

# SOMMAIRE

- 6** NEWS-INFOS-ACTUALITÉ
- 12** CHRONIQUE : JÜRGEN BARTH
- 14** VOS QUESTIONS À M<sup>e</sup> DE CAUMONT
- 16** LE BILLET DU VIEUX PORSCHISTE
- 20** ESSAI COMPLET : 997 TARGA 4S
- 28** ESSAI COMPLET :  
BOXSTER S PORSCHE DESIGN EDITION 2
- 36** GUIDE D'ACHAT : 996 CARRERA 4S CABRIO
- 46** ENQUÊTE : ACHETER AUX USA
- 50** PERMIS À POINTS : UNE GROSSE BRÈCHE  
DANS LE SYSTÈME
- 52** CONCENTRATION : PARADIS PORSCHE  
À SAINT-TROPEZ
- 58** ESSAI TECHNIQUE : CARRERA 3.0
- 66** COMPÉTITION : ET SI ON  
ROULAIT EN V DE V ?
- 72** IL ÉTAIT UNE FOIS
- 74** COURRIER DES LECTEURS
- 76** UN MOIS DANS LA COURSE
- 78** CHRONIQUE : ROMAIN DUMAS
- 81** VU SUR LE NET
- 82** LA COTE DES 911
- 125** GRILLE ANNONCE
- 130** 150 NUMÉROS PLUS TÔT



20



28



36



46



58



66

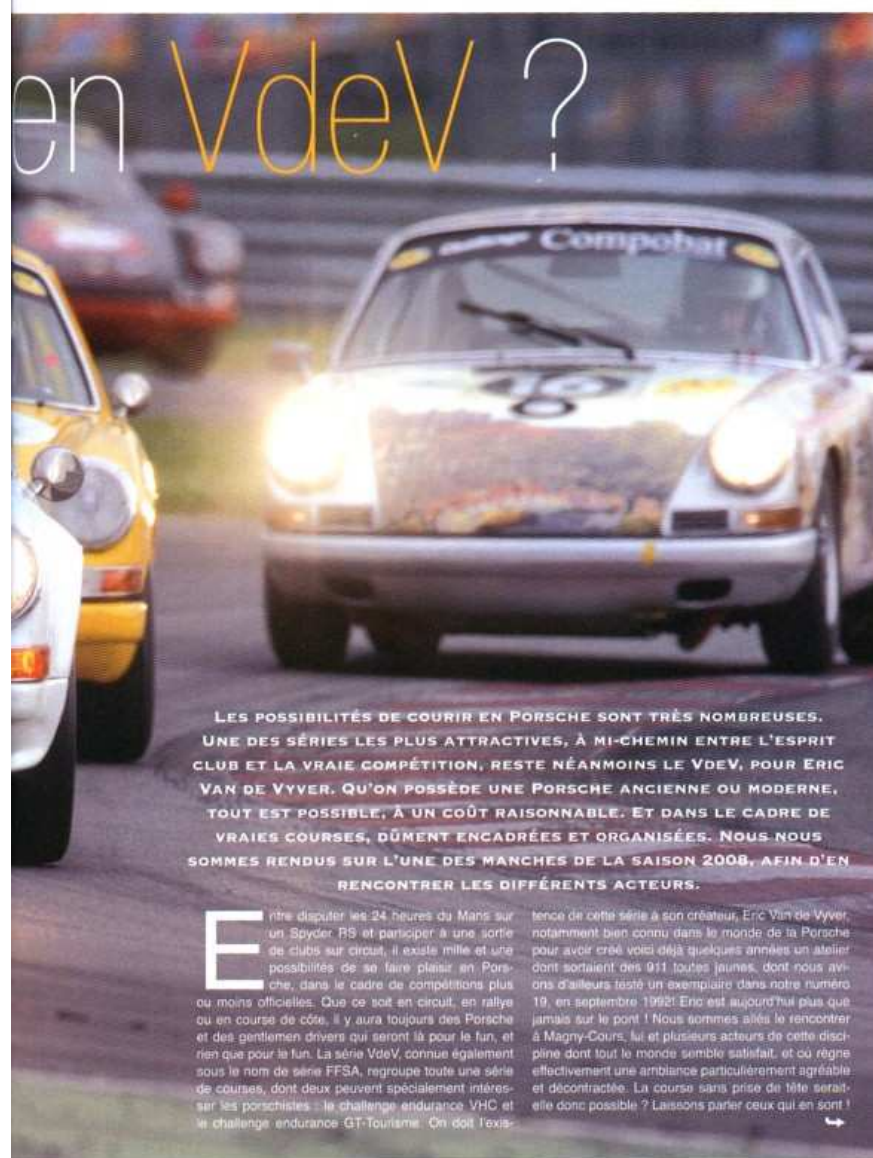
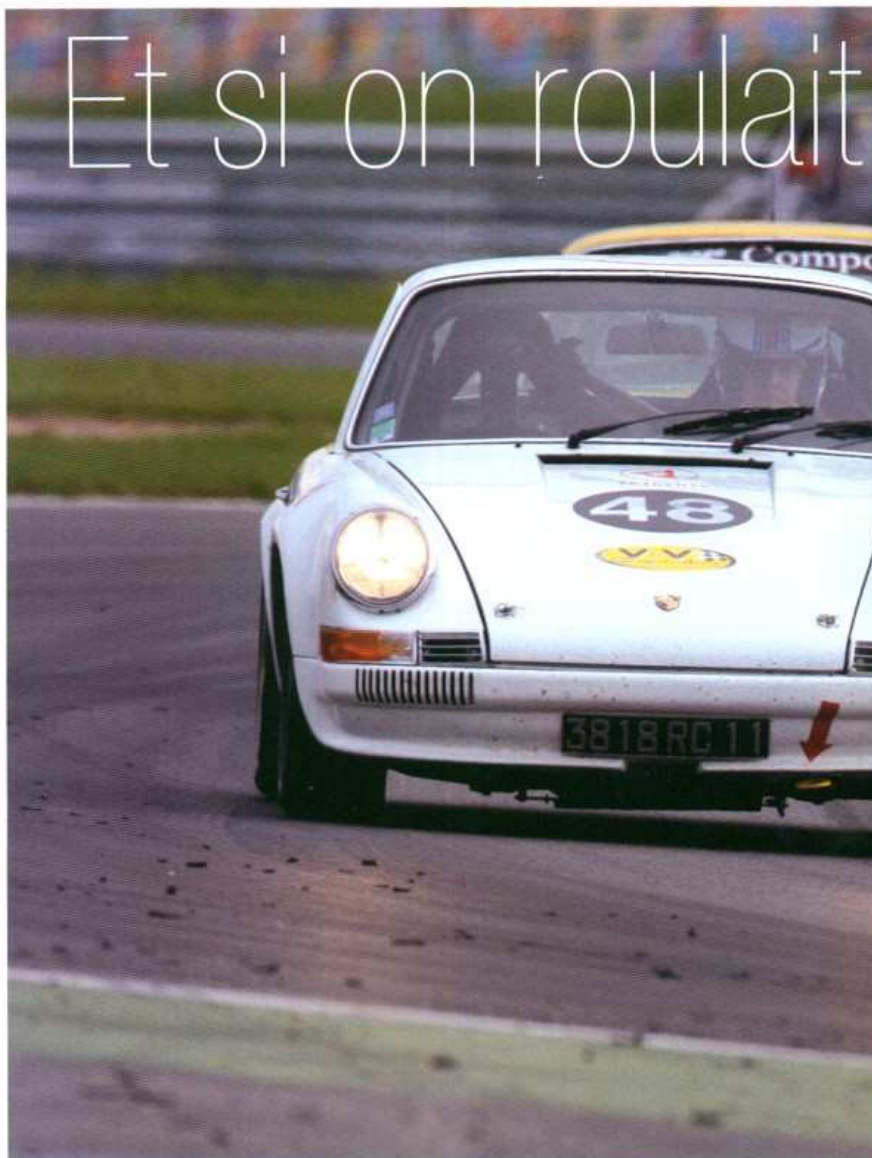


52



*Flat 6 - novembre 2008*

# Et si on roulait en VdeV ?



LES POSSIBILITÉS DE COURIR EN PORSCHE SONT TRÈS NOMBREUSES. UNE DES SÉRIES LES PLUS ATTRACTIVES, À MI-CHEMIN ENTRE L'ESPRIT CLUB ET LA VRAIE COMPÉTITION, RESTE NÉANMOINS LE VDEV, POUR ERIC VAN DE VYVER. QU'ON POSSÈDE UNE PORSCHE ANCIENNE OU MODERNE, TOUT EST POSSIBLE, À UN COÛT RAISONNABLE. ET DANS LE CADRE DE VRAIES COURSES, DUMENT ENCADRÉES ET ORGANISÉES. NOUS NOUS SOMMES RENDUS SUR L'UNE DES MARCHÉS DE LA SAISON 2008, AFIN D'EN RENCONTRER LES DIFFÉRENTS ACTEURS.

**E**ntré disputer les 24 heures du Mans sur un Spyder RS et participer à une sortie de clubs sur circuit, il existe mille et une possibilités de se faire plaisir en Porsche, dans le cadre de compétitions plus ou moins officielles. Que ce soit en circuit, en rallye ou en course de côte, il y aura toujours des Porsche et des gentlemen drivers qui seront là pour le fun, et rien que pour le fun. La série VdeV, connue également sous le nom de série FFSA, regroupe toute une série de courses, dont deux peuvent spécialement intéresser les porschistes : le challenge endurance VHC et le challenge endurance GT-Tourisme. On doit l'exis-

tence de cette série à son créateur, Eric Van de Vyver, notamment bien connu dans le monde de la Porsche pour avoir créé voici déjà quelques années un atelier dont sortaient des 911 toutes jaunes, dont nous avons d'ailleurs testé un exemplaire dans notre numéro 19, en septembre 1992! Eric est aujourd'hui plus que jamais sur le pont ! Nous sommes allés le rencontrer à Magny-Cours, lui et plusieurs acteurs de cette discipline dont tout le monde semble satisfait, et où règne effectivement une ambiance particulièrement agréable et décontractée. La course sans prise de tête serait-elle donc possible ? Laissons parler ceux qui en sont !



1



2



3



4

**ERIC VAN DE VYVER, ORGANISATEUR**

**FS :** Eric, peux-tu nous résumer l'histoire de cette série ?  
**VdV :** Tout a commencé en 1992 avec les deux tours d'horloge sur le circuit Paul Ricard. Nous avons eu un beau plateau, mais j'ai aussi pris un bon bouillon ! Ce n'était pas évident de faire venir des voitures historiques sur une course de 24 heures. J'ai mis quatre ans à payer la facture, mais l'affaire était en route ! En 1994, nous avons ajouté l'épreuve de Magny-Cours, sur un format de 12 heures, puis se sont ajoutées les 6 heures de Dijon, les 6 heures de Jarama, les 12 heures du Mans, et d'autres épreuves. Tout cela s'est mis à prendre forme, et nous avons même eu la reconnaissance de gens connus, comme Gérard Larrousse, qui a repris le volant au sein de nos courses. En 1999, quand le BPR s'est arrêtée, j'ai appelé mon ami Patrick Pèter, pour lui demander si ça ne le dérangeait pas que j'organise des courses avec des modernes n'ayant plus de catégories ou cours. J'ai ainsi lancé les 4000 km de Magny-cours avec des modernes. Protos et GT étaient mélangés. Norma a fini par construire un petit proto qui a beaucoup plu, et nous avons séparé protos 2 litres et GT. En 2004, comme la série FFSa ne marchait pas bien, la fédération m'a demandé si je pouvais organiser mes courses dans le cadre de la série. J'ai accepté, car cela me ga-

rantisait leur aide au niveau commissaires, directeurs de courses, etc. Nous avons augmenté le nombre de courses, et nous sommes arrivés sur des circuits français que nous ne connaissions pas, tout en gardant Jarama, Spa et Estoril. Nous ne pouvions plus aller à Spa pour une histoire de ravalements en essence. Nous avons notre propre station, considérée comme un modèle du genre, mais ce n'est plus compatible avec le nouveau tracé F1. On l'a remplacé par le Lavastring. Concrètement, comment tout cela fonctionne ? Du côté du VHC, cela fluctue, car les autos sont plus fragiles. D'une course à l'autre, je peux avoir des défauts. Ici, par exemple, nous avons eu 10 abandons rien que pendant les essais ! Les protos marchent très bien, et le GT est en pleine progression ! On est même les premiers à accueillir une



Eric van de Vyver

GT3 cup S ! Et puis, il y a toujours de la bagarre, et une belle ambiance. On ne ferait rien sans la convivialité ! Mais on est ferme sur les contraires techniques et les règles en piste.  
**FS :** Pourrait-on dire que c'est la manière la moins chère de couler en France aujourd'hui ?  
**VdV :** Je pense, mais il ne faut pas oublier le trophée fédéral des circuits, qui ne se déroule que sur une journée. Si on veut courir en GT et en historique, pour le temps de roulage que nous proposons, c'est ce qu'il y a de moins cher. En VHC et en GT, tout dépend bien sûr de la voiture sur laquelle on roule. Entre une 911 2.0 et une 935, les dépenses ne sont pas les mêmes !

**FS :** Quelles sont les années éligibles ?  
**VdV :** En VHC, on s'est rapproché du règlement CER, pour une question d'harmonie. Disons, pour résumer, que les autos éligibles au Mans classic le sont chez nous. A un niveau différent, bien sûr. Mais les règlements sont les mêmes. Quant au GT, on voit rouler beaucoup de Carrera cup, bien sûr. Toutes les voitures fermées ayant couru en circuit ces dernières années sont les bienvenues.

**FS :** Le club Porsche Motorsport a créé cette année la Legend cup, cela ne crée-t-il pas une concurrence dans un monde assez fermé ?  
**VdV :** Non, pas du tout ! Il y a de la place pour tout le monde ! Je vois régulièrement arriver chez moi des gens qui roulent en Legend cup, et qui font les deux ! Je m'entends bien avec tout le monde !

**FS :** Tu as toujours ton activité de préparateur ?  
**VdV :** Bien sûr ! J'ai même toujours la 911 2.0 jaune que tu avais essayée voici quelques années, on la révisait régulièrement, et elle continue d'être très bien classée au championnat ! J'ai plusieurs autos, mais l'atelier tourne surtout pour le plaisir. Ma principale activité est devenue l'organisation de la série. On a quand même neuf épreuves dans l'année, et on est une dizaine de personnes à faire fonctionner le tout.

**FS :** La série est-elle en progression ?  
**VdV :** On a fait 30% de mieux l'an passé, et on est parti pour progresser autant cette année. Je pense que la répression sur la route nous amène du monde !

**FS :** Pourquoi le public est-il généralement si peu nombreux ?  
**VdV :** C'est un problème propre à la France ! Il faut savoir que venir en tant que spectateur ici, c'est gratuit ! On ne

peut donc pas mieux faire ! Mais tout est une question de promotion. Moi j'amène le spectacle, si un circuit veut organiser une billetterie, c'est pour eux. J'amène aussi les affiches et tout ce qui peut servir à la promotion. Mais ici, quand je suis arrivé vendredi, c'était pour réaliser qu'aucune affiche n'avait été distribuée en ville. Comment veux-tu avoir du monde ? Certains circuits jouent le jeu, et quand ils le font, ça marche ! Au Val de Vienne, par exemple, on a du monde ! Rien d'énorme, cela doit être 6 ou 8000 personnes, mais c'est bien ! Ici, j'avais fait une grosse promo une année, et on a réussi à faire venir plus de 20 000 spectateurs. L'année d'après, j'ai voulu recommencer, ils n'ont pas voulu ! Bon, je n'ai pas insisté. Après, ça dépend de la météo. A Lédouan, ils arrivent à faire venir du monde, et pourtant, c'est payant. J'ai un ami qui habite Nevers, et qui ne savait même pas qu'il y avait des courses ce week-end. En France, tout est fait pour le foot, et on ne connaît que la F1. Le reste n'existe pas.

**GÉRARD DE VILLE DE GOYET, PILOTE VHC, PRÉPAREUR**

**FS :** Depuis combien de temps disputez-vous cette série ?  
**GdV :** J'ai commencé en 1995 au Castellet, pour les deux tours d'horloge. Sur une 911 qui roule toujours !



Gérard de ville de Goyet et son épouse

**FS :** Qu'est-ce qui vous plaît dans cette série pour en être devenu un des plus fidèles ?  
**GdV :** Le fait que ce soit de l'endurance. La plupart de ce qu'on nous propose ailleurs, ce sont des sprints, ce qui représente beaucoup de déplacements pour pas grand chose. Ici, on peut faire des équipes et créer une vraie ambiance.  
**FS :** Le rapport prix-plaisir est vraiment intéressant ?  
**GdV :** Oui, mais cela reste cher, quand même ! Il faut un vrai budget, mais plus

les courses sont longues, plus on amortit !  
**FS :** Êtes-vous toujours resté fidèle à la 911 2.0 ?  
**GdV :** Oui, sauf l'an passé, où j'ai roulé sur une 2.7. On a fini 2ème du championnat, dont quelques victoires face aux 3.0.  
**FS :** On vous connaît comme étant un grand amateur de glisse, mais ici, vous devez oublier ?  
**GdV :** Non, je glisse toujours ! (rires). J'essaie d'être un peu plus proprit, quand même !  
**FS :** L'ambiance est-elle bonne ?  
**GdV :** Elle est excellente ! Ma femme fait à manger dans le camion, on prend l'apéro entre amis, une fois on va chez l'un, une fois chez l'autre, c'est vraiment bien !  
**FS :** Le règlement s'est beaucoup élargi. Est-ce que chacun s'y retrouve ?  
**GdV :** Oui. Ce que je trouve juste un peu dommage, c'est qu'on est passé directement de la 2.0 à la 3.0, ce qui a laissé de côté les 2.2, 2.4 et même certaines 2.7.  
**FS :** En ce qui concerne les 2 litres, est-ce qu'on est arrivé au maximum des évolutions possibles, ou est-il possible de gratter encore un peu ?  
**GdV :** Non, on gratte encore ! J'ai trouvé quelques trucs cette année, et j'ai des idées pour le futur. Mais on progresse tous ensemble, en tout cas ceux qui travaillent pour faire progresser leurs voitures !  
**FS :** Sans révéler de secrets, dans quel domaine arrive-t-on encore à gagner ?  
**GdV :** Sur le moteur et dans la souplesse d'utilisation. J'ai atteint les 200 ch, ce qui était un objectif. Mais l'important n'est pas la puissance pure. Si on a 200 ch, mais rien en dessous de 5000 l/min cela n'a aucun intérêt !  
**FS :** Vous avez également créé une émulation parmi vos clients ?  
**GdV :** Oui, et ils nous sont fidèles. Ils s'en sortent tous très bien, et ne sont pas là d'arrêter !  
**FS :** Quelques mots sur votre activité ? Où en êtes-vous aujourd'hui ?  
**GdV :** Toujours beaucoup d'entretien et restauration sur les anciennes. Avec 30 ans d'expérience sur la 911, on vient me voir de plus en plus loin ! On ne perd pas son temps à chercher des solutions, on les trouve tout de suite.  
**FS :** Quel regard portez-vous sur la flambée des prix sur les anciennes ?  
**GdV :** C'est toujours dommage de devoir dépenser autant d'argent pour se faire plaisir, mais les limitations de vitesse sur les routes ont emmené les gens sur les circuits ou dans les rallyes historiques, qui se sont beaucoup développés. Du coup, les gens qui recherchent des anciennes sont toujours plus nombreux !



6



7



8

**BERNARD JUBIN, PRÉPAREUR**

**FS :** Quel est l'intérêt principal du VdV pour toi, qui est également présent en Carrera Cup et GT FFSa ?  
**BJ :** Il faut bien distinguer le VHC du GT. Le GT, en VdV, a permis de faire rouler des voitures obsolètes. Dont les 997 cup 2007, par exemple ! C'est une formule très intéressante, qui se déroule sans la prise de tête des grands championnats.  
**FS :** Tu as goûté à de nombreuses disciplines, mais tu es particulièrement fidèle au VdV ?  
**BJ :** C'est là où j'ai débuté ! Et on est venu tout naturellement au GT moderne pour faire rouler les cup, et à la demande de certains clients.  
**FS :** Tu es également présent au club Porsche Motorsport. Peut-on dire que les deux activités sont complémentaires ?



Bernard Jubin

- 1 L'équipe Perspective aligne une 997 RSR
- 2 Le GT moderne permet de faire rouler toutes sortes de Porsche récentes
- 3 Beau duel entre une 2.8 RSR et une 3.0 RSR !
- 4 En GT, on trouve même un Cayman !
- 5 Toute l'équipe d'Eric Van de Vyver
- 6 De Ville de Goyet, en glisse envers et contre tout
- 7 Les courses d'endurance permettent de vivre de vrais relais
- 8 On a même vu une 935 !



5



1

Et si on roulait en Vdev ?

**BJ :** Oui. La Legend Cup et la Cayman Cup sont très bien, mais ici, en Vdev, on est dans le cadre de vraies courses, avec des vrais qualifications, des changements de pilotes, des ravitaillements d'essence. On est en plein dedans !  
**FS :** Et concernant les coûts ?  
**BJ :** Ici, on roule beaucoup ! Il faut expliquer aux pilotes qu'une heure de roulage, c'est toujours de l'argent. C'est intéressant parce qu'on peut diviser par deux, mais il suffit de faire attention !  
**FS :** L'ambiance ?  
**BJ :** Très bien ! Vraiment pas de prise de tête !  
**FS :** Un mot sur ton activité ?  
**BJ :** Tout va bien ! En plus de la course, nous nous occupons de tout ce qui est restauration d'anciennes, et de l'entretien de toutes les Porsche de route, de la 3.2 à la 997.

**ANDREAS KUNERT, PILOTE VHC**

**FS :** Comment en es-tu venu à rouler en Vdev ?  
**AK :** Par mon préparateur et ami Thierry Sigaud, qui a été un des mécanos de Raymond Tourou. J'ai acheté une 911 2.0, il m'a emmené voir les courses de Vdev, et cela m'a tout de suite plu. J'ai commencé fin 2006, et on ne cesse de progresser depuis. Tout est positif.



Andreas Kunert

**FS :** Tu n'as jamais couru avant ?  
**AK :** Non, j'ai commencé à 50 ans ! Et j'ai obtenu ma première victoire cette année !

**FS :** Qu'est-ce qui te plaît, dans cette série ?  
**AK :** D'abord l'ambiance. Ensuite, la bonne organisation, et le fait que cela soit accessible. Les prix sont corrects et il s'agit d'un vrai championnat sous l'égide de la FFSA.

**FS :** Mais on y roule juste pour le plaisir, il n'y a rien à gagner ?  
**AK :** Il y a un challenge entre les 911 qui permet d'avoir des invitations pour la saison suivante, mais c'est tout !  
**FS :** On te reverra l'an prochain ?  
**AK :** Oui, mais il faut quand même trouver des budgets. Quand on est propriétaire d'une auto, il faut trouver des copilotés qui paient, mais au final, ce qui est génial, c'est qu'on finit par se faire plein d'amis. Les copilotés deviennent des amis, et on le doit à l'esprit de cette série. Et aussi au fait que la 911 2.0 soit tellement amusante à piloter !

**FS :** On te reverra l'an prochain ?  
**AK :** Oui, mais il faut quand même trouver des budgets. Quand on est propriétaire d'une auto, il faut trouver des copilotés qui paient, mais au final, ce qui est génial, c'est qu'on finit par se faire plein d'amis. Les copilotés deviennent des amis, et on le doit à l'esprit de cette série. Et aussi au fait que la 911 2.0 soit tellement amusante à piloter !

**FS :** On te reverra l'an prochain ?  
**AK :** Oui, mais il faut quand même trouver des budgets. Quand on est propriétaire d'une auto, il faut trouver des copilotés qui paient, mais au final, ce qui est génial, c'est qu'on finit par se faire plein d'amis. Les copilotés deviennent des amis, et on le doit à l'esprit de cette série. Et aussi au fait que la 911 2.0 soit tellement amusante à piloter !

**BERNARD MOREAU, PILOTE VHC ET GT**

**FS :** Votre nom revient systématiquement quand on parle de 911 VHC en France. Cela fait un bon moment qu'on vous voit dans cette discipline ?  
**BM :** Oui, enfin, il y a des gens plus connus que moi ! Mais c'est vrai que



Bernard Moreau

nous sévissions depuis un moment avec les Porsche. Ce sont des voitures qui donnent tant de satisfactions ! Pour l'endurance, les Porsche présentent une fiabilité exemplaire, et permettent de dépenser moins. En plus, elles sont performantes, captivantes, amusantes ! On est vraiment Porscheistes ! Sinon, j'ai commencé en 1995 aux deux bords d'horloge, et depuis j'ai toujours suivi la série Vdev. Entre autres quand il y avait le saloon cac. Et quand l'endurance moderne est apparue, je m'y suis mis aussi, avec une 996 cup, puis une RSR ! C'est également très captivant, même si ma priorité va vers le VHC. J'ai appris à les conduire quand j'avais 20 ans, alors qui en moderne, je suis un débutant ! La RSR est une vraie voiture de course, très agréable à piloter. Mais elle demande une meilleure condition physique que le VHC.

**FS :** Quand êtes-vous arrivé en Vdev ?  
**TP :** En 1994, et on y est souvent revenu depuis ! Quand il y a eu l'ouverture vers les modernes, cela nous a ouvert de nouvelles possibilités et on a fait toutes les courses, à part la période où nous étions aux USA pour développer la Mosler. Notre présence en Vdev a un but

**FS :** Vous ne faites plus que le GT moderne ?  
**TP :** Oui, mais nous avons un projet en 2009 avec une 3.0 pour un pilote handicapé.

**FS :** Qu'est-ce que vous aimez dans cette série ?  
**BM :** Le côté convivial ! La lutte est acharnée sur la piste, mais le soir personne ne bre les rideaux. Si un concurrent a une galère, tout le monde se mobilise. On ne retrouve pas cette ambiance partout ! Cette année, je me suis mis aussi au CER, en 2.7 RS, et j'ai été agréablement surpris par l'ambiance qui y règne également, mais ici, au Vdev, c'est vraiment bien. Il faut juste qu'on soit vigilant, et faire en sorte que la série ne dérape pas, notamment dans les règlements. Il faut aussi veiller à ce que les modernes ne prennent pas le dessus sur le VHC. Ici, je roule en 2.8 RSR avec un moteur 3 litres.

**FS :** Vous êtes un des rares à faire à la fois le VHC et les modernes. Pas trop fatiguant sur un week-end ?  
**BM :** Un peu, mais on est là pour piloter, pour rouler, et on roule ! On doit être un peu maso, mais on se fait plaisir !

**FS :** Vous êtes un des rares à faire à la fois le VHC et les modernes. Pas trop fatiguant sur un week-end ?  
**BM :** Un peu, mais on est là pour piloter, pour rouler, et on roule ! On doit être un peu maso, mais on se fait plaisir !

**FS :** Vous êtes un des rares à faire à la fois le VHC et les modernes. Pas trop fatiguant sur un week-end ?  
**BM :** Un peu, mais on est là pour piloter, pour rouler, et on roule ! On doit être un peu maso, mais on se fait plaisir !

**FS :** Vous êtes un des rares à faire à la fois le VHC et les modernes. Pas trop fatiguant sur un week-end ?  
**BM :** Un peu, mais on est là pour piloter, pour rouler, et on roule ! On doit être un peu maso, mais on se fait plaisir !

**THIERRY PERRIER, PILOTE ET CHEF D'ÉQUIPE**

**FS :** On vous retrouve ici avec plaisir, mais votre nom est familier aux Porscheistes essentiellement pour vos participations aux 24 heures du Mans ?  
**TP :** Les 24 heures étaient ma passion de jeunesse. J'ai tenté une première participation en 1975, où on ne s'est pas qualifié, on a participé en 76 et 77, en 78 on n'était pas qualifié, en 79 je ne suis pas venu. Puis j'ai roulé de 80 à 85, avant de créer Perspective avec Jean-Paul Richard. Le seul but était de retourner au Mans. Nous y étions de 98 à 2001. Les dernières fois où nous avons tenté de s'inscrire, nous n'avons pas été sélectionnés. On aimerait y revenir en 2009 avec une opération caritative.

**FS :** Quand êtes-vous arrivé en Vdev ?  
**TP :** En 1994, et on y est souvent revenu depuis ! Quand il y a eu l'ouverture vers les modernes, cela nous a ouvert de nouvelles possibilités et on a fait toutes les courses, à part la période où nous étions aux USA pour développer la Mosler. Notre présence en Vdev a un but

**FS :** Vous ne faites plus que le GT moderne ?  
**TP :** Oui, mais nous avons un projet en 2009 avec une 3.0 pour un pilote handicapé.

**FS :** Qu'est-ce que vous aimez, dans cette série ?  
**TP :** C'est vraiment très sympa, avec un beau mélange de voitures, et la présence de plein de gentils drivers qui font de leur mieux pour être au top. Les temps de roulage sont longs, et il n'existe aucune équivalence ailleurs. Les circuits sont beaux, et la finale à Estoril, fin novembre, est vraiment somptueuse.

**FS :** Après toutes ces participations au commercial, mais surtout affectif ! Nous avons des clients Porscheistes, et en pratons. Côté Porsche, nous avons trois autos qui roulent dans l'équipe, pour des gentlemen drivers. Et nous-même, on se fait plaisir un coup de temps en temps avec notre 997 RSR, achetée neuve en 2007. C'est le châssis 917, ça ne s'invente pas ! Elle a fait toute la saison l'an passé, mais nous ne l'avons pas mise en configuration 2008. C'était quand même un budget de 75 000 Euros ! 25 000 pour l'aéro, 25 000 pour la boîte, 17 000 pour l'environnement de la boîte et 9000 pour les suspensions ! Il faut le savoir, quand même... Cela ne vaait pas le coup pour le Vdev, mais si on va au Mans l'an prochain, on fera les adaptations !

**FS :** Vous ne faites plus que le GT moderne ?  
**TP :** Oui, mais nous avons un projet en 2009 avec une 3.0 pour un pilote handicapé.



Thierry Perrier



2

**FS :** Vous ne faites plus que le GT moderne ?  
**TP :** Oui, mais nous avons un projet en 2009 avec une 3.0 pour un pilote handicapé.

**FS :** Qu'est-ce que vous aimez, dans cette série ?  
**TP :** C'est vraiment très sympa, avec un beau mélange de voitures, et la présence de plein de gentils drivers qui font de leur mieux pour être au top. Les temps de roulage sont longs, et il n'existe aucune équivalence ailleurs. Les circuits sont beaux, et la finale à Estoril, fin novembre, est vraiment somptueuse.

**FS :** Après toutes ces participations au commercial, mais surtout affectif ! Nous avons des clients Porscheistes, et en pratons. Côté Porsche, nous avons trois autos qui roulent dans l'équipe, pour des gentlemen drivers. Et nous-même, on se fait plaisir un coup de temps en temps avec notre 997 RSR, achetée neuve en 2007. C'est le châssis 917, ça ne s'invente pas ! Elle a fait toute la saison l'an passé, mais nous ne l'avons pas mise en configuration 2008. C'était quand même un budget de 75 000 Euros ! 25 000 pour l'aéro, 25 000 pour la boîte, 17 000 pour l'environnement de la boîte et 9000 pour les suspensions ! Il faut le savoir, quand même... Cela ne vaait pas le coup pour le Vdev, mais si on va au Mans l'an prochain, on fera les adaptations !

**FS :** Vous ne faites plus que le GT moderne ?  
**TP :** Oui, mais nous avons un projet en 2009 avec une 3.0 pour un pilote handicapé.

**FS :** Qu'est-ce que vous aimez, dans cette série ?  
**TP :** C'est vraiment très sympa, avec un beau mélange de voitures, et la présence de plein de gentils drivers qui font de leur mieux pour être au top. Les temps de roulage sont longs, et il n'existe aucune équivalence ailleurs. Les circuits sont beaux, et la finale à Estoril, fin novembre, est vraiment somptueuse.

**Mans et votre présence en LMS, vous retrouvez ici n'est pas un peu allée, c'est vraiment un plaisir ?**  
**TP :** Oui, c'est vraiment un plaisir ! Rien n'est gagné d'avance, et on se bagarre vraiment. Il y a une vraie stratégie avec les ravitaillements d'essence. Il faut trouver le bon équilibre entre les performances des voitures, des pilotes et la consommation. Les grosses autos ne sont pas forcément devant à la fin d'une course. Et puis, vous savez, quand on aime la course, peu importe le bocal ! On prend cela très au sérieux, et de plus, c'est un excellent entraînement. Quand on reste 2h 10 au volant dans une course de 8 heures, c'est du sport !

**Mans et votre présence en LMS, vous retrouvez ici n'est pas un peu allée, c'est vraiment un plaisir ?**  
**TP :** Oui, c'est vraiment un plaisir ! Rien n'est gagné d'avance, et on se bagarre vraiment. Il y a une vraie stratégie avec les ravitaillements d'essence. Il faut trouver le bon équilibre entre les performances des voitures, des pilotes et la consommation. Les grosses autos ne sont pas forcément devant à la fin d'une course. Et puis, vous savez, quand on aime la course, peu importe le bocal ! On prend cela très au sérieux, et de plus, c'est un excellent entraînement. Quand on reste 2h 10 au volant dans une course de 8 heures, c'est du sport !

**Mans et votre présence en LMS, vous retrouvez ici n'est pas un peu allée, c'est vraiment un plaisir ?**  
**TP :** Oui, c'est vraiment un plaisir ! Rien n'est gagné d'avance, et on se bagarre vraiment. Il y a une vraie stratégie avec les ravitaillements d'essence. Il faut trouver le bon équilibre entre les performances des voitures, des pilotes et la consommation. Les grosses autos ne sont pas forcément devant à la fin d'une course. Et puis, vous savez, quand on aime la course, peu importe le bocal ! On prend cela très au sérieux, et de plus, c'est un excellent entraînement. Quand on reste 2h 10 au volant dans une course de 8 heures, c'est du sport !

**Mans et votre présence en LMS, vous retrouvez ici n'est pas un peu allée, c'est vraiment un plaisir ?**  
**TP :** Oui, c'est vraiment un plaisir ! Rien n'est gagné d'avance, et on se bagarre vraiment. Il y a une vraie stratégie avec les ravitaillements d'essence. Il faut trouver le bon équilibre entre les performances des voitures, des pilotes et la consommation. Les grosses autos ne sont pas forcément devant à la fin d'une course. Et puis, vous savez, quand on aime la course, peu importe le bocal ! On prend cela très au sérieux, et de plus, c'est un excellent entraînement. Quand on reste 2h 10 au volant dans une course de 8 heures, c'est du sport !

**Mans et votre présence en LMS, vous retrouvez ici n'est pas un peu allée, c'est vraiment un plaisir ?**  
**TP :** Oui, c'est vraiment un plaisir ! Rien n'est gagné d'avance, et on se bagarre vraiment. Il y a une vraie stratégie avec les ravitaillements d'essence. Il faut trouver le bon équilibre entre les performances des voitures, des pilotes et la consommation. Les grosses autos ne sont pas forcément devant à la fin d'une course. Et puis, vous savez, quand on aime la course, peu importe le bocal ! On prend cela très au sérieux, et de plus, c'est un excellent entraînement. Quand on reste 2h 10 au volant dans une course de 8 heures, c'est du sport !

**Mans et votre présence en LMS, vous retrouvez ici n'est pas un peu allée, c'est vraiment un plaisir ?**  
**TP :** Oui, c'est vraiment un plaisir ! Rien n'est gagné d'avance, et on se bagarre vraiment. Il y a une vraie stratégie avec les ravitaillements d'essence. Il faut trouver le bon équilibre entre les performances des voitures, des pilotes et la consommation. Les grosses autos ne sont pas forcément devant à la fin d'une course. Et puis, vous savez, quand on aime la course, peu importe le bocal ! On prend cela très au sérieux, et de plus, c'est un excellent entraînement. Quand on reste 2h 10 au volant dans une course de 8 heures, c'est du sport !

**Mans et votre présence en LMS, vous retrouvez ici n'est pas un peu allée, c'est vraiment un plaisir ?**  
**TP :** Oui, c'est vraiment un plaisir ! Rien n'est gagné d'avance, et on se bagarre vraiment. Il y a une vraie stratégie avec les ravitaillements d'essence. Il faut trouver le bon équilibre entre les performances des voitures, des pilotes et la consommation. Les grosses autos ne sont pas forcément devant à la fin d'une course. Et puis, vous savez, quand on aime la course, peu importe le bocal ! On prend cela très au sérieux, et de plus, c'est un excellent entraînement. Quand on reste 2h 10 au volant dans une course de 8 heures, c'est du sport !

**Mans et votre présence en LMS, vous retrouvez ici n'est pas un peu allée, c'est vraiment un plaisir ?**  
**TP :** Oui, c'est vraiment un plaisir ! Rien n'est gagné d'avance, et on se bagarre vraiment. Il y a une vraie stratégie avec les ravitaillements d'essence. Il faut trouver le bon équilibre entre les performances des voitures, des pilotes et la consommation. Les grosses autos ne sont pas forcément devant à la fin d'une course. Et puis, vous savez, quand on aime la course, peu importe le bocal ! On prend cela très au sérieux, et de plus, c'est un excellent entraînement. Quand on reste 2h 10 au volant dans une course de 8 heures, c'est du sport !

**DG :** Une très bonne ambiance, une fraternité entre tous les pilotes, et de très beaux plateaux. Il y a quand même 34 voitures en GT moderne, pour une course de 3 heures !  
**FS :** Qu'est-ce qui t'a amené ici ?  
**DG :** L'envie de faire de l'endurance ! Mettre en pratique en endurance tout ce que j'ai appris au club depuis quelques années. J'ai gagné plusieurs fois mon groupe au club, et j'ai vraiment eu envie de rouler plus dans d'autres disciplines.

**FS :** Tu n'étais pas tenté par la Legend Cup ?  
**DG :** Non. Les temps de roulage sont trop courts pour des budgets élevés. A budget équivalent, je vais rouler ici sur une 997 cup de 2006, mais beaucoup plus longtemps.

**FS :** Envie de poursuivre ?  
**DG :** Oui, d'autant que j'ai retrouvé des amis du club !  
**FS :** Pourrait-on dire qu'on retrouve ici toute la bonne ambiance du club, mais avec une vraie structure de compétition ?  
**DG :** Tout à fait, c'est bien résumé ! On est tous décontracté dans le paddock, et on se bagarre en piste !

**FS :** Par rapport à ton budget, rouler ici est le plus intéressant que tu puisses faire ?  
**DG :** Oui, parce que je partage le volant avec le propriétaire de la voiture ! Ainsi que les frais annexes.

**FS :** Par rapport à ton budget, rouler ici est le plus intéressant que tu puisses faire ?  
**DG :** Oui, parce que je partage le volant avec le propriétaire de la voiture ! Ainsi que les frais annexes.

**FS :** Par rapport à ton budget, rouler ici est le plus intéressant que tu puisses faire ?  
**DG :** Oui, parce que je partage le volant avec le propriétaire de la voiture ! Ainsi que les frais annexes.

**FS :** Par rapport à ton budget, rouler ici est le plus intéressant que tu puisses faire ?  
**DG :** Oui, parce que je partage le volant avec le propriétaire de la voiture ! Ainsi que les frais annexes.

**FS :** Par rapport à ton budget, rouler ici est le plus intéressant que tu puisses faire ?  
**DG :** Oui, parce que je partage le volant avec le propriétaire de la voiture ! Ainsi que les frais annexes.



Vdev Organisation  
 Tel : 01.69.88.05.24  
 www.vdev.fr

- 1 Généreux, les pilotes !
- 2 Rouler la nuit, c'est magique...