



V de V

Pour qui n'est pas connaisseur, le Championnat V de V peut paraître pour le moins confus. Ici cohabitent des Véhicules Historiques de Compétition (VHC) et des autos modernes et, dans les deux catégories, on trouve des véhicules GT/Tourisme et des Sport Proto. En y regardant de plus près, tout s'éclaire. Il existe deux Challenges Endurance Moderne : Proto et GT/Tourisme et un Challenge Endurance VHC. Pour les VHC, la durée des manches va de 3 à 6 heures. Ici chaque équipage peut être composé de deux pilotes

pour les courses jusqu'à 4 heures et de deux ou trois pilotes pour les courses de 6 ou 12 heures. La liste des véhicules admis est régie par la réglementation FIA mais sachez tout de même que la majorité des engagés en GT/Tourisme se compose de Porsche et que chez les Protos, les Chevron, Lola et Cressle sont légion. Petite précision, en VHC, GT/Tourisme et Protos courent ensemble. L'inscription pour les épreuves du championnat Endurance VHC va de 1 400 à 3 400 Euros TTC par épreuve soit un total de 16 000 Euros TTC pour l'ensemble

des manches et que l'engagement à la saison est de 14 600 Euros TTC.

Moderne

Pour le Challenge Endurance Moderne, la durée des épreuves est de 3 à 12 heures. Les plateaux GT/Tourisme et Prototype courent séparément sauf pour les épreuves les plus longues de Spa (6 heures), Magny-Cours (12 heures) et Estoril (6 heures). Ici, encore une fois, les Porsche sont les plus nombreuses dans les rangs de GT/Tourisme et du

côté des Protos, ce sont les Norma, Ligier et Radical que l'on voit le plus souvent. Tarifs des engagements par courses, de 1 400 à 3 400 Euros TTC soit un total de 15 800 Euros TTC pour les 8 épreuves qui compte le championnat, ramenés à 14 400 Euro TTC pour une inscription à l'ensemble des manches.

Il existe également la possibilité de louer un volant pour une ou plusieurs courses dans des écuries déjà formées. Un bon moyen de tester les Challenges V de V au risque d'y prendre goût !

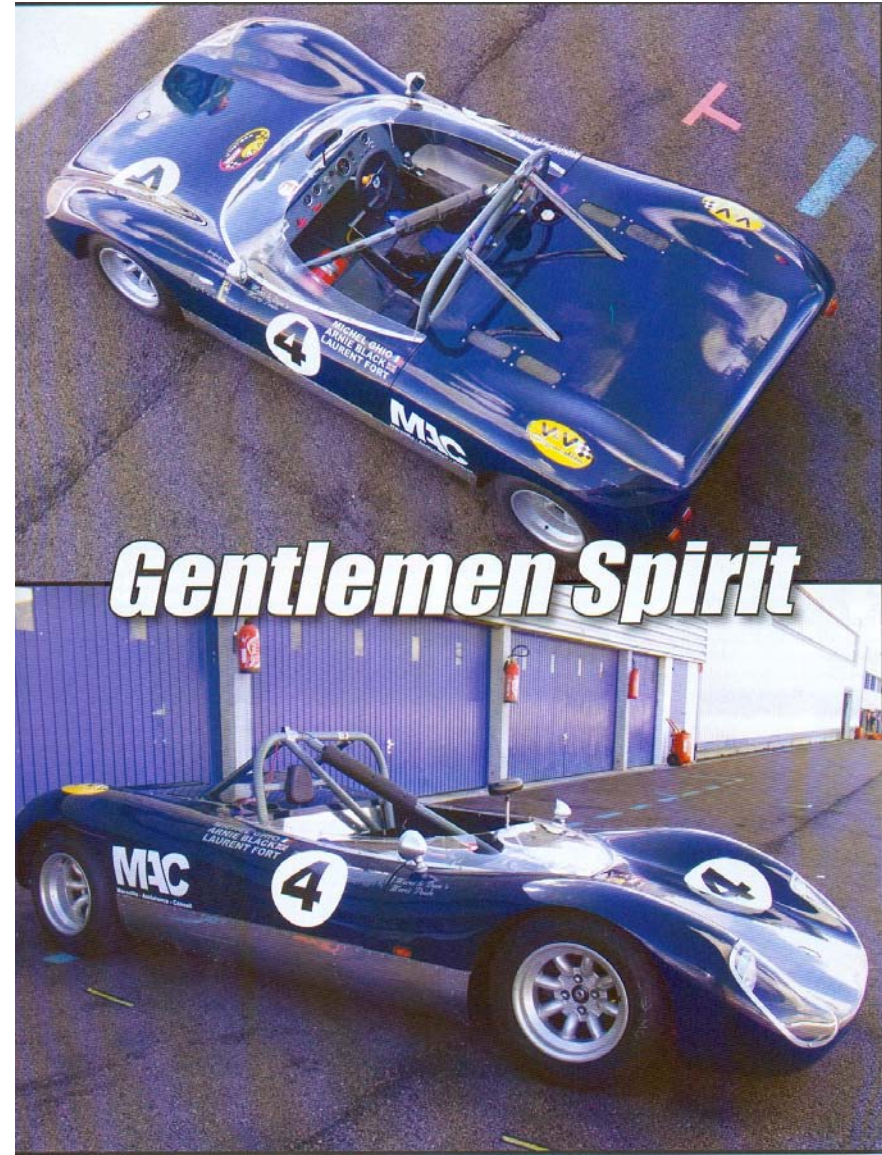
Contact : www.vdev.fr

----CALENDRIER 2007----

16/18 MARS	JARAMA	8 HEURES VHC - 3 HEURES GT/TOURISME - 3 HEURES PROTO
4/6 MAI	VAL DE VIENNE	3 HEURES VHC - 3 HEURES GT/TOURISME - 3 HEURES PROTO
25/28 MAI	MAGNY-COURS	12 HEURES VHC - 3 HEURES GT/TOURISME - 3 HEURES PROTO
6/8 JUILLET	DIJON-PRENOIS	6 HEURES VHC - 3 HEURES GT/TOURISME - 3 HEURES PROTO
24/26 AOÛT	SPA	4 HEURES VHC - 500 MILES DE SPA (6 HEURES GT/TOURISME ET PROTO)
28/30 SEPTEMBRE	LÉDENON	3 HEURES VHC - 3 HEURES GT/TOURISME - 3 HEURES PROTO
26/28 OCTOBRE	MAGNY-COURS	4800 KM DE MAGNY-COURS (12 HEURE GT/TOURISME ET PROTO)
23/25 NOVEMBRE	ESTORIL	6 HEURES VHC - 6 HEURES GT/TOURISME ET PROTO



GENTLEMEN DRIVERS FÉVRIER 2007



GENTLEMEN DRIVERS FÉVRIER 2007



Une marque cinquantenaire

La marque Crossle existe depuis 1957, elle a été fondée par John Crossle, un ancien champion de motocross irlandais. Passé à l'automobile, cet authentique gentleman... farmer a décidé de construire sa propre voiture de course par soucis d'économie. Puis ayant pris l'habitude de vendre son ancien matériel pour fabriquer une voiture neuve chaque hiver, il ainsi devenu constructeur.

Au fil du temps, notre homme s'est bâti une solide réputation et le succès aidant, il s'est mis à produire des châssis de Formule Ford en petite série. La formule Ford est la plus économique et la plus accessible pour un artisan et la marque Crossle se constituera un joli palmarès dans les années 60-70, glanant quelques victoires lorsqu'un certain ... Nigel Mansell dominait la Formule Ford en Angleterre.

Fort de ce succès, John Crossle souhaite affronter les Lotus, Elva, Lola, et autres Brabham dans le Championnat

2 litres Groupe 6. En 1965 il construit donc une jolie barquette portant le doux nom de 9S. Ce petit prototype fera le bonheur de nombreux amateurs, par sa robustesse et son efficacité.

Du neuf avec de l'ancien

C'est ainsi que la FIA a homologué la voiture pour rouler dans divers championnats, soit en moderne où la 9S est dotée d'un moteur Ford Zetec dernière génération, soit en véhicule

historique comme c'est le cas dans le cadre du championnat V de V. En V.H., la Crossle est alors équipée d'un moteur 4 cylindres BMW 2 litres, comme dans le passé C'est la même mécanique que l'on retrouve sur des protos tels que les Chevron ou Lola.

C'est donc lors du dernier meeting de la saison 2006 à Estoril que nous avons rencontré le Team qui fait rouler deux Crossle 9S. Laurent Fort, le patron d'Esprit Compétition qui pilote lui-même une des 2 autos se bat régulièrement pour la victoire avec sa belle barquette

bleu. Il a pris en charge l'importation de la marque en France et c'est grâce à sa disponibilité que nous avons pu essayer la voiture rouge de l'équipage anglais.

Retour vers le futur

A première vue, la Crossle n'a rien d'une « ancienne » : la ligne de la voiture est élégante et les éléments mécaniques sont toujours actuels. Le châssis tubulaire, très solide, est habillé d'une carrosserie en polyester dont le grand capot arrière, une fois déposé, rend l'accès au moteur très aisé. L'installation à bord est aussi facile, il suffit d'enjamber le ponton placé très bas pour se glisser dans le baquet (hélas moulé à un gabarit trop grand pour moi) et ensuite enclencher le volant amovible sur la colonne de direction. Une fois hamaché, le pilote est bien calé et le pédalier réglable permet d'ajuster la position de

conduite.

Prendre le volant d'un proto ouvert donne tout de suite la sensation d'être à bord d'une vraie voiture de course et l'environnement de la Crossle, tableau de bord simpliste mais complet, petit volant et commande de boîte de vitesses forme vous met immédiatement dans l'ambiance. Malheureusement il pleut le jour de l'essai à Estoril et dans ces conditions l'essayeur occasionnel que je suis, perd un peu de sa superbe tant la pression est grande. Petit briefing de fonctionnement, mise en route de la mécanique par bouton poussoir, quelques minutes pour chauffer la mécanique et me voici lancé dans le grand bain (c'est le cas de le dire).

Tours et détours de piste

Je découvre la piste d'Estoril en même

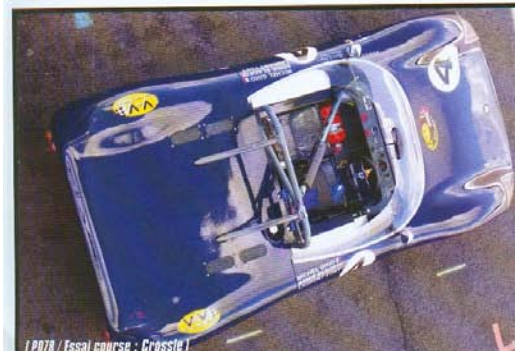


temps que la Crossle et inutile de vous dire que je suis un brin tendu... Le premier tour à un rythme tranquille permet de prendre la mesure de l'auto et je dois avouer que je suis soulagé : la 9S est facile à exploiter tant le grip de cette barquette est étonnant, la commande de la boîte Hewland est ferme mais très précise et le moteur rageur à souhait. A part quelques trajectoires un peu aléatoires du fait des traînées d'eau qui sillonnent la piste, je sens bien la voiture et son potentiel me semble énorme. Passé le stade de la prise en main, je pousse l'auto dans les limites (du pilote bien sûr) et le comportement s'avère digne d'un proto moderne, le freinage est très efficace et l'équilibre châssis assez bluffant ; on comprend qu'avec un pilote expérimenté comme Laurent, la Crossle 9S fasse des merveilles. On peut rentrer tard sur les freins et faire dériver l'auto à l'accélérateur. Les courbes sont enroulées avec un léger survirage

vite corrigé grâce à la puissance du 2 litres. C'est vraiment une voiture pour la gagne ! Rentrer au stand après un essai aussi court est frustrant car on a le sentiment de pouvoir aller de plus en plus vite au fil des tours. Prendre le départ d'une course à bord d'un petit engin aussi redoutable ce doit être du pur bonheur...

Fiche technique Crossle

Châssis tubulaire acier
Materiau T454130
Panneaux aluminium
Carrosserie polyester
Moteur 4 cylindres
BMW 2 Litres environ 220 CV
2 Carburateurs Weber 45DGOE
Boîte Hewland à 5 rapports
Roues Aluminium
Poids à vide 532 KG
Freins Disques AV & AR
Repartiteur au tableau de bord
Pédalier réglable



[P070 / Essai course : Crossle]



[Essai course : Crossle / P070]

GENTLEMEN DRIVERS FEVRIER 2007