

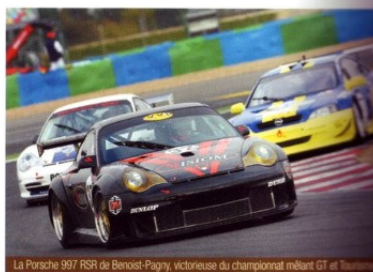


La Juno SS3 n°23 de Croydon-Mardlin a causé la surprise

par David Legangneux / photos : VdeV

MONTÉE EN PUISSANCE

La saison d'Endurance Moderne VdeV fut caractérisée par une présence croissante de concurrents et constructeurs britanniques, allant de pair avec une montée du niveau de la compétition. Ce qui ne fut pas sans perturber les habitués. La saison commença tout d'abord à Jarama par la première victoire d'une Juno, avec Mardlin-Croydon. Au Val de Vienne, c'est une plus classique Norma qui s'impose, permettant au Spirit Racing de concrétiser deux ans d'efforts. Avantage aux Britanniques toujours à Magny-Cours, avec la Norma de Kinch-Caton (G Cat Racing). Mardlin-Croydon et la Juno retrouvent le succès à Dijon, enchaînant ensuite avec une seconde place à Spa, une troisième place à Lédénon, une nouvelle victoire à Magny-Cours et enfin une 4^e place à Estoril. Des performances régulières au sommet qui vont permettre à Rob Croydon de s'adjuger le titre de champion, seul car son coéquipier Adrian Mardlin était absent au Val de Vienne et à Magny-Cours. Le Spirit Racing fut lui aussi constant, remportant une seconde victoire à Lédénon. Le G Cat Racing en fit de même à Spa. Quant à l'If Motorsport, il conclut victorieusement la saison à Estoril. Encore et toujours des Britanniques ! Les sujets de sa majesté ont donc pris goût au VdeV, au point de créer sa version outre-manche, dont la première saison aura lieu en 2008, avec un calendrier de sept courses.



La Porsche 997 RSR de Benoist-Pagny, victorieuse du championnat mêlant GT et Tourisme

Championnat Prototypes

1. R. Croydon (Juno SSE), 231 pts – 2. A. Mardlin (Juno SS3), 216 – 3. R. Garofall-S. Phillips (Norma M20), 194 – 4. G. Caton-R. Kinch (Norma M20), 113,5 – 5. McKeever-B. Wilson (Ligier JS49), 105 – 6. K. Ajlani-D. Garcia (Ligier JS49), 82 – 7. W. Cavailles-J. Ibanez (Norma & Merlin MP23), 68 – 8. A. Giavedoni-E. Gourmelon (Radical SR3 & SR5), 62 – 9. P. Salini-S. Salini (Norma M20), 58,5 – 10. B. Arezina-P. Burel (Norma M20), 56...

Championnat GT-Tourisme

1. P. Benoist-J.P. Pagny (Porsche 996 RSR), 202,75 pts – 2. J.C. Levy-P. Levy (Porsche 996 RSR), 199,5 – 3. M. Langin-B. Moreau (Porsche 996 Cup), 190,75 – 4. R. Brouard-P. Nozière (Porsche 996 & 997 Cup), 122 – 5. M. Mitieus (Porsche 996 Cup), 119 – 6. P. Ullmann (BMW Z3), 106,75...

VdeV

3h Lédénon

6^e manche - 30/09/07

Protos : 1. S.Phillips-R.Garofall (Norma M20 / Spirit), 117 t, 2. J.Schell-D.Caussanel (Norma M20 / Pegasus), à 1 t, 3. R.Croydon-A.Mardlin (Juno SSE / Juno), à 1 t...

GT-Tourisme : 1. J.-C.Levy-P.Levy (Porsche 911 GT3 Cup type 996 / LDR), 91 t, 2. R.Brouard-P.Nozière (Porsche 911 GT3 Cup / Champion), 3. G.Rousseau-D.Zollinger (Mégane Trophy)...

Magny-Cours

7^e manche - 28/10/07

1. R.Croydon-A.Mardlin, 378 t, 2. S.Phillips-R.Garofall, 3. B.Arezina-P.Burel-E.Rouede (Norma M20 / Race Day Team), à 10 t... 10. J.-P.Pagny-P.Benoist-P.Hesnault (Porsche 911 GT3-RSR type 996), à 26 t (1^{er} GT)

Estoril

8^e manche - 25/11/07

1. J.Coleman-N.Greensall (Ligier JS49 / If Motorsport), 125 t, 2. S.Allpass-R.Hooker (Juno SSE / Juno Racing), à 1 t, 3. C.Vassal-R.Vassal-D.Caillon (Norma M20 F), à 1 t... 18. J.-P.Pagny-P.Benoist-T.Perrier (Porsche 911 GT3-RSR type 996 / Perspective), à 8 t...



LE MANS RACING – HORS SÉRIE N°2
DECEMBRE 2007 - JANVIER 2008



PESCAROLO AUTOMOBILES

LA FAMILLE S'AGRANDIT

par François Hurel / photos : Clément Marin, Pescarolo Sport

Dans le sillage du rachat de Courage par Oreca, le petit monde de l'Endurance française poursuit sa restructuration. En Jacques Nicolet, Henri Pescarolo a trouvé le partenaire industriel qui lui faisait défaut. La famille s'agrandit et le village des irréductibles grossit !

C'est à Paris, le 23 octobre, qu'Henri Pescarolo et Jacques Nicolet ont annoncé la création de Pescarolo Automobiles. Unis par leur passion de l'Endurance, les deux hommes se donnent des objectifs à la fois industriels, sportifs et pédagogiques. Une suite logique pour Henri, qui avait entamé son aventure de team manager dans le cadre de La Fillière Elf, avant de créer Pescarolo Sport en 2000.

De son côté, Jacques Nicolet étend sa toile dans le monde du sport automobile après avoir fondé Héritage Racing Cars en 2003, puis racheté l'EMS en 2005 et le Saunier Racing en 2007. Ajoutons que le patron du groupe Altarea était déjà le sponsor de Pescarolo Sport à travers le Family Village récemment construit en bordure des Hunaudières, dont il est le promoteur.

Henri Pescarolo assurera la direction de ce GIE (Groupement d'Intérêts Économiques) en s'appuyant commercialement sur

François Sicard, transfuge de Renault Sport Technologies, où il avait la charge des World Series. Concrètement, Pescarolo Automobiles assurera la conception et la construction de voitures de course, qui seront engagées en compétition par Pescarolo Sport et Saunier Racing (sous un nouveau nom) et par des clients à l'intention desquels un véritable service compétition-client va être mis sur pied.

Construction et exploitation séparées

Pescarolo Automobiles va permettre de séparer la construction de l'exploitation en course. En plus des évolutions attendues sur la Pescarolo 01 (châssis et aéro) dans le but d'accroître l'adhérence du train avant sur les circuits sinueux, le bureau d'études toujours dirigé par Claude Galopin planche sur une LM P2 destinée aux écuries clientes. Celle-ci serait engagée par une écurie de pointe nouvelle en Endurance. Le programme sportif sera dévoilé en février, mais il

semble probable que Pescarolo Sport engagera à nouveau deux LM P1 à moteur Judd en Série Le Mans et aux 24 Heures. Deux voitures (P1, P2 ou un mélange des deux) devraient également être engagées par la structure nivernaise, où Bruce Jonny jouera toujours un double rôle de pilote et d'animateur aux côtés de Simon Gineys, alors qu'un ingénieur piste expérimenté sera recruté.

Henri Pescarolo nous a confirmé qu'aucun déménagement n'était à l'ordre du jour. Les deux autres entités de l'empire Nicolet sont basées sur le circuit du Pole Mécanique d'Alès. Héritage Racing Cars poursuit ses engagements dans les séries V de V historiques et modernes ou, elle fait courir des Ligier) et sera également présent en Classic Endurance Racing. De son côté, l'EMS (Institut Européen de formation aux Mécaniques Sportives) continuera à former de futurs mécaniciens de course, qui pourront trouver dans le monde de l'Endurance d'évidents débouchés. D'autant plus facilement qu'une succursale sera créée au Mans.

Côté pilotes, Pescarolo souhaite conserver la même équipe, Boullion ayant été le premier confirmé. Le calendrier FIA GT pose problème dans le cas de Collard, qui doit obtenir l'accord de Porsche, tout comme Dumas pour les 24 Heures. Primat est en phase de réflexion et tient entre ses mains le destin de Tisseau. Quant à Tréluyer, son programme reste à définir.



Henri Pescarolo et Jacques Nicolet (en haut à droite) : une passion commune pour la course.

Henri Pescarolo

"Renforcer nos bases pour convaincre un constructeur"

Saunier Racing. Le personnage m'a immédiatement plu : non seulement parce que c'est un authentique passionné, mais aussi parce que sa réussite en tant qu'entrepreneur est fascinante. Ma volonté de donner une assise plus solide à Pescarolo Sport a trouvé un écho à ses projets d'investissement en sport automobile."

Quels changements vont intervenir au cours des prochains mois ?

"Du bureau d'études à l'équipe d'exploitation, tous les secteurs vont se renforcer dans le cadre d'un projet sportif et industriel ambitieux. Dans le même temps, notre activité de constructeur va prendre une nouvelle dimension avec la mise en chantier d'une LM P2. Et nous allons structurer les services apportés à nos clients, avec une assistance technique, un service de pièces détachées sur les courses..."

Comment avez-vous rencontré Jacques Nicolet ?

"Nous avons fait connaissance par l'intermédiaire d'Alain Filhol, avec qui j'ai couru en historique et qui fait équipe avec Jacques sur la LM P2 du

proches de celles d'une LM P1 depuis que le règlement a revu le poids minimum à la hausse. Comme nous disposons d'une excellente base avec notre 01, nous allons conserver la coque, la carrosserie et l'ensemble aérodynamique. Nous nous concentrons sur la réduction des poids non suspendus et sur l'adaptation du moteur LM P2 (INDLR : le nouveau Judd DB, mais d'autres moteurs sont adaptables à la demande, tel l'AER Mazda). Les premiers tours de roues auront lieu en février, notre objectif déclaré étant la victoire de catégorie au Mans et au vu du niveau, nous ferons appel à des pilotes issus des championnats monoplace tels que le World Series by Renault ou le GP2."

Quel est votre but ultime ?

"Pour être en mesure de se battre à armes égales face aux équipes officielles et espérer remporter les 24 H du Mans, il faudra établir un partenariat avec un constructeur. Pour cela, une base solide s'impose. C'est ce que nous sommes en train de créer."

Pouvez-vous nous en dire plus sur cette nouvelle LM P2 ?

"Les caractéristiques sont assez