



LES DIX MILLE TOURS, SOUS LE SOLEIL EXACTEMENT

Le Castellet – C'est sous le beau soleil de Provence que s'est tenu ce week-end le meeting des Dix Mille Tours, qui lance le début de la saison des séries *by Peter Auto*. Alors que cette manifestation était initialement prévue en avril, la reprise est d'autant plus appréciée par tous ceux qui y ont eu la chance de participer : pilotes, équipes sportives, assistance, organisation, public, le tout dans le respect des mesures sanitaires en vigueur.

L'histoire du sport automobile s'est racontée en piste avec dix plateaux : Fifties' Legends, Sixties' Endurance, 2.0L Cup, Classic Endurance Racing I & II, Endurance Racing Legends, Group C Racing, Heritage Touring Cup, The Greatest's Trophy ainsi que la coupe Eric Offenstadt FJ/F3 (plateau invité). Soit plus de 350 automobiles engagées en course sur le célèbre circuit du Castellet. Mais également en coulisses avec la présence des clubs, qui ont fait le déplacement en grand nombre : plus de 380 anciennes se sont invitées dans l'enceinte du circuit pour s'exposer et parfois même participer à des sessions de roulage. Ce week-end était bel et bien une ode à l'automobile de collection avec au total plus de 700 automobiles présentes lors de l'édition 2020 des Dix Mille Tours !



© Doriane Raffin



RÉSUMÉ DES COURSES

Samedi 25 juillet

THE GREATEST'S TROPHY

40 minutes de course

La course The Greatest's Trophy a lancé les hostilités du week-end et autant dire que celle-ci fut mouvementée ! A peine le départ lancé que la Tojeiro EE Ford (n°12) de Marco Werner est rappelée aux stands en raison d'un problème technique. Après quelques tours Lukas Halusa se place en pole position avec sa Jaguar Type E 3.8L Lightweight (n°17) suivi de près par la Bizzarrini 5300 GT (n°68) de Dirk Ebeling en deuxième place. Quant à la troisième position, surprise, elle est occupée par la Tojeiro n°12 qui après son passage aux stands fait une remontée fulgurante ! Mais alors qu'il ne reste plus que 31 minutes de course, la Tojeiro ne cesse de gagner du terrain sur les voitures de tête en étant plus rapide de 6 secondes au tour. C'est une véritable bataille que les pilotes se livrent. Malheureusement, les soucis mécaniques auront finalement raison de deux d'entre elles : la Jaguar Type E 3.8L Lightweight (n°17) qui abandonne suite à une surchauffe moteur. Quant à la Tojeiro, cette dernière perd de plus en plus de terrain. La raison ? Son moteur... qui finit par lui causer une sortie de piste entraînant un contact avec un mur de la ligne droite du Mistral.

CLASSEMENT DE LA COURSE

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Lap Time	Kph
68 Dirk EBELING/Leon EBELING	BIZZARRINI 5300 GT 1965	TSRC12	16	42:24.061	-	132.3	4 2:35.314	135.4
46 Christian BOURIEZ	BIZZARRINI 5300 GT 1965	TSRC12	16	43:14.581	+50.520	129.7	4 2:37.828	133.3
41 Jan GIJZEN	FERRARI 275 GTB 4 1966	GTS12	16	44:11.118	+1:47.057	126.9	4 2:43.468	128.7

ENDURANCE RACING LEGENDS

45 minutes de course

Première course du week-end pour l'Endurance Racing Legends, le plateau qui réunit les automobiles les plus modernes des séries *by Peter Auto*. Très attendue par les passionnés, la Bentley Speed 8 de Shaun Lynn (n°7) se démarque dès le début de la course et passe en tête devant la Ferrari 333SP de l'équipage Lecourt / Narac (n°33) alors que la Keiller KII de Marc Jully (n°60) se retrouve rapidement immobilisée dans le virage de la double droite du Beausset (virage n°11). Toujours en tête la Bentley Speed 8 n°7 est suivie de près par la Saleen S7-R de Florent Moulin (n°63) et la Ferrari 333SP, la concurrence est rude en tête de course. Alors qu'il ne reste plus qu'un tour, la Riley & Scott MK III de Jean-Marie Muller (n°4) dégage une intense fumée, cela n'empêche pas l'équipage Lecourt / Narac (n°33) de remonter pour se placer en seconde position devant la Saleen S7-R (n°63).



© PhotoClassicRacing

CLASSEMENT DE LA COURSE

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Lap	Time	Kph
7 Shaun LYNN	BENTLEY Speed 8 2003	Proto B	16	30:55.136	-	179.8	14	1:52.711	185.0
33 Michel LECOURT/Raymond NARAC	FERRARI 333 SP 1999	Proto A	16	30:56.095	+0.959	179.7	14	1:53.714	183.3
63 Florent MOULIN	SALEEN S7-R 2004	GT1B	16	31:34.614	+39.478	176.1	14	1:57.223	177.8

GROUP C RACING

45 minutes de course



© PhotoClassicRacing

L'ensemble des automobiles du Group C Racing a pris le départ en seconde partie de journée, malheureusement, sans la Toyota 92CV (n°35) d'Eric Helary immobilisée après une surchauffe moteur ni la Tiga GC288 (n°106) de Laurent Fort suite à un incendie moteur lors des qualifications. La course est à peine lancée que le sort s'acharne sur les GC288 de la marque anglaise avec celle de Vincent Neurrisse (n°129) qui se retrouve, elle aussi, rapidement à l'arrêt. Pendant ce temps, une rivalité refait surface en piste entre la Jaguar XJR14 de Christophe d'Ansembourg (n°17) et la Peugeot 905 d'Erik Maris (n°2) l'issue reste pourtant la même avec une importante perte de puissance pour la Peugeot permettant ainsi à la Jaguar

de la devancer. De son côté, la Porsche 962C pilotée par Raymond Narac (n°82) se place en deuxième position, elle est au coude à coude avec la Porsche 962C d'Ivan Vercoutere (n°21), les deux belles de Stuttgart se battent pour la première place du classement ! Alors qu'il ne reste plus que quelques minutes de course, la Jaguar XJR14 n°17 est immobilisée au virage de l'Hôtel (virage n°3), une forte odeur d'huile l'empêche finalement de passer la ligne d'arrivée malgré une très belle course.

CLASSEMENT DE LA COURSE

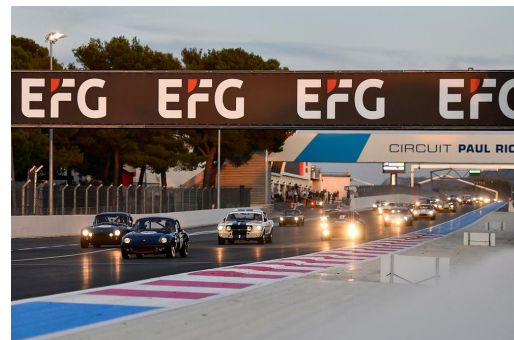
Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Lap	Time	Kph
21 Ivan VERCOUTERE/Ralf KELLEENERS	PORSCHE 962C 1990	C1a	22	46:37.070	-	164.0	16	1:49.689	190.1
82 Michel LECOURT/Raymond NARAC	PORSCHE 962C 1990	C1a	22	46:56.269	+19.199	162.9	11	1:50.912	188.0
5 Shaun LYNN	JAGUAR XJR9 1987	C1a	22	48:02.435	+1:25.365	159.1	18	1:54.771	181.6

SIXTIES' ENDURANCE

2 heures de course

La course du Sixties' Endurance est toujours un moment attendu des pilotes. Il y règne une ambiance particulière une fois la nuit tombée. Il s'agit d'ailleurs de la seule épreuve nocturne du meeting. Il est près de 21 heures, le ciel s'habille de belles couleurs orangées, et la grille de départ est occupée par 56 automobiles, toutes prêtes à en découdre. Le départ est donné avec la Bizzarrini 5300 GT de David Hart (n°76) à la première place suivie de près par les Cobra. A peine une heure après le début de la course, la Bizzarrini 5300 GT de David Hart (n°76) souffre d'une fuite d'huile qui la fait dégringoler dans le classement. C'est officiel, les Shelby trustent l'épreuve : le tour le plus rapide est ainsi, sans surprise, réalisé par la Cobra 289 de Christophe Van Riet (n°16) au 37ème tour à une vitesse

moyenne de 138,8 km/h. Au fil des tours, les pannes mécaniques se suivent à l'image de la MG A de Simon Nobili (n°140) qui rencontre des problèmes électriques ou encore la Elva GT 160 de Michael Birch (n°160) qui elle souffre d'une température moteur trop élevée. Beaucoup d'abandons sur cette course, la reprise est difficile pour les Sixties' ! La dernière victime ? La Jaguar Type E 3.8L de Katarina Kylovalova (n°277), en tête de la catégorie GT4, qui est contrainte de retourner aux stands à moins de quatre minutes de la fin suite à une casse de la boîte de vitesses.



© PhotoClassicRacing

CLASSEMENT DE LA COURSE

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Lap	Time	Kph
369 Urs BECK/Patrick SIMON	SHELBY Cobra 289 1964	GT5	45	2:01:14.675	-	130.1	23	2:31.771	138.6
16 Damien KOHLER/Christophe VAN RIET	SHELBY Cobra 289 1964	GT5	45	2:02:21.183	+1:06.508	128.9	37	2:31.524	138.8
33 Michel LECOURT/Raymond NARAC	SHELBY Cobra Daytona 1964	GT5	45	2:03:05.655	+1:50.980	128.1	29	2:33.177	137.3

RÉSUMÉ DES COURSES

Dimanche 26 juillet



ENDURANCE RACING LEGENDS

45 minutes de course



© PhotoClassicRacing

La chaleur n'a pas encore envahi le circuit Paul Ricard que les sportives de l'Endurance Racing Legends sont prêtes, pour certaines, à prendre leur revanche sur course de la veille. La pole position est détenue par la Ferrari 333SP de l'équipage Lecourt/Narac et pourtant, en raison d'un problème de direction, la voiture n°33 ne prend pas le départ. Il est 9 heures, les premières voitures s'élancent. La concurrence est rude et le contact inévitable. C'est la Mercedes-Benz SLS AMG GT3 de Philipp Zumstein (n°31) qui en fait les frais sur la ligne droite du Mistral. Drapeau rouge, la course est interrompue en raison de multiples débris sur la piste, le pilote sort rapidement de la voiture, indemne. La course reprend 40 minutes plus

tard sous le régime du safety-car, les positions prises au moment du drapeau rouge restent les mêmes, pas de nouvelle mise en grille, le chronomètre est relancé. La Bentley Speed 8 de Shaun Lynn (n°7) avait remporté l'épreuve de la veille, elle mène aujourd'hui encore le jeu et signe le tour le plus rapide (tour n°9) avec une moyenne de 183 km/h.

CLASSEMENT DE LA COURSE

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Lap	Time	Kph
7 Shaun LYNN	BENTLEY Speed 8 2003	Proto B	11	23:46.349	-	160.8	9	1:53.937	183.0
25 Mike NEWTON	MG-LOLA EX257 2004	Proto B	11	24:06.674	+20.325	158.5	11	1:56.218	179.4
10 Olivier GALANT	PANOZ Esperante GTR1 1997	GT1A	11	24:07.588	+21.239	158.4	11	1:55.571	180.4

THE GREATEST'S TROPHY

40 minutes de course

Seconde épreuve pour le plateau The Greatest' Trophy ce week-end. Alors que la course d'hier était pleine de rebondissement, la victoire de la Bizzarrini 5300GT de Christian Bouriez (n°46) semble jouée d'avance. La n°46 se démarque très rapidement de ses concurrentes et creuse l'écart à raison d'une seconde au tour. Le niveau de pilotage est haut et la fatigue commence à se faire ressentir, certains regagnent même la pitlane à l'image de la Bizzarrini 5300 GT de Luis Delso (n°124) et l'Alfa Romeo Giulietta SZ Coda de Dominique Poels (n°35). Fin des courses du plateau, *gentleman, stop your engine.*



© PhotoClassicRacing

CLASSEMENT DE LA COURSE

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Lap	Time	Kph
46 Christian BOURIEZ	BIZZARRINI 5300 GT 1965	TSRC12	15	41:03.640	-	128.0	3	2:40.302	131.2
44 Hans HUGENHOLTZ	FERRARI 250 GT Berlinetta (C) 1961	GTS7B	15	41:21.741	+18.101	127.1	6	2:40.973	130.7
20 Christian DUMOLIN	FERRARI 250 SWB	GTS12	15	41:49.253	+45.613	125.7	3	2:46.045	126.7

CLASSIC ENDURANCE RACING I

1 heure de course



© PhotoClassicRacing

Le départ est donné, la Lola T70 Mk III B de David Hart (n°34) est en pole, le peloton n'a pas le temps de quitter la ligne de départ qu'un incident de pilotage causé par la Ford GT40 (C) n°40 créé un contact avec la Lola T70 Mk III B de Josserand de Murard (n°104), les deux voitures sont immobilisées. Afin d'éviter cette zone, la direction de course prend la décision de faire passer les voitures par la voie des stands. Au bout de 13 minutes de course, Gérard Larrousse au volant de la Porsche 911 RS 3.0L (n°18) aux couleurs de l'hebdomadaire Auto Hebdo est victime d'une crevaison à l'arrière gauche. Et pourtant, cela ne l'empêche pas de se distinguer au chrono juste après avec un cinquième tour effectuée en

2:19.401. Il reste 35 minutes de course, la Chevron B 19 d'Emmanuel Brigand (n°97) se retrouve à l'arrêt et perd donc sa deuxième place au classement. La Lola de David Hart en profite et signe le record de tour (2:14.306) à une vitesse moyenne de 156 km/h. Elle ne sort pas pour autant son épingle du jeu puisqu'elle est suivie de près par la McLaren M8C DFV de Marc Devis (n°11) qui fait une très belle remontée après des problèmes mécaniques la veille. C'est entre ces deux voitures que le podium se joue, la bataille fait rage pour la victoire. Mais tout d'un coup, la McLaren perd du terrain et fini même par s'arrêter, l'automobile de David Hart (n°34) remporte l'épreuve avec 20 secondes d'avance !

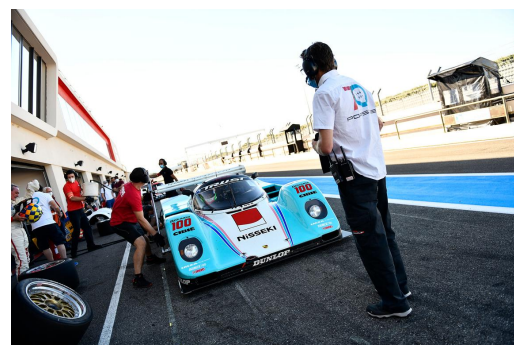
CLASSEMENT DE LA COURSE

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Lap	Time	Kph
34 David HART/Nicky PASTORELLI	LOLA T70 Mk III B 1969	P+2L	22	1:00:19.655	-	127.8	22	2:14.306	156.6
1 Alexander FURIANI	CHEVRON B 19 1971	P-2L	22	1:00:40.586	+20.931	127.1	17	2:17.682	152.8
16 Serge KRIKNOFF	LOLA T 212 1971	P-2L	22	1:00:43.650	+23.995	127.0	15	2:17.826	152.6

GROUP C RACING

45 minutes de course

Après une victoire la veille, la Porsche 962C d'Ivan Vercoutere (n°21) est à nouveau en tête de cette seconde épreuve, elle est talonnée par la Peugeot 905 EV1B (n°2) et l'équipage Lecourt/Narac en Porsche 962C (n°82). Il reste 22 minutes de course, Erik Maris (n°2) fait un tête-à-queue et offre ainsi sa deuxième place à l'équipage Lecourt/Narac. La bataille commence entre deux gentlemen drivers : Vercoutere/Lecourt. Tout se joue à quelques secondes d'écart, le résultat est incertain pour la première place. Les dépassements sont incessants entre la n°2 et la n°21, les Porsche 962C assurent le spectacle. C'est finalement Michel Lecourt qui remporte ce magnifique duel avec seulement 0.793 seconde d'écart sur Ivan Vercoutere.



© PhotoClassicRacing

CLASSEMENT DE LA COURSE

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Lap	Time	Kph
82 Michel LECOURT/Raymond NARAC	PORSCHE 962C 1990	C1a	22	45:58.398	-	166.3	2	1:52.099	186.0
21 Ivan VERCOUTERE/Ralf KELLENNERS	PORSCHE 962C 1990	C1a	22	45:59.191	+0.793	166.2	7	1:50.864	188.0
5 Shaun LYNN	JAGUAR XJR9 1987	C1a	22	46:31.034	+32.636	164.3	18	1:55.525	180.5

CLASSIC ENDURANCE RACING II

1 heure de course



© PhotoClassicRacing

Pole position pour la TOJ SC 304 d'Yves Scemama (n°52) suivi de près par la Lola T298 de Patrice Lafargue (n°18). Quant à la Porsche 935 K3 de Marco Werner, multiple vainqueur des 24 Heures du Mans (2005, 2006, 2007), elle prend le meilleur départ dans la catégorie GT2. Les conditions météorologiques donnent du fil à retordre à Paul Lafargue et sa Lola T 286 (N°16), le moteur chauffe, il est contraint de rentrer dans les stands. Il reste 18 minutes de course, Yves Scemama et sa TOJ SC 304 mènent le jeu de 17 secondes quand la direction de course le place sous investigation. Plus que 15 minutes de course, le verdict tombe, Yves Scemama écope de 33 secondes de pénalité suite à un dépassement sous drapeau jaune.

Va-t-il réussir à sauver sa première place ? Le drapeau à damier est levé, Maxime Guenat et sa Lola T 298 (n°50) remportent l'épreuve. Yves Scemama n'était pourtant plus très loin (4 secondes) son erreur lui coute la victoire.

CLASSEMENT DE LA COURSE

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Lap	Time	Kph
50 Maxime GUENAT	LOLA T 286 1976	P+2L	29	1:00:30.040	-	166.5	22	1:59.700	174.2
52 Yves SCEMAMA	TOJ SC 304 1976	P+2L	29	1:00:34.241	+4.201	166.4	22	1:59.369	174.6
18 Patrice LAFARGUE	LOLA T 298 1979	P-2L	29	1:01:48.601	+1:18.561	163.0	4	2:01.849	171.1

2.0 L CUP

1 heure et 30 minutes de course

La 911 est l'un des modèles les plus emblématiques de l'histoire automobile. Construite à plus d'un million d'exemplaires, elle s'est illustrée sur tous les types de terrains. Le plateau 2.0 L Cup rend hommage à la première version, la 2.0L, avec une quarantaine de concurrents qui s'affrontent donc à armes égales. Seul leur pilotage est capable de faire la différence. Il est 16h38, les automobiles s'installent en grille de départ. La tension monte. Andrew Smith (n°24) part en pole, suivi de Simon Ewans (n°75) et Philippe de Craene (n°5). Les trois pilotes restent concentrés, la moindre erreur de pilotage pourrait changer le classement. Andrew Smith (n°24) maintient non sans difficulté sa première place.



© PhotoClassicRacing

Après une heure de course, intervention du safety-car qui vient scinder le peloton en deux. Il reste 16 minutes de course, la voiture de sécurité se retire. Andrew Smith remporte l'épreuve.

CLASSEMENT DE LA COURSE

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Lap	Time	Kph
72 Richard COOK/Harvey STANLEY	Porsche 911 2.0L	GTL-ELI	31	1:31:06.279	-	119.3	30	2:43.997	128.2
5 Philippe de CRAENE	Porsche 911 2.0L	GTL	31	1:31:22.053	+15.774	118.9	3	2:45.349	127.2
74 Christian COLL	Porsche 911 2.0L	GTL	31	1:31:23.048	+16.769	118.9	28	2:45.317	127.2

HERITAGE TOURING CUP

1 heure de course



© PhotoClassicRacing

Pole position pour Christophe Van Riet et sa Ford Capri 3100 RS (n°72) qui a, déjà, 1.5 seconde d'avance sur la BMW 3.0 CSL de Michael Erlich (n°40). Les autres automobiles du plateau, majoritairement des Ford et BMW de la belle époque des voitures de Tourisme, prennent du retard sur les deux leaders (n°72 et n°40). La course a commencé depuis 16 minutes mais le vainqueur du CER II, Maxime Guenat, alors en sixième position en Ford Capri 3100 RS (n°50) est en difficulté : sa cinquième vitesse saute, passage au stand obligatoire. Il reste moins de 11 minutes de course et Christophe Van Riet (n°72) mène la danse. Il domine les BMW 3.0CSL, c'est un véritable remake des années 70 !

CLASSEMENT DE LA COURSE

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Lap Time	Kph
72 Christophe VAN RIET	FORD Capri 3100 RS 1973	TC2	25	1:01:50.688	-	141.7	3 2:23.146	146.9
25 Christian TRABER	BMW 3.0 CSL 1975	TC2	25	1:02:06.227	+15.539	141.1	17 2:23.370	146.7
40 Michael ERLICH	BMW 3.0 CSL 1975	TC2	25	1:02:29.737	+39.049	140.2	4 2:23.524	146.5

FIFTIES' LEGENDS

45 minutes de course

C'est l'heure du Fifties' Legends, le dernier né des séries *by Peter Auto*. Le plateau Fifties' Legends rend justice aux automobiles les plus anciennes et est ouvert aux voitures des classes GT & GTS, homologuées et inscrites en course internationale ou nationale significative avant le 1er janvier 1962 (Période E) ainsi qu'à certaines voitures des classes TC, TSRC Période E et GTS Période F (liste des modèles éligibles sur demande). Extinction des feux, l'Austin Healey 3000 Mk 2 de Jean-Marc Avezou (n°169) s'engouffre la première dans cette dernière épreuve composée d'une vingtaine d'automobiles. Après seulement 5 minutes du début de la course, drapeau jaune au niveau du virage du Camp (virage n°5), la n°169 est immobilisée. Eugène Deleplanque et sa TVR Grantura (n°47) prend la tête



© PhotoClassicRacing

suivit de Serge Libens en Austin Healey 3000 Mk 2 (n°161). A la troisième place, Philippe Quiriere en Morris Mini Cooper S (n°48). La Mini marque déjà de son empreinte le plateau Fifties' Legends, comme elle avait pu le faire à l'époque. Alors qu'il est en tête depuis le début de la course, Eugène Deleplanque (n°47) ne marque pas son arrêt en pit-stop. La direction de course le place sous investigation pour une éventuelle pénalité. Cela pourrait faire les bonnes affaires de Serge Libens (n°161) alors à la deuxième place. Il ne reste plus que 6 minutes de course, la direction de course rend son verdict, la TVR d'Eugène Deleplanque hérite d'un tour de pénalité. Surprise, Serge Libens écope également d'une pénalité de près de 3 minutes pour ne pas avoir respecté le temps réglementaire d'arrêt ! C'est finalement Pascal Pandelaar qui se retrouve aux commandes, il remporte la toute première épreuve du plateau.

CLASSEMENT DE LA COURSE

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Lap Time	Kph
8 David CLARK/Pascal PANDELAAR	LOTUS Elite 1961	GT1	15	48:34.659	-	108.2	10 2:49.855	123.8
73 Pierre MELLINGER/Tommaso GELMINI	JAGUAR Type E 3.8L 1961	GT4	15	48:34.804	+0.145	108.2	9 2:44.431	127.9
48 Philippe QUIRIERE	MORRIS Mini Cooper S 1964	GT1	15	48:35.804	+1.145	108.2	6 2:52.708	121.8

EFG