





Sports

var-matin
Samedi 6 novembre 2021

AUTO LES 2 TOURS D'HORLOGE AU CIRCUIT PAUL RICARD (DÉPART À 15 H)

Et ça repart pour deux tours!

Après une éclipse de six ans, la seule course d'endurance de 24 heures dédiée aux véhicules historiques de compétition remet le contact dans le berceau varois qui l'a vu naître en 1992.

'était hier, ou presque. Au siècle dernier. Il y a près de trois décennies. Autour d'un bon repas dans une auberge du Beausset. Eric Van de Vyver, pilote et organisateur qui s'apprête à lancer son propre championnat, les V de V Endurance Series, et François Chevalier, emblématique patron du circuit Paul Ricard, scellent la mise en route d'une course de 24 heures réservée aux VHC (véhicu-les historiques de compétition). Ainsi viennent de naître les 2 Tours d'Horloge. La première édition, qui clôture la saison 1992 au mois ture la saison 1992 au mois de novembre sur la piste de 3,8 km, est remportée par l'AC Cobra de l'équipage anglo-canadien Stirling-Shead-Shead. Très vite, l'épreuve s'installe parmi les moments forts du calen-drier. Dans le paddock fleurant bon les sixties, on croise des « pointures » toujours promptes à remonter



Prête à rugir, la « Béhème » muyoise du team Chateaux Sport Auto! (Photo G. L.)

le temps: Henri Pescarolo, Gérard Larrousse, Mauro Bianchi, Stéphane Ortelli, Jean Blaton, Jürgen Barth, entre autres...

La vente du temple varois des sports mécaniques - en 1999 - poussera le double tour d'horloge à déménager, d'abord en Espagne, du côté de Valencia, puis à Magny-Cours. Retour à la case départ en 2012 et 2014 avant une longue parenthèse de six ans qui se referme enfin ce week-end. Comme on se retrouve! Repoussé de douze mois par acrise sanitaire, le come-back ne manque pas d'allure avec 35 Sport-Prototypes et GT/Tourisme réunies sur la traditionnelle grille de départ en épi.

Avantage Leconte

Si de nombreuses écuries britanniques ont renoncé à faire le déplacement en raison des complications administratives résultant de la mise en place du Brexit, huit pays sont tout de même représentés par les pilotes professionnels et gentlemen drivers venus cravacher leurs nobles cavaleries jour et nuit.

Vainqueurs des 6 Heures de Magny-Cours, le 16 mai dernier, le Belge Serge Libens et son compère suisse Marc de Siebenthal (Porsche 964 RS/1992) espèrent doubler la mise en compagnie de Damien Kohler et Jean-André Collard. Pour leur donner la réplique, on pourra compter notamment sur la BMW 635 CSI groupe 2 millésime 1979 de la structure varoise Chateaux Sport Auto basée au Muy. Voilà six mois, Matthieu et Jean-Baptiste Chateaux s'étaient adjugé la 2e place de la course nivernaise de préparation. Nul doute qu'ils visent ici la marche supérieure.

che supérieure.
Enfin, un certain Henri Leconte, fidèle ami de la maison V de V, aura l'honneur
et l'avantage de partager le
volant d'une TVR Griffith
200 quinquagénaire (1964)
avec les Van de Vyver père
et fils, Eric et Guillaume. Passionné pur et dur de sport
auto, l'ex-tennisman va disputer un match de longue
haleine comme il les aime.

GII. LEON

Le programme

Aujourd'hui: Legends Cars Cup courses B (9 h) et C (13h40), les 100 Tours (9h40), départ des 2 Tours d'Horloge (15 h). Demain: arrivée des 2 Tours d'Horloge (15 h).

Entrée gratuite (tribunes X-Trem Park/Grand Prix Burger/ligne droite des stands), accès paddock réservé aux abonnés.

Sports

var-matin

Lundi 8 novembre 2021

AUTO LES 2 TOURS D'HORLOGE AU CIRCUIT PAUL-RICARD

Loix s'est pris au jeu

Le rallyman belge, Varois d'adoption, n'avait jamais couru au Castellet. Bon troisième, hier, il a adoré son baptême du feu en compétition historique.

on nom est apparu sur la liste des engagés quelques jours à peine avant l'échéance. Si Freddy Loix connaît bien le Var, sur tout depuis qu'il possède une résidence secondaire du côté du Plan-de-la-Tour - construite en 1999 -, jamais l'ancien pilote officiel Mit-subishi, Hyundai et Peugeot en championnat du monde des rallyes n'avait tutoyé la limite dans l'écrin du Grand Prix de France de Formule 1. «L'opportunité s'est présen-tée récemment grâce au propriétaire de cette belle auto. Bernard Zimmer, un ami luxembourgeois, client chez nous », raconte le jovial voisin belge qui a mis un terme à sa carrière en 2016 pour prendre les commandes d'une concession Aston Martin à Bruxelles. « Après une période de rodage ral-longée par la crise sanitaire, l'entreprise a trouvé sa vitesse de croisière. Je peux m'appuyer sur une équipe



Au volant de ce proto Grac, Freddy Loix a vite trouvé ses marques. (Photos G. L.)

compétente. Donc, c'est plus facile de programmer une petite récréation telle que celleci maintenant. »

Juste avant de souffler sa 51e bougie d'anniversaire ce mercredi, le recordman du Rallye d'Ypres (11 victoires !) a savouré pleinement ce cadeau anticipé : les 2 Tours d'Horloge dans le baquet d'un prototype Grac MT 14B né en 1971 comme lui, «J'ai déjà disputé une dizaine de courses de 24 heures, à Spa et à Zolder, mais c'était toujours à bord de voitures modernes, jamais en mode historique. Là, au début, il faut s'habituer à cette position de pilotage assez allongée. Il faut aussi avoir le réflexe de monter le régime moteur très haut pour bien exploiter le bloc Ford Cosworth qui la pro-

À 0"388 de la pole

Sur le tracé de 5,8 km qu'il découvrait, Loix s'est vite pris au jeu. En témoigne le 2º temps obtenu lors de qualifications, à 0"388 de la pole position. « 1"288 de la pole position » de Paul-Ricard est parfaitement adapté pour ces véhicules anciens que l'on ra pas envie d'abîmer car il pardonne les erreurs. Disputer la même course à Spa, ça me ferait un peu peur. À certains endroits, iù-haut, on peut toure fot : "

peut taper fort... »
Malgré quelques aléas, le trio Axel de Ferran-Bernard
Zimmer-Freddy Loix est allé au bout du périple, hier : 3° sous le damier à 5 tours des vainqueurs.

Vallery-Masson taille patron

Quand il n'organise pas le Grand Prix de France Historique, il gagne les 2 Tour d'Horloge! Quatre mois après avoir réussi le déménagement en terre varoise du « GP vintage », Laurent Vallery-Masson, le patron de la société HVM Racing orchestrant notamment l'Historic Tour, est entré au palmarès en compagnie d'Eric Martin, Fabrice Notari et Pascal Gerbout. Leur proto Tiga a boudé 514 tours en 24 heures. Le podium. - 1. Vallery Massonmatin-Notari-Fotout (Tiga) 514 tours; 2 Mille-Guenat-Mahé-France (BMW) à 3 tours; 3. De Feran-Zimmer-Loik (Gan) à 5 tours.

Le mot de la fin? « C'était vraiment une chouette expérience. L'occasion aussi de faire connaissance avec l'écurie varoise Chateaux Sport Auto, en charge de l'entetien mécanique. Leur atelier se trouve au Muy, Paul Chateaux habite à Grimaud, tout près de chez moi, mais on ne se connaissait pas! » Nul doute que cette première « réaréation » vintage en appellera d'autres.

GIL LÉON

var-matin

AUTO



Henri Leconte remonte le temps au Castellet

P 55

Sports

var-matin

Dimanche 7 novembre 2021

AUTO LES 2 TOURS D'HORLOGE AU CIRCUIT PAUL RICARD

« J'ai un moteur dans le ventre »

À 58 ans, Henri Leconte redécouvre la piste du Castellet ce week-end dans le baquet d'une GT anglaise également quinquagénaire. L'ex-crack des courts vit toujours son autre passion à fond.

ls ont presque le même âge. Lui est né en 1963. Et elle en 64. Elle ? La TVR Griffith 200 frappée du numéro 11 qui s'est élancée à l'assaut des 2 Tours d'Horloge depuis le 26° rang de la grille de départ, hier après-midi au Castellet. Lui ? Henri Leconte ! Ami et co-équipier fidèle d'Eric Van de Vyver, l'organisateur de cette course de 24 heures dédiée aux VHC (Véhicules Historiques de Compétition) qui reprend vie dans son berceau varois après une longue coupure. Héros de l'inoubliable Coupe Davis conquise face aux Américains il y a pile trente ans à Lyon avec Guy Forget et le capitaine Yannick Noah, l'ancien tennisman accepte te capitalite i aminick Noan, i antien teiminiani accept de faire un break avant la mise à feu pour évoquer une seconde passion qui ne date pas d'hier. Quand il parle d'auto, Leconte est bon. Jugez plutôt.

Henri, votre précédent passage sur la piste du circuit Paul Ricard, c'était quand ?

Au siècle dernier! Ici, j'ai roulé plusieurs fois avant la réfection, jamais depuis. Les premiers tours d'essais libres, ca fait bizarre. Difficile de retrouver ses repères avec tous ces large dégagements bariolés de part et d'autre. Hier (vendredi, ndlr) j'y suis allé mollo, pas à pas, notamment dans la courbe de Signes. Au volant de cette Anglaise propulsée par un moteur Ford V8 de 400 chevaux, mieux vaut être humble. Il faut exploiter pleinement son couple phénoménal. Être gentil, délicat. Surtout ne pas la brusquer. Parce que ça ne freine pas comme une Porsche. À haute vitesse, on peut vite partir dans le décor...

marquants gardez-vous du circuit des années 90 ?

Là-bas, juste à côté, sur la piste de glisse, j'ai appris à piloter la BMW du team Oreca avant de goûter pour la première fois la glace du Trophée Andros. Mon professeur s'appelait Yvan Muller. C'était en 1994 La même année, j'avais aussi eu la chance d'assister aux essais privés de l'écurie Williams F1. À l'invitation de Renault Sport, trois iours en immersion totale auprès d'Ayrton Senna et de Damon Hill, dans le bâtiment jouxtant la ligne droite du Mistral aui abritait alors les motoristes du Losange. Senna, c'était un personnage incroyable, mystique. Sa gentillesse, sa disponibilité m'ont frappé. Il prenait le temps d'expliquer. Et dès au'il mettait le casque, on le voyait se métamorphoser.

Il devenait un autre homme. Un pilote hors norme. Je m'en souviens comme si c'était hier. C'était trois mois avant le crash fatal à Imola.

Vous avez vu des Grands Prix de France au Castellet?

Ah oui. Le duel Prost-Senna me fascinait. Senna, c'était une idole pour moi, mais j'admirais aussi Prost, un champion fabuleux. J'ai suivi cette période-là de près. Dans les stands, chez McLaren, grâce à Mansour Ojjeh, un grand monsieur avec qui je m'entendais bien. Je pense avoir connu les meilleures années de la F1. Ici, en 1986 (victoire de Mansell devant Prost), on pouvait se balader à pied partout. Aujourd'hui, c'est différent. La F1 a changé comme bien d'autres sports. Comme le tennis À Roland Garros, autrefois, les gens pouvaient rencontrer les ioueurs. Maintenant, impossible! Tennismen, pilotes : ils vivent tous dans une bulle, avec dix personnes maxi autour d'eux.

Grâce à Dieu, je ne conduis pas comme je joue au tennis "

Comment est née votre passion pour le sport automobile ?

L'étincelle, elle s'est produite avec Jean-Pierre Fleur, dit « Pipo ». Un motoriste très réputé qui était installé au bord du Rhône, côté Ardèche. Je l'ai rencontré au tout début de ma carrière, quand je disputais le tournoi de Valence dans le cadre du circuit Dunlop. C'est lui qui m'a initié au karting. À 18 ans, j'avais gagné une

Oui, c'est la même le même

se battre à fond, être ultra concentré, faire des choix aui vont déterminer le résultat. Seule différence : on peut perdre la vie au volant, pas avec une raquette. Grâce à Dieu, ie ne conduis pas comme je joue au tennis. Là, croyez moi, je prends beaucoup moins de risques. Je suis plus calme, tranquille.

Qu'appréciez-vous



104.75 couleur bleu roi. Ma première voiture. Elle était partie illico chez un préparateur pour lui greffer un kit ZS2 optimisant ses performances. Vous voyez, i'ai mis très tôt le doiat dans l'engrenage. J'aime les autos, conduire, piloter. Ça fait quarante ans que j'ai un moteur dans le ventre!

vous vibrez autant que côté court hier ?

frisson. Une course, c'est un match. Un combat, quoi! Il faut

particulièrement dans ce milieu des courses

L'ambiance. La convivialité. Le partage. Discuter ensemble de la passion qui nous unit. En piste comme dans le paddock, c'est la quête du plaisir qui prime. On ne se prend pas la tête. On s'amuse avec des jouets de grands. Moi, j'ai fait la connaissance d'Eric (Van de Vvver) il v a une vingtaine d'années. Le courant est passé tout de suite. Premier départ au Mans, avec cette TVR, justement. Depuis, les courses s'enchaînent et c'est toujours le même bonheur. l'avais vraiment hâte de découvrir enfin les 2 Tours d'Horloge. Dommage de ne pas avoir débuté un peu plus tôt. On m'a beaucoup parlé des première éditions au Castellet (de 1992 à 1998), C'était quelque chose, paraît-il!

Y a-t-il un rêve de pilote que vous aimeriez réaliser ?

Chaque fois que j'éprouve du plaisir derrière un volant, ici, ailleurs, je réalise un rêve. Tenez, j'ai disputé le Rallye Monte-Carlo Historique à trois reprises. Parcourir ces

Lancia Stratos ou d'une Berlinette Alpine, c'est un enchantement. Souvenirs indélébiles. Aujourd'hui, à 58 ans, je rêve tout simplement de prolonger cette trajectoire le plus longtemps possible. De préférence avec Eric. En 2021, on a disputé les 6 Heures de Magny-Cours et les 2 Tours d'Horloge. de route 2022 comprend encore ces deux destinations. Et d'autres épreuves, pourquoi pas ?

Au fait, après l'arrivée de ces 2 Tours d'Horloge, vous jetterez un œil sur la finale du Masters 1000

Tac au tac

✓ Grand Prix de France ou 24 Heures du Mans 24 Heures du Mans

Roland Garros 1988 ou Coupe Davis 1991 91, bien sûr! Aucune hé-sitation. 88, on oublie...

Courbe de Sianes ou double droite du Beausset Le Beausset. Moins rapide mais plus technique.

ou John McEnroe Borg. Mon idole quand j'ai commencé à jouer.

/ Ferrari ou Porsche? Aïe, pas facile! Allez, je dis Ferrari, pour le coup de crayon, la beauté pure.

✓ Lob lifté ou volée amortie ? Volée amortie. C'était mon truc.

de Paris ?

Oui, on va regarder, Sur la planète tennis, un sacré virage se profile droit devant. Parce qu'on est au crépuscule de l'ère des trois Fantastiques. Novak (Djokovic) tient encore son rang, certes. En revanche, pour Roger (Federer), à mon avis, c'est fini. Et "Rafa" (Nadal), personne ne sait ce qu'il va faire. Revenir ou pas ? Dans quel état ? Jusqu'à quand ? Tous les regards sont donc braqués aujourd'hui sur leurs potentiels successeurs. Tsitsipas ? Zverev ? Medvedev ? Thiem? Lesquels d'entre eux arriveront au sommet et tiendront la distance làhaut? Bien malin qui peut le prédire

La question à 2 balles... de tennis

Si vous deviez partager le volant sur une course de Si vous deviez partager le volant sur une course de 24 heures telle que celle-ci avec deux joueurs(ses) de tennis d'hier ou d'aujourd'hui, qui choisiriez-vous? Je demande d'abord à Guy (Forget). Je sais qu'il conduit bien puisqu'on a disputé le Trophée Andros ensemble. Qui d'autre? (Il réfléchit) David Nalbandian, tiens! Il roule beaucoup en rallye chez lui (*). En revanche, mieux vaut éviter Andre Agassi. Lors d'une animation organisée par Mercedes en marge du tournoi de Stuttgart, à l'époque, je me rappelle qu'il avait dégommé quatre bagnoles!

(*) L'ancien 3° joueur mondial, finaliste à Wimbledon en 2002, est un animateur patenté du championnat d'Argentine des rallyes depuis 2014.



Les 2 Tours d'Horloge et le Sainte Baume RallyCircuit : une fin d'année à toute vitesse au Circuit Paul Ricard



Vous aimez les courses de vitesse? Alors, on a ce qu'il vous faut. Le Circuit Paul Ricard situé au Castellet, propose des événements de prestige pour cette fin d'année. Les 2 Tours d'Horloge du 5 au 7 novembre, et le Sainte Baume RallyCircuit du 16 au 19 décembre. Suivez le guide!

Les 2 Tours d'Horloge, une course d'endurance de 24 heures avec des véhicules historiques

Initiée en 1992 par Eric Van de Vyver sur le Circuit Paul Ricard, l'épreuve des 2 Tours d'Horloge est la seule course d'endurance de 24 heures réservée aux véhicules historiques de compétition.

Selon le mélange des genres propre aux grandes courses d'endurance, gentlemen drivers et pilotes professionnels se partagent le volant de GT/Tourisme et Sport-Prototypes. Des grands noms du monde sportif, comme Henri Leconte et Jean-Claude Andruet participeront à la course. L'ancien joueur de tennis participera à bord d'une TVR Griffith 200 de 1964, associé à Eric Van de Vyver, Alex Meynard et Patrick Brossard.

Double champion de France des rallyes en 1968 et 1970, champion d'Europe des rallyes en 1970 (17 victoires de 1970 à 1984), victorieux en championnat du monde au Monte-Carlo en 1973, Tour de Corse en 1974 et Sanremo en 1977, Jean-Claude Andruet partagera, quant à lui, le volant d'une Porsche 944 S2 du CSA Racing Team avec Arnold Noret et Franck Hardonniere.

Si les 2 Tours d'Horloge occuperont une large part du temps de piste du week-end des 6 et 7 novembre, ils laisseront également place à deux autres compétitions : les 100 Tours du Castellet et la Legends Car Cup, dont les courses se disputeront dès le vendredi après-midi et se poursuivront jusqu'au samedi après-midi, en lever de rideau de la course de 24 heures dont le départ sera donné à 15h.

Le public pourra accéder gratuitement à la Tribune du Grand Prix Burger, ouverte de 10h à 18h.





07 Nov 2021

AUTOMOBILE : Le retour des 2 Tours d'Horloge au Circuit Paul Ricard

Sept ans après sa disparition du calendrier sportif, les 2 Tours d'Horloge ont écrit un nouveau chapitre de leur histoire en ce premier week-end de novembre.

Attendus avec impatience l'automne dernier, mais reportés en raison de la pandémie de Covid-19, les 2 Tours d'Horloge sont la seule course au monde de 24 heures exclusivement réservée aux Véhicules Historiques de Compétition (VHC). Né en 1992 de la volonté d'Eric Van de Vyver, l'évènement a connu un succès immédiat, devenant un rendez-vous incontournable des VHC pour les équipages français et étrangers sur le Circuit Paul Ricard, puis sur le circuit espagnol Ricardo Tormo et ensuite à Magny-Cours. Pour finalement renouer avec le tracé du Castellet lors de ses deux dernières éditions, en 2012 et 2014.

Le concept des 2 Tours d'Horloge : mélanger gentlemen drivers et pilotes professionnels aux volants de GT de tourisme et protos sportifs pendant 24 heures de course sur le tracé F1 de 5,8 km avec la chicane dans la ligne droite du Mistral. Les 32 équipages venus d'Europe ont pris le départ de la course samedi à 15h dans un tour lancé, après avoir effectué une procédure de départ type Le Mans, en clin d'œil à la mythique épreuve d'endurance.

Parmi les pilotes sur la grille de cette nouvelle édition, l'ancien tennisman Henri Leconte (vainqueur de la Coupe Davis en 1991 et finaliste des Internationaux de France en 1988), passionné de courses automobiles, qui n'aurait manqué pour rien au monde la renaissance de cette course dont il a été l'un des grands fidèles. Il a partagé le volant d'une TVR Griffith 200 (#11) avec Eric Van de Vyver, créateur et organisateur de l'épreuve d'endurance historique, et ils ont atteint la 11ème place du classement.

Certains équipages ont couru en famille comme les varois Matthieu et Jean-Baptiste Chateaux avec leur BMW 635 CSI (#83). D'autres ont disputé l'épreuve entre amis comme les fils de 4 collectionneurs automobiles qui se sont relayés au volant d'une rare BMW 635 Gr. A de 1979 (#150) pour terminer sur la seconde marche du podium.

Les 2 Tours d'Horloge étaient complétés vendredi et samedi par les 100 Tours, épreuve d'endurance et de régularité sportive ouverte aux voitures âgées de 25 ans au minimum, et par la Legends Cars Cup, formule monotype réunissant 34 machines qui ont assuré le spectacle à l'occasion de trois courses sprint.

Pour encourager les concurrents, les spectateurs ont pu profiter du spectacle en piste depuis la tribune ensoleillée du Grand Prix Burger.

Podium général 2 Tours d'Horloge :

- 1. Gemanova (L. Vallery-Masson/ E. Martin/ F. Notari/ P. Gerbout), Tiga SC 84 (1984) #22 (514 tours)
- 2. Equipe Europe (A. Mille/ M. Guenat/ G. Mahé/ E. France), BMW 635 Gr.A (1982) #150 (à 3 tours)
- 3. Chateaux Sport Auto (A. de Ferran/ B. Zimmer/ F. Loix), Grac MT 14 B (1971) #122 (à 5 tours)

>Tous les résultats



CLASSIC

2 TOURS D'HORLOGE

RETOUR Gagnant

Les 2 Tours d'Horloge ont proposé une course très disputée au Paul-Ricard. 24 heures de pure compétition conclues par la victoire de la Tiga SC84 de l'équipage Vallery Masson-Martin-Notari-Gerbout.

ors de la précédente édition des 2 Tours d'Horloge en 2014, nous avions laissé Eric van de Vyver désabusé sur l'état des compétitions historiques. Sept ans plus tard, le jovial organisateur a retrouvé le sourire : « Ce n'était pas le bon moment. Les pilotes préféraient le sprint, notamment en CER (Classic Endurance Racing, série organisée par Peter Auto), rappelait-il. À cause des contraintes liées au Covid, certains équipages ont reporté leur engagement à l'année prochaine, mais nous avons quand même un beau plateau. Nous acceptons désormais les voitures datant jusqu'à 1990. Je le sens bien, je pense que c'est reparti. L'an prochain, ce sera le 30° anniversaire de l'épreuve et j'envisage d'organiser une course de 3 heures à Barcelone.»

Trente deux équipages ont finalement pris le départ du double tour d'horloge au Castellet (Var). Parmi les fidèles figurait Jean-Charles Rédelé, qui avait disputé les premières éditions sur des Alpine M63 et M64. Cette fois, il pilotait une barquette Lola T590 de la catégorie Sports 2000 : « Elle est très agréable à conduire, mais avec 150 ch pour 550 kg, on ne peut pas lutter face aux Porsche 930 Turbo. » Cela se confirmait aux qualifications, qui voyait la Porsche du Pascalou Racing signer la pole, bouclant les 5,8 km avec chicane en 2°27°389. La Por-

sche millésimée 1980 sortait des ateliers de Crubilé Sports, mais son préparateur ne se faisait pas d'illusions : « Nous ne pourrons pas jouer la victoire. Nous ravitaillons trop souvent », prévenait Sébastien Crubilé. Invité de la dernière heure sur la Grac MT14B de Châteaux Sport Auto, Freddy Loix se qualifiait également en première ligne, devant un quarteron de Sports 2000 et la BMW 635 de la famille Châteaux (Matthieu et Jean-Baptiste, associés à Alain Girardet). Ayant disputé les 24 H. de Spa aux mains de Thierry Boutsen, cette Groupe A se montrait la plus véloce des Tourisme, précédant la Ford Capri 3.4 litres ex-IMSA que « John Doe » partageait avec les Robert père et fils (Lionel et Antoine).



UNE COURSE INDÉCISE

La première heure voyait Freddy Loix mener la danse avant de marquer un arrêt au 7º tour, le Belge ayant trop demandé aux freins de sa Grac. Jean-Charles Rédelé ne lui succédait que pour un tour avant de rencontrer des ennuis d'alternateur, puis de suspension. La Tiga de Vallery Masson-Martin-Notari-Gerbout héritait du commandement, avant d'être stoppée en piste par une coupure moteur, au cours de la 4º heure. Après ce jeu de chaises musicales, la March 815 n°51 de l'équipe Palmyr s'installait plus durablement au commandement. Au tiers de l'épreuve, l'équipage de tête



composé de « Nelson », Christophe Kubrick et François Belle possédait 7 tours d'avance sur la BMW 635 CSI nº150 d'Equipe Europe confiée à Armand Mille, Max Guénat, Guillaume Mahé et Erwin France. L'écart se creusait dans la nuit avant que la March ne soit retardée par un problème moteur. À six heures de l'arrivée, la robuste BMW était revenue dans le même tour, maintenant le suspense intact. Puis à 4h30 de l'arrivée, la Tiga de Vallery-Masson & co ressortait du bois et débordait la March. Le ravitaillement conjoint des deux barquettes permettait à la BMW de prendre momentanément l'avantage. Moins performante. celle-ci devait effectuer un arrêt de moins pour espérer l'emporter. Ce ne sera pas le cas. Malgré quelques

minutes perdues en raison d'une traverse arrière desserrée, la Tiga SC84 de Gemanova, suivie par Châteaux Sport Auto et managée par Pauline Schoofs, conservait l'avantage jusqu'au bout, Laurent Vallery-Masson, Éric Martin, Fabrice Notari et Pascal Gerbout avant effectué un sans-faute. Derrière la BMW victorieuse en Tourisme, l'équipe Châteaux plaçait également sa Grac sur le podium du général, précédant la March au moteur affaibli de Palmyr. Une belle performance pour Freddy Loix, qui ponctuait sa découverte de l'Endurance par le meilleur temps en course : « Nous avons perdu du temps avec ce problème de freins, puis nous avons trouvé notre rythme », se réjouissait l'ancien rallyman. Quant aux Porsche, leur fiabilité légendaire a souvent été prise en défaut, mais la 930 Turbo du Pascalou Racing a sauvé l'honneur de la marque en s'imposant en GT, aux mains de Pascal Duhamel, Sébastien Crubilé, Romain Rocher et Emmanuel Brigand, classés 5° au général.

Avant même le baisser du drapeau, Eric van de Vyver pouvait exprimer sa satisfaction: « Les mecs me disent merci et je les remercie aussi, lâchait-il au terme de son dernier relais. Grâce à eux, je peux m'éclater au volant de ma voiture avec mes potes. » On ne saurait mieux résumer l'esprit de cette épreuve à nulle autre pareille, qui méritait bien de retrouver sa place au calendrier.

QR 2 HENRI LECONTE

llote TVR n°11

66 C'ÉTAIT MAGIQUE... ET À REFAIRE **11**



Habitué des Endurances VdeV au volant de la TVR d'Eric van de Vyver, la légende du tennis disputait les 2 Tours d'Horloge pour la première fois.

Comment êtes-vous arrivé au sport automobile ?

Dès 1978, quand j'ai fait préparer ma Peugeot 104 ZS chez Pipo. Par la suite, j'ai mis le pied dans ce monde de dingues, que j'adore. J'ai roulé en Trophée Andros, aux 25 H. de Spa Fun Cup, au Monte-Carlo Historique, jusqu'au jour où j'ai rencontré Eric van de Vyver. Cela fait 20 ans que j'ai piloté sa TVR Griffith pour la première fois, au Mans. J'ai arrêté pendant quinze ans et je suis revenu cette année aux 6 H. de Magny-Cours.

Qu'est-ce qui rend les 2 Tours d'Horloge si attrayants ?

C'est d'abord un paddock, une ambiance. Les concurrents ne se prennent pas la tête et l'organisation est bien ficelée. Le partage et la convivialité font le charme de cette épreuve, mais 24 heures c'est long. Le niveau a évolué et la TVR est une auto qui demande beaucoup. On la sent vivre, il faut savoir l'écouter et ne pas la brusquer.

Quel bilan tirez-vous de votre première participation ?

Ce fut une super expérience. Nous avons fait une course stratégique. On a bien roulé mais on a perdu près d'une heure à cause d'un cardan cassé. J'ai parfaitement exécuté mes trois relais. C'est bien sûr un peu fatigant mais ça fait partie du jeu. C'était vraiment magique... et à refaire.

Propos recueillis par F. Hurel

CLASSIC | 2 TOURS D'HORLOGE RETOUR GAGNANT



DÉCLA

Je ne suis
pas un
collectionneur,
je suis un
compétiteur.
Mario Sala,
pilotepropriétaire
d'une Porsche
906 conservée
« dans son jus »
depuis 1966
et finalement
contrainte à
l'abandon

avenif

ANTOINE ROBERT: « MA POLYVALENCE EST UNE FORCE »

Il était l'un des benjamins du peloton. Mais en dépit de ses 21 ans, Antoine Robert peut être qualifié de « pilote à l'ancienne » eu égard à la somme d'expériences engrangées depuis ses débuts. Le fils de Lionel Robert (champion de France en Historic Tour) est né le 12 mai 2000, à une époque où son père avait mis sa carrière entre parenthèses. « Je ne l'ai vu courir que lorsqu'il a recommencé en 2008, nous confie le Manceau. J'ai commencé à rouler en kart à 7 ans, mais je n'avais pas encore envie de courir. C'est venu plus tard, vers mes 11-12 ans. » Paradoxalement, Antoine ne courut en kart qu'après avoir débuté en automobile, ayant été brillamment coaché par son champion de père : « J'ai disputé ma première course en 2005, en Formula Premium (catégorie lancée par Beta-Epsilon, aujourd'hui disparue). Je n'ai couru qu'une fois en Formule 4, car cela coûtait un budget monstre, puis je me suis orienté en 2016 vers la F. Renault 2.0 en série VdeV. avec RC Formula. » En 2017, l'adolescent dispute l'Historic Tour au volant de la Martini ex-Dégremont rachetée par son père. Contre toute attente, il devient champion de France ! L'année suivante, il évolue en Endurance VdeV sur une Norma CN et en TTE sur une Ginetta G55 de Speedcar, contribuant au titre remporté par cette voiture en GT. Il débute également en LM P3 en Ultimate Cup, sur une Norma M30 de DB AutosEn 2020, il remporte un nouveau titre, devenant champion TTE en Monoplace, sur une FR 2.0 du Hervé David Racing. Cette année, Antoine a de nouveau brillé en Ultimate Cup sur la Norma de DB Autosport. Mécanicien de métier, il a entamé sur le circuit de Fontenay-le-Comte (Vendée) une activité d'auto-entrepreneur, mais reste disponible lorsqu'une opportunité se présente, comme aux 2 Tours d'Horloge. « Ce sera ma première course de 24 heures », s réjouissait Antoine, nullement dépaysé au volant de cette impressionnante, mais fragile Ford Capri, Retardée dès le départ, celle-ci sera éliminée dans la nuit en raison d'une faiblesse chronique des fusées. Pas de quoi déprimer son jeune pilote. « Ma polyvalence est une force, mais pour bénéficier d'une meilleure visibilité, il faudrait que je puisse évoluer en ELMS. La monoplace m'a beaucoup appris, mais quand on voit les budgets demandés en F3, on marche sur la tête! Mon truc, c'est l'Endurance et mon but ultime est de participer aux 24 H. du Mans. Je vais tenter de planifier des tests avec des équipes LM P3 impliquées en ELMS. À terme, en fonction des résultats, je vise le LM P2, mais je n'exclus pas de m'orienter vers le GT. Les opportunités pourraient y être plus nombreuses pour les jeunes pilotes, grâce aux constructeurs impliqués en GT3. » Espérons qu'Antoine trouvera des soutiens lui permettant d'évoluer au niveau supérieur. Il serait navrant qu'un talent aussi complet reste sur la touche, E.H.



EXPERTISE

ALAIN CUDINI, MANAGER MALGRÉ LUI



Cela faisait de longues années qu'Alain Cudini n'était pas réapparu sur un circuit français, lui qui en fut pourtant l'une des grandes figures pendant plus d'un quart de siècle. L'intéressé semblait aussi surpris que nous de voir deux Porsche engagées sous le nom de Cudini Racing Team « Je n'ai pas de team et je ne suis rien du tout, protestait-il avec le sourire. Je suis là uniquement par amitié pour l'équipe de Christian Noret. Si je vois des choses qui peuvent être améliorées, je le leur dirai, rien de plus. » Appelé en renfort, l'ami Christian s'amusait de la situation : « L'équipe s'appelle bien Cudini Racing Team et Alain en est le team manager. Nous nous sommes connus en 1995, lorsqu'il a remporté l'épreuve sur la Lola T70 de l'équipe Acemai, dont j'étais le team manager adjoint. Depuis, on ne s'est plus quittés. Avec mon fils Arnold, qui s'occupe de notre équipe, nous lui avons demandé de venir nous apporter son expertise afin de nous aider à nous rapprocher du podium. » Alain fut donc amicalement prié de superviser la course de la 944 S2 n°20 et de la 911 Carrera n°28. Avec ses couleurs Martini. cette dernière rappelait les premières RSR d'usine apparues en 1973. C'est d'ailleurs la modeste 944 qui allait s'en sortir le mieux, terminant 9e et en tête de la catégorie Saloon Car. « Elle ne s'est pas beaucoup arrêtée, alors qu'un câble d'embrayage a cassé sur la 911, récapitulait « Cudin ». Pour la première expérience de l'équipe sur 24 heures, ça s'est plutôt bien passé. Ils ont emmagasiné beaucoup d'informations qui leur seront très utiles à l'avenir. » F.H.

CLASSEMENT 2 TOURS D'HORLOGE

1. L. Vallery-Masson-E. Martin-F. Notari-P. Gerbout (Tiga SC84), 514 tours en 24h 02'04"076, 2. A. Mille-M. Guenat-G. Mahé-E. France (BMW 635) à 3 t., (1" Tourisme), 3. A. De Ferran-B. Zimmer-F. Loix (Grac MT14S) à 5 t., 4. « Nelson »-C. Kubrick-F. Belle (March 81S) à 5 t., 5. P. Duhamel-S. Crubilé-R. Rocher-E. Brigand (Porsche 930 Turbo) à 8 t. (1" GT), 6. J. De Murard-J.M. David-Grenet-J.M. Guermonprez (Porsche 930 Turbo) à 18 t. 7. X. Michel-J.C. Carminati-S. Lostis-J. Laurin (Porsche 964) à 25 t., 8. S. Libens-D. Kohler-M. De Siebenthal-J.A. Collard (Porsche 964 RS) à 31 t., 9. A. Noret-F. Hardonnière-O. Bougrat-R. Croisile (Porsche 944 S2) à 5 t., 10. Ph. Truffier-J. Geoffroy-B. Geoffroy-A. Boutin (BMW 530) à 52 t., 11. E. van de Vyver-H. Leconte-G. Van de Vyver-P. Brossard (TVR Griffith 200) à 57 t., etc. MT : Loix en 2'24"106 (1454 km/h).



/ Classic

2 Tours d'Horloge, l'éternel retour

Lancés il y a près de 30 ans, les 2 Tours d'Horloge ont largement contribué à ranimer la flamme de l'Endurance. Après sept ans d'interruption, la seule course de 24 heures au monde pour voitures historiques va renaître au Castellet ce week-end. Publié le 05/11/2021 à 17:00 François Hurel



C'est en 1992, aux heures les plus sombres de l'Endurance (*l'inflation des coûts de développement ayant fait fuire les principaux constructeurs*. Ndlr), qu'Eric van de Vyver (*pilote, fondateur et promoteur des VdeV Endurance Series*. Ndlr) a eu l'idée folle de créer la première course de longue haleine réservée aux voitures anciennes. Et comme notre homme est du genre optimiste, il a commencé par le plus difficile : une course de 24 heures sur le Circuit Paul-Ricard (Var)! La première édition se déroula sur le tracé de 3,8 km, avec une interruption de deux heures durant la nuit. Parmi les pilotes de la première heure, figuraient Jürgen Barth, Patrick Peter et Stéphane Ratel, qui allaient bientôt fonder le BPR (*ancien championnat d'endurance automobile de voitures GT*. Ndlr). Le succès des 2 Tours d'Horloge fut tel que, dès la deuxième édition, le grand tracé de 5,8 km fut emprunté (avec ou sans chicane selon les années). Le cap des 50 engagés fut bientôt dépassé et en 1995, l'interruption nocturne passa à la trappe.



Rien ne sert de courir, il faut arriver au bout. Pour cela, les Porsche ne sont pas les moins bien armées © VDEV

Des pilotes de renom ont inscrit leurs noms au palmarès (Jean Blaton et Pierre Dieudonné en 1993, Éric Hélary et Alain Cudini en 1995), avant que le Paul-Ricard ne ferme ses portes à la compétition en 1998. VdeV trouva refuge à Valencia, en Espagne: « Le circuit était trop sinueux et ça n'a pas plu aux concurrents. Nous sommes ensuite allés à Magny-Cours (Nièvre), où j'organisais déjà une course (Les 12 Heures de Magny-Cours. Ndlr), mais ayant de moins en moins de concurrents, j'ai arrêté après l'édition 2004. »

Van de Vyver se consacre alors à ses séries modernes, mais lorsque le Paul-Ricard s'ouvre à nouveau à la compétition, deux nouvelles éditions ont lieu, en 2012 et 2014 (l'épreuve étant annulée en 2013). Face à un plateau de voitures rajeuni, mais trop clairsemé, VdeV constate que l'Endurance pour les véhicules historiques de compétition ne séduit plus et doit jeter l'éponge. Les désirs des gentlemen drivers étant versatiles, VdeV Sports a décidé de relancer l'épreuve cette année.

Trente-neuf voitures

La liste des engagés est prometteuse avec 39 voitures réparties en Sport-Prototypes, GT, Saloon Cars et Tourisme. Éric van de Vyver retrouvera son complice, l'ancien tennisman français Henri Leconte (*vainqueur de la Coupe Davis 1991*. Ndlr), au volant de sa TVR Griffith 200, doyenne du plateau. Jean-Charles Rédelé ne pilotera pas une Alpine, mais une Lola T590 de la catégorie S2000. Parmi les autres vedettes, citons également Jean-Claude Andruet sur Porsche 944, Laurent Vallery-Masson sur Tiga SC84, André « Segolen » Gahinec sur Porsche 911 SC, Lionel et Antoine Robert sur Ford Mustang.

Côté voitures, la perle du plateau sera la Porsche 906 de Silvio Perlino (conseiller financier, comptant une participation au GP de Monaco historique. Ndlr), l'une des plus anciennes au départ. Les plus récentes seront les GT jusqu'à 1990 et les barquettes Sports 2000 (Tiga, March, Lola), admises jusqu'à 1986. Entre la rapidité des Prototypes 2 litres et la fiabilité des Porsche GT, difficile d'émettre un pronostic, ce qui augure une course des plus ouvertes. Gagnante des 6 Heures de Magny-Cours 2021 (14-16 mai), la Porsche 964 RS de Serge Libens, Henrique Gemperle et Marc de Siebenthal visera le doublé. L'épreuve de Régularité des 100 Tours et la Legends Car Cup se produiront en prologue d'une épreuve dont le départ sera donné le samedi 6 novembre à 15 heures. L'accès au public sera gratuit, le paddock étant réservé aux abonnés du circuit.

Palmarès

- 1992 (Paul-Ricard 3,8 km): Shead-Shead-Adams-Stirling (Cobra)
- 1993 (Paul-Ricard 5,8 km): Beurlys-Dieudonné-Braillard-Witmeur (Ford GT40)
- 1994 (Paul-Ricard 5,8 km): Harper-Colibet-Caron (Lola-Chevrolet T70)
- 1995 (Paul-Ricard 5,8 km): Harper-Colibet-Cudini-Hélary (Lola-Chevrolet T70)
- 1996 (Paul-Ricard 5,8 km): Stepak-Stepak-Blanchemain-Bacle (Elva-BMW Mk8)
- 1997 (Paul-Ricard 5,8 km): Stepak-Stepak-Bacle-Autajon (Elva-BMW Mk8)
- 1998 (Paul-Ricard 5,8 km): Stepak-Stepak-Bacle-Bourdin (Chevron-BMW B8)
- 1999 (Valencia): Quiniou-Filhol-Hitchins (Chevron-BMW B8)
- 2001 (Magny-Cours): Stepak-Faraut-Andruet-Autajon (Chevron-BMW B8)
- 2002 (Magny-Cours): Quiniou-Hitchins-De Thoisy (Chevron-BMW B16)
- 2003 (Magny-Cours): Quiniou-Hitchins-Harper (Chevron-BMW B16)
- 2004 (Magny-Cours): Dutoya-Dutoya-Bailly-Saulnier (Chevron-BMW B16)
- 2012 (Paul-Ricard 5,8 km): B. Moreau-Langin-Mitieus (Porsche 911 RSR)
- 2014 (Paul-Ricard 5,8 km): Mülder-Pentz-P. Simon-M. Simon (Porsche 964 Cup)





Après sept ans de disette, le circuit Paul Ricard a de nouveau été le théâtre d'une course de 24 heures dédiée aux autos anciennes. Animée et indécise, l'épreuve a connu moult rebondissements spectaculaires...

ne course de 24 heures est une aventure humaine mais aussi un voyage dans l'inconnu. Les équipes ont beau se préparer au maximum, envisager toutes les situations, restent inévitablement les impondérables de la course. Ce qui en fait son piment et son sel, des ingrédients qui rendent la victoire encore plus belle. Pour leur retour sur le circuit Paul Ricard, les Van De Vyver père et fille ont été gâtés. Les 35 acteurs de ces 2 Tours d'horloge ont offert un superbe menu assaisonné d'un joli suspense jusqu'au baisser du drapeau, dans toutes les catégories : « Pourtant, une semaine avant l'épreuve, je ne savais même pas si elle aurait lieu. Les forfaits de dernière minute se multipliaient. Entre les problèmes des Anglais et les pannes mécaniques, nous avons enregistré plus de vingt forfaits! Il nous a manqué une bonne quinzaine d'équipages britanniques qui sont pourtant très friands de notre rendezvous », explique Éric Van de Vyver.

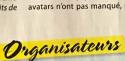
Épreuve atypique

Qu'importe la façon, tous et toutes (puisqu'il y avait aussi une pilote) sont venus pour passer un bon week-end entre amis et se faire plaisir, même si le ticket d'entrée varie de 17 000 à 22 000 €. « Nous sommes quatre pilotes, nous avons mutualisé », confie Fabrice, de l'équipe victorieuse. Les avatars n'ont pas manqué, même

chez ceux qui roulaient sur une voiture prétendue fiable : « Nous avons commencé par perdre le capot moteur dans la ligne droite du Mistral, puis nous avons cassé une biellette de direction, puis un cardan arrière droit. Dans la nuit, les mécanos ont fait un boulot formidable en changeant le moteur en deux heures, mais en fin de matinée, le second moteur a commencé à donner des signes de fatigue avec un gros panache de fumée. La direction de course nous a passé le drapeau orange. C'était fini pour nous. Dommage pour le travail des mécanos », raconte Mario Sala, le pilote italien de la seule écurie transalpine présente à bord d'une Porsche 906 de 1966.

Cette épreuve est atypique pour les pilotes mais aussi pour les commissaires, présents durant 24 heures et qui se relaient toutes les 6 heures : « Nous avons un plateau-repas vers 20 h, puis une soupe à l'oignon à 3 h, vers 8 h 30 le petit déjeuner puis un café à midi. Il faut bien se couvrir car même ici les nuits sont froides en novembre », raconte François, commissaire au poste du virage 5. En historique ou moderne, la passion anime bien l'ensemble des acteurs d'une telle épreuve. Les mines allongées, des cernes sous les yeux, pilotes, mécaniciens et ingénieurs savourent d'autant le drapeau à damier que le challenge qu'ils s'étaient fixés a été relevé au terme des 24 heures de course.

L'organisateur Éric Van De Vyver



Laure et Éric Van De Vyver

« Une réussite à 100 % » « C'était loin d'être gagné. Entre les forfaits

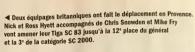
et les mesures sanitaires gouvernementales, nous avons tremblé jusqu'à une semaine

du départ. Il nous manque entre 20 et 25 voitures. Nous déplorons l'absence d'équipages étrangers qui, en général, constituent la moitié du plateau. Ce n'est pas facile de les faire venir et ça l'a évidemment été encore plus cette année. L'attrait d'une épreuve atypique et du soleil de la Méditerranée nous attire habituellement les Allemands, Suisses, Hollandais et surtout les Anglais. À cause des raisons que l'on sait, cela n'a pas pu être le cas cette année. Les Français ont donné le change, la course a été superbe. C'est une vraie réussite. »





Après 6 heures de course, la BMW 635 Gr. A 1979 de l'équipe Châteaux Sport Auto pointait en 2° position à deux tours des leaders. Ralentie dans la nuit par des soucis mécaniques, l'allemande emmenée par Bernard Girardet, Mathieu et Jean-Baptiste Château sombre à la 20° place avant de remonter en 14° position du général et à la 2° du groupe TC 4. ▶





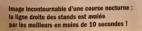
◆ Capot qui s'envole, biellette de direction cassée, cardan arrière To tape the service, neutron of the service of the



PODIUM

- 1er Laurent Vallery Masson/Éric Martin/Fabrice Notari/Pascal Gerbout, Tiga SC 84;
- 2º Armand Mille/Max Guenat/Guillaume Mahé/Erwin France, BMW 635 CSI;
- 3° Axel De Ferrand/Bernard Zimmer/ Freddy Loix, Grac MT-14B.

Après avoir été immobilisée à cause d'une courrole d'alternateur cassée, la Lola Ford T 590 va l'être une nouvelle fois après la casse de la traverse arrière. La pièce a été ressoudée et l'équipage Rédélé/Bazard/Peauger va reprendre la piste avec une trentaine de tours de retard. ▶









Marcos Mantis de 1970

Avec les 6 Heures de Magny-Cours en guise de galop d'essai, la Marcos Mantis 1970 de Daventure Racing, pilotée par Alexandre Jaboulet-Verchère, Jean-Marc Bachelier et Laurent Colin, débute ses premières 24 heures : « Nous avons terminé la préparation de la voiture sur les chapeaux de roues. C'est très compliqué d'avoir des pièces depuis le Brexit. Cela fait huit mois que nous travaillons sur l'auto pour la configurer en course d'endurance. L'ancien propriétaire anglais courait sur circuit. Il a réalisé ce modèle unique qui dispose d'un V8 Rover de 3,5 l en alu qui développe 600 ch et d'une boîte de vitesses à 5 rapports Rover. Il a élargi la voiture de 25 cm et fait faire un capot arrière spécial », raconte Jean-Claude, le mécano de l'écurie.



IIII COURSE HISTORIQUE

Les 2 Tours d'Horloge 2021

C'est reparti pour deux tours!

Les 5, 6, et 7 novembre, les 2 Tours d'Horloge ressuscitaient sur le circuit Paul Ricard. Cette renaissance de l'unique compétition VHC de 24 heures a tenu ses promesses et le public en haleine grâce à une course dont le dénouement resta indécis jusque dans les derniers tours.

> -Henri Suzeau, photos Jean-Marie Biadatti (NewsClassicRacing)



'était il v a 7 ans. en novembre 2014, les 2 Tours d'Horloge, seule course au monde disputée durant 24 heures réservée au VHC (Véhicules Historiques de Compétition), vivaient leurs derniers instants. Depuis, aucune compétition de cette envergue n'a plus été organisée. Aussi, l'idée de ressusciter cette épreuve unique en son genre taraudait celui qui en avait été à l'origine en 1992. A cette époque, Eric Van de Vyver est un passionné de courses historiques. Il y participe en engageant ses propres voitures. Pourtant, peu à peu, il se lasse des longs trajets effectués pour se rendre sur les évènements, eu égard au peu de temps passé sur la piste. Face à ce constat, il décide de lancer son propre championnat :

les V de V Endurance Series avec des courses de plusieurs heures au programme. C'est dans ce contexte, autour d'un bon repas dans une auberge du Beausset, qu'Eric Van de Vyver et François Chevalier, alors patron du circuit Paul Ricard, décideront de créer une course de 24 heures réservée aux VHC : les 2 Tours d'Horloge. A l'annonce de cet évènement. Eric Van de Vvver essuiera les railleries de certains septiques, quant aux possibilités pour des mécaniques de trente ans de tenir une telle durée sans casser. Mais l'organisateur n'en a que faire et concrétise son projet. Le 14 novembre 1992, sur le circuit Paul Ricard, trente-neuf équipages sont au rendez-vous. Cette première édition se révèle un tel succès que les concurrents

seront par la suite de plus en plus nombreux à s'aligner au départ. Jusqu'à atteindre le nombre de 54 voitures dès la 3ème édition et installer définitivement les 2 Tours d'Horloge comme l'un des temps forts du calendrier. Selon le mélange des genres propre aux grandes courses d'endurance, gentlemen drivers et pilotes professionnels se partagent le volant de voitures de Tourisme, GT et Sport-Prototypes. Dans le paddock qui fleure bon les sixties, on croise des champions comme Henri Pescarolo, Gérard Larrousse, Mauro Bianchi, Stéphane Ortelli, Jean Blaton, Jürgen Barth et consorts... Durant sept ans, les 2 Tours d'Horloge se courront au Paul Ricard. En 1999, la vente du circuit varois au grand argentier de la F1, Bernie Ecclestone,





▼ Хорок хоророк хок хорок хоророк хоророк
хоророк хорок серок.
Р Хорок хоророк хорок
хорок хорок
хоророк хорок
хоророк

contraint l'évènement à migrer sur la piste espagnole "Ricardo Tormo" proche de Valencia, puis sur le circuit de Nevers Magny-Cours. Pour finalement renouer avec le tracé du Castellet en 2012, puis 2014, pour ensuite disparaître du calendrier jusqu'aux... 5, 6, et 7 novembre derniers. Repoussé de douze mois en raison de la crise sanitaire, le retour des 2 Tours d'Horloge sur le tracé qui les a vu naître, ne manquait pas d'allure avec près de 35 voitures de Tourisme, GT et Sport-Prototypes réunis sur la traditionnelle grille de départ disposée en épi pour un départ « type Le Mans ». De nombreuses écuries britanniques ont malheureusement renoncé à faire le déplacement en raison des complications administratives résultant de la mise en place du Brexit. Toujours est-il que huit pays sont représentés. Entre les concurrents, leurs proches, les membres de l'organisation et les passionnés présents, l'atmosphère est empreinte d'enthousiasme et d'excitation à l'idée de s'élancer pour 24 heures de course sur l'un des plus beaux tracés au monde. Mais également chargée d'émotion à quelques minutes de ressusciter l'une des plus grandes épreuves VHC. Certains ont en mémoire leur participation à la première édition des 2 Tours de d'Horloge en 1992. D'autre, à l'inverse, vont découvrir cette épreuve hors norme. Parmi-eux figurent des grands noms du monde sportif, à l'instar d'Henri Leconte et de Freddy Loix. L'ancien joueur de tennis (vainqueur de la Coupe Davis en 1991 et

finaliste des Internationaux de France en 1988), fidèle des courses d'endurance VHC organisées par V de V Sports dans le passé, va participer à ses premiers 2 Tours d'Horloge et partager le volant d'une TVR Griffith 200 de 1964 avec le boss, Eric Van de Vyver, mais également Guillaume Van de Vyver (son fils) et Patrick Brossard. Quant au belge Freddy Loix (ancien pilote d'usine Toyota, Mitsubishi, Hyundai et Peugeot en championnat du monde des rallyes, également recordman de victoires au Rallye d'Ypres (11), il va découvrir le pilotage d'un VHC au volant d'une Grac MT-14B née en 1971 (comme lui !) et préparée par l'écurie Chateaux Sport Auto, avec Axel de Ferran et Bernard Zimmer comme équipiers. Sur le tracé du Grand Prix de France F1 de 5,8 km

IIII COURSE HISTORIOUE

qu'il découvrait, Loix s'est vite pris au jeu. En témoigne le 2e temps obtenu lors de qualifications, à 0"388 de la pole position. Ainsi que la superbe course qui a suivi, récompensée par la 3ème place au classement général, assortie du tour le plus rapide en piste en 2'24"106 (moyenne de 145,4 km/h) et de la victoire dans la catégorie SP1. Après avoir pris la tête de la course dès le départ et durant les vingt premières minutes, Loix a du rejoindre la pit-lane en raison de problèmes de freins. La Lola T590 de Jean-Charles Rédélé (le fils du créateur de la marque Alpine)/Alain Bazard/Philippe Peauger s'empare des commandes avant d'être victime de problèmes mécaniques (bris de support de suspension) et de rétrograder au classement. La Tiga SC 84 de Laurent Vallery-Masson/Eric Martin/Fabrice Notari/ Pascal Gerbout pointe alors au sommet du classement. Mais elle est à son tour la proie de soucis électriques et stoppe à son box (changement d'alternateur) laissant la tête de la course à une autre Tiga, la SC 79 de Marc Faggionato/Christian Vaglio-Giors/ Gislain Genecand. Viendra ensuite le tour de la March 81S de «Nelson»/Christophe Kubryk/François Belle de s'installer durablement en tête. Position qu'elle occupera de la 4ème à la 19ème heure de course. Des problèmes moteur viennent en effet contrarier son rythme et la March 81S se retrouvera, peu avant 10 heures du matin, à la merci de la BMW 635 Groupe A (ex-Thierry Boutsen aux 24 Heures de Spa) de Armand Mille/Max Guenat/Guillaume Mahé/Erwin France et de la Tiga SC 84 de Laurent Vallery-Masson/Eric Martin/ Fabrice Notari/Pascal Gerbout revenue aux avant-postes au prix d'une belle remontée. Ainsi, à 10h30 du matin, la Tiga SC 84 prend la tête de la course. Un avantage de courte durée, puisque sept minutes plus tard, elle s'arrête dans la pit-lane pour ravitailler, laissant la BMW 635 Groupe A prendre les commandes pendant une heure, avant que ne vienne son tour de refaire le plein de carburant. Les heures suivantes donneront définitivement l'avantage au proto Tiga de Laurent Vallery-Masson/Eric Martin/ Fabrice Notari/Pascal Gerbout (plus rapide en piste d'environ 5 secondes au tour sur la berline allemande) qui remporte les 2 Tours d'Horloge édition 2021 au classement général toutes catégories confondues. Engagée pour la première fois dans une course de 24 heures, l'équipage de la BMW 635 Groupe A de Armand Mille/Max Guenat/Guillaume Mahé/Erwin France se classe 2ème au classement général et remporte la catégorie TC4 devant la BMW 635 CSI de Matthieu et





Jean-Baptiste Chateaux et Alain Girardet. et la Shelby Mustang GT350 des britanniques Nick Sleep/Joel Wykeham/ Alex Montgomery. En GT, la victoire revient à la Porsche 930 Turbo de Pascal Duhamel/Sébastien Crubile/Romain Rocher/Emmanuel Brigand devant la voiture sœur de Josserand De Murard/ Jean-Marc David/Ricard Hofman/Julien Grenet et la Porsche 964 de Xavier Michel/ Jean-Charles Carminati/Samuel Lostis/ Jérôme Laurin.La Porsche 944 S2 de l'écurie managée par Alain Cudini (ancien champion de France de Tourisme) s'adjuge la catégorie SC avec l'équipage Arnold Noret/Franck Hardonnière/Olivier Bougrat/

Romaric Croisile, devant la TVR Griffith 200 d'Eric Van de Vvver/Henri Leconte/ Guillaume Van de Vyver/Patrick Brossard et la Marcos Mantis d'Alexandre Jaboulet-Vercherre/Jean-Marc Bachelier/Laurent Collin. Dans la catégorie S2000, la Tiga SC84 de Laurent Vallery-Masson/Eric Martin/Fabrice Notari/Pascal Gerbout s'impose devant la March 81S de «Nelson»/Christophe Kubryk/François Belle et la Tiga SC83 des britanniques Ross Hyett/Chris Snowdon/Nick Hyett/ Mike Fry. Rendez-vous est d'ores et déjà donné en 2022, les 4/5/6 novembre pour une nouvelle édition des 2 Tours d'Horloge qui marquera les 30 ans de l'évènement.







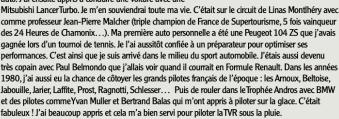




Henri Leconte : « j'ai toujours eu un moteur dans le ventre »

A quand remonte votre passion pour le sport automobile ?

Ce sport m'a attiré dès mon plus jeune âge. Gamin, je confectionnais des engins à quatre roues pour m'amuser autour de la maison de campagne familiale. Puis, j'ai commencé le karting à Valence avec Jean-Pierre Fleur, alias Pipo, motoriste réputé qui travaillait pour BMW, Peugeot... C'est lui, le premier, qui m'a initié au sport auto. J'ai ensuite appris à conduire une voiture avec une



Pourquoi le sport auto vous plait-il ?

Il y a beaucoup de similitudes avec le tennis: la compétition, le combat, seul face à l'adversaire. Faire ses propres choix, prendre ses propres décisions lors d'un match comme durant une course. Sans oublier le plus important, le plaisir de piloter et de ressentir des sensations que seul le sport auto peut procurer. l'ai toujours eu un moteur dans le ventre. l'adore ça! Si je n'étais pas devenu joueur de tennis professionnel, j'aurais aimé devenir pilote de Formule 1.

Comment avez-vous découvert les 2 Tours d'Horloge ?

J'ai rencontré EricVan deVyver (le créateur des 2 Tours d'Horloge et deV deV Sports) à la fin des années 1990 par l'intermédiaire d'Yves Morizot (fondateur de Stand 21) lors d'un salon. Nous avons sympathisé. Puis, j'ai participé à l'une des courses qu'il organisait. Puis à deux. J'ai ensuite roulé sur la TVRV deV Sports, puis sur la Porsche, à Jarama, à Magny-Cours. . . . Eric organisait énormément de courses et nous roulions ensemble.

En quoi l'atmosphère des courses historiques et en particulier des 2 Tours d'Horloge vous a-t-elle séduit ?

Nous vieillissons tous. J'ai 58 ans. Je n'ai plus l'âge de disputer des courses Sprint. Je suis un pilote de course d'endurance et les 2Tours d'Horloge sont un format que j'apprécie particulièrement. Il faut ménager la mécanique de ces machines classiques pour aller au bout des 24 heures de course. Ce sont aussi des sensations que l'on n'éprouve pas au volant d'une voiture moderne. On fait corps avec elle. On est à son écoute. C'est un pilotage à l'ancienne! L'ambiance est également extraordinaire. Le travail que réalise Eric, avec sa fille Laure et toute son équipe, est fabuleux. Les équipages viennent pour éprouver et prendre du plaisir.

Quelques mots sur la voiture que vous pilotez...

C'est une TVR Griffith 200 de 1964 motorisée par un V8 Ford 289 de 400 chevaux dotée d'une boite de vitesses 4 rapports, avec énormément de couple et une sonorité fabuleuse. On prend 310 km/h en bout ligne droite. C'est une auto démoniaque qu'il ne faut pas brusquer.



2 tours d'Horloge VdeV 2021 au Castellet



7 ans après la dernière édition, l'épreuve des 2 tours d'horloge de la série VdeV était de retour au Castellet. Le plateau était, comme toujours dans les courses historiques, d'une grande variété, allant de la petite Austin Mini à une réplique de Porsche 917!

L'esprit VHC

Départ en épi, course par élimination et 24 heures d'efforts : l'endurance à l'ancienne était au rendez-vous sur le circuit du Castellet pour cette épreuve incontournable de la scène VHC française, la première édition remontant à 1992.

Le plateau des 2 tours d'Horloge n'était pas énorme en termes d'engagés, mais la qualité était là. Deux autres séries accompagnaient l'épreuve phare : les 100 tours, pour une course de régularité de 3 heures, et la Légends Car Cup.

Cette dernière est plutôt spectaculaire. C'est une formule monotype avec des petits véhicules au look très « hot rod » et custom US, le tout propulsé par des 900cc Yamaha. Les pilotes attaquent franchement et les courses en peloton sont très intenses, avec de belles batailles. Le départ est toujours spectaculaire avec des concurrents qui sont vraiment collés les uns aux autres, en mode « Nascar » bump.



Le plaisir du VHC, c'est de pouvoir fureter dans le paddock et dans les stands, discuter avec de vrais passionnés et approcher de près les belles mécaniques, loin de l'ambiance « Fort Knox » des grands championnats mondiaux. C'est aussi l'occasion de voir les mécaniciens à l'oeuvre sur des bolides très bien préparés, comme cette Alfa Giulia Sprint animée par un 2 litres de 200 chevaux, d'observer les vérifications techniques des officiels et d'approcher les commissaires, de vrais passionnés bénévoles qui sont indispensables au fonctionnement de toute course automobile !

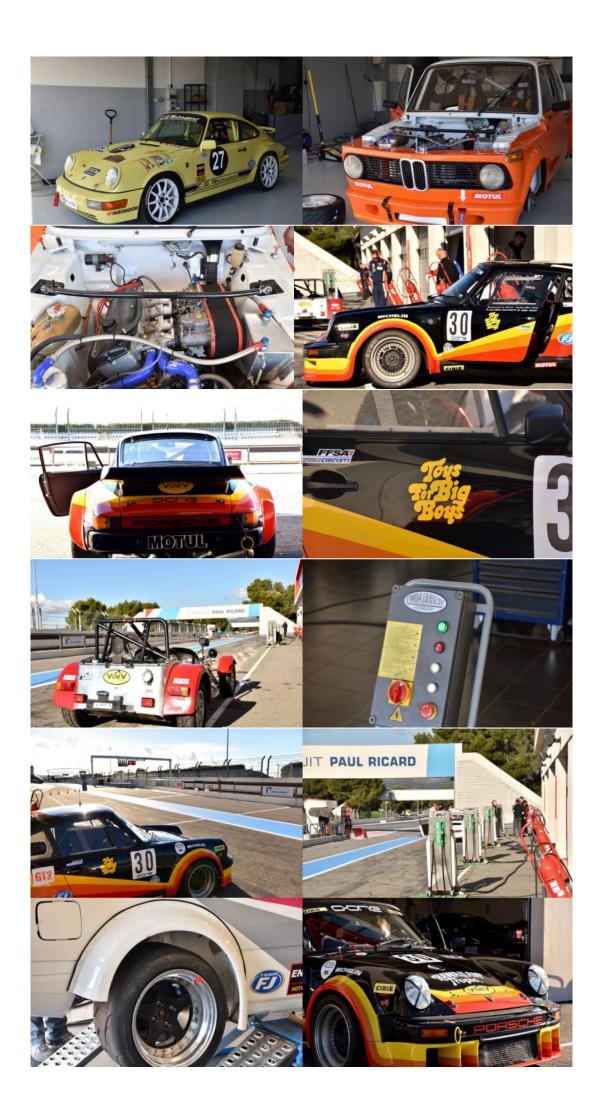


Dans les garages, c'est la grande fête de la diversité mécanique. 6 cylindres en ligne BMW, Flat 6 Porsche, 4 cylindres Ford, V8 Shelby Mustang (vrooooooar !!!). On a pu aussi admirer les entrailles de l'Alpine A310 GT et son bon vieux V6 PRV ou encore les entrailles de la monstrueuse De Tomaso Pantera et son gros V8 5.7 litres !









Pimp my Replica

La course des 100 tours était une épeuve de régularité. On pouvait y admirer une « Bailey 917 », qui n'est autre qu'une réplique de la fameuse Porsche 917 qui a fêté ses 50 ans l'an dernier. Avec une base châssis et coque fabriquée en Afrique du Sud par Bailey Replica Cars, cette voiture assemblée en France chez Racing Legend Cars est une sorte de « patchwork » Porsche qui peut être personnalisé sur mesure, livrée comprise. Dans la version engagée ici, on avait une boîte de vitesses de Cayman GT4 couplée à un moteur de Porsche 911 Type 964. Et oui, trouver un Flat 12 d'origine relève de la mission quasi impossible! D'autres modèles utilisent souvent des moteurs de Porsche 996 en 3.6 ou 3.8 litres. Le tout est proposé aux environs des 200.000 euros. La préparation permet tout de même d'en tirer 370 à 380 chevaux, mais cette Bailey a malheureusement connu pas mal de soucis mécaniques.







Au jeu de la régularité, c'est léquipage Ganzin/Landric sur Honda S2000 qui l'a emporté. Le peloton était animé aussi par des barquettes Tiga et une Autobianchi A112 à moteur Abarth. Seulement 86 chevaux mais seulement aussi 600 kilos sur la balance pour ce petit kart couvert, qui se classe 3e à la régularité.



Tenir, tenir!

La course phare de 24 heures, avec un joli plateau de presque 40 véhcicules, a été une véritable course par élimination.Les barquettes S2000 avaient évidemment l'avantage, mais on a pu admirer évidemment la cohorte des Porsche (964, 944 Turbo, 930 Turbo, etc.) et plusieurs BMW (323 i avec ses voies élargies, 635 CSi, 530 Groupe 1, 2002 Ti) qui rappellaient les grandes heures du tourisme!







La Grac MT-14B (Ecurie Chateaux Sport Auto), pilotée entre autres par l'ancien rallyman Freddy Loix a mené le début de course, avant de céder sa place à la Lola T590 (Ecurie Rédélé) qui a ensuite été victime d'un bris de support de suspension. La Tiga SC 84 (Team Gemanova) a pris le relais avant d'être victime d'un problème technique (changement d'alternateur) qui occasionne un nouveau changement de leader.

Pa la suite, plusieurs protos S2000 se sont tirés la bourre, avec en trouble fête la BMW 635 CSi et une Porsche 930 Turbo. Les heures suivantes donneront définitivement l'avantage au proto Tiga de Laurent Vallery-Masson/Eric Martin/Fabrice Notari/Pascal Gerbout, (plus rapide en piste d'environ 5 secondes au tour sur la berline allemande) qui remporte les 2 Tours d'Horloge édition 2021 au classement général toutes catégories confondues. A noter qu'en catégorie SC, l'ancien tennisman Henri Leconte et Eric Van de Vyver (le fondateur de la série) se partageaient le volant d'une TVR Cerbera Griffith et terminent 2e de leur catégorie, 11e au général.





Les Tours d'horloge retardent

Cette manifestation célèbre dans le milieu de la course historique aurait dû renaître en 2020. Encore et toujours, à cause de ce satané Covid-19, V2V a dû reporter les 2 Tours d'horloge, programmée désormais du 5 au 7 novembre au circuit Paul-Ricard. Cette épreuve sur 24 heures était née en 1992, déjà en novembre et sur le même circuit. En préambule, l'organisateur propose une course de préparation, les 6 Heures de Magny-Cours, du 14 au 16 mai. Ces épreuves sont ouvertes aux groupes GT, Tourisme et Sport prototypes.https://vdev.fr



2 Tours d'Horloge 2021 : vive le VHC!



7 ans. C'est le temps qui s'est écoulé depuis la dernière édition disputée sur le circuit du Castellet. La célèbre épreuve de la série VdeV était donc de retour sur le plateau du camp et sous le soleil automnal de Provence pour le plus grand plaisir des yeux et des oreilles!

Initiée en 1992 par Eric Van de Vyver sur le circuit Paul Ricard, l'épreuve des 2 Tours d'Horloge est la seule course d'endurance de 24 heures réservée aux véhicules historiques de compétition. Durant sept années, les 2 Tours d'Horloge se courront sur le circuit provençal avant de migrer sur la piste espagnole "Ricardo Tormo" proche de Valencia en 1999, puis sur le circuit F1 de Nevers Magny-Cours de 2001 à 2007. Pour finalement renouer avec le tracé du Castellet lors de ses deux dernières éditions, en 2012 et 2014.

3 plateaux étaient présents pour cette édition 2021 et si la quantité n'était pas là, la qualité si! Les Legend Cars étaient clairement là pour faire le spectacle, avec un peloton de furieux. Les petits bolides au look Custom, propulsés par des moteurs 900 cm³ Yamaha, ont proposé des glissades, des batailles portière contre portière et des dépassements de grands garçons!

Le premier plateau VHC était celui dédié à la course de « 100 tours », sur une épreuve de régularité. Pour la diversité, on était servi puis le peloton allait d'une Mini Cooper à une... réplique de Porsche 917 long tail (que Fabien avait pu approcher au **Classic Festival**)!

Cette dernière était l'une des attractions du week-end. Les châssis et les coques « replica » sont fabriquées en Afrique du Sud par Bailey, tandis que la partie mécanique a été assurée par les français de Racing Legend Cars, qui ont greffé sur la bête une boîte de Cayman GT4 et un moteur de Porsche 964! Avec une petite préparation, le moulin délivrait 370 chevaux. Certes, on est loin des 600 chevaux de la vraie 917, mais ça permettait déjà d'en prendre plein les yeux et un peu des oreilles aussi.



Le plateau « 100 tours » proposait aussi une flopée de Porsche 911, une De Tomaso Pantera au V8 bien rauque (et dans sa livrée course de 1972!), une Lotus Europe, une Autobianchi A112 Abarth très agile dans les parties sinueuses, une BMW 2500, une Ford Mustang ou encore une Ford Capri RS.

Au jeu de la régularité, tandis que la 917 Bailey a été accablée par les soucis, c'est l'équipage Gazin/Landric qui s'est imposé avec une Honda S2000 Coupé qui a tourné comme un métronome! Le podium est complété par la Crosslé 47S de Haas/Eggimann et l'Autobianchi A112 de la Belgian Racing Association, emmenée par Wathelet et Claude Corthals, un vétéran qui a participé à plusieurs reprises aux 24 heures de Spa, souvent sur des Renault.



L'autre plateau était celui dédié aux 2 Tours d'Horloge 2021, la course reine, une vraie épreuve d'endurance à l'ancienne avec départ en épi!

Dans un véritable esprit d'intersérie, l'épreuve permettait de voir se côtoyer en piste des classes de véhicules très variées : on observait des berlines du supertourisme, avec la Bavière à l'honneur grâce aux nombreuses berlines frappées de l'hélice: BMW 635 Csi, BMW 323 i, BMW 2002 Ti, BMW 530 CS. On trouvait aussi une Alfa Romeo Giulia Super, une Ford Capri RS, etc.

Les GT n'étaient pas en reste avec une Porsche 944 Turbo, une Marcos Mantis, une Alpine A310 GT V6, une TVR Griffith, des Porsche 930 Turbo ou encore une Shelby 350 GT.

Les prototypes étaient aussi de la partie avec une **Porsche 906**, qui nous gratifia le vendredi d'une perte de capot moteur (**ça nous rappelle le Tour Auto 2020 tiens**), et des barquettes 2 litres (propulsées par des Ford 4 cylindres), notamment plusieurs Tiga et une Grac MT14-B qui était pilotée par Freddy Loix, l'ancien multiple vainqueur du rallye d'Ypres. On notait aussi la présence d'Henri Leconte sur la TVR, toujours facétieux en dehors mais très déterminé derrière le volant.





La Grac MT-14B (Ecurie Chateaux Sport Auto) a mené le début de course, avant de céder sa place à la Lola T590 (Ecurie Rédélé) qui a ensuite été victime d'un bris de support de suspension. La Tiga SC 84 (Team Gemanova) a pris le relais avant d'être victime d'un problème technique (changement d'alternateur) qui occasionne un nouveau changement de leader.

Par la suite, plusieurs protos S2000 se sont tirés la bourre, avec en trouble fête la BMW 635 CSi et une Porsche 930 Turbo. Les heures suivantes donneront définitivement l'avantage au proto Tiga de Laurent Vallery-Masson/Eric Martin/Fabrice Notari/Pascal Gerbout, (plus rapide en piste d'environ 5 secondes au tour sur la berline allemande) qui remporte les 2 Tours d'Horloge édition 2021 au classement général toutes catégories confondues.

Henri Leconte et Eric Van de Vyver (le fondateur de la série), qui se partageaient le volant de la TVR Cerbera Griffith, terminent 2e de leur catégorie, 11e au général.



Des belles qui se laissent admirer

Le plaisir du VHC, c'est aussi de traîner dans les garages, d'observer les mécaniciens en action et aussi d'admirer, une fois les capots levés, ces mécaniques du bonheur. Flat 6 Porsche, V6 PRV, V8 Shelby et autres 6 cylindres en ligne BMW ronronnent et mugissent.



On ne s'en lasse pas! Vivement la prochaine édition,