



RAPPORT DE COURSE

ENDURANCE RACING LEGENDS 1

Course 1

Les équipages Bruneau/Rostan (Pilbeam MP93 #20) et Van Riet/Mestdagh (Reynard 2KQ #151) ne prennent pas le départ, victimes respectivement d'un problème de circuit d'huile et de pompe à eau. Au passage au vert des feux, Emmanuel Collard (Audi R8 LMP #83) conserve la tête. Derrière lui, Olivier Galant (Panoz LMP-1 Roadster S #102) s'élançe parfaitement et dépasse Tom Chilton (Zytek 04S #51) pour s'emparer de la 2e position. Mais dès le 2e tour, Chilton reprend son bien au virage de la Sainte-Baume. En tête, Collard creuse rapidement l'écart : après sept tours, il compte déjà 23 secondes d'avance. L'arrêt obligatoire aux stands redistribue les cartes. Collard se retrouve 3e derrière Chilton et Galant, mais reprend rapidement les commandes et s'envole vers la victoire. Il passe sous le drapeau à damier avec plus de 20 secondes d'avance. Plus loin, Xavier Micheron (Riley & Scott MK III C #4) abandonne au 13e tour après une sortie large à Signes, due à une probable crevaison lente. Peu avant, la Lotus Elise GT1 #43 de Mike et Liam Hezemans avait elle aussi abandonné, immobilisée au virage de la Sainte-Baume.

Course 2

Emmanuel Collard (Audi R8 #83) conserve les commandes au départ et impose immédiatement son rythme pour cette seconde course. Il devance Alex Müller (Dome S101 #15), Olivier Galant (Panoz LMP-1 #102) et Tom Chilton (Zytek 04S #51). Derrière, Felipe Ortiz (Dome S101 #14) part à la faute dès le 2e tour dans le virage du Lac. Il repart sans dommage, mais récidive un peu plus tard à l'entrée du virage du Pont. Là encore, il évite le rail, mais perd de précieuses secondes. Le premier abandon survient rapidement : la Lotus Elise GT1 #43 des frères Hezemans est victime d'un souci électronique. Comme la veille, la course bascule lors des arrêts aux stands. Emmanuel Collard, contraint à un temps d'arrêt plus long en raison de son statut de pilote professionnel, ressort à la 3e place. C'est Olivier Galant qui hérite de la tête, avec Tom Chilton juste derrière. Mais le suspense est de courte durée. À sept minutes de l'arrivée, Collard dépasse Tom Chilton, puis s'attaque à Olivier Galant. Il trouve l'ouverture et reprend les commandes. Le Français s'impose, signant également le meilleur tour en course en 1'49"3, à plus de 190 km/h de moyenne.

ENDURANCE RACING LEGENDS 2

Course 1

Parti de la pole position, Emmanuel Collard (Ferrari 430 GTC Evo 2010 #95) garde la tête en début d'épreuve, alors que les erreurs se multiplient derrière lui dans les premières boucles. La Chevrolet Corvette C6 ZR1 2010 #63, avec une belle 4^e place sur la grille, chute rapidement et ne propose pas d'opposition aux Ferrari et Porsche, présentent en nombre : John Emberson est signalé en tête à queue au début de la ligne droite du Mistral même aidé de Nigel Greensall, et ne reverra jamais le Top 15. Pierre Ehret (Ferrari F430 GTC Evo 2009 #190) est lui poussé, tandis que Mauro Ricci (Ferrari F430 GTC Evo 2008 #30) part à la faute seul avant le virage du Pont au premier tour.

Après cinq tours, Emmanuel Collard compte cinq secondes d'avance et déroule, sans erreur. Il s'échappe et améliore la marque du meilleur tour en course. Il pousse au maximum son relai avant de s'arrêter. Mais son temps d'immobilisation plus long que ses concurrents le repousse finalement au-delà du podium après le passage par les stands obligatoire. Il livre une belle bataille finale face à Sebastian Glaser (Porsche 993 GT2 Evo 1999 #22) 2^e et Jeroen Bleekemolen (qui relaie Timothy Pappas sur la Porsche 993 GT2 Evo 1999 #540), 3^e. C'est la Ferrari F430 GTC Evo 2010 de Philip Kadoorie qui s'impose. Déjà en tête du GT2C en arrivant aux Dix Mille Tours, il conforte son avance et prend une option sérieuse pour le championnat avant la course du samedi.

Course 2

Le second rendez-vous de l'ERL 2 aux Dix Mille Tours débute une fois encore avec Emmanuel Collard (Ferrari 430 GTC Evo 2010 #95) qui prend de l'avance. Alors que l'on passe le premier quart d'heure d'épreuve, le pilote français compte 8,5 secondes d'avance sur Philip Kadoorie et sa Ferrari. Timothy Pappas et son équipier Joeren Bleekemolen sur la Porsche 993 GT2 Evo 1999 #540 s'accroche à moins de 10 secondes de la tête.

Collard est clairement devant, mais il ne s'échappe pas, Tim Papas tient avec la 993 GT2. Papas mise sur la vitesse en ligne droite. Kadoorie a 2'9, puis Seb Glaser sur Porsche à 4'5. Les autres sont à 10 secondes. George Gamble passe 5^e sur la 27 devant Pierre Ehret #190.

Après l'arrêt obligatoire, immobilisé plus longtemps que les autres, Emmanuel Collard découvre le challenge qui l'attend : 6^e, il se défait sans difficulté de Mark Sumpter avec sa Porsche 993 GT2 1999 #36. Sa prochaine cible ? Pierre Ehret et la Ferrari F430 GTC Evo 2009 #190. « Manu » Collard passe, mais il arrête ici sa chevauchée. Sa monture frappée du #95 est une nouvelle fois au pied du podium. Philip Kadoorie (Ferrari F430 GT3 2010) remporte ainsi le championnat en gagnant cette course.

GROUP C

Course 1

Lukas Halusa (Porsche 962 C #30) vire en tête au premier virage devant Olivier Galant (Nissan R90CK #83) et Maxime Guenat (Peugeot 905 Evo 1 Bis #4). Profitant de la puissance du V6 bi-turbo japonais, Galant prend les commandes dans la ligne droite du Mistral. Toujours dans ce premier tour, Guenat dépasse également Halusa pour s'installer en 2e position. Derrière, Mr John of B (Peugeot 905 Evo 1 Bis #2) est contraint à l'abandon après seulement trois tours à cause d'un problème de boîte de vitesses. Marc Devis (Spice SE90P #41), parti en tête-à-queue avec sa Spice rose, repart 6e, mais doit abandonner peu après suite à une panne de boîtier électronique. Au 10e tour, Maxime Guenat, en pleine attaque pour rester au contact de la Nissan, commet une erreur à la réaccélération du virage du Pont : tête-à-queue. Il cède ainsi la 2e place à Halusa. Guenat entame alors une remontée impressionnante, grignotant peu à peu les 15 secondes qui le séparent de son rival. Dans le tout dernier tour, il réussit un dépassement décisif et reprend la 2e place. Olivier Galant, lui, s'impose au volant de la Nissan R90CK #83.

Course 2

Lukas Halusa (Porsche 962 C #30) conserve l'avantage de la pole au départ et mène comme pour la première course. Olivier Galant (Nissan R90CK #83) porte rapidement une attaque décisive. Les deux prototypes se frôlent légèrement et la Nissan s'installe aux commandes. La course perd rapidement un premier protagoniste : la Spice SE90P #41 de Marc Devis s'immobilise à la fin du 2e tour. Dans le peloton, François Bourdin (ADA 02B #105) réalise une performance remarquable. Engagé en catégorie C2, il dépasse Georges Cabanne (March 85G #21) pour s'emparer de la 6e place. En revanche, la Peugeot 905 Evo 1 Bis #2 de Mr John of B est contrainte à l'abandon au 4e tour en raison d'un nouveau problème de boîte de vitesses. Après les arrêts aux stand, Olivier Galant reste en tête avec sept secondes d'avance sur Philip Kadoorie (Porsche 962 C #69). Derrière, Ralf Kelleners – qui a relayé Ivan Vercootere dans la Porsche 962 C #7 – enchaîne les meilleurs tours à plusieurs reprises. Il dépasse plusieurs concurrents, dont Klaus Abbelen (Porsche 962 C #00), pour se hisser sur le podium. À quelques minutes de la fin du temps réglementaire, la Porsche #30 de Lukas Halusa émet un épais panache de fumée d'huile. Le prototype s'immobilise, provoquant l'interruption de la course.

2 LITRES CUP

Kyle Tilley (associé à Oliver Bryant) prend rapidement le commandement sur la #60, suivi par David Danglard sur la #15. Les deux pilotes prennent le meilleur sur Jürgen Rudolph sur la #757, parti de la pole position de cette seule course monomarque et monotype. Puis c'est George Gamble sur la Porsche #27 qui passe à son tour, jusqu'à

mener l'épreuve d'un format de 1h30. Le début d'épreuve de Xavier Deyrault est remarqué : 9^e au drapeau vert, il est déjà 5^e après trois tours.

Vient la vague d'arrêt obligatoire. 3^e, Kyle Tilley est le premier à s'engouffrer dans la voie des stands et cède le volant de la #60 à Oliver Bryant. Ce dernier part confiant pour ce rendez-vous des Dix Mille Tours, sortant d'une série de quatre victoires en quatre courses. Mais son relai ne le mène pas vers un nouveau succès. La sortie de la voiture de sécurité à 35 minutes du but ressert les écarts : Jürgen Rudolph (#757) devance David Danglerd (#15) de trois dixièmes seulement en tête. Oliver Bryant fournit son effort pour compléter ce trio, gagnant en fin de course plus de deux secondes au tour sur les deux leaders. Il est 2^e et n'a plus que Jürgen Rudolph comme opposant.

Il reste alors 15 minutes et c'est là que surgit David Verzijlbergen sur la #68. Il poursuit le travail de son équipier Juergen Westphal et dépose David Danglerd (#15) pour le gain de la 4^e place. Puis, à la fin du 25^e tour, il profite d'une attaque qui ne porte pas sur fruits d'Oliver Bryant sur Jürgen Rudolph... et s'immisce ! Sa 911 châssis court en teinte « Crystal Blue » est intouchable. Il se débarrasse d'Oliver Bryant pour finalement s'imposer d'une courte tête, signant au passage le meilleur tour en course en 2'42"483. Il est le seul à rouler régulièrement sous la marque des 2'43 en course, montrant sa suprématie ce samedi, et prouvant que cette victoire varoise est largement méritée.

GENTLEMEN CHALLENGE

Un duo de Bizzarrini 5300 GT face à la Tojeiro EE, c'est l'affiche de ces Dix Mille Tours 2025 en Gentleman Challenge. Au moins pour la première course, avec les deux machines italiennes prenant en étau la création de John Tojeiro emmenée par le Dr. Afschin Fatemi. Sur la Bizzarrini #80, Diogo Tavares prend le commandement et gère avec autorité son effort. Il est le premier à passer par la voie des stands pour son arrêt obligatoire et n'est pas inquiet pour la victoire. Car la seconde Bizzarrini engagée - la #46 de Volker Hichert et Björn Ebsen - concède tour après tour de précieuses secondes pour échouer finalement 2^e, juste devant la Porsche 904/6 Carrera GTS partagée par Hipolito Pires et Tiago Raposo de Magalhães. La Tojeiro EE #100, animatrice des épreuves de Gentleman Challenge, rentre malheureusement aux stands en fin d'épreuve, suspension cassée. On note durant cette première confrontation de belles passes d'armes entre François Bourdin (Lotus XI 1500 #24) et Vincent Kolb (Austin-Healey 3000 Mk II #650), le premier nommé terminant à une belle 4^e place.

Le dimanche prend des airs de revanche pour les déçus de la veille. A nouveau, les deux Bizzarrini # 80 et #46 jouent devant, mais Hipolito Pires s'infiltré avec sa Porsche 904/6 Carrera GTS #49. Il passe 2^e, mais ne revient pas sur Diogo Tavares sur la #80 qui s'échappe. Volker Hichert sur la Bizzarrini #46 reforme rapidement le duo des italiennes devant, et profite d'une touchette entre deux 904 : Stephan Koenig sur la

#940 a des dégâts sur le côté droit, percuté par Hipilito Pires sur la #49. Ce dernier sera d'ailleurs sanctionné d'un drive trough pour sa manœuvre.

Bizzarrini contre Porsche, la course se limite à ce duel ? Non ! La Tojeiro EE du Dr. Afschin Fatemi est à nouveau opérationnel après les soucis du samedi. Ce dernier fournit son effort, parti de la 18^e ligne ! Après moins de 10 minutes de course, il est 3^e.

Diogo Tavares sur la #80 s'arrête en début de fenêtre d'arrêt obligatoire, et laisse le commandement à la #46 de Volker Hichert. Lorsque tout le monde a observé son arrêt, la hiérarchie change : Afschin Fatemi est encore en pleine forme et dépose Björn Ebsen sur la Bizzarrini #46 (qui a relayé Volker Hichert). Il ne parvient toutefois pas à reprendre la Bizzarrini de tête, et termine à 4,6 secondes. Il peut se satisfaire d'avoir enlevé le meilleur tour en course en 2'35'901, une excellente performance pour la rare GT que l'on prend plaisir à voir aussi rapide en 2025.

SIXTIES ENDURANCE

La course de deux heures s'élançe à la tombée de la nuit, pour se disputer presque intégralement en conditions nocturnes. Maxime Guenat (Shelby Cobra Daytona Coupe #51) prend un excellent départ occupe la tête. Parti 8^e, Erwin France (Cobra Daytona #70) pointe en 2^e position dès la fin du premier tour, puis s'empare de la tête au 3^e passage. Trois Cobra Daytona occupent alors le podium provisoire : Erwin France, devant Maxime Guenat et Armand Mille. La Shelby Cobra 289 #76 de Nick Padmore et Tony Sinclair abandonne au 9^e tour sur casse de boîte de vitesses. Dans la foulée, Eugène Deleplanque (Cobra 289 #7) part en tête-à-queue au virage du Pont, mais parvient à repartir sans perdre sa 7^e place. La Bizzarrini #50 des Hezemans, alors 4^e, est contrainte à l'abandon sur ennui de freins. Après les arrêts au stand, la bagarre s'intensifie en tête, les trois Cobra Daytona échangeant leurs positions à plusieurs reprises. Pendant ce temps, l'équipage Bontrup/Hart (Cobra 289 #76) entame une remontée fulgurante. Tour après tour, il comble son retard, alignant les chronos rapides. Au 37^e tour, il dépasse Armand Mille dans la ligne droite des stands et signe le meilleur tour en course en 2'27"154. Quelques virages plus loin, il prend le meilleur sur Guenat et s'échappe vers la victoire.

CLASSIC ENDURANCE RACING 1

Chris Ward (Lola T70 #70) réalise un excellent départ et prend immédiatement les commandes. Derrière, Lukas Halusa (Ferrari 512 M #512) rétrograde en 5^e position, mais amorce une belle remontée. Emile Breittmayer (Lola T70 #124) dépasse Michel Speyer (Porsche 917 K) et rejoint la lutte pour la 3^e place avec Halusa et Marc de Siebenthal (Porsche 908/03 #4). Breittmayer passe Halusa, mais une petite erreur au virage de Bendor permet à de Siebenthal de reprendre l'avantage. Un peu plus tard, de Siebenthal dépasse Armand Mille (Lola T70 Mk.3B #7) pour la 2^e place. L'entrée de la voiture de sécurité après l'abandon de Romain Belleteste (Lola T70 #80) coïncide

avec l'ouverture de la fenêtre de ravitaillement. Tous les leaders s'arrêtent, sauf de Siebenthal. Après les arrêts aux stands, Christophe Van Riet mène devant Philippe Giauque et Breitmayer. Ce dernier dépasse rapidement Giauque, puis revient sur Van Riet, qu'il dépasse au 20^e tour pour prendre la tête. Niklas Halusa (Ferrari 512 M) et Armand Mille dépassent ensuite Van Riet. Mille part en tête-à-queue dans l'avant-dernier tour et termine 5^e. Emile Breitmayer s'impose au volant de sa Lola T70.

CLASSIC ENDURANCE RACING 2

Le Classic Endurance Racing 2 est marqué par de nombreux rebondissements. En début d'épreuve, Dominique Guenat (TOJ SC303 #49) dépasse Philippe Scemama (Lola T600 #600) et s'installe à quelques encablures de Maxime Guenat (Lola T286 #50) en tête. En catégorie GT2, Dennis Busch sur la Porsche 935 #54 occupe la première place.

Philippe Scemama montre ensuite un rythme impressionnant avec une série de meilleurs temps partiels, notamment dans la ligne droite de Signes, ce qui lui permet de remonter à la 2^e position. Maxime Guenat creuse alors l'écart en tête avec 7,5 secondes d'avance sur la Lola T600 de Scemama, Dominique Guenat restant 3^e à plus de 10 secondes.

Plusieurs abandons émaillent la course. Tony Sinclair (Lola T292 #85) s'arrête avant le 15^e tour à cause de problèmes de boîte de vitesses et de vibrations, ce qui vient s'ajouter à son abandon de la veille en Sixties' Endurance pour un week-end particulièrement difficile. La Ferrari 312PB #69 de Mr John of B rencontre également des problèmes de pression d'essence.

Maxime Guenat maintient un rythme effréné avec des temps remarquables de 2'00"044 puis 1'59"061, mais un contact entre la Lola T600 de Scemama et la Porsche 935 #78 de Matteo Radicioni bouleverse la course. Scemama, victime d'une crevaison à l'arrière gauche suite à ce contact alors qu'il est 2^e, écope d'une pénalité pour avoir causé la collision. Il ne peut plus prétendre à la victoire.

Une bataille serrée s'engage entre Marc Busch (qui a relayé Dennis Busch) sur la Porsche 935 et Stéphane Nguyen sur sa Lola T298, illustrant les différences techniques entre ces deux types de voitures. Ce sont finalement les « twin Busch » qui gagnent cette lutte, 4^e.

La course est interrompue par un drapeau rouge à 7'30 de l'arrivée. La Porsche 935 #78, qui a déjà été impliquée dans plusieurs incidents, répand de l'huile sur la piste, causant un tête-à-queue de Maxime Guenat, qui s'impose tout de même.

CLASSIC TOURING CHALLENGE

La course démarre par un excellent départ de Christophe Van Riet (Ford Mustang 289 #20) qui remonte rapidement depuis la 5^e place sur la grille pour se porter au contact

d'Abraham Bontrup en pole position sur la Mustang #76. Tom Chilton réalise également un très bon départ et place sa Cortina Lotus en 3^e position, devançant les deux Alfa Romeo Giulia Sprint GTA #22 de François Rivaz et #40 de Michael Erlich. François Rivaz cède ensuite sa position face à Ian Thompson (Ford Cortina Lotus #71), établissant un classement provisoire avec deux Mustang en tête suivies de deux Cortina Lotus : Bontrup, Van Riet, Chilton, puis Thompson.

Michael Erlich, qui occupe la 6^e place juste derrière François Rivaz, rencontre des problèmes électriques sur son Alfa Romeo Giulia Sprint GTA #40. Il rentre aux stands mais repart avant de s'arrêter définitivement sur la piste, problèmes électriques.

Après 15 minutes de course, Christophe Van Riet subit la pression de Tom Chilton tandis qu'Abraham Bontrup s'échappe en tête avec 7 secondes d'avance. François Rivaz sur son Alfa Romeo se montre combatif et reprend l'avantage face à Ian Thompson sur la Cortina Lotus #71, s'installant solidement en 4^e position.

Les problèmes mécaniques frappent ensuite Tom Chilton, dont le différentiel de sa Cortina Lotus explose avant la ligne des stands, l'obligeant à l'abandon. Cela permet à Abraham Bontrup de creuser encore l'écart avec 1'07 d'avance. Van Riet rencontre à son tour des difficultés avec un pignon de commande d'allumeur cassé, privant sa voiture d'allumage.

Jean-Pierre Gagick occupe une belle 3^e place sur la Ford Mustang 289 #172 mais se fait dépasser par Andrew Haddon (Corina Lotus #79) qui a relayé Mark Drain après l'arrêt aux stands. Gagick écope ensuite d'une pénalité de 36 secondes pour non-respect de la fenêtre d'arrêt obligatoire.

Andrew Haddon sur sa Cortina Lotus voit Frank Stippler sur l'Alfa Romeo Giulia Sprint GTA #22 revenir sur lui. Ce dernier se montre nettement plus rapide et comble l'écart à raison de 3 à 3,5 secondes par tour. Une belle bataille s'engage avec plusieurs tentatives de dépassement au virage du Pont. Stippler réussit finalement à passer lors d'une nouvelle tentative et prend clairement l'avantage, accédant au podium à 3 minutes de la fin de course.

HERITAGE TOURING CUP

Sebastian Glaser sur la BMW 3.0 CSL #174 conserve la tête au premier virage mais se fait dépasser par Maxime Guenat sur la Ford Capri RS 3100 #50 dès le premier tour. Une voiture de sécurité entre en piste après seulement 2'30 de course suite à un accident entre Armand Mille (Ford Capri RS 3100 Cologne #60) et Michael Kammermann (BMW 3.0 CSL #74).

La course reprend à 45 minutes de l'arrivée. Sebastian Glaser reprend l'avantage au freinage du premier virage, reléguant Maxime Guenat en 2^e position, tandis qu'Emile

Breitmayer (BMW 3.0 CSL) occupe la 3^e place à 1'250. Ce trio de tête se détache rapidement du reste du peloton.

Après 30 minutes de course, Maxime Guenat reprend l'avantage sur Sebastian Glaser. Après les arrêts aux stands, Guenat conserve la tête, suivi de Glaser qui exerce une pression constante, puis de Breitmayer qui peine à gérer le trafic. Cependant, Guenat montre des signes de faiblesse et se fait consécutivement dépasser par Sebastian Glaser et Emile Breitmayer.

À 10 minutes de la fin, Maxime Guenat effectue un passage supplémentaire par les stands avant de ressortir. Il retourne une troisième fois aux stands pour un problème de fixation de capot qui semble s'être détaché, compromettant ses chances de podium. Domination BMW, et victoire de Glaser, qui porte une fois encore sur la plus haute marche sa monture noire et or.