

AUTO hebdo

n° 1657 - 16 JUILLET 2008

CHAQUE MERCREDI

SIMON JEAN-JOSEPH
RÉDACTEUR EN CHEF

NICK HEIDFELD
"GAGNER DIMANCHE ?"

PATRICK TAMBAY
"MES MEILLEURS ENNEMIS"

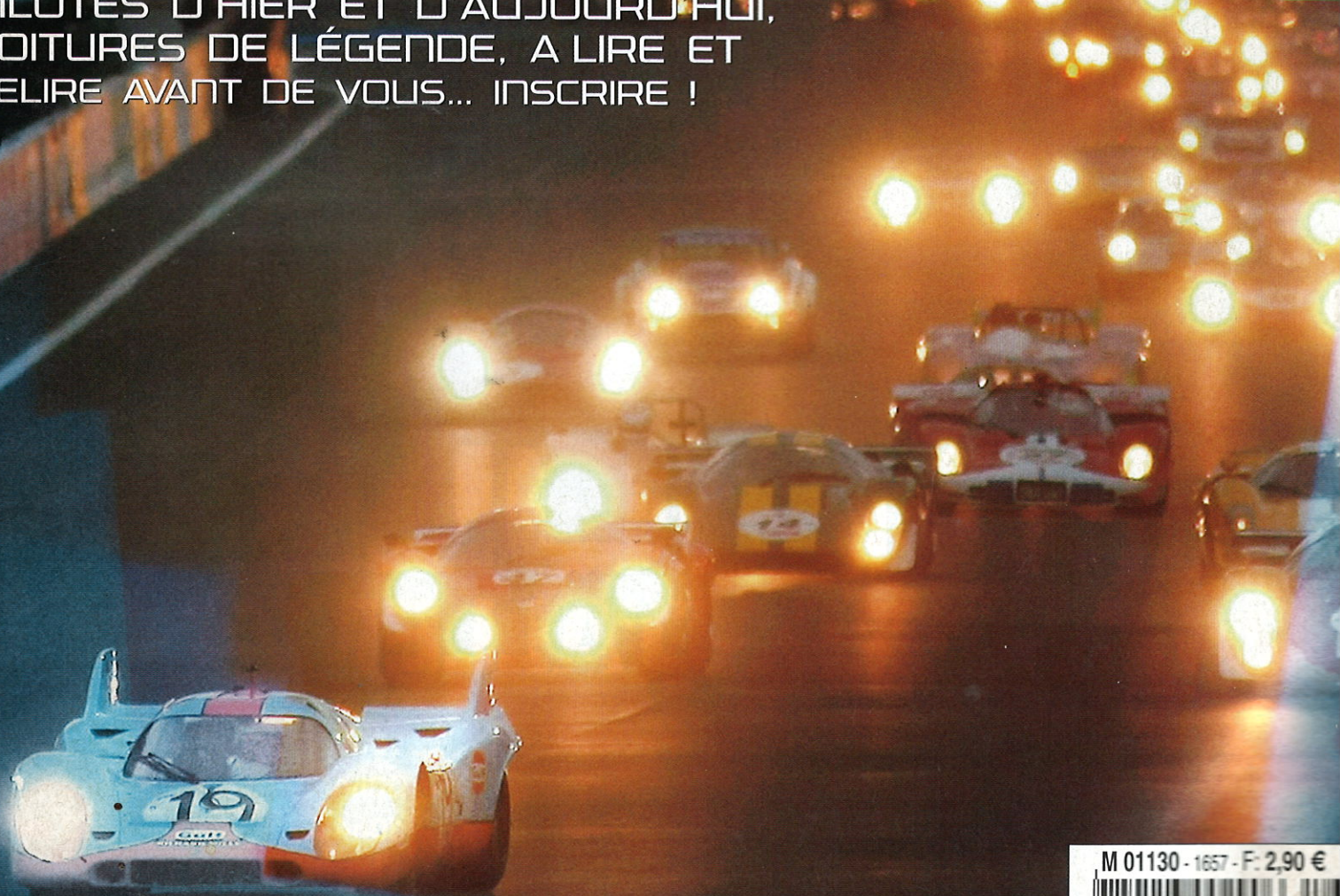
RALLY RUSSIA IRC
PEUGEOT INVAINCU

TRANSORIENTALE
MAGIC TRIP

L'AUTRE MANS



TROIS JOURS DE PURE MAGIE.
PILOTES D'HIER ET D'AUJOURD'HUI,
VOITURES DE LÉGENDE, A LIRE ET
RELIRE AVANT DE VOUS... INSCRIRE !



M 01130 - 1657 - F: 2,90 €





HISTORIQUE

JEAN-MARC TEISSEBRE
PHOTOS DPPI / J.M. LE MEUR

SUPERER

RÉDAC' CHEF



C. CIRIOELLO

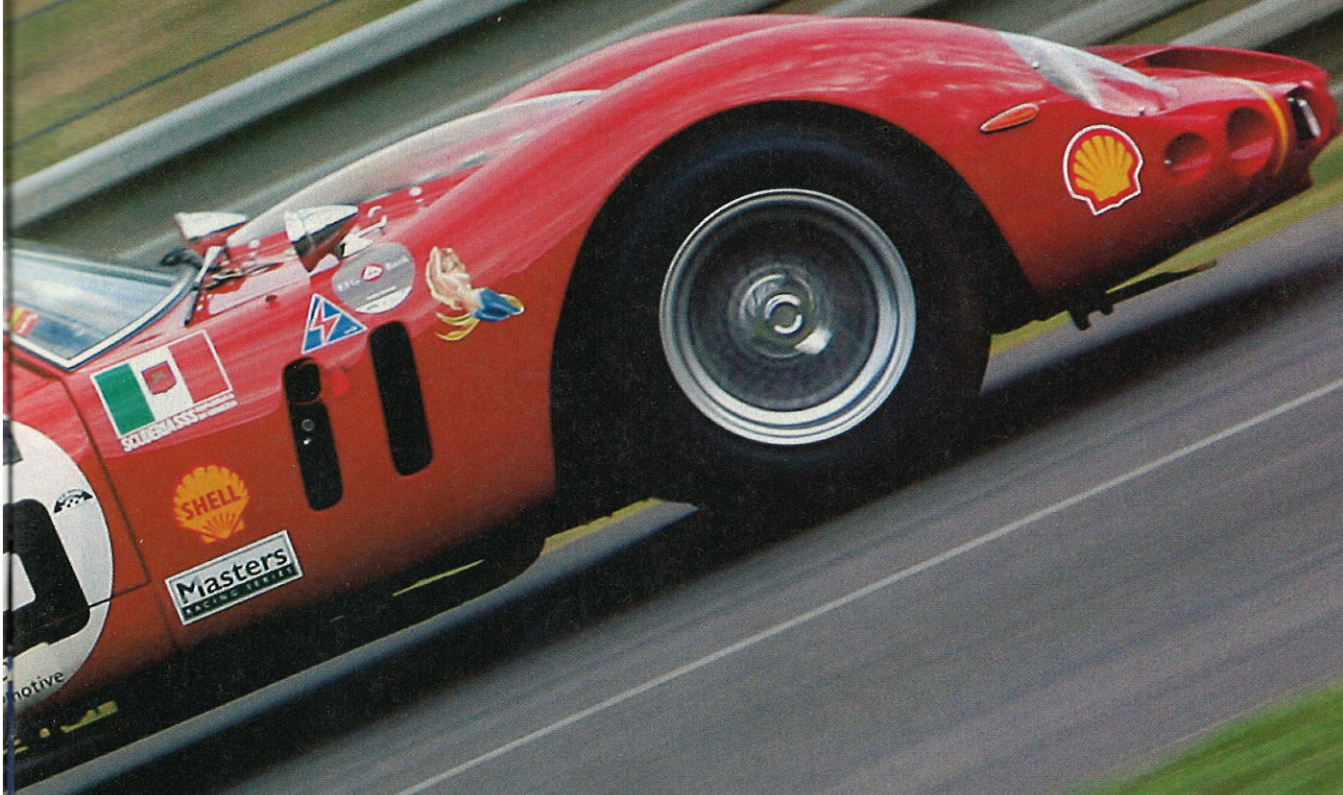
**Simon
Jean-Joseph**
**“Je devais
y être...”**

« Je suis bluffé par le niveau de restauration de ces autos.

C'est fabuleux de revoir ces légendes de la course en piste. Un de mes amis a acheté une belle Porsche de course et nous devions disputer l'épreuve ensemble. Malheureusement, j'étais en Russie ce week-end. Je ne suis pas un grand fan de circuit, cependant ces grosses autos d'époque me plaisent beaucoup. Côté rallyes, les épreuves historiques ont également le vent en poupe. Je vénère par dessus tout les Gr.4 et B et, entre autres, l'Audi Quattro qui a été développée sur la base d'une voiture de série, ou encore la Stratos... »



EMANS



*Exceptionnel,
fantastique, fabuleux,
même en prenant au hasard
parmi la liste des superlatifs, aucun
problème pour en trouver un approprié
à cette quatrième édition. Plateau, affluence,
animations, émotions... Une réussite.*



De belles courses, des voitures chargées d'histoires, une ambiance placée sous le signe de la convivialité, une densité de champions au mètre carré extraordinaire : Le Mans Classic 2008 est un triomphe. Même le ciel s'est mis à l'unisson, épargnant la Préfecture de la Sarthe de la moindre averse. En huit ans seulement, Patrick Peter et son équipe ont donc réussi à bâtir un rendez-vous incontournable pour les amoureux d'une certaine idée du sport automobile.

HOMMAGE

Car ce qui se veut avant tout un hommage vibrant et vivant aux 24 Heures du Mans est en train de dépasser le strict cadre de la plus grande course d'endurance au monde pour devenir une sorte de "Rétro réellement mobile" faisant se côtoyer six paddocks tous plus attractifs les uns que les autres avec des espaces plus grand public. Nous ne parlons pas des différents clubs qui sont déjà à eux seuls une réunion dans cette réunion, mais des expositions de poids lourds ou d'utilitaires, de ce coin réservé aux scooters qui ne craint pas de défier celui des Supercars, de ces ➤

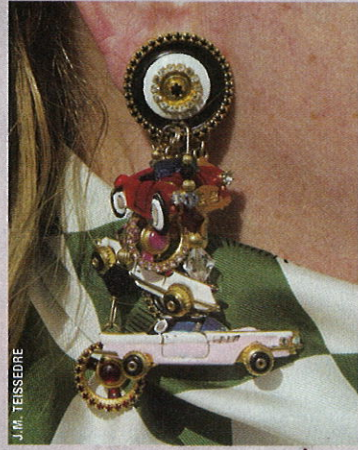


1

1 Complètement remodelé, le paddock du Mans est à l'image du matériel engagé.

2 Very good, isn't it ? Ambiance so british au Club Lotus.

3 Départ du Plateau 2. L'organisateur serait bien inspiré de modifier l'ordre des départs afin de voir à l'œuvre les voitures les plus récentes avant la nuit.



J.M. TEISSEIRE



2

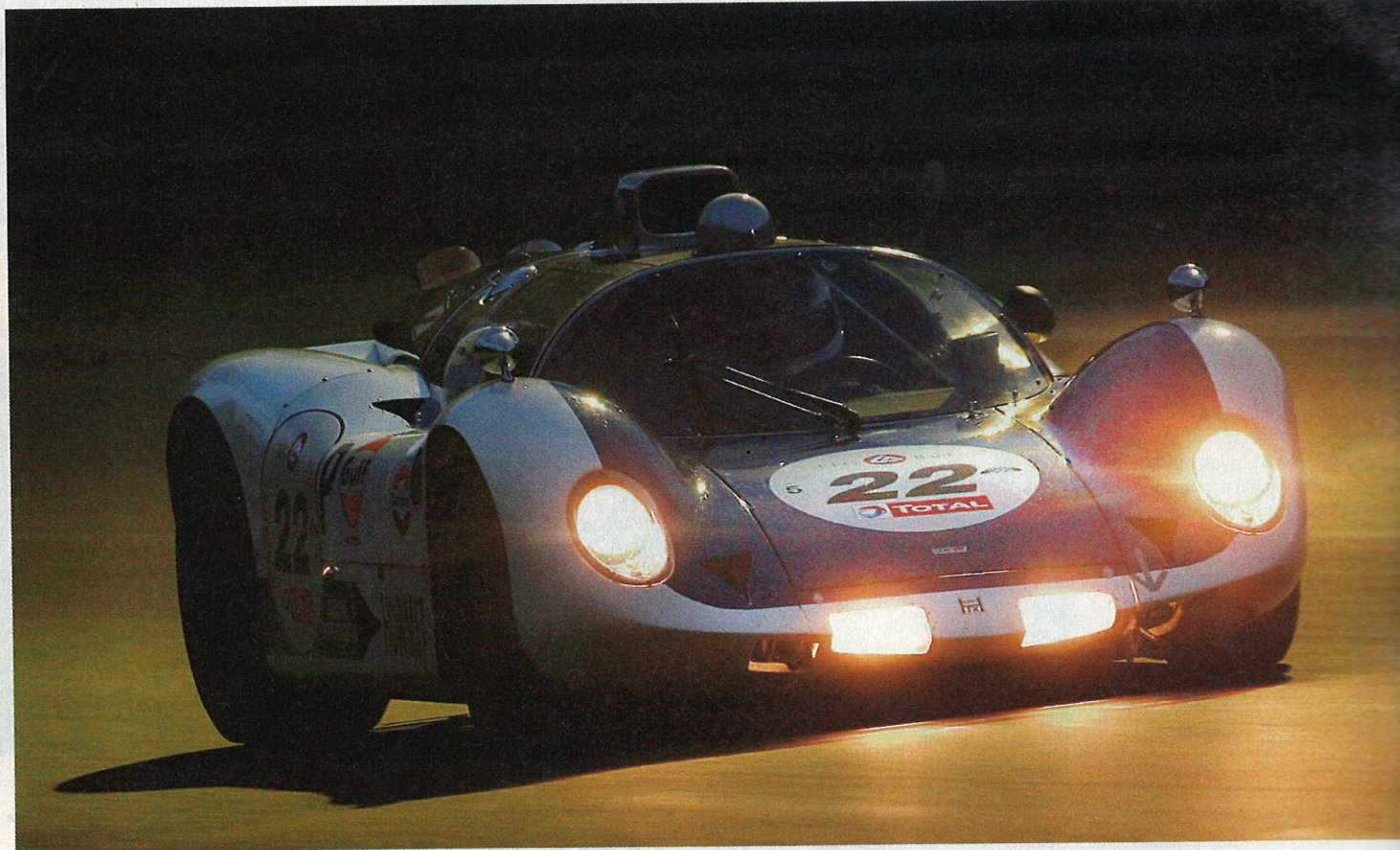


3

HOWMET : 57 000 T./MN !

Hormis un galop d'essai à Dijon, ce Le Mans Classic a été l'occasion de voir en action l'une des deux Howmet TX à turbine venues aux 24 Heures 1968. Une voiture qui a étonné nombre de spectateurs par son sifflement de turbine puisque la propulsion est assurée par un moteur Allison normalement installé dans un hélicoptère Bell 206. Une mécanique qui tourne à 57 000 t./mn (!) à la sortie du générateur de gaz, régime réduit à 6000 t./mn à la sortie de la turbine motrice. Heureusement, car celle-ci est en prise directe avec les transmissions. Malgré cela, le démarrage de la Howmet est un réel cérémonial avec le train arrière positionné sur un lève-rapide le temps que le régime moteur soit stabilisé. Remise alors délicatement sur ses roues, c'est ensuite au pilote à bien maîtriser une voiture qui ne dispose ni de boîte

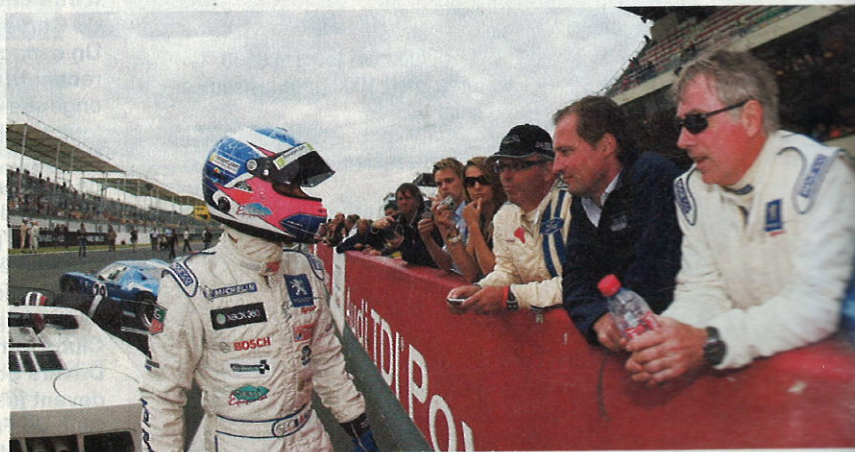
de vitesse, ni d'embrayage. Heureusement, si l'on peut dire, la cavalerie ne dépasse pas les 300 chevaux (pour 740 kg). Depuis que Xavier et Thierry Micheron ont décidé de redonner vie à cette Howmet, celle-ci a subi une petite modification avec l'installation de soupapes de décharge entre le générateur de gaz et la turbine libre en vue de diminuer le temps de réponse et rendre la conduite plus linéaire. C'est la société Crubilé Sport, spécialisée dans les... Porsche proto, qui assure la maintenance de ce drôle d'engin, grande vedette du plateau 5. Une entrée en piste réussie puisqu'elle était là le dimanche en début d'après-midi, à l'issue de la dernière course dans un plateau où les Porsche 917, Ferrari 512S, Matra 670 et autre Lola T70 MKIII se disputaient la victoire. Manque plus qu'à faire venir des Chaparral...



SARRAZIN-BARGE

Courir pour oublier

« J'ai toujours les boules, mais rouler est peut-être la solution pour effacer le traumatisme ». Stéphane Sarrazin, qui n'a toujours pas digéré l'échec de sa 908 HDi aux dernières 24 Heures, avait retrouvé avec plaisir le circuit de la Sarthe. Il faisait équipe avec Jean-Pierre Lecou et Michel Barge (son patron chez Peugeot Sport) sur deux Ford GT40, un modèle 1965 du plateau 4 (1962-1965) et une version 1968 du plateau 5 (1966-1971) portant chaque fois le n° 42. Finalement, c'est avec la plus récente que le trio obtiendra son meilleur résultat, terminant 2^e à l'indice de la course disputée au petit matin. Stéphane s'est dit ravi de cette expérience et sans regret. Faut dire que face à des voitures nettement plus rapides, il n'avait aucune pression, question résultat. Michel Barge, grand habitué des courses de voitures historiques, a lui aussi bien apprécié de courir pour le plaisir seulement.



autobus des années 50 chargés de transporter invités et spectateurs du centre du circuit aux parkings les plus éloignés ou de la kyrielle de bus et de taxis londoniens affectés aux déplacements des pilotes, des VIP et des... plus débrouillards. Une organisation de mieux en mieux rodée qui a ainsi pu gérer une affluence estimée à 82 000 personnes sur les trois jours alors que ce même week-end, à Goodwood, se déroulait une autre grand-messe de la voiture historique.

SUCCÈS

Malgré cette concurrence plutôt malvenue, Le Mans Classic a attiré 400 compétiteurs et il a fallu refuser 300 demandes d'engagement. De quoi satisfaire Patrick Peter, maître-d'œuvre du Mans Classic « *Ma première remarque concerne la durée. En 2002 il s'agissait d'un événement de deux jours. Cette fois, nous sommes passés à trois* »

Hommage

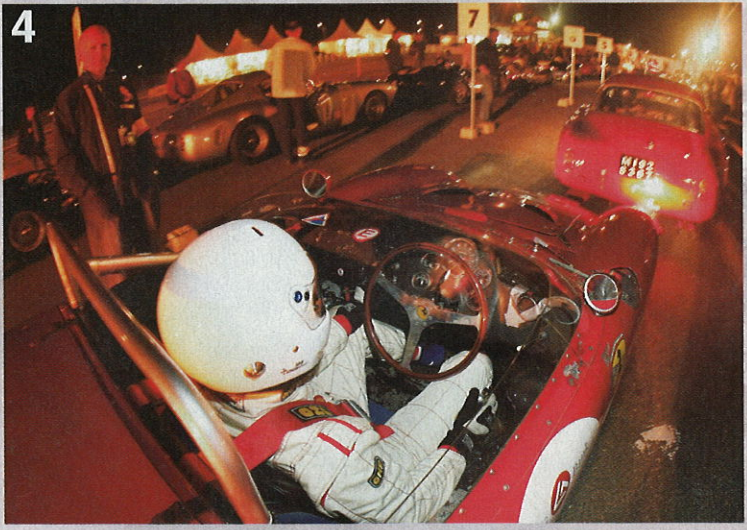
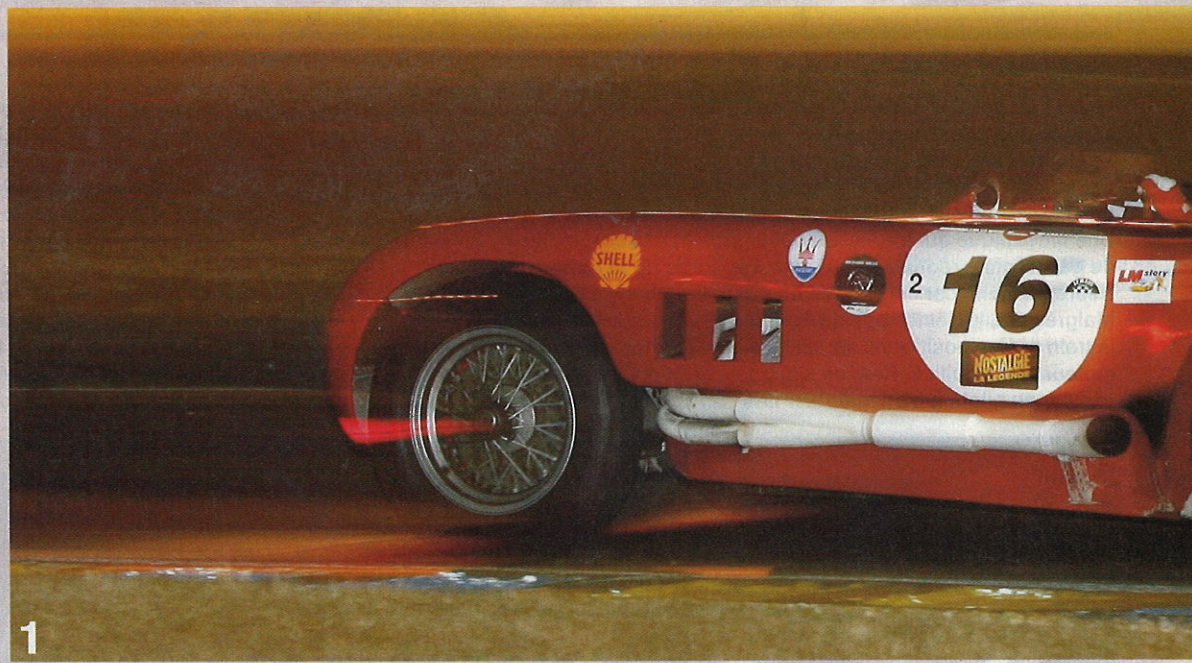
Antoine Seyler, qui avait noué au fil des ans une relation amicale avec Paul Frère et qui participait au volant d'une Lotus Eleven S1, a fait peindre son casque dans le même jaune que celui du regretté champion belge.

Drapeau

Outre Felipe Massa qui donna le premier départ du plateau 2, Robert Gendebien, fils du regretté vainqueur des éditions 1958, 60, 61 et 62, a lui libéré les concurrents du plateau 3, comme par hasard celui de la période 1957-1961.

Gagné

Couronnée lors du concours Le Mans Heritage Club au titre de "Best of the show", l'Alpine A442B victorieuse de l'édition 1978, présentée par Histoire & Collection, responsable du patrimoine Renault, a gagné une invitation au Concours d'Élégance de Pebble Beach, programmé le mois prochain.

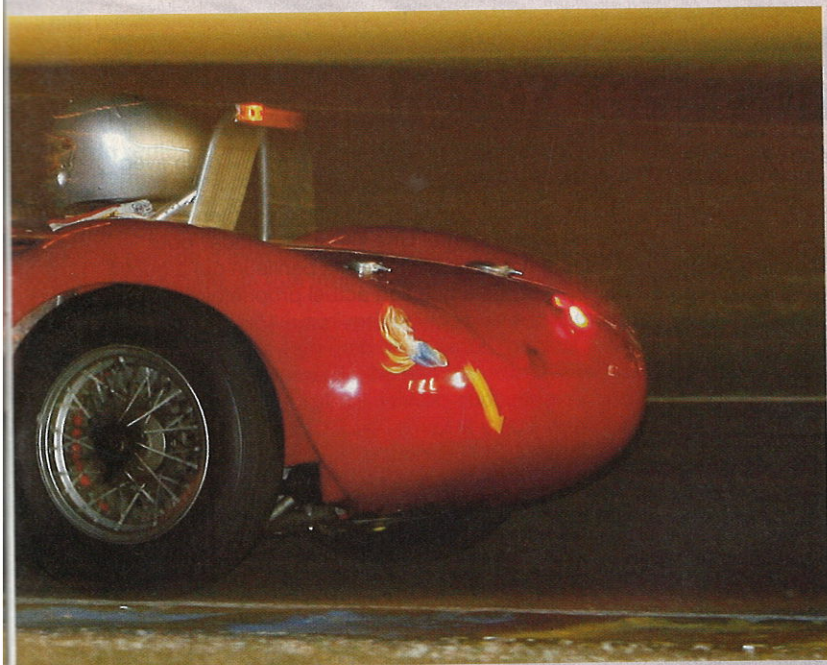


- 1** Ambiance prenante la nuit durant laquelle bruits et odeurs prennent le dessus sur les couleurs. Ici, une Maserati 150S devant les tribunes.
- 2** Les clubs ont totalisé 6500 voitures, dont 1000 pour les seules Porsche !
- 3** Oui, c'est bien Vanina Ickx.
- 4** Attente en pré-grille pour l'épreuve nocturne.

TITI L'AMÉRICAIN

Pour la quatrième fois, Henri Greder n'a pas hésité à quitter l'Arizona où il réside pour retrouver "ses" Corvette, celles au volant desquelles il a acquis une notoriété certaine au point d'être cette année l'invité du Corvette Club de France. Un espace où trônaient une reconstruction de celle engagée en 1972 par le... Nart (oui, oui, l'équipe de Luigi Chinetti), et celle authentique de Greder-Beaumont en 74-75. Un bain de jouvence très apprécié par "Titi", ravi de se voir invité sur le podium pour recevoir le trophée pour la seconde place du Prix des Clubs attribué au Bentley Drivers South East Region, devant justement le Corvette Club de France et l'entité Renault Histoire et Collection.





2

INALTERA

Le temps des copains



Ils sont là, Lucien Monté, Philippe Belou, Hubert Rohée, Daniel Menagé, Jean-Pierre Deveaux et Jean-Claude Thibault, les mécanos de la première heure de l'aventure Inaltera. Trente-deux ans après, ils arborent un beau tee-shirt à la gloire de cette marque qui, en 1976, avait fait parler d'elle avant même d'entrer sur la piste. À la base de ce projet, Charles James, à la fois homme d'affaires et commercial d'avant-garde, s'inspirant de ce qu'il venait de voir aux États-Unis où il travaillait dans l'aviation, décida de donner aux voitures construites au Mans par Jean Rondeau, le nom de la société de papiers peints lyonnaise Inaltera, devenue sponsor de ce projet.

De quoi déclencher une motion de censure de la TV française pour ce qu'il était alors interdit de faire de la "pub déguisée". Mais le bruit fait autour de cette affaire fut tel que le but recherché était largement atteint avant même le départ. Jean-Jacques Cantryn, actuel propriétaire de deux des Inaltera construites, faisait rouler ce week-end le châssis 03 récupéré en Suisse chez François Trisconi, l'un de ses pilotes aux 24 Heures 1978. Un modèle à la carrosserie toute neuve refaite dans la Sarthe chez Legeay Sport, et équipée d'un Cosworth sur lequel l'injection mécanique Lucas est remplacée pour des raisons de commodité de fonctionnement par une injection électronique.

« Il nous faut déjà prévoir quatre semaines pour 2010 tant concurrents, organisants et même spectateurs. Évidemment ce rendez-vous de la même façon que le font ceux qui viennent aux 24 Heures. Il y avait une attitude d'Anglais à Arnage dès le soir. La seconde note positive est le nombre de billets achetés en avance. Les gens ont compris tous les avantages, notamment financiers, qu'ils pouvaient tirer de ce système qui est pour nous un baromètre. Avant le premier départ, nous pensons qu'il y aurait du monde, ce qui nous conforte dans l'idée de garder cette date de la seconde semaine de juillet. Enfin, la venue de personnalités comme Jean Todt, de Massa ou Buzz Aldrin montre que Le Mans Classic ne laisse plus rien à désirer ».

« Cela nous ajouterons une présence de plus en plus marquée »

Chotier
 Le pilote Read a explosé sa Ferrari LM contre un mur, tout seul mais sans être vu par un photographe. Peu désireux de laisser une trace de cet exploit dans la presse, il a acheté ces photos à un "bon prix" !

Leveur
 Quelques tôles froissées mais aucun dommage grave n'est venu perturber le pilote. Le choc le plus grave fut celui de la Talbot T26 GS n° 65 dont le pilote fut éjecté ! Pour l'anecdote, cette voiture fait partie du team officiel au classement final.

Double dose
 Ce n'est pas seulement les montres Richard Mille qui étaient présentes (avec la banque EFG) mais aussi le sponsor majeur du Mans Classic, Richard Mille en personne s'est fait voir au volant de la Matra M230 qui lui appartient.

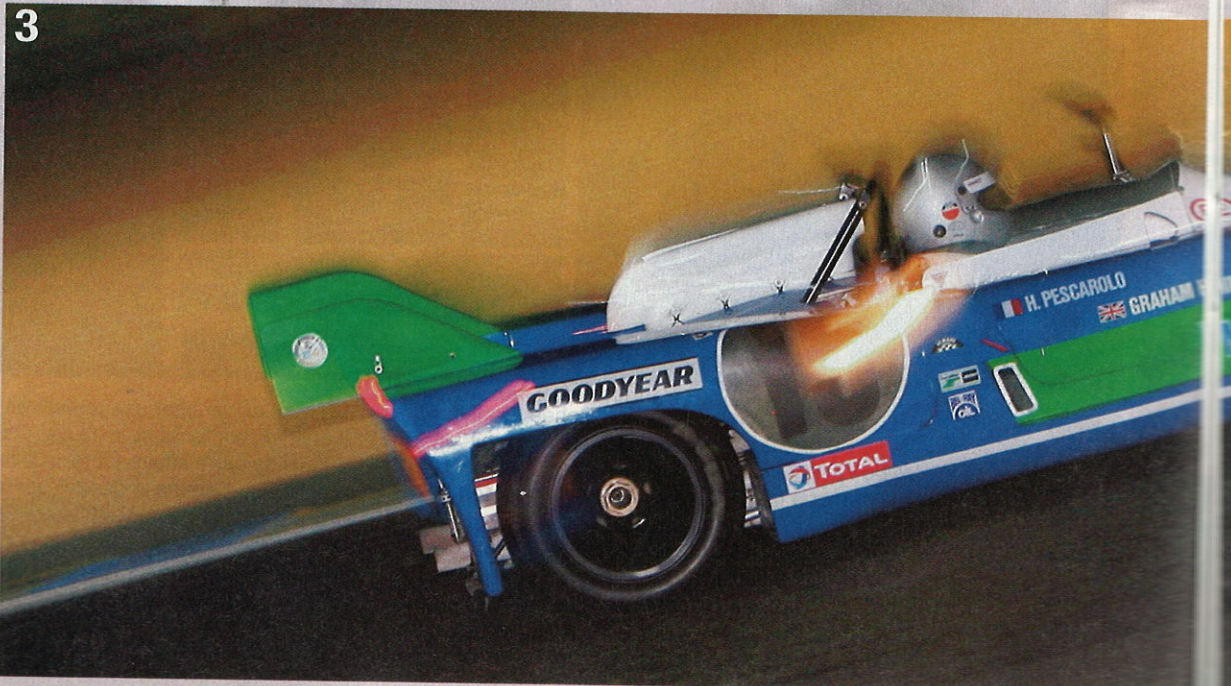
Présents
 Moins de 55 pilotes ayant participé aux 24 Heures du Mans ont pris le départ de ce Le Mans Classic. Parmi eux figurent 8 anciens vainqueurs (Jürgen Barth [photo], Pierre Jaussaud, Jan Lammers, Jean-Louis Larrousse, Jochen Mass, Jean-Pierre Pescarolo, Vern Schuppan, Gijs van der Grinten) alors que Jean Guichet (ex-Ortelli), présents, n'ont pas pris part aux courses.



LEMERLE 150 000 euros au soleil

Jean-Marie Lemerle a participé 9 fois aux 24 Heures et ne manque jamais une édition du Mans Classic. Cette fois, son attention a été attirée par une Abarth

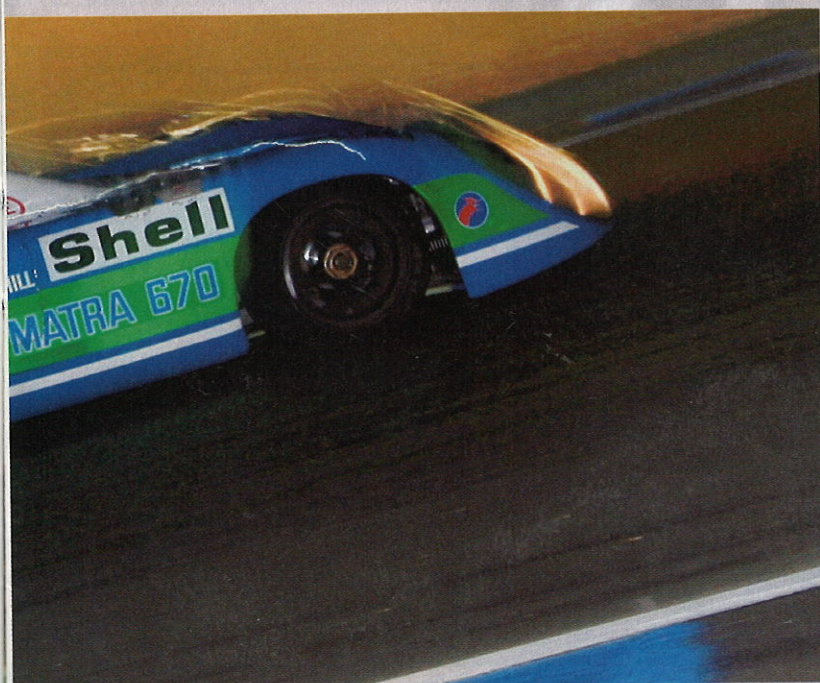
1000 SP qui ressemblait furieusement à celle avec laquelle il a découvert la course en circuit à la fin des années 60. Vérification faite, c'est bien de la siennese dont il s'agit ! Une voiture "vendue" pour 10 francs à un "spécialiste" de la banlieue qui a oublié de le payer alors que son actuel propriétaire, un Allemand, a dû acquiescer environ... 150 000 euros pour prendre possession d'un modèle à sérieusement restaurer. Manifestement, il reste encore beaucoup de travail à faire puisque la belle italienne, fidèle à sa réputation, cassa très rapidement. Et l'honneur de la marque de Turin ne fut pas sauvé par l'autre 1000 présente, engagée elle par des Japonais, puisque ceux-ci renoncèrent également dès la première course.



PORSCHE : GÂTEAU ET BOUGIES

C'est à la demande de Stéphane Ortelli que Laurent Aiello a quitté la région bordelaise où il réside désormais pour retrouver, le temps d'un week-end, la 911 GT1 avec laquelle, associé à Allan McNish, ils avaient remporté les 24 Heures 1998. Sortie de musée de Stuttgart pour la seconde fois en dix ans, la voiture ouvrirait la parade d'avant-course marquant les 60 ans de Porsche. Un moment de joie intense pour Stéphane qui retrouvait enfin

un volant depuis son accident de Monza. De quoi rassurer l'assistance quant à sa présence le 15 août au Nürburgring pour les 1000 km avec 100 % de ses moyens. « Sur cette GT1, rien n'a changé. Ils ont mis un coup de chiffon et elle est prête à repartir pour deux tours d'horloge ». Une présence appréciée par les 1000 porschistes recensés dans le parc spécial réservée aux productions de Weissach.



1 Déjà là il y a deux ans, la Skoda bénéficie d'une belle cote d'amour auprès des spectateurs.

2 Peugeot, Ford, BMW, Renault, Porsche, Mercedes ou Rolls Royce, les constructeurs sont de plus en plus nombreux au Mans Classic.

3 Bien entendu, la Matra de Richard Mille a été une des attractions du meeting au même titre que la Ferrari Breadvan (p. 24-25) ou les Porsche 917.

4 Voilà ce qui plaît au public. Une ambiance disparue des paddocks modernes.



de pilotes de notoriété et des plateaux dont la qualité laisse rêver. Les "anciens" tels Ahrens, Andruet, Arnoux, Bellm, Cuynet, Dubois, Gadat, Greder, Jaussaud, Kaushen, Lacaud, Larrousse, Mass, les frères Melo-Bryner, Pescarolo, Ragnotti, Sage (Jean), Schuppan ou Van Lennep cotoyaient les "modernes" comme Amaral, Ayari, Beltoise (Anthony), Ickx (Vanina), Lammers, Nakano, Narac, Nicolet ou Sarrazin, la plupart en piste il y a un mois à peine. Et retrouver Jürgen Barth vainqueur d'une des trois manches du plateau 1972-1979 au volant d'une Porsche identique à celle avec laquelle il s'était imposé en 1977 symbolisait parfaitement l'évolution d'un rendez-vous où le grand bonheur des spectateurs est de pouvoir aller à peu près partout sans se voir imposer des contrôles à n'en plus finir. Une idée de fête correspondant aussi bien aux attentes des organisateurs que des participants. Autant dire que rendez-vous est pris pour 2010 avec l'intention de faire encore mieux. Cela est-il possible ? ■



LES PRIX

Sur le principe, il y avait un vainqueur pour chacune des six catégories à l'occasion des trois courses de 53' prévues par catégorie. À l'issue de toutes ces épreuves, un règlement final concernait l'ensemble des voitures portant le même numéro dans chacune des catégories. Ce classement, dit par team, est revenu aux n° 65 (Bentley 4,5 l. Tourer, Talbot T26 GS, Aston Martin DB3S, Ferrari 275 GTB, Chevron B8 et BMW 3,5 CSL). Un second classement, à l'Indice de Performance, faisant intervenir un coefficient prenant en compte l'âge de la voiture, la vitesse et la cylindrée est lui revenu aux n° 66 regroupant une Morgan 4-4, une Jaguar XK120, une Aston Martin DB4 GT, une Morgan +4, une Chevrolet Corvette et une Ford Capri RS.

