



LE VDEV AU MANS

# Retour aux sources

Par David Legangneux / Photos David Legangneux

*Un championnat de Prototype et de Grand Tourisme ne pouvait rester sans passer par Le Mans. Le 1er mai, le VdeV faisait ainsi son retour dans la Sarthe après une décennie d'absence.*

**A**près le podium de la dernière course, Eric van de Vyver pouvait afficher sa satisfaction. « C'est l'ACO qui nous a fait venir. Ça c'est super bien passé. On est ravis de travailler ensemble. » Satisfaction aussi quant au plateau proposé aux spectateurs manceaux : « Le VdeV va nettement mieux qu'il y a un an. Au Mugello, on était en pleine crise. On avait perdu une quinzaine de voitures par plateau. Ce n'était pas facile pour ma société. A la fin de l'année, c'est bien remonté. » Pour cette manche du Bugatti, 35 voitures étaient au départ en GT/Tourisme, 31 en Prototype et 21 en VHC. Le VdeV ayant repris la bonne trajectoire, aucune évolution majeure n'est prévue, « sinon sur certains points de réglementation, pour rendre la course plus sympa. Je pense que le format est bien. C'est l'esprit qu'on avait il y a 20 ou 30 ans pour courir, avec le public qui



Pierre Fillon et Eric van de Vyver sur la grille.



Une course de protos au Mans : quoi de plus normal ?



Du beau monde au volant : Xavier Pempidou

peut rentrer un peu partout, qui voit les voitures de près, avec les écuries qui s'entraînent dans le paddock, mais qui ensuite se battent sur la piste. Je tiens à respecter cette ambiance. Ce que l'on va améliorer, c'est le village, pour que les pilotes se retrouvent ensemble. »

### « 12 heures c'est prévu, et 24 heures, c'est dans les tuyaux »

Eric van de Vyver n'est pas inquiet de l'arrivée dans le giron des Le Mans Series d'un autre championnat de Prototype CN, qu'il connaît bien : « C'est une série que j'avais faite avec les Anglais, puis abandonnée, demandant qu'ils retirent mon nom, car ils acceptaient des triches un peu honteuses, c'était celui qui avait le plus d'argent qui gagnait. Ils n'ont jamais eu de rigueur, c'est pour cela que ça n'a jamais marché et qu'ils ont toujours entre 10 et 15 voitures. » Distinction notable entre Speed Euroseries et Vdév : la durée des courses, Eric van de Vyver défendant l'Endurance. « A mon avis, ils doivent avoir raison, ils ont un plateau très fourni par rapport au nôtre, plaisante t-il. Ce que veulent les gars ici, c'est quatre heures. Trois heures, ils aiment moins, six heures ils adorent. Et ils me demandent de faire douze heures, voire 24 heures. Douze heures c'est prévu et 24 heures c'est dans les tuyaux. Si j'arrive à refaire 24 heures, il faudrait que je remélange les voitures. J'ai un circuit en vue, où on va aller dans un mois. Je réfléchis. On va sonder. Pourquoi pas dans deux ans. »

En Prototype, les châssis carbone font leur apparition. « Cette arrivée, c'est moi qui l'ai provoquée. Cela faisait deux ans qu'on en parlait avec les constructeurs. Ce sont des voitures magnifiques, mais bloquées à 95 000 € HT toutes options confondues. Un modèle n'a pas le droit de changer avant quatre ans. Tout le monde s'y retrouve, il faut faire de la course à moins cher. Quand on voit la performance de ces voitures, c'est exceptionnel. Toutes les voitures en LMP sont en châssis carbone, je ne pouvais pas me dire l'antichambre des 24 Heures du Mans et garder de vieux châssis. »



Norbert Santos pose à côté de sa dernière création.

### Norma M20 FC

La nouvelle Norma M20 FC est l'évolution carbone de la M20, dont le châssis était tubulaire avec panneaux d'aluminium rivetés. Lancée en avril 2003, la M20 construite à 30 exemplaires a connu un beau succès commercial et sportif, en course de côte puis sur circuit. L'aérodynamique est revue l'année suivante, Greensall et Coleman remportant le titre Vdév en 2005. Avec un double arceau frontal et des arceaux latéraux, elle devient M20 F en passant avec succès le crash test FIA. Un poste de pilotage abaissé, une aérodynamique encore revue à l'avant, une lame avant et un fond plat eux aussi nouveaux améliorent l'efficacité aérodynamique, ce qui permet de récolter les premiers succès en Italie et en Allemagne. Nouveau lifting en 2008, avec une nouvelle carrosserie, optimisée par rapport au dimensionnement des roues en Vdév. En s'inspirant du châssis de la M200, qui débute au Mans en LM P2 l'an dernier, Norbert Santos (auprès de sa création sur la photo) franchit aussi le pas du carbone pour un proto CN, cherchant « à optimiser encore une fois la sécurité ». Le travail porte aussi sur l'aérodynamique, traitée et chargée aéro, avec un équilibre ajustable à l'avant et à l'arrière, et le gain de poids (5 kg), ce qui donne un poids de 570 kg pour la version Endurance. La coque carbone est construite par T2M.

### Un équivalence maison

En GT, malgré le nombre toujours croissant de championnats, le plateau continue à gagner en qualité. Pas de polémiques, comme l'an dernier en FFSA-GT, et une ambiance plus conviviale. « Il y a une équivalence. C'est moi qui la fait avec les directeurs techniques et en parlant avec les teams. Quand une nouvelle voiture arrive, on la jauge, on la met dans sa catégorie, on fait mettre des brides. Après cela ne bouge plus. Le contrôle technique est très bien fait. On joue aussi avec les pneus et cela se passe bien. Une heure avant l'arrivée, il y avait encore 10 voitures qui pouvaient gagner. Aujourd'hui, le plateau que j'ai est très bien. Ce que j'aime

beaucoup, c'est avoir toutes ces disparités de moyens et des voitures que l'on ne voit nulle part ailleurs et qui ne sont pas chères. La Mosler, cela ressemble à une Saleen, mais elle a un moteur, qui au lieu de coûter 80 000 €, en coûte 15 000, et fait la même puissance. Au lieu d'une boîte qui fait 50 000 €, elle en coûte 17 000. On peut se le payer. »

Eric van de Vyver nous résume finalement sa philosophie : « Je suis indépendant. Ceux qui aiment mes courses, qu'ils viennent, il y en a de plus en plus, c'est sympa. Ce que je veux, c'est de la course, de la belle bagarre, de l'amusement. Avec le sourire. »



Affluence sur les podiums.

## VDEV

### 4h du Mans (2)

#### Endurance Proto

1. D.Delafosse-O.Porta (Wolf GB08) – 2. G.Fargier-J.-M.Ogier (Norma M20 FC) – 3. P.Thirion-B.Bazaud (Norma M20 FC) – 4. M.Vignali-B.Wilson (Ligier JS49) – 5. M.Mori-J.Ibanez (Wolf GB08) – 6. P.Mondolot-D.Zollinger (Norma M20 F) – 7. Y.Le Calvez-C.Deman (Ligier JS51) – 8. D.Collin-R.Hooker (Ligier JS49) – 9. J.-L.Rihon-N.Padmone (Norma M20 FC) – 10. G.Le Corre-D.Beck (Norma M20 FC)...

**Challenge :** 1. B.Bazaud, 42 pts – 2. Mondolot-Zollinger, 31 – 3. Delafosse, 27...

#### Endurance GT/Tourisme

1. C.Bourret-P.Gibon (Porsche 997 GT3 RSR) – 2. E.Mouez-D.Loger (Porsche 997 GT3 Cup) – 3. J.-P.Pagny-T.Perrier-J.-B.Bouvet (Ferrari F430 GTC) – 4. G.Abergel-X.Pompidou (Mosler MT900) – 5. B.Moreau-M.Langin (Porsche 996 GT3 RSR) – 6. R.Narac-A.Pons (Porsche 997 GT3 RSR) – 7. P.Bastos Rezende-F.Lorena-B.Ciucas (Ginetta G50) – 8. M.Krine-T.Julia-M.Melan Moutet (SF V8) – 9. P.Milesi-O.Mesplomb (Porsche 993 GT2) – 10. F.Racinet-Y.Provins (Porsche 997 GT3 Cup)...

**Challenge :** 1. Mouez-Loger, 57 pts – 2. Narac-Pons & Gibon-Bourret, 48...

#### VHC

1. P.Nicolet-J.Nicolet (Chevron B16) – 2. B.Moreau-M.Langin (Porsche 911 3,0 RSR) – 3. S.Guanzini-M.Alloend-Bessand (Elva Mk8) – 4. E.Vincenot-J.-M.Bachelier (Ford GT40) – 5. P.Destic-X.Mielvaque-B.Salam (Porsche 911 3,0 RSR)...

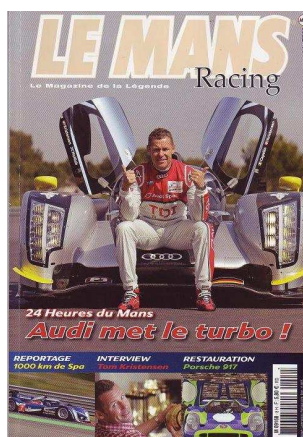
**Challenge :** 1. Moreau-Langin, 65 pts – 2. Besson-Peccolo & Vincenot-Bachelier, 42...

*Prochaines courses : Motorland Aragon, les 28 & 29 mai*

# Le Mans Racing - Juin 2011

## ► Extrême Limite De Fournoux et Haezebrouck en renfort

Extrême Limite n'alignera pas le même équipage aux 24 H du Mans qu'en Le Mans Series. Si Fabien Rosier reste le pilote de pointe, il sera épaulé par deux hommes d'expérience, Jean-René De Fournoux et Philippe Haezebrouck. On se souvient que ce dernier avait terminé 2e de la catégorie LM GT en compagnie de Romain Dumas, sur une Porsche/Freisinger. Quant au Manceau De Fournoux, la dernière de ses six participations remonte à 2006, mais il s'est remis dans le bain en disputant les 4H de Jarama VdeV. « C'est bon de revenir sur cette épreuve et je vais savourer chaque instant, s'est réjoui Jean-René. Je connais bien Patrice Roussel. Nous avons participé avec nos écuries respectives aux meetings Fun Cup durant plusieurs années. Patrice, son équipe, mes coéquipiers et moi avons le même état d'esprit sportif. Je suis totalement serein et confiant sur notre potentiel. » (FH)



# Le Mans Racing - Juin 2011



www.vdev.fr

# LA DANS LA PASSION COMPÉTITION



www.ffsa.org

**ENDURANCE  
GT/TOURISME**  
COURSES DE 3, 4 ET 6 HEURES

**ENDURANCE  
PROTO**  
COURSES DE 3, 4 ET 6 HEURES

**ENDURANCE  
VHC**  
COURSES DE 2 ET 4 HEURES


**+ CHALLENGE  
FUNYO V DE V** 3 COURSES DE 20 MIN.

**+ CHALLENGE  
MONOPLACE V DE V** 3 COURSES DE 20 MIN

 **JARAMA**  
25-26-27 Mars

 **LE MANS BUGATTI**  
29-30 Avril 1<sup>er</sup> Mai

 **MOTORLAND ARAGON**  
27-28-29 Mai

 **DIJON**  
1-2-3 Juillet

 **PAUL RICARD**  
2-3-4 Septembre

 **NOGARO**  
23-24-25 Septembre

 **MAGNY-COURS**  
21-22-23 Octobre

 **ESTORIL**  
18-19-20 Novembre



**B.R.M.**  
Chronographes



**AVON**  
TYRES



**AB**  
MOTEURS

**MOTUL**

*Le Mans Racing - Juin 2011*