



ESTORIL CLASSICS

AUTÓDROMO DO ESTORIL

3-5 OCTOBRE 2025

COMPTE-RENDU DE COURSE

THE GENTLEMEN CHALLENGE

Parti de la pole position, Kyle Tilley (Lotus XV #15) conserve la tête au départ et impose immédiatement son rythme. Dès les premiers tours, le pilote britannique creuse l'écart : après cinq boucles, il compte déjà six secondes d'avance sur Jakob Viggo Holstein (Lotus 15 #185), installé en 2^e position. En tête de la catégorie pré-66, Volker Hichert (Bizzarrini 5300 GT #46) occupe une belle 4^e place au général. Une bataille s'engage pour la 3^e place entre la Lister Knobbly Chevrolet #1 de Luc-Pierre Verquin et la Bizzarrini de Hichert. Mais l'épreuve bascule après moins de 20 minutes : Verquin part à la faute et provoque l'entrée de la voiture de sécurité. L'écart patiemment construit par Tilley s'évapore. Le leader en a tout de même profité pour intercaler deux concurrents retardataires entre lui et Holstein avant de s'arrêter pour son arrêt obligatoire aux stands, comme ses poursuivants directs. Le relai de John Spiers sur la Lister Jaguar Costin #88 mérite d'être souligné : victime d'un souci de commande de boîte de vitesses, il livre une remontée remarquable depuis les stands. À la relance, c'est Serge Kriknoff (Lotus XI 1500 #99) qui hérite des commandes devant Tilley, avec six secondes d'avance. La Bizzarrini #46 de Hichert conserve la première place des voitures de période F. À six minutes du drapeau à damier, Tilley reprend son bien et dépasse Kriknoff pour retrouver la tête. Plus loin, un violent contact oppose Diogo Tavares (Porsche 904/6 #49) à la Bizzarrini de Hichert. La Porsche reste bloquée, tandis que la Bizzarrini poursuit sa route mais perd une position au général, rétrogradant à la 4^e place. Kyle Tilley s'impose et signe un triplé pour Lotus, devant Kriknoff et Holstein.

Pour la seconde course disputée le dimanche, Kyle Tilley (Lotus XV #15) conserve les commandes au départ, suivi de Holstein (Lotus 15 #185). Mais Serge Kriknoff (Lotus XI 1500 #99), 2^e la veille, n'occupe plus le podium provisoire : c'est Andrew Newall (Alfa Romeo Giulia TZ2 #155) qui s'est emparé de la 3^e place mais il commet une erreur et part en tête-à-queue, cédant sa place. Luc-Pierre Verquin (Lister Knobbly #1) réalise un excellent départ et pointe ainsi en 3^e position après dix minutes de course. En tête, Tilley survole les débats et signe le meilleur tour en

course en 1'59"740, confirmant sa domination du week-end. Un temps qui est claqué lors de sa 2^e boucle, et qui ne sera pas amélioré.

Une belle bataille se forme derrière les leaders : Verquin sur la #1 devance Newall (#155), Spiers (#88), Kriknoff (#99) et Hichert (#46). Les cinq concurrents se tiennent en moins de trois secondes. Après les arrêts aux stands, la hiérarchie est bouleversée. Holstein (Lotus 15 #185) ressort en tête avec 2,7 secondes d'avance sur Tilley. Derrière, le groupe des poursuivants évolue : Verquin occupe la 3^e place devant Hichert, Oldendorff et Kriknoff.

Holstein résiste parfaitement à la pression de Tilley. À dix minutes de l'arrivée, il conserve 0"347 d'avance. De son côté, Verquin, 3^e, rencontre des problèmes mécaniques et doit abandonner, laissant la voie libre à un nouveau triplé Lotus.

Le dernier tour s'annonce haletant. Au premier freinage, Tilley porte une attaque décisive et dépasse Holstein, mais le Danois reprend immédiatement l'avantage. Dans une nouvelle tentative, Tilley freine encore plus tard, passe devant mais sort très large et touche les graviers. Holstein franchit la ligne en tête... mais écope d'une pénalité pour non-respect de la fenêtre d'arrêt aux stands. Kyle Tilley s'impose finalement sur tapis vert pour la deuxième fois du week-end, devant Holstein et Kriknoff. Par deux fois, les Lotus ont monopolisé les trois premières places finales.

2.0L CUP

Au premier virage, la Porsche 911 #911 de Giancarlo Romano part en tête-à-queue, perturbant le début d'épreuve. Après trois tours, Max Moritz (Porsche 911 #269) occupe la tête avec quatre à cinq dixièmes d'avance seulement sur Kyle Tilley (Porsche 911 #60). Jürgen Rudolph (Porsche 911 #757) observe la scène depuis la 3^e place, à cinq secondes des leaders.

Une belle bataille s'engage pour la 3^e place au général et la première position en catégorie Gentlemen : Rudolph donc, sur la #757, devance Nelson Calle (#10) et David Danglard (#15). Trois secondes séparent les trois protagonistes.

En tête, l'écart reste stable. Moritz (#269) ne parvient pas à s'échapper et compte 2,7 secondes d'avance après 13 tours et 30 minutes de course sur Tilley (#60). Les positions semblent figées : Moritz devant Tilley, puis à bonne distance Rudolph, Calle et Danglard.

Moritz et Tilley s'arrêtent simultanément pour leur passage obligatoire aux stands. Les équipages Gentlemen en profitent pour prendre les commandes : Rudolph mène devant Calle, Danglard, Koenig et Di Egidio.

Après les arrêts, Oliver Bryant, qui a relayé Kyle Tilley, ressort en 5^e position. Il doit combler son retard sur Vincent Kolb (sur la #269, qui a pris le relais de Moritz)

désormais en tête, suivi de Rudolph (2^e), Orjuela (#10, 3^e) et Danglard (#15, 4^e). À 35 minutes du drapeau à damier, Bryant dépasse Danglard pour s'emparer de la 4^e place. La remontée est lancée.

Derrière, un affrontement se profile entre Matt Neal (#27) et Bleekemolen (#54), 8^e et 9^e, engagés dans la même catégorie.

À 25 minutes du but, Bryant revient sur Rudolph et le dépasse au freinage du premier virage pour s'installer en 2^e position. Il accuse alors 19,5 secondes de retard sur Kolb, un écart qui semble difficile à combler. Plus loin, Di Egidio (#35) et Matt Neal (#27) se livrent une belle bataille. Après un contact, Neal parvient à passer.

À 15 minutes de l'arrivée, coup de théâtre : Rudolph, 3^e au général et leader des Gentlemen, rentre aux stands victime d'un problème de boîte de vitesses. Privé des 3^e et 5^e rapports, il est contraint à l'abandon. Nelson Calle et Juan Pablo Orjuela (#10) héritent de la position et s'envolent vers le podium.

Dans les derniers instants, Bleekemolen (#54) revient sur Di Egidio (#35). Après une résistance acharnée et un contact, encore, Di Egidio doit céder. Vincent Kolb s'impose avec autorité, devant Oliver Bryant, qui échoue à un peu plus de 12 secondes. Juan Pablo Orjuela et Nelson Calle complètent le podium, signant une belle performance en catégorie Gentlemen.

CLASSIC TOURING CHALLENGE

Alain Vinson (Ford Mustang #89) prend un excellent envol et s'empare des commandes au drapeau vert. John Spiers (Ford Mustang #14) le suit – lui qui était pourtant en pole position - mais se retrouve rapidement 4^e, dépassé notamment par François Rivaz (Alfa Romeo Giulia Sprint GTA #22) très en forme. Après trois tours, Vinson conserve la tête sur sa Mustang orange, devant Rivaz et la Mustang de Spiers. Une situation figée ? Non.

Rivaz pousse au maximum et signe le meilleur tour en début d'épreuve. Mais John Spiers réplique avec un chrono de 2'08"841. Dans le dernier virage, Rivaz porte une attaque par l'extérieur digne du dépassement de Jacques Villeneuve sur Michael Schumacher au Grand Prix de F1 d'Estoril 1996. Il prend la tête.

Car Vinson a rétrogradé en 3^e position, sa Mustang ne parvenant à rester dans le rythme. Le début de course brillant de l'Américain n'aura duré que dix minutes ! Christian Oldendorff (Alfa Romeo Giulia Sprint GTA #70) le menace déjà. Après 15 minutes, c'est Mark Drain (Ford Cortina Lotus #79) qui passe aussi et s'empare de la 4^e place. Il repousse Vinson au 5^e rang.

François Rivaz mène toujours au tiers de course, mais Spiers reste collé à son échappement. Les deux hommes sont roues dans roues. Au premier virage, Spiers

trouve l'ouverture et reprend les commandes. Et là, coup de théâtre. À un peu plus de deux minutes de l'ouverture de la fenêtre d'arrêt obligatoire, Rivaz rencontre un problème : il passe à faible allure dans la ligne droite. Mais l'Alfa retrouve rapidement des couleurs et Rivaz revient en 2^e position en dépassant Oldendorff. On apprendra plus tard qu'un bruit suspect a mené le pilote à ralentir, par peur d'une casse.

Les trois leaders s'arrêtent simultanément. À 20 minutes du drapeau à damier, Nigel Greensall, qui a relayé Spiers sur la #14, établit le meilleur tour en course en 2'05"006. Un temps, meilleur que celui de la pole position, qui sera la référence.

Greensall mène devant Andrew Newall (maintenant sur la #70) et Frank Stippler (qui a relayé Rivaz sur la #22). Une bataille s'annonce entre ces deux-là, Stippler enchaînant les meilleurs temps personnels. Il passe. Nigel Greensall s'impose finalement, devant deux Alfa Romeo qui complètent le podium : celle de François Rivaz et Frank Stippler, qui devance finalement celle de Christian Oldendorff et Andrew Newall. Superbe prestation italienne.

CLASSIC GP – Pre -1986 F1

Nicolas Padmore (Lotus 87 #2) prend un excellent départ. Yutaka Toriba (Williams FW07C #11) pourtant en pole position se fait doubler mais reste dans la seconde du leader. Dès le premier tour, la Shadow DN5 #16 de Rolf Sigrist part en tête-à-queue. Après trois tours, Toriba accuse 1,867 secondes de retard sur Padmore. La victoire va clairement se disputer entre ces deux pilotes.

Un contact oppose la Fittipaldi F5A #14 de Jamie Constable à la Lotus 87B #37 de Jonathan Holtzman, sans conséquences majeures. En tête, la bataille fait rage entre Padmore et Toriba. Plus loin, à une vingtaine de secondes, Steve Brooks (Lotus 91 #12) et Steve Hartley (McLaren MP4 #77) se livrent un duel serré, séparés de quelques dixièmes seulement.

Rolf Sigrist, qui dispute sa toute première course en F1 historique au volant de sa Shadow DN5, rencontre des problèmes mécaniques après un contact, l'obligeant à l'abandon.

Nicolas Padmore s'impose avec 1,016 seconde d'avance sur Toriba après 20 minutes de course. Steve Brooks complète le podium, à une quarantaine de secondes. Yutaka Toriba signe le meilleur tour en course en 1'35"103 et peut nourrir des regrets. Padmore n'a jamais quitté la tête après le premier virage...

Le dimanche, pour la seconde course, un parfum de revanche est présent sur la grille. Et déjà, un élément vient tout changer. Nicolas Padmore ne prend pas le départ, sa Lotus 87 #2 étant poussée hors de la grille. Yutaka Toriba se retrouve donc seul favori et ne manque pas son envol. Ewen Sergison (Surtees TS9 #58)

réalise un départ remarquable : parti 6^e sur la grille, il pointe en 2^e position après un tour. Mais il est rapidement repris par Brooks (#12) et Hartley (#77).

Toriba s'échappe et compte déjà 14 secondes d'avance après quatre tours. Derrière, Brooks et Hartley se livrent une bataille roues dans roues pour la 2^e place. Après 12 minutes, coup de théâtre : Brooks, 2^e, est victime d'une crevaison et doit abandonner. Le trio de tête évolue alors : Toriba mène avec 27 secondes d'avance sur Hartley, suivi de Dan Gore (Tyrrell 010 #34) à 34 secondes et Jonathan Holtzman (Lotus 87B #37) à 35 secondes. Gore et Holtzman se disputent âprement la 3^e place.

À un peu plus de deux minutes du drapeau à damier, Holtzman porte une attaque décisive et dépasse Gore dans un très beau croisement de trajectoires pour s'emparer de la 3^e place. Yutaka Toriba domine l'épreuve de bout en bout et établit le meilleur tour en course en 1'34"420 (encore mieux que la veille), signant une victoire autoritaire devant Hartley et Holtzman.

SIXTIES' ENDURANCE

Le départ est manqué pour Maxime Guenat (Shelby Cobra Daytona Coupe #51), relégué en 4^e position alors qu'il était 2^e sur la grille. Jonathan Mitchell (Jaguar E-Type #157) prend lui un excellent envol et garde les commandes avec 2,7 secondes d'avance sur Lee Mowle (Jaguar E-Type 3.8 #180), suivi par Chris Ward (Jaguar E-Type 3.8 #888).

Après cinq minutes de course, Maxime Guenat réagit et dépasse Osborne pour la 3^e place dans un très beau croisement de trajectoire. Armand Mille (Shelby Cobra Daytona Coupe #3) profite de l'élan au début du 5^e tour et dépose à son tour Osborne.

Nigel Greensall, au volant de la Jaguar E-Type Lightweight #126, est signalé arrêté après dix minutes de course. Peu après, la sortie de piste d'André Raulin (Jaguar E-Type 3.8 #24) provoque l'entrée de la voiture de sécurité.

La Porsche 911 #154 de Timothy Pappas et Jeroen Bleekemolen rencontre des problèmes de comportement. Après moins de 20 minutes, l'équipage, également engagé en 2.0L Cup, est contraint de rentrer aux stands et abandonne.

Au restart du 10^e tour, Mitchell (#157) conserve la tête devant Guenat (#51) et Mowle (#180), mais Armand Mille s'empare de la 3^e place quelques secondes plus tard.

La Porsche 904/6 #47, qui associe Andrew Smith et Oliver Bryant, 5^e depuis le début, s'immobilise, victime d'un problème d'embrayage. Andrew Smith, au volant, a tout tenté pour remettre une vitesse. Cet abandon intervient après 30 minutes, alors que la fenêtre d'arrêt obligatoire s'ouvre. Lee Mowle (#180) est le premier des leaders à s'arrêter pour son passage obligatoire.

Après les arrêts, la hiérarchie est chamboulée. Guenat (#51) mène avec seulement deux secondes d'avance sur Armand Mille (#3). Mitchell, qui dominait l'épreuve, se retrouve 6^e à plus de 1'30. En effet, la Jaguar frappée du #157 enchaîne les problèmes avec trois arrêts pour un souci de suspension.

Dans le peloton, on remarque la Ferrari 275 GTB (#188) de la famille Rolner. Les deux pilotes livrent une performance remarquable : partie 20^e, l'Italienne pointe en 5^e position à 30 minutes du but, Andreas Rolner ayant relayé Lars Rolner. La Jaguar E-Type #888 du duo Ward/Osborne souffre de problèmes de freins. Chris Ward, au volant lors du premier relai, doit rentrer pour changer les plaquettes. Les Type E sont particulièrement sollicitées sur ce circuit exigeant, et leur freinage est mis à mal.

À 25 minutes de la fin, la voiture de sécurité entre en piste suite à la sortie en tête-à-queue de la Shelby Cobra #31 de Firmenich/Monnay. La course reprend à 15 minutes du drapeau à damier. Les écarts sont infimes. Maxime Guenat conserve les commandes avec une seconde d'avance seulement sur Armand Mille.

Une bataille intense s'engage pour la 4^e place entre la Ferrari 275 GTB et la Jaguar E-Type #75 d'Evgeny Kireev et Ramzan Orusbaev. La Ferrari termine finalement 6^e, battue au rythme.

Maxime Guenat s'impose d'une courte tête devant Armand Mille, les deux Shelby Cobra Daytona franchissant la ligne séparées de 6,5 secondes après deux heures de course haletante. Lee Mowle complète le podium au volant de sa Jaguar E-Type.

CLASSIC ENDURANCE RACING 1

Chris Ward (Lola T70 Mk.3B GT #70) conserve la tête au départ, et Armand Mille (Lola T70 Mk.3B #35) concède déjà deux secondes dans les deux premiers secteurs. Marc de Siebenthal (Porsche 908/03 #4) se montre menaçant en 3^e position.

Philippe Siffert, élané de la 8^e place sur la grille, réalise un excellent début de course et pointe en 6^e position. Il va briller, son meilleur relai de la saison. Il profite notamment de l'absence de la Chevron B19 #199 de Jamie Constable, victime d'une fuite d'huile avant le départ.

Une voiture immobilisée en bord de piste provoque l'entrée de la voiture de sécurité pour un tour. La course reprend à 52 minutes de l'arrivée. Chris Ward (#70) accélère et creuse l'écart. Armand Mille ne parvient pas à suivre le rythme sur la #35, tandis que la Porsche 908 de Siebenthal exerce une grosse pression derrière lui.

Après six tours, Ward accélère encore et signe le meilleur tour provisoire en 1'45"350. Armand Mille accuse presque trois secondes de retard. La sortie de piste de la Lola T212 #34 de Patrick Soury au premier virage déclenche une nouvelle

intervention de la voiture de sécurité. La Porsche 908 de Siebenthal en profite pour dépasser Mille et s'emparer de la 2^e place, juste avant l'annonce de la neutralisation.

La voiture de sécurité s'efface au moment de l'ouverture de la fenêtre d'arrêt obligatoire. Ward se précipite aux stands et cède le volant à Jan Magnussen.

Michel Speyer s'installe dans la Porsche 917 K #1 après Philippe Siffert, mais la voiture s'immobilise en bord de piste, contraignant l'équipage à l'abandon.

À 20 minutes de l'arrivée, Armand Mille mène devant Emile Breittmayer (Lola T70 Mk.3B #124), suivi de Henrique Gemperle sur la Porsche 908 (#4). Les deux hommes se tiennent en 4,6 secondes. Jan Magnussen pointe en 6^e position à un peu plus de 30 secondes de la tête. Le Danois enchaîne les secteurs rapides et signe le meilleur tour en 1'43"990, bien décidé à refaire son retard. Sa pénalité de temps aux stands (du fait de son niveau) le contraint à une remontée.

Dans le dernier quart d'heure, une bataille intense oppose Armand Mille à Emile Breittmayer. Ils se tiennent en trois dixièmes dans une superbe passe d'armes. Mais à un peu plus de dix minutes de l'arrivée, Breittmayer commet une erreur et part à la faute. Il laisse Armand Mille seul en tête, tandis que la Porsche 908 s'empare de la 2^e place. Jan Magnussen grimpe sur le podium provisoire.

Armand Mille commet à son tour une erreur dans l'avant-dernier tour. Magnussen revient ! Mille parvient à conserver les commandes. Il franchit la ligne en vainqueur, devant Jan Magnussen et Chris Ward. Emile Breittmayer complète le podium à la 3^e place suite à une pénalité pour la Porsche 908/3 de Gemperler/De Sibenthal pour non-respect des consignes sous saffery-car, alors qu'ils avaient passer la ligne d'arriver en 3^eme position.

CLASSIC ENDURANCE RACING 2

Emile Breittmayer (Ford Capri Zakspeed Turbo #81) perd le commandement face à Maxime Guenat (Lola T286 #50) dès le départ. Guenat s'échappe rapidement et compte déjà quatre secondes d'avance après deux tours.

Emmanuel Brigand (Porsche 935 #2) dépasse Olivier Breittmayer (Ferrari 512 BBLM #80), 10^e au général, après moins de dix minutes de course. Une bataille importante pour la catégorie GT2. Plus loin, une belle bataille oppose Lars Rolner (Porsche 934/5 #180) à Sebastian Glaser (BMW M1 Procar #56). Un freinage trop appuyé de la Porsche permet à Glaser de prendre l'avantage. Après 15 minutes, Glaser s'attaque à Michael Holden sur la Porsche 935 K3 #90.

Emile Breittmayer rentre aux stands mais ne repart pas avec la Capri Zakspeed, une des voitures attraction de ce plateau CER2 : le 4^e rapport a explosé suite à un problème de tringlerie de boîte de vitesses, contraignant le pilote à l'abandon.

Tony Sinclair cède le volant à Nick Padmore sur la Lola T292 #85. L'Anglais réalise un tour de sortie remarquable et double immédiatement Ross Hyett (Chevron #131) et Glaser (BMW M1) pour s'emparer de la 3^e place. Mais l'avance prise par Maxime Guenat et son père Dominique Guenat (TOJ SC3030 #49) est trop importante pour espérer les rattraper.

Steve Brooks (Lola T290 #25) alors très bien placé dans la catégorie Prototype -2L doit s'arrêter après que la carrosserie de sa voiture s'est détruite à l'arrière. Il perd du temps, mais ne déclenche pas de sortie de la voiture de sécurité.

Nick Padmore pousse en fin de course derrière le père et le fil Guenat et signe le meilleur tour en 1'42"639. Il grignote du terrain et revient à moins d'une minute de Maxime Guenat, mais trop tard pour inverser la tendance.

Maxime Guenat s'impose et réalise un doublé parfait : deux courses, deux victoires. Il allait même ajouter un 3^e succès le dimanche lors de l'avant-dernière épreuve, en Heritage Touring Cup. Le pilote du jour ?

HERITAGE TOURING CUP

Maxime Guenat (Ford Capri RS 3100 #50) dépasse Sebastian Glaser (BMW 3.0 CSL #174) dès le premier tour. Excellent début de course pour le Suisse, mais Glaser reprend l'avantage au freinage à l'entame du 2^e tour. Armand Mille (Ford Capri RS 3100 Cologne #60), 3^e, observe la bataille entre les deux hommes de tête. Les trois leaders sont groupés en une seconde après deux tours, tandis qu'Yvan Mahé pointe en 4^e position à trois secondes. En attente, en capitaine expérimenté qu'il est.

Glaser repasse en tête après cinq minutes de course. L'Allemand fait fumer sa BMW à chaque freinage, imposant un rythme infernal. Derrière, plusieurs batailles animent le peloton : Philippe Scemama (BMW 3.0 CSL #88) affronte Franz Wunderlich (BMW 3.0 CSL #138) pour la 5^e place, tandis que Jean-Luc Blanchemain (Ford Escort I RS 1600 #21) se mesure à Hervé Ordioni (Ford Escort I RS 1600 #64) pour la 8^e position.

Après dix minutes, Maxime Guenat reprend les commandes avec moins d'une seconde d'avance sur Glaser. Il est le premier du trio de tête à effectuer son arrêt obligatoire, suivi d'Yvan Mahé. Maxime Guenat et Armand Mille rentrent à la fin du 17^e tour.

À 20 minutes du drapeau à damier, coup de théâtre : Glaser doit rentrer aux stands victime d'une perte de pression de freinage et d'une fuite de liquide de frein. Cette fumée aperçue depuis le départ était un symptôme. Impossible de continuer dans ces conditions. Guenat hérite d'une confortable avance, tandis qu'Armand Mille occupe la 2^e place. Yvan Mahé consolide sa 3^e position.

L'écart entre Guenat et Mille se stabilise à 11 secondes dans les derniers tours. Philippe Scemama écope de son côté d'une pénalité de 33 secondes pour excès de vitesse dans la voie des stands, puis est finalement disqualifié de la course par décision des commissaires.

Maxime Guenat s'impose avec autorité, signant une nouvelle victoire devant Armand Mille et Yvan Mahé.