

ENDURANCE VHC

Texte : José María Delgado et Yves Gaslet, Photos : Félix Macías Morales
Merci à nos confrères de Motor Clásico pour leur aide et leur soutien.

8 heures de Jarama

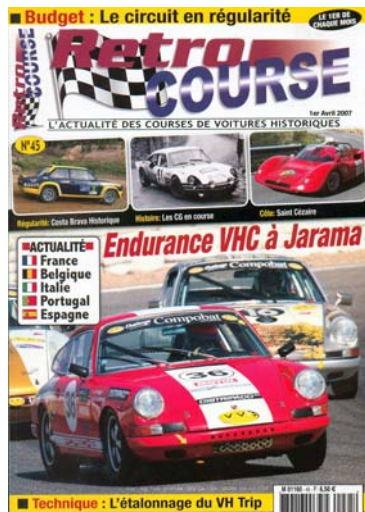
INFOS PRATIQUES

- Première manche du Championnat de France d'endurance VHC
- Circuit de Jarama (Espagne)
- 40 voitures
- 16-18 mars 2007
- Organisation : V de V Organisation
- 11 chemin du Bois Bateau
- 91220 Breteignay sur Orge
- Tél. 01 69 88 26 24
- Fax 01 60 84 26 57
- e-mail : info@vdev.fr



Le coup d'envoi du Championnat de France d'endurance VHC a été donné sur le circuit madrilène de Jarama. Très disputée, cette première manche laisse présager une belle saison, d'autant que de nouvelles autos devraient faire leur apparition dans les prochaines courses.

C'est reparti pour une très belle saison ! Michel Quiniou/Philippe Bermudes (Chevron B16) qui précèdent le peloton remporteront quelques heures plus tard une nouvelle victoire.



RETRO COURSE – 1ER AVRIL 2007

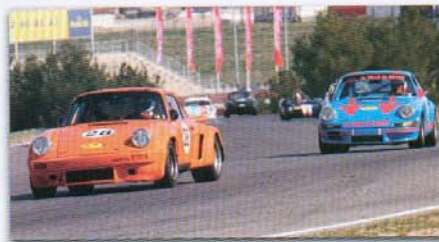
ENDURANCE VHC : 8 heures de Jarama



Troisième place pour Hal Caterwood/Geoff Mc Corville/Michel Ghis (Crosley 55).



Courte apparition de la Porsche 935 de JM Luco/Louis Antonini, victime d'une touchette dès les essais. Mais ce sera une redoutable concurrente pour la suite de la saison.



Beaucoup de concurrents ont préparé de nouvelles autos, avec une montée en puissance permise par l'apparition de voitures construites jusqu'en 1979. Ici en action, la Porsche RS 3.0 de Christian Perrier/Gérard Bouvet précède la 2.7 RS de Félix Brasseur/Gérard De Ville De Goyet qui finiront à une brillante sixième place.

Avec la Porsche n°28 (équipage : Christian Perrier/Gérard Bouvet)

« Nous étrennions notre nouvelle auto, une réplique de Porsche 3.0 RSR, du fait de la possibilité de passer de 2 à 3 litres cette année. Malheureusement, lors d'essais privés, nous avons endommagé le moteur (ressorts de soupapes), et nous avons donc pris le départ à Jarama avec un moteur de 2.8 RSR. Nous manquions donc de puissance. Cette première course a surtout été une séance de roulage, où nous avons connu quelques incidents, comme quatre ruptures de tiges d'accélérateur. En fait, dans la ligne droite il y avait un trou, et à chaque passage le cardan (nous avions les gros) tapait la tige. Nous devons aussi revoir notre étagement de boîte. Il est vrai qu'avec le nouveau règlement, les autos ont maigri d'une centaine de kilos. Nous espérons pour la suite avoir la même fiabilité qu'avec la 2 litres l'an dernier : elle a tourné 80 heures sans jamais ouvrir moteur, boîte ou transmission. Juste le niveau d'huile ! »

Le règlement permet désormais d'engager des autos un peu plus récentes (construites jusqu'en 1979), et ainsi de voir arriver de nouvelles autos, avec un niveau supérieur en performance. On pense notamment aux GT, avec la venue des 3.0 litres, tandis qu'une auto comme la 935 pourra peut-être jouer les premières places lorsque son équipage l'aura totalement prise en main. En effet, cette magnifique auto n'a pas dépassé le cap des essais, et encore : dès le feu vert de la séance qualificative, à la sortie des stands, avec des pneus froids sur un sol lui aussi très froid (4°), le pilote a mis les gaz, oubliant le retard de réponse du turbo, il en a rajouté, et quand la puissance est arrivée, l'auto est partie en toupie, tapant à l'avant gauche comme à l'arrière droit ! Après réparation, la 935 repartira faire quelques tours, mais un arbre de roue semblait touché. A un tel niveau de performances, il vaut mieux être prudent, et l'équipage décida de remettre à la plus tard les débuts en course.

Au fil de la course

La pole position revenait à la Lola T70 spider de David Ferrer/Eric Van de Vyver, qui s'envolait dès le baisser du drapeau, poursuivie par une meute de protos, ouverts ou fermés, emmenés par la Chevron B16 de frères Nicolet. Malheureusement ces derniers vont abandonner rapidement sur casse moteur. Du côté de la voiture de tête, avec un avantage d'un tour, tout semblait aller pour le mieux lorsque la barquette orange commença à connaître des problèmes de boîte. Ceux-ci empirant, il fallut se résoudre à un remplacement, annihilant tout espoir de bon classement. De toute façon, handicapée par une autonomie moindre, la Lola ne pouvait guère viser la victoire. L'Elva des frères Dutoya et la Crosley des Britanniques Shipman/Hales se disputaient la première place, bientôt rejointes par la Chevron B16 de Quiniou/Bermudes. Cet équipage connut une alerte lors d'un passage dans un bac à graviers, d'où ils purent s'extirper sans aide, ce qui ne fut pas le cas de l'autre B



Benoît Lusseau/Eric Belousoff/Alain Rueda (Porsche 911 2.7 RS)



Quatrième place pour Pierre et Laurent Dutoya (Elva Mk8), qui font ici l'intérieur à la Porsche 911 de l'équipage féminin, Séverine Moreau-Langin/Carol Quiniou/Isabelle Charoy-Jonville.

L'Alpine M63 B des champions de France Gérard Besson/Marc Peccolo/Francis Dougnac, précède ici la Lola T70 spider de David Ferrer.



Les Porsche 2.0 litres ont désormais leur challenge, sponsorisé par Compmat.



Avec l'Austin Healey n° 47 (équipage : Jean Claude Hector/Thibault Hector/José Da Rocha)

«Après une première saison 2006 riche en enseignement, durant l'hiver nous avons fait quelques modifications en vue d'obtenir une meilleure fiabilité et une meilleure gestion des pneus : train avant, qualité du freinage, équilibre général de la voiture. Nous avons aussi un peu progressé en développement moteur, ainsi qu'en aérodynamique en enlevant le pare-brise. Nous avons donc attaqué la saison avec un petit plus, et à Jarama, nous nous sommes régalés en terminant 1er de catégorie et 23ème au général. Cela fait très plaisir de rouler avec cette auto qui est la plus ancienne du plateau (1954), et une des plus petites cylindrées dans la catégorie. C'est une BN2 dans sa stricte configuration Le Mans de l'époque, avec les quelques aménagements de fiabilité autorisés par le règlement actuel : écopes de frein, radiateur d'huile, barre stabilisatrice. Depuis toujours, je suis passionné d'Austin Healey. C'est très plaisant à conduire, ça bouge un peu, cela procure des sensations sympas. Et puis, il y a aussi le design. J'aimerais bien que d'autres Healey viennent nous rejoindre... »



Les très rapides Espagnols Rafael Serratos/Rafael Serratos Selva/Johan Mari Schouten (Jaguar E) ont pris la dixième place.



L'Austin Healey BN2 de Jean Claude Hector/Thibault Hector/José Da Rocha est la plus ancienne auto du plateau.

ENDURANCE VHC : 8 heures de Jarama

16 de France/France/Chateaux. La bataille entre protos faisait l'affaire de la plus rapide des GT, la nouvelle Porsche 3.0 de Moreau/Langin qui réussirent à se hisser jusqu'à la troisième position à l'issue de la 5^e heure. Avec opiniâtreté, Quiniou/Bermudes poursuivait leur remontée, pour s'emparer de la première place à deux heures de la fin. L'équipage de la Crossle la plus dangereuse ne baissa pas les bras, et c'est avec un mince avantage que Quiniou/Bermudes s'adjudgeaient une nouvelle et belle victoire.

Au sein des autos admises à disputer le championnat, l'Alpine M63 B de Besson/Peccolo/Dougnac faisait honneur à son numéro 1 (champions de France 2006), et devançait un gros peloton de Porsche 911 2.0 litres, où Kohler/Depagneux émergeait.

Avec la Lola T70 n°15 (équipage : David Ferrer/Eric Van de Vyver)

« Les essais nous ont été très favorables, raconte le patron du team Dagefrutti, puisque nous avons signé la pole. Après un départ de rêve, nous avions creusé un trou d'un tour sur nos poursuivants, lorsque nous avons perdu le troisième rapport. Nous avons tenté de poursuivre de cette façon, mais les choses ont empiré et il a fallu se résoudre à refaire la boîte. Ensuite nous n'avons plus eu le moindre souci, et j'ai même signé le meilleur temps en course. Mais de toute façon, nous étions battu d'avance à la conso, car nous devons nous arrêter plus que les autres. Sur un circuit comme Jarama, un plein c'est 4 minutes, soit deux tours. Il faudrait donc pouvoir se constituer un avantage de 2 tours par heure de course ! Mais si nous partons battus sur les courses de longue durée, nous conservons toutes nos chances dans les courses de trois heures, où il n'y aura qu'un seul ravitaillement. »



Départ type Le Mans pour les 8 heures de Jarama.



Les Portugais Joao Mira Gomes/Joao Teves Costa avaient engagés une Lotus Seven. On se souvient que le premier nommé a souvent été l'animateur des pelotons du Trophée Lotus.

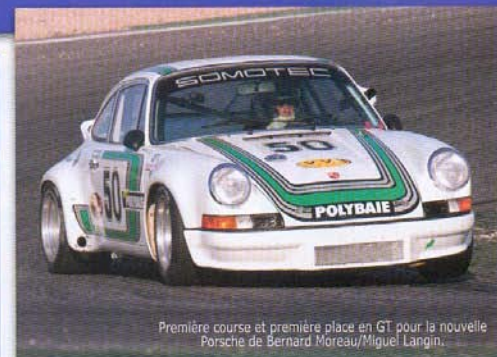


Pole position, la Lola T70 spider de David Ferrer/Eric Van de Vyver, possédait une tour d'avance avant de connaître des ennuis de boîte de vitesses.

Avec la Porsche n°50 (équipage Bernard Moreau/Miguel Langin)

« Nous avons fait débuté la 3.0 litres, tout juste sortie de nos ateliers. Nous l'avons montée dans l'esprit d'une 2.8 RSR, à partir d'une 2.7 l, probablement fabriquée chez Kremer, et livrée en configuration Gr3 en Suisse, où elle a été préparée à l'époque en Gr 4, avec de nombreuses pièces : bras de RSR, ressorts, freins de 917, etc. J'aimerais d'ailleurs connaître l'historique exact de cette voiture, mais ce n'est pas facile. La voiture a été reprise entièrement chez nous, et je veux en profiter pour saluer le travail accompli par Xavier et Olivier, nos deux mécanos de pointe, qui ont attaqué le remontage à mi-décembre. Nous n'avions fait que très peu de roulage avant de venir à Jarama, où nous avons dû rouler avec un moteur 3.0 litres simple allumage, car nous avons eu un souci de bielles au montage du moteur RSR. Le châssis est parfait, très agréable à conduire. En revanche nous avons eu des soucis de pneus : Dunlop ne peut plus fournir toutes les largeurs dans ces dimensions. Nous avons essayé avec Avon, mais nous n'avons pas les bonnes gommes : les pneus arrière ne tenaient même pas 1h1/2 ! Cela a entraîné deux arrêts supplémentaires, et nous avons fini la course avec des petites roues de 8 pouces, au lieu de 11 pouces. Malgré ça, après avoir même occupé la 3^e place à un moment, nous terminons 5^e au scratch et 1^{er} en GT. Pour la prochaine course, nous aurons le moteur RSR, et les bonnes gommes toujours en Avon, pour faire de longs relais. Le team Polybaie-Somotec s'est aussi distingué avec la première course de notre équipage féminin de retour

(Séverine Moreau-Langin/Carol Quiniou/Isabelle Charoy-Jonville). Les filles terminent 5^{èmes} des Porsche 2.0 litres sur 12 autos au départ, et Séverine pour une reprise en compétition n'est qu'à 4 secondes du meilleur temps des 2.0 litres. »



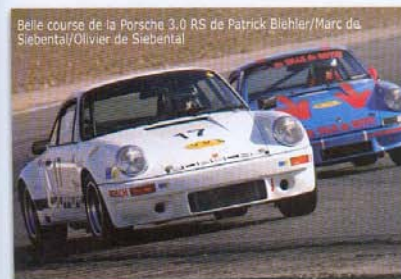
Première course et première place en GT pour la nouvelle Porsche de Bernard Moreau/Miguel Langin.



Seconde place pour John Shipman/Mark Hales (Crossies Mk9), qui ont même entrevu la victoire.



Claude Le Jean/Christian Pelletier/Philippe Ancelin (Porsche 911)



Belle course de la Porsche 3.0 RS de Patrick Biehler/Marc de Siebental/Olivier de Siebental



La Chevron B8 de Michel, Yves et Philippe Scemama est un modèle de fiabilité

Classements

1^{er} Michel Quiniou/Philippe Bermudes (Chevron B16), 2. John Shipman/Mark Hales (Crossie Mk9), 3. Hal Caterwood/Groff Mc Connille/Michel Ghio (Crossle 9S), 4. Pierre Dutoya/Laurent Dutoya (Elva Mk8), 5. Bernard Moreau/Miguel Langin (Porsche 911 3.0 RS), 6. Félix Brasseur/Gérard De Ville De Goyet (Porsche 911 2.7 RS), 7. Pierre Alain France/Erwin France/Paul Chateaux (Chevron B16), 8. Gérard Besson/Marc Peccolo/François Dougnac (Alpine M63B), 9. Michel Scemama/Yves Scemama/Philippe Scemama (Chevron B8), 10. Rafaël Serratosu/Rafaël Serratosu Selva/Johan Mari Schonten/Jungar E., 11. Patrick Biehler/Marc de Siebental/Olivier de Siebental (Porsche 911 3.0 RS), 12. Damien Kohler/Richard Depagneux (Porsche 911), 13. Jean Luc Neuville/Denis Neuville/Gérard Cayeux (Porsche 911), 14. Stéphanie Bonnefoy/Hervé Bonnefoy/Laurent Chocquart (Porsche 911 S 2.4), 15. Eric Havette/Gilles Fabre (Porsche 911 2.7 RS), 16. Benoît Lusseaud/Eric Belousoff/Alain Ruella (Porsche 911 2.7 RS), 17. Lionel Deslandes/Jean Marc Jacques/Philippe Munier (Porsche 911), 18. Philippe Barot/Eric Van de Vyver/Patrick Brossard (Porsche 911), 19. Séverine Moreau-Langin/Carol Quiniou/Isabelle Charoy-Jonville (Porsche 911), 20. Andreas Kunert/Patrick Boidron/Christian Gebhardt (Porsche 911), 21. Gonzalez De La Torre Manuel/Emilio Lopez Jorge/Miguel Wassman (Porsche 911), 22. Claude Le Jean/Christian Pelletier/Philippe Ancelin (Porsche 911), 23. David Ferrer/Eric Van De Vyver (Lola T70 Spider), 24. Joao Hector/José Du Rocha (Austin Healey), 26. Christian Perrier/Gérard Bouvet (Porsche 911 3.0 RS)