



Warm Up - Règlement ACO	06
Paddocks - News	10
Formula Le Mans - Oreca	16
Hommage - Paul Newman	18
Pleins Phares - Rémy Brouard	20
Le Mans Series - 1000 km de Silverstone	24
Interview - Alexandre Prémat	34
ALMS - Petit Le Mans	40
Interview - Acura	48
ALMS - Détroit et Laguna Seca	50
Chronique - Romain Dumas	52
Team - Autocon Motorsport	54
Reportage - Série V de V	56
Cockpit - Matthieu Lahaye	62
Insolite - Mazda Furai	64
Légende - 1000 km du Nürburgring 1965	66
Diva - Alfa Romeo 33-2	76
Classic Endurance Racing	84
Technique - Hybride	86
Modélisme	88
Plume	90
Piste	92
Fiche - Mini Marcos GT	97

Endurance VdeV

Schell et Caussanel dominant

_Avec deux victoires, Schell et Caussanel augmentent leur avance au championnat, dont la hiérarchie n'est pas modifiée. En Allemagne, la victoire est obtenue dans des conditions rendues difficiles par la pluie. L'abandon de Haezebrouck-Toulemonde favorise Schell-Caussanel. Seconds sous le drapeau à damier, Robert-Desprez perdaient 4 places en raison d'un premier relais trop long.

_ En GT-Tourisme, la Porsche des Belges Kelders-Greisch l'a emporté à Lausitzring devant la Ferrari de Perrier-Pagny-Benoist et la Porsche de Brouard-Nozières-Robert alors qu'à Lédénon, les Touring Cup ont signé le doublé, Lemée-Rousseau précédant les frères Gomez, Arnaud et Olivier. La Porsche de Moreau-Langin complète le podium.

→ Lausitzring (5)

1. Schell-Caussanel (Ligier) – 2. Ford-Kaiser (Norma) – 3. Bernans-Ward (Juno) – 4. Vidal-Caillon-Nourry (Norma) – 5. van Sande-Muytjens (Ligier)...

→ Lédénon (6)

1. Schell-Caussanel (Ligier) – 2. Haezebrouck-Toulemonde (Norma) – 3. Ibanez-Cavailhes (Norma) – 4. Thirion-Bazaud (Norma) – 5. Bernans-Ward (Juno)...

Classement Challenge Proto : 1. Schell-Caussanel, 190,5 – 2. Haezebrouck-Toulemonde, 110 – 3. Ibanez-Cavailhes, 92...

Prochaine course: 8h Magny-Cours (25 octobre)

Le Mans Racing - Novembre 2008



La grille des protos était pleine pour le début de saison à Jarama. La Norma n°7 de Toulemonde-Hazezbroeck et le PCR n°99 de Shultis sont au coude à coude devant Vilarino (Norma n°23), Lancituit-Moreau (Norma n°41), Shell-Caussanel (Ligier n°18), Sébastien et François Dhouailly (Ligier n°31) et Desprez-Robert (Norma n°4).

ENDURANCE VDEV

Début de Filière ?

par François Hurel / photos Photosports, Hugues Laroche

Les courses d'Endurance organisées par Eric Van De Vyver peuvent-elles constituer une marche en direction des Le Mans Series ? C'est ce que nous avons cherché à savoir alors que la Formule Le Mans prépare son entrée sur le marché des séries Prototype.

adis géré par les fédérations, le sport automobile l'est aujourd'hui par... le marché ! Une politique qui s'avère désastreuse dans le domaine de la monoplace puisqu'en France, des quatre formules qui existaient il y a dix ans, seule la plus modeste a survécu. Il n'existe plus de filière en direction de la Formule 1 et les espoirs français sont aujourd'hui obligés de courir à l'étranger : la mondialisation est (aussi) passée par là ! En matière d'Endurance, en revanche, les choses ont évolué dans le bon sens puisqu'il y a dix ans, il n'y avait rien dans le sillage du GT-FFSA encore débutant. Le Prototype est sorti du néant (hors Le Mans, bien sûr !) grâce à quelques organisateurs privés emmenés par Eric Van De Vyver. Au début, il s'agissait de réunir dans des courses d'endurance tous les types de véhicules rendus obsolètes dans d'autres catégories mais le succès aidant, il a fallu scinder le plateau en deux : d'un côté les Prototypes, de l'autre les GT-Tourisme. Si cette seconde catégorie a conservé son côté fourre-tout (on y voit aussi des Touring Cup et dès l'an prochain des Racecar inspirées des

Nascar américaines), le plateau Prototype est aujourd'hui très homogène. Si les C3 à moteur de moto (Radical) subsistent en petit nombre, elles sont aujourd'hui dépassées en performance face aux barquettes équipées de moteurs Groupe N, dont la cylindrée est



Après Norma et Juno en 2007, c'est au tour de Ligier de filer vers le titre, grâce à Julien Shell et David Caussanel. Leur JS 49 est préparée par le Pogaus Racing.

« Rares sont les équipes qui ne rêvent pas de rejoindre l'étage supérieur, mais le budget refroidit bien des ardeurs. »



L'équipe IRS de José Ibanez engage trois Norma M20 F, dont la n°4 de François Deprez et Lionel Robert, victorieux au Val de Vienne.

désormais limitée à 2 litres. Le Honda s'est généralisé, car il offre un rapport coût-performance-fiabilité inégalé. Côté châssis, la situation s'est également éclaircie puisqu'à Lédénon, nous n'avons dénombré que trois marques : Norma qui domine toujours le marché, Ligier qui a su trouver sa place et Juno, constructeur anglais modeste mais ambitieux, qui a causé une certaine surprise en remportant le championnat en 2007. A ce trio, il faut ajouter trois constructeurs aux participations plus épisodiques : le britannique Chiron, l'Autrichien PRC et le Français Merlin. Qui pourraient être rejoints par Pilbeam et Lola en 2009.

Juno
L'esprit VdeV



Basée à Aubagne, l'équipe Esprit Compétition de Laurent Fort a débuté en 2001 par la FFord historique avant de passer au VdeV avec une Debora. Depuis 2008, Esprit est agent Juno pour la France. La marque britannique a été fondée en 1999 par Ewan Baldry, un ex-ingénieur Williams F1, lassé d'avoir à travailler toute l'année sur le même morceau de porte-moyeu ! Basée à Leyland, elle a débuté en Britsport avec un V6 Jaguar, avant de s'attaquer au VdeV. Après une demi-saison de rodage, la Juno a causé la surprise en remportant la série en 2007 : « Ce n'est peut-être pas la plus rapide, mais elle est fiable et constante. Avec une bonne stratégie, on arrive à tirer son épingle du jeu » estime Laurent Fort, qui comme beaucoup, a le regard tourné vers les Le Mans Series : « Juno a des projets en ce sens et c'était même une condition pour qu'on les suive, mais sans doute pas avant 4 ou 5 ans. »

Quelques chiffres

- 8 heures : la course la plus longue.
- 245 ch : la puissance du Honda ZL.
- 8200 tr/mn : le régime limité.
- 570 kg : le poids mini des protos CN.
- 7000 € h.t. : le prix moyen pour une course (par pilote).
- 40 000 à 80 000 € h.t. : le prix d'une saison par pilote.
- 86 000 € h.t. : le prix maximum d'une voiture.



Construite par Patrice Merlin à Bordeaux, la Merlin MP 23 a fait quelques apparitions aux mains de Marc Louail et Anthony Georget.

Pour schématiser, on peut dire que les barquettes VdeV seraient des LM P3 si l'ACO décidait de créer une telle catégorie. A l'heure de la réduction de cylindrée, peut-être qu'un retour aux barquettes 2 litres des années 70 n'est pas du domaine du fantôme, mais en attendant, le Challenge Européen Endurance Moderne Proto (nom officiel) sert de tremplin aux pilotes et écuries qui rêvent de LM P2. Harold Primat, avec le Saulnier Racing ancienne formule, a découvert ainsi l'Endurance, tout comme les Belges de G-Force. Plus près de nous, Jacques Nicolet et ses amis Hein et Fagionato ont longtemps écümé le VdeV, tout comme les frères Salini. On a vu avec ces derniers que la marche pouvait être plus haute qu'il n'y paraissait, surtout quand on veut faire courir sa propre voiture, mais la progression de Primat ou de Nicolet démontrent que le VdeV est une bonne école.

Rares sont les équipes de pointe de la série qui ne rêvent pas de



Construite depuis 2002 par Henry Nickless, qui n'avait alors que 23 ans, la Chiron LMP3 (rien à voir avec le célèbre pilote monégasque) est pilotée par le Français Sébastien Boulet, déjà vu en F3.

rejoindre l'étage supérieur, mais le budget, sans commune mesure, refroidit bien des ardeurs. Il en va de même pour les constructeurs, dont les barquettes 2 litres à châssis tubulaire peuvent difficilement servir de base à une véritable LM P2. Si certains, comme Juno, ont des ambitions, les projets restent des plus évasifs. Dans ce contexte rendu incertain par la crise économique qui se profile, doit-on considérer le VdeV comme la première marche vers le panthéon de l'Endurance ? « J'aurais envie de dire oui, estime Norbert Santos, constructeur des Norma, même si la marche est importante entre une 2 litres et une LM P2. Orea propose une alternative avec la Formule Le Mans. Ce n'est pas gênant, car pour moi qui ai la fibre proto, tous les projets sont valorisants pour cette catégorie. La différence, c'est que le projet VdeV sera ouvert à tous les constructeurs. »



Associé à François Guillot-Arnaud, l'ex-Volant ACO Fabien Rosier pilote cette Norma engagée par l'équipe Extrême Limite de Patrice Roussel.

Quelques brillants animateurs : de gauche à droite, Philippe Haezebrouck, Damien Toulemonde, José Ibanez, Norbert Santos, William Cavalhès, Julien Shell et David Caussanel.



Saviez-vous que ? Ils ont disputé au moins une course en 2008 : Alain Ferté, Guillaume Moreau, Max Cohen Olivar, Pierre Kaffer, Jean-François Yvon, Robin Longechal, Roland Bervillé, Markus Palttala, Grégory Fargier, Bertrand Balas, Jean-Noël Lanctuit.

« Le prix d'une saison de VdeV ne te paye même pas ta place aux 24 Heures »
(Lionel Robert)



Les Groupe C3 à moteur de moto, telle la Radical SR3 de Guanzini-Le Calvez (Domec Racing), sont désormais à la peine face aux CN, mais elles conservent un côté ludique et abordable.

Vers une sélection naturelle

Tout le monde n'est pas aussi favorable à la prolifération des formules. Pilote et team manager d'IRS, José Ibanez tire la sonnette d'alarme : « Il y a de moins en moins de clients et de plus en plus de formules. Voyez en VdeV : l'année dernière, on était 45, cette année on est 30. Le rapport qualité-prix-temps de roulage est génial, mais trop de problèmes ne sont pas solutionnés et les gens se lassent. » On peut donc penser qu'une sélection naturelle s'opérera : ceux qui sauront maîtriser les coûts et être à l'écoute de leurs clients gagneront la partie. En partie victime de son succès, le VdeV ne peut éviter une certaine course à l'armement. Pas tant dans le domaine technique, où les moteurs comme les pneus sont très réglementés, mais plutôt dans le domaine humain. « Ca va de plus en plus vite, nous confie un team manager. Les trois premières années, c'était pour les gentleman-drivers, mais maintenant, on voit des jeunes comme Vilarino qui ont fait de la Formule Nissan. C'est un peu dangereux car certains piliers se disent qu'ils n'ont plus rien à faire ici. Ceux qui vont vite utilisent une acquisition de données, ce qui implique d'avoir un ingénieur. Il y a moins de voitures qu'il y a un an, c'est symptomatique. » Bernard Tironneau (Malti) partage cet avis : « Il faut rouler et avoir des autos de plus en plus récentes. Ça devient trop cher pour un championnat où on est là pour s'amuser. » Une analyse tempérée par Laurent Fort, qui fait courir les Juno : « L'organisateur canalise assez bien les choses. Par exemple, un train de pneus peut faire 6 à 8 heures sans problème. Quand le budget le permet, les écuries font du développement, mais ceux qui ne font pas d'essais ne sont pas largués pour autant. »

Eric Van De Vyver

« De nombreux pilotes des Le Mans Series viennent de chez nous »



Comment évolue le VdeV ?

« Ca va dans le bon sens, avec trois plateaux de 30 voitures en Endurance et trois plateaux sprint. Le GT-Tourisme est en train de monter, le Challenge Funyo instauré en 2008 est complet. Par contre, je ne sais pas si je vais garder le Sprint Proto, qui regroupe peu de concurrents. En 2009, nous irons de nouveau au Paul Ricard, où je ne désespère pas de réorganiser un jour les 2 Tours d'Horloge. J'aimerais aussi organiser une course de 24 heures moderne à Lausitzring, qui est un circuit magnifique. »

Où en est la série VdeV britannique ?

« C'est plutôt un problème car ils ont laissé trop de liberté technique et ils n'ont qu'une douzaine de voitures. Je pense qu'ils ont surtout cherché à se servir de mon nom et je vais leur demander d'arrêter. En revanche, j'ai rencontré des Allemands qui veulent organiser une série... »

Peut-on dire que la série VdeV est un début de filière vers les Le Mans Series ?

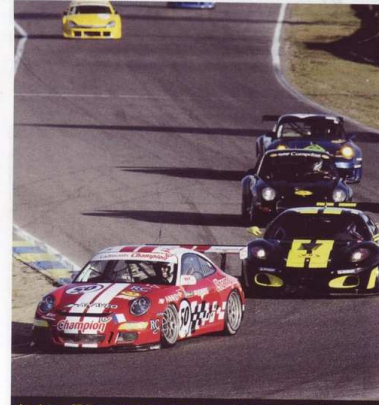
« De nombreux pilotes des Le Mans Series viennent de chez nous et c'est logique. Ils peuvent appréhender la conduite d'un Prototype sur longue distance, de jour, de nuit, avec des ravitaillements, des stratégies. Ceux qui sont passés en LMS n'ont pas été perdus. On a aussi des jeunes qui marchent fort, comme Vilarino, Zollinger, toulemonde. Niko Hulkenberg a fait un paquet de courses chez nous et nos pilotes anglais sont des pointures. C'est de la vraie course, même si ça reste convivial. C'est ça, le VdeV ! »

Comment voyez vous l'avenir de la série ?

« Je vais continuer le Prototype avec le règlement CN 2 litres et étoffer le plateau GT. Ce que je refuse, ce sont les écuries professionnelles et s'il y a un pilote pro dans l'équipage, la voiture marque la moitié des points. En VHC, nous avons le même règlement que le CER, ce qui permet aux concurrents de disputer les deux séries. Nous n'avons pas la notoriété de certaines séries et je ne la recherche d'ailleurs pas... »

Parmi ces pilotes à l'approche professionnelle, figure un certain Lionel Robert, qui après une longue éclipse a fait un retour remarqué en Prototype. Que pense l'ancien pilote de Groupe C de ces petites barquettes ? : « C'est sympa à conduire, le freinage et les passages en courbe sont à mi-chemin entre un Prototype et une monoplace. Il y a des possibilités de réglage, c'est un bon produit, mais j'aimerais des courses plus longues et je regrette un certain manque de fiabilité des autos, même si notre équipe en a résolu beaucoup. De toute façon, il n'y a pas beaucoup de choix en proto : le prix d'une saison complète en VdeV ne te paye même pas ta place aux 24 H du Mans ! Ici, je me régale, mais quant à parler de filière, je pense que c'est plutôt l'inverse : les gens qui ne peuvent plus payer des sommes colossales en LM P2 passent au VdeV. » (NDLR : G-Force y est revenu en engageant une Ligier).

On le sent à travers tous ces témoignages, le VdeV est peut-être à la croisée des chemins, car il n'est pas facile de satisfaire des gens dont les objectifs diffèrent. D'autant qu'en fonction de ces objectifs, le budget peut aller du simple ou double. Quoiqu'il en soit, course à l'armement ou pas, dans tout type de compétition, un petit groupe se bat pour la victoire et les autres sont là pour faire du mieux qu'ils peuvent. Pourquoi dès lors ne pas instaurer un classement B réservé aux vrais gentlemen-drivers ? Eric Van De Vyver est rarement à court d'idées. S'il sait écouter son paddock, nul doute qu'il saura conserver la subtile recette qui a fait le succès de sa série. Quant à passer à l'échelon supérieur, cela restera pour les pilotes comme pour les équipes une affaire de moyens.



Le plateau GT-Tourisme se développe de son côté et même Remy Brouard (Porsche n°50) paye de sa personne. L'Endurance est une grande famille !



Eric Van de Vyver n'oublie pas que c'est grâce au VHC qu'il s'est fait un nom. A Jarama, la Lola T70 de Mahé-Ferrer et la Porsche 935 ex-Interscope de Lucio-Ancellet précèdent un trio de Chevron B16.

Le Mans Racing - Novembre 2008