

DIJON MOTORSCUP - JOUR 2

L'histoire endimanchée

Avec 9 nouvelles courses, dont celles des 200 km de Dijon et des F1 des années 50/60, le circuit bourguignon avait revêtu ses habits de fête en ce dimanche d'automne... Vivement l'édition 2017 !



DIMANCHE : LE FIL DE LA JOURNEE EN NEUF PLATEAUX

F1 pré 1961 HGPCA

Pour qui ? Les F1, F2 et voitures de Grand Prix d'avant 1961

Engagés : 17 - Classement course 2 : 1. Bronson (Scarab) ; 2. Walker (Lotus 16) ; 3. Fierro (Maserati 250F) ; 4. Smith (Ferrari Dino) ; 5. Hart (Maserati 250F) ; 6. Rettenmaier (Maserati 250F), etc.

En bref : Deux Maserati 250 F « out » suite à la course de la veille, il en reste malgré tout encore... cinq au départ de cette seconde confrontation entre F1 d'avant 1961 ! Privé de la victoire sur le fil en course 1, Julian Bronson prend immédiatement les devants, laissant dans son sillage Steve Hart (Maserati 250 F) et Tony Smith (Ferrari Dino). Cette fois, le pilote de la Scarab Offenhauser (vue en F1 en 1960) s'installe durablement en tête, tandis que Philip Walker (Lotus 16), le héros du samedi, finit par remonter à la deuxième place après un mauvais départ. Tous deux rejoignent l'arrivée dans cet ordre, alors que Guillermo Fierro dépossède Tony Smith de la troisième place dans les derniers tours.

F1 pré 1966 HGPCA

Pour qui ? Les Formule 1 (1500 cm3) de la période 1961/1965

Engagés : 19 - Classement course 2 : 1. Horsman (Lotus 18/21) ; 2. Nuthall (Cooper T53) ; 3. Cannell (Cooper T51) ; 4. Beaumont (Lotus 24) ; 5. Friedrichs (Cooper T53) ; 6. Perk (Heron F1), etc.



Jacques FURET - Responsable Presse
E-mail : presse@hvmracing.fr
Tél. : +33 6 63 49 24 89

En bref : Toujours aussi séduisantes, les F1 de l'époque 1961-1965 font à nouveau miauler leurs moteurs 1500 cm3 dans cette course 2, où Peter Horsman prend immédiatement le pouvoir. A mi-course, les Cooper de Barry Cannell et Will Nuthall sont déjà reléguées à une dizaine de secondes de la Lotus 18/21, dont le pilote ne va pas être plus inquiété par la suite. Dans les derniers tours, Will Nuthall finit par ravir la deuxième place à Barry Cannell, tandis qu'Andrew Beaumont, quatrième, réédite sa performance de la veille sur une Lotus 24 mue par le fabuleux V8 Climax.

FIA Lurani Trophy Formula Junior

Pour qui ? Les monoplaces de Formule Junior (1958 à 1963)

Engagés : 28 - Classement course 2 : 1.Fyda (Brabham BT6) ; 2.Smeeton (Wainer 63) ; 3.Pangborn (Lotus 20B) ; 4.Weibel (Lotus 20) ; 5.Vergnano (Brabham BT6) ; 6.Müller (Lotus 20/22), etc.

En bref : Manfredo Rossi Di Montelera et Pierre Tonetti, les deux premiers de la course 1, éliminés la bousculade du départ, Richard Smeeton (Wainer 63) saisit immédiatement sa chance en tête de l'imposant peloton de Formule Junior. Bien que sous la menace constante de John Fyda (Brabham BT6) et de Mark Pangborn (Lotus 20B), le Britannique tient bon au commandement... jusqu'à la dernière ligne droite, où l'Ecossais parvient à lui subtiliser la victoire pour 1/10 de seconde ! Bon troisième, Mark Pangborn laisse le Suisse Bruno Weibel (Lotus 20) à une douzaine de secondes. Quinzième, Christopher Drake (Terrier MK4) réalise la meilleure performance parmi les propriétaires de Formule Junior à moteur avant. Au classement cumulé des deux courses du week-end, Richard Smeeton sort vainqueur de l'étape finale du Lurani Trophy.

Historic Formule 2

Pour qui ? Les monoplaces de Formule 2 d'avant 1979

Engagés : 17 - Classement course 2 : 1.Watts (March 772) ; 2.Evans (March 79B) ; 3.Forward (March 782) ; 4.Hall (March 752) ; 5.Lillingston (Chevron B40) ; 6.Johansson (March 782), etc.

En bref : Intouchable la veille, Matthew Watts (March 772) s'empare à nouveau du commandement dès l'ouverture des hostilités, mais cette fois Richard Evans



Jacques FURET - Responsable Presse
E-mail : presse@hvmracing.fr
Tél. : +33 6 63 49 24 89

(March 79B) est bien décidé à ne pas lui faciliter la tâche. A mi-course, les deux britanniques sont toujours roues dans roues, tandis que Dean Forward (March 782) pointe déjà à plus de onze secondes. En tête, le duel se poursuit jusqu'à l'arrivée, sans que Richard Evans ne parvienne à trouver l'ouverture pour priver Matthew Watts d'un second succès. Huitième, le Français Robert Simac conserve ses bonnes habitudes en plaçant une nouvelle fois sa March 712M devant les autres F3 à moteur 1600. Un résultat qui lui permet de remporter le championnat pour la quatrième fois de sa carrière.

200 km de Dijon

Pour qui ? Les Sport-Protos et GT/Tourisme pré 1980 (et Sports 2000 pré 1985)
Engagés : 23 - Course 1 : 1.Voyazides-Hadfield (Lola T282) ; 2.Richardson-Gathercole (Lola T290) ; 3.Devis (Toj SC303) ; 4.Peeters (Chevron B23) ; 5.Cooke (Royale RP17) ; 6.Watson-O'Connell (Chevron B8), etc. Course 2 : 1.Voyazides-Hadfield ; 2.devis ; 3.Richardson-Gathercole ; 4.Watson-O'Connell ; 5.Cooke ; 6.Peeters, etc.

En bref : Epreuve rappelant les grandes heures des 1000 km ou des 6 heures de Dijon, cette course propre au Dijon Motorscup se déroule traditionnellement en deux manches distinctes de 40 mn. Dans celle du matin, Leo Voyazides prend immédiatement l'avantage, laissant parler le 3 litres Cosworth de sa Lola T282, et atteint le cap des arrêts obligatoires aux stands devant Mark Richardson (Lola T290) et le Belge Marc Devis, aux commandes d'une magnifique Toj SC303 (ex Striebig au Mans 1978) elle aussi animée par un 3 litres. Une fois le volant passé au toujours très vélocé Simon Hadfield, la Lola T282 de tête poursuit sa route victorieuse jusqu'au damier, toujours suivie des mêmes Richardson et Devis. A bord de sa Chevrolet Monza, parfaite réplique d'une ancienne auto du Mans, Gilles Ceron hisse la première GT au septième rang. Les mêmes repartent l'après-midi pour une seconde course de 40 mn, que Leo Voyazides et Simon Hadfield se chargent de dominer une nouvelle fois. Plus incertaine, l'attribution de la deuxième place se joue à l'approche d'une arrivée écourtée par un drapeau rouge à quatre minutes de l'échéance prévue. Devant d'une seconde, Marc Devis prend ainsi sa revanche sur le tandem Mark Richardson-David Gathercole. A nouveau primé en GT, Gilles Ceron hisse à la septième place une Chevrolet Monza... dont les mécaniciens ont réussi à changer le moteur entre les deux courses !



NKHT GT

Pour qui ? Les GT/Tourisme de la période 1947-1965

Engagés : 32 – Course 2 : 1.Campagne (Chevrolet Corvette) ; 2.Kuiper (Chevrolet Corvette) ; 3.Hamilton (Marcos 1800 GT) ; 4.J.Stevens (Lotus Elan) ; 5.Dols (Marcos 1800 GT) ; 6.B.Stevens (Lotus Elan), etc.

En bref : Sur le modèle de leur duel de la course 1, les deux pilotes de Chevrolet Corvette, Michiel Campagne et Tom Kuiper. Echangeant leurs positions au fil des tours, les deux Néerlandais sont toujours à la lutte à l'approche des derniers tours, une quinzaine de secondes devant la Marcos 1800 GT de Robert Hamilton. Comme on pouvait s'y attendre, la victoire se joue finalement sur la ligne d'arrivée, que Michiel Campagne franchit avec quelques fractions de secondes d'avance sur son rival. Il s'impose du même coup au cumul des deux courses du week-end. Solide troisième, Robert Hamilton complète le podium, alors que la Ford Falcon du duo Bijleveld-Van Der Ende termine en leader de la catégorie Tourisme.

Yougtimer Touring Car Challenge

Pour qui ? GT/Tourisme des années 60 à 90

Engagés : 33 – Course 2 : 1.Bolliger (Pontiac Transam) ; 2.Baumann (Ford Mustang) ; 3.Lawson (Alpine A310) ; 4.Waaijenberg (Ferrari 308) ; 5.De Graaf (Porsche 911) ; 6.Renes (Sunbeam Lotus), etc.

En bref : Après quatre premiers tours bouclés sous Safety car suite à la sortie de piste de Mario Ketterer (Porsche 911 RSR), Michael Baumann (Ford Mustang) se porte immédiatement au commandement devant Randall Lawson (Alpine A310) et Dick Waaijenberg (Ferrari 308). Mais la fête est de courte durée : retardé au départ, le vainqueur du samedi Roger Bolliger ne met pas plus de trois tours à revenir sur le leader et à « l'oublier » sur le champ ! Sans surprise, la surpuissante Pontiac Transam s'envole ainsi vers une seconde victoire, laissant ses poursuivants immédiats se disputer les deux autres marches du podium. A ce niveau, Michael Baumann finit par se détacher d'un groupe compact de cinq autres autos, dont l'Alpine de Randall Lawson, qui sauve sa troisième place pour 68/1000 de seconde !



Triumph Compétition & British GT's

Pour qui ? Les Triumph (TR2 à TR8) et autos anglaises construites jusqu'en 1981
Engagés : 34 – Course 2 : 1.Conway (Marcos 1800 GT) ; 2.Hamilton (Marcos 1800 GT) ; 3.Szcygiel (Triumph TR4) ; 4.Nolte (Jaguar type E) ; 5.Vorköpper (Jaguar type E) ; 6.Graf Von Wedel (Austin Healey), etc.

En bref : Réunis pour une course de 30 mn samedi, les protagonistes du Triumph Compétition & British GT's se retrouvent en début de matinée pour en découvre sur une durée deux fois plus longue. Sur la troisième marche du podium la veille, Rainer Vorköpper (Jaguar type E de 1962) y impose immédiatement son rythme et franchit la mi-course déjà détaché devant la Morgan Plus 8 de Paul Conway et la Marcos de Robert Hamilton. Le pilote germanique poursuit son effort par la suite pour rejoindre l'arrivée en vainqueur devant l'autre Jaguar type E de son compatriote Georg Nolte. Du moins le pense-t-on sur le moment, car des pénalisations pour un temps d'arrêt trop bref aux stands vient, par la suite, offrir la victoire au troisième, Paul Conway. Bien moins heureux que la veille, le vainqueur de la course 1 Urs Müller (Lotus Elan) n'a pas dépassé le premier tour, trahi par son moteur.

ILS ONT DIT

Laurent Vallery Masson, HVM Racing, organisateur du Dijon Motorscup : « *Le bilan de cette quatrième édition est excellent : nous avons réuni 20% de pilotes en plus que l'an passé et les spectateurs sont également venus plus nombreux. Surtout, nous avons eu la chance de réunir des plateaux exceptionnels, notamment ceux des F1 de l'HGPCA avec ces sept Maserati 250 F au départ. L'évènement ne s'était produit qu'une fois auparavant, lors d'une course au Nürburgring ! Enfin, les clubs nous ont également bien suivi pour les parades et la vente aux enchères de Marc Arthur Kohn a apporté un plus incontestable en termes d'animation. Le rendez-vous est déjà pris pour 2017, aux mêmes dates et avec encore plus de sport et de nouveaux plateaux* ».

Matthew Watts (GB), vainqueur des deux courses de F2 : « *Ce circuit est fantastique, il correspond parfaitement à nos F2. La mienne date de 1977, l'année de ma naissance ! J'ai vraiment passé un très bon week-end* ».



DIJON MOTORSCUP



John Fyda (Ecosse), vainqueur de la 2^{ème} course de Formule Junior) : « Ici, c'est le meilleur circuit sur lequel il nous est donné de rouler. Il me faut plus de dix heures de trajet pour venir d'Ecosse, mais ça vaut le déplacement ».

Michiel Campagne (Pays-Bas), vainqueur des deux courses du NKHGT : « Vous avez beaucoup de chance de disposer d'un tel circuit naturel, qui n'a pas été défiguré comme tant d'autres. Pour l'organisation, à part les croissants le matin, je ne vois vraiment pas ce qui manque pour que cela soit parfait (sic) ! ».

Peter Horsman (GB), vainqueur des deux courses de F1 pré 1966 : « J'adore venir rouler sur ce circuit de Dijon, si vallonné, où j'avais déjà gagné à plusieurs reprises en F1 historiques. En plus l'organisation est impeccable. Alors, je serai à nouveau là en 2017, sans aucun problème ! »

Léo Voyazides (Grèce), Vainqueur des 200 km de Dijon et de la course du GTSCC : « Pour moi, c'est ce que l'on peut appeler un bon week-end ! Je viens toujours à Dijon avec autant de plaisir, tant pour le circuit que pour la région en général. Surtout quand il s'agit d'un meeting si bien organisé. Tout était parfait ».

Résultats en live sur <http://vhc.motorstools.com/results>. L'info continue sur Facebook (Dijon Motorscup) et www.hvmracing.fr



Jacques FURET - Responsable Presse
E-mail : presse@hvmracing.fr
Tél. : +33 6 63 49 24 89