COMPTE-RENDU DE COURSE

ENDURANCE RACING LEGEND 1

Au départ de la toute première course du week-end, Christian Albrecht fillait aux avant-postes sur sa MG EX257 #16. Parti de la pole position après un temps canon de 1'39''878 en essais qualificatifs (le seul à être passé sous les 1'40), il profitait notamment de la sortie au large de Jamie Constable sur la Zytek 04S #99 à la variante Villeneuve dès les premières minutes. Ce dernier entamait alors une remontée progressive qui le positionnait à 1,3 secondes seulement de Christian Albrecht alors qu'il ne restait que 15 minutes de course. L'affrontement se profilait entre les deux pilotes ! Mais alors que l'on se rapprochait de Rivazza dans le 17e tour, Jamie Constable ne voyait pas le trafic devant son adversaire. Il touchait l'arrière de la MG qui partait dans l'herbe. Christian Albrecht parvenait à repartir. S'il n'était pas le premier à franchir la ligne, il héritait de la victoire après une pénalité logique appliquée à son rival. En GT1B, succès pour Joe Macari sur sa Maserati MC12 #46, devant l'autre MC12 #2 partagée par Sam Hancock et Alexander Rittweger. Le duo, parti dernier, manquait la victoire de catégorie pour à peine trois secondes sur la ligne ! Beau doublé de la marque au Trident sur les terres qui ont vu débuter le modèle.

La seconde course tournait une fois encore à l'avantage de Christian Albrecht. Profitant de sa première position, il résistait à Jamie Constable sur la Zytek 04S #99. Celui-ci se faisait déborder par Emmanuel Collard (Ferrari 550 Maranello #152), en grande forme dans les premières secondes. Il déposait aussi Mike Newton, et postait sa Ferrari à la deuxième place du classement. Improbable ! Jamie Constable voulait reprendre son dû et partait à la faute dans Tosa. Victime d'un survirage alors qu'il passait par l'extérieur sur Emmanuel Collard le poussait au contact. Il perdait dans la manœuvre de précieuses secondes que jamais il n'allait retrouver. Christian Albrecht s'imposait avec un peu plus de 30 secondes d'avance. En Grand Tourisme, victoire pour Emmanuel Collard sur Ferrari devant Joe Macari sur Maserati, au prix d'un dépassement qui s'effectuait sur la piste... et qui était complété par une pénalité pour le pilote de la MC12 (30 secondes pour non-respect du temps d'arrêt minimum).

THE GENTLEMEN CHALLENGE

Auteur de la pole position, Afschin Fatemi conservait l'avantage dans le « S » du Tamburello... Plus personne n'allait revoir la Tojeiro EE #100, pas même le leader du championnat Pré-66 de la péridoe F, Paul Ancelin, qui terminait la course à la 7e place au volant de son Austin Healey 3000 Mk II #31. Déception également pour Michel Grosfillier : sa Allard J2 #44 de 1951 – la plus ancienne voiture du meeting – connaissait des problèmes techniques dès le premier tour et devait passer par les stands. Elle repartait, mais finissait « non classée », distance parcourue insuffisante. En début de course, le spectacle était assuré par deux Italiennes, une Ferrari 250 GT SWB #5 et une Alfa Romeo Giulia TZ2 #155. Leurs pilotes, Christian Oldendorff et Alexis de Beaumont, se livraient une magnifique passe d'armes pour le gain de la 6e place. En fin de course, Nigel Greensall, sur Lister Costin Jaguar, tentait à plusieurs reprises de surprendre Frédéric Wakeman sur sa Cooper T38 pour lui ravir la 2e place, sans succès.

Nigel Greensall associé à John Spiers sur la Lister Costin Jaguar #88 ainsi que Frederic Wakeman et Patrick Blakeney-Edwards sur la Cooper T38 #11 ont été les grands animateurs de la seconde course. Afschin Fatemi sur sa Tojeiro EE partait en tête et se croyait un temps capable de décrocher un nouveau succès, mais il partait à la faute dès le 4e tour à la Variante Villeneuve. Parvenant à s'extraire du bac à graviers, il laissait le duo Spiers/Wakeman s'échapper. Il était ensuite le premier du trio de tête à passer par la voie des stands dans le trio de tête, et gagnait une place après l'arrêt obligatoire. Frederic Wakeman et sa Cooper T38 étaient toujours devant, mais Afschin Fatemi revenait à toute allure. Il partait malheureusement une nouvelle fois à la faute à Rivazza, puis dans la Variante Tamburello, hypothéquant ses chances de victoire... mais conservant tout de même la 3e marche du podium. L'emballage final était un match entre Frederic Wakeman en tête et Nigel Greensall dans ses échappements. Ils passaient côte à côte dans Acqua Minerale, sublime. Le tour suivant, Frederic Wakeman sortait, seul, à Piratella sous l'impressionnante presse de Nigel Greensall. Il laissait alors Nigel Greensall filer vers la victoire.

ENDURANCE RACING LEGEND 2

Avec trois Ferrari aux trois premières places au départ, on pouvait s'attendre à un récital de la marque italienne pour la première course. Mais l'exercice ne fut pas si simple, et se concluait finalement sur un doublé. Si Marco Zanasi sur sa F430 GTC Evo #178 conservait la tête sur Philip Kadoorie sur sa F430 GTC #48, on voyait déjà une opposition apparaître avec Sebastian Glaser sur la Porsche 993 GT2 Evo #22. Troisième, il voulait créer la surprise. Malheureusement pour lui, l'Allemand n'allait jamais se hisser au niveau des deux Ferrari devant lui. A 25 minutes du but, la voiture de sécurité était déployée à la suite de la sortie de piste de Dennis Busch à la variante Villeneuve sur sa Porsche 996 GT3-RS. Tout le paquet était rassemblé pour une dernière explication. Une chance pour Glaser ? Non, car Marco Zanasi était décidément trop fort, claquant le record du tour dans les 10 dernières minutes, et faisant raisonner le *Fratelli d'Italia*.

La seconde course débutait de la même manière que le samedi : Sebastian Glaser sur sa Porsche 993 GT2 Evo #22 passait troisième dès les premiers mètres, bien décidé cette fois à faire trembler les Ferrari. Et elles allaient essuyer des difficultés : Marco Zanasi, vainqueur de la veille, rentrait à la fin du troisième tour, imité par Pierre Ehret sur sa Ferrari F430 GTC #190. Seul Philip Kadoorie sur sa F430 GTC #48 portait encore l'espoir d'une victoire italienne. Il tenait et allait s'imposer dans une épreuve marquée par plusieurs sorties de la voiture de sécurité, notamment après une pirouette de Mark Sumpter à Rivazza sur sa Porsche 993 GT2 #36, qui laissait de l'huile sur la piste jusqu'aux stands.

La bataille en fin de course entre Sebastian Glaser et Pierre Ehret était vaine. Des deux Allemands, c'était Glaser le vainqueur : Ehret terminait la course 2e, mais était pénalisé de 90 secondes pour excès de vitesse dans la voie des stands. Il chutait finalement à la 12e place.

SIXTIES' ENDURANCE

Organisée en fin de journée le samedi, la course de Sixties Endurance était malheureusement lancée sous la pluie. Les quatre premiers tours, bouclés derrière la Voiture de Sécurité, permettaient aux 25 engagés de prendre la mesure de la piste. Jamais ils n'avaient roulé dans pareilles conditions aux essais, et la relative méconnaissance du tracé de la part de nombreux

pilotes justifiait cette période initiale. Lorsque le drapeau vert était brandi, toujours sous la pluie, la Bizzarrini 5300 GT #50 partie de la pole conservait son bien. Loris Hezemans assurait le spectacle comme il sait le faire, passant même en dérive devant les stands. Derrière, c'est Christophe Van Riet qui lui aussi faisait parler son talent de showman sous la pluie sur sa Shelby Cobra 289 #55. 6e sur la grille, il passait des Jaguar Type E par l'extérieur à Rivazza pour être 2e avant une interruption au drapeau rouge. Les conditions apocalyptiques sur le tracé italien imposaient une trêve, avant de prendre la décision de relancer l'épreuve pour 1 heure. Là, l'arrêt au stand restait obligatoire, mais aucune fenêtre précise n'était à respecter. Profitant de ces circonstances, la moitié des pilotes se jetaient dans la pitlane dès le premier tour, la Voiture de Sécurité étant encore en piste. C'était le cas de Christophe Van Riet. Le Belge allait ensuite se battre avec Phil Keen sur sa Jaguar Type E #180, lui aussi ayant décidé de s'arrêter tôt. Le dernier nommé passait, et allait s'imposer. C'est pourtant la Bizzarrini 5300 GT qui passait la ligne en premier, Loris Hezemans choisissant… de ne pas s'arrêter ! Une pénalité de temps lui était alors appliquée (1 tour), le reléguant 16e.

CLASSIC TOURING CHALLENGE

John Spiers et Nigel Greensall repartent avec la victoire à l'issue de la manche de Classic Touring Challenge, disputée dimanche matin sous un soleil radieux. Leur Ford Mustang 289 frappée du #14 conservait la tête au départ. John Spiers s'échappait avec 3 secondes d'avance après une boucle seulement. Derrière, le spectacle était sublime avec un peloton d'Alfa Romeo Giulia Sprint GTA. Roderick Jack notamment sur la #33 prenait le meilleur sur Christian Oldendorff sur la #70 avec une manœuvre à Tosa, par l'extérieur. De son côté, Phil Mulacek sortait à Rivazza avec la Mustang 289 orange #89. Les deux virages, Rivazza et Tosa, voyaient d'ailleurs de nombreuses sorties s'enchaîner. L'arrêt obligatoire était respecté par tous les concurrents sans problème. A ce moment, John Spiers laissait le volant à Nigel Greensall qui, dès son premier tour lancé, signait le meilleur tour en course en 2'12''257. "*Elle a plus de puissance que ce que les pneus peuvent encaisser. Il faut faire preuve de gestion au niveau des freins car le circuit est très exigeant*" racontait John Spiers en sortant de la GT. On ne ménageait pas la voiture américaine qui s'imposait ! Signalons l'abandon de la Ford Cortina Lotus #79 de Mark Drain et Andrew Haddon, arrêtée à 20 minutes du but. Aucun point inscrit pour le duo 2e du classement en arrivant en Italie.

HERITAGE TOURING CUP

S'il n'est pas parvenu à s'imposer en Endurance Racing Legend 2, tombant systématiquement face aux Ferrari F430 GTC, Sebastian Glaser a en revanche trouvé le chemin de la victoire en Heritage Touring Cup ce week-end. Avec sa BMW 3,0 CSL #174, il a rapidement pris le commandement de l'épreuve, dépassant dès les premiers instants Armand Mille sur la Ford Capri RS 3100 Cologne #60 puis Guillaume Mahé, le poleman, sur la BMW 3.0 CSL #49. L'Allemand, toujours rapide lors des débuts de course, menait la danse lorsque la Voiture de sécurité sortait, avec un peu plus de 35 minutes restantes (deux Ford Escort sortant au niveau de la Variante Villeneuve, avec de l'huile sur la piste). A la relance, et après l'arrêt obligatoire, Sebastian Glaser était toujours devant, Maxime Guenat (Ford Capri RS 3100 #50) tentant de lui répondre. Les deux

pilotes étaient à la limite lors des dix dernières minutes, l'écart ne variant que très peu : 3''604 sur la ligne, Glaser devant Guénat. Belle 3e place pour Guillaume Mahé qui avait tenté en début d'épreuve de suivre Sebastian Glaser qui lui avait chipé la tête, sans succès. Le Français livrait un très bel effort sur la BMW 3,0 CSL #49, mais l'écart n'allait jamais tomber sous les 15 secondes ! Les Dix Mille Tours du Castellet auront un goût de revanche.

CLASSIC ENDURANCE RACING 1

Jan Magnussen est l'une des têtes d'affiche de tous les événements Peter Auto cette saison. Le Danois, qui découvre les courses historiques, a confirmé son statut en décrochant la pole position au volant de sa Lola T70 #70. Au départ, il conservait l'avantage, devançant deux autres T70 pilotées par Armand Mille #35 et Emile Breittmayer #124. Ce dernier rencontrait rapidement des problèmes mécaniques, l'obligeant à rentrer aux stands. Peu après, un accrochage survenait à la sortie de la Variante Villeneuve entre la Ferrari 512 M de Mr John of B #69 et la Lola T70 de Nick Chester #99. La voiture rouge, qui était l'une des grandes attractions du week-end italien, ne pouvait poursuivre, contrairement à la Lola qui continuait sa course. Au 17e tour, Chris Ward prenait le relais de Jan Magnussen et repartait en deuxième position, à 17 secondes du nouveau leader Armand Mille. Mais alors qu'il tentait de combler l'écart, Ward était contraint à l'abandon à cause d'un problème technique. Armand Mille filait alors vers la victoire, imposant sa Lola T70 au terme d'une course mouvementée.

CLASSIC ENDURANCE RACING 2

Au volant de sa TOJ SC303 #52, le poleman Yves Scemama conservait l'avantage au départ, prenant les commandes de la course devant la Porsche 935 #54 des frères Busch. Ces derniers étaient idéalement placés pour marquer de gros points au championnat GT, alors que le leader, Emmanuel Brigand, n'occupait que la 10e position. Le début de course était animé par une belle lutte pour la 4e place entre Beat Eggimann (Cheetah G601#1), Ross Hyett (Chevron B31 #131) et Michael Kammermann (BMW M1 Procar #40). Le rythme était intense, mais une première intervention de la Voiture de Sécurité venait calmer les débats après que l'Osella de Maurizio Bianco #10 se soit immobilisée dans un bac à graviers. La course allait être neutralisée deux fois encore : d'abord à cause de l'arrêt de la Ferrari 512 BBLM #65 d'Alexander Rittweger, puis après la sortie de piste de Russell Büsst au volant de sa Chevron B31 #22. Yves Scemama franchissait la ligne d'arrivée en première position, mais se voyait infliger un tour de pénalité pour ne pas avoir respecté la fenêtre de ravitaillement obligatoire, fixée entre la 25e et la 35e minute. La victoire revenait donc à Tony Sinclair et Nick Padmore, qui s'imposaient au volant de leur Lola T292 #85. Du côté du GT, c'est Emile Breittmayer qui l'emportait sur la Porsche 935 K3 #84 terminant par la même occasion 3ème au général.

2.0L CUP

Dans cette série, les pilotes s'affrontent au volant de Porsche 911 2.0 litres parfaitement identiques. Seul le pilotage fait donc la différence. Et à ce jeu, c'est Oliver Briant #60 qui s'était montré le plus rapide lors des qualifications, en signant la pole position. Son équipier, Kyle Tilley,

conservait l’avantage au départ, devant Christian Albrecht #177 et Nelson Calle #10. Derrière, une magnifique bataille opposait Jürgen Rudolph #757, David Danglard #15et Bernard Vanhauter #29 pour la 4e place. Les trois pilotes se tenaient en moins de deux secondes pendant de nombreux tours. Peu après la mi-course, Philippe de Kraene #55et Cédric Kläuser #7 s’accrochaient au freinage de Rivazza, restant tous deux immobilisés dans le bac à graviers, ce qui provoquait l’intervention de la Voiture de Sécurité. Oliver Briant, ressorti des stands en 2e position après avoir relayé Kyle Tilley, profitait alors de la neutralisation pour recoller au leader Seb Perez (en binôme avec Christian Albrecht), puis pout le dépasser dans le dernier tour au freinage de Piratella.

-FIN-