHEUR, ET PRÉFÈRE M'ABSTENIR DE COURIR DANS UN ENVIRONNEMENT PÉNIBLE. JE NE SUIS PAS UN PILOTE PROFESSIONNEL. JE MÈS PAS MAL D'ARGENT - LE MIEN - POUR PRÉPARER ET ALIGNER UNE AUTO AVEC LAQUELLE, AVEC MES ÉQUIPIERS DONT A FAIT PARTIE L'ORGANISATEUR LUI-MÊME, NOUS PRENONS DU PLAISIR. SI LES WEEK-ENDS DE COURSE DEVIENNENT « PRISE DE TÊTE », OÙ EST LE PLAISIR ? CERTES LA LOLA A REMPORTÉ PLUSIEURS COURSES, MAIS SI ON ANALYSE LEUR DÉROULEMENT, ON S'APERÇOIT QUE CHACUNE DE CES VICTOIRES A ÉTÉ ACQUISE EN PROFITANT DE CIRCONSTANCES PARTICULIÈRES, ET TOUJOURS EN ÉTANT TRÈS « LIMITE » AVEC L'ESSENCE. SI NOUS AVIONS REMPLI LES DEUX RÉSERVOIRES, NOUS N'AURIONS JAMAIS EU DE TELLES DIFFICULTÉS. »

LE PLUS DOMMAGE EST QUE LE PLATEAU COMPTERA UNE AUTO DE MOINS, ET PAS UNE DES MOINS ATTENDUES, ALORS QUE SEULEMENT 24 VOITURES SE SONT LANCÉES DANS LES 12 HEURES.