REVUE DE PRESSE 2023

LES 6 HEURES V DE V DU GPFH

Emission du 7 mai 2023 : https://www.tf1.fr/tf1/auto-moto/videos/automoto-du-7-mai-2023-98092533.html

AUTOMOTO
GRAND PRIX HISTORIQUE DU CASTELLET LE FESTIVAL DES F1 QUI CHANTENT
TF1
Jean Alesi
TF1

AUTOMOTO
GRAND PRIX HISTORIQUE DU CASTELLET LE FESTIVAL DES F1 QUI CHANTENT
TF1

LE FIGARO

Endurance : Jean Alesi de retour derrière un volant

Par La rédaction
Publié il y a 3 heures

Écouter cet article 00:48/00:48

Jean Alesi en compagnie de Charles Leclerc. *Xavi Bonilla / PANORAMIC*

L'ancien pilote de Formule 1, désormais président du circuit Paul Ricard, participera au Grand Prix de France historique en avril prochain.

Jean Alesi va effectuer ses grands débuts en endurance à l'occasion de l'épreuve « Endurance 6 Heures V de V du GPFH » au programme de la 5e édition du Grand Prix de France Historique au Castellet (7 et 8 avril prochains). Agé de 58 ans, le désormais nouveau président du circuit Paul Ricard sera au volant d'une Lotus Elan 26R de 1965 et fera équipe avec son camarade Philippe Gache, patron de l'écurie SMG qui préparera la GT anglaise, Jean-Pierre et Stéphane Richelmi. On notera aussi la présence de l'ancien joueur de tennis Henri Leconte au volant de la TVR Griffith 200 du Team V de V pilotée par Eric Van de Vyver.

nice-matin

Jean Alesi remonte le temps au volant d'une petite Anglaise sur la piste varoise du Grand Prix de France Historique

Deux mois après sa nomination à la présidence du circuit Paul Ricard, Jean Alesi est de retour en piste. Au volant d'une F1? Non, à bord d'une Lotus Elan 26R pour une récréation entre amis, ce samedi soir.

Philippe Gache, Jean-Pierre Richelmi, Jean Alesi et Stéphane Richelmi: un pour tous, tous pour un! **Photo Camille Dodet**

Il nous avait mis dans la confidence voilà deux mois, le jour de son installation sur le fauteuil de président du circuit Paul Ricard. Alors qu'on lui demandait s'il honorerait de sa présence en piste le premier temps fort du calendrier 2023, Jean Alesi était allé droit au but: *"Oui, mais pas au volant d'une F1"*.

Parole tenue! Ce vendredi, Jean d'Avignon a bel et bien sorti du placard son habit de lumière. Comme promis, Monsieur le président figure à l'affiche des 6 Heures V de V du Grand Prix de France Historique, nouvelle épreuve d'endurance qui mettra aux prises 22 Sport-Prototypes et GT/Tourisme ce samedi soir jusqu'au cœur de la nuit.

Sa monture? Une Lotus Elan 26R de 1965 située aux antipodes des surpuissantes Tyrrell, Ferrari, Benetton, Sauber, Prost et Jordan qu'il cravachait autrefois.

"Avoir piloté une Ferrari 312 B3 ex-Niki Lauda lors du Grand Prix de Monaco Historique 2021m'a procuré un plaisir immense, même si l'expérience fut un peu plus courte que prévu (contraint à l'abandon après avoir été percuté par son poursuivant alors qu'il menait la danse en vue de l'arrivée, ndlr)", confie cet éternel amoureux du cheval cabré. *"Désormais, les F1 anciennes, je les caresse du regard, je ne les prends plus en main. Là, il s'agit d'une récréation entre amis. Je ne pouvais qu'accepter l'invitation puisqu'elle vient de Philippe."*

Philippe? Gache, bien sûr! Le pote d'enfance avec qui il n'a partagé le volant qu'en de très rares occasions.

"Nous avons disputé ensemble les 24 Heures de Chamonix sur glace deux ou trois fois à l'époque où nous officions en tant que moniteurs de pilotage là-haut", se souvient le copain tenant les commandes du team SMG installé aujourd'hui à Fréjus. *"En 1987, c'était sur une Talbot Samba bimoteur! Et dix ans plus tard sur une Aixam Mega avec laquelle on avait trouvé le chemin du podium. Là, ça faisait un moment que l'on envisageait de refaire un bout de route. Il fallait juste saisir l'opportunité. La voilà! Cette échéance en début de saison tombe à pic"*.

Depuis ce vendredi matin, le président Alesi prend ainsi de l'Elan en bonne compagnie. Plutôt trois fois qu'une. Car au sein de l'équipage chic et choc figurent aussi les Richelmi père (Jean-Pierre, le rallyman triple champion de France terre) et fils (Stéphane, le pistard champion du monde d'endurance 2016 en catégorie LMP2 sous le pavillon bleu d'Alpine).

Manifestement, l'ex-étoile de la piste comptabilisant 201 Grand Prix (1 victoire, 32 podiums, 2 pole positions) est tombée sous le charme de la petite Anglaise vêtue de rouge, blanc et or comme les Lotus de Jim Clark, Graham Hill et Jochen Rindt au crépuscule des sixties: *"Quelle chouette surprise, cette auto! En la découvrant, si petite, on dirait une fourmi. Franchement, je ne m'attendais pas à aller aussi vite. Elle pèse à peine 600 kilos, donc ça ne fait pas semblant d'accélérer, de freiner. Ce qui me surprend avant tout, ce sont les vibrations quand vous poussez son moteur 1600* (180 chevaux) *jusqu'à 8000 tr/min. Incroyable! Cela dit, je la trouve super bien équilibrée. Il y a du grip. Juste assez. De quoi contrôler les dérives. Bref, c'est un vrai jouet. Je me régale!"*

Nul doute que la fièvre du samedi soir va monter en flèche jusqu'au carillon de minuit. Faites comme chez vous, Président!

Var-matin

AUTO GRAND PRIX DE FRANCE HISTORIQUE AU CIRCUIT PAUL-RICARD, JUSQU'À DEMAIN

Prenez de l'Elan, Président !

Deux mois après sa nomination à la présidence du circuit, **Jean Alesi** est de retour en piste. Au volant d'une F1 ? Non, à bord d'une Lotus Elan 26R pour une récréation entre amis, ce soir.

Il nous avait mis dans la confidence le jour de son installation sur le fauteuil de président du circuit Paul-Ricard (*voir nos éditions du 7 février dernier*). Alors qu'on lui demandait s'il honorerait de sa présence en piste le premier temps fort du calendrier 2023, Jean Alesi était allé droit au but : *« Oui, mais pas au volant d'une F1 »*.

Parole tenue ! Hier, Jean d'Avignon a bel et bien sorti du placard son habit de lumière. Comme promis, Monsieur le président figure à l'affiche des 6 Heures V de V du Grand Prix de France Historique, nouvelle épreuve d'endurance qui mettra aux prises 22 Sport-Prototypes et GT/Tourisme ce soir jusqu'au cœur de la nuit.

Sa monture ? Une Lotus Elan 26R de 1965 située aux antipodes des surpuissantes Tyrrell, Ferrari, Benetton, Sauber, Prost et Jordan qu'il cravachait autrefois. *« Avoir piloté une Ferrari 312 B3 ex-Niki Lauda lors du Grand Prix de Monaco Historique 2021 m'a procuré un plaisir immense, même si l'expérience fut un peu plus courte que prévu* (contraint à l'abandon après avoir été percuté par son poursuivant alors qu'il menait la danse en vue de l'arrivée, ndlr) *»*, confie cet éternel amoureux du cheval cabré. *« Désormais, les F1 anciennes, je les caresse du regard, je ne les prends plus en main. Là, il s'agit d'une récréation entre amis. Je ne pouvais qu'accepter l'invitation puisqu'elle vient de Philippe. »*

« Quelle chouette surprise, cette auto ! »

Philippe ? Gache, bien sûr ! Le pote d'enfance avec qui il n'a partagé le volant qu'en de très rares occasions. *« Nous avons disputé ensemble les 24 Heures de Chamonix sur glace deux ou trois fois à l'époque où nous officions en tant que moniteurs de pilotage là-haut »*, se souvient le copain tenant les commandes du team SMG installé aujourd'hui à Fréjus. *« En 1987, c'était sur une Talbot Samba bimoteur ! Et dix ans plus tard sur une Aixam Mega avec laquelle on avait trouvé le chemin du podium. Là, ça faisait un moment que l'on envisageait de refaire un bout de route. Il fallait juste saisir l'opportunité. La voilà ! Cette échéance en début de saison tombe à pic »*.

Une récréation en bonne compagnie pour le président Jean Alesi qui partage le volant de cette Lotus Elan avec l'ami Philippe Gache et les Richelmi père (Jean-Pierre) et fils (Stéphane).

Depuis hier, le président Alesi prend ainsi de l'Elan en bonne compagnie. Plutôt trois fois qu'une. Car au sein de l'équipage chic et choc figurent aussi les Richelmi père (Jean-Pierre, le rallyman triple champion de France terre) et fils (Stéphane, le pistard champion du monde d'endurance 2016 en catégorie LM P2 sous le pavillon bleu d'Alpine).

Manifestement, l'ex-étoile de la piste comptabilisant 201 Grand Prix (1 victoire, 32 podiums, 2 pole positions) est tombée sous le charme de la petite Anglaise vêtue de rouge, blanc et or comme les Lotus de Jim Clark, Graham Hill et Jochen Rindt au crépuscule des sixties : *« Quelle chouette surprise, cette auto ! En la découvrant, si petite, on dirait une fourmi. Franchement, je ne m'attendais pas à aller aussi vite. Elle pèse à peine 600 kilos, donc ça ne fait pas semblant d'accélérer, de freiner. Ce qui me surprend avant tout, ce sont les vibrations quand vous poussez son moteur 1600* (180 chevaux) *jusqu'à 8000 tr/min. Incroyable ! Cela dit, je la trouve super bien équilibrée. Il y a du grip. Juste assez. De quoi contrôler les dérives. Bref, c'est un vrai jouet. Je me régale ! »*

Nul doute que la fièvre du samedi soir va monter en flèche jusqu'au carillon de minuit. Faites comme chez vous, Président !

Textes : Gil LÉON
Photos : Camille DODET

la Marseillaise

Le Grand Prix de France historique bat un record

COURSE AUTOMOBILE

Le long week-end pascal a permis aux amateurs de belles voitures de revivre les grandes heures de la Formule 1 sur un circuit du Castellet qui a fait le plein.

Organisée par HVM Racing et le Circuit Paul Ricard, l'édition 2023 du Grand Prix de France historique a tenu toutes ses promesses.

Formule 1, 2 et 3 ou encore Formule Ford des années 1970 à 2000, les bolides présents sur l'anneau du Castellet ont attiré un nombre record de spectateurs. Ils étaient en effet 52 000 à garnir les tribunes sur les trois jours d'épreuves.

Les F1 vintage ont connu un vif succès. PHOTO MORGAN MATHURIN

Certains ont eu le plaisir de revoir courir Jean Alesi. L'ancien champion de F1 a pris part à la course d'endurance de six heures de V de V Sports réservée aux GT, Tourisme et Sport Prototypes de 1947 à 1990, samedi. Il était au volant d'une Lotus Elan avec Philippe Gache, Stéphane et Jean-Pierre Richelmi.

Passion partagée

D'autres anciennes gloires des circuits étaient là. René Arnoux, Franck Montagny, Yannick Dalmas, Eric Hélary, Soheil Ayari, Jean-Pierre Jarier ou encore Tristan Gommendy. Au plus proche des spectateurs, Peter Mann a fait rugir sa Ferrari F2008, engagée par la Scuderia Ferrari dans le championnat du monde de Formule 1 en 2008 pour Kimi Räikkonen et Felipe Massa.

« *Ces trois jours de fête prouvent qu'il y a un véritable engouement pour les sports mécaniques et un amour pour ce circuit de Formule 1* », confie Stéphane Clair, directeur général du Circuit Paul Ricard. « *C'est un immense bonheur de voir cette passion partagée. Des pilotes et des collectionneurs se mélangent aux spectateurs.* »

Cette réussite va se prolonger. « *Le rendez-vous est déjà donné l'an prochain pour le week-end de Pâques, avec encore plus de voitures mythiques et des champions de F1 internationaux* ». Stéphane Clair levant déjà un coin du voile sur l'événement futur. « *Et comme certains l'ont souhaité, notre président Jean Alesi, pourrait reprendre le volant de sa Ferrari F1.* »

M.Ga.

À suivre : Championnat Ligue Paca Karting 15 et 16 avril

ouest france

LEMAGSPORTAUTO
L'ACTU DU SPORT AUTOMOBILE

Increvable après sa pige réussie en Ferrari F1, à Monaco, Jean Alesi reprend du service !

Depuis quelques années, c'est au volant de véhicules de compétition historiques, que Jean Alesi reprend du service. Chacun se souviendra de sa superbe pige à Monaco, lors du Grand-Prix de F1 historique (2021), avec une Ferrari ex-Niki Lauda, avec laquelle le tricolore avait mené l'épreuve avant de se faire sortir, assez honteusement, par un concurrent…

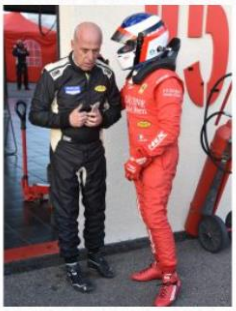
Jean Alesi tente l'endurance historique !

Et bien à l'occasion du week-end prolongé de Pâques, le Français va retrouver la course, au volant d'une Lotus Elan R. Ce sera dans le cadre des 6 HEURES V DE V DU GPFH, sur le circuit de ses débuts en Formule 1 (le Paul Ricard), que l'intéressé tentera de briller aux côtés de ses coéquipiers du week-end, Philippe Gache et Jean-Pierre et Stéphane Richelmi. Voici par ailleurs l'interview partagée par l'organisation de cette série, à la veille du début des hostilités.

Comment s'est présentée l'occasion pour vous de participer à cette course d'Endurance de 6 Heures organisée par V de V Sports sur le circuit Paul Ricard ?
C'est Philippe Gache, patron de l'écurie SMG qui engage une voiture dans cette course qui m'a proposé de faire partie de son équipage. Philippe est avignonnais comme moi et, surtout, nous sommes des amis d'enfance. Cela me fait donc super plaisir de faire cette course avec lui. D'autant plus sur le circuit Paul Ricard qui a marqué le début de ma carrière et confirmé ma passion pour le sport automobile. Plus jeune, j'y ai vu mon premier Grand Prix de France et aussi les essais hivernaux de F1 auxquels j'assistais en spectateur. Surtout, le Paul Ricard est le lieu de mon tout premier Grand Prix en F1 en 1989. J'avais signé pour une seule course et j'en ai fait 200 de plus. Et récemment, j'en suis devenu le président. Ma destinée est liée à ce circuit !
On vous a vu participer à d'autres grands évènements de voitures historiques de compétition comme Goodwood Revival et le Grand Prix de Monaco Historique. Vous êtes donc amateur de ce type de rendez-vous ?
J'éprouve une vraie passion pour les voitures qui m'ont fait rêver lorsque j'étais enfant. Ainsi, avoir eu la possibilité de piloter la Ferrari 312 B3 ex-Niki Lauda à l'occasion du Grand Prix de Monaco Historique m'a procuré un plaisir immense. C'est une monoplace très puissante et très légère qui date de 1974 que je suis en mesure de piloter. Je ne peux pas en dire autant de la F1 de Charles (Leclerc) qui est équipée de technologies beaucoup plus sophistiquées.
Concernant la Lotus Elan R de 1965 que vous allez partager avec Philippe Gache, ainsi que Jean-Pierre et Stéphane Richelmi, avez-vous déjà eu l'occasion de la piloter ?
Pour l'instant, j'ai juste pris place derrière son volant à l'arrêt. Je vais la découvrir ce week-end. En revanche, je connais bien mes équipiers. Philippe bien sûr ! Mais également Jean-Pierre et Stéphane, son fils, dont j'ai suivi de très près le début de carrière. C'est un garçon extrêmement rapide promis à une longue et belle carrière en sport automobile. Cette course de 6 heures va être l'occasion de vivre ensemble une expérience unique dans un super environnement en compagnie de belles personnes !

ENDURANCE 6 HEURES V de V DU GPFH – Ce plateau réuni par V de V Sports offrira au public l'occasion de passer la soirée du samedi au rythme de l'endurance. Le départ de l'épreuve sera donné en fin d'après-midi pour une arrivée jugée six heures plus tard. Une vingtaine d'équipages seront engagés sur des Sport-Protos et GT/Tourisme issus d'une période courant jusqu'aux années 80.

ENDURANCE 6 HEURES V de V DU GPFH – 24 engagés lors de la 1ere séance d'essais et seulement 21 partants en Qualifications. Sur ce plateau très hétéroclite, c'est l'équipage Olivier Muytjens / Brice Pineau (sur une mythique Ford GT 40) qui s'offre la pole position, malgré une surchauffe moteur juste avant le début de la séance de qualifications. Le très attendu équipage Français Philippe Gache, Jean-Pierre Richelmi, Stéphane Richelmi et Jean Alesi (Sur Lotus Elan 26 R) signe un honorable 10eme chrono. Course d'endurance, de 6 heures, à suivre demain, samedi, à partir de 18h00.



ENDURANCE 6 HEURES V de V DU GPFH

Ce plateau réunissait une vingtaine d'équipages engagés sur des Sport-Protos et GT/Tourisme issus d'une période courant de 1947 à 1990. Si sportivement les regards étaient portés sur la Ford GT 40 pilotée par ***Brice Pineau*** et ***Olivier Muytjens*** qui avait dominé les qualifications, de nombreux passionnés attendaient un bon résultat de l'équipage Français ***Philippe Gache***, ***Jean-Pierre Richelmi***, ***Stéphane Richelmi*** et ***Jean Alesi*** au volant d'une Lotus Elan 26 R. La Ford GT 40 victime d'un problème de batterie resta immobilisée à son stand un long moment avant de reprendre la piste sans chance de victoire. ***Jean Alesi*** et ses coéquipiers furent contraints à l'abandon après deux heures de course. La victoire revient à **Marc Faggionato**, **Christian Vaglio-Giors** et **Gislain Genecand** sur la Tiga SC 79 du team Palmyr devant la BMW 635 CSI du Chateaux Sport Auto et la Porsche 964 Cup du Simon Racing.

La Provence

Un week-end de Pâques bercé par la Formule 1

AUTO Le circuit Paul-Ricard accueille le KENNOL Grand Prix de France Historique. L'occasion de découvrir la grande histoire de la catégorie reine

Nous avions le désir d'ouvrir cette cinquième édition du Grand Prix de France Historique au plus grand nombre possible d'acteurs, en courses comme en roulages libres, souligne Laurent Vallery-Masson, directeur de HVM Racing, organisatrice de l'événement, en partenariat avec la FFSA. *Ce pari est d'ores et déjà réussi.*" Le circuit du Paul-Ricard accueille ce week-end le KENNOL Grand Prix de France Historique. "*Ce sera, pour sûr, l'un des plus beaux rendez-vous de notre saison 2023*", assure Stéphane Clair, directeur général du circuit.

Dès aujourd'hui et jusqu'à dimanche, pas moins de neuf courses vont s'enchaîner sur le mythique tracé du circuit du Castellet, accompagnées de nombreuses animations. "*Il y aura quatre rendez-vous à ne pas manquer avec les anciennes F1 dans le cadre du BOSS GP et du plateau des Légendes des années 70/80,* affirme Laurent Vallery-Masson. *À cela s'ajouteront la venue exceptionnelle de la coupe d'Europe F3, une endurance de 6 heures, ou encore la présence en courses de F2, Formule Ford et du Trophée Lotus.*"

Neuf courses vont s'enchaîner sur le tracé du Paul-Ricard pendant trois jours. De nombreuses animations sont également au programme du week-end. / PHOTO MORGAN MATHURIN

> **Jean Alesi, Franck Montagny ou encore Yanick Dalmas seront présents.**

"*C'est un plaisir de pouvoir présenter au public un spectacle aussi grandiose sur la piste et dans les paddocks,* confie Stéphane Clair. *En plus d'assister à des compétitions spectaculaires, le public pourra croiser des pilotes de légende et approcher les voitures de courses de façon inédite.*" Parmi les pilotes à avoir répondu présents, l'ancien de la Scuderia Ferrari, Jean Alesi fait son grand retour. Il prendra le départ de l'endurance des 6 heures de ce Grand Prix historique, au volant d'une Lotus Elan et accompagné de ses amis Philippe Gache, Jean-Pierre et Stéphane Richelmi. Le public du Castellet aura également le plaisir de retrouver Franck Montagny et Yannick Dalmas au volant de Formule 1 AGS des années 90.

"*Cette occasion unique de retrouver les stars de la F1 dans une ambiance conviviale et festive nous réjouit d'avance,* affirme le directeur général du circuit. "*Ce cinquième opus de notre Grand Prix mettra également en scène une multitude de monoplaces de tous types, dont d'autres F1, que l'on pourra admirer en action lors d'une double séance de roulage quotidienne*", développe l'organisateur.

Une quarantaine de monoplaces en piste

En marge des courses, le programme du KENNOL Grand Prix de France Historique propose de nombreuses séquences de roulage libre durant lesquelles le public pourra voir évoluer une quarantaine de monoplaces de tous types et de toutes époques dont la Ferrari F2008, championne du monde il y a quinze ans.

Toujours en piste, une démonstration de drift est prévue dimanche, tandis qu'une centaine d'autos de prestige et de collection s'offriront une parade quotidienne durant le week-end.

"*Le Grand Prix Historique est un événement créé par la FFSA en 2017, en étroite collaboration avec HVM Racing, ayant pour ambition d'institutionnaliser le rendez-vous à l'attention de tous les amoureux de courses en monoplaces classiques,* complète Nicolas Deschaux, président de la FFSA. *C'est un événement unique qui revisite l'histoire de la F1 avec ses acteurs et évoque, on ne peut mieux, le très français terme "Grand Prix".*"

Charlène NOLL

Programme et billetterie sur www.grandprixdefrancehistorique.com

La Provence

AUTO GP DE FRANCE HISTORIQUE

La petite et la grande histoire au Paul-Ricard

Ce week-end, le circuit Paul-Ricard accueille le Kennol Grand Prix de France Historique. L'occasion de découvrir la petite et la grande histoire de la Formule 1 et des monoplaces. De la Coupe d'Europe F3 au Boss GP, en passant par les légendes des années 70/80, au total, ce ne sont pas moins de 9 courses qui sont organisées durant le week-end.

Et, pour la première fois, ce rendez-vous accueille une course d'endurance de 6 heures réservée aux GT, Tourisme et Sport Prototypes, de 1947 à 1990. Cette épreuve se déroulera en fin d'après-midi pour une arrivée au cœur de la nuit offrant un spectacle unique pour les passionnés.

Sur la ligne de départ, on retrouvera notamment Antoine Doquin, au volant de la Porsche 944, numéro 33. Pour rappel, le Marseillais s'était imposé, dans sa catégorie, lors de la dernière course des 2 Tours d'Horloge, en novembre dernier. Ce plateau réuni par V de V Sports, organisateur spécialisé dans les courses d'endurance pour Véhicules Historiques de Compétition en Europe, à l'image de la course "Les 2 Tours d'Horloge", qui prend aussi place sur ce mythique tracé du circuit du Castellet, sera l'occasion pour le public d'admirer sur la piste des modèles iconiques de ces catégories qui se sont illustrés à travers les époques.

Charlène NOLL

LE PROGRAMME

▶ **Aujourd'hui :**
10 h 45 : Course 1 - Légendes années 70/80, F1/F2
11 h 30 : Course 1 - Formula Ford 1600
13 h 55 : Course 1 - Trophée Lotus
15 h 15 : Course 1 - BOSS GP : F1 90's et 2000's
16 h 10 : Course 1 - FIA Historique F3 European Cup
18 h : Endurance 6 heures V de V du GPFH

▶ **Demain :**
9 h : Course 2 - Formula Ford 1600
10 h 45 : Course 2 - Légendes années 70/80, F1/F2
13 h 50 : Course 2 - FIA Historique F3 European Cup
15 h 15 : Course 2 - BOSS GP : F1 90's et 2000's
16 h : Course 2 - Trophée Lotus

Billetterie :
www.grandprixdefrancehistorique.com

Antoine Doquin, au volant de la Porsche 944, participe à la course d'Endurance au programme du GP historique. /PHOTO C.N.

AUTO hebdo

/ Classic

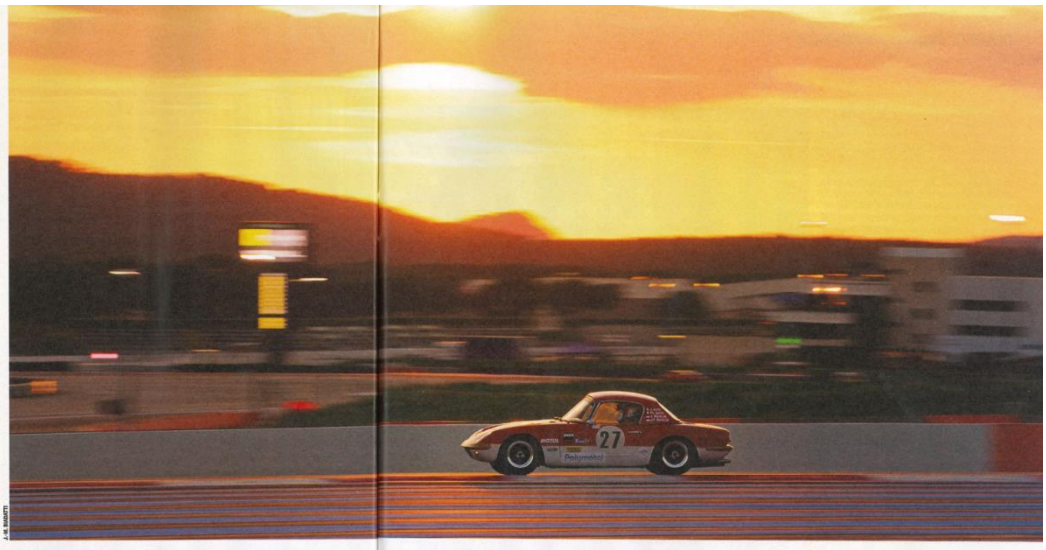
Jean Alesi reprend du service pour le Grand Prix de France Historique

L'ancien pilote de F1 sera au départ de la course « Endurance 6 Heures V de V du GPFH » en avril prochain.

Le Grand Prix de France Historique va accueillir l'un des pilotes les plus historiques du sport automobile français. Du côté du Castellet les 7 et 8 avril prochains, c'est Jean Alesi, 201 Grands Prix de Formule 1 au compteur, qui renfilera la combinaison le temps d'une course. Dans le Var en avril prochain, le nouveau président du Paul-Ricard sera au volant d'une Lotus Elan 26R de 1965 lors de la course « Endurance 6 Heures V de V du GPFH » durant la 5e édition du Grand Prix de France Historique. Il fera notamment équipe avec son ami Philippe Gache, lui aussi ancien pilote et crédité de 10 départs aux 24 Heures du Mans mais aussi de participations au Dakar et une à l'Indy 500 en 1992. De plus, le père et le fils, Jean-Pierre et Stéphane Richelmi, rejoindront Jean Alesi et Philippe Gache complétant ainsi l'équipage de cette Lotus Elan 26R qui affrontera un plateau dans le Var.

Belles mécaniques

Parmi les concurrentes de la même période historique, on peut citer la Ford GT40 de l'écurie Hyracing confiée à l'équipage franco-belge Olivier Muytjens/Brice Pineau/Kurt Dujardyn/Jacques Castelein ; la Jaguar Type E engagée par Jean-Paul Petit, la Porsche 911 2.0 de l'équipe WKMR pour le trio père et fils composé de Stéphane, Mathieu et Baptiste Guyot-Sionnest ; ou encore la TVR Griffith 200 du Team V de V pilotée par Eric Van de Vyver, à l'origine des courses d'endurance réservées aux véhicules historiques de compétition, lequel devrait faire équipe avec l'ancien numéro 5 mondial de tennis, Henri Leconte, participant de la première heure aux évènements orchestrés par V de V Sports.



J.-F. MIGNOT

GRAND PRIX DE FRANCE HISTORIQUE

LA RÉUNION DE FAMILLE(S)

Pour la première fois coorganisé par HVM Racing et la FFSA à Pâques, l'événement a été l'occasion de constater un intérêt profond de la part du public pour les monoplaces qui ont écrit l'histoire du sport automobile, avec des pilotes conquis par l'atmosphère du Classic. MEDHI CHAUHAN-VERLEZ

À Pâques, il n'y a pas que les cloches et la chasse aux œufs. Les passionnés de sport auto le savent depuis des lustres, les Coupes à Nogaro (voir pages Courses) constituent l'événement majeur en Hexagone. Mais les Gersois vont devoir se faire à l'idée qu'ils ne sont plus les seuls à battre l'asphalte ! Pour sa cinquième édition, le Grand Prix de France Historique (GPFH) a décidé de faire un bond dans le calendrier. L'emplacement estival, fin juin ou en juillet, voulu pour coïncider avec la venue de la Formule 1 au Paul-Ricard (Var) ces trois dernières années, a vécu. Place désormais au printemps, comme l'a exprimé Stéphane Clair. *« Organiser le Grand Prix de France Historique lors du week-end pascal permet au public de retenir plus facilement cette date,* explique le directeur général du circuit varois. *C'est important d'avoir des dates qui ne changent pas dans le calendrier du sport automobile. On a eu beaucoup de chance avec la météo ensoleillée, c'est un pari gagné. On peut déjà se donner rendez-vous à Pâques 2024 pour un nouveau Grand Prix, avec, je l'espère, encore plus de voitures, de pilotes et de spectateurs. »*

ÉMANCIPATION

La première année du Grand Prix de France Historique sans son pendant moderne a permis au meeting coorganisé par HVM Racing et la Fédération Française du Sport Automobile (FFSA) de gagner en indépendance. Là où la popularité XXL de la F1 actuelle faisait presque de l'ombre au GPFH, son absence cette année a permis à la déclinaison Historique de prendre du galon. Les déçus du Grand Prix de France ont pu se contenter avec la présence de monoplaces récentes avec le Boss GP. Les férus d'histoire de ce sport, eux, ont pu remonter le temps avec les plateaux des années 1970 et 1980. *« Au moment où nous avons créé le Grand Prix de France Historique* (en 2017, alors organisé à Magny-Cours. Ndlr), *la question était de savoir comment l'emmener à un niveau de notoriété très fort,* décrypte Nicolas Deschaux, le président de la FFSA présent au Paul-Ricard. *Nous avions à la fois besoin de pilotes de talent, de voitures mythiques, d'une sorte de magie, d'ambience et d'une humanité particulière. Aujourd'hui, je pense que le cocktail est réussi. L'écrin de la F1 française est préservé au Paul-Ricard. Le public s'est rassemblé autour de la belle mécanique, avec des plateaux brillamment constitués par les équipes de HVM Racing. Je remercie également tous les bénévoles qui ont accompagné la réussite du Grand Prix. »*

ALESI RAVI

Nicolas Deschaux n'est pas le seul à avoir été touché par la forte présence des passionnés. Jean Alesi, récemment nommé président du Circuit Paul-Ricard, a apprécié les différents profils de spectateurs qui déambulaient dans le paddock. *« C'est exceptionnel de voir autant de familles sur cet événement,* glisse l'Avignonnais. *Les parents emmènent les enfants pour leur faire découvrir les F1 qui les ont fait rêver lorsqu'ils étaient jeunes.*

J.-F. MIGNOT

Un grand merci à eux ! » Le vainqueur du Grand Prix du Canada 1995 a ensuite revêtu une combinaison rouge, non pas pour piloter une Ferrari, mais pour prendre place à bord d'une petite Lotus Elan 26R dans le cadre de l'Endurance 6h gérée par Vdev Associé à Philippe Gache, Jean-Pierre Richelmi et Stéphane Richelmi (*« tous des bons copains »,* dixit Alesi). Jeannot a été contraint de s'arrêter au bout de 48 tours. Qu'il se rassure, l'édition 2024 pourrait lui permettre de renouer avec le pilotage d'une Formule 1. *« J'ai parlé avec Jean* (Alesi. Ndlr) *dimanche matin pour le revoir dans un baquet pour la prochaine édition,* confie Stéphane Clair. *Ce n'est pas impossible ! »*

LE « *GROS KIF* » DE MONTAGNY

S'il en est un qui a joué les VRP avec bonhommie pour sa découverte de l'univers Historique, c'est bien Franck Montagny. Le consultant F1 sur Canal+ a troqué son micro contre son casque rose le temps de quelques démonstrations au volant de▸

Les F1 historiques réunies au Castellet

Du 7 au 9 avril avait lieu le Grand Prix de France F1 Historique sur le tracé Paul Ricard du Castellet. Un grand succès populaire pour cette édition 2023.

par Cesare Ingrassia · 10 avril 2023 · Grand Prix de France · 1

L'édition 2023 du Grand Prix de France Historique organisée sur le circuit Paul Ricard au Castellet ce week-end de Pâques a battu tous les records grâce à un plateau impressionnant de monoplaces et une course d'endurance de GT et Protos.

Ce week-end de Pâques fut l'occasion unique de revoir en piste des Formule 1 emblématiques des années 1970 aux années 2000, ainsi que des Formule 2, Formule 3 et autres Formule Ford, à jamais inscrites dans l'histoire du sport automobile.

Pour compléter le spectacle, le Grand Prix de France Historique a accueilli samedi soir la course d'endurance de six heures de V de V Sports réservée aux GT, Tourisme et Sport Prototypes de 1947 à 1990. L'occasion de revoir en piste Jean Alesi qui partageait le volant d'une Lotus Elan avec Philippe Gache, Stéphane et Jean-Pierre Richelmi.

Accessible dès vendredi, le Grand Prix de France Historique a tenu toutes ses promesses en terme de spectacle en piste. Le public a pu aller à la rencontre des pilotes qui on fait la légende du sport automobile français : Jean Alesi, René Arnoux, Franck Montagny, Yannick Dalmas, Eric Hélary, Soheil Ayari, Jean-Pierre Jarier ou encore Tristan Gommendy.

Au plus proche des spectateurs, Peter Mann a fait rugir sa Ferrari F2008, engagée par la Scuderia Ferrari dans le championnat du monde de Formule 1 en 2008 pour Kimi Räikkonen et Felipe Massa.

« *Ces trois jours de fête prouvent qu'il y a un véritable engouement pour les sports mécaniques et un amour pour ce circuit de Formule 1.* » confie Stéphane Clair, directeur général du Circuit Paul Ricard.

« C'est un immense bonheur de voir cette passion partagée : des pilotes et des collectionneurs se mélangent aux spectateurs. »

« Le rendez-vous est déjà donné l'an prochain pour le week-end de Pâques, avec encore plus de voitures mythiques et des champions de F1 internationaux. Et comme certains l'ont souhaité, notre Président Jean Alesi, pourrait reprendre le volant de sa Ferrari F1 lors de la prochaine édition. »

Jean Alesi va retrouver la compétition

A l'occasion du Grand Prix de France Historique qui aura lieu du 7 au 9 avril, l'Avignonnais Jean Alesi retrouvera la compétition en endurance au volant d'une Lotus Elan 26R de 1965.

© Red Bull / Jean Alesi en discussion avec Bernd Maylaender

Le circuit Paul Ricard va pour la 5ème année accueillir le Grand Prix de France Historique.

Lors de cet évènement, le Président du circuit Paul Ricard, Jean Alesi, va retrouver le volant lors de la course d'Endurance V de V au volant d'une lotus de 1965.

Pour cette occasion l'ancien pilote de F1 aux 201 GP sera accompagné de son ami Philippe Gache, pilote éclectique ayant participé dans le passé aux 24H du Mans à dix reprises, à de nombreux Dakar, mais aussi au Trophée Andros et à l'Indy 500 en 1992.

Jean Alesi retrouvera également lors cette occasion, sa Benetton de 1997 engagé dans le championnat Boss GP avec laquelle il avait terminé à la 4ème position du championnat du Monde avec notamment une pole Position à Monza et cinq podiums.

gpfrance_historique et **circuitpaulricard**
Circuit Paul Ricard

Voir le profil

Voir plus sur Instagram

1 003 mentions J'aime

gpfrance_historique

Pour sa 5ème édition, le KENNOL Grand Prix de France FR Historique accueillera un des pilotes les plus emblématiques de l'histoire du sport automobile français, @jeanalesiofficial, comptabilisant 201 Grands Prix de Formule 1 à son actif.

Le président du @circuitpaulricard pilotera une Lotus Elan 26R de 1965 lors de la course « Endurance 6 Heures V de V du GPFH », qui se déroulera au Castellet les 7 et 8 avril prochains.

Il sera accompagné de son ami Philippe Gache, ancien pilote qui a participé à 10 départs des @24heuresdumans, à plusieurs @dakarrally et à l'Indy 500 en 1992. Le père et le fils, Jean-Pierre et Stéphane Richelmi, rejoindront également l'équipage pour affronter un plateau de la même période historique.

⬆ Billetterie en bio

- - - - - - -

@ffsportauto | @hvm_racing | @vdevsports

#gpfh #grandprixdefrancehistorique #gpfrancehistorique #F1 #f3 #historic #circuitpaulricard #hvmracing

SPORT STRATÉGIES
LE SPÉCIALISTE DU MARKETING SPORTIF

LE KENNOL GRAND PRIX DE FRANCE HISTORIQUE FAIT CARTON PLEIN

SAM REPOUX · 11 AVRIL 2023 · EVÉNEMENTS

Des dizaines de milliers de fans de sport automobile se sont réunis du 7 au 9 avril au Castellet pour le KENNOL Grand Prix de France Historique. La manifestation enregistre un nouveau record d'affluence grâce à un plateau impressionnant de monoplaces et une course d'endurance de GT et Protos.

Ce fut un week-end de Pâques chargé pour les organisateurs du KENNOL Grand Prix de France Historique. HVM et le Circuit Paul Ricard ont accueilli du 7 au 9 avril près de 52 000 passionnés d'automobile, nostalgiques des monoplaces "old school". C'était l'occasion rêvée de revoir en piste des Formule 1, Formule 2, Formule 3 et autres Formule Ford emblématiques de la seconde partie du XX[e] siècle.

Accessible dès vendredi, le Grand Prix de France Historique a tenu toutes ses promesses en termes de spectacle en piste. Le public a pu aller à la rencontre des pilotes qui ont fait la légende du sport automobile français : Jean Alesi, René Arnoux, Franck Montagny, Yannick Dalmas, Eric Hélary, Soheil Ayari, Jean-Pierre Jarier ou encore Tristan Gommendy. Au plus proche des spectateurs, Peter Mann a fait rugir sa Ferrari F2008, engagée par la Scuderia Ferrari dans le championnat du monde de Formule 1 en 2008 pour Kimi Räikkonen et Felipe Massa.

Le Grand Prix Historique de France. (Crédit : Morgan Mathurin)

Rendez-vous pris pour le week-end de Pâques 2024

Le KENNOL Grand Prix de France Historique sur le Circuit Paul Ricard tient une place particulière dans le cœur des passionnés de F1 : « Ces trois jours de fête prouvent qu'il y a un véritable engouement pour les sports mécaniques et un amour pour ce circuit de Formule 1 » confie Stéphane Clair, directeur général du Circuit Paul Ricard. « C'est un immense bonheur de voir cette passion partagée : des pilotes et des collectionneurs se mélangent aux spectateurs. Le rendez-vous est déjà donné l'an prochain pour le week-end de Pâques, avec encore plus de voitures mythiques et des champions de F1 internationaux. Et comme certains l'ont souhaité, notre Président Jean Alesi, pourrait reprendre le volant de sa Ferrari F1 lors de la prochaine édition. »

Jean Alesi en a profité pour partager le volant d'une Lotus Elan avec Philippe Gache ainsi que Stéphane et Jean-Pierre Richelmi lors de la course d'endurance organisée durant le week-end. Pour compléter le spectacle, le KENNOL Grand Prix de France Historique a accueilli samedi soir la course d'endurance de six heures de V de V Sports réservée aux GT, Tourisme et Sport Prototypes de 1947 à 1990.

À défaut d'un Grand Prix de F1 en France cette année, les amateurs historiques de monoplace peuvent se consoler avec une belle manifestation, durant laquelle les spectateurs rencontrent leurs idoles et échangent autour de leur passion commune.

Crédit photo en-tête : Morgan Mathurin

GRAND PRIX DE FRANCE HISTORIQUE 2023 : LES OREILLES EN EXTASE

La 5ème édition du grand prix de France historique s'est tenue sur le circuit Paul Ricard. A défaut d'avoir la F1 moderne, le circuit varois rend hommage aux F1 du passé. Et nos oreilles en profitent !

L'Endurance, avec Jeannot en guest

La série V de V était également présente pour disputer une course d'endurance de 6 heures le samedi. Ford, Porsche, BMW, Lotus, les GT et berlines étaient à la fête. Forte de sa position de tête sur la grille départ, de son puissant V8 et de la vélocité de son équipage, la Ford GT 40 prenait le commandement de l'épreuve, poursuivie par des Protos Tiga SC 83 et SC 79. Mais après avoir mené pendant les 34 premiers tours, la Ford GT40 rencontre un problème d'alternateur et passe 1h30 au stand pour réparer, la Ford GT 40 reprendra la piste et se classera 3ème en GT historiques. La Tiga SC 79 de l'écurie Palmyr confiée à l'équipage helvetico-monégasque Marc Faggionato/Christian Vaglio-Giors/Gislain Genecand a pris les commandes pour ne plus les quitter jusqu'à l'arrivée. Après 6 heures de compétition et une lutte serrée au sein du trio de tête, le Proto s'impose avec 1 minute 33 d'avance sur la BMW de l'écurie Chateaux Sport Auto qui remporte au passage la catégorie Tourisme.

Le guest de la course était évidemment Jean Alesi, président du circuit de son état, qui s'était prêté au jeu de disputer sa première course d'endurance réservée aux véhicules historiques de compétition, aux côtés de son ami Philippe Gache, de Jean-Pierre et Stéphane Richelmi, deux brillants pilotes monégasques, père et fils, avec lesquels il allait partager le volant d'une Lotus Elan de 1965 frappée du fameux n°27. Qualifiée en 10ème position, la GT anglaise réalisait un fantastique début de parcours et se hissait au 2ème rang du classement général dans le 35ème tour. Malheureusement, la Lotus subissait une rupture du silent bloc du pont ayant entrainé la casse du triangle arrière gauche et quelques dégâts périphériques trop longs à réparer pour repartir dans une bonne position. Ainsi, Jean Alesi n'a pas pu prendre le volant pour son relais, mais il a pu, une nouvelle fois, mesurer sa grande popularité. Il se dit d'ailleurs qu'il pourrait reprendre le volant d'une F1 pour la prochaine édition.

AUTO NEWS
L'AUTOMOBILE AU QUOTIDIEN

De la F1 à l'Endurance V de V

Le Grand Prix de France historique 2023, cinquième du nom sur le circuit Paul Ricard, un authentique succès paré d'un impressionnant plateau de monoplaces, de GT, de Protos de compétition, et de Clubs qui perpétuent la légende vivante de l'automobile.

Au programme figuraient les catégories : Boss GP – F1 année 90-2000 et GP2, Légendes des années 70/80 – F1 et F2, FIA Historic F3 European Cup 1971-84, 6H Endurance V de V du GPFH (GT, Tourisme et Protos) pré-1990, Formule Ford 1600 (1967-92), Trophée Lotus (Lotus7 et Caterham).

Des milliers de fans et de nostalgiques de sport automobile – 52.000 – se sont retrouvés du 7 au 9 avril avec bonheur sur le Plateau du Castellet afin de partager des moments exceptionnels.

Le week-end Pascal a été une occasion privilégiée de voir en piste des voitures de course emblématiques : F1 des années 1970 au début du XXIe siècle, ainsi que des Formule 2, F3 et Formule Ford, qui ont marqué l'histoire du sport automobile.

Cherry sur le cake, le spectacle du 5e Grand Prix de France Historique a été rehaussé par l'épreuve d'endurance des 6 Heures V de V Sports ouverte aux GT, aux voitures de Grand Tourisme, de Tourisme et aux Sport Prototypes de 1947 à 1990.

Les amateurs de quatre générations ont pu assister au retour en piste de Jean Alesi, qui partageait le volant d'une Lotus Elan avec Philippe Gache, Jean-Pierre et Stéphane Richelmi, mais pas seulement.

ENDURANCE-INFO
ALL SPORTSCAR NEWS

- **Classic** - Jean Alesi sera au départ d'une course de 6 heures dans le cadre du GP de France Historique au Paul Ricard les 7 et 8 avril. L'ancien pilote de F1 partagera le volant d'une Lotus 26R de 1965 en compagnie de son ami Philippe Gache, dont la structure SMG prépare l'auto. Jean-Pierre et Stéphane Richelmi complèteront l'équipage de la Lotus.

L'AGENDA DE L'AUTOMOBILE

Alesi et Montagny derrière le volant

Pour sa 5ème édition, le KENNOL Grand Prix de France Historique accueillera un des pilotes les plus emblématiques de l'histoire du sport automobile français, Jean Alesi, président du Circuit Paul Ricard et comptabilisant 201 Grands Prix de Formule 1 à son actif. Il pilotera une Lotus Elan 26R de 1965 lors de la course « Endurance 6 Heures V de V du GPFH ».

SPORT MAG &BUSINESS

Un ancien pilote de Formule 1 français va faire ses grands débuts en endurance et participera au Grand Prix de France en avril.

Jean Alesi, ancien pilote de Formule 1, est aujourd'hui le président du circuit Paul Ricard. Il fera ses débuts en endurance lors du Grand Prix de France. Cette compétition se déroulera en avril. À 58 ans, il se lancera au volant d'une Lotus Elan 26R de 1965. Mais il ne sera pas tout seul. L'ancien pilote fera équipe avec Philippe Gache, son ancien camarade.

L'ancien joueur de tennis Henri Leconte sera sur la ligne de départ au volent d'une TVR Griffith 200.

Endurance : Jean Alesi de retour derrière un volant

L'ancien pilote de Formule 1, désormais président du circuit Paul Ricard, participera au Grand Prix de France historique en avril prochain.

Jean Alesi va effectuer ses grands débuts en endurance à l'occasion de l'épreuve « Endurance 6 Heures V de V du GPFH » au programme de la 5e édition du Grand Prix de France Historique au Castellet (7 et 8 avril prochains). Agé de 58 ans, le désormais nouveau président du circuit Paul Ricard sera au volant d'une Lotus Elan 26R de 1965 et fera équipe avec son camarade Philippe Gache, patron de l'écurie SMG qui préparera la GT anglaise, Jean-Pierre et Stéphane Richelmi. On notera aussi la présence de l'ancien joueur de tennis Henri Leconte au volant de la TVR Griffith 200 du Team V de V pilotée par Eric Van de Vyver.

AMTODAY

JEAN ALESI EN LOTUS ELAN 26R AU DÉPART DES 6 HEURES V DE V DU GPFH

C'est sur le circuit qui a.vu ses débuts en Formule 1 et dont il est le Président depuis peu que Jean Alesi fera ses débuts dans une course d'endurance réservée aux véhicules historiques de compétition. Les 7 et 8 avril prochains, lors du week-end de Pâques, l'Avignonnais aux 201 Grand Prix de Formule 1 partagera le volant d'une Lotus Elan 26R de 1965 avec son ami et ancien compagnon d'armes Philippe Gache.

PDF (578.11 Ko) Télécharger

la vie de l'AUTO

6 HEURES V DE V

Une longue soirée avec Alesi en guest

Lancée le samedi à 18 h, la course d'endurance proposée par Éric et Laure Van de Vyver (V de V Sports) a entretenu le spectacle jusqu'à minuit. Chronologiquement, après le baroud d'honneur de la Ford GT 40 d'Olivier Muytjens/Brice Pineau, qualifiée en pole, la lutte pour la victoire s'est rapidement circonscrite entre le proto Tiga SC 79 de Marc Faggionato/Christian Vaglio-Giors/Gislain Genecand, la BMW 635 de Paul, Matthieu et Jean-Baptiste Châteaux et la Porsche 964 Cup de Jurgen Pentz/Klaus Landgraf/Dennis Fetzer. Au terme des 6 heures de ronde, ces trois équipages ont finalement constitué le tiercé gagnant dans cet ordre, la Tiga du team Palmyr se glissant sous le drapeau à damier avec moins d'un tour d'avance sur la BMW de la famille Châteaux. Désormais président du circuit Paul Ricard, Jean Alesi a profité de cette course pour effectuer un bref retour à la compétition en relayant son pote Philippe Gache et les Richelmi père et fils au volant d'une Lotus Elan.

Jean Alesi de retour au volant à bord de la Lotus Elan de Philippe Gache !

news classicracing.com
Toute l'actualité du véhicule historique

Jean Alesi au départ des 6 Heures VdeV du GPFH (7-8 avril 2023)

Publié le 14 mar 2023

C'est sur le circuit qui a vu ses débuts en Formule 1 et dont il est le Président depuis peu que Jean Alesi fera ses débuts dans une course d'endurance réservée aux véhicules historiques de compétition. Les 7 et 8 avril prochains, lors du week-end de Pâques, l'Avignonnais aux 201 Grand Prix de Formule 1 partagera le volant d'une Lotus Elan 26R de 1965 avec son ami et ancien compagnon d'armes Philippe Gache, lui-même ancien pilote auréolé de plusieurs succès dans de nombreuses catégories, de la F3000 au Dakar en passant par les 500 Miles d'Indianapolis, les 24 Heures du Mans ou encore le championnat de France de Supertourisme.

Patron de l'écurie SMG qui prépare et engage cette GT anglaise, Philippe Gache a fait appel à deux autres pilotes de renom pour constituer un équipage des plus solides et des plus prestigieux : Jean-Pierre et Stéphane Richelmi, deux monégasques, père et fils, qui ont brillé en sport automobile. Le premier en championnat du monde des rallyes et championnat de France des rallyes Terre avec trois titres à la clé. Le second en circuit jusqu'en GP2 Series, antichambre de la F1, puis en championnat du monde d'endurance avec la victoire de la catégorie LMP2 aux 24 Heures du Mans en 2016 et le titre mondial en fin de saison avec l'écurie Signatech Alpine.

Nul doute que ce quator sera l'un des équipages les plus attendus de la course organisée par V de V Sports baptisée « Endurance 6 Heures V de V du GPFH » qui se déroulera dans le cadre du KENNOL Grand Prix de France Historique.

Sur sa trajectoire, la Lotus Elan 26R de SMG trouvera des équipages très compétitifs, aguerris à ce type de compétition au volant de voitures extrêmement affutées. Parmi les concurrentes de la même période historique, citons la Ford GT40 de l'écurie Hyracing confiée à l'équipage franco-belge Olivier Muytjens/Brice Pineau/Kurt Dujardyn/Jacques Castelein. La Jaguar Type E engagée par Jean-Paul Petit, la Porsche 911 2.0 de l'équipe WKMR pour le trio père et fils composé de Stéphane, Mathieu et Baptiste Guyot-Sionnest. Ainsi que la TVR Griffith 200 du Team V de V pilotée par Eric Van de Vyver, à l'origine des courses d'endurance réservées aux véhicules historiques de compétition, lequel devrait faire équipe avec l'ancien numéro 5 mondial de tennis, Henri Leconte, participant de la première heure aux évènements orchestrés par V de V Sports.

Jean Alesi fera équipe avec Philippe Gache et les Richelmi au volant de cette Lotus Elan 26R bientôt revêtue de nouvelles couleurs.

L'ancien tennisman Henri Leconte est attendu au volant de TVR Griffith 200 de l'écurie V de V pilotée également par Eric Van de Vyver.

GT ET PROTOS

Réputées pour leur grande fiabilité et leur palmarès en Endurance, les marques BMW et Porsche seront largement représentées dans cette course de 6 heures. A commencer par la BMW 635 CSI de l'écurie Chateaux Sport Auto que se partageront Matthieu et Jean-Baptiste Chateaux et la 530 ius engagée par Help Events pour Patrick Bourguignon/Jorge Vargas-Clement/ Pierre Laversanne. Autre ambassadrice du constructeur bavarois, la 2002 TI de Jérémy et Alexandre Ferrer associés à Quentin Jouanny. Ou encore la 323i de Wassermann Racing pilotée par Eric Wassermann/Eric Baumard/Thierry Mathez.

Les Porsche constitueront une partie importante du plateau avec dix exemplaires d'ores et déjà engagés. Ainsi la structure Flatsix Le Mans Circuit alignera une 911 3.0 SC pour Christophe Gaultier/Stéphane Deshayes/Mickael Bossuet et une 964 pour Pierre Le Flem/Bruno Vieren. Autres 911 3.0 SC, celles des équipages Damien Alfano/Maxime Tandel/Alexandre Boutin/Renaldo Da Cunha et Philippe Achard/Philippe Martin. Le Cudini Racing Team managé par Alain Cudini, ancien champion de France de voitures de Tourisme comptant également treize participations aux 24 Heures du Mans, sera présent avec une Porsche 944 S2 pour Arnold Noret/Philippe Vigneron/Eric Truffet. Le Duigou Racing également avec une 911 3.0 RS pour Philippe Burel/Bob Arezina/Fabrice Chapon. Deux 964 Cup seront au départ. L'une préparée par Legendary Racing/Carafin pour Pierre Vivier/Frédéric Comtet/Louis Antonini/Jean-Pierre Raffali. L'autre engagée par Simon Racing pour le pilote allemand Jurgen Pentz. Auxquelles s'ajoutera une 944 Turbo pour Hugo Mezard/Emilien Chayia/Nicolas Doquin/Antoine Doquin.

La Tiga SC 79 de l'écurie Palmyr sera l'une des animatrices de la catégorie Protos.

L'écurie Flatsix Le Mans Circuit alignera deux Porsche.

La catégorie Protos sera également dans la course avec la Grac MT-14B de l'Ecurie Chateaux Sport Auto pour Axel de Ferran/Bernard Zimmer, la Tiga SC 83 du bien nommé Team britannique Rosbif pour le trio Ross, Nick et Charlie Hyett, la Tiga SC 79 de l'écurie Palmyr pour l'équipage helvetico-monégasque Marc Faggionato/Christian Vaglio-Giors/Gislain Genecand et la Chevron B16 de la structure RPL pour Didier et Julien Gruau/Maurice Bouvet/José Beltramelli.

A noter que le départ et les premières heures de course jusqu'à la tombée de la nuit seront retransmis en direct sur les réseaux sociaux.

-> Liste des engagés 2023
-> Horaires 2023

news classicracing.com
Toute l'actualité du véhicule historique

Retour sur les 6 Heures VdeV du GPFH (7-8 avril 2023)

Publié le 17 avr 2023

6 heures de spectacle devant plus de 50 000 spectateurs !

Le week-end des 7-8 avril se déroulait la course « Endurance 6 Heures V de V du GPFH » dans le cadre du KENNOL Grand Prix de France Historique sur le circuit Paul Ricard. Ce rendez-vous qui marquait le début de la saison orchestrée par V de V Sports a vu la victoire au classement général de la Tiga SC 79 de l'écurie Palmyr et la participation exceptionnelle de Jean Alesi au volant de la Lotus Elan 26R de l'équipe SMG devant plus de 50 000 spectateurs.

Cette première épreuve d'endurance de la saison réservée aux VHC (Véhicules Historiques de Compétition) accueillait plusieurs nouveautés parmi les voitures engagées. A commencer par la Ford GT 40 de l'écurie Hyracing confiée à l'équipage franco-belge Brice Pineau/Olivier Muytjens. Après avoir pris la mesure du tracé provençal, ce dernier signait la pole position lors de la séance qualificative disputée dans la soirée de vendredi dans des conditions mi-diurnes/mi-nocturnes identiques à celles que les concurrents allaient connaître durant la course prévue le lendemain de 18h00 à minuit.

Derrière elle, la chasse s'organisait, menée par les Protos Tiga SC 83 et SC 79 respectivement engagés par les écuries Rosbiff Hyett et Palmyr, suivis de près par la Porsche 911 3.0 SC de l'écurie Quarkus. Alors que la lutte s'engage aux avant-postes, la Tiga SC 83 est signalée au ralenti, puis immobilisée aux abords de la piste, après seulement cinq tours parcourus. Son jeune pilote, Charlie Hyett, vient de commettre une erreur de débutant. En voulant mettre les phares, il a actionné sans le savoir le coupe-circuit de sa machine. Ce sont quarante-cinq minutes de perdues et, plus tard, des problèmes de démarreur qui reléguerent l'écurie britannique à la 16ème place finale. Dans le 22ème tour, c'est au tour de la Porsche 911 3.0 SC du Team Quarkus de Damien Alfano/Maxime Tandel/Alexandre Boutin/Renaldo Da Cunha, 3ème du classement général, d'être victime de son accélérateur bloqué et de chuter dans la hiérarchie.

L'équipage helvetico-monégasque Faggionato/Vaglio-Giors/Genecand impose sa Tiga SC 79 au classement général.

La BMW « familiale » de l'écurie Chateaux Sport Auto se classe 2ème au général et remporte la catégorie Tourisme.

Autre coup de théâtre aux avant-postes ! Après avoir mené pendant les 34 premiers tours, la Ford GT40 rejoint son stand où l'équipe décèle un problème d'alternateur qui hypothèque définitivement ses chances de victoire. Après une heure trente passée au stand pour réparer, la Ford GT 40 reprendra la piste et se classera 3ème en GT historiques.

C'est désormais, la Tiga SC 79 de l'écurie Palmyr confiée à l'équipage helvetico-monégasque Marc Faggionato/Christian Vaglio-Giors/Gislain Genecand qui prend les commandes de la course pour ne plus les quitter jusqu'à l'arrivée. Après 6 heures de compétition et une lutte serrée au sein du trio de tête, le Proto s'impose avec 1 minute 33 d'avance sur la BMW « familiale » de l'écurie Chateaux Sport Auto qui remporte au passage la catégorie Tourisme à l'issue d'un parcours alliant performance et fiabilité. Troisième au classement général, la Porsche 964 Cup de l'écurie Simon Racing des allemands Jurgen Pentz/Klaus Landgraf/Dennis Fetzer gagne également la catégorie GTS devant la 911 3.0 RS de Le Duigou Racing pilotée par Philippe Burel/Bob Arezina/Patrice Chapon et la Porsche 964 Cup des corses du team « E Cupulate Ninjas ».

Dans la catégorie Saloon Car, la TVR Griffith 200 du Team V de V pilotée par Eric Van de Vyver/Guillaume Maillard/ Patrick Brossard s'impose à l'issue d'un beau match avec la BMW 323i de Wassermann Racing pilotée par Eric Wassermann/Eric Baumard/Thierry Mathez qui abandonnera sur casse de boîte de vitesses. C'est finalement la Porsche 911 3.0 SC de Christophe Gaultier/Stéphane Deshayes/Mickael Bossuet alignée par la structure Flatsix Le Mans Circuit qui se classe 2ème dans cette catégorie.

La victoire du classement GT s'est jouée quant à elle entre la Porsche 944 S2 du Cudini Racing Team engagée pour Arnold Noret/Philippe Vigneron/Jacques Colibet et la 944 Turbo de la structure Skoal Bandit pour Hugo Mezard/Antoine Doquin/Emilien Chayia. Cette dernière s'impose finalement suite aux problèmes d'échappement rencontrés par la première. Tandis que la 3ème place revient à la Porsche 911 3.0 SC de Philippe Achard/Philippe Martin/Jean-Yves Grandidier.

Enfin, notons le succès en GT historiques de la Porsche 911 2.0 de l'équipe WKMR pour le trio père et fils composé de Stéphane, Mathieu et Baptiste Guyot-Sionnest devant la Jaguar Type E engagée par Jean-Paul Petit/ Pascal Gerbout/Jacques Roucolle sous la bannière du Cudini Racing Team.

Troisième au classement général, la Porsche 964 Cup de l'écurie Simon Racing du trio allemand Pentz/Landgraf/Fetzer.

La TVR Griffith 200 du Team V de V pilotée par Van de Vyver/Maillard/Brossard s'impose en Saloon Car.

JEAN ALESI EN GUEST STAR

C'est donc sur le circuit qui a vu ses débuts en Formule 1 et dont il est le Président depuis peu que Jean Alesi s'était prêté au jeu de disputer sa première course d'endurance réservée aux véhicules historiques de compétition. L' Avignonnais aux 201 Grand Prix de Formule 1 rejoignait pour l'occasion son ami et compagnon d'armes Philippe Gache, lui-même ancien pilote auréolé de plusieurs succès dans de nombreuses catégories. Ainsi que Jean-Pierre et Stéphane Richelmi, deux brillants pilotes monégasques, père et fils, avec lesquels il allait partager le volant d'une Lotus Elan de 1965. Qualifiée en 10ème position, la GT anglaise réalisait un fantastique début de parcours aux mains de Jean-Pierre Richelmi, puis de Philippe Gache, qui parvenaient à hisser leur machine au 2ème rang du classement général dans le 35ème tour. Et ce, durant quatorze passages.

Malheureusement, la Lotus devait rejoindre son stand où il était décelé une rupture du silent bloc du pont ayant entrainé la casse du triangle arrière gauche et quelques dégâts périphériques trop longs à réparer pour repartir dans une bonne position. Ainsi, Jean Alesi qui avait prouvé n'avoir rien perdu de sa vélocité lors des essais n'allait pouvoir prendre le volant de la Lotus arborant pour l'occasion le n°27, numéro que l'ancien pilote avait porté au sein de la Scuderia Ferrari en F1. Déçu, mais ravi d'avoir participé à cette aventure, Alesi aura néanmoins pu mesurer que sa grande popularité était demeurée intacte auprès du large public venu le saluer.

Jean Alesi a pris un immense plaisir à participer à l'épreuve avec ses amis Philippe Gache et les Richelmi, père et fils.

Frappée du numéro de course fétiche de l'Avignonnais, la Lotus Elan 26R sera hélas contrainte à l'abandon après avoir été 2ème.

Philippe Gache et Jean Alesi

Une course des 6h V de V mouvementée

Hier soir à minuit, le drapeau à damier a été hissé mettant un terme à une course d'endurance de 6 heures qui a eu raison de nombreux équipages. Après 132 tours couverts, l'équipe Palmyr devance d'1'33.027 la BMW de l'équipe Châteaux Sport Auto qui signe une incroyable deuxième place. Le Podium est complété par l'équipe Simon Racing et leur Porsche 964 Cup.

VHC magazine

Jean Alesi disputera les « 6 heures V DE V du Grand prix de France historique » (GPFH)

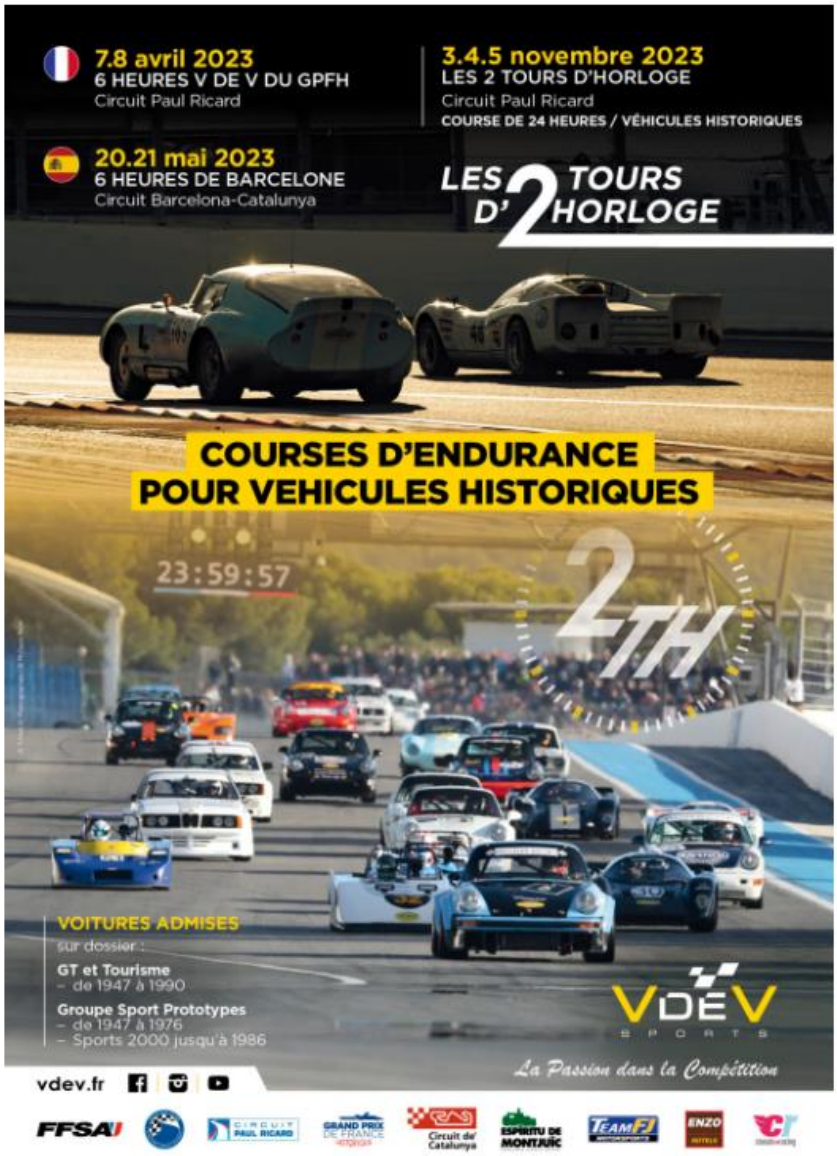
Changement de cap pour Jean Alesi qui se lance dans l'endurance pour les véhicules historiques de compétition. Crédits photo : Lotus

Jean Alesi fera ses débuts dans une course d'endurance réservée aux véhicules historiques de compétition les 7 et 8 avril prochains. Lors du week-end de Pâques, l'Avignonnais aux
201 Grand Prix de Formule 1 partagera le volant d'une Lotus Elan 26R de 1965 avec son ami et ancien compagnon d'armes Philippe Gache. Ce dernier est lui aussi un ancien pilote auréolé de plusieurs succès dans de nombreuses catégories, de la F3000 au Dakar en passant par les 500 Miles d'Indianapolis, les 24 Heures du Mans ou encore le championnat
de France de Supertourisme. Les deux pilotes se retrouveront au Castellet, le circuit qui a vu les débuts de Jean Amesi en Formule 1 et dont il est le Président depuis peu.

Des renforts monégasques

Patron de l'écurie SMG qui prépare et engage cette GT anglaise, Philippe Gache a fait appel à deux autres pilotes de renom pour constituer un équipage à la fois solide et prestigieux. Les monégasques Jean-Pierre et Stéphane Richelmi, père et fils, ont eux aussi brillé en sport automobile. Le premier s'est distingué en championnat du monde des
rallyes et championnat de France des rallyes Terre avec trois titres à la clé. Le second s'est illustré en circuit jusqu'en GP2 Series, l'antichambre de la F1, puis en championnat du monde d'endurance avec la victoire de la catégorie LMP2 aux 24 Heures du Mans en 2016 et le titre mondial en fin de saison avec l'écurie Signatech Alpine.

Ce quatuor devrait être l'un des équipages les plus attendus de l'épreuve organisée par V de V Sports baptisée « Endurance 6 Heures Vde V du GPFH ». Cette course se déroulera dans le cadre du *KENNOL* Grand Prix de France Historique.



« Endurance 6 Heures Vde V du Grand prix de France historique (GPFH) » sera la première des trois courses organisées par V de V Sports en 2023. © 2023 On the Road Consulting

Une concurrence affûtée !

Sur sa trajectoire, la Lotus Elan 26R de SMG trouvera des équipages très compétitifs, aguerris à ce type de compétition au volant de voitures extrêmement affutées.

Parmi les concurrentes de la même période historique, citons la Ford GT40 de l'écurie Hyracing confiée à l'équipage franco-belge Olivier Muytjens / Brice Pineau / Kurt Dujardyn / Jacques Castelein ; la Jaguar Type E engagée par Jean-Paul Petit ; la Porsche 911 2.0 de l'équipe WKMR pour le trio père et fils composé de Stéphane, Mathieu et Baptiste Guyot-Sionnest ; ainsi que la TVR Griffith 200 du Team V de V pilotée par Eric Van de Vyver, à l'origine des courses d'endurance réservées aux véhicules historiques de compétition. Eric V de V devrait faire équipe avec l'ancien numéro 5 mondial de tennis, Henri Leconte, participant de la première heure aux évènements orchestrés par V de V Sports.

Crédits photo : Rejer

Classic Courses

La cinquième édition du Grand Prix de France Historique 2023 a eu lieu sur le circuit Paul Ricard. Il semble désormais avoir trouvé sa date : le week- end Pascal. Soleil, ambiance, courses et animations ont contribué à une réussite saluée par la présence de 52 000 spectateurs. Une belle entrée en matière pour le nouveau Président du circuit, Jean Alesi.

HY Racing

Brice Pineau et Olivier Muytjens étaient présents en V de V avec leur nouvelle Ford GT40. Elle semble bien affutée, partie en pole, elle est restée en tête jusqu'à ce qu'un problème mécanique la contraigne à un long arrêt au stand. Ce n'est que partie remise tant la voiture et l'équipage semblent aujourd'hui avoir l'homogénéité autorisant les plus grandes ambitions.

Ford GT40 HY Racing – GP de France Historique 2023 © Gérard Gaud

AUTOSPORT

HISTORICS NEWS

Ex-F1 racer Alesi set to compete in Lotus Elan at Paul Ricard

Formula 1 race winner Jean Alesi is due to make his latest historic outing at Paul Ricard next month at the wheel of a Lotus Elan.

Since retiring from F1 and his subsequent sportscar career, the 1995 Canadian Grand Prix victor has made a number of appearances in historic machinery, including competing at the Goodwood Revival and in the Monaco GP Historique.

His latest is due to be on 7-8 April in V de V's six-hour contest that is part of the Grand Prix de France Historique meeting at Paul Ricard, the circuit that Alesi has recently been appointed president of.

He is set to share the Elan with sportscar racer Philippe Gache – who competed in junior single-seaters against Alesi, including when the latter won the 1989 Formula 3000 title – along with rally competitor Jean-Pierre Richelmi and Richelmi's son Stephane, the 2016 World Endurance Championship LMP2 title-winner.

"It's going to be a one-off," Alesi told Autosport.

"I've had this plan to race with my old friend Philippe Gache for a long time, who is going to run the Lotus from his SMG factory, and the car's owner is Jean-Pierre Richelmi, and we have his son Stephane in the line-up too, so the plan is for the kid to do all the driving as it's a very long race!

"Now I'm the president of the track, I think I will put a special sticker on the back of the car – 'Take care of the President' – so they have to treat me like they would with [Emmanuel] Macron!

"I'd love to have a racing programme for some more fun events like this, but this is just a one-shot in a nice car with friends."

The race is open to a wide array of GTs, tin-tops and sports-racers from the mid-1960s to 1990, with a number of Porsche 911s being joined by the likes of a Ford GT40 and several BMW saloons.

There is one British crew among the entry, the Equipe Rosbif Tiga SC83 of Ross and Charlie Hyett that also tackled last November's 24-hour race at Paul Ricard but suffered myriad clutch and brake issues.

VINTAGE NEWS

Ex-F1 racer Alesi set to compete in Lotus Elan at Paul Ricard

Formula 1 race winner Jean Alesi is due to make his latest historic outing at Paul Ricard next month at the wheel of a Lotus Elan.

By: **Charles Bradley** Co-author: **Stephen Lickorish**

Mar 23, 2023, 10:56 AM

Since retiring from F1 and his subsequent sportscar career, the 1995 Canadian Grand Prix victor has made a number of appearances in historic machinery, including competing at the Goodwood Revival and in the Monaco GP Historique.

His latest is due to be on 7-8 April in V de V's six-hour contest that is part of the Grand Prix de France Historique meeting at Paul Ricard, the circuit that Alesi has recently been appointed president of.

He is set to share the Elan with sportscar racer Philippe Gache – who competed in junior single-seaters against Alesi, including when the latter won the 1989 Formula 3000 title – along with rally competitor Jean-Pierre Richelmi and Richelmi's son Stephane, the 2016 World Endurance Championship LMP2 title-winner.

"It's going to be a one-off," Alesi told Motorsport.com. "I've had this plan to race with my old friend Philippe Gache for a long time, who is going to run the Lotus from his SMG factory, and the car's owner is Jean-Pierre Richelmi, and we have his son Stephane in the line-up too, so the plan is for the kid to do all the driving as it's a very long race!

"Now I'm the president of the track, I think I will put a special sticker on the back of the car – 'Take care of the President' – so they have to treat me like they would with [Emmanuel] Macron!

"I'd love to have a racing programme for some more fun events like this, but this is just a one-shot in a nice car with friends."

The race is open to a wide array of GTs, tin-tops and sports racers from the mid-1960s to 1990, with a number of Porsche 911s being joined by the likes of a Ford GT40 and several BMW saloons.

There is one British crew among the entry, the Equipe Rosbif Tiga SC83 of Ross and Charlie Hyett that also tackled last November's 24-hour race at Paul Ricard but suffered myriad clutch and brake issues.

HISTORIC MOTOR RACING NEWS

Six Hours of Paul Ricard

In another development concerning the GP de France Historique, it has also been announced that the previous two x 45minute races for GT and Touring cars would be replaced by a proper six hour enduro in collaboration with VdV Racing. Car accepted will be all those that are eligible for the VdeV Deux Tours d'Horloge, 24-hour race, which takes place at the same venue later in the year. These include just about all touring and GT cars from Period E to J2 and sports prototypes and Sports 2000 cars up to 1976 and 1986 respectively. This is one of two six-hour races that VdeV will run this year, the other being at Barcelona on 20-21 May before the the Deux Tours, which takes place in early November. See VdeV.fr for regulations and entries.

racecar

MARCH 14, 2023 *in* *Motorsport*

Jean Alesi to debut in V de V 6 hours at Paul Ricard

Jean Alesi will make his debut in an endurance event reserved for historic racing cars on the circuit on which he began his Formula 1 career, and of which he was recently elected president. This coming 7-8 April during the Easter weekend, the driver from Avignon, who has taken part in 201 Formula 1 Grands Prix, will share a Lotus Elan 26R from 1965 with his friend and ex-stable mate, Philippe Gache, himself a former racing driver with several successes to his name in numerous categories ranging from F3000 to the Dakar as well as the 500 Miles of Indianapolis, the 24 Hours of Le Mans and the French SuperTouring Championship.

He is the boss of the SMG team that is preparing and entering the English GT and he has called on two other well-known drivers to form a tip-top prestigious lineup: Jean-Pierre and Stéphane Richelmi, a father-and-son duo from Monaco, who have both shone in motor sport. The former in the World Rally Championship and the French Gravel Rally Championship winning three titles, the latter in circuit racing that included the GP2 Series, the final step on the ladder before F1, and the world endurance championship with victory in the LMP2 category in the 24 Hours of Le Mans in 2016 plus the title at the end of the year with the Signatech Alpine team.

There's no doubt that this foursome will be one of the most eagerly-awaited teams in the race organised by V de V Sports called The Endurance 6 Heures V de V du GPFH, which will be run in the context of the KENNOL Historic French Grand Prix meeting.

The Lotus Elan 26R entered by SMG will find itself up against very competitive, battle-hardened crews in this type of racing at the wheel of extremely well-prepared cars. Among its rivals from the same historic period is the Ford GT40 run by the Hyracing team entrusted to the Franco-Belgian crew Olivier Muytjens-Brice Pineau-Kurt Dujardyn-Jacques Castelein plus the E-Type Jaguar entered by Jean-Paul Petit, the WKMR team's Porsche 911 2.0 driven by father and son trio Stéphane, Mathieu and Baptiste Guyot-Sionnest as well as the Team V de V's TVR Grifith 200 with Eric Van de Vyver, the man behind the endurance events reserved for historic racing cars, at the wheel. He should be teaming up with former no. 5 world-ranked tennis player, Henri Leconte, a participant in events organised by V de V Sports from the very outset

Jean Alesi will team up with Philippe Gache and the Richelmis in this Lotus Elan 26R that will soon have a new livery!

Former tennis ace Henri Leconte is expected at the wheel of the TVR Griffith 200 also driven by Eric Van de Vyver.

GTs AND PROTOTYPES

BMW and Porsche, two brands famous for their matchless reliability and results in endurance, will be well represented in this six-hour race starting with the BMW 635 CSI run by the Chateaux Sport Auto team shared by Matthieu and Jean-Baptiste Chateaux and the Help Events 530 ius entered for Patrick Bourguignon-Jorge Vargas-Clement-Pierre Laversanne. Another car flying the Bavarian brand's flag, the 2002 TI, is in the hands of Jérémy and Alexandre Ferrer associated with Quentin Jouanny. And then there's the 323i run by Wassermann Racing and crewed by Eric Wassermann-Eric Baumard-Thierry Mathez.

Porsches will make up a large part of the field with ten cars already entered. The Flatsix Le Mans Circuit team will provide a 911 3.0 SC for Christophe Gaultier-Stéphane Deshayes-Mickael Bossuet and a 964 for Pierre Le Flem-Bruno Vieren. Other 911 3.0 SCs down to race are those entered for the driver lineups consisting of Damien Alfano-Maxime Tandel-Alexandre Boutin-Renaldo Da Cunha and Philippe Achard-Philippe Martin. The Cudini Racing Team managed by Alain Cudini, former French Touring Car champion with 13 outings in the 24 Hours of Le Mans under his belt, will be present with a Porsche 944 S2 for Arnold Noret-Philippe Vigneron-Eric Truffet. Duigou Racing has also entered a 911 3.0 RS for Philippe Burel-Bob Arezina-Fabrice Chapon. Two 964 Cups will be at the start: one prepared by Legendary Racing/Carafin for Pierre Vivier-Frédéric Comtet-Louis Antonini-Jean-Pierre Raffali and the other entered by Simon Racing for German driver, Jurgen Pentz. They will be joined by a 944 Turbo in the hands of Hugo Mezard-Emilien Chayia-Nicolas Doquin-Antoine Doquin.

The Palmyr team's Tiga SC 79 will be one of the front-runners in the prototype category.

The Flatsix Le Mans Circuit team has entered two Porsches.

And of course, the field wouldn't be complete without the prototype category which includes the Ecurie Chateaux Sport Auto Grac MT-14B crewed by Axel de Ferran-Bernard Zimmer, the Tiga SC 83 of the aptly-named British team Rosbif for the trio comprising Ross, Nick and Charlie Hyett, the Tiga SC 79 run by the Palmyr squad for Swiss-Monegasque crew Marc Faggionato-Christian Vaglio-Giors-Gislain Genecand, and the Chevron B16 tuned by the RPL Didier squad for Julien Gruau-Maurice Bouvet-José Beltramelli.

The competition will be open
to cars from the following groups

GT Group:
Periods E, F (1947-1965)
Periods G1, G2, H1, H2, I, J1 and J2 (1966-1990)
- Group 3: Series Production GTs
- Group 4: Competition GTs
- Group 5: Groups 1-4 Special Production Cars
- Saloon Cars
- Group B competition GTs

Touring group:
Periods E, F (1947-1965)
Periods G1, G2, H1, H2, I, J1 and J2 (1966-1990)
- Group 1: Series Production Touring Cars
- Group 2: Competition Touring Cars
- Group 5: Groups 1-4 Special Production Touring Cars
- Saloon Cars
- Group N: Series Production Touring Cars
- Group A: Competition Touring Cars

Sports Prototypes Group:
Periods E, F (1947-1965)
Period GR (de 1966-1971)
- SP 1: -2L Sports Prototypes
- SP 2: +2L Sports Prototypes
Period HR (1972-1976)
- SP 3: 2L Sports Prototypes
- SP 4: +2L Sports Prototypes

Sports 2000 until 1986 admission on application, without aerodynamic appendices, complying with SRCC Sports 2000 Historic, SRCC Sports Pinto regulations and appendix 3 of these regulations "Technical criteria Sport 2000."

racecar

APRIL 6, 2023 *in Motorsport*

Jean Alesi to debut in V de V Sports this weekend with a Lotus Elan R

AT THE WHEEL OF A LOTUS! - 6 HEURES V DE V DU GPFH (7-8 APRIL 2023)

Jean Alesi will make his debut in an endurance event reserved for historic racing cars called "Endurance 6 Heures V de V du GPFH" on the circuit on which he began his Formula 1 career, and of which he was recently elected president. With only a few days to go to the race the driver from Avignon, who has taken part in 201 Formula 1 Grands Prix, gave us his impressions.

How did the opportunity arise for you to take part in this 6-hour endurance race organised by V de V Sports on the Paul Ricard circuit?

"Philippe Gache, the boss of the SMG team, which has entered a car for this race asked me to be part of his driver lineup. Like me Philippe is from Avignon; we're childhood friends, so I'm really delighted to be doing this race with him. All the more so as I made my debut at the Paul Ricard circuit which confirmed my passion for motor sport. When I was younger I saw my first French Grand Prix there and I also attended the F1 winter tests as a spectator. But above all, I made my F1 grand prix debut at Paul Ricard in 1989. I signed for one race and I did 200 more! And recently I became its president. My destiny is linked to this circuit."

You've taken part in other major events for historic cars like the Goodwood Revival and the Monaco Historic Grand Prix. Do you like this type of event?

"I have a real passion for cars that made me dream when I was a kid. So being able to drive the ex-Niki Lauda Ferrari 312 B3 in the Monaco Historic Grand Prix gave me great pleasure. It's a very powerful, very light car from 1974 that I'm able to drive. I can't say the same for Charles's (Leclerc) F1 which is equipped with much more sophisticated technology!"

Have you already been able to drive the 1965 Lotus Elan R that you'll be sharing with Philippe Gache, Jean-Pierre and Stéphane Richelmi?

"So far, all I've done is sit behind the wheel when it's stationary! I'm going to have my first taste of it this weekend. On the other hand, I know my team-mates well. Philippe of course! But also Jean-Pierre and Stéphane, his son, whose early career I followed very closely. He's very quick and he's got a great long career in motor sport ahead of him. Thanks to this six-hour race, we're going to enjoy a unique experience together in a super environment with some really great people!"

The Lotus Elan 26R entered by SMG will find itself up against very competitive, battle-hardened crews in this type of racing at the wheel of extremely well-prepared cars. Among its rivals from the same historic period is the Ford GT40 run by the Hyracing team entrusted to the Franco-Belgian crew Olivier Muytjens-Brice Pineau, the E-Type Jaguar entered by Jean-Paul Petit, the WKMR team's Porsche 911 2.0 driven by father and son trio Stéphane, Mathieu and Baptiste Guyot-Sionnest, as well as the Team V de V's TVR Griffith 200 with Eric Van de Vyver, the man behind the endurance events reserved for historic racing cars, at the wheel. He will team up with Guillaume Maillard and Patrick Brossard.

Matthieu and Jean-Baptiste Chateaux will share the family's BMW 635 CSI
The Skoal Bandit team's Porsche 944 turbo driven by Hugo Mezard-Nicolas Doquin.

GTs...

Various BMWs and Porsches, two brands famous for their matchless reliability and results in endurance, will be on the grid for this six-hour race starting with the BMW 635 CSI run by the Chateaux Sport Auto team shared by Matthieu and Jean-Baptiste Chateaux plus the Help Events 530 ius entered by Black-Flag Engineering for Patrick Bourguignon-Jorge Vargas-Clement-Pierre Laversanne-Malivaï Castelli. Another car flying the Bavarian brand's flag, the 2002 TI, is in the hands of Jérémy and Alexandre Ferrer associated with Quentin Jouanny. Without forgetting the Wassermann Racing 323i crewed by Eric Wassermann-Eric Baumard-Thierry Mathez.

Among the Porsches entered is the Flatsix Le Mans Circuit team's 911 3.0 SC for Christophe Gaultier-Stéphane Deshayes-Mickael Bossuet and a 964 for Pierre Le Flem-Bruno Vieren. Other 911 3.0 SCs down to race are those entered for the driver lineups comprising Damien Alfano-Maxime Tandel-Alexandre Boutin-Renaldo Da Cunha and Philippe Achard-Philippe Martin-Jean-Yves Granddidier. Duigou Racing has also entered a 911 3.0 RS for Philippe Burel-Bob Arezina-Fabrice Chapon. Two versions of the 944 will be competing: an S2 run by the Cudini Racing Team for Arnold Noret-Philippe Vigneron-Eric Truffet and a Turbo by the Skoal Bandit team for Hugo Mezard-Nicolas Doquin. Finally, two 964 Cup Porsches will complete the GT field, one prepared by I Cupulati-Ninjas for Pierre Vivier-Frédéric Comtet-Louis Antonini-Jean-Pierre Raffalli and the other by Simon Racing for German driver, Jurgen Pentz.

... AND THE PROTOTYPES

And of course, the prototype category will be part of the race with the Ecurie Quattro Cardinale/Chateaux Grac MT-14B driven by Axel de Ferran-Bernard Zimmer, the Tiga SC 83 of the aptly-named British team Rosbif for Ross and Charlie Hyett, as well as the Tiga SC 79 run by the Palmyr squad for Swiss-Monegasque crew Marc Faggionato-Christian Vaglio-Giors-Gislain Genecand.

Please note that the start and the opening hours of the race until nightfall will be broadcast live on the Kennol Grand Prix de France Historique social networks

The competition will be open to cars from the following groups

GT Group:
Periods E, F (1947-1965)
Periods G1, G2, H1, H2, I, J1 and J2 (1966-1990)
- Group 3: Series Production GTs
- Group 4: Competition GTs
- Group 5: Groups 1-4 Special Production Cars
- Saloon Cars
- Group B competition GTs

Touring group:
Periods E, F (1947-1965)
Periods G1, G2, H1, H2, I, J1 and J2 (1966-1990)
- Group 1: Series Production Touring Cars
- Group 2: Competition Touring Cars
- Group 5: Groups 1-4 Special Production Touring Cars
- Saloon Cars
- Group N: Series Production Touring Cars
- Group A: Competition Touring Cars

Sports Prototypes Group:
Periods E, F (1947-1965)
Period GR (de 1966-1971)
- SP 1: -2L Sports Prototypes
- SP 2: +2L Sports Prototypes
Period HR (1972-1976)
- SP 3: 2L Sports Prototypes
- SP 4: +2L Sports Prototypes

Sports 2000 until 1986 admission on application, without aerodynamic appendices, complying with SRCC Sports 2000 Historic, SRCC Sports Pinto regulations and appendix 3 of these regulations "Technical criteria Sport 2000."

ENDURANCE V DE V 6 HOURS AT PAUL RICARD 7 – 8 APRIL 2023 – JEAN ALESI AT THE START!

Jean Alesi will make his debut in an endurance event reserved for historic racing cars on the circuit on which he began his Formula 1 career, and of which he was recently elected president. This coming 7-8 April during the Easter weekend, the driver from Avignon, who has taken part in 201 Formula 1 Grands Prix, will share a Lotus Elan 26R from 1965 with his friend and ex-stable mate, Philippe Gache, himself a former racing driver with several successes to his name in numerous categories ranging from F3000 to the Dakar as well as the 500 Miles of Indianapolis, the 24 Hours of Le Mans and the French SuperTouring Championship.
He is the boss of the SMG team that is preparing and entering the English GT and he has called on two other well-known drivers to form a tip-top prestigious lineup: Jean-Pierre and Stéphane Richelmi, a father-and-son duo from Monaco, who have both shone in motor sport. The former in the World Rally Championship and the French Gravel Rally Championship winning three titles, the latter in circuit racing that included the GP2 Series, the final step on the ladder before F1, and the world endurance championship with victory in the LMP2 category in the 24 Hours of Le Mans in 2016 plus the title at the end of the year with the Signatech Alpine team.

There's no doubt that this foursome will be one of the most eagerly-awaited teams in the race organised by V de V Sports called The Endurance 6 Heures V de V du GPFH, which will be run in the context of the KENNOL Historic French Grand Prix meeting.

The Lotus Elan 26R entered by SMG will find itself up against very competitive, battle-hardened crews in this type of racing at the wheel of extremely well-prepared cars. Among its rivals from the same historic period is the Ford GT40 run by the Hyracing team entrusted to the Franco-Belgian crew Olivier Muytjens-Brice Pineau-Kurt Dujardyn-Jacques Castelein plus the E-Type Jaguar entered by Jean-Paul Petit, the WKMR team's Porsche 911 2.0 driven by father and son trio Stéphane, Mathieu and Baptiste Guyot-Sionnest as well as the Team V de V's TVR Grifith 200 with Eric Van de Vyver, the man behind the endurance events reserved for historic racing cars, at the wheel. He should be teaming up with former no. 5 world-ranked tennis player, Henri Leconte, a participant in events organised by V de V Sports from the very outset.

GTs AND PROTOTYPES

BMW and Porsche, two brands famous for their matchless reliability and results in endurance, will be well represented in this six-hour race starting with the BMW 635 CSI run by the Chateaux Sport Auto team shared by Matthieu and Jean-Baptiste Chateaux and the Help Events 530 ius entered for Patrick Bourguignon-Jorge Vargas-Clement-Pierre Laversanne. Another car flying the Bavarian brand's flag, the 2002 TI, is in the hands of Jérémy and Alexandre Ferrer associated with Quentin Jouanny. And then there's the 323i run by Wassermann Racing and crewed by Eric Wassermann-Eric Baumard-Thierry Mathez.

Porsches will make up a large part of the field with ten cars already entered. The Flatsix Le Mans Circuit team will provide a 911 3.0 SC for Christophe Gaultier-Stéphane Deshayes-Mickael Bossuet and a 964 for Pierre Le Flem-Bruno Vieren. Other 911 3.0 SCs down to race are those entered for the driver lineups consisting of Damien Alfano-Maxime Tandel-Alexandre Boutin-Renaldo Da Cunha and Philippe Achard-Philippe Martin. The Cudini Racing Team managed by Alain Cudini, former French Touring Car champion with 13 outings in the 24 Hours of Le Mans under his belt, will be present with a Porsche 944 S2 for Arnold Noret-Philippe Vigneron-Eric Truffet. Duigou Racing has also entered a 911 3.0 RS for Philippe Burel-Bob Arezina-Fabrice Chapon. Two 964 Cups will be at the start: one prepared by Legendary Racing/Carafin for Pierre Vivier-Frédéric Comtet-Louis Antonini-Jean-Pierre Raffali and the other entered by Simon Racing for German driver, Jurgen Pentz. They will be joined by a 944 Turbo in the hands of Hugo Mezard-Emilien Chayia-Nicolas Doquin-Antoine Doquin.

And of course, the field wouldn't be complete without the prototype category which includes the Ecurie Chateaux Sport Auto Grac MT-14B crewed by Axel de Ferran-Bernard Zimmer, the Tiga SC 83 of the aptly-named British team Rosbif for the trio comprising Ross, Nick and Charlie Hyett, the Tiga SC 79 run by the Palmyr squad for Swiss-Monegasque crew Marc Faggionato-Christian Vaglio-Giors-Gislain Genecand, and the Chevron B16 tuned by the RPL Didier squad for Julien Gruau-Maurice Bouvet-José Beltramelli.

Please note that the start and the opening hours of the race until nightfall will be broadcast live on the social networks.

V de V 6 Hours at Paul Ricard - Jean Alesi at the start

7 - 8 APRIL 2023

Jean Alesi will make his debut in an endurance event reserved for historic racing cars on the circuit on which he began his Formula 1 career, and of which he was recently elected president.

This coming 7-8 April during the Easter weekend, the driver from Avignon, who has taken part in 201 Formula 1 Grands Prix, will share a Lotus Elan 26R from 1965 with his friend and ex-stable mate, Philippe Gache, himself a former racing driver with several successes to his name in numerous categories ranging from F3000 to the Dakar as well as the 500 Miles of Indianapolis, the 24 Hours of Le Mans and the French SuperTouring Championship.

He is the boss of the SMG team that is preparing and entering the English GT and he has called on two other well-known drivers to form a tip-top prestigious lineup: Jean-Pierre and Stéphane Richelmi, a father-and-son duo from Monaco, who have both shone in motor sport.

The former in the World Rally Championship and the French Gravel Rally Championship winning three titles, the latter in circuit racing that included the GP2 Series, the final step on the ladder before F1, and the world endurance championship with victory in the LMP2 category in the 24 Hours of Le Mans in 2016 plus the title at the end of the year with the Signatech Alpine team.

There's no doubt that this foursome will be one of the most eagerly-awaited teams in the race organised by V de V Sports called The Endurance 6 Heures V de V du GPFH, which will be run in the context of the KENNOL Historic French Grand Prix meeting.

The Lotus Elan 26R entered by SMG will find itself up against very competitive, battle-hardened crews in this type of racing at the wheel of extremely well-prepared cars.

Among its rivals from the same historic period is the Ford GT40 run by the Hyracing team entrusted to the Franco-Belgian crew Olivier Muytjens-Brice Pineau-Kurt Dujardyn-Jacques Castelein plus the E-Type Jaguar entered by Jean-Paul Petit, the WKMR team's Porsche 911 2.0 driven by father and son trio Stéphane, Mathieu and Baptiste Guyot-Sionnest as well as the Team V de V's TVR Grifith 200 with Eric Van de Vyver, the man behind the endurance events reserved for historic racing cars, at the wheel.

He should be teaming up with former no. 5 world-ranked tennis player, Henri Leconte, a participant in events organised by V de V Sports from the very outset

Jean Alesi will team up with Philippe Gache and the Richelmis in this Lotus Elan 26R that will soon have a new livery!

Former tennis ace Henri Leconte is expected at the wheel of the TVR Griffith 200 also driven by Eric Van de Vyver.

GTs AND PROTOTYPES

BMW and Porsche, two brands famous for their matchless reliability and results in endurance, will be well represented in this six-hour race starting with the BMW 635 CSI run by the Chateaux Sport Auto team shared by Matthieu and Jean-Baptiste Chateaux and the Help Events 530 ius entered for Patrick Bourguignon-Jorge Vargas-Clement-Pierre Laversanne.

Another car flying the Bavarian brand's flag, the 2002 TI, is in the hands of Jérémy and Alexandre Ferrer associated with Quentin Jouanny. And then there's the 323i run by Wassermann Racing and crewed by Eric Wassermann-Eric Baumard-Thierry Mathez.

Porsches will make up a large part of the field with ten cars already entered. The Flatsix Le Mans Circuit team will provide a 911 3.0 SC for Christophe Gaultier-Stéphane Deshayes-Mickael Bossuet and a 964 for Pierre Le Flem-Bruno Vieren. Other 911 3.0 SCs down to race are those entered for the driver lineups consisting of Damien Alfano-Maxime Tandel-Alexandre Boutin-Renaldo Da Cunha and Philippe Achard-Philippe Martin.

The Cudini Racing Team managed by Alain Cudini, former French Touring Car champion with 13 outings in the 24 Hours of Le Mans under his belt, will be present with a Porsche 944 S2 for Arnold Noret-Philippe Vigneron-Eric Truffet. Duigou Racing has also entered a 911 3.0 RS for Philippe Burel-Bob Arezina-Fabrice Chapon.

Two 964 Cups will be at the start: one prepared by Legendary Racing/Carafin for Pierre Vivier-Frédéric Comtet-Louis Antonini-Jean-Pierre Raffali and the other entered by Simon Racing for German driver, Jurgen Pentz. They will be joined by a 944 Turbo in the hands of Hugo Mezard-Emilien Chayia-Nicolas Doquin-Antoine Doquin.

The Palmyr team's Tiga SC 79 will be one of the front-runners in the prototype category.

The Flatsix Le Mans Circuit team has entered two Porsches.

And of course, the field wouldn't be complete without the prototype category which includes the Ecurie Chateaux Sport Auto Grac MT-14B crewed by Axel de Ferran-Bernard Zimmer, the Tiga SC 83 of the aptly-named British team Rosbif for the trio comprising Ross, Nick and Charlie Hyett, the Tiga SC 79 run by the Palmyr squad for Swiss-Monegasque crew Marc Faggionato-Christian Vaglio-Giors-Gislain Genecand, and the Chevron B16 tuned by the RPL Didier squad for Julien Gruau-Maurice Bouvet-José Beltramelli.

Please note that the start and the opening hours of the race until nightfall will be broadcast live on the social networks.

Jean Alesi at the wheel of a lotus at Kennol Grand Prix de France Historique

Jean Alesi will make his debut in an endurance event reserved for historic racing cars called "Endurance 6 Heures V de V du GPFH" on the circuit on which he began his Formula 1 career, and of which he was recently elected president.

With only a few days to go to the race the driver from Avignon, who has taken part in 201 Formula 1 Grands Prix, gave us his impressions.

How did the opportunity arise for you to take part in this 6-hour endurance race organised by V de V Sports on the Paul Ricard circuit?

"Philippe Gache, the boss of the SMG team, which has entered a car for this race asked me to be part of his driver lineup. Like me Philippe is from Avignon; we're childhood friends, so I'm really delighted to be doing this race with him.

All the more so as I made my debut at the Paul Ricard circuit which confirmed my passion for motor sport. When I was younger I saw my first French Grand Prix there and I also attended the F1 winter tests as a spectator. But above all, I made my F1 grand prix debut at Paul Ricard in 1989. I signed for one race and I did 200 more! And recently I became its president. My destiny is linked to this circuit."

You've taken part in other major events for historic cars like the Goodwood Revival and the Monaco Historic Grand Prix. Do you like this type of event?

"I have a real passion for cars that made me dream when I was a kid. So being able to drive the ex-Niki Lauda Ferrari 312 B3 in the Monaco Historic Grand Prix gave me great pleasure. It's a very powerful, very light car from 1974 that I'm able to drive. I can't say the same for Charles's (Leclerc) F1 which is equipped with much more sophisticated technology!"

Have you already been able to drive the 1965 Lotus Elan R that you'll be sharing with Philippe Gache, Jean-Pierre and Stéphane Richelmi?

"So far, all I've done is sit behind the wheel when it's stationary! I'm going to have my first taste of it this weekend. On the other hand, I know my team-mates well. Philippe of course! But also Jean-Pierre and Stéphane, his son, whose early career I followed very closely.

He's very quick and he's got a great long career in motor sport ahead of him. Thanks to this six-hour race, we're going to enjoy a unique experience together in a super environment with some really great people!"

ENDURANCE - 6 HEURES V DE V DU GPFH
KENNOL GRAND PRIX DE FRANCE HISTORIQUE
CIRCUIT PAUL RICARD
7 & 8 APRIL 2023

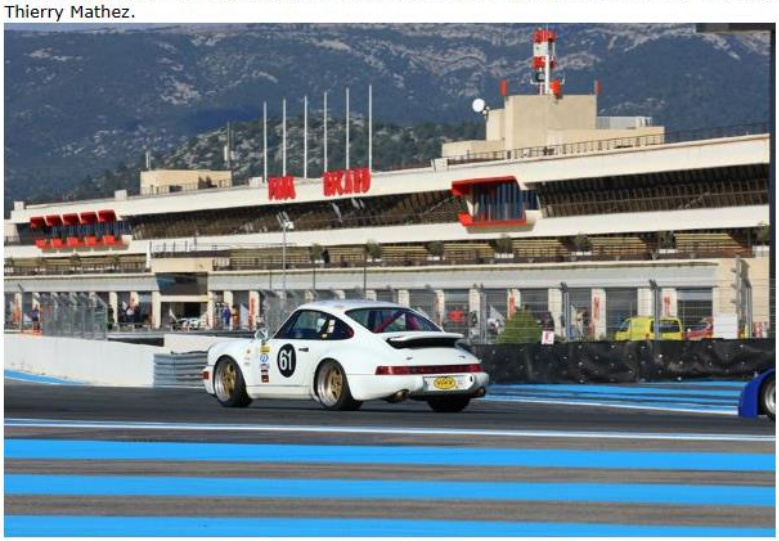
The Lotus Elan 26R entered by SMG will find itself up against very competitive, battle-hardened crews in this type of racing at the wheel of extremely well-prepared cars.

Among its rivals from the same historic period is the Ford GT40 run by the Hyracing team entrusted to the Franco-Belgian crew Olivier Muytjens-Brice Pineau, the E-Type Jaguar entered by Jean-Paul Petit, the WKMR team's Porsche 911 2.0 driven by father and son trio Stéphane, Mathieu and Baptiste Guyot-Sionnest, as well as the Team V de V's TVR Griffith 200 with Eric Van de Vyver, the man behind the endurance events reserved for historic racing cars, at the wheel. He will team up with Guillaume Maillard and Patrick Brossard.

GTs...

Various BMWs and Porsches, two brands famous for their matchless reliability and results in endurance, will be on the grid for this six-hour race starting with the BMW 635 CSI run by the Chateaux Sport Auto team shared by Matthieu and Jean-Baptiste Chateaux plus the Help Events 530 ius entered by Black-Flag Engineering for Patrick Bourguignon-Jorge Vargas-Clement-Pierre Laversanne-Malivaï Castelli.

Another car flying the Bavarian brand's flag, the 2002 TI, is in the hands of Jérémy and Alexandre Ferrer associated with Quentin Jouanny. Without forgetting the Wassermann Racing 323i crewed by Eric Wassermann-Eric Baumard-Thierry Mathez.



Among the Porsches entered is the Flatsix Le Mans Circuit team's 911 3.0 SC for Christophe Gaultier-Stéphane Deshayes-Mickael Bossuet and a 964 for Pierre Le Flem-Bruno Vieren. Other 911 3.0 SCs down to race are those entered for the driver lineups comprising Damien Alfano-Maxime Tandel-Alexandre Boutin-Renaldo Da Cunha and Philippe Achard-Philippe Martin-Jean-Yves Granddidier.

Duigou Racing has also entered a 911 3.0 RS for Philippe Burel-Bob Arezina-Fabrice Chapon. Two versions of the 944 will be competing: an S2 run by the Cudini Racing Team for Arnold Noret-Philippe Vigneron-Eric Truffet and a Turbo by the Skoal Bandit team for Hugo Mezard-Nicolas Doquin. Finally, two 964 Cup Porsches will complete the GT field, one prepared by I Cupulati-Ninjas for Pierre Vivier-Frédéric Comtet-Louis Antonini-Jean-Pierre Raffalli and the other by Simon Racing for German driver, Jurgen Pentz.

... AND THE PROTOTYPES

And of course, the prototype category will be part of the race with the Ecurie Quattro Cardinale/Chateaux Grac MT-14B driven by Axel de Ferran-Bernard Zimmer, the Tiga SC 83 of the aptly-named British team Rosbif for Ross and Charlie Hyett, as well as the Tiga SC 79 run by the Palmyr squad for Swiss-Monegasque crew Marc Faggionato-Christian Vaglio-Giors-Gislain Genecand.

Please note that the start and the opening hours of the race until nightfall will be broadcast live on the Kennol Grand Prix de France Historique social networks.

The competition will be open to cars from the following groups

GT Group:

Periods E, F (1947-1965)
Periods G1, G2, H1, H2, I, J1 and J2 (1966-1990)
- Group 3: Series Production GTs
- Group 4: Competition GTs
- Group 5: Groups 1-4 Special Production Cars
- Saloon Cars
- Group B competition GTs

Touring group:

Periods E, F (1947-1965)
Periods G1, G2, H1, H2, I, J1 and J2 (1966-1990)
- Group 1: Series Production Touring Cars
- Group 2: Competition Touring Cars
- Group 5: Groups 1-4 Special Production Touring Cars
- Saloon Cars
- Group N: Series Production Touring Cars
- Group A: Competition Touring Cars

Sports Prototypes Group:

Periods E, F (1947-1965)

Period GR (de 1966-1971)
- SP 1: -2L Sports Prototypes
- SP 2: +2L Sports Prototypes

Period HR (1972-1976)
- SP 3: 2L Sports Prototypes
- SP 4: +2L Sports Prototypes

Sports 2000 until 1986 admission on application, without aerodynamic appendices, complying with SRCC Sports 2000 Historic, SRCC Sports Pinto regulations and appendix 3 of these regulations "Technical criteria Sport 2000."

6 Hours of spectacle at Paul Ricard in front of more than 50.000 spectators, photos and video

Last weekend, the Endurance 6 Heures V de V du GPFH race took place in the context of the KENNOL Grand Prix de France Historique meeting on the Paul Ricard circuit.

This rendezvous, which marked the start of the V de V Sports season, saw victory in the overall classification going to the Tiga SC 79 entered by the Palmyr team as well as the exceptional participation of Jean Alesi at the wheel of the SMG team's Lotus Elan 26R in front of more than 50,000 spectators!

The first endurance race of the season reserved for VHCs (Historic Racing Cars), welcomed several newcomers among the cars entered starting with the Ford GT 40 run by the Hyracing team and entrusted to the Franco-Belgian crew of Brice Pinea and Olivier Muytjens.

After getting to grips with the Provençal layout, the latter clinched pole position in the qualifying session held on Friday evening in half-daytime and half-nightime conditions identical to those the entrants would have to cope with in the race the next day from 18:00 to midnight.

The Ford GT 40 took advantage of its position at the front of the grid, its powerful V8 engine and the skills of its crew to shoot into the lead after the green flag was waved to signal the start of the race by Yannick Dalmas, 4-time winner of the 24 Hours of Le Mans, and former F1 driver with 21 F1 Grands Prix to his name for the Larrousse and AGS teams.

Behind the Ford, the Tiga SC 83 and SC 79 prototypes entered respectively by the Rosbiff Hyett and Palmyr teams led the chase closely followed by the Porsche 911 3.0 SC run by the Quarkus outfit. Just as battle was joined at the front the Tiga SC 83 slowed to a crawl and then stopped beside the track.

Its young driver, Charlie Hyett, had just made a beginner's mistake as when he decided to switch on the headlights he actuated the circuit breaker on his car. This led to the loss of 45 minutes and later on starter problems, which dropped the British squad back to 16th place at the chequered flag. On lap 22, the Porsche 911 3.0 SC entered by the Team Quarkus for Damien Alfano/Maxime Tandel/Alexandre Boutin/Renaldo Da Cunha in 3rd place overall ran into trouble with a blocked accelerator and it tumbled down the time sheets.

The Swiss-Monegasque lineup of Faggionato/Vaglio-Giors/Genecand emerged victorious in the overall classification in their Tiga SC 79.

The family BMW run by the Chateaux Sport Auto team came home second overall and won the Touring car category

There was another major upset at the head of the field. After leading for the first 34 laps, the Ford GT40 stopped at its pit where the team discovered an alternator issue that dashed its hopes of victory. After spending 1h 30m at its pit for repairs the GT 40 rejoined the track and finished third in GT historiques.

The foregoing incidents left the Palmyr team's Tiga SC 79 driven by Swiss-Mçonegasque crew Marc Faggionato/Christian Vaglio-Giors/Gislain Genecand in a lead they would hold to the finish. After six hours racing, and a closely-fought battle among the leading trio, the prototype came out on top with 1m 33s in hand over the family BMW of the Chateaux Sport Auto squad, which was recompensed by victory in the touring category after a race combining performance and reliability.

Into third place came the Porsche 964 Cup run by the Simon Racing team for Germans Jurgen Pentz/Klaus Landgraf/Dennis Fetzer, which also triumphed in the GTS category from the 911 3.0 RS of Le Duigou Racing driven by Philippe Burel/Bob Arezina/Patrice Chapon and the Porsche 964 Cup in the hands of Corsican outfit, E Cupulate Ninjas.

In the Saloon Car category, victory went to the TVR Griffith 200 entered by Team V de V driven by Eric Van de Vyver/Guillaume Maillard/ Patrick Brossard after a great scrap with the Wassermann Racing BMW 323i in the hands of Eric Wassermann/Eric Baumard/Thierry Mathez who retired due to gearbox failure. Finally, the Porsche 911 3.0 SC crewed by Christophe Gaultier/Stéphane Deshayes/Mickael Bossuet entered by the Flatsix Le Mans Circuit outfit filled second place in this category.

In the GT category the battle for first place boiled down to a scrap between the Porsche 944 S2 entered by the Cudini Racing Team for Arnold Noret/Philippe Vigneron/Jacques Colibet and the Skoal Bandit 944 Turbo of Hugo Mezard/Antoine Doquin/Emilien Chayia. The latter finally emerged victorious after the first-mentioned suffered exhaust problems. Third place went to the Porsche 911 3.0 SC of Philippe Achard/Philippe Martin/Jean-Yves Grandidier.

And last but not least, note the success in GT historiques of the WKMR team's Porsche 911 2.0 entrusted to the father/son trio of Stéphane, Mathieu and Baptiste Guyot-Sionnest from the E-Type Jaguar entered by Jean-Paul Petit/ Pascal Gerbout/Jacques Roucolle under the Cudini Racing Team banner.

Third overall, the Simon Racing Porsche 964 Cup for the German trio Pentz/Landgraf/Fetzer

The TVR Griffith 200 entered by the Team V de V in the hands of Van de Vyver/Maillard/Brossard won the Saloon Car category

GUEST STAR JEAN ALESI

On the circuit on which he made his F1 debut and of which he was recently elected president, Jean Alesi joined in the fun and competed in his first endurance race reserved for historic racing cars. The man from Avignon with 201 F1 grands prix under his belt joined up with his friend and comrade in arms Philippe Gache, himself a former racing driver who achieved numerous successes in different categories.

They shared a 1965 Lotus Elan with father and son duo Jean-Pierre and Stéphane Richelmi, two brilliant drivers from Monaco. They qualified in 10th place and the English GT made a fantastic start to the race in the hands of Jean-Pierre Richelmi followed by Gache who managed to bring their car up into second place overall by lap 35 where they stayed for 14 tours.

Unfortunately, the Lotus was forced to pit where a ruptured silent bloc on the rear axle was diagnosed. It broke the left-hand rear wishbone as well as causing some peripheral damage that would have taken too long to repair so the car wouldn't have been able to rejoin in a competitive position.

Thus Alesi, who had proved in practice that he had lost none of his speed, was unable to get behind the wheel of the Lotus bearing the number 27 for the occasion, the one the French driver had used when he drove for the Scuderia Ferrari in F1. He was obviously disappointed, but at the same time delighted to have taken part in this adventure. In addition, he was able to see that his huge popularity remained intact among the big crowd who came to salute him.

Jean Alesi really enjoyed participating in the event with his friends Philippe Gache and the Richelmis, father and son.

The Lotus Elan 26R bearing the man from Avignon's favourite race number was obliged to retire after getting as high as second place!

(c) Tchaul31 Photographies

Seis horas de espetáculo para mais de 50.000 espectadores no Circuito Paul Ricard! (GPFH – Grande Histórico Prêmio da França, 7 a 8 de abril de 2023)

On: 19 de abril de 2023

Circuito Paul Ricard: percurso 1CV2 – 5,822 Quilômetros contando com a chicane.

No último fim de semana, a corrida "Endurance 6 Heures V de V du GPFH" aconteceu como parte do KENNOL Grande Prêmio da França Histórico no circuito Paul Ricard. Este encontro, que marcou o início da temporada orquestrado pela empresa V de V Sports, contou com a vitória na classificação geral para o Tiga SC 79, abaixo, da equipa Palmyr e a participação excepcional de Jean Alesi ao volante do Lotus Elan 26R da SMG equipe na frente de mais de 50.000 espectadores. A Tiga Race Cars é fábrica de carros de corrida inglesa fundada de em 1974 por dois piloto da Fórmula Um: Tim Schenken e Howden Ganley. O Tiga SC 79 tem motor com quatro cilindros em linha, em posição traseira, originário do Ford Pinto com 2.504 cm³ e 240 cavalos, caixa Hewland de cinco marchas e dois carburadores duplos.

Esta primeira prova de enduro da temporada reservada a VHC (Veículos Históricos de Competição) acolheu várias novidades entre os bólidos inscritos. Começando com o Ford GT 40 da equipe Hyracing confiada à equipe franco-belga Brice Pineau/Olivier Muytjens. Fez a melhor volta em 2:25.187 (144.8 km/h)

Depois de ter tomado a medida da pista provençal (A Provença, uma região no sudeste da França que faz fronteira com a Itália e fica na costa do Mar Mediterrâneo), este último conquistou a pole position durante a sessão de qualificação disputada na noite de sexta-feira em condições de meio-dia/meia-noite idênticas às que os concorrentes iriam experimentar durante a corrida marcada para o dia seguinte. Das 18 horas à meia-noite. O Circuito de Paul Ricard, também chamado Circuito de Castellet, é um autódromo construído em Le Castellet, perto de Marselha, na França. Abaixo Jean Alesi ao volante do Lotus Elan 26R da SMG

Com a liderança no grid de largada, seu potente V8 e a velocidade de sua equipe, o Ford GT 40 assumiu o comando da prova após a bandeira verde sinônimo de que a corrida poderia ser lançada foi acenada por Yannick Dalmas, tetracampeão da 24ª Horas de Le Mans e ex-piloto de F1 com 24 Grandes Prêmios disputados nas equipes Larrousse e AGS.

Atrás dele, a caça foi organizada, liderada pelos protótipos Tiga SC 83 e SC 79.

Respectivamente inscritos pelas equipes Rosbiff Hyett e Palmyr, seguidos de perto pelo Porsche 911 3.0 SC da equipe Quarkus.

Com o início da luta pela frente, o Tiga SC 83 foi sinalizado em câmera lenta, sendo então imobilizado próximo à pista, após apenas cinco voltas percorridas. Seu jovem piloto, Charlie Hyett, cometeu um erro de novato. Ao querer acender os faróis, ele inadvertidamente ativou o disjuntor de sua máquina. Foram quarenta e cinco minutos perdidos e, posteriormente, problemas no titular que rebaixaram a seleção britânica ao 16.º lugar da final. Na 22ª volta, foi a vez do Porsche 911 3.0 SC da Equipe Quarkus de Damien Alfano/Maxime Tandel/Alexandre Boutin/Renaldo Da Cunha, 3º da classificação geral, ser vítima de seu acelerador travado e cair na a hierarquia. Abaixo um BMW série E24

A equipe suíço-monegasca Faggionato/Vaglio-Giors/Genecand impõe o seu Tiga SC 79 na classificação geral. A "família" BMW da equipe Chateaux Sport Auto, acima, terminou em 2º lugar geral e venceu na categoria Turismo

Outra reviravolta na vanguarda! Depois de liderar nas primeiras 34 voltas, o Ford GT40 voltou aos boxes onde a equipe detectou um problema no alternador que comprometia definitivamente suas chances de vitória. Após uma hora e meia passada nos boxes a reparar, o Ford GT 40 regressou à pista e ocupou o 3º lugar na categoria GT histórico.

Agora foio Tiga SC 79 da equipe Palmyr confiado à equipe suíço-monegasca Marc Faggionato/Christian Vaglio-Giors/Gislain Genecand que assumiu o controle da corrida e não abandonoi até o final.. Após 6 horas de competição e uma batalha acirrada entre o trio líder, o Proto venceu com 1 minuto 33 de vantagem sobre a "família" BMW da equipe Chateaux Sport Auto, que venceu a categoria Touring ao mesmo tempo. Combinando desempenho e confiabilidade. Terceiro na classificação geral, o Porsche 964 Cup, acima, da equipe Simon Racing dos alemães Jurgen Pentz/Klaus Landgraf/Dennis Fetzer também venceu a categoria GTS à frente do 911 3.0 RS, abaixo, da Le Duigou Racing pilotado por Philippe Burel/Bob Arezina/Patrice Chapon e a Taça Porsche 964 da Córsega da equipa "E Cupulate Ninjas".

Na categoria Saloon, o TVR Griffith 200 da Equipe V de V pilotado por Eric Van de Vyver/Guillaume Maillard/Patrick Brossard venceu.

Ddepois de um bom confronto com o Wassermann Racing BMW 323i (Conheça a linha séria 3 BMW), abaixo, pilotado por Eric Wassermann/Eric Baumard/Thierry Mathez que irá retrirar-se após uma caixa de câmbio quebrada.

No final, foi o Porsche 911 3.0 SC de Christophe Gaultier/Stéphane Deshayes/Mickael Bossuet inscrito pela estrutura Flatsix Le Mans Circuit que ficou em 2º lugar nesta categoria.

A vitória da classificação GT foi decidida entre o Porsche 944 S2 da Cudini Racing Team inscrito para Arnold Noret/Philippe Vigneron/Jacques Colibet e o 944 Turbo da estrutura Skoal Bandit para Hugo Mezard/Antoine Doquin/Emilien Chayia.

Este último finalmente venceu após os problemas de escape encontrados pelo primeiro. Enquanto o 3º lugar foi para o Porsche 911 3.0 SC de Philippe Achard/Philippe Martin/Jean-Yves Grandidier.

Por fim, destaque para o sucesso no histórico GT do Porsche 911 2.0 da equipe WKMR.

Para o trio pai e filho composto por Stéphane, Mathieu e Baptiste Guyot-Sionnest à frente do Jaguar Type-E, abaixo, inscrito por Jean-Paul Petit / Pascal Gerbout / Jacques Roucolle sob a bandeira da Cudini Racing Team.

Terceiro na classificação geral, a Porsche 964 Cup da equipe Simon Racing do trio alemão Pentz/Landgraf/Fetzer. O TVR Griffith 200 do Team V de V, organizadora do evento conduzido por Van de Vyver/Maillard/Brossard vence no Saloon Car.

JEAN ALESI COMO ESTRELA CONVIDADA

Foi, portanto, no circuito, que estreou na Fórmula Um e do qual foi recentemente Presidente, que Jean Alesi entrou no jogo de disputar a sua primeira prova de enduro reservada a veículos históricos de competição. Os Avignonnais (Habitantes da cidade e Avignon onde Alesi nasceu) do Grande Prêmio de Fórmula Um, 201 pessoas juntaram-se para a ocasião ao seu amigo e companheiro de armas Philippe Gache, ele próprio um ex-piloto coroado com vários sucessos em várias categorias.

Assim como Jean-Pierre e Stéphane Richelmi, dois brilhantes pilotos monegascos, pai e filho, com quem viria a dividir o volante de um Lotus Elan 1965. Qualificado na 10ª posição, o GT inglês fez um fantástico inicio de prova nas mãos de Jean-Pierre Richelmi, depois Philippe Gache, que conseguiu elevar a sua máquina ao 2º lugar da classificação geral na 35ª volta. E isso, durante quatorze passagens.

Infelizmente, a Lotus teve de regressar aos boxes onde foi detectado que a bucha do eixo tinha partido, provocando a quebra do triângulo traseiro esquerdo da suspensão e alguns danos periféricos que demoraram a reparar para voltar a arrancar em boa posição. Assim, Jean Alesi, que havia provado não ter perdido velocidade durante os testes, não poderia assumir o volante do Lotus ostentando para a ocasião o número 27, o número que o ex-piloto usava dentro da Scuderia Ferrari na F1. Decepcionado, mas encantado por ter participado dessa aventura, Alesi terá, no entanto, conseguido medir que sua grande popularidade permaneceu intacta com o grande público que veio recebê-lo.

Jean Alesi teve grande prazer em participar do evento com seus amigos Philippe Gache e os Richelmi, pai e filho. Carimbado com o fetiche número de corrida dos Avignonnais, o Lotus Elan 26R infelizmente foi forçado a se retirar depois de ser o 2° colocado.

Outros de destaque

BMW 530

Um BMW 2002 Ti

A Largada

Nos Boxes

As preparações

Os Profissionais

São os grandes pilotos das 6 horas

Prontos para a próxima prova do ano

O ambiente

Equipe de apoio de convidados

VDEV SPORTS

LES 6 HEURES DE BARCELONE

news classicracing.com
Toute l'actualité du véhicule historique

La course de 6 heures V de V : Tête d'affiche à Barcelone (20-21 mai)

Publié le 27 avr 2023

Après un début de saison couronné de succès tenu dans le cadre du KENNOL Grand Prix de France Historique les 7 et 8 avril derniers sur le circuit Paul Ricard, V de V Sports donne rendez-vous aux passionnés de courses d'endurance réservées aux Véhicules Historiques de Compétition les 20 et 21 mai pour les 6 Heures de Barcelone qui se dérouleront sur le circuit de Catalunya.

Cette nouvelle épreuve inscrite au calendrier de V de V Sports cette année recense d'ores et déjà plus de vingt-voitures inscrites qui ressusciteront les nombreuses courses d'endurance disputées sur le circuit de Montjuïc, puis de Montmeló à la fin des sixties et au début de seventies. A l'image des 6 Heures de Barcelone courues en 1967 et 1968, qui passeront au format d'une épreuve de 12 Heures l'année suivante, puis de 1000 km en 1971 et, pour finir, de 400 km en 1972 et 1973. Cette dernière édition étant remportée par Gérard Larrousse au volant d'une Lola T292 à moteur BMW.

Initialement baptisé Espiritu de Montjuïc, l'évènement organisé par l'Escuderia Targa Iberia en collaboration avec le circuit, a finalement changé de nom pour devenir les 6 Heures de Barcelone, grâce au plateau de V de V Sports, qui constituera la course majeure du week-end qui accueillera également les épreuves de la Copa Racer, Formula Regional EU by Alpine, ou encore la F1 Academy. Cette célébration sera complétée par de nombreuses expositions (affiches, combinaisons, casques, voitures de course historiques) et la présence de pilotes qui se sont illustrés à l'époque.

VIVA ESPANA !

Six semaines après leur participation aux 6 Heures du Paul Ricard, la grande majorité des écuries fera le déplacement de l'autre côté des Pyrénées pour tenter d'améliorer sa position au classement provisoire mis en place cette saison par V de V Sports. A commencer par la TVR Griffith 200, actuellement en tête de la hiérarchie, d'Eric Van de Vyver et Guillaume Maillard, auxquels devrait se joindre l'ancien numéro 5 mondial de tennis, Henri Leconte, participant de la première heure à ce type d'évènements.

La Ford GT40 de l'écurie Hyracing pilotée par Olivier Muytjens/Brice Pineau tentera de s'imposer... © Tchaul Photographies

... comme le fit aux 6 Heures de Barcelone en 1968 le duo Paco Godia/Brian Muir avec la GT40 de l'Escudería Montjuic qui servira de leading car le 21 mai prochain.

La Ford GT40 de l'écurie Hyracing, qui a joué les premiers rôles lors de la manche provençale avant de connaître un problème d'alternateur, sera de nouveau confiée à l'équipage franco-belge Olivier Muytjens/Brice Pineau pour tenter de s'imposer. La Jaguar Type E engagée sous la bannière du Cudini Racing Team managé par Alain Cudini, ancien champion de France de voitures de Tourisme comptant également treize participations aux 24 Heures du Mans, pour Jean-Paul Petit sera aussi de la fête.

Parmi les voitures de Tourisme, citons la BMW 635 CSI de l'écurie Chateaux Sport Auto que se partageront Paul, Matthieu et Jean-Baptiste Chateaux, la 323i de Wassermann Racing pilotée par Eric Wassermann/Charles Veillard/Bert Smeets et la 2002 Ti de Patrick Bouvier. Dans la catégorie des GT, les Porsche seront également bien représentées. A commencer par la structure Flatsix Le Mans Circuit qui alignera une 911 3.0 SC pour Christophe Gaultier/Stéphane Deshayes/Mickael Bossuet et une 964 GTS pour Pierre Le Flem/Bruno Vieren/Axel Mereau. Autre 964, nouvelle venue, celle de Mickaël Desmaele/Jean Obeniche. Plusieurs 944 seront aussi en piste : la S2 du Cudini Racing Team pour Christian Noret/Jacques Colibet/Philippe Vigneron, la Turbo de l'écurie Skoal Bandit pour Hugo Mezard/Emilien Chayia/Nicolas Doquin, la Turbo du Team Yokaï Z pour Grégory Lecaude/Christophe Noel, ou encore la Turbo Cup du Cas Racing pour Dimitri Bouic/Gilles Boyer/Boris Bouic.

La Porsche 911 2,0 des espagnols Carlos Beltran/Luis Portal/Pablo Tarrero.

Parmi les Protos, la Chevron B16 de l'écurie RPL pour Didier et Julien Gruau. © Audinos

Autre Proto, la Lola T598 de Valerio Leone/Davide Leone/Marco Coppini. © Audinos

Une structure espagnole, la bien-nommée Escuderia Barcelona, participera également à cette épreuve « rétrospective » et y alignera trois voitures : une Porsche 911 2,0 pour Carlos Beltran/Luis Portal/Pablo Tarrero, une BMW 325 i pour Jordi Fanlo/Manel Vilanova/Antonio Cubero et une Datzun 240 Z pour l'équipage allemand Ralf Schnitzler/Tim Müller.

La catégorie Protos sera également dans la course avec la Chevron B16 de la structure RPL pour Didier et Julien Gruau, la Lola T492 de Wassermann Racing pour Eric Baumard/Olivier Huez et la Lola T598 de l'équipe Racing & Classic pour l'équipage italo-monégasque Valerio Leone/Davide Leone/Marco Coppini.

Enfin signalons également l'engagement de la TVR Tuscan Challenge de Christophe Laberty/Sébastien Mathieu.

-> Programme et inscription

-> Le calendrier 2023

news classicracing.com
Toute l'actualité du véhicule historique

6H de Barcelona VdeV : Victoire de la BMW635CSI de Chateaux Sport Auto !

Publié le 24 mai 2023

Après une ouverture de saison orchestrée avec succès dans le cadre du KENNOL Grand Prix de France Historique sur le circuit Paul Ricard, V de V Sports avait donné rendez-vous les 20-21 mai à tous les passionnés de courses d'endurance réservées aux Véhicules Historiques de Compétition pour les 6 Heures de Barcelone sur le circuit de Catalunya.

A l'issue de 6 heures de course âprement disputées dimanche après-midi devant plusieurs milliers de spectateurs, la famille Chateaux a imposé sa BMW 635 CSI devant la BMW 323i de l'écurie Wasserman Racing pilotée par Eric Wassermann et Thierry Mathez et la TVR Tuscan Challenge de Christophe Laberty et Sébastien Mathieu.

Fidèle des courses d'endurance organisées par V de V Sports, l'écurie Chateaux Sport Auto espérait cette victoire depuis longtemps. Régulièrement placée en tête du peloton, la BMW 635 CSI chère à la famille Chateaux avait manqué de peu de l'emporter à plusieurs reprises. La manche catalane, première du genre inscrite au calendrier V de V Sports courue sur le circuit de Montmelo, leur a finalement souri et permis d'accéder à la plus haute marche du podium. Après s'être élancée de la cinquième place sur la grille de départ, la berline bavaroise se hissait en tête de la course dès le 6ème tour pour ne plus jamais en être délogée. Paul (le père) et ses deux fils, Mathieu et Jean-Baptiste, se sont relayés impeccablement au volant de leur BMW 635 CSI qui s'est révélée parfaitement fiable durant les six heures de compétition.

26 voitures au départ

A l'arrivée, ils devancent de deux tours une autre BMW : la 323i de l'écurie Wasserman Racing pilotée par Eric Wassermann et Thierry Mathez qui remportent la catégorie Saloon Car. Créditée de la pole position, la TVR Tuscan Challenge de Christophe Laberty et Sébastien Mathieu s'est élancée en tête lors du départ et a conservé cette position jusqu'au 5ème tour. Toujours est-il que, victime d'une fuite de carburant peu avant la procédure de départ, la TVR a procédé à un ravitaillement à l'intérieur du stand prohibé par le règlement et écopé d'une pénalité d'une minute de Stop and Go. Au final, pour sa première participation à une course d'endurance VHC, l'écurie GBF se classe à une très encourageante 3ème place au classement général, de bon augure pour les 2 Tours d'Horloge.

Classées respectivement 4ème et 7ème à l'arrivée, la Porsche 944 S2 de Christian Noret/Jacques Colibet/Philippe Vigneron et la Jaguar Type E de Jean-Paul Petit et Xavier Cazabon, toutes deux engagées par le Cudini Racing Team, signent une superbe performance d'équipe en remportant également la victoire dans leur catégorie. La Porsche 944 Turbo de l'écurie Skoal Bandit confiée à Hugo Mezard/Emilien Chayia/Antoine Doquin termine au 5ème rang avec une victoire de catégorie, devant la 964 de Vintage Motor Sport pilotée par Mickaël Desmaele/Jean Obeniche. La Porsche 911 2.0 de la structure catalane Escuderia Barcelona engagée pour Carlos Beltran/Luis Portal/Pablo Tarrero se classe quant à elle 8ème au classement général et 1ère de sa catégorie. Une performance saluée par la remise du Prix Paco Godia aux trois pilotes par la fille de Paco Godia qui avait imposé sa Ford GT40 aux 6 Heures de Barcelone en 1968.

La 323i d'Eric Wassermann et Thierry Mathez se classe 2ème et remporte la catégorie Saloon Car.

La TVR Tuscan Challenge de Christophe Laberty et Sébastien Mathieu monte sur le podium dès sa première course d'endurance VHC.

Première de sa catégorie et seule Proto S2000 à l'arrivée, la Lola T492 du Wassermann Racing d'Eric Baumard et Olivier Huez pointa longtemps dans le haut du classement avant de connaitre plusieurs soucis mécaniques (freins, échappement, alternateur). Elle franchit finalement la ligne à la 9ème place devant la Porsche 911 de la structure Flatsix Le Mans alignée pour Christophe Gaultier/Stéphane Deshayes/Mickael Bossuet, derniers classés de la compétition, après avoir dû renoncer à vingt minutes de la fin à cause du bris d'une soupape.

Durant la course, plusieurs équipages ont été contraints à l'abandon. A commencer par la Lola T598 de l'équipe Racing & Classic de Valerio Leone/Marco Coppini dès le 2ème tour (culasse). Puis la Ford GT40 de l'écurie Hyracing composé d'Olivier Muytjens et Brice Pineau, rejoint pour l'occasion par Eric Van de Vyver (transmission). La BMW 325 i de Jordi Fanlo/Manel Vilanova/Antonio Cubero (moteur), la Porsche 944 Turbo du Team PSM (Turbo), la Datzun 240 Z de l'Escuderia Barcelona pour l'équipage Ralf Schnitzler/Tim Müller/Marc Mayoral (boîte de vitesses) et la Porsche Turbo Cup de Classic Auto Sport Racing confiée au trio Dimitri Bouic/Gilles Boyer/Boris Bouic (moteur).

La Porsche 944 S2 de Christian Noret/Jacques Colibet/Philippe Vigneron termine à une belle 4ème place.

La Porsche 944 Turbo de Hugo Mezard/Emilien Chayia/Antoine Doquin 5ème à l'arrivée.

Cette nouvelle épreuve inscrite au calendrier de V de V Sports a largement comblé les participants qui, pour la plupart, découvraient le circuit de Montmelo et leur a permis de se préparer en vue des 2 Tours d'Horloge, épreuve d'endurance VHC unique au monde courue durant 24 heures non-stop, qui se dérouleront les 3, 4, 5 novembre prochains au circuit Paul Ricard.

-> Les classements

-> Le calendrier 2023

HISTORIC MOTOR RACING NEWS

The VdeV 6 Hours of Barcelona

Victory for Chateaux Sport Auto

On 21 May, after six hours of hard racing the Chateaux family finally took the spoils in their BMW 635 CSI. Faithful VdeV regulars, the Chateaux Sport Auto team have regularly been amongst the front runners, narrowly missing victory several times, making this win all the more sweet. The Catalan round, the first on the VdeV calendar to be run on the Montmelo circuit, finally saw them on the highest step of the podium. Starting from fifth place the car climbed to the front from the sixth lap, never to be dislodged. Father Paul, and sons Mathieu and Jean-Baptiste took turns behind the wheel of the car, which ran faultlessly for the six hours of competition.

The Chateaux Sport BMW never missed a beat

Eric Baumard and Olivier Huez (Lola T492) drove the only S2000 car to be classified

Photos Tchaul31

The leading TVR Tuscan Challenge led but suffered a fuel leak and a one-minute stop and go

Photo Manu Lozano & Pere Nubiola

Two laps behind the Chateaux car, the Wasserman Racing BMW 323i driven by Eric Wassermann and Thierry Mathez was followed home by the TVR Tuscan Challenge of Christophe Laberty and Sébastien Mathieu.

Having qualified in pole position, the TVR Tuscan Challenge started in the lead, but fell victim to a fuel leak shortly before the departure procedure. The crew refuelled in the pitlane, which was prohibited by the regulations and received a penalty of a one minute Stop and Go. In the end, for its first participation in a historic endurance race, the GBF team still ended in a very encouraging third place overall, a good omen for the Deux Tours later this year.

Ranked fourth and seventh respectively at the finish, the Porsche 944 S2 of Christian Noret/Jacques Colibet/Philippe Vigneron and the Jaguar E-Type of Jean-Paul Petit and Xavier Cazabon, both entered by the Cudini Racing Team, performed superbly by also winning in their categories. The Porsche 944 Turbo of the Skoal Bandit team entrusted to Hugo Mezard/Emilien Chayia/Antoine Doquin finished in fifth place with a category victory, ahead of the Vintage Motor Sport 964 driven by Mickaël Desmaele/Jean Obeniche. The local Porsche 911 2.0 of the Catalan Escuderia Barcelona entered for Carlos Beltran/Luis Portal/Pablo Tarrero ranked eighth overall and first in its category, a performance rewarded by the presentation of the Paco Godia Trophy by the daughter of Paco Godia, winner of the 6 Hours of Barcelona in 1968 in a Ford GT40.

First in its class and the only Proto S2000 to finish, the Wassermann Racing Lola T492 of Eric Baumard and Olivier Huez was headed for a top spot for a long time before experiencing several mechanical problems (brakes, exhaust, alternator), finally crossing the line in ninth place ahead of the Porsche 911 of Christophe Gaultier/ Stéphane Deshayes/Mickael Bossuet, the last to classify in the competition, after having to give up twenty minutes from the end because of broken a valve.

Several crews were forced to retire, starting with the Lola T598 of the Racing & Classic team of Valerio Leone/Marco Coppini on the second lap with a cracked cylinder head.

This new event on the VdeV Sports' calendar got approval from the participants who, for the most part were discovering the Montmelo circuit for the first time. Many were treating it as a dress rehearsal for the 24 Hours race, which will take place at Paul Ricard on 3-5 November.

The meeting itself was an edition of the Espíritu de Montjuïc, one of the biggest racing festivals in Spain. It included a busy racing schedule for more modern local championships, parades of classic cars, music, dancing and children's activities. To celebrate the revival of the six hour format, there was an extensive exhibition of photos, memorabilia and cars from past Six Hours of Barcelona races, including Paco Godia's winning GT40.

*

deRivaz & Ives

6 Horas de Barcelona: Victory For The Chateaux Sport BMW

Images: Tchaul Photographies

At the end of six hours of closely contested racing on Sunday afternoon in front of several thousand spectators, victory went to the Chateaux family in their BMW 635 CSI followed by the Wasserman Racing team's BMW 323i driven by Eric Wassermann and Thierry Mathez, and the TVR Tuscan Challenge crewed by Christophe Laberty and Sébastien Mathieu.

Paul Mathieu and Jean-Baptiste Chateaux scored a superb victory in their BMW 635 CSI on the Montmelo circuit near Barcelona

The Chateaux Sport Auto team, a pillar of the endurance races organised by V de V Sports, had been hoping for this victory for a long time. The Chateaux family's BMW 635 CSI has been a regular front-runner and has missed out on victory by a whisker on several occasions.

Christophe Laberty and Sébastien Mathieu's TVR Tuscan Challenge finished on the podium on its very first outing in a VHC endurance race

But things finally went their way in the Catalonian round run on the Montmelo circuit, which was on the V de V Sports calendar for the first time, and they found themselves on the topmost step of the podium!

The Porsche 944 S2 driven by Christian Noret/Jacques Colibet/Philippe Vigneron finished a worthy fourth

After starting from fifth place, the Bavarian coupe took the lead of the race on lap 6, a place it retained until the chequered flag. Paul and his two sons, Mathieu and Jean-Baptiste, relayed one another at the wheel of their BMW 635 CSI, which showed flawless reliability throughout the six hours of racing.

The Porsche 944 Turbo crewed by Hugo Mézard/Emilien Chayia/Antoine Doquin saw the chequered flag in fifth spot

When they crossed the finishing line, they were two laps ahead of another BMW, the Wasserman Racing team's 323i driven by Eric Wassermann and Thierry Mathez who won the Saloon Car category.

Part of the decoration

The TVR Tuscan Challenge of Christophe Laberty and Sébastien Mathieu clinched pole position and shot into the lead right from the start where it stayed until lap 5. But the TVR, which suffered a fuel leak shortly before the starting procedure, was refuelled inside its garage (forbidden by the regulations) and was handed a one-minute Stop and Go penalty.

A moment at the pits

In the end, the GBF team on their first outing in a VHC endurance race finished in a very encouraging third place overall, which bodes well for the 2 Tours d'Horloge.

During the driver's briefing

Classified in fourth and seventh places at the finish, the Christian Noret/Jacques Colibet/Philippe Vigneron Porsche 944 S2 and the Jaguar E-Type driven by Jean-Paul Petit and Xavier Cazabon, both entered by the Cudini Racing Team, put on a great team performance and also won their category.

Pit moments

The Skoal Bandit team's Porsche 944 Turbo entrusted to Hugo Mezard/Emilien Chayia/Antoine Doquin came home fifth, scoring a category victory against the 964 run by Vintage Motor Sport in the hands of Mickaël Desmaele/Jean Obeniche.

When a Datsun chases a Porsche

The Escuderia Barcelona Catalonia team's Porsche 911 2.0 piloted by Carlos Beltran/Luis Portal/Pablo Tarrero finished eighth overall and first in its category. This performance was rewarded by the Paco Godia Prize presented to the three drivers by Paco's daughter. Godia had won the 1968 6 Hora de Barcelona in his Ford GT40!

Christian Noret/Jacques Colibet/Philippe Vigneron's Porsche 944 flying past

The Lola T492 run by Wassermann Racing and driven by Eric Baumard and Olivier Huez was first in its category and was the only Proto S2000 to see the chequered flag. For a long while, it was among the front-runners until it ran into several mechanical glitches (brakes, exhaust, alternator).

The Ford GT40 run by the Hyracing team did not complete the race as it had some mechanical problems

Finally, it crossed the finishing line in ninth place in front of the Porsche 911 entered by the Flatsix Le Mans outfit for Christophe Gaultier/Stéphane Deshayes/Mickael Bossuet, the last classified finisher in the race after being forced to retire 20 minutes from the end due to a blown valve.

Racing & Classic team's Lola T598 in blue also retired

Several teams had to retire during the race starting with the Racing & Classic team's Lola T598 of Valerio Leone/Marco Coppini on lap two (blown cylinder head gasket).

The Lola overtaking the BMW 325i

The following fell by the wayside too: the Ford GT40 run by the Hyracing team for a driver line-up comprising Olivier Muytjens and Brice Pineau joined for this race by Eric Van de Vyver (transmission), the Jordi Fanlo/Manel Vilanova/Antonio Cubero BMW 325 i (engine), the Team PSM squad's Porsche 944 Turbo (Turbo), the Escuderia Barcelona's Datsun 240 Z crewed by Ralf Schnitzler/Tim Müller/Marc Mayoral (gearbox) and the Porsche Turbo Cup run by Classic Auto Sport Racing for the trio Dimitri Bouic/Gilles Boyer/Boris Bouic (engine).

The race winning BMW 635 CSI leaving the pit lane

Overall, the participants were delighted with this new event on the V de V Sports calendar. Most of them were racing on the Montmelo circuit for the first time, which helped them prepare for the 2 Tours d'Horloge, an event that's unique in the world and runs over 24 hours non-stop. It will be held on the Paul Ricard circuit on 3rd-5th November this year.

Time to celebrate

All these competitors will meet up again in the 2 Tours d'Horloge between 3rd & 5th November on the Paul Ricard circuit for the 24 hours non-stop VHC race

racecar

MAY 25, 2023 *in* *Motorsport*

BMW 635 CSI wins V de V Sports 6hrs of Barcelona

At the end of 6 hours of closely-contested racing on Sunday afternoon in front of several thousand spectators, victory went to the Chateaux family in their BMW 635 CSI followed by the Wasserman Racing team's BMW 323i driven by Eric Wassermann and Thierry Mathez, and the TVR Tuscan Challenge crewed by Christophe Laberty and Sébastien Mathieu.

The Chateaux Sport Auto team, a pillar of the endurance races organised by V de V Sports, had been hoping for this victory for a long time! The Chateaux family's BMW 635 CSI has been a regular front-runner and has missed out on victory by a whisker on several occasions. Things finally went their way in the Catalonian round run on the Montmelo circuit, which was on the V de V Sports calendar for the first time, and they found themselves on the topmost step of the podium! After starting from fifth place, the Bavarian saloon took the lead of the race on lap 6 where it stayed until the chequered flag. Paul and his two sons, Mathieu and Jean-Baptiste, relayed one another at the wheel of their BMW 635 CSI, which showed flawless reliability throughout the six hours' racing.

When they crossed the finishing line they were two laps ahead of another BMW, the Wasserman Racing team's 323i driven by Eric Wassermann and Thierry Mathez who won the Saloon Car category. The TVR Tuscan Challenge of Christophe Laberty and Sébastien Mathieu clinched pole position and shot into the lead right from the start where it stayed until lap 5. But the TVR, which suffered a fuel leak shortly before the starting procedure, was refuelled inside its garage (forbidden by the regulations) and was handed a one-minute Stop and Go penalty. In the end, the GBF team on their first outing in a VHC endurance race finished in a very encouraging third place overall, which bodes well for the 2 Tours d'Horloge.

Classified in 4th and 7th places at the finish, the Christian Noret/Jacques Colibet/Philippe Vigneron Porsche 944 S2 and the Jaguar Type E driven by Jean-Paul Petit and Xavier Cazabon, both entered by the Cudini Racing Team, put on a great team performance and also won their category. The Skoal Bandit team's Porsche 944 Turbo entrusted to Hugo Mezard/Emilien Chayia/Antoine Doquin came home fifth scoring a category victory from the 964 run by Vintage Motor Sport in the hands of Mickaël Desmaele/Jean Obeniche. The Escuderia Barcelona Catalonian team's Porsche 911 2.0 piloted by Carlos Beltran/Luis Portal/Pablo Tarrero finished eighth overall and first in its category. This performance was rewarded by the Paco Godia Prize presented to the three drivers by his daughter. Godia won the 1968 6 Hours of Barcelona in his Ford GT40!

The Lola T492 run by Wassermann Racing and driven by Eric Baumard and Olivier Huez was first in its category and was the only Proto S2000 to see the chequered flag. For a long time it was among the front-runners until it ran into several mechanical glitches (brakes, exhaust, alternator). Finally, it crossed the finishing line in ninth place in front of the Porsche 911 entered by the Flatsix Le Mans outfit for Christophe Gaultier/Stéphane Deshayes/Mickael Bossuet, the last classified finisher in the race after being forced to retire 20 minutes from the end due to a blown valve.

Several teams had to retire during the race starting with the Racing & Classic team's Lola T598 of Valerio Leone/Marco Coppini on lap two (blown cylinder head gasket). The following then fell by the wayside: the Ford GT40 run by the Hyracing team for a driver lineup comprising Olivier Muytjens and Brice Pineau joined for this race by Eric Van de Vyver (transmission), the Jordi Fanlo/Manel Vilanova/Antonio Cubero BMW 325 i (engine), the Team PSM squad's Porsche 944 Turbo (Turbo), the Escuderia Barcelona's Datzun 240 Z crewed by Ralf Schnitzler/Tim Müller/Marc Mayoral (gearbox) and the Porsche Turbo Cup run by Classic Auto Sport Racing for the trio Dimitri Bouic/Gilles Boyer/Boris Bouic (engine).

Overall, the participants were delighted with this new event on the V de V Sports calendar. Most of them were racing on the Montmelo circuit for the first time, which helped them prepare for the 2 Tours d'Horloge, an event that's unique in the world and run over 24 hours non-stop. It will be held on the Paul Ricard circuit on 3, 4, 5 November of this year.

All these competitors will meet up again in the 2 Tours d'Horloge on 3, 4, 5 November on the Paul Ricard circuit for the 24 hours non-stop VHC race.

The competition will be open to cars from the following groups

GT Group:
Periods E, F (1947-1965)
Periods G1, G2, H1, H2, I, J1 and J2 (1966-1990)
- Group 3: Series Production GTs
- Group 4: Competition GTs
- Group 5: Groups 1-4 Special Production Cars
- Saloon Cars
- Group B competition GTs

Touring group:
Periods E, F (1947-1965)
Periods G1, G2, H1, H2, I, J1 and J2 (1966-1990)
- Group 1: Series Production Touring Cars
- Group 2: Competition Touring Cars
- Group 5: Groups 1-4 Special Production Touring Cars
- Saloon Cars
- Group N: Series Production Touring Cars
- Group A: Competition Touring Cars

Sports Prototypes Group:
Periods E, F (1947-1965)
Period GR (de 1966-1971)
- SP 1: -2L Sports Prototypes
- SP 2: +2L Sports Prototypes
Period HR (1972-1976)
- SP 3: 2L Sports Prototypes
- SP 4: +2L Sports Prototypes

AUTO hebdo SPORT

CIRCUITOS

6 horas de Barcelona, la gran fiesta de la resistencia

> *Empezó la temporada europea de resistencia V de V con vehículos históricos*

Exposición inédita sobre las carreras de esta modalidad que tuvieron lugar en Montjuïc

La temporada internacional de resistencia para vehículos históricos, que organiza V de V Sports, vivirá su punto álgido los días 20 y 21 de mayo en las 6 horas de Barcelona por Espíritu de Montjuïc. Estas series arrancaron los pasados días 7 y 8 de abril en Paul Ricard, con una carrera también de 6 horas, en la que se enfrentaron una buena parte de los equipos que dentro de un mes tomarán parte en la prueba de Barcelona.

Tras todo el proceso de entrenamientos y calificaciones, 21 equipos participaron en esta primera carrera de 6 horas de la temporada de resistencia VHC, entre ellos Ford GT40, Tiga SC79 y 83, Chevron B16, Porsche 911 de diversas versiones, Grac MT14, Lotus 26R, etc., un abanico de máquinas históricas de los mejores años que iban desde un Jaguar E-Type de 1963 a un Porsche 964 de 1990. El ganador final fue el Tiga SC 79 de Marc Faggionato-Christian Vaglio Giors-Gislain Genecand, que recorrieron 132 giros a los 5,842 km de Paul Ricard. En la misma vuelta terminó el BMW 635 CSI de Matthieu Chateaux-Jean Baptiste Chateaux-Paul Chateaux, con sólo 1 giro sobre el tercer clasificado, el Porsche 964 Cup de Jurgen Pentz-Klaus Landgraf-Dennis Fetzer.

A diferencia de la competición de Paul Ricard, una buena parte de la cual se disputó de noche, las 6 horas de Barcelona por Espíritu de Montjuïc se correrán íntegramente con luz diurna. Además, Escudería Targa Iberia, organizadora del evento, transformará la cita barcelonesa en una gran fiesta en recuerdo y homenaje a las competiciones de resistencia que tuvieron como marco el circuito de Montjuïc durante los años 60 y 70.

Las 6 horas, un auténtico homenaje

Para recordar en todo su esplendor lo que fue en su día la resistencia en el circuito urbano barcelonés, Escudería Targa Iberia, en colaboración con Nou Onze y JAS Info Service, presentará una importante exposición en la que mostrará una selección de coches, objetos y fotografías que ofrecerán una visión espectacular de lo que significó Montjuïc para este tipo de carreras. Dicha exposición estará ubicada en el interior de los boxes.

Lo más impactante para el visitante será la presencia de algunos importantes coches que participaron en las 6 y las 12 horas celebradas en Montjuïc, vehículos que se confirmarán muy pronto. Seis carteles originales de las competiciones de 6 y 12 horas, de los 400 y 1000 km de Barcelona, estarán rodeados por una galería de fotografías de todas estas carreras, lo que permitirá admirar una exposición totalmente inédita.

Completarán la muestra diversas vitrinas con trofeos, medallas, recuerdos diversos, programas, acreditaciones, monos de piloto y cascos y demás objetos de gran valor histórico. El viernes 19 de mayo tendrá lugar un acto para recordar las seis citas que entre 1967 y 1973 llevaron lo más granado del automovilismo mundial a la pista de Montjuïc. En dicho acto se presentará el libro, editado por Nou Onze y escrito por Valentí Fradera, que narra la historia de uno de los coches que estará expuesto, el Porsche 911R que llevaron Salvador Cañellas-Jorge Pla. Ambos estarán en el acto junto con otros pilotos que se anunciarán en breve.

Un gran fin de semana, como en los mejores tiempos

El programa competitivo de las 6 horas de Barcelona por Espíritu de Montjuïc será excelente. A la competición de 6 horas de V de V para GT, Turismos y Sports hasta 1990, en el que se turnarán hasta 4 pilotos por coche, se sumarán dos campeonatos de monoplazas de última generación, el primero de ellos la nueva categoría F1 Academy. Se trata del ambicioso proyecto de Fórmula 1 Management que nace esta temporada 2023 como plataforma exclusiva de formación y rodaje de las mujeres piloto.

Desde la F1 Academy las chicas podrán recorrer su camino hacia el nivel más alto del automovilismo, que pasará por la Fórmula 3 y de ahí intentar dar el salto a la Fórmula 1. 15 serán las pilotos participantes, distribuidas en 5 equipos, uno de ellos el español Campos Racing, que contará con una de las dos españolas participantes: Nerea Martí. La otra chica es Marta García, que correrá para el equipo italiano Prema Racing.

También estará presente en el fin de semana del Circuit de Barcelona-Catalunya la Formula Regional European Championship by Alpine (monoplazas Tatuus con motor Renault) y la Copa Racer (Mini modernos). En la primera de estas categorías, 36 serán los pilotos repartidos en doce equipos, en uno de ellos (Prema Racing) el único español por el momento inscrito, Lorenzo Fluxá. En cuanto a los Mini se contará con 16 unidades en la salida, cinco de ellas pilotadas por mujeres, todo un récord nacional.

Un ambiente con lo mejor de Espíritu de Montjuïc

En la pista se combinarán carreras de automóviles clásicos e históricos con otras exclusivamente destinadas a vehículos modernos, pero además todo el ambiente del Circuit de Barcelona-Catalunya se vestirá con las mejores galas impulsadas por el habitual espectáculo para todos los públicos que ofrece Espíritu de Montjuïc.

Como siempre, el gran protagonismo en los rincones más "chic" del paddock lo tendrá la amplia zona Vintage, con exposiciones de clásicos; la enorme carpa de SEAT Históricos; música con banda de Swing en directo; baile para todas las edades y clases gratuitas; peluquería rockabilly; zona 80's; pista de radio control, etc. Y los niños contarán con multitud de actividades: circuitos de coches a pedales SEAT; autos de choque; inflables; camas elásticas; pinta caras; juegos gigantes, etc.

La esencia de Espíritu de Montjuïc seguirá más vigente que nunca y las 6 horas de Barcelona serán la fiesta de siempre, lo que aportará un plus en el que todos los miembros de la familia podrán encontrar motivos de interés. Las entradas para este gran espectáculo están a la venta en www.espiritudemontjuic.com en un formato de modalidades y precios al alcance de todos: el público es el gran protagonista.

AUTO hebdo SPORT

6 HORAS DE BARCELONA

20 - 21 MAYO 2023

CIRCUITOS

Espíritu de Montjuïc se convierte en las 6 Horas de Barcelona

Gustavo Rodriguez | Publicado: 09 Mayo 2023 / Visto: 676

> *El evento revival pretende rendir homenaje a las míticas carreras de resistencia de finales de los años 60 y principios de los 70.*

Los días 20 y 21 de mayo tendrán lugar las 6 Horas de Barcelona por Espíritu de Montjuïc, el evento de Escudería Targa Iberia que en 2023 se presenta con un formato que combina el automovilismo histórico con el moderno.

Espíritu de Montjuic ha desdoblado este año su oferta en la pista reuniendo lo histórico con lo moderno, pero su habitual vistazo al esplendoroso pasado de Montjuïc sigue más vigente que nunca y se centra en un gran reconocimiento a las carreras de resistencia que tuvieron lugar en el circuito urbano barcelonés, seis años en los que se vivieron importantes carreras de larga duración y que las 6 Horas de Barcelona de 2023 rememorarán con todo su esplendor.

Porsche 911S ganador de las 6 Horas de Barcelona de 1967, con Javier de Vilar – Juan Fernández.

Para recordar este pasado glorioso, Escudería Targa Iberia, con la colaboración de Nou Onze y JAS Info Service, tiene preparada una importante exposición que se ubicará en el interior de los boxes 1, 2 y 3. Será una muestra inédita y hasta el momento jamás organizada sobre las 6 y las 12 horas, los 400 y los 1000 km de Barcelona, carreras que se disputaron entre los años 1967 y 1973.

La exposición tendrá dos puertas de entrada espectacularmente identificadas, las de los boxes 1 y 3, frente a las que se situarán dos automóviles excepcionales: el Ford GT40 que se impuso con Francisco "Paco" Godia y Brian Muir en las 6 Horas de Barcelona de 1968, y el Porsche 911S que venció con Javier de Vilar y Juan Fernández las 6 Horas de 1967, primera carrera de resistencia automovilística de Montjuïc. Ambos coches son las unidades originales que ganaron dichas carreras, cedidos para la ocasión por sus propietarios: un coleccionista británico en el caso del Ford GT40 y Xavier Matías en el del Porsche 911S. El Ford GT40 efectuará las funciones de pace car en los prolegómenos de las 6 Horas de Barcelona-Trofeo Paco Godia.

Paco Godia y Brian Muir posan con el Ford GT40 con el que acaban de ganar las 6 Horas de Barcelona de 1968.

En el interior, la selección de objetos de todo tipo será espectacular, con diversas vitrinas que contendrán trofeos, medallas, banderines, recuerdos diversos, programas de mano originales, acreditaciones, documentación, monos de piloto, cascos y otros objetos de gran valor histórico, todo perteneciente al fondo documental de Nou Onze. Con todo ello, el aficionado podrá conocer un poco más sobre las carreras automovilísticas de larga duración de Montjuïc. Los seis carteles originales de las competiciones de 6 Horas (1967 y 1968), 12 horas (1969), 1000 km (1971) y 400 km (1972 y 1973) ofrecerán un viaje al pasado a través de la vistosa creatividad que aportó el organizador de todas estas pruebas, el Club 600 Barcelona.

Uno de los puntos fuertes de la exposición será la espectacular galería de fotografías de estas 6 carreras, distribuidas por años. 90 imágenes, no sólo de los coches participantes y sus pilotos, sino también instantáneas que permitirán recordar cómo era el circuito de Montjuïc en su época, momentos clave de la salida de las carreras, flashes del trabajo de los mecánicos en la zona de boxes y la labor del propio organizador. Estas fotos forman parte del archivo de JAS y fueron tomadas en su día por reconocidos profesionales como Jordi Viñals, Ignacio Par, José Luis Cortijos y Xavier Forcano.

La Copa Racer contará con una veintena de unidades con las que se disputarán tres carreras.

Además, en el interior estarán expuestos otros dos coches con relación directa con Montjuïc y sus pruebas de resistencia. Uno será el Porsche 911R que participó en las 12 Horas de Barcelona de 1969 con Salvador Cañellas y Jordi Pla; otro, el Porsche 911 que terminó 6º en las 6 Horas de Barcelona de 1968 con los pilotos José María Fernández y Javier Juncadella. Ambas unidades son aportadas por Nou Onze, especialista Porsche de la Ciudad Condal. La presencia de todos estos automóviles y de lo que se mostrará en el interior convierte a la exposición en una iniciativa inédita muy difícil de repetir, dada la dificultad de reunir en un mismo lugar coches y materiales en una exposición monotemática, elaborada además con conocimiento histórico y pasión por lo que significó Montjuïc.

El viernes 19 de mayo, jornada previa al primer día del evento, tendrá lugar a las 12 horas y en la propia exposición, un emotivo acto en el que se recordarán las seis citas que entre 1967 y 1973 llevaron lo más granado del automovilismo mundial a la pista de Montjuïc. En dicho acto se presentará el libro, editado por Nou Onze y escrito por Valentí Fradera, que narra con profusión de detalles y documentos la historia del Porsche 911R expuesto en primicia. Uno de los pilotos que lo llevaron en las 12 Horas de Barcelona, Salvador Cañellas, estará presente en el acto junto con Eugenio Baturone y José María Fernández, entre otros.

Se celebrarán dos carreras de la Formula Regional European Championship by Alpine.

Un fin de semana para vivir y recordar

El programa de competición de las 6 Horas de Barcelona por Espíritu de Montjuïc será muy interesante. La competición reina, que recibe el nombre de Trofeo Paco Godia, será la de 6 horas de V de V en el que participarán GT, Turismos y Sports que compitieron hasta 1990, carrera en la que se turnarán hasta 4 pilotos por coche. En esta competición participará el equipo de Nou Onze-Escudería Barcelona, con 2 coches. Las 6 Horas de Barcelona-Trofeo Paco Godia se disputarán entre las 12 y las 18 horas del domingo 21.

En cuanto a monoplazas, estarán presentes dos campeonatos; la F1 Academy, que estará presente con tres carreras durante el fin de semana, y la Formula Regional European Championship by Alpine (monoplazas Tatuus con motor Renault), con 36 fórmulas repartidos en doce equipos, teniendo a Prema Racing como única representación española. A los mandos estará Lorenzo Fluxá.

Las copas promocionales de turismos también estarán presentes en Montmeló, en concreto la Copa Racer, que contará con una veintena de unidades que competirán en tres carreras.

SEAT celebrará diversos aniversarios de sus productos, el más vistoso de todos el del SEAT 1400, que cumple esta temporada 70 años desde su lanzamiento.

Lo mejor del Espíritu de Montjuïc de siempre

En la pista, carreras de automóviles clásicos e históricos, pero en el paddock todo el ambiente habitual en las ediciones de Espíritu de Montjuïc, con las mejores galas del habitual espectáculo para todos los públicos.

SEAT celebrará diversos aniversarios de sus productos, el más vistoso de todos el del SEAT 1400, que cumple esta temporada 70 años desde su lanzamiento. La enorme carpa de SEAT Históricos, con todas sus joyas en el interior, invitará a una visita y, cómo no, a que los más pequeños prueben la simpática flota de coches a pedales en la pista de pruebas construida al efecto.

Como siempre, el gran protagonismo en los rincones más peculiares del paddock lo tendrá la amplia zona Vintage, con exposiciones de clásicos, mercadillo y todo lo que uno pueda imaginar; música en directo con banda de Swing, baile para todas las edades y clases gratuitas; peluquería rockabilly; zona de los 80; autos de choque; pista de radio control; múltiples actividades para niños: inflables, camas elásticas, pinta caras, juegos gigantes, etc.

La esencia de Espíritu de Montjuïc seguirá más vigente que nunca y las 6 horas de Barcelona serán la fiesta de siempre. Las entradas para este gran espectáculo están a la venta **aquí**, en un formato de modalidades y precios al alcance de todos.

AUTO hebdo SPORT

COMPETICIÓN

Pasado, presente y futuro se unen en las 6 Horas de Barcelona

Aitana Nogales | Publicado: 16 Mayo 2023

> *Las 6 Horas de Barcelona por Espíritu de Montjuïc quieren homenajear en esta edición de 2023 las carreras de resistencia automovilística que entre 1967 y 1973 tuvieron lugar en el circuito barcelonés*

Los días 20 y 21 de mayo se celebrarán en el Circuit de Barcelona-Catalunya las 6 Horas de Barcelona por Espíritu de Montjuïc, el popular revival creado en 2011 por Escudería Targa Iberia

Las 6 Horas de Barcelona por Espíritu de Montjuïc quieren homenajear en esta edición de 2023 las carreras de resistencia automovilística que entre 1967 y 1973 tuvieron lugar en el circuito urbano barcelonés. En aquel primer año, las denominadas 6 Horas de Barcelona establecieron un nuevo estándar en las competiciones sobre cuatro ruedas de dicho circuito, al crearse las pruebas de resistencia de larga duración que tuvieron su punto culminante en 1969 con las 12 Horas de Barcelona y en 1971 con los 1.000 km.

Para que la historia pueda ser degustada por veteranos pero también por las nuevas generaciones, Escudería Targa Iberia, en colaboración con Nou Onze y JAS Info Service, ha creado una exposición en la que se recordarán las seis ediciones de resistencia automovilística de Montjuïc. Estarán expuestos cuatro vehículos de competición de aquellos años 60, destacando el portentoso Ford GT40 vencedor en 1968 con el barcelonés Paco Godia y el australiano Brian Muir, una valiosa unidad original actualmente ubicada en Gran Bretaña.

En las vitrinas de la exposición habrá una selección de objetos de todo tipo, con trofeos, medallas, banderines, recuerdos diversos, programas de mano originales, acreditaciones, documentación, monos de piloto, cascos y otros objetos de gran valor histórico, todo ello perteneciente al fondo histórico de Nou Onze. Los seis carteles originales de las competiciones de 6 Horas (1967 y 1968), 12 horas (1969), 1000 km (1971) y 400 km (1972 y 1973) ofrecerán un viaje al pasado a través de la vistosa creatividad que aportó el organizador de todas estas pruebas, el Club 600 Barcelona.

Un punto fuerte de la exposición será la espectacular galería de fotografías de estas 6 carreras, distribuidas por años. Más de 90 imágenes de los coches participantes y sus pilotos, pero también instantáneas que permitirán recordar cómo era Montjuïc como pista de carreras, momentos clave de las mismas, el trabajo en la zona de boxes y la labor del organizador. Estas fotos forman parte del archivo documental de JAS y fueron tomadas en su día por reconocidos profesionales: Jordi Viñals, Ignacio Par, José Luis Cortijos y Xavier Forcano.

Competición sin pausa en la pista

El programa de las 6 Horas de Barcelona por Espíritu de Montjuïc será intenso y variado, un compendio de competiciones de Turismos, GT y Sports que compitieron hasta 1990, combinadas con otras de campeonatos de monoplazas de última generación: la F1 Academy auspiciada por Formula One Management y reservada a 15 chicas, dos de ellas españolas: Nerea Martí (Campos Racing) y Marta García (Prema Racing); y la Formula Regional European Championship by Alpine, donde compiten 36 monoplazas con un piloto español entre los destacados: Lorenzo Fluxá (Prema Racing).

Además de los correspondientes entrenamientos y calificaciones, estos dos campeonatos realizarán durante el fin de semana 5 carreras, tres para las chicas y otras dos para los participantes en la fórmula Alpine. El gran complemento a las carreras soporte será la Copa Racer, una veintena de unidades Mini modernas con cinco mujeres al volante, todo un récord nacional, disputando tres carreras.

La competición reina del fin de semana, que recibe el nombre de Trofeo Paco Godia, será la de 6 horas (V de V Endurance VHC), en la que participarán GT, Turismos y Sports que compitieron hasta 1990, carrera en la que se turnarán hasta 4 pilotos por coche. En esta competición participará el equipo Nou Onze-Escudería Barcelona, con 3 coches: Carlos Beltran–Luis Portal–Pablo Tarrero (Porsche 911 2.0), Ralf Schnitzler-Tim Müller (Datsun 240 Z) y Jordi Fanlo–Manel Vilanova–Antonio Cubero (BMW 325i). Las 6 Horas de Barcelona-Trofeo Paco Godia se disputarán entre las 12 y las 18 horas del domingo 21.

En el paddock, el Espírtu de Montjüic de siempre

Si en la pista las carreras de vehículos clásicos e históricos se alternarán con las de monoplazas modernos, el *paddock* contará con todo el ambiente que distingue siempre a Espíritu de Montjuïc, que es la actividad constante para toda la familia: zona Vintage; exposiciones y concentraciones de clásicos; mercadillo; tiendas de todo tipo; música en directo con banda de Swing; talleres de salsa; baile para todas las edades y clases gratuitas; peluquería rockabilly; zona de los 80; autos de choque; tío vivo; pista *drift* de radio control; múltiples actividades para niños: inflables, camas elásticas, pinta caras, juegos gigantes de madera, etc.

SEAT Históricos siempre es una atracción por sí misma en Espíritu de Montjuïc y este año celebrará diversos aniversarios de sus productos, el más vistoso de todos el del SEAT 1400, que cumple 70 años desde su lanzamiento. La enorme carpa de SEAT Históricos, con todas sus joyas situadas en el interior, invitará a una visita y, cómo no, a que los más pequeños prueben la simpática flota de coches a pedales en la pista de pruebas construida al efecto.

Y al final de cada jornada, el desfile de clásicos que inundará de color e historia la pista de Gran Premio del Circuit de Barcelona-Catalunya. La esencia de Espíritu de Montjuïc más vigente que nunca, la fiesta de siempre amenizada en la pista por las 6 horas más históricas nunca celebradas hasta el momento. Las entradas para los días 20 y 21 de este gran espectáculo están a la venta en www.espiritudemontjuic.com en un formato de modalidades y precios al alcance de todos.

Programa privado: viernes, 19 de mayo

11:30h: Inauguración de la exposición "Montjuïc y las carreras de Resistencia", con la presencia, entre otros, de Salvador Cañellas, Jordi Pla, Eugenio Baturone y José María Fernández. Charlas con los pilotos; el punto de vista del organizador; presentación del libro "Porsche 911R", editado por Nou Onze. Este acto no está abierto al público, sólo se puede acceder con invitación.

Programa de pista: sábado, 20 de mayo

Hora	Evento
9:00 - 14:10	Entrenamientos y clasificaciones
15:05	F1 Academy. Carrera 1
16:02	Copa Racer. Carrera 1
16:40	6 Horas de Barcelona. Clasificación
18:05	Formula Regional EU by Alpine. Carrera 1
18:57	F1 Academy. Carrera 2
19:37	Copa Racer. Carrera 2

Programa de pista: domingo, 21 de mayo

Hora	Evento
9:00	Copa Racer. Carrera 3
10:13	Formula Regional EU by Alpine. Carrera 2
11:05	F1 Academy. Carrera 3
12:00	6 Horas de Barcelona - Trofeo Paco Godia

AUTO hebdo SPORT

CIRCUITOS

Emoción y diversión en el arranque de las 6 Horas de Barcelona-Espíritu de Montjuïc

> *Mañana, a las 9 horas, se volverá a poner el semáforo en verde para ver las carreras de la Copa Racer, la Formula Regional European Championship by Alpine y F1 Academy y las 6 Horas de Barcelona.*

El evento ha contado con una jornada de más de diez horas de actividad sobre el asfalto, a la vez que un paddock lleno de propuestas para ofrecer el plan perfecto a los asistentes en el Circuit.

El Circuit de Barcelona-Cataluña ha iniciado hoy un viaje por el tiempo algo distinto de lo habitual. De la mano de las 6 Horas de Barcelona-Espíritu de Montjuïc, el pasado, presente y futuro del automovilismo ha deleitado a los aficionados con una primera jornada que ha reunido todos los ingredientes para resultar ser un éxito rotundo.

Con un día frenético sobre el asfalto, y prueba de ello han sido las más de 10 horas de rodaje por el trazado mundialista; los asistentes también han podido disfrutar de un paddock completamente transformado para la ocasión, con múltiples zonas de interés y con actividades para todas las edades y gustos. Con el buen ambiente, como denominador común, todos los certámenes presentes se han puesto a prueba, aunque lo han hecho siguiendo pautas distintas.

El certamen francés V de V es el elegido para llevar a cabo las 6 Horas de Barcelona. Con monturas de competición anteriores a los años 90, los participantes han rodado con el objetivo de componer la parrilla de salida de mañana. De hecho, ha sido el único campeonato que hoy no ha celebrado ninguna prueba puntuable.

El resultado de esa tanda de ensayos calificativos ha sido la pole position de la pareja formada por Christophe Laberty y Sébastien Mathieu, pilotando un TVR Tuscan Challenge de 1989. Tratándose de una de las unidades más modernas, el dueto francés ha marcado un mejor registro de 2:03.336. En la segunda posición, Dimitri Bouic, Gilles Boyer y Boris Bouic, todos ellos a los mandos de un Porsche 944 Turbo Cup de 1987 y con un tiempo de 2:04.229.

La segunda línea de la parrilla estará compuesta por el Lola T429 (1978) y el Lola T598 (1985), con la tercera y la cuarta plaza respectivamente. El primero pilotado por Eric Baumard y Olivier Huez y el segundo por Valerio Leone, Davide Leone y Marco Coppini. También se han dejado ver modelos como un Jaguar Type E, un BMW 325i, un Ford GT 40 o un Chevron B16, entre otros.

Dos carreras de la F1 Academy

El certamen femenino promovido por la F1 ha llevado a cabo hoy dos pruebas en el Circuit. En la primera, Emely de Heus (MP Motorsport) se ha llevado el oro tras el repentino abandono de Lena Bühler (ART Grand Prix), la cual había liderado prácticamente toda la prueba. Hamda Al Qubaisi (MP Motorsport), que también había estado en posiciones de podio, tampoco veía la bandera de cuadros. La segunda clasificada del campeonato daba así cierto margen a la líder, Marta García, que en ese primer asalto ha sido tercera. Entre de Heus y García ha encontrado su lugar Abbi Pullingg (Rodin Carlin).

En la segunda carrera, con las primeras posiciones invertidas en la parrilla de salida, la otra española Nerea Martí encabezaba la formación en la recta principal. Aunque se veía superada por Amna Al Qubaisi (MP Motorsport) en los primeros compases, Martí se mantenía firme en la segunda plaza. A dos vueltas para el final, Marta García, su inmediata perseguidora en la prueba, conseguía avanzarla para hacerse con la plata; mientras que Martí perdía algunas posiciones más. Al final, Abbi Pulling ha subido al podio, con una Nerea Martí en la sexta plaza.

Tim Tramnitz ha liderado hoy entre el caos de la Formula Regional European Championship by Alpine. Varias salidas de pista de algunos participantes han hecho que la carrera programada a 30 minutos haya estado marcada por la presencia del coche de seguridad. En la salida, el piloto del R-ACE GP ya tomaba la directa, avanzando al poleman Andrea Antonelli (Prema Racing), que se quedaba en la segunda posición.

Con la salida del coche de seguridad y la posterior bandera roja para retirar de la pista de forma segura los monoplazas, Tramnitz volvía a salir por el pit lane tras el Safety Car, liderando una larga fila de monoplazas con 20 minutos por delante. Tanto él como Antonelli han sabido mantener sus posiciones, y han tenido a Kas Haverkort (Van Amersfoort Racing) como compañero de celebración en el podio, concretamente en el tercer escalón.

El piloto de casa Lorenzo Fluxá (Prema Racing) se ha quedado justo a las puertas del podio, con una carrera muy regular por su parte. Mañana, tanto él como sus rivales deberán hacer frente a una segunda prueba en el Circuit de Barcelona-Cataluña.

Vela y Aparicio se reparten las victorias de la Copa Racer

Con un formato bastante distinto al del resto de campeonatos presentes, la Copa Racer ha desarrollado dos carreras de 20 minutos, una para cada piloto. De este modo, mañana ya no habrá alternancia y los pilotos que comparten coche mañana disputarán un tercer asalto de 45 minutos por relevos. En la primera prueba Álvaro Vela (Overcar) ha sido el vencedor absoluto, con un Maximiliano Restrepo en la segunda posición y Oscar Aparicio en la tercera, ambos del PRM Racing. Miguel Ángel Muñoz (PRM Racing), invitado estrella de la copa monomarca, ha sido décimo. En la segunda carrera, su compañero Félix Aparicio se ha adjudicado la victoria, con Villadary (Overcar) segundo y Barambio tercero.

Mañana, a las 9 horas, se volverá a poner el semáforo en verde con la tercera carrera de la Copa Racer, seguida de la Formula Regional European Championship by Alpine a las 10.13 h y de la F1 Academy a las 11.05 h. Las 6 Horas de Barcelona tomarán el relevo a las 12 h, para ver la bandera de cuadros a las 18 h.

Un paddock lleno de propuestas

El Circuit acoge una exposición que se ubica en el interior de los boxes 1, 2 y 3. Es una muestra inédita sobre las 6 y las 12 horas, los 400 y los 1000 km de Barcelona, carreras que se disputaron entre los años 1967 y 1973. La enorme carpa de SEAT Históricos en el paddock invita a una visita y, cómo no, a que los más pequeños prueben la flota de coches a pedales. Como siempre, el protagonismo en los rincones más peculiares del paddock lo tiene la amplia zona Vintage, con exposiciones de clásicos, mercadillo; música en directo con baile y clases gratuitas; peluquería rockabilly; zona de los 80; autos de choque; pista de radio control; actividades para niños: inflables, camas elásticas, pinta caras, juegos, etc.

Acceso

Los asistentes pueden acceder al Circuit a partir de las 8.30 h por la puerta 3, así como estacionar sus vehículos en el parking más cercano, el IN6. La taquilla 3 estará abierta para realizar cualquier gestión (8.30-17 h) así como para cambiar el ticket de parking del FORMULA 1 AWS GRAN PREMIO DE ESPAÑA 2023 por el adhesivo para el vehículo. Las tribunas habilitadas para seguir la actividad en pista son la Principal, C, G y B, así como la Tribuna VIP.

AUTO hebdo SPORT

CIRCUITOS

Tres podios para Marta García en el certamen de las 6 Horas de Barcelona-Espíritu de Montjuïc

> *Álvaro Vela ha batido hoy el récord de victorias de la Copa Racer.*

Gracias a las 6 Horas de Barcelona-Espíritu de Montjuïc, el trazado barcelonés ha visitado el pasado, presente y futuro con una gran variedad de certámenes en la pista y un paddock repleto de familias y nostálgicos del motor.

El viaje por el tiempo del Circuit de Barcelona-Cataluña ha llegado a su fin este 2023. Con las 6 Horas de Barcelona-Espíritu de Montjuïc como medio de transporte, las instalaciones deportivas han abordado competiciones que van desde el recuerdo de las míticas carreras de resistencia que se celebraron en el circuito urbano de la ciudad condal hasta los asaltos más contemporáneos con las futuras promesas del automovilismo y de los monoplazas.

Este camino, además, lo han podido hacer los asistentes a través de un paddock transformado para la ocasión. Una zona vintage, exposiciones de clásicos, mercadillo, música en directo con clases de baile, autos de choque, actividades para niños y muchas actividades más han sido las encargadas de ambientar el evento deportivo, al cual no le ha faltado detalle.

Entre todos los alicientes, sin duda alguna, ha destacado una exposición inédita en los boxes 1, 2 y 3 sobre las 6 y las 12 horas, los 400 y los 1000 km de Barcelona, pruebas que se disputaron entre los años 1967 y 1973. Allí se han podido ver cuatro vehículos de competición, así como una amplia selección de objetos de dichas carreras: medallas, banderines, recuerdos diversos, programas de mano originales, acreditaciones, documentación, cascos de piloto y otros objetos de gran valor.

Para homenajear esas míticas pruebas de resistencia, Espíritu de Montjuïc, promovido por la Escudería Targa Iberia, se ha aliado este año con el certamen francés V de V para llevar a cabo el Trofeo Paco Godia – 6 Horas de Barcelona. Esta prueba ha presentado categorías muy diversas tanto de Turismos, como GT y Sports que compitieron hasta 1990, formando equipos con hasta cuatro pilotos por cada coche.

El BMW 635 CSI de 1979 ha sido el protagonista absoluto de dicha prueba. Pilotado por Matthieu, Jean-Baptiste y Paul Chateaux, poco después de la salida ha tomado las riendas y se ha colocado en la posición más privilegiada. Tras seis horas de intenso trabajo, el tridente francés ha logrado completar 161 vueltas al trazado, con una ventaja de 3 vueltas.

La segunda plaza absoluta ha sido ocupada por Eric Wassermann y Thierry Mathez con otro BMW, aunque en este caso ha sido el modelo 323i de 1981. El conjunto partía prácticamente desde la mitad de la parrilla, pero poco a poco han ido ascendiendo posiciones para en el ecuador de la prueba situarse ya en el podio, lugar que han mantenido hasta el final.

El TVR Tuscan Challenge 1989, montura que firmaba ayer la pole position gracias a sus pilotos Christophe Laberty y Sébastien Mathieu, arrancaba con buen pie, pero poco antes de los 60 minutos transcurridos se veía fuera del podio provisionalmente. De entre los primeros clasificados, este conjunto es el que ha llevado a cabo más paradas, con un total de cinco, frente a las tres de los dos primeros clasificados. Al final, una tercera plaza les ha sabido a gloria.

El Trofeo Paco Godia ha sido entregado también al equipo español mejor clasificado. Este ha sido la Escudería Barcelona con su Porsche 911 2,0 pilotado por Carlos Beltrán, Luís Portal y Pablo Tarrero. El conjunto, además, se ha hecho con la octava plaza de la clasificación general.

Marta García brilla en la F1 Academy

La piloto española Marta García ha sellado la cita de casa con un triple podio que le ayuda a reafirmar su candidatura a la primera edición de la historia de la F1 Academy. Hoy, la piloto del Prema Racing ha sumado una merecida tercera posición que, junto con los dos podios de ayer, le dan un empujón extra en la tabla de puntos. A pesar de la igualdad en el campeonato, la regularidad de la valenciana está siendo difícil de igualar por sus rivales.

Muchas de las miradas también han estado puestas hoy sobre Lena Bühler (ART Grand Prix), puesto que se ha hecho con la victoria en la tercera prueba del fin de semana. La piloto suiza ha conseguido una ventaja suficiente de tres segundos para cruzar la línea de meta con una calma relativa. Su persecución ha sido llevada a cabo por Hamda Al Qubaisi (MP Motorsport), la segunda clasificada del día. Esta última, que sí que ha estado más presionada por Marta García, ha podido distanciarse también para asegurar la plata. La lucha entre estas dos participantes ha sido un reflejo de la disputa por los puntos, puesto que ambas representan las dos primeras posiciones del certamen en la tabla de clasificación.

Nerea Martí, la otra participante nacional, también ha dejado ver su talento en el asfalto catalán. Hoy, la integrante de Campos Racing partía desde la primera línea de la parrilla. Aunque su ritmo ha sido bueno, no ha sido suficiente para mantenerse en la lucha de cabeza, obteniendo finalmente una destacable octava plaza.

Tim Tramnitz (R-ACE GP) se ha convertido hoy en el protagonista absoluto de la cita barcelonesa de la Formula Regional European Championship by Alpine. Lo ha hecho gracias a una doble victoria que ningún rival ha podido rebatirle. El certamen, que se encontraba afrontando el segundo mitin puntuable del año, no había hecho destacar en especial al francés, que tras su paso por Imola tan solo sumaba 8 puntos en la tabla de clasificación. El Circuit ha cambiado por completo el panorama del campeonato, otorgando 50 puntos a Tramnitz por sus dos victorias.

Andrea Antonelli le ha acompañado en la segunda posición del podio, algo que también sucedió ayer. El integrante del Prema Racing ha perseguido a Tramnitz sin descanso, pero un pequeño error en los últimos compases lo han dejado lo suficientemente distanciado como para no poder arrebatarle la posición de honor. Sami Meguetounif (MP Motorsport) ha sido el tercero en discordia, estrenando así su casillero de puntos de la temporada.

Kas Haverkort, el que llegaba líder a Barcelona, se ha tenido que conformar hoy con la 13ª posición y, aunque ayer subió al podio, hoy ha dejado escapar muchos puntos en la lucha por la corona. Lorenzo Fluxá, el representante de casa, ha terminado muy cerca del top 10, concretamente en el puesto 11. El piloto del Prema Racing sigue demostrando su regularidad y se postula así como uno de los pilotos a tener en cuenta en el top 5 del certamen este 2023.

Vela y Villadary se imponen en la Copa Racer

Álvaro Vela ha batido hoy el récord de victorias de la Copa Racer. Junto con Sebastián Villadary, los pilotos del equipo Overcar se han impuesto en la tercera y última prueba del fin de semana para la copa monomarca. Ha sido concretamente un asalto programado a 45 minutos, donde además de la velocidad sobre el asfalto, los hándicaps y las paradas han tenido un gran peso.

En el inicio de la prueba, Vela tomaba la directa. Cuatro vueltas más tarde, Restrepo le arrebataba el mando. Estas posiciones, sin embargo, se verían modificadas tras los cambios de piloto. Y es que el conjunto Vela-Villadary ha logrado el ansiado oro. En la segunda posición ha encontrado su lugar el equipo Paradinas Motor con Manuel Cañizares, un conjunto que se ha superado con creces, puesto que no partía entre los primeros clasificados.

Finalmente, la tercera posición ha sido para los incansables Restrepo-De Aldama (PRM Racing), una pareja que ha tenido un ritmo muy superior al de muchos de sus contrincantes. Por otra parte, el invitado estrella Miguel Ángel Muñoz puede estar satisfecho tras su fin de semana en el Circuit. Formando dúo con Félix Aparicio (PRM Racing), ambos han firmado una décima plaza hoy. El actor se ha encargado de llevar a cabo el primer relevo, tomando parte en una de las fases más relevantes, la salida. Muñoz ha demostrado sobradamente que podría tener futuro en el motorsport.

solo auto

Fotos: Escudería Targa Iberia / F1 Academy

6 Horas de Barcelona por Espíritu de Montjuïc: pasado y presente del automovilismo de la mano

10 de mayo de 2023 por Fernando Sancho Gadea

El Circuit de Barcelona-Catalunya se prepara para semanas intensas con un calendario en el que, además de la Fórmula 1, destacan **las 6 Horas de Barcelona por Espíritu de Montjuïc**. Un claro homenaje a las carreras de resistencia que se celebraron en la mágica montaña catalana en la década de los 60 y 70. Organizada por V de V Sports, **la prueba también dará cabida a la tercera ronda de la F1 Academy**.

La temporada internacional de resistencia de vehículos históricos comenzó a principios de abril en el circuito de Paul Ricard. Ahora, la competencia de coches clásicos se traslada a Barcelona para una prueba que tendrá lugar entre los días 20 y 21 de mayo y que enlazará **con la esencia del Espíritu de Montjuïc gracias al trabajo de la Escudería Targa Iberia**. El objetivo es rendir homenaje a estas carreras en la icónica montaña.

Competición a la vieja usanza

Aunque las 6 Horas de Barcelona tienen un claro carácter lúdico y de homenaje a los eventos que han forjado la leyenda de Montjuïc, lo cierto es que **también hay un espíritu competitivo muy fuerte en esta prueba**. Sólo hay que mirar los antecedentes de la prueba disputada en Paul Ricard para comprobarlo. Allí participaron **21 equipos**, cifra que podría ser incluso superior en Barcelona.

Entre los vehículos que compitieron en Paul Ricard se pudieron ver distintas unidades del Ford GT40, así como varias versiones del Porsche 911. Otros modelos que fueron parte importante de la competencia fueron el Tiga SC79 y 83, el Chevron B16, el Grac MT14 o el Lotus 26R, entre otros. **Un auténtico abanico de vehículos de distintas épocas que dibujaron algunos de los momentos históricos del motorsport y de Montjuïc**.

Los vehículos clásicos son el gran reclamo de una cita que se construye en gran medida sobre la base del Espíritu de Montjuïc.

El ganador en Paul Ricard fue el Tiga SC79 pilotado por Marc Faggionato, Christian Vaglio Giors y Gislain Genecand tras completar 132 giros al trazado francés. El podio lo completaron el BMW 635 CSI del clan Chateaux y el Porsche 964 Cup de Jurgen Pentz, Klaus Landgraf y Dennis Fetzer. Como es lógico, además de estos vehículos, **en las 6 Horas de Barcelona habrá distintos 'guiños' al automovilismo español**.

Homenaje a Montjuïc

Las 6 Horas de Barcelona rinden un claro homenaje a los 6 años de carreras de resistencia en Montjüic. Así se hará patente entre los días 20 y 21 de mayo con la exposición que prepara Escudería Targa Iberia con la colaboración de Nou Onze y JAS Info Service. Una muestra inédita con referencias y vehículos que compitieron en las 6 y 12 horas, así como en los 400 y los 1.000 kilómetros de Barcelona entre 1967 y 1973.

La exposición estará presidida por **el Ford GT40 con el que Paco Godia y Brian Muir ganaron las 6 Horas de Barcelona de 1968**, así como por **el Porsche 911S con el que Javier de Vilar y Juan Fernández lograron la victoria en las 6 horas un año antes**. Ambos vehículos son las unidades originales que ganaron dos de las primeras citas de resistencia disputadas en Montjuïc. Como añadido, el Ford GT40 utilizará las funciones de 'pace car' en los prolegómenos de la 6 Horas de Barcelona.

Paco Godia y Brian Muir posan con el Ford GT40 con el que ganaron las 6 Horas de Barcelona de 1968.

En el interior de los boxes 1, 2 y 3 habrá una selección de trofeos, medallas, fotos, carteles oficiales y recuerdos de todo tipo como programas originales, acreditaciones, documentación, monos de pilotos y cascos pertenecientes a las carreras de resistencia que se disputaron en Montjuïc. El Porsche 911R de Salvador Cañellas y Jordi Pla de 1969 y el Porsche 911 que fue sexto en las 6 Horas de Barcelona de 1968 -José María Fernández y Javier Juncadella- también serán reclamo de la exposición.

La esencia del evento

La nueva interpretación del Espíritu de Montjuïc sirve para recuperar también estas carreras de resistencia que se vivieron en la mítica montaña en el pasado. Así lo explica Jesús Pozo, máximo responsable de Targa Iberia en el programa Fórmula Marca de Josep Lluis Merlos: «***Este año es un evento especial***. *No quiere decir que Espíritu de Montjuïc vaya a ser así, pero esta edición será así. El año que viene volveremos al concepto habitual*«.

«***Tenía como algo pendiente hacer un homenaje a las carreras de resistencia***. *Este año a través de un organizador francés hemos podido poner en marcha estas 6 horas de Barcelona y rememorar las carreras de resistencia que se disputaron en Montjuïc esos años. Creo que por aquella época no había carreras de resistencia en España*» añade Pozo.

El Porsche 911S ganador de las 6 Horas de Barcelona de 1967.

«*La gente va a encontrar las 6 Horas de Barcelona, una carrera de resistencia con sus libres y clasificación el sábado y la carrera del domingo.* ***Alrededor de esta carrera vamos a hacer una exposición muy bonita, difícil de repetir,*** *en la que vamos a reunir cuatro vehículos que participaron en estas carreras de resistencia como el Ford GT40 con el que Godia y Muir ganaron en 1968*» concluye Jesús Pozo.

F1 Academy

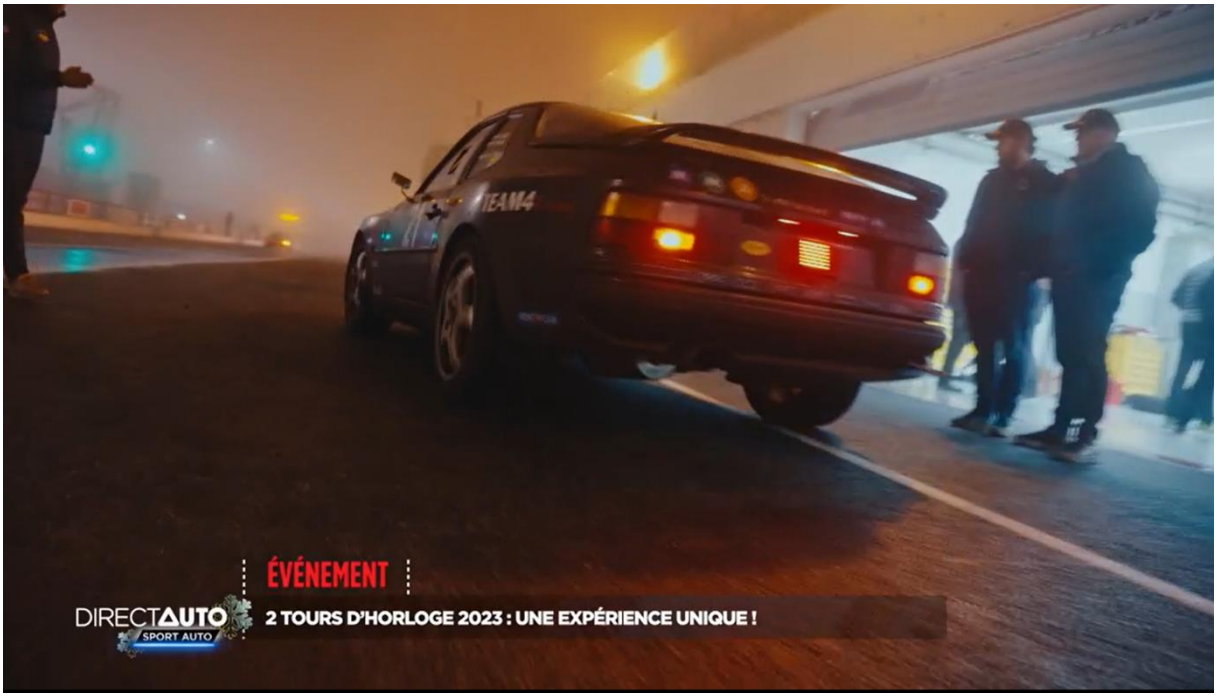
Al programa de las 6 Horas de Barcelona por Espíritu de Montjuïc, competencia para vehículos GT, turismos y Sports nacidos antes de 1990, en el que se turnarán dos vehículos por coche, se suman dos campeonatos de monoplazas actuales, así como la Copa Racer. **Uno es la Formula Regional European Championship by Alpine** -monoplazas Tatuus con motor Renault- **y otro es la F1 Academy**, la nueva categoría femenina vinculada a la FOM.

Una F1 Academy que ha estado presente este fin de semana pasado en el Circuito de Valencia con la NASCAR Whelen Euro Series. El segundo evento de la categoría femenina **se saldó con victorias de Hamda Al Qubaisi, Bianca Bustamante y Marta García**, lo que permite a la piloto valenciana seguir al frente del campeonato tras su doble victoria en el Red Bull Ring. Nerea Martí también cuajó una gran actuación en Cheste.

LES 2 TOURS
D'HORLOGE

C8 DIRECTAUTO

Emission du 25 novembre 2023 : https://www.canalplus.com/divertissement/evenement-2-tours-d-horloge-2023-une-experience-unique/h/23644733_50013



DIRECTAUTO
SPORT AUTO
ERIC VAN DER VYVER
FONDATEUR DES 2 TOURS D'HORLOGE

DIRECTAUTO
SPORT AUTO
ÉVÉNEMENT
2 TOURS D'HORLOGE 2023 : UNE EXPÉRIENCE UNIQUE !

DIRECTAUTO
SPORT AUTO
CHARLOTTE LACOSTE
PASCALOU RACING / CRUBILÉ SPORT

24:00:00
CIRCUIT PAUL RICARD
ÉVÉNEMENT
DIRECTAUTO
SPORT AUTO
2 TOURS D'HORLOGE 2023 : UNE EXPÉRIENCE UNIQUE !

DIRECTAUTO
SPORT AUTO
BENOÎT TRÉLUYER
TRIPLE VAINQUEUR DES 24H DU MANS

PAUL RICARD
06
ÉVÉNEMENT
DIRECTAUTO
SPORT AUTO
2 TOURS D'HORLOGE 2023 : UNE EXPÉRIENCE UNIQUE !

Instagram

gregory_galiffi **Suivre** **Contacter**

436 publications **44,9 k** followers **531** suivi(e)s

Gregory Galiffi

Présentateur télé
📺 TV Host - Canal+ group
•Direct Auto (C8 - samedi 11h)

Aimé par **healeyfrance** et **315 autres personnes**

gregory_galiffi Quel bonheur d'avoir roulé cette Porsche 944 Turbo aux deux tours d'horloge ce week-end malgré des conditions météo très difficiles sur la moitié de l'épreuve, puis retour du soleil au p'tit matin comme ici en bagarre avec une 911. D'ailleurs vous êtes plutôt ? Team 944 ou Team 911 ?
Merci au Cudini Racing Team pour l'assistance, la bonne humeur et les bons petits plats tout le week-end !

gregory_galiffi
Circuit Paul Ricard

Aimé par **healeyfrance** et **549 autres personnes**

gregory_galiffi Week-end très intense aux deux tours d'horloge, avec des conditions météo parfois très dures, pluie et brouillard notamment !
Merci à toute l'équipe pour ces jolis moments autour de la compétition et de l'automobile classique.

gregory_galiffi
Circuit Paul Ricard

Aimé par **healeyfrance** et **549 autres personnes**

gregory_galiffi Week-end très intense aux deux tours d'horloge, avec des conditions météo parfois très dures, pluie et brouillard notamment !
Merci à toute l'équipe pour ces jolis moments autour de la compétition et de l'automobile classique.

Instagram

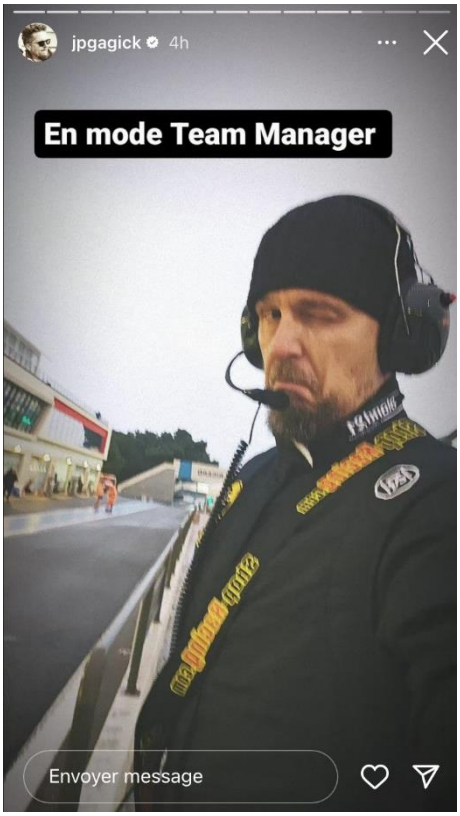
jpgagick ✔ Suivre Contacter

3 328 publications 83,2 k followers 1679 suivi(e)s

Jean-Pierre Gagick

Présentateur / Presenter @automoto_tf1 @tf1 CP 📺
Proud dad and husband 😍 ⚡
Driving fast, somewhere... 🌎 💥 🏁

jpgagick 32min
matthieu_lamoure_artcurial
est dans la course en
Ford Escort MK1
LES 2 TOURS D'HORLOGE
3.4.5 nov. 2023
COURSE DE 24 HEURES
Véhicules Historiques / Circuit Paul Ricard 5,8 km
Pilotes:
Nicolas Siebenschuh
Pierre Novikoff
@jpgagick
Envoyer message


jpgagick 4h
En mode Team Manager
Envoyer message

jpgagick 16h
Résumé du WE :
Les 2 Tours d'horloge entrent officiellement dans mon calendrier des courses à faire chaque année !
@vdevsports
Faut encaisser le format de 24H de course mais rouler la nuit au Castellet (avec parfois du brouillard 🥶) c'est une expérience de ouf !
Envoyer message

jpgagick 16h
Bravo à @vdevsports pour cette épreuve unique au monde qui prouve, encore une fois, que la France est un pays amoureux de la voiture passion 👏👏👏
Bravo
Envoyer message

nice-matin
var-matin
monaco-matin

AUTO LES 2 TOURS D'HORLOGE, AUJOURD'HUI ET DEMAIN AU CIRCUIT PAUL-RICARD

La chasse au Rosbif est ouverte

Vainqueur de l'édition 2022, le quatuor 100 % british du team Rosbif Snowdon (Tiga SC 84) fera-t-il bégayer l'histoire ? Pas sûr car la concurrence monte en puissance. Top départ à 15 h...

Aujourd'hui, encore et toujours, c'est la seule et unique épreuve automobile estampillée VHC (Véhicules Historiques de Compétition) au monde courue sur une durée de 24 heures sans interruption. Mise en route en 1992 au Castellet, ressuscitée en 2021 après six ans de disette, ici et nulle part ailleurs bien sûr, la voilà qui se met sur son 31.

Il y a douze mois, l'édition du 30e anniversaire avait rassemblé 37 nobles mécaniques d'antan. Ce week-end, le cap 40 est à nouveau franchi puisque 43 Sport-Prototypes et GT/Tourisme ont répondu à l'appel des 2 Tours d'Horloge. Un score certes loin des sommets atteints jadis durant une première tranche de vie varoise ô combien florissante. Mais une montée en puissance laissant augurer de belles perspectives pour les Van de Vyver père (Eric) et fille (Laure), des organisateurs qui tiennent la distance, de toute évidence...

Quatre garçons encore dans le vent ?

À 15 heures pile, le traditionnel départ en épi marquera cette fois l'ouverture de la chasse au Rosbif. Tout simplement parce que le team Rosbif Snowdon remet son titre en jeu. Le 6 novembre 2022, la Tiga SC 84 N°32 de Chris Snowdon, David Houghton, Mike Fry et Joshua Low avait coupé la ligne de la délivrance avec 519 tours du circuit Paul-Ricard (5,8 km) comptabilisés.

On prend les quatre mêmes garçons dans le vent et on recommence ? Wait and see...

Sur le papier, nombreux sont les rivaux capables de mettre des bâtons dans les roues des tenants du trophée. On pense d'abord à la Porsche 930 Turbo N°5 de l'équipe Pascalou Racing. Battus de justesse l'an dernier (2e à 1 tour), Pascal Duhamel et Sébastien Crubile ont faim de revanche. Fidèles parmi les fidèles, les Parisiens osent relever le défi de courir 24 heures à deux. Pari gonflé...

Attention aussi à la Tiga SC 79 N°41 de l'écurie Palmyr : au printemps, le Monégasque Marc Faggionato et ses compères suisses Christian Vaglio-Giors et Gislain Genecand ont remporté les 6 Heures VdeV du Grand Prix de France Historique. Ils rêvent donc d'un doublé inédit.

Et n'oublions pas la BMW 635 CSI groupe A N°150 du trio Armand Mille-Erwin-France-Guillaume Mahé deuxièmes en 2021... Pour la petite histoire, il s'agit d'une authentique « Béhème » ayant participé au championnat d'Europe des Voitures de Tourisme et aux 24 Heures de Spa avec un certain Thierry Boutsen.

GIL LÉON

(Photo Jean-Marie Farina)

Hier soir, au virage des qualifications, la Tiga N°32 du team Rosbif (Snowdon-Houghton-Fry-Low) s'est classée 6e à 4"4 de la pole position obtenue par un autre équipage britannique (Brooks-Constable-Cantillon/Lola N°59).

Le programme

Aujourd'hui : course 2 Roadster Pro Cup (10 h), baptêmes de piste et roulages clubs (11 h 20), départ des 2 Tours d'Horloge (15 h).

Demain : arrivée des 2 Tours d'Horloge (15 h).

Accès libre aux tribunes du Grand Prix Burger (Xtrem Park) et de la ligne droite aujourd'hui et demain de 9 h à 18 h. Accès paddock réservé aux personnes accréditées.

nice-matin
var-matin
monaco-matin

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

« Là, c'est du vrai pilotage ! »

Vainqueur puissance 3 des 24 Heures du Mans dans le camp Audi, en 2011, 2012 et 2014, **Benoît Tréluyer** découvre le double tour d'horloge vintage avec son fils Jules, apprenti pilote.

La Porsche 944 Turbo des Tréluyer père et fils s'est élancée à l'assaut des 2 Tours d'Horloge depuis le 15e rang de la grille de départ, hier à 15 heures. (Photo Jean-Marie Farina)

Benoît, comment s'est goupillée cette première participation aux 2 Tours d'Horloge ?
C'est l'idée d'un pote de longue date rencontré lorsque j'étais en sport études au Mans. En voyant mon fils Jules débuter sur les circuits de la Ligier JS Cup France, Christophe (Billot) m'a proposé de disputer une course historique ensemble sur sa Porsche 994 Turbo.
Voilà, on s'est engagé aux 2 Tours d'Horloge parce que cette épreuve tombait à pic : en fin de saison et proche de la maison *(originaire d'Alençon, il vit dans le Vaucluse, à Gordes, depuis 2009, ndlr)*.

Cravacher une voiture ancienne, ça vous plaît ?
Ah oui ! Je roule assez souvent en Angleterre, à Goodwood et ailleurs.
Là, c'est du vrai pilotage ! Il n'y a aucune assistance. Et on a un vrai bruit de moteur dans les oreilles. Je m'éclate !

On peut donc dire que vous êtes devenu un pilote historique à 46 ans ?
Pas totalement. VHC *(véhicules historiques de compétition)*, moderne : on varie les plaisirs. Cette année, j'ai partagé le volant avec Jules en JS Cup à Valencia, au Mans et à Spa-Francorchamps. En fait, la priorité, aujourd'hui, c'est la création d'une écurie de course en complément de ma conciergerie de voitures de prestige. Trajectus Motorsport verra le jour l'an prochain.
Pour commencer, on alignera deux Ligier et deux Fun Cup. Avec une volonté de diversification à moyen terme parce que je vise aussi la compétition VHC. L'idéal, ce serait d'ajouter un programme historique en 2026.

> « Moi, à son âge, je ne bossais pas du tout »

Tréluyer Junior va ainsi passer la deuxième en JS Cup France ?
Oui, Jules rempile. Pour un jeune qui aspire à devenir pilote professionnel, la Ligier JS2 R constitue une super auto-école. Facile à prendre en main, à exploiter. À 16 ans, il part de loin car il n'a jamais couru en karting ni en monoplace. La saison prochaine, il essaiera de remporter le Junior Program. Le pilote de moins de 25 ans qui décroche ce titre se voit décerner une dotation de 100 000 € pour enclencher la vitesse supérieure dans le baquet d'un proto JS P4 en Ligier European Series. Ce ne sera pas facile.

Derrière un volant, il vous ressemble un peu, beaucoup ou pas du tout ?
Difficile de comparer pour l'instant. Jules, c'est un calme. Et un besogneux. Il travaille déjà beaucoup. Il réfléchit, il se documente. Moi, à son âge, je ne bossais pas du tout.
Je m'y suis mis plus tard. Et c'est comme ça que j'ai progressé. En 2023, il a juste pris des repères. En 2024, on va l'aider à développer sa technique de pilotage.

Il rêve de quoi, Jules ? Il veut rejoindre papa au palmarès des 24 Heures du Mans ?
Ouais, je pense, même s'il ne le dit pas. D'abord, Jules veut vivre de sa passion, faire carrière. Mais c'est vrai qu'il aime particulièrement l'Endurance. Normal, il a baigné dedans tout petit. Gamin, il avait le droit de venir me voir courir au Mans et nulle part ailleurs.

Votre première course au Castellet, elle date de quand ?
Du siècle dernier ! 1995, en Formule Campus. Je ne me souviens plus du résultat. Ça ne devait pas être terrible… *(Rires)*

Pour conclure, un mot sur la décision d'Audi qui a choisi de s'impliquer en F1 à partir de 2026 plutôt qu'en Endurance. Surpris ?
(Il se marre encore plus fort) Franchement, j'ai du mal à comprendre. Et je n'y crois pas du tout ! Pff, je ne sais même pas si ça aboutira. Attention, il s'agit d'une opinion personnelle.
Pour moi, Audi, c'est l'Endurance. Ils ont forgé leur image au Mans, à Sebring… Ils savent fabriquer des protos rapides et fiables.
La Formule 1, c'est un autre monde. Ils ont trop de retard. En plus, ils vont s'allier à Sauber.
Pas vraiment un top team. Drôle de stratégie, non ? On verra bien. Je pense qu'ils font une grave erreur… et qu'ils reviendront en Endurance.

PROPOS RECUEILLIS PAR GIL LÉON

nice-matin
var-matin
monaco-matin

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

« J'adore les vieilles bagnoles »

Entre deux tournages pour Automoto, le présentateur cannois **Jean-Pierre Gagick** a remonté le temps au Castellet dans le baquet d'une Ford Escort plus âgée que l'émission culte de TF1.

Jean-Pierre, s'agit-il de votre première course de 24 heures ?
Absolument. Cette année, j'ai déjà eu le bonheur de participer au Tour Auto, qui faisait étape ici avant de s'achever à Cannes d'ailleurs, ainsi qu'à Le Mans Classic. Les 2 Tours d'Horloge, on en discutait souvent avec Pierre Novikoff et Matthieu Lamoure, les amis de la maison d'enchères parisienne Artcurial qui collaborent à l'émission. C'est la seule et unique course historique durant réellement 24 heures.
Et c'est une épreuve qu'il faut disputer entre potes.
Pour s'amuser. Vœu exaucé grâce à Nicolas Siebenschuh, le propriétaire de cette petite Ford Escort MK1 de 1974. Une voiture de route transformée en bête de circuit. Elle a une gueule de dingue, non ?

Le Paul-Ricard, vous le fréquentiez durant votre jeunesse cannoise ?
Oui, oh là là ! J'avais un papa vendeur de voitures et fan de Formule 1, donc j'y suis venu des dizaines et des dizaines de fois. Au début, j'avais 6 ou 7 ans. J'étais impressionné par la vitesse et le bruit des bolides. On suivait aussi le Rallye Monte-Carlo. Aujourd'hui, je garde un lien fort avec le circuit Paul-Ricard puisqu'on y fait régulièrement des tournages. C'est toujours un plaisir d'entrer ici. C'est comme un retour à la maison, quoi !

« L'émission concerne tout le monde »

Comment se porte Automoto ?
Super bien ! On attaque la 49e saison. L'émission aura 50 ans en janvier 2025. À TF1, c'est la doyenne. Et à la télé française, la troisième plus ancienne ! Nous sommes fiers et honorés de la faire perdurer le plus longtemps possible dans un environnement difficile. Le monde de l'automobile change, évolue. En pleine mutation. Mais Automoto tient la route ! Nos très bonnes audiences démontrent que les Français aiment encore et toujours la voiture, malgré ce que l'on peut entendre parfois.

Jean-Pierre Gagick (à droite) : « Les 2 Tours d'Horloge, c'est une épreuve qu'il faut disputer entre potes. » (Photo G. L.)

Quel est le secret d'une telle longévité ?
On fait en sorte que l'émission concerne tout le monde.
Il faut du rêve, de la passion, naturellement, mais aussi de l'info pratique, de l'actu, sur le prix de l'essence, sur les assurances, par exemple.
La clé de la réussite, c'est ce mix.

Beaucoup de reportages, pas mal de frissons... Lequel vous a le plus marqué ?
Ce qui me vient tout de suite à l'esprit, c'est Le Mans Classic 2023. La célébration du centenaire des 24 Heures. J'ai eu la chance inespérée de prendre en main trois voitures fabuleuses : une Chevron B16, une Shelby Cobra et une Bugatti Type 35 de 1926. Parcourir l'histoire de l'automobile en l'espace d'un week-end, de la courbe Dunlop au virage d'Arnage *via* la ligne droite des Hunaudières, c'est un cadeau exceptionnel que m'ont fait les possesseurs de ces bijoux.

À 51 ans, vous reste-t-il un rêve à réaliser ?
Pourquoi un seul ? J'en ai plein... Prendre le départ de n'importe quelle épreuve historique, tenez ! Sur circuit, sur route, demain, après-demain... Parce que j'adore les vieilles bagnoles. À bord, on retrouve ce plaisir, cette liberté qui sont en train de disparaître avec les véhicules modernes, autonomes, connectés. Je ne m'en lasserai jamais.

PROPOS RECUEILLIS PAR GIL LÉON

La famille Hyett au palmarès

Attention, une Tiga du team Rosbif peut en cacher une autre ! Un an après la SC 84 de Chris Snowdon, c'est la SC 83 de la famille Hyett, Charlie, Ross et Nick, qui a remporté les 2 Tours d'Horloge, hier, en bouclant 469 tours.

La Marseillaise

Les « 2 Tours d'Horloge » font leur retour sur le circuit du Castellet

Point d'orgue de la saison V de V Sports, les 2 Tours d'Horloge, seule compétition au monde réservée aux Véhicules Historiques de Compétition courue sur une durée de 24 heures sans interruption, clôtureront la saison 2023 en apothéose sur le circuit Paul Ricard.

MICHEL GAROSCIO / LE CASTELLET / 03/11/2023 | 06H07

Les nostalgiques des belles voitures auront trois jours pour les revoir en course au Castellet. Photo DR/Le castellet.

Ils seront quarante équipages, représentant dix pays, à prendre le départ de l'épreuve.

Essais le vendredi, course le samedi et le dimanche, les participants aux 2 Tours d'Horloges, sont impatients d'en découdre sur le circuit varois. Déjà plébiscité lors de sa création en 1992 et jusqu'en 2014, puis au moment de la renaissance en 2012, ce concept de course d'endurance, dédiée aux véhicules historiques de course, attire à nouveau de nombreux équipages venus de France et de l'étranger.

Comme par le passé, l'événement se déroulera sur le circuit Paul Ricard, théâtre du dernier Grand Prix de France de Formule 1. Ce rendez-vous incontournable pour les passionnés compte des équipages qui, selon le mélange des genres propre aux grandes courses d'endurance, vont se partager le volant de GT/Tourisme et Sport-Prototypes.

Dans la liste des engagés, seront à suivre les tenants du titre : les britanniques Chris Snowdon-David Houghton-Mike Fry-Joshua Law sur la Tiga SC 84 de l'Equipe Rosbif Snowdon. Mais il faudra compter sur le triple vainqueur des 24 Heures du Mans, Benoît Tréluyer, au volant d'une Porsche 944 Turbo engagée par sa structure Team Trajectus qu'il partagera avec son fils Jules, ainsi que Christophe Billot et Nicolas Beloou. Et Jean-Claude Andruet, double champion de France de rallye, champion d'Europe au volant d'une Porsche.

VARSPORTS

LES 2 TOURS D'HORLOGE 3 – 4 – 5 NOVEMBRE 2023 / CIRCUIT PAUL RICARD

Point d'orgue de la saison V de V Sports, les 2 Tours d'Horloge, seule compétition au monde réservée aux Véhicules Historiques de Compétition courue sur une durée de 24 heures sans interruption, clôtureront la saison 2023 en apothéose sur le circuit Paul Ricard avec plus de 40 voitures au départ arborant les drapeaux de dix pays différents.

Ressuscités en 2021 par leur créateur Eric Van de Vyver, associé désormais à sa fille Laure dans l'organisation de ce rendez-vous unique au monde, les 2 Tours d'Horloge ont renoué avec le succès. Déjà plébiscité lors de sa création en 1992 et jusqu'en 2014, ce concept de course d'endurance dédiée aux VHC attirent à nouveau de nombreux équipages venus de France et de l'étranger comme en témoigne la liste des engagés. Comme par le passé, l'évènement se déroulera sur le circuit Paul Ricard, théâtre du dernier Grand Prix de France de Formule 1. Ce rendez-vous incontournable pour les passionnés compte des équipages qui, selon le mélange des genres propre aux grandes courses d'endurance, vont se partager le volant de GT/Tourisme et Sport-Prototypes.

Parmi eux, commençons par les tenants du titre : les britanniques Chris Snowdon/David Houghton/Mike Fry/Joshua Law sur la Tiga SC 84 de l'Equipe Rosbif Snowdon. Habitué des avant-postes, l'équipage Pascal Duhamel/Sébastien Crubile sur la Porsche 930 Turbo préparée par Crubile Sport pour l'écurie Pascalou Racing, auteur de la pole position en 2021 et 2022, relèvera le défi de courir les 24 heures à seulement deux pilotes et sera un autre postulant à la victoire. Au même titre que l'équipage helvetico-monégasque composé de Marc Faggionato/Christian Vaglio-Giors/Gislain Genecand sur la Tiga SC 79 de l'Equipe Palmyr, vainqueur cette année de la course « Endurance 6 Heures V de V du GPFH » dans le cadre du *KENNOL* Grand Prix de France Historique.

Les autres prétendants seront nombreux. A commencer par l'équipage Armand Mille/Guillaume Mahé/Erwin France, 2ème au classement général en 2021 avec une authentique BMW 635 Groupe A ayant participé au Championnat d'Europe de Voitures de Tourisme et aux 24 Heures de Spa avec Thierry Boutsen. Citons également la très véloce Cobra Daytona de l'écurie Hyracing confiée à l'équipage franco-belge Olivier Muytjens/Brice Pineau/Gilles Vannelet/Olivier Bougrat qui visera également la plus haute marche du podium.

UNE GRANDE VARIETE DE VOITURES

Parmi les écuries engagées sous le blason Porsche, mentionnons celle managée par Alain Cudini, ancien champion de France de voitures de Tourisme comptant également treize participations aux 24 Heures du Mans, qui alignera une Porsche 944 S2 pour Arnold Noret/Philippe Vigneron/Stéphanie Rossignol, ainsi qu'une 944 Turbo pour Christian Noret/Jacques Colibet/Nicolas Rossignol et un grand nom du sport automobile français (lire plus loin).

Autres équipes alignant des Porsche : Le Duigou Racing avec une 911 3.0 RS pour Philippe Burel/Eric Mouez/Jean-Roch Piat/Eric Faure ; le Team Bersi Immobilier avec Damien Kohler/Jean-Jacques Renault/Jean-Michel Villot/José Da Rocha sur 911 3.0 RS ; Circuit de Dakar/Mansfeld également avec une 911 3.0 RS pour Serge Libens/Marc et Christine de Siebenthal/Henrique Gemperle ; la structure Skoal Bandit avec une 944 Turbo pour Hugo Mezard/Emilien Chayia/Philippe Romero/Laurent Oger ; Flatsix Le Mans Circuit avec une 911 3.0 SC pour Christophe Gaultier/Stéphane Deshayes/Mickael Bossuet/Alexandre Scher, CSP Le Mans avec une 964 pour Pierre Le Flem/Bruno Vieren/Axel Mereau/Marc Chatellier ; JH Racing Team avec une 3.0 SC pour la famille Hardonnière : Julien, Franck, Sébastien et Mégane ; Vintage Motor Sport avec une 964 pour Mickaël Desmaele/Jean-Christophe Obeniche/Franck Racinet/Stéphane Girardot ; Legendary Racing avec une 964 Cup pour la famille Vandewoestyne : Karl, Hugues et César ; Lionspeed GP avec une 964 Cup pour Jose Garcia/Timmo Mol/Patrick Kolb/Patric Niederhauser ; ou encore Jean-Marc Bachelier/Charles-Edouard Bouchara/Edouard et Didier Ortion sur 911 3.0 SC ; Philippe Raffin/Louis Ortion/Claudio Sirianni/Jean-Marie Duysens sur 944 S2.

Preuve de la grande diversité des modèles engagés en GT, citons la Ford Mustang de WKMR pour Stéphane, Baptiste et Mathieu Guyot-Sionnest/Marc Berger-Grimaud ; la Lotus Elan de Pascalou Racing/Crublie Sport pour l'équipage 100% féminin Michaela Etcheverry/Charlotte Lacoste/Cathy Briffa ; l'Alpine A310 de Rédélé Compétition pour Jean-Charles, Victoire et Laure Rédélé/Paul Rousseau ; l'Alpine A310 GR. 4 de l'écurie Quarkus pour Renaldo Da Cunha/Damien Alfano/Miguel Santos/José Soler ; l'Alpine V6 GT de Mancel Sport pour Jean-Jacques et Cyril Mancel/Alexander Thiel/Gaël Le Cleac'h... Sans oublier l'irremplaçable TVR Griffith 200 de V de V partagée par Eric Van de Vyver, le créateur de l'évènement, associé Guillaume Maillard et Thierry Mathez.

Grande variété aussi en Tourisme avec, pour compléter les modèles déjà cités : la BMW 530 ius de Black-Flag Engineering pour Patrick Bourguignon/Jorge Vargas-Clément/Pierre Laversanne/Malivaï Castelli, la BMW 635 Super Production d'Atlantic Racing pour Jean-Marie Bellesteste/Pierre Aviron-Violet/Steve Goldin/Jacques Nicolet ; la BMW M3 de P+P Racing pour Philippe Truffier/Pedro Fernades/Alexandre Boutin ; la BMW 323 i de Wassermann Racing pour Eric Wassermann/Charles Veillard/Bert Smeets/Eric Baumard ; la BMW 2002 TI de Jérémy et Alexandre Ferrer/Quentin Jouanny /Samuel Macarty ; la Rover SD 1 (ex René Medge) des britanniques Nick Sleep/Alex Montgomery/Alex Taylor ou encore l'Austin Mini 1300 du Team TH pour Thierry et Enzo Thiefain/Hyppolite Collard.

TRELUYER, ANDRUET ET D'AUTRES VIP AU DEPART

Qui de mieux qu'un triple vainqueur des 24 Heures du Mans au départ des 2 Tours d'Horloge ? Victorieux de la classique sarthoise en 2011, 2012 et 2014 au volant d'une Audi R18 e-Tron Quattro TDI officielle, champion du monde d'Endurance FIA en 2012, vice-champion en 2013, 2014 et 2015, sans oublier un titre de champion du Japon en Super GT (2008) et en Formula Nippon (2006), Benoît Tréluyer roulera au volant d'une Porsche 944 Turbo engagée par sa structure Team Trajectus qu'il partagera avec son fils Jules, ainsi que Christophe Billot et Nicolas Beloou.

Jean-Claude Andruet, double Champion de France des rallyes en 1968 et 1970 (33 victoires à son palmarès dans ce championnat de 1968 à 1984), 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, est également attendu au volant de la Porsche 944 Turbo du Cudini Racing Team qu'il partagera avec Christian Noret/Jacques Colibet/Nicolas Rossignol. Autre Porsche du Cudini Racing Team, la 944 S2 de Arnold Noret/Philippe Vigneron/Stéphanie Rossignol accueillera Grégory Galiffi, le présentateur de l'émission Direct Auto sur C8.

Enfin, la maison d'enchères parisienne Artcurial sera quant à elle représentée par ses deux directeurs, Matthieu Lamoure et Pierre Novikoff, engagés sur une Ford Escort.

DE NOMBREUX PROTOS

La grille de départ sera également riche de superbes protos. En supplément de ceux cités précédemment s'ajoutent la Lola T70 MK3B de l'écurie britannique OC Racing pour Steven Brooks/Jamie Constable/Michael Cantillon ; la Lola T590 de Rédélé Compétition pour Jean-Charles Rédélé/Philippe Peauger/Laurent Coubart/Alain Bazard ; trois Chevron B16 engagées respectivement par les structures Chateaux Sport, RPL et Atlantic Racing : la première pour Paul Chateaux et son fils Matthieu, actuellement en tête du classement Endurance VHC V de V 2023 ; la deuxième pour Didier et Julien Gruau/José Beltramelli/Pierre-Alain France et la troisième, à moteur bi-rotor, pour Romain Belleteste/Christophe Gadais/Daniel Roustan/Jose Oliveira ; une Chevron B8 GT pour « Mister John of B »/« Son of B »/« Looping »/« Le Commandeur » ; la Tiga SC 83 du Team britannique Rosbif Hyett pour le trio Charlie, Ross et Nick Hyett ; et la March 81 S de l'équipe Palmyr pour «Nelson»/François Belle/Augustin Sanjuan. De quoi ravir les amateurs de courses d'endurance

Si les 2 Tours d'Horloge occuperont une large part du temps de piste du week-end, ils laisseront également place à la Roadster Pro Cup mettant en piste vingt-cinq Mazda MX5 qui participeront à deux courses d'une heure chacune toujours très disputées.

Les voitures éligibles

Groupe GT :
• Périodes E, F (de 1947 à 1965)
• Périodes G1, G2, H1, H2, I, J1 et J2 (de 1966 à 1990)
– Groupe 3 : GT de Série
– Groupe 4 : GT de Compétition
– Groupe 5 : Productions Spéciales des Groupes 1 à 4
– Saloon Car
– Groupe B GT de Compétition

Groupe Tourisme :
• Périodes E, F (de 1947 à 1965)
• Périodes G1, G2, H1, H2, I, J1 et J2 (de 1966 à 1990)
– Groupe 1 : Tourisme de Série
– Groupe 2 : Tourisme de Compétition
– Groupe 5 : Productions Spéciales des Groupes 1 à 4
– Saloon Car
– Groupe N Tourisme de Série
– Groupe A Tourisme de Compétition

Groupe Sport Prototypes :
• Périodes E, F (de 1947 à 1965)
• Période GR (de 1966 à 1971)
– SP 1 : Sport proto – 2L
– SP 2 : Sport proto + 2L
• Période HR (de 1972 à 1976)
– SP 3 : Sport proto 2L
– SP 4 : Sport proto + 2L
• Sports 2000 jusqu'à 1986 sur dossier ; sans appendices aérodynamique, conformes aux règlements SRCC Sports 2000 Historic, SRCC Sports 2000 Pinto et l'annexe 3 de ce règlement « Critères techniques Sport 2000 ».

AUTOhebdo

2 TOURS D'HORLOGE

SACRÉS ANGLAIS !

Comme en 2022, les pilotes britanniques sont venus à bout de l'adversité française sur la plus longue course du calendrier réservée aux voitures historiques.

Medhi Casaurang-Vergez - Photos DPPI / Marc de Mattia

V de V Sports joue les prolongations. Alors que la saison des championnats historiques a baissé pavillon avec les premiers frimas de l'automne, l'organisation de la famille Van de Vyver s'est retroussée les manches pour mener à bien la troisième édition du revival des 2 Tours d'Horloge. Épreuve que l'on craignait disparue pour de bon en 2014 après vingt-deux années de rendez-vous sur le circuit Paul-Ricard (Var), la course d'Endurance réservée aux GT, voitures de tourisme et sport-prototypes anciens a été ramenée sur le devant de la scène grâce à la ténacité de Laure van de Vyver, la fille du créateur de V de V Sports, Eric van de Vyver. Ensemble, le duo père-fille a eu le courage de relancer les 2 Tours d'Horloge en 2021, lorsque la Covid-19 ralentissait encore l'économie du sport automobile VHC. Après une montée en puissance en 2022 tant sur le nombre d'engagés que la qualité du spectacle, la cuvée 2023 battait tous les records avant même le début des essais. Une quarantaine de véhicules était inscrite sur la liste des engagés, avec une variété bienvenue. Bien sûr, les inusables Lola et Porsche s'annonçaient en nombre, mais une Shelby Cobra Daytona, plusieurs Chevron, Alpine, BMW et autres Tiga tenaient à occuper le haut du tableau. Derrière le volant, le pedigree de certains pilotes anciennement professionnels laissait rêveur les adversaires gentlemen drivers.

TRÉLUYER MALHEUREUX

Ainsi, le triple vainqueur des 24 Heures du Mans avec Audi (2011, 2012 et 2014), Benoît Tréluyer, avait réuni son fils Jules et ses amis Christophe Billot et Nicolas Belaou dans sa structure Team Trajectus. Leur objectif : emmener leur Porsche 944 Turbo dans les meilleures dispositions dans la catégorie GT, où la concurrence était relevée. Alain Cudini, ancien champion de France de voitures de Tourisme qui compte également treize participations aux 24 Heures du Mans, engageait une autre Porsche 944 Turbo pour l'ancien espoir du rallycross, Cyril Raymond. Celui-ci partageait le volant avec Christian Noret, Nicolas Rossignol et le présentateur de l'émission Direct Auto, Nicolas Galiffi. Lors des qualifications, le clan Tréluyer réalisait le meilleur temps devant justement le quatuor emmené par le jeune instructeur de pilotage au Paul-Ricard. Hélas, en course, la désillusion attendait la famille Tréluyer. Alors que leur Porsche, confortable leader du GT, pointait à la porte du Top 10, son moteur fit des siennes et obligea les mécaniciens du Team Trajectus à se pencher sur la mécanique, ce qui leur faisait perdre pied au classement (29e). Le bâton de meneur était alors repris par Cyril Raymond. Mais son équipage connut les mêmes problèmes que celui de l'ancien pilote LM P1 et dut rentrer au stand ! Heureusement, la fiabilité *made in* Porsche allait être irréprochable du côté de la 911 3.0 partagée entre Philippe Raffin, Louis Ortion, Claudio Sirianni et Jean-Marie Duysens, qui remportaient la catégorie après 24 heures d'effort.

Du côté des TC, une authentique BMW 635 Groupe A attirait tous les regards, et pour cause : parée de sa livrée d'époque, elle a animé le Championnat d'Europe de Voitures de Tourisme et les 24 Heures de Spa au milieu des années 1980 avec le jeune Belge Thierry Boutsen. Confiée à Armand Mille, Guillaume Mahé et Erwin France, la berline allemande réalisait le doublé pole position-victoire de classe, malgré un léger accroc sur la face avant. Autre voiture connue des puristes, la Rover SD 1 ex-René Medge du Championnat de France de Production possédée par les Anglais Nick Sleep, Alex Montgomery et Alex Taylor se contentait de la deuxième place. Voilà pour deux catégories annexes.

Un départ en épi façon Le Mans et sous la pluie : épique !

La superbe Lola T70 MK3B avait signé la pole position mais elle fut victime d'une avarie technique.

La Tiga SC83 n°23 s'est imposée au Castellet.

Le triple vainqueur du Mans Benoît Tréluyer était de la fête.

BONNE CUISSON POUR LES ROSBIF

Concernant le classement général, le combat allait opposer les ressortissants britanniques aux ressortissants français. C'est ce que laissait entrevoir le résultat des essais, avec la pole position signée par l'équipage Steven Brooks, Jamie Constable et Mickael Cantillon sur sa surpuissante Lola T70 MK3B (1re également de la catégorie SP2). Il devançait le duo composé de Pascal Duhamel et Sébastien Crubilé au volant de la Porsche 930 Turbo préparée par Crubilé Sport pour l'écurie Pascalou Racing (1re de la catégorie GTS). Suivait l'équipage formé par Matthieu et Paul Chateaux, Alexandre Faucher et Franck Morel sur Chevron B16 (1re de la catégorie SP1). Moins imposantes, les barquettes Tiga venues d'outre-Manche s'annonçaient comme des outsiders de choix, de par la meilleure performance dans la catégorie S2000 pour le team Rosbif Hyett et le trio Charlie, Ross et Nick Hyett devant la Tiga d'un autre team baptisé Rosbif (Snowdon) pilotée par leurs compatriotes Chris Snowdon, David Houghton, Mike Fry et Joshua Law. Ces derniers n'étaient autre que les tenants du titre des 2 Tours d'Horloge.

Après une neutralisation d'une heure en raison d'une piste impraticable, le combat était lancé. Telle la fable du lièvre et de la tortue, la voiture la plus rapide des qualifications rendait l'âme avant la fin de l'après-midi. La Lola T70 était victime d'un câble d'accélérateur cassé. La Tiga SC 84 des vainqueurs 2022, impliquée dans un accrochage, fut ensuite contrainte de rejoindre son stand pour changer un triangle cassé, ce qui la reléguait au-delà de la 20e place. Après huit heures de conduite, la Tiga SC 83 des Hyett hérita des commandes de la course devant la Porsche 930 Turbo de Duhamel-Crubilé et la Chevron B16 de l'équipage Chateaux-Chateaux-Faucher-Morel bien remontée dans la hiérarchie. La Tiga gardera l'avantage jusqu'au bout, bien aidé par un accrochage subi par leurs poursuivants au cœur de la nuit au Castellet. Quatrième au classement général, la Chevron B16 de l'écurie Chateaux Sport Auto remporte la catégorie SP devant la voiture sœur de Didier et Julien Gruau, José Beltramelli et Pierre-Alain France. Le Top 3 est complété par celle à moteur bi-rotor de Romain Belleteste, Christophe Gadais, Daniel Roustan et Jose Oliveira. Cinquième de la hiérarchie générale, la Porsche 911 3.0 RS de Serge Libens, Marc et Christine de Siebenthal, et Henrique Gemperle décroche également la 2e position de la catégorie GTS. La catégorie Saloon Car voit quant à elle la victoire de la TVR Griffith 200 de Eric van de Vyver, Léo Mothe, Patrick Brossard et Thierry Mathez devant la Porsche 911 SC 3.0 de Christophe Gaultier, Stéphane Deshayes, Mickael Bossuet et Alexandre Scher, et la BMW 323i de Eric Wassermann, Charles Veillard, Bert Smeets et Eric Baumard, longtemps leader de la catégorie et contraint à un changement de boîte de vitesses dans les dernières heures de course. À la vue de ces résultats, espérons que les Français désireux de goûter l'aventure des 2 Tours d'Horloge se mettent au régime rosbif pour contrer l'invasion anglaise ! ■

CLASSEMENT

2 Tours d'Horloge. 4/5 novembre

Course : 1. Hyett-Hyett-Hyett (Tiga SC83), les 469 tours en 24h00'23''649, 2. Crubilé-Duhamel (Porsche 930 Turbo) à 8 tours, 3. Belle-Nelson-Sanjuan (March 81S) à 10 tours, 4. Chateaux-Chateaux-Faucher-Morel (Chevron B16) à 15 tours, 5. De Siebenthal-De Siebenthal-Gemperle-Libens (Porsche 911 3.0) à 22 tours, etc.

LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE
Echappement

Les 2 Tours d'horloge

Messieurs les anglais, tirez les premiers !

Seule et unique compétition réservée aux VHC courue sur une durée de 24 heures sans interruption, les 2 Tours d'Horloge ont été remportés pour la deuxième année consécutive par le Team britannique Rosbif avec, cette fois, l'équipage père/fils Charlie, Ross et Nick Hyett au volant de sa Tiga SC83 sur la plus haute marche du podium.

Henri Suzeau, photos Tchaul photographies.

Organisés pour la première fois en 1992, puis ressuscités en 2021 après six années d'interruption par leur créateur Eric Van de Vyver désormais associé à sa fille Laure dans l'organisation de ce rendez-vous unique au monde, les 2 Tours d'Horloge attirent à nouveau de nombreux équipages venus de France et de l'étranger. En 2022, l'édition du trentième anniversaire avait rassemblé trente-sept nobles mécaniques. Début novembre 2023, le cap des quarante équipages a été franchi avec quarante-trois Sport Prototypes, GT et Tourisme sur la grille de départ. Une montée en puissance qui laisse augurer de belles perspectives pour les Van de Vyver et les amateurs de course d'Endurance pour Véhicules Historiques de Compétition. À commencer par les équipages d'outre-Manche qui se montrent particulièrement à leur avantage sur le circuit Paul Ricard. Après la victoire l'an dernier de la Tiga SC 84 du Team Rosbiff pilotée par les britanniques Chris Snowdon/David Houghton/Mike Fry/Joshua Law, la pole position était signée cette année par l'équipage compatriote Steven Brooks/Jamie Constable/Mickael Cantillon sur sa Lola T70 MK3B, devant les français Pascal Duhamel/Sébastien Crubile au volant de la Porsche 930 Turbo de l'écurie Pascalou Racing et l'équipage Matthieu et Paul Chateaux/Alexandre Faucher/Franck Morel sur la Chevron B16 de l'écurie Chateaux Sport Auto. Avec, en embuscade, les deux Tiga du Team Rosbiff classées aux quatrième et sixième rangs… Ce sont des conditions météorologiques particulièrement mauvaises qui attendent les concurrents le lendemain à l'occasion de la procédure de départ « type Le Mans ». D'abondantes ondées et un épais brouillard s'invitent sur la piste provençale contraignant la direction de course à lancer la course derrière la voiture de sécurité. Les pilotes en piste vont patienter durant dix-sept tours, soit 1 heure 09 minutes, avant que les conditions s'améliorent et que le drapeau vert soit présenté pour enfin lâcher les chevaux. Aux avant-postes se profile une lutte entre la Porsche 930 Turbo du duo Pascal Duhamel/Sébastien Crubile et la Lola T70 MK3B partie en pole position. Joute à laquelle se joignent au fil des tours la Porsche 964 Cup de Lionspeed GP confiée à Jose Garcia/Timmo Mol/Patrick Kolb/Patric Niederhauser, la Tiga SC 84 des tenants du titre ainsi que la Tiga SC 83 de Charlie, Ross et Nick Hyett. Les heures passent. Des problèmes techniques ainsi que des incidents de course freinent la progression de certaines voitures de tête. C'est le cas pour la Lola T70 MK3B de Steven Brooks/Jamie Constable/Michael Cantillon, qui, victime de son câble d'accélérateur chute au-delà de la trentième position au classement général. Puis la Tiga SC 84 des vainqueurs 2022, accrochée par une autre voiture et contrainte de rejoindre son stand pour changer un triangle cassé, reléguée au-delà de la vingtième place. À la fin de la cinquième heure de course, la Porsche 964 Cup de Jose Garcia/Timmo Mol/Patrick Kolb/Patric Niederhauser pointe en tête du classement général avec deux tours d'avance sur la Tiga SC 83 de Charlie, Ross et Nick Hyett et trois sur la Porsche 930 Turbo de Pascal Duhamel/Sébastien Crubile. Les positions se maintiennent ainsi jusqu'à l'entame de la huitième heure et l'entrée dans son box de la voiture de tête. La Porsche 964 Cup rencontre un problème de poulie de vilebrequin qui impose un changement de moteur et hypothèque définitivement toutes ses chances de victoire. C'est l'abandon. La Tiga SC 83 de Charlie, Ross et Nick Hyett hérite alors des commandes de la course devant la Porsche 930 Turbo de Pascal Duhamel/Sébastien Crubile et la Chevron B16 de l'équipage Matthieu et Paul Chateaux/Alexandre Faucher/Franck Morel bien remontée dans la hiérarchie. Le retour d'un épais brouillard viendra perturber le bon déroulement de l'évènement vers 23h00, obligeant la direction de course à sortir le drapeau rouge et interrompre la compétition pendant une heure pour des raisons évidentes de sécurité. Cependant, après la pluie et le brouillard, c'est un lever de soleil radieux qui se présente aux concurrents encore en piste. La Tiga SC 83 du Team Rosbif Hyett monopolise toujours la tête du classement général devant la Porsche 930 Turbo de l'écurie Pascalou Racing en lutte pour la deuxième place avec la March 81S de l'équipe Palmyr de «Nelson»/François Belle/Augustin Sanjuan. La hiérarchie se maintiendra ainsi jusqu'au drapeau à damier. Après 24 heures de course et 469 tours bouclés, la Tiga SC 83 du Team britannique Rosbif Hyett remporte la dix-septième édition des 2 Tours d'Horloge. La Porsche 930 Turbo de Pascal Duhamel/Sébastien Crubile, qui se sont partagés le volant à deux durant toute la durée de la compétition, se classe deuxième au classement général devant la March 81S de «Nelson»/François Belle/Augustin Sanjuan. La Chevron B16 de l'écurie Chateaux Sport de l'équipage Matthieu et Paul Chateaux/Alexandre Faucher/Franck Morel se classe quatrième au général. Un résultat qui permet au duo Paul et Matthieu Chateaux, après leur deuxième place lors de la course Endurance 6H V de V au KENNOL Grand Prix de France Historique, puis à leur victoire aux 6 Heures de Barcelone toutes catégories confondues de remporter le Challenge VHC V de V 2023.

1 wxwxwxwxwxxwx wxw xwxwxwxwx wxwxwwxwxxw xw xwxwxw xwx **2** wxwxwxwxwxxwx wxwxwx wxw xwxw xwxwx wxwxwxw xwxwxwxwx wxwxwwxwxxw xw xwxwxw xwx **3** wxwxwxwxwxxwx wxw xwxwxwxwx wxwxwwxwxx wx wwxxw xw xwxwxw xwx. **4** wxwxw cwc wc xwxwxxwx wxw xwxwxwxwx wxwxwwxwxxw xw xwxwxw xwx **5** wxwxwxwxwxxwx wxw xwxwxwxwx wxwxwwxwxxwxwxw xw xwxw cxcw cw wc w cwxw xwx **6** wxwxwxwxwxxwx wxw xwxwxwxwx wxwxwwxwxxw xw xwxwxw xwx

PA SPORT
l'actu économique et sociale du sport

05 Nov 2023

AUTOMOBILE : 2 Tours d'Horloge – Victoire des Britanniques au Castellet (Var)

Written by Floriane Dumont. Posted in à la une, Auto

La seule course d'endurance au monde réservée aux véhicules historiques était de retour ce week-end sur son circuit de prédilection au Castellet.

40 équipages sont venus à bout des 24 heures de course sous une météo d'abord difficile puis clémente pour le passage du drapeau à damier.

Point d'orgue de la saison de V de V Sports, les 2 Tours d'Horloge ont clôturé en apothéose la saison 2023 de l'organisateur français sur le Circuit Paul Ricard avec plus de 40 voitures au départ. Ce concept de course d'endurance dédiée aux VHC attirent à nouveau de nombreux équipages venus de France et de l'étranger comme en témoigne la liste des engagés venus de 10 pays différents. Ce rendez-vous incontournable pour les passionnés compte 40 équipages qui, selon le mélange des genres propre aux grandes courses d'endurance, se sont partagés le volant de GT/Tourisme et Sport-Prototypes.

83 CHATEAUX Matthieu FRA, CHATEAUX Paul FRA, CHATEAUX SPORT AUTO Chevron B16, action during the 2023 2 Tours d'Horloge historic race at Le Castellet on the Paul Ricard circuit from November 3 to 5, France – Photo Marc de Mattia / DPPI

during the 2023 2 Tours d'Horloge historic race at Le Castellet on the Paul Ricard circuit from November 3 to 5, France – Photo Marc de Mattia / DPPI

during the 2023 2 Tours d'Horloge historic race at Le Castellet on the Paul Ricard circuit from November 3 to 5, France – Photo Marc de Mattia / DPPI

La mauvaise météo qui s'est abattu sur la France n'a pas été favorable aux équipages. Alors que le départ de la course a dû être donné sous safety-car samedi à 15h et que celle-ci a guidé le peloton pendant près d'une heure en raison de la pluie, la direction de course a décidé pendant la nuit d'arrêter la course pendant une bonne heure à cause d'un épais brouillard limitant grandement la visibilité sur le plateau du Castellet. Ajoutant à cela les caprices des vieilles mécaniques, les nerfs des pilotes et mécaniciens ont été mis à rude épreuve jusqu'à dimanche. Mais c'est là toute la particularité de l'endurance, tout peut arriver. Lors des premières lueurs du jour de dimanche, le brouillard a laissé peu à peu place à un beau ciel bleu, pour le plaisir des spectateurs venus encouragés les pilotes jusqu'au drapeau à damier, depuis les tribunes de la ligne droite des stands et du virage du Pont.

95 GUYOT-SIONNEST Stéphane FRA, GUYOT-SIONNEST Baptiste FRA, GUYOT-SIONNEST Mathieu FRA, WKMR Ford Mustang, action during the 2023 2 Tours d'Horloge historic race at Le Castellet on the Paul Ricard circuit from November 3 to 5, France – Photo Marc de Mattia / DPPI

23 HYETT Ross GBR, HYETT Charlie GBR, HYETT Nick GRB, EQUIPE ROSBIF HYETT Tiga SC 83, action during the 2023 2 Tours d'Horloge historic race at Le Castellet on the Paul Ricard circuit from November 3 to 5, France – Photo Marc de Mattia / DPPI

48 BELLETESTE Romain FRA, GADAIS Christophe FRA, ROUSTAN Daniel FRA, ATLANTIC RACING Chevron B16 Bi-Rotor, action during the 2023 2 Tours d'Horloge historic race at Le Castellet on the Paul Ricard circuit from November 3 to 5, France – Photo Marc de Mattia / DPPI

Les britanniques Ross Hyett/Charlie Hyett/Nick Hyett représentant de l'équipe Rosbif Hyett ont fait une course remarquable et passé le damier en tête aux termes de 469 tours du circuit de 5,8 km avec leur Tiga SC 83 n°23. Habitué des avant-postes, l'équipage Pascal Duhamel/Sébastien Crubile sur la Porsche 930 Turbo n° 5 pour l'écurie Pascalou Racing, auteur de la pole position en 2021 et 2022, termine sur la 2ème marche du podium, complété par la March 81 S de l'équipe Palmyr (Nelson/ François Belle/ Augustin Sanjuan).
Les vainqueurs de l'édition 2022, les britanniques Chris Snowdon/David Houghton/Mike Fry/Joshua Law sur la Tiga SC 84 de l'Equipe Rosbif Snowdon terminent sixième.

Classement général :
1. Equipe Rosbif Hyett (Hyett/Hyett/Hyett), Tiga SC83 #23, 469 tours
2. Pascalou Racing/ Crubile Sport (Crubile/Duhamel), Porsche 930 Turbo #5, à 8 tours
3. Equipe Palmy (Belle/Nelso/Sanjuan), March 81 S #51, à 10 tours.

news classicracing.com
Toute l'actualité du véhicule historique

Les 2 Tours d'Horloge 2023 : déjà plus de 50 équipages engagés !

Publié le 22 jui 2023

Point d'orgue de la saison V de V Sports, les 2 Tours d'Horloge, seule compétition au monde réservée aux Véhicules Historiques de Compétition courue sur une durée de 24 heures sans interruption, clôtureront la saison 2023 en apothéose sur le circuit Paul Ricard avec plus de 50 équipages d'ores et déjà inscrits.

Ressuscités en 2021 par leur créateur Eric Van de Vyver, associé désormais à sa fille Laure dans l'organisation de ce rendez-vous unique au monde, les 2 Tours d'Horloge ont renoué avec le succès. Déjà plébiscité lors de sa création en 1992 et jusqu'en 2014, ce concept de course d'endurance dédiée aux VHC attirent à nouveau de nombreux équipages venus de France et de l'étranger.

Comme par le passé, l'évènement se déroulera sur le circuit Paul Ricard, théâtre du dernier Grand Prix de France de Formule 1. Ce rendez-vous incontournable pour les équipages passionnés d'Endurance compte déjà une cinquantaine d'équipages qui, selon le mélange des genres propre aux grandes courses d'endurance, vont se partager le volant de GT/Tourisme et Sport-Prototypes.

Parmi eux, commençons par les tenants du titre : les britanniques Chris Snowdon/David Houghton/Mike Fry/Josh Law sur la Tiga SC 83 de l'Equipe Rosbif Snowdon. Autre Tiga, victorieuse de l'édition 2021, la SC 84 du Team Gemanova de Laurent Vallery-Masson/Eric Martin/Fabrice Notari/Pascal Gerbout est également attendue. Habitué des avant-postes, l'équipage Pascal Duhamel/Sébastien Crubile sur la Porsche 930 Turbo préparée par Crubile Sport pour l'écurie Pascalou Racing, auteur de la pole position en 2021 et 2022, relèvera le défi de courir les 24 heures à seulement deux pilotes et sera un autre postulant à la victoire. Au même titre que l'équipage helvetico-monégasque composé de Marc Faggionato/Christian Vaglio-Giors/Gislain Genecand sur la Tiga SC 79 de l'écurie Palmyr, vainqueur cette année de la course « Endurance 6 Heures V de V du GPFH » dans le cadre du KENNOL Grand Prix de France Historique. Il faudra également compter sur le trio de la famille Chateaux, Paul (le père) et ses deux fils, Matthieu et Jean-Baptiste, qui a imposé sa BMW 635 CSI en mai dernier aux 6 Heures de Barcelone et pointe actuellement en tête du classement Endurance VHC V de V 2023.

Les autres prétendants seront nombreux. A commencer par l'équipage Armand Mille/Guillaume Mahé/ Erwin France, 2ème au classement général en 2021 avec une authentique BMW 635 Groupe A ayant participé au Championnat d'Europe de Voitures de Tourisme et aux 24 Heures de Spa avec Thierry Boutsen. Citons également la très véloce Ford GT40 de l'écurie Hyracing confiée à l'équipage franco-belge Olivier Muytjens/Brice Pineau qui visera également la plus haute marche du podium.

Chris Snowdon/David Houghton/Mike Fry/Josh Law, vainqueurs 2022 sur leur Tiga SC 83.

Pascal Duhamel/Sébastien Crubile sur leur Porsche 930 Turbo seront candidats à la victoire.

UNE GRANDE VARIETE DE VOITURES

Parmi les écuries engagées sous le blason Porsche, mentionnons celle managée par Alain Cudini, ancien champion de France de voitures de Tourisme comptant également treize participations aux 24 Heures du Mans, qui alignera une Porsche 944 S2 pour Arnold Noret/Philippe Vigneron/Jacques Colibet, ainsi qu'une 944 Turbo pour Christian Noret. Autres équipes alignant des Porsche : le Team Bersi Immobilier avec Damien Kohler/Grégoire Audi/Jean-Jacques Renaut sur 911 3.0 RS ; Circuit de Dakar/Mansfeld également avec une 911 3.0 RS pour Serge Libens/Marc et Christine de Siebenthal/Henrique Gemperle ; Skoal Bandit avec une 944 Turbo pour Hugo Mezard/Emilien Chayia/Antoine et Nicolas Doquin ; Flatsix Le Mans Circuit avec une 911 3.0 SC pour Christophe Gaultier/Stéphane Deshayes/Mickael Bossuet et une 964 pour Pierre Le Flem/Bruno Vieren/Axel Mereau ; JH Racing Team avec une 964 pour Julien et Franck Hardonnière ; GBF Racing avec une 964 pour Christophe Laberty/Sébastien Mathieu ; le Simon Racing avec deux 964 Cup ; ou encore Jean-Marc Bachelier/Edouard Ortion sur 911 3.0 SC ; Philippe Raffin/Didier et Louis Ortion/« Claudio » sur 944 S2.

Preuve de la grande diversité des modèles engagés en GT, citons également la Shelby Mustang GT350 des britanniques Nick Sleep/Joel Wykeham/Alex Montgomery ; la Ford Mustang de Stéphane, Baptiste et Mathieu Guyot-Sionnest ; l'Alpine A310 de Jean-Charles Rédélé ; l'Alpine A310 GR. 4 de Damien Alfano et l'Alpine V6 GT (Berlinette Mag) de Cyril Mancel.

Grande variété aussi en Tourisme avec, pour compléter les modèles déjà cités : la BMW 635 Super Production d'Atlantic Racing pour Jean-Marie Belleteste/Pierre Aviron-Violet/Steve Goldin/Serge Kriknoff ; la BMW 530 ius de Black-Flag Engineering pour Patrick Bourguignon/Jorge Vargas-Clément/Pierre Laversanne/Malivaï Castelli ; la BMW M3 de Philippe Truffier/Pedro Fernandes ; la BMW 2002 TI de Jérémy et Alexandre Ferrer/Quentin Jouanny ; la BMW 2002 TI de Patrick Bouvier ; la BMW 323 i de Wassermann Racing pour Eric Wassermann/Charles Veillard/Bert Smeets/Eric Baumard ; ou encore la Mini 1300 du Team TH pour Thierry et Enzo Thiefain.

La Ford GT40 d'Olivier Muytjens/Brice Pineau visera aussi la plus haute marche du podium.

A suivre également Armand Mille/Guillaume Mahé/Erwin France et leur BMW 635 Gr A ex-Boutsen.

LECONTE, ANDRUET ET D'AUTRES VIP AU DEPART

Henri Leconte, l'ancien tennisman (vainqueur de la Coupe Davis en 1991, finaliste des Internationaux de France en 1988 et vainqueur du double-messieurs de Roland Garros en 1984), passionné de courses automobiles, n'aurait pour rien au monde manqué les 2 Tours d'Horloge dont il a été l'un des grands fidèles. Il sera au départ au volant de la TVR Griffith 200 de V de V partagée avec Eric Van de Vyver, Guillaume Maillard et Patrick Brossard. Jean-Claude Andruet, double Champion de France des rallyes en 1968 et 1970 (33 victoires à son palmarès dans ce championnat de 1968 à 1984), 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, est également attendu au volant d'une Chevron B21 partagée avec Jean-Claude Torre/Gilbert Casanova et préparée par la structure O-One. La maison d'enchères parisienne Artcurial sera quant à elle représentée par ses deux directeurs, Matthieu Lamoure et Pierre Novikoff, engagés sur une Ford Escort. Enfin, il se murmure que l'incontournable présentateur de la plus ancienne émission télévisée dédiée à l'automobile sera aussi de la partie.

Henri Leconte pilotera une TVR Griffith partagée avec Eric Van de Vyver, Guillaume Maillard et Patrick Brossard.

Parmi les Protos, la Chevron B16 de Didier et Julien Gruau/José Beltramelli/Pierre-Alain France.

DE NOMBREUX PROTOS

La grille de départ sera également riche en protos. En supplément de ceux cités précédemment s'ajoutent la Tiga SC 83 du Team britannique Rosbif pour le trio Charlie, Ross et Nick Hyett ; la March 81 S de l'équipe Palmyr pour « Nelson »/François Belle/Augustin Sanjuan ; la Lola T590 de Jean-Charles Rédélé ; la Lola T598 de Racing & Classic pour Valerio et Davide Leone/Marco Coppini ; la Grac MT-14B de l'Ecurie Quattro Cardinale/Chateaux pour Axel de Ferran/Bernard Zimmer ; deux Chevron B16 engagées respectivement par la structure RPL et Atlantic Racing : l'une pour Didier et Julien Gruau/José Beltramelli/Pierre-Alain France et l'autre, à moteur bi-rotor, pour Romain Belleteste/Christophe Gadais/Daniel Roustan.

Signalons que des volants sont encore disponibles sur certaines autos : Chevron B8, Ford GT 40, Mustang.... et que les pilotes intéressés peuvent nous contacter à contact@vdev.fr.

news classicracing.com
Toute l'actualité du véhicule historique

Les 2 Tours d'Horloge les 3-4-5 novembre 2023 : J-10

Publié le 26 oct 2023

Point d'orgue de la saison V de V Sports, les 2 Tours d'Horloge, seule compétition au monde réservée aux Véhicules Historiques de Compétition courue sur une durée de 24 heures sans interruption, clôtureront la saison 2023 en apothéose sur le circuit Paul Ricard avec plus de 40 voitures au départ arborant les drapeaux de dix pays différents.

Ressuscités en 2021 par leur créateur Eric Van de Vyver, associé désormais à sa fille Laure dans l'organisation de ce rendez-vous unique au monde, les 2 Tours d'Horloge ont renoué avec le succès. Déjà plébiscité lors de sa création en 1992 et jusqu'en 2014, ce concept de course d'endurance dédiée aux VHC attirent à nouveau de nombreux équipages venus de France et de l'étranger comme en témoigne la liste des engagés. Comme par le passé, l'évènement se déroulera sur le circuit Paul Ricard, théâtre du dernier Grand Prix de France de Formule 1. Ce rendez-vous incontournable pour les passionnés compte des équipages qui, selon le mélange des genres propre aux grandes courses d'endurance, vont se partager le volant de GT/Tourisme et Sport-Prototypes.

Parmi eux, commençons par les tenants du titre : les britanniques Chris Snowdon/David Houghton/Mike Fry/Joshua Law sur la Tiga SC 84 de l'Equipe Rosbif Snowdon. Habitué des avant-postes, l'équipage Pascal Duhamel/Sébastien Crubile sur la Porsche 930 Turbo préparée par Crubile Sport pour l'écurie Pascalou Racing, auteur de la pole position en 2021 et 2022, relèvera le défi de courir les 24 heures à seulement deux pilotes et sera un autre postulant à la victoire. Au même titre que l'équipage helvetico-monégasque composé de Marc Faggionato/Christian Vaglio-Giors/Gislain Genecand sur la Tiga SC 79 de l'Equipe Palmyr, vainqueur cette année de la course « Endurance 6 Heures V de V du GPFH » dans le cadre du KENNOL Grand Prix de France Historique.

Les autres prétendants seront nombreux. A commencer par l'équipage Armand Mille/Guillaume Mahé/Erwin France, 2ème au classement général en 2021 avec une authentique BMW 635 Groupe A ayant participé au Championnat d'Europe de Voitures de Tourisme et aux 24 Heures de Spa avec Thierry Boutsen. Citons également la très véloce Cobra Daytona de l'écurie Hyracing confiée à l'équipage franco-belge Olivier Muytjens/Brice Pineau/Gilles Vannelet/Olivier Bougrat qui visera également la plus haute marche du podium.

Chris Snowdon/David Houghton/Mike Fry/Josh Law, vainqueurs 2022 sur leur Tiga SC 83.

Pascal Duhamel/Sébastien Crubile sur leur Porsche 930 Turbo seront candidats à la victoire.

UNE GRANDE VARIÉTÉ DE VOITURES

Parmi les écuries engagées sous le blason Porsche, mentionnons celle managée par Alain Cudini, ancien champion de France de voitures de Tourisme comptant également treize participations aux 24 Heures du Mans, qui alignera une Porsche 944 S2 pour Arnold Noret/Philippe Vigneron/Stéphanie Rossignol, ainsi qu'une 944 Turbo pour Christian Noret/Jacques Colibet/Nicolas Rossignol et un grand nom du sport automobile français (lire plus loin).

Autres équipes alignant des Porsche : Le Duigou Racing avec une 911 3.0 RS pour Philippe Burel/Eric Mouez/Jean-Roch Piat/Eric Faure ; le Team Bersi Immobilier avec Damien Kohler/Jean-Jacques Renault/Jean-Michel Villot/José Da Rocha sur 911 3.0 RS ; Circuit de Dakar/Mansfeld également avec une 911 3.0 RS pour Serge Libens/Marc et Christine de Siebenthal/Henrique Gemperle ; la structure Skoal Bandit avec une 944 Turbo pour Hugo Mezard/Emilien Chayia/Philippe Romero/Laurent Oger ; Flatsix Le Mans Circuit avec une 911 3.0 SC pour Christophe Gaultier/Stéphane Deshayes/Mickael Bossuet/Alexandre Scher, CSP Le Mans avec une 964 pour Pierre Le Flem/Bruno Vieren/Axel Mereau/Marc Chatellier ; JH Racing Team avec une 3.0 SC pour la famille Hardonnière : Julien, Franck, Sébastien et Mégane ; Vintage Motor Sport avec une 964 pour Mickaël Desmaele/Jean-Christophe Obeniche/Franck Racinet/Stéphane Girardot ; Legendary Racing avec une 964 Cup pour la famille Vandewoestyne : Karl, Hugues et César ; Lionspeed GP avec une 964 Cup pour Jose Garcia/Timmo Mol/Patrick Kolb/Patric Niederhauser ; ou encore Jean-Marc Bachelier/Charles-Edouard Bouchara/Edouard et Didier Ortion sur 911 3.0 SC ; Philippe Raffin/Louis Ortion/Claudio Sirianni/Jean-Marie Duysens sur 944 S2.

Preuve de la grande diversité des modèles engagés en GT, citons la Ford Mustang de WKMR pour Stéphane, Baptiste et Mathieu Guyot-Sionnest/Marc Berger-Grimaud ; la Lotus Elan de Pascalou Racing/Crublie Sport pour l'équipage 100% féminin Michaela Etcheverry/Charlotte Lacoste/Cathy Briffa ; l'Alpine A310 de Rédélé Compétition pour Jean-Charles, Victoire et Laure Rédélé/Paul Rousseau ; l'Alpine A310 GR. 4 de l'écurie Quarkus pour Renaldo Da Cunha/Damien Alfano/Miguel Santos/José Soler ; l'Alpine V6 GT de Mancel Sport pour Jean-Jacques et Cyril Mancel/Alexander Thiel/Gaël Le Cleac'h... Sans oublier l'irremplaçable TVR Griffith 200 de V de V partagée par Eric Van de Vyver, le créateur de l'évènement, associé Guillaume Maillard et Thierry Mathez.

Grande variété aussi en Tourisme avec, pour compléter les modèles déjà cités : la BMW 530 ius de Black-Flag Engineering pour Patrick Bourguignon/Jorge Vargas-Clément/Pierre Laversanne/Malivaï Castelli, la BMW 635 Super Production d'Atlantic Racing pour Jean-Marie Bellesteste/Pierre Aviron-Violet/Steve Goldin/Jacques Nicolet ; la BMW M3 de P+P Racing pour Philippe Truffier/Pedro Fernades/Alexandre Boutin ; la BMW 323 i de Wassermann Racing pour Eric Wassermann/Charles Veillard/Bert Smeets/Eric Baumard ; la BMW 2002 TI de Jérémy et Alexandre Ferrer/Quentin Jouanny /Samuel Macarty ; la Rover SD 1 (ex René Medge) des britanniques Nick Sleep/Alex Montgomery/Alex Taylor ou encore l'Austin Mini 1300 du Team TH pour Thierry et Enzo Thiefain/Hyppolite Collard.

La Cobra Daytona de l'équipage franco-belge Olivier Muytjens/Brice Pineau/Gilles Vannelet/Olivier Bougrat.

A suivre également Armand Mille/Guillaume Mahé/Erwin France et leur BMW 635 Gr A ex-Boutsen.

TRELUYER, ANDRUET ET D'AUTRES VIP AU DEPART

Qui de mieux qu'un triple vainqueur des 24 Heures du Mans au départ des 2 Tours d'Horloge ? Victorieux de la classique sarthoise en 2011, 2012 et 2014 au volant d'une Audi R18 e-Tron Quattro TDI officielle, champion du monde d'Endurance FIA en 2012, vice-champion en 2013, 2014 et 2015, sans oublier un titre de champion du Japon en Super GT (2008) et en Formula Nippon (2006), Benoît Tréluyer roulera au volant d'une Porsche 944 Turbo engagée par sa structure Team Trajectus qu'il partagera avec son fils Jules, ainsi que Christophe Billot et Nicolas Beloou.

Jean-Claude Andruet, double Champion de France des rallyes en 1968 et 1970 (33 victoires à son palmarès dans ce championnat de 1968 à 1984), 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, est également attendu au volant de la Porsche 944 Turbo du Cudini Racing Team qu'il partagera avec Christian Noret/Jacques Colibet/Nicolas Rossignol. Autre Porsche du Cudini Racing Team, la 944 S2 de Arnold Noret/Philippe Vigneron/Stéphanie Rossignol accueillera Grégory Galiffi, le présentateur de l'émission Direct Auto sur C8.

Enfin, la maison d'enchères parisienne Artcurial sera quant à elle représentée par ses deux directeurs, Matthieu Lamoure et Pierre Novikoff, engagés sur une Ford Escort.

La Lola T70 MK3B de Steven Brooks/Jamie Constable/Michael Cantillon.

La Chevron B8 GT de « Mister John of B »/« Son of B »/« Looping »/« Le Commandeur »

DE NOMBREUX PROTOS

La grille de départ sera également riche de superbes protos. En supplément de ceux cités précédemment s'ajoutent la Lola T70 MK3B de l'écurie britannique OC Racing pour Steven Brooks/Jamie Constable/Michael Cantillon ; la Lola T590 de Rédélé Compétition pour Jean-Charles Rédélé/Philippe Peauger/Laurent Coubart/Alain Bazard ; trois Chevron B16 engagées respectivement par les structures Chateaux Sport, RPL et Atlantic Racing : la première pour Paul Chateaux et son fils Matthieu, actuellement en tête du classement Endurance VHC V de V 2023 ; la deuxième pour Didier et Julien Gruau/José Beltramelli/Pierre-Alain France et la troisième, à moteur bi-rotor, pour Romain Belleteste/Christophe Gadais/Daniel Roustan/Jose Oliveira ; une Chevron B8 GT pour « Mister John of B »/« Son of B »/« Looping »/« Le Commandeur » ; la Tiga SC 83 du Team britannique Rosbif Hyett pour le trio Charlie, Ross et Nick Hyett ; et la March 81 S de l'équipe Palmyr pour « Nelson »/François Belle/Augustin Sanjuan. De quoi ravir les amateurs de courses d'endurance !

Si les 2 Tours d'Horloge occuperont une large part du temps de piste du week-end, ils laisseront également place à la Roadster Pro Cup mettant en piste vingt-cinq Mazda MX5 qui participeront à deux courses d'une heure chacune toujours très disputées.

-> Liste des engagés 2023

Organisation : VdeV sports

Texte : Henri Suzeau

Photos : Tchaul31 Photographies / DR
H Laroche, M Fisquet
Jean-Marie Biadatti - Photoclassicracing

news classicracing.com
Toute l'actualité du véhicule historique

Les 2 Tours d'Horloge 2023 : Victoire du Team Rosbif Hyett

Publié le 06 nov 2023

Les 3-5 novembre se déroulaient, sur le circuit Paul Ricard, les 2 Tours d'Horloge la seule compétition au monde réservée aux Véhicules Historiques de Compétition courue sur une durée de 24 heures sans interruption. Cette 17e édition a confirmé l'engouement suscité auprès des équipages toujours plus nombreux à participer et vu la victoire de la Tiga SC 83 du Team britannique Rosbif Hyett de l'équipage père/fils Charlie, Ross et Nick Hyett.

Après des qualifications courues sur piste sèche qui ont permis à la Lola T70 MK3B de l'équipage britannique Steven Brooks/Jamie Constable/Michael Cantillon de signer la pole position, ce sont des conditions météorologiques beaucoup moins clémentes qui attendaient les concurrents le lendemain à l'occasion de la procédure de départ « type Le Mans ». D'abondantes ondées et un épais brouillard s'invitaient sur la piste provençale contraignant la direction de course à lancer la course à 15h00 derrière la voiture de sécurité. Il faudra aux pilotes en piste patienter durant dix-sept tours, soit 1 heure 9 minutes, pour que les conditions s'améliorent et que le drapeau vert soit présenté pour enfin lâcher leurs chevaux.

Un départ dantesque !

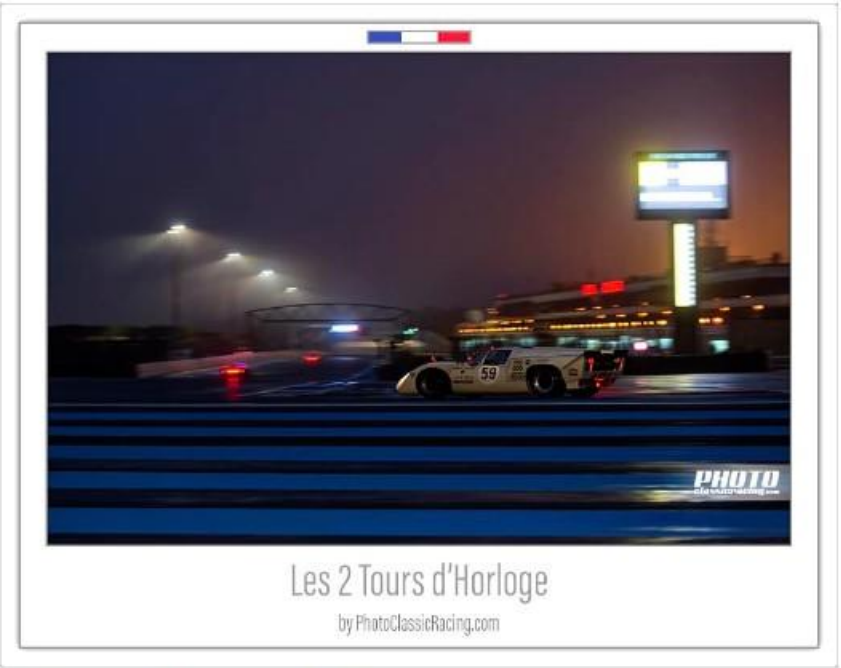
Rapidement se profile aux avant-postes une lutte entre la Porsche 930 Turbo du duo Pascal Duhamel/Sébastien Crubile et la Lola T70 MK3B partie en pole position. Joute à laquelle se joignent au fil des tours la Porsche 964 Cup de Lionspeed GP confiée à Jose Garcia/Timmo Mol/Patrick Kolb/Patric Niederhauser, la Tiga SC 84 des tenants du titre, les britanniques Chris Snowdon/David Houghton/Mike Fry/Joshua Law, la Tiga SC 83 de Charlie, Ross et Nick Hyett, la Rover SD 1 (ex René Medge) de Nick Sleep/Alex Montgomery/Alex Taylor, ainsi que la Porsche 911 3.0 RS de Serge Libens/Marc et Christine de Siebenthal/Henrique Gemperle.

Les heures passant, des problèmes techniques et incidents de course vont enrayer la progression de certaines voitures de tête. A commencer par la Lola T70 MK3B de Steven Brooks/Jamie Constable/Michael Cantillon, victime de son câble d'accélérateur qui chute au-delà de la 30e position au classement général. Puis la Tiga SC 84 des vainqueurs 2022, impliquée dans un accrochage, contrainte de rejoindre son stand pour changer un triangle cassé, reléguée au-delà de la 20e place.

Sous un épais brouillard !!!

A la fin de la 5e heure de course, la Porsche 964 Cup de Jose Garcia/Timmo Mol/Patrick Kolb/Patric Niederhauser pointe en tête du classement général avec deux tours d'avance sur la Tiga SC 83 de Charlie, Ross et Nick Hyett et trois tours sur la Porsche 930 Turbo de Pascal Duhamel/Sébastien Crubile. Les positions se maintiennent ainsi jusqu'à l'entame de la 8e heure de course et l'entrée dans son box de la voiture de tête. La Porsche 964 Cup rencontre un problème de poulie de vilebrequin qui impose un changement de moteur et hypothèque définitivement toutes ses chances de victoire. C'est l'abandon. La Tiga SC 83 de Charlie, Ross et Nick Hyett hérite alors des commandes de la course devant la Porsche 930 Turbo de Pascal Duhamel/Sébastien Crubile et la Chevron B16 de l'équipage Matthieu et Paul Chateaux/Alexandre Faucher/Franck Morel bien remontée dans la hiérarchie.

C'est ensuite le retour d'un épais brouillard qui vient perturber le bon déroulement de l'évènement, obligeant la direction de course à sortir le drapeau rouge et interrompre la compétition pendant une heure pour des raisons évidentes de sécurité. Puis, la nuit va connaître son lot de rebondissements. C'est notamment le cas pour la Porsche 930 Turbo de Pascal Duhamel/Sébastien Crubile (2e du classement général) qui s'accroche en piste avec la Porsche 911 3.0 RS de Serge Libens/Marc et Christine de Siebenthal/Henrique Gemperle le contraignant à rentrer au stand avec le train avant et une roue abîmés. La réparation relègue la GT allemande à 11 tours de la Tiga SC 83 de Charlie, Ross et Nick Hyett qui se maintient en tête de la course.



Une nuit pleine de rebondissements

Désillusion pour l'écurie Trajectus du triple vainqueur des 24 Heures du Mans, Benoît Tréluyer engagé avec son fils Jules, Christophe Billot et Nicolas Beloou, dont la Porsche 944 Turbo, leader de la catégorie GT, pointait à la porte du Top 10 avant d'être victime de coupures moteur et de chuter à la 30e position.

Après la pluie et le brouillard, c'est un lever de soleil radieux sur fond de ciel totalement dégagé qui se présente aux concurrents encore en piste. La Tiga SC 83 du Team britannique Rosbif Hyett monopolise toujours la tête du classement général, tandis que la Porsche 930 Turbo préparée par Crubile Sport pour l'écurie Pascalou Racing est en lutte pour la 2e place avec la March 81S de l'équipe Palmyr de « Nelson »/François Belle/Augustin Sanjuan. La Tiga SC 84 de l'Equipe Rosbif Snowdon, tenante du titre, a entamé une spectaculaire remontée. Pointée au-delà de la 20e place en début de course, elle se hissera finalement au 6e rang final.

Retour du beau temps le dimanche !!!

Après 24 heures de course et 469 tours bouclés, la Tiga SC 83 du Team britannique Rosbif Hyett de l'équipage père/fils Charlie, Ross et Nick Hyett remporte la 17ème édition des 2 Tours d'Horloge au classement général, ainsi que la catégorie SP 2000. La Porsche 930 Turbo de Pascal Duhamel/Sébastien Crubile, qui se sont partagés le volant à deux durant toute la durée de la compétition, se classe 2ème au classement général et 1er de la catégorie GTS devant la March 81S de « Nelson »/François Belle/Augustin Sanjuan (3e au général et 2e de la catégorie SP 2000).

Quatrième au classement général, la Chevron B16 de l'écurie Chateaux Sport Auto de l'équipage Matthieu et Paul Chateaux/Alexandre Faucher/Franck Morel remporte la catégorie SP devant la voiture sœur de Didier et Julien Gruau/José Beltramelli/Pierre-Alain France et celle à moteur bi-rotor de Romain Belleteste/Christophe Gadais/Daniel Roustan/Jose Oliveira.

La Porsche 930 Turbo de Pascal Duhamel/Sébastien Crubile, 2e au classement général (1er de la catégorie GTS)

Cinquième de la hiérarchie générale, la Porsche 911 3.0 RS de Serge Libens/Marc et Christine de Siebenthal/Henrique Gemperle décroche également la 2e position de la catégorie GTS.

La catégorie Saloon Car voit quant à elle la victoire de la TVR Griffith 200 de Eric Van de Vyver/Léo Mothe/Patrick Brossard/Thierry Mathez devant la Porsche 911 SC 3.0 de Christophe Gaultier/Stéphane Deshayes/Mickael Bossuet/Alexandre Scher et la BMW 323i de Eric Wassermann/Charles Veillard/Bert Smeets/Eric Baumard, longtemps leader de la catégorie et contraint à un changement de boite de vitesse dans les dernières heures de course.

La March 81S de « Nelson »/François Belle/Augustin Sanjuan, 3e au classement général (2e de la catégorie SP 2000).

L'équipage Armand Mille/Guillaume Mahé/Erwin France hisse sa BMW 635 Groupe A (ex Thierry Boutsen) au premier rang de la catégorie Tourisme devant la Rover SD 1 (ex René Medge) de Nick Sleep/Alex Montgomery/Alex Taylor et la BMW M3 E30 de Philippe Truffier/Pedro Fernandes/Alexandre Boutin.

La Porsche 944 S2 de Philippe Raffin/Louis Ortion/Claudio Sirianni/Jean-Marie Duysens s'impose dans la catégorie GT devant l'Alpine V6 GT de Jean-Jacques et Cyril Mancel/Alexander Thiel/Gaël Le Cleac'h et la Porsche 944 S2 du Cudini Racing Team de Arnold Noret/Philippe Vigneron/Jacques Colibet/Cyril Raymond. Au sein de cette même écurie, la 944 Turbo de Christian Noret/Nicolas Rossignol/Cyril Raymond et Grégory Galiffi, le présentateur de l'émission Direct Auto sur C8, longtemps aux avant-postes de la catégorie GT a connu des problèmes moteur et dû abandonner.

La Chevron B16 de l'équipage Matthieu et Paul Chateaux/Alexandre Faucher/Franck Morel, 4e au classement général (1er de la catégorie SP1)

Présentateur d'Auto Moto sur TF1, Jean-Pierre Gagick associé à Pierre Novikoff (Artcurial Motorcars) et Nicolas Siebenschuh sur Ford Escort MK1, a également dû renoncer dans les premières heures de la matinée sur casse moteur.

Notons également, la performance du Team Bersi Immobilier avec Damien Kohler/Jean-Jacques Renault/Jean-Michel Villot/José Da Rocha sur 911 3.0 RS, longtemps placé dans le Top 5 avant d'abandonner sur casse de boite de vitesses à cinq heures de l'arrivée.

Au classement "Historique Pre70", signalons la victoire de la BMW 2002 TI de Jérémy et Alexandre Ferrer/Quentin Jouanny/Samuel Macarty devant la Ford Mustang de Stéphane, Baptiste et Mathieu Guyot-Sionnest/Marc Berger-Grimaud, l'Austin Mini 1300 de Thierry, Enzo et Frédéric Thiefain/Hyppolite Collard et la Lotus Elan de l'équipage 100% féminin Michaela Etcheverry/Charlotte Lacoste/Cathy Briffa.

La Porsche 911 3.0 RS de Serge Libens/Marc et Christine de Siebenthal/Henrique Gemperle, 5e au classement général (2e de la catégorie GTS).

Scratch Saloon Car : l'écurie VdeV en TVR Griffith 200

La BMW 635 Groupe A de Armand Mille/Guillaume Mahé/Erwin France (1er de la catégorie Tourisme).

Abandons :

– n°16 (Porsche 911 3.0 RS)(Team Bersi) : Damien Kohler/Jean-Jacques Renault/Jean-Michel Villot/José Da Rocha (boîte de vitesses)
– n°59 (Lola T70 MK3B)(OC Racing) : Steven Brooks/Jamie Constable/Michael Cantillon (fuite d'huile)
– n°99 (Porsche 911 3.2 SC)(JH Racing Team) : Julien Hardonnière/Franck Hardonnière/Sébastien Hardonnière/Mégane Hardonnière (moteur)
– n°75 (Porsche 964 Cup)(Lionspeed GP) : Jose Garcia/Timmo Mol/Patrick Kolb/Patric Niederhauser (moteur)
– n°7 (Ford Escort MK1)(RSO) : Nicolas Siebenschuh/Pierre Novikoff/Jean-Pierre Gagick (moteur)
– n°69 (Chevron B8 GT)(John of B/Crubile Sport) : « Mister John of B »/« Son of B »/« Looping »/« Le Commandeur » (joint de culasse)
– n°169 (Shelby Cobra Daytona)(Hyracing) : Olivier Muytjens/Brice Pineau/Gilles Vannelet/Olivier Bougrat (boîte de vitesses et porte-moyeux)
– n°37 (Alpine A310 Gr.4)(Le circuit français/Quarkus) : Renaldo Da Cunha/Damien Alfano/Miguel Santos/José Soler (alimentation essence)

-> Le classement final 2023
-> Tous les classements

Podium scratch 2023

ROADSTER PRO CUP

Déjà vainqueur de la course de Roadster Pro Cup disputée vendredi, Olivier Martin a récidivé samedi matin en s'imposant pour la seconde fois du week-end. Il est rejoint sur le podium par les équipages Martin/Martin et Visentin/Durville.

-> Liste des engagés 2023

Organisation : VdeV sports

Texte : Henri Suzeau

Photos : Tchaul31 Photographies / Jean-Marie Biadatti - Photoclassicracing
Thierry Cartier / Jacques Audinos

Portfolio

news classicracing.com
Toute l'actualité du véhicule historique

Challenge VHC VdeV : Paul et Matthieu Chateaux Champions 2023 !

Publié le 09 nov 2023

A l'issue des trois rendez-vous qui constituaient le calendrier du Challenge VHC V de V 2023, le duo Paul et Matthieu Chateaux montent sur la plus haute marche du podium final de la saison. Engagés à l'occasion des deux premières compétitions de l'année au volant d'une BMW 635 CSI préparée par leurs soins, ils ont révélé une grande régularité à figurer aux avant-postes. Ainsi, grâce à leur 2ème place au classement général (1er de la catégorie Tourisme) lors de la course Endurance 6H V de V au KENNOL Grand Prix de France Historique, puis à leur victoire aux 6 Heures de Barcelone (toutes catégories confondues et dans la catégorie Tourisme), la famille Chateaux pointait en tête du classement général provisoire du Challenge Endurance VHC V de V avant l'ultime rendez-vous des 2 Tours d'Horloge courus sur le circuit Paul Ricard les 4 et 5 novembre.

Plutôt que de terminer la saison avec leur berline munichoise, ils ont choisi de relever un nouveau défi. Celui de participer aux 2 Tours d'Horloge, la seule compétition au monde réservée aux Véhicules Historiques de Compétition courue sur une durée de 24 heures sans interruption, avec une nouvelle machine. Deux mois avant le dernier rendez-vous de la saison, les Châteaux se sont lancé dans la préparation d'une Chevron B16. Preuve de la qualité de leur travail, le Sport Prototype britannique de l'équipage Matthieu et Paul Châteaux, associés pour l'occasion à Alexandre Faucher et Franck Morel, s'est classé 4ème au classement général et 1ère de la catégorie SP à l'arrivée de la course de 24 heures. Un résultat qui conforte leur avance et leur victoire au classement général final du Challenge Endurance VHC V de V.

Paul et Matthieu Chateaux sont rejoints sur le podium du Challenge Endurance VHC V de V 2023 par Thierry Mathez (2ème)(BMW 323 i/Ecurie Wassermann Racing et TVR Griffith 200/Vde V) et Eric Van de Vyver (3ème)(TVR Griffith 200/V de V et Ford GT40/Hyracing).

Les vainqueurs se verront remettre un prix lors de la cérémonie des Trophées du Sport Automobile 2023 de la FFSA.

-> Classement 2023

Organisation : VdeV sports

Crédits photos : Tchaul31 Photographies

-> Revivre toute la saison 2023

Sport auto CLASSIQUES

3-5 novembre

2 TOURS D'HORLOGE

Une épreuve qui prend de l'avance

Récemment relancée, la course d'endurance de 24 heures dédiée aux VHC ne cesse de voir s'allonger la liste des engagés.

Après une renaissance réussie en 2021, la course de 24 heures, les 2 Tours d'Horloge, organisée par V de V, gagne progressivement en ampleur. En effet, d'une grosse quarantaine d'équipages inscrits en 2022, elle dépasse déjà les cinquante pour 2023. Une fin de saison en apothéose pour le circuit Paul-Ricard, où se tient cette épreuve dédiée aux anciennes. Les équipages se répartissent en trois catégories: Sport Prototypes (jusqu'à 1976), Sports 2000 (jusqu'à 1986) et GT/Tourisme (jusqu'à 1990). Ils tourneront sur le circuit en configuration 1CV2, soit 5,822 km avec chicane. Cela donnera donc l'occasion de voir des engins mythiques effectuer de gros freinages: Tiga SC83, Porsche 930 Turbo, March 81 S, Shelby Cobra... Des célébrités sont engagées: Jean-Claude Andruet, sur Chevron B21, ou encore Henri Leconte, sur TVR Griffith. Les Britanniques Snowdon/Houghton/Fry/Law sur la Tiga SC 83 de l'écurie Rosbif Snowdon, victorieux en 2022, seront-ils défaits en 2023? La bataille sera rude. **Vdev.fr**

PROGRESSIVEMENT, LA COURSE DES DEUX TOURS D'HORLOGE GAGNE EN PUISSANCE, AUGMENTANT LE NOMBRE DE SES ENGAGÉS.

UNE LOLA T598 SUIVIE D'UNE TIGA SC79 SUR LE PAUL-RICARD. ÇA VA TRÈS, TRÈS VITE!

LA BMW 635 CSI GROUPE A, OUTRE SA BEAUTÉ, SÉDUIT PAR SA SONORITÉ ET SA BELLE EFFICACITÉ.

PHOTOS: VDEV SPORTS

la vie de l'AUTO

2 TOURS D'HORLOGE

Plateaux, invités, programme

24 heures de course sans interruption, des voitures historiques de compétition affûtées et trois catégories. Du 3 au 5 novembre, les 2 Tours d'horloge animeront la piste du circuit Paul Ricard (Var). Dernière étape de la saison sportive organisée par V de V Sport, cet événement ressuscité en 2021 a déjà réuni une cinquantaine d'équipages pour l'édition 2023. Parmi eux, les Britanniques Chris Snowdon/David Houghton/Mike Fry/Josh Law, vainqueurs du titre 2022 sur une Tiga SC 83 engagée par l'équipe Rosbif Snowdon.

Parmi leurs concurrents, une autre Tiga, la SC 84 victorieuse en 2021 avec la Team Gemanova de Laurent Vallery-Masson/Éric Martin/Fabrice Notari/Pascal Gerbout. L'ex-tennisman Henri Leconte ainsi que le double champion de France des rallyes et champion d'Europe Jean-Claude Andruet seront au départ. Trois plateaux assureront le spectacle : GT, Tourisme et Sport Prototype. Accès libre aux tribunes du Grand Prix Burger de 9 h à 18 h.

CONTACT, https://vdev.fr

la vie de l'AUTO

2 TOURS D'HORLOGE (VAR) Corr. Alain PATRICE

Piste détrempée et brouillard, la course a été neutralisée dès le départ derrière la voiture de sécurité.

À l'heure anglaise

PRATIQUE
Date : 4-5 novembre
Chiffre : 40 équipages
Contact : V DE V, http://vdev.fr

Déjà victorieux l'an passé, le team Rosbif a de nouveau triomphé cette année. En Tiga SC 83, le père et les deux fils Hyett ont pris la tête après huit heures de course pour ne plus la lâcher.

PODIUM
1er - Ross/Charlie/Nick Hyett, Tiga SC 83 ;
2e - Pascal Duhamel/Sébastien Crubile, Porsche 930 Turbo ;
3e - Nelson/François Bell/Augustin Sanjuan, March 81 S.

L'an dernier, c'était le team Rosbif Snowdon qui s'était imposé, et cette année, c'est le team Rosbif Hyett qui monte sur la plus haute marche. Une première, car jamais depuis qu'Éric Van de Vyver organise ses manches d'endurance de 24 heures, une famille père et fils n'avait décroché la victoire.

La course a été marquée par un départ donné sous régime de voiture de sécurité à cause de la pluie et du brouillard. Exit donc le départ façon le Mans pour les pilotes qui restent bien au sec dans leurs voitures. Après 68 minutes de safety car, la course est lancée : « *Nous avons fait le choix de rester en pneus sec. Une option pas franchement agréable. J'ai fait trois tête-à-queue. Je pensais que cela venait de moi, mais lors du second relais, Nelson s'est arrêté en demandant que l'on monte des pneus pluie. Et là, nous avons vraiment commencé à rouler* », raconte le pilote suisse Augustin Sanjuan. La nuit tombe sur la course, les conditions météo empirent, le brouillard devient tellement dense qu'il force la direction de course à sortir le drapeau rouge : « *C'était une horreur. Pendant deux tours, le temps de rejoindre la voiture de sécurité, je ne voyais ni la ligne blanche à droite, ni celle de gauche !* », explique Augustin Sanjuan. Les voitures sont stoppées sur la ligne de départ pendant plus d'une heure avant que la course ne reprenne. Les Anglais du team Rosbif Hyett ont installé leur Tiga SC 83 au sommet de la hiérarchie et ne vont plus la quitter, jusqu'au baisser du drapeau à damier. Derrière, Pascal Duhamel et Sébastien Crubile, qui réalisent l'exploit de ne rouler qu'à deux alors que la majorité des teams optent pour trois voire quatre pilotes, décrochent une superbe 2e place au général tout en gagnant leur catégorie GTS-4. Roulant sans trop forcer sur la mécanique du Ford Pinto 2 litres de leur March 81 S, l'équipage franco-suisse Nelson/François Bell/Augustin Sanjuan monte sur la 3e marche du podium général. En 4e position, on retrouve des fidèles de la première heure, comme nous le raconte le team manager Marie-Hélène Chateaux : « *Mon mari Paul a participé pour la première fois avec une TVR. Nous étions déjà présents lors des éditions de*

2e temps des essais qualificatifs, la Porsche 930 Turbo 1980 de Pascal Duhamel et Sébastien Crubile termine 2e au classement général, et 1re de la catégorie GTS, comme l'an dernier.

◀ La Tiga SC 83 de la famille Hyett père et fils s'est montrée cette année d'une fiabilité exemplaire, permettant aux Britanniques de s'imposer très largement en prenant la tête de la course dès la 8e heure.

Équipée d'un moteur Ford 2 l Pinto, la March 818 n'a connu qu'un léger souci de démarreur. L'équipage franco-suisse Nelson/François Belle/Augustin Sanjuan prend la 3e place à la 14e heure, pour ne plus la quitter. ▶

▲ Dans sa livrée de 1970 lorsqu'elle courait au Nürburgring et au Mans, la Chevron B 16 birotor de Romain Belleteste/Christophe Gadais/Daniel Roustan/José Oliveira s'arrête dès la 2e heure, en proie à des soucis mécaniques. Elle devra de nouveau s'arrêter à la 8e heure. Enfin fiabilisée, la voiture va remonter jusqu'à la 11e place du général et la victoire de la catégorie SP1 !

◀ La seule Ford Mustang engagée verra le drapeau à damier, même si l'équipage de la Famille Hardonnière termine loin au général. La Mustang de 1965 remporte sa catégorie TC 10.

La bataille entre les protos et les barquettes a fait rage pendant 24 heures, tournant à l'avantage de ces dernières.

Organisateur

Éric Van de Vyver

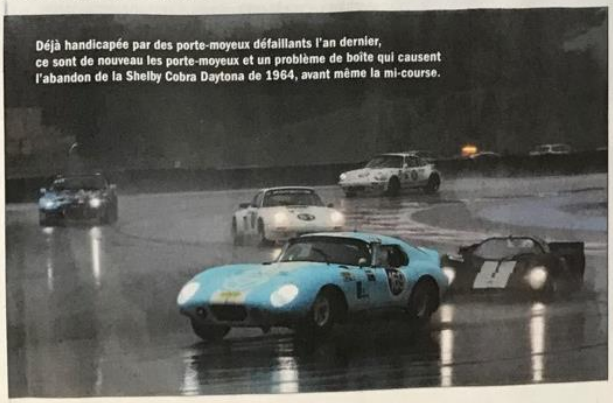
« Une 4e l'an prochain ! »

« En 2012, nous comptions jusqu'à six rendez-vous annuels avec une course de douze heures, mais nous sommes encore en phase de reconstruction. Après la création cette année des 6 Heures de Barcelone, nous allons essayer l'an prochain de proposer une 4e épreuve, une course de six heures sur le circuit de Navarra situé à Los Arcos, au nord-ouest de l'Espagne. Ce formidable succès au circuit Paul Ricard nous conforte dans notre démarche. Les pilotes sont sérieux, il n'y a eu aucun accident, les écuries sont bien préparées, et le spectacle, malgré la météo épouvantable du début, a été au rendez-vous. C'est une grande satisfaction pour notre petite équipe qui ne ménage pas ses efforts. »

la fin des années 1990. Nous aimons les épreuves de V de V. L'ambiance est excellente, les gens sont respectueux des autos anciennes. Nous étrennons une Chevron B 16 qui est pilotée par mon mari Paul et mon fils Mathieu, ainsi que deux autres pilotes. Notre voiture est bien qualifiée en 3e position. » Après le déluge et le brouillard, le petit matin voit arriver le mistral qui balaye les nuages pour faire enfin place à un beau soleil qui porte jusqu'au 469e tour et au bout de 24 heures, une nouvelle victoire anglaise père et fils. ■

Les deux voitures du team Palmyr ont connu des fortunes diverses. Un démarreur défaillant sur la n°51, qui se classe 3e, mais beaucoup plus de pépins mécaniques pour la n°41 qui a dû changer d'embrayage. ▼

▲ Changement de pilote dans le stand du team Châteaux Sport Auto : Paul, le père, cède le volant de leur Chevron B 16 de 1971 à son fils Mathieu.



Déjà handicapée par des porte-moyeux défaillants l'an dernier, ce sont de nouveau les porte-moyeux et un problème de boîte qui causent l'abandon de la Shelby Cobra Daytona de 1964, avant même la mi-course.

▲ L'équipe Sleep des Anglais Nick Sleep/Alex Taylor/Alex Montgomery se classe à la 16e position du général, et à la 2e place de la catégorie TC 4 avec sa Rover SD1 de 1980.

auto moto newsinfo

ALPINE AUX 2 TOURS D'HORLOGE 2023

C'est en 2021 que l'Alpine V6 GT n°76 de l'équipage Jean-Jacques Mancel, Cyril Mancel, Alex Thiel et Gaël Le Gleac'h a remporté, contre toute attente, la classe GTS3.

La fiabilité a eu raison des puissantes concurrentes. Relayée en fond de grille au terme des essais, l'Alpine terminait à une honorable 17ème place.

La marque Alpine occupe une place de choix chez les Mancel, précise Cyril :

« *Lorsque nous avons décidé de courir en endurance mon père m'a conseillé de jouer la fiabilité et d'acheter une V6GT. C'est pour cela que j'ai acheté cette Alpine V6GT de 1985 en 2010. Il était pour nous, au regard de nos morphologies, pas raisonnable de courir avec une Berlinette*.

Et il raconte la suite:

L'Alpine est partie chez Patrick Legeay, préparateur réputé des Alpine GTA Europa Cup. Il a effectué la même préparation que les V6 Turbo de course, mais en conservant la mécanique atmosphérique, gage de fiabilité. Ça fait dix ans que nous roulons en endurance avec cette Alpine. Nous avons commencé avec les organisations de Pierre Damaz, toute une époque.

l

Cette année l'Alpine est à nouveau engagée aux 2 Tours d'Horloge avec la même équipe.

Et Alex Thiel de préciser :

« *je suis le troisième pilote et le gendre de Jean–Jacques. Avec lui on ne peut courir que sur une Alpine. Même si je suis plus attiré par Porsche, je n'ai pas eu le choix. Il est vrai qu'en tant que suédois je connaissais assez mal la marque Alpine. Je dois avouer que j'ai été agréablement surpris par la maniabilité et la tenue de route. C'est sur qu'elle manque de puissance, mais elle termine. J'ai hâte d'être au départ en novembre prochain* ».

Gaël Le Cleac'h le quatrième pilote est tombé depuis peu dans le moule

« *Les Mancel, c'est un peu la secte Alpine. C'est contagieux ! Je connaissais Alpine mais sans avoir une passion pour la marque. Ça fait maintenant 3 ans que j'ai rejoint cette équipe de « cinglés » comme ils disent. La voiture est très agréable à piloter même si la puissance est modeste. On s'amuse vraiment dans les portions sinueuses. L'ambiance de l'équipe est formidable, une bande de potes, tous plus passionnés d'Alpine les uns que les autres. Ils m'ont transmis le virus. Je viens d'acheter une A310 PACK GT, une vraie ».*

Alpine, la marque sportive Francaise en sommeil des années durant et incroyablement présente désormais dans toutes les disciplines modernes (*F1-Endurance- 24 Heures du Mans – Rallye- Europa Cup, GT4 France et même a Piké's Peak*) et donc toujours en épreuves Historiques

Francois LEROUX

Photos : TEAM

UN EQUIPAGE 100% FÉMININ AUX DEUX TOURS D'HORLOGE

Jour de course ce week-end dans le cadre des 2 Tours d'Horloge, l'épreuve d'endurance Historique organisé par Eric et Laure Van de Vyver, sur ce prestigieux Circuit Varois qu'est le Paul Ricard au Castellet!

Plus de 40 véhicules Historique de compétition, vont donc s'affronter se battre en piste durant 24 heures ...

Nous suivrons particulièrement... l'Equipe 100 % féminine, celle de la Numéro 4 de la belle Lotus Elan grise du Team Pascalou Racing !

Même si la Porsche 930 Turbo du 'Boss, Pascal Duhamel, associé lui, à Sébastien Crubilé *(Crubilé Sport)* n'a elle qu'un objectif ... la victoire finale, les filles plus modestement vont viser un tout autre but :

Outre de finir naturellement, se faire plaisir!

Mené par la pilote 'pro, Cathy Briffa *(CEDC Consulting)* membre de l'ASA ACO Paris, l'équipage composé également de Michaela Etcheverry et de Charlotte Lacoste, va devoir gérer une course au cœur des gros et puissants prototypes et de GT, quatre fois plus puissants que le 180 ch. du moteur de la petite Elan.

Une puissance qui n'a pas empêché Cathy Briffa lors des essais qualificatif hier vendredi de ‘claquer un magnifique chrono… **2'55 416**!!!

La pole revenant à la surpuissante Lola T70, bolide qui brilla au Mans autrefois, avec **2'21.271** et qui devance et précède justement la Porsche Crubilé, seconde avec son duo formé de Pascal Duhamel, associé à Sébastien Crubilé, avec **2'23.898**, à **2'627**!

Départ Type Le Mans ce samedi à 15heures.

Alors à fond les filles ! Yes, on lâche RIEN et à DONF donc!!!!!

François LEROUX

Photos : Christophe CIRODDE

En bord de piste : 2 tours d'horloge VdeV 2023

Article de Nicolas Anderbegani • 1s

Point d'orgue de la saison V de V Sports, les 2 Tours d'Horloge, seule compétition au monde réservée aux Véhicules Historiques de Compétition courue sur une durée de 24 heures sans interruption, ont cloturé la saison 2023 sur le circuit Paul Ricard avec plus de 50 équipages inscrits, bravant des conditions de piste plus que délicates !

En bord de piste : 2 tours d'horloge VdeV 2023

Point d'orgue de la saison V de V Sports, les 2 Tours d'Horloge, seule compétition au monde réservée aux Véhicules Historiques de Compétition courue sur une durée de 24 heures sans interruption, ont cloturé la saison 2023 sur le circuit Paul Ricard avec plus de 50 équipages inscrits, bravant des conditions de piste plus que délicates !

2 tours d'horloge 2023

Un plateau assez varié

Ressuscité en 2021 par leur créateur Eric Van de Vyver, ce concept de course d'endurance dédiée aux VHC a attiré de nombreux équipages venus de France et de l'étranger.

Comme souvent, Porsche était en force dans le peloton. Parmi les écuries engagées sous le blason de Weissach, on pouvait noter celle d'Alain Cudini, ancien champion de France de voitures de Tourisme comptant également treize participations aux 24 Heures du Mans, qui alignait en piste des 944 Turbo et 944 S2. A leurs côtés, de la 911 3 litres, de la 964 ou encore des 930 Turbo aux ailes bien larges étaient aussi de la partie.

Preuve de la grande diversité des modèles engagés en GT, on pouvait apercevoir une Shelby Mustang GT350, une Ford Mustang, une Alpine A310 de Jean-Charles Rédélé, le fils de Jean Rédélé, fondateur du A flêché mais aussi une Alpine A310 GR. 4 et une Alpine V6 GT qui nous a offert de superbes retours de flammes sur certaines décélérations. Grande variété aussi en Tourisme avec des BMW 635, BMW 530, BMW M3, BMW 2002 TI, BMW 323 i ou encore la Mini 1300 du Team TH qui n'avait pas peur de se frotter à des berlines et GT bien plus puissantes.

Du gros son étant garanti avec une Lola T70 de 1969 et son gros V8 de 5 litres, et on ne pouvait qu'admirer les superbes lignes des voitures de sport Chevron B16, dont une bi-rotor Mazda.

Le plateau principal était accompagné du plateau Roadster Cup, qui met en lice sur deux courses d'1 heure chacune essentiellement des Mazda MX5 Miata aussi légères et agiles que survoltées, accompagnées de quelques voitures du championnat superberline, dont cette fois-ci une Opel Vectra et une magnifique Alfa Romeo 156 TS. Sur d'autres meetings évoluent parfois une Peugeot 406 et une Renault Laguna. Ça sent bon le supertourisme des années 90) Les batailles en peloton des MX5 sont assez spectaculaires, avec du 3 de front ou des paquets très compacts de concurents roues dans roues.

Des conditions dantesques

Si les qualifications se sont déroulées dans une atmosphère fraîche mais sous un ciel clément, cette 17e édition, qui a vu la victoire de la Tiga SC 83 du Team britannique Rosbif Hyett , a été marquée par des conditions météorologiques très compliquées. Au moment de la procédure de départ « type Le Mans », c'est à dire avec les véhicules alignés en épi le long de la ligne de départ, d'abondantes ondées et un épais brouillard s'invitaient sur la piste provençale, contraignant la direction de course à lancer la course à 15h00 derrière la voiture de sécurité. Il faudra aux pilotes en piste patienter durant dix-sept tours, soit 1 heure 9 minutes, pour que les conditions s'améliorent et que le drapeau vert soit présenté pour enfin lâcher leurs chevaux.

C'est ensuite le retour d'un épais brouillard qui est venu perturber le bon déroulement de l'évènement, obligeant la direction de course à sortir le drapeau rouge et interrompre la compétition pendant une heure pour des raisons évidentes de sécurité. Après la pluie et le brouillard, c'est un lever de soleil radieux sur fond de ciel totalement dégagé qui se présente aux concurrents encore en piste.

Après 24 heures de course et 469 tours bouclés, la Tiga SC 83 du Team britannique Rosbif Hyett de l'équipage père/fils Charlie, Ross et Nick Hyett remporte la 17ème édition des 2 Tours d'Horloge au classement général, ainsi que la catégorie SP 2000. La Porsche 930 Turbo de Pascal Duhamel/Sébastien Crubile, qui se sont partagés le volant à deux durant toute la durée de la compétition, se classe 2ème au classement général et 1er de la catégorie GTS devant la March 81S de «Nelson»/François Belle/Augustin Sanjuan (2e de la catégorie SP 2000).

made in marseille
L'INFO EN LIGNE DE LA RÉGION MARSEILLAISE

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

PAR Annonceurs - LE 2 novembre 2021

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.

Les 2 Tours d'Horloge au Castellet.

Date

Du 03/11/2023 au 05/11/2023

Lieu

Le Castellet

Site Internet

https://www.facebook.com/groups/532123404053866

Organisateur

V de V Sports / HVM Racing
Adresse : 91220 Brétigny-sur-Orge
Téléphone : 01 69 88 05 24
Site internet : https://vdev.fr/

Informations

Les 2 Tours d'Horloge reviennent sur le Circuit Paul Ricard au Castellet !

Les 2 Tours d'Horloge – Course de 24 heures non stop pour VHC.

Point d'orgue de la saison V de V Sports, les 2 Tours d'Horloge, clôtureront la saison 2023 en apothéose sur le circuit Paul Ricard avec plus de 40 voitures au départ arborant les drapeaux de dix pays différents.

Les 2 Tours d'Horloge, l'unique compétition au monde de 24 heures ininterrompues réservée aux Véhicules Historiques de Compétition (GT, Tourisme de 1947 à 1990, Protos de 1947 à 1976, Sports 2000 jusqu'à 1986), se dérouleront les 3, 4 et 5 novembre sur le mythique circuit Paul Ricard.

V de V Sports en sera le maître d'œuvre comme par le passé, mais bénéficiera également du soutien logistique de la structure HVM Racing, promoteur officiel des épreuves historiques pour la FFSA.

L'accès au public sera gratuit tous les jours : Xtrem Park et tribune du Burger (virage du Pont). L'accès au paddock sera quant à lui réservé aux abonnés du circuit.

Un bel évènement de Compétition Auto VHC sur le magnifique circuit du Castellet !

NOS SORTIES REPORTAGES

2 tours d'horloge 3,4,5 novembre 2023

Les 3,4 et 5 novembre, Yves a organisé un rassemblement pour les membres du club au Circuit Paul Ricard, dans le cadre des 2 tours d'horloge organisés par VdeV.

Le vendredi après-midi est consacré à l'installation du barnum sous la pluie et le brouillard.

En fin d'après-midi le vent force et nous incite à enlever la toile du barnum par précaution.

A notre retour samedi matin le mauvais temps menace.

Nous ré-installons le barnum et inaugurons notre nouvelle machine à café. Celle-ci se révèlera être un bon investissement, d'autant plus utile avec cette météo maussade.

Après le briefing des pilotes c'est le départ pour la parade. La météo s'est dégradée et c'est sous la pluie que les courageux pilotes se lancent sur la piste détrempée.

A chacun son style : exploration des extérieurs de la piste pour certaine et tête à queue pour d'autre. Ce fut un grand moment apprécié par toutes et tous, malheureusement la Cadillac de Yves a fait un petit caprice (incontinence …) et il n'a pas pu participer à la "fête".

Après toutes ces émotions l'apéritif offert par le club s'avéra indispensable pour se revigorer . Ensuite, en attendant le départ de la course prévu à 15h00, nous avons dressé les tables sous le barnum et allumé le barbecue pour les grillades. Ce fut un super moment de convivialité et de rigolade.

A 15h00 c'est le départ de la course sous une alternance de pluie et de brouillard. Après un quart d'heure seulement les malheureux concurrents doivent rester de nombreux tours derrière la safety car en attendant des conditions de course acceptables.

Le soir, avant de redescendre, nous replions de nouveau le barnum en prévision des bourrasques de vent annoncées pour la nuit.

A notre arrivée, dimanche matin, le beau temps est revenu et une belle journée s'annonce. Après avoir remis en place le barnum nous pouvons enfin installer la boutique sans craindre de nouvelles intempéries. Nous serons bien peu à profiter de ces conditions favorables. Les spectateurs sont rares mais nous ferons quand même quelques ventes à notre boutique.

Dans la matinée nous recevons la visite de Grégory Galiffy, l'animateur de Direct-Auto sur C8 et nous passons un bon moment en sa compagnie autour d'un café. Il nous explique qu'il attend la réparation de sa voiture pour reprendre la piste.

Avant le déjeuner nous en profitons pour visiter les stands et vivre la course au cœur des différentes écuries.

Merci à tous ceux qui sont passés nous voir et surtout à Hélène, Gérard et Monik qui nous ont soutenus et aidés pendant tout le week-end.

Après le café nous allons assister à la fin de la course puis à l'arrivée et à la remise des prix.

Merci à Laure Van de Vyver pour les conditions d'accès, à Philippe Dorio pour son accueil et sa disponibilité et surtout un grand bravo à Yves pour ce week-end mémorable !

Philippe

Les 2 Tours d'Horloge

Photos Gilles Chaulet Courtesy VdeV Racing

Victory for Team Rosbif Hyett

The weekend of 4-5 November saw the 17th running of the 2 Tours d'Horloge on the Paul Ricard circuit, the only historic competition in the world that runs over a period of 24 hours without interruption. The enthusiasm for such a race was confirmed by the ever-increasing number of crews taking part and saw victory for the British Team Rosbif Hyett of the father-and-sons crew of Ross, Charlie and Nick Hyett in their Tiga SC 83.

Brits Steve Brooks/Jamie Constable/Mike Cantillon took pole in a dry qualifying in a Lola T70 MK3B, but the weather conditions that awaited the competitors the next day as they lined up for the Le Mans start were very different. Abundant showers and thick fog forced the Race Director to send the cars off at 15:00 behind the safety car, and it was only an hour and nine minutes later that conditions improved enough for the green flags to finally fly.

The Steve Brooks/Jamie Constable/Mike Cantillon Lola T70 MK3B fuels up in the night. The team took pole position in the dry, and then suffered a broken throttle cable, which put them down the order, and they finally retired 2/3 of the way through

A battle at the front quickly emerged between the Porsche 930 Turbo of Pascal Duhamel and Sébastien Crubilé and the pole-sitting Lola T70, with the Lionspeed GP Porsche 964 Cup driven by Jose Garcia/Timmo Mol/Patrick Kolb/Patric Niederhauser, the Tiga SC 84 of defending champions, Chris Snowdon/David Houghton/Mike Fry/Joshua Law, the Tiga SC 83 of the Hyetts, the Rover SD1 (ex-René Metge) of Nick Sleep/Alex Montgomery/Alex Taylor, and the Porsche 911 3.0 of Serge Libens/Marc and Christine de Siebenthal/Henrique Gemperle, all in contention.

As the hours went by, technical problems and racing incidents halted the progress of some of the leading cars, starting with the Brooks/Constable/Cantillon T70, which dropped down to 30th place after its throttle cable broke. Then, the 2022-winning Tiga was involved in a collision and was forced to return to its pits to change a broken wishbone, relegating it to 20th place.

At the end of the fifth hour, the Garcia/Mol/Kolb/Niederhauser Porsche 964 Cup was leading the Hyett Tiga by two laps and was three laps ahead of the Porsche 930 Turbo of Duhamel and Crubilé. These positions were maintained until the start of the 8th hour when the leading car went out with a broken engine. The Hyetts inherited the lead ahead of the Porsche and the Chevron B16 of Matthieu and Paul Chateaux/Alexandre Faucher/Franck Morel, which had moved up the order from further back.

During the night a thick fog descended on the track, forcing out the red flags. The race was stopped for over an hour, but as dawn began to break, a brilliant blue sky was revealed. The night had its share of twists and turns. The second-place Porsche collided with the Libens 911 and had to return to the pits with damage to the front axle and wheel. The repair relegated the German GT to 11 laps behind the Hyett Tiga, which was holding on to the top spot.

After the long, dark night, the victors celebrate under an azur sky and bright sunshine

Father and sons Team Rosbif Hyett of Ross, Charlie and Nick Hyett finished a full 8 laps ahead of nearest rival, the Duhamel/Crubilé Porsche (below) that made a brilliant comeback after trouble during the night

There was also disappointment for the Trajectus team of three-time Le Mans winner Benoît Tréluyer, who was entered with his son Jules, Christophe Billot and Nicolas Beloou in a Porsche 944 Turbo. Leader of the GT category, the team was on track for a top 10 finish before their engine began to misfire and they dropped to 30th place.

As the sun rose higher into a blue Provence sky, the Tiga continued its relentless pace, while Duhamel and Crubilé had put in a great performance to get their Porsche back up the grid to challenge the March 81S of the Palmyr team of "Nelson"/François Belle/Augustin Sanjuan for second place. Defending champions, Team Rosbif Snowdon's Tiga SC 84 was also making great progress, from 20th place to sixth place in the final results.

Finally, it was over. After 24 hours of racing and 469 laps, the Hyetts took the team Rosbif Hyett Tiga SC 83 to victory ahead of the Porsche 930 Turbo of Pascal Duhamel and Sébastien Crubilé, which finished second overall and first in the GTS category, having got the better of the Palmyr team March.

Fourth overall, the Chevron B16 of the Chateaux Sport Auto team won the SP category ahead of the sister car of Didier and Julien Gruau/José Beltramelli/Pierre-Alain France and the twin-rotor engine car of Romain Belleteste/Christophe Gadais/Daniel Roustan/Jose Oliveira, also winning the 2023 VdeV Championship title in the process. Fifth overall, the Porsche 911 3.0 RS of Serge Libens/Marc and Christine de Siebenthal/Henrique Gemperle also took second place in the GTS category.

First saloon car home was the TVR Griffith 200 of race organiser Eric Van de Vyver/Léo Mothe/Patrick Brossard/Thierry Mathez. The BMW 323i of Eric Wassermann/Charles Veillard/Bert Smeets/Eric Baumard had been leading the class for a long time but were forced to change the gearbox in the final hours of the race, so finished third in class.

The Armand Mille/Guillaume Mahé/Erwin France crew drove the ex-Thierry Boutsen BMW 635 Group A to the top of the Touring Car podium ahead of the Sleep Rover SD1, while the Porsche 944 S2 of Philippe Raffin/Louis Ortion/Claudio Sirianni/Jean-Marie Duysens won the GT category.

Also of note was the performance of Team Bersi Immobilier with Damien Kohler/Jean-Jacques Renault/Jean-Michel Villot/José Da Rocha in the 911 3.0 RS, which was in the top five for a large chunk of the race before retiring with a broken gearbox five hours from the finish. In the Historic Pre-70 class, the BMW 2002 Ti of Jérémy and Alexandre Ferrer/Quentin Jouanny/Samuel Macarty won ahead of the Ford Mustang of Stéphane, Baptiste and Mathieu Guyot-Sionnest/Marc Berger-Grimaud. *

Armand Mille/Guillaume Mahé/Erwin France took the ex-Thierry Boutsen BMW 635 Group A to the top of the Touring car podium, albeit a little worse for wear

racecar

JULY 24, 2023 *in* *Motorsport*

2 Tours d'Horloge attracts over 50 crews

3 - 4 - 5 NOVEMBER 2023

The blue riband event of the V de V Sports season, the 2 Tours d'Horloge, the only competition in the world reserved for Historic Racing Cars run over a period of 24 hours without interruption, will end the 2023 season in a blaze of glory on the Paul Ricard circuit with more than 50 crews already entered!

Revived in 2021 by its creator Eric Van de Vyver, now associated with his daughter Laure in the organisation of this unique event in the world, the 2 Tours d'Horloge has met with ever-increasing success. This concept of endurance racing dedicated to VHCs, which was already highly acclaimed on its creation in 1992, something which continued up until 2014, has yet again attracted many teams from France and abroad.

As in the past, the race will again take place on the Paul Ricard circuit, the theatre of the last French Formula 1 Grand Prix. This unmissable event for teams driven by their passion for Endurance has already attracted around fifty crews who, according to the mix of genres specific to major endurance races, will share the wheel of GTs/Touring Cars and Sports Prototypes.

Among them, let's start with the defending champions: the Britons Chris Snowdon/David Houghton/Mike Fry/Josh Law in the Tiga SC 83 entered by Equipe Rosbif Snowdon. Another Tiga, winner of the 2021 edition, the Team Gemanova SC 84 of Laurent Vallery-Masson/Eric Martin/Fabrice Notari /Pascal Gerbout is also expected. Accustomed to being among the front-runners, the Pascal Duhamel / Sébastien Crubile pairing in the Porsche 930 Turbo prepared by Crubile Sport for the Pascalou Racing team, which clinched pole position in 2021 and 2022, will take up the challenge of racing in the 24 hours with only two drivers and will be another victory contender. This is also true for the Swiss-Monegasque crew comprising Marc Faggionato / Christian Vaglio - Giors / Gislain Genecand at the wheel of the Tiga SC 79 run by the Palmyr team, winner this year of the "Endurance 6 Hours V de V du GPFH" race part of the KENNOL Grand Prix de France Historique meeting. The Chateaux family trio, Paul (the father) and his two sons, Matthieu and Jean-Baptiste are also among the favourites after driving their BMW 635 CSI to victory in the 6 Hours of Barcelona in May of 2023. They are currently leading the 2023 VHC V de V Endurance classification.

There will be many other victory contenders in the race starting with the Armand Mille/Guillaume Mahé/Erwin France crew, 2nd overall in 2021 with an authentic BMW 635 Group A. This car competed in the European Touring Car Championship and the 24 Hours of Spa with Thierry Boutsen at the wheel. Also in the mix is the very fast Ford GT40 run by the Hyracing team entrusted to the Franco-Belgian pairing of Olivier Muytjens / Brice Pineau who will be aiming for the topmost step of the podium.

A WIDE VARIETY OF CARS

Among the teams entered under the Porsche banner is the squad managed by Alain Cudini, former French Touring Car champion who also took part in the 24 Hours of Le Mans on 13 occasions, which will field a Porsche 944 S2 for Arnold Noret /Philippe Vigneron/Jacques Colibet as well as a 944 Turbo for Christian Noret. Other teams running Porsches include Team Bersi Immobilier with Damien Kohler / Grégoire Audi / Jean-Jacques Renaut driving a 911 3.0 RS, Circuit de Dakar/Mansfeld also with a 911 3.0 RS for Serge Libens /Marc and Christine de Siebenthal /Henrique Gemperle, Skoal Bandit running a 944 Turbo for Hugo Mezard / Emilien Chayia / Antoine and Nicolas Doquin, Flatsix Le Mans Circuit with a 911 3.0 SC for Christophe Gaultier/Stéphane Deshayes /Mickael Bossuet and a 964 for Pierre Le Flem/Bruno Vieren /Axel Mereau, JH Racing Team with another 964 for Julien and Franck Hardonnière, GBF Racing with a 964 for Christophe Laberty /Sébastien Mathieu, Simon Racing with two 964 Cups without forgetting Jean-Marc Bachelier/Edouard Ortion in a 911 3.0 SC as well as Philippe Raffin / Didier and Louis Ortion / "Claudio" at the wheel of a 944 S2.

Further proof of the diversity of models entered in GT is provided by the Shelby Mustang GT350 in the hands of Britons Nick Sleep / Joel Wykeham /Alex Montgomery, the Ford Mustang of Stéphane, Baptiste and Mathieu Guyot-Sionnest, Jean-Charles Rédélé's Alpine A310, the Alpine A310 GR. 4 driven by Damien Alfano and the Alpine V6 GT (Berlinetta Mag) in the hands of Cyril Mancel.

There's also great variety in the Tourism category to round off the models already mentioned. They include the Atlantic Racing BMW 635 Super Production for Jean-Marie Belleteste / Pierre Aviron-Violet / Steve Goldin / Serge Kriknoff, the BMW 530 ius entered by Black-Flag Engineering for Patrick Bourguignon/Jorge Vargas-Clément/Pierre Laversanne / Malivaï Castelli, the BMW M3 driven by Philippe Truffier/Pedro Fernandes, the BMW 2002 TI in the hands of Jérémy and Alexandre Ferrer/Quentin Jouanny, Patrick Bouvier's BMW 2002 TI, the Wassermann Racing BMW 323 i for Eric Wassermann/Charles Veillard /Bert Smeets /Eric Baumard and the Team TH Mini 1300 for Thierry and Enzo Thiefain.

LECONTE, ANDRUET AND OTHER VIPS AT THE START

Henri Leconte, the former tennis player (winner of the Davis Cup in 1991, finalist of the French Open in 1988 and winner of the men's doubles at Roland Garros in 1984), is passionate about motor racing. He would not have missed the 2 Tours d'Horloge for anything in the world as he's one of its stalwart supporters. He will compete in the race at the wheel of V de V's TVR Griffith 200 shared with Eric Van de Vyver, Guillaume Maillard and Patrick Brossard. Jean-Claude Andruet, double French rally champion in 1968 and 1970 (33 victories in this championship from 1968 to 1984), European rally champion in 1970 (17 victories from 1970 to 1984), winner in the world championship in Monte-Carlo in 1973, the Tour de Corse in 1974 and Sanremo in 1977, is also expected at the wheel of a Chevron B21 shared with Jean-Claude Torre/Gilbert Casanova and prepared by the O-One team. The Parisian auction house Artcurial will be represented by its two directors, Matthieu Lamoure and Pierre Novikoff entered in a Ford Escort. Finally, it's rumoured that the renowned presenter of the oldest television show dedicated to the motor car will also be joining in the fun!

In addition, a rich selection of prototypes will line up on the grid. In addition to those mentioned above, there's the Tiga SC 83 of the British Team Rosbif for the trio Charlie, Ross and Nick Hyett, the Palmyr team's March 81 S for "Nelson"/François Belle/Augustin Sanjuann, Jean-Charles Rédélé 's Lola T590, the Racing & Classic Lola T598 for Valerio and Davide Leone/Marco Coppini, the Grac MT-14B run by the Ecurie Quattro Cardinale/ Chateaux for Axel de Ferran /Bernard Zimmer, a brace of Chevron B16s entered respectively by the RPL team and Atlantic Racing, one for Didier and Julien Gruau/José Beltramelli /Pierre-Alain France and the other with a twin-rotor engine for Romain Belleteste /Christophe Gadais /Daniel Roustan.

Note that seats are still available in some cars: Chevron B8, Ford GT 40, Mustang, etc. Interested drivers contact contact@vdev.fr

Note that seats are still available in some cars: Chevron B8, Ford GT 40, Mustang, etc. Interested drivers contact contact@vdev.fr

The competition will be open to cars from the following groups

GT Group:
Periods E, F (1947-1965)
Periods G1, G2, H1, H2, I, J1 and J2 (1966-1990)
- Group 3: Series Production GTs
- Group 4: Competition GTs
- Group 5: Groups 1-4 Special Production Cars
- Saloon Cars
- Group B competition GTs

Touring group:
Periods E, F (1947-1965)
Periods G1, G2, H1, H2, I, J1 and J2 (1966-1990)
- Group 1: Series Production Touring Cars
- Group 2: Competition Touring Cars
- Group 5: Groups 1-4 Special Production Touring Cars
- Saloon Cars
- Group N: Series Production Touring Cars
- Group A: Competition Touring Cars

Sports Prototypes Group:
Periods E, F (1947-1965)
Period GR (de 1966-1971)
- SP 1: -2L Sports Prototypes
- SP 2: +2L Sports Prototypes
Period HR (1972-1976)
- SP 3: 2L Sports Prototypes
- SP 4: +2L Sports Prototypes

Sports 2000 until 1986 admission on application, without aerodynamic appendices, complying with SRCC Sports 2000 Historic, SRCC Sports Pinto regulations and appendix 3 of these regulations "Technical criteria Sport 2000."

racecar

NOVEMBER 7, 2023 *in* *Motorsport*

2 Tours d'Horloge victory for the British Team Rosbif Hyett

Image:Team Rosbif Hyett Tiga SC 83 victorious after an incredible drive alone at the head of the field

This weekend the 2 Tours d'Horloge, the only competition in the world reserved for Historic Racing Cars run over a period of 24 hours without interruption, took place on the Paul Ricard circuit. The 17th edition confirmed the race's success as proved by the growing number of crews taking part. Victory went to the Tiga SC 83 entered by the British Team Rosbif Hyett for the father/sons crew Charlie, Ross and Nick Hyett .

After qualifying on a dry track in which the Lola T70 MK3B driven by the British crew Steven Brooks/Jamie Constable/Michael Cantillon took pole position, much less clement weather awaited the competitors the next day for the Le Mans type start. Heavy showers and thick fog descended on the Provençal circuit forcing Race Control to start the race at 15:00 behind the safety car. The drivers on the track had to wait for 17 laps, or 1 hour 9 minutes for the conditions to improve and for the green flag to be waved to finally unleash the field!

Battle was quickly joined at the front between the Porsche 930 Turbo of Pascal Duhamel/Sébastien Crubile and the Lola T70 MK3B which started on pole position. As the laps unfolded, the Lionspeed GP Porsche 964 Cup entrusted to Jose Garcia/ Timmo Mol/Patrick Kolb /Patric Niederhauser, the Tiga SC 84 of the title holders, Britons Chris Snowdon/David Houghton/Mike Fry/ Joshua Law, the Tiga SC 83 of Charlie, Ross and Nick Hyett , the Rover SD 1 (ex René Metge) in the hands of Nick Sleep /Alex Montgomery/Alex Taylor and the Porsche 911 3.0 RS in the hands of Serge Libens /Marc and Christine de Siebenthal /Henrique Gemperle all joined in the fight!

As the hours passed, technical problems and racing incidents brought the progress of certain front-running cars to a halt starting with the Lola T70 MK3B of Steven Brooks/Jamie Constable/Michael Cantillon, victim of its accelerator cable, which fell below 30th spot in the overall classification. Then the Tiga SC 84 of the 2022 winners was involved in a collision and was forced to return to its pit to change a broken wishbone, which relegated the car below 20th place.

At the end of the 5th hour of the race, the Porsche 964 Cup of Jose Garcia/ Timmo Mol/Patrick Kolb /Patric Niederhauser led the general classification with two laps in hand over the Tiga SC 83 of Charlie, Ross and Nick Hyett and three laps ahead of the Porsche 930 Turbo crewed by Pascal Duhamel/Sébastien Crubile. These positions remained stable until the start of the 8th hour of the race when the leading car pitted. The Porsche 964 Cup encountered a crankshaft pulley problem which required an engine change and definitively compromised its chances of victory. The team had no choice but to retire the car. Charlie, Ross and Nick Hyett's Tiga SC 83 inherited the lead of the race ahead of the Porsche 930 Turbo of Pascal Duhamel/Sébastien Crubile and the Chevron B16 in the hands of Matthieu and Paul Chateaux /Alexandre Faucher/Franck Morel who had clawed their way back up the time sheets.

The return of thick fog then disrupted the smooth running of the event forcing Race Control to bring out the red flag and interrupt the race for an hour for obvious safety reasons. The night also produced its fair share of unexpected twists and turns in particular affecting the Porsche 930 Turbo of Pascal Duhamel/Sébastien Crubile (2nd in the overall classification), which tagged the Porsche 911 3.0 RS of Serge Libens /Marc and Christine de Siebenthal /Henrique Gemperle forcing it to return to the pits with the front drive train and one wheel damaged. Repairs relegated the German GT to 11 laps behind the Tiga SC 83 of Charlie, Ross and Nick Hyett who remained in the lead.

There was disappointment for Trajectus, the team of three-time winner of the 24 Hours of Le Mans, Benoît Tréluyer, entered with his son Jules, Christophe Billot and Nicolas Beloou, whose Porsche 944 Turbo, leader of the GT category, was just outside the Top 10 before being the victim of engine cutouts and fell back to 30th place.

After the rain and the fog, a radiant sunrise in a completely clear sky greeted the competitors still in the running. The Tiga SC 83 of the British Team Rosbif Hyett continued to monopolise the lead in the overall classification, while the Porsche 930 Turbo prepared by Crubile Sport for the Pascalou Racing team was fighting for 2nd place with the March 81S of the Palmyr team driven by "Nelson"/François Belle/Augustin Sanjuan. The Team Rosbif Snowdon's Tiga SC 84, the defending champion, began a spectacular comeback. Running below 20th place at the start of the race, it clawed its way back up to sixth place where it finished.

After 24 hours racing and 469 laps completed, the Tiga SC 83 run by the British Team Rosbif Hyett for the father/sons crew of Charlie, Ross and Nick Hyett won the 17th edition of the 2 Tours d'Horloge in the overall classification, as well as the SP 2000 category. The Porsche 930 Turbo driven by the 2-man crew of Pascal Duhamel/Sébastien Crubile, who shared the wheel for the duration of the race, came home 2nd in the overall classification and 1st in the GTS category ahead of the March 81S of "Nelson" /François Belle/Augustin Sanjuan (2nd in the SP 2000 category).

Fourth in the overall classification, the Chevron B16 entered by the Chateaux Sport Auto team for the driver lineup of Matthieu and Paul Chateaux /Alexandre Faucher/Franck Morel won the SP category ahead of its sister car in the hands of Didier and Julien Gruau/José Beltramelli /Pierre-Alain France and the twin-rotor engined Chevron of Romain Belleteste /Christophe Gadais /Daniel Roustan/Jose Oliveira.

Fifth in the overall hierarchy, the Porsche 911 3.0 RS of Serge Libens /Marc and Christine de Siebenthal /Henrique Gemperle, also clinched 2nd place in the GTS category.

The Saloon Car category saw the victory of the TVR Griffith 200 of Eric Van de Vyver /Léo Mothe /Patrick Brossard/Thierry Mathez ahead of the Porsche 911 SC 3.0 of Christophe Gaultier/Stéphane Deshayes /Mickael Bossuet/Alexandre Scher and the BMW 323i of Eric Wassermann/Charles Veillard /Bert Smeets /Eric Baumard, which led the category for a long time before being forced to change the gearbox in the closing hours of the race.

Armand Mille/Guillaume Mahé/Erwin France drove their BMW 635 Group A (ex-Thierry Boutsen) to first place in the Touring category ahead of the Rover SD 1 (ex-René Metge) of Nick Sleep /Alex Montgomery/Alex Taylor and the BMW M3 E30 piloted by Philippe Truffier/Pedro Fernandes/Alexandre Boutin.

Philippe Raffin /Louis Ortion /Claudio Sirianni /Jean-Marie Duysens' Porsche 944 S2 won the GT category ahead of the Alpine V6 GT of Jean-Jacques and Cyril Mancel/Alexander Thiel /Gaël Le Cleac'h and the Porsche 944 S2 run by the Cudini Racing Team and driven by Arnold Noret /Philippe Vigneron/Jacques Colibet /Cyril Raymond. Entered by the same squad, the 944 Turbo of Christian Noret /Nicolas Rossignol/Cyril Raymond and Grégory Galiffi, the presenter of the Direct Auto show on C8, were among the front-runners in the GT category for a long time before suffering engine problems, which forced them to throw in the towel.

Jean-Pierre Gagick, the host of Auto Moto on TF1, associated with Pierre Novikoff (Artcurial Motorcars) and Nicolas Siebenschuh in a Ford Escort MK1, also had to retire early on in the morning due to engine failure.

It's also worth underlining the performance of Team Bersi Immobilier with Damien Kohler /Jean-Jacques Renault/Jean-Michel Villot /José Da Rocha in a 911 3.0 RS, which ran in the Top 5 for a long time before retiring due to gearbox failure with five hours to go to the chequered flag.

In the Historic Pre-70 classification, victory went to the BMW 2002 TI in the hands of Jérémy and Alexandre Ferrer/Quentin Jouanny /Samuel Macarty ahead of the Ford Mustang of Stéphane, Baptiste and Mathieu Guyot-Sionnest/Marc Berger-Grimaud, the Austin Mini 1300 driven by Thierry, Enzo and Frédéric Thiefain /Hyppolite Collard and the Lotus Elan of the 100% women's crew, Michaela Etcheverry/Charlotte Lacoste/Cathy Briffa.

DNF:

n°16 (Porsche 911 3.0 RS)(Team Bersi): Damien Kohler/Jean-Jacques Renault/Jean-Michel Villot/José Da Rocha (gearbox)

n°59 (Lola T70 MK3B)(OC Racing): Steven Brooks/Jamie Constable/Michael Cantillon (oil leak)

n°99 (Porsche 911 3.2 SC)(JH Racing Team): Julien Hardonnière/Franck Hardonnière/Sébastien Hardonnière/Mégane Hardonnière (engine)

n°75 (Porsche 964 Cup)(Lionspeed GP): Jose Garcia/Timmo Mol/Patrick Kolb/Patric Niederhauser (engine)

n°7 (Ford Escort MK1)(RSO): Nicolas Siebenschuh/Pierre Novikoff/Jean-Pierre Gagick (engine)

n°69 (Chevron B8 GT)(John of B/Crubile Sport): « Mister John of B »/« Son of B »/« Looping »/« Le Commandeur » (cylinder-head gasket)

n°169 (Shelby Cobra Daytona)(Hyracing): Olivier Muytjens/Brice Pineau/Gilles Vannelet/Olivier Bougrat (gearbox and hub carrier)

n°37 (Alpine A310 Gr.4)(Le circuit français/Quarkus): Renaldo Da Cunha/Damien Alfano/Miguel Santos/José Soler (fuel system)

The competition is open to cars from the following groups

GT Group:
Periods E, F (1947-1965)
Periods G1, G2, H1, H2, I, J1 and J2 (1966-1990)
- Group 3: Series Production GTs
- Group 4: Competition GTs
- Group 5: Groups 1-4 Special Production Cars
- Saloon Cars
- Group B competition GTs

Touring group:
Periods E, F (1947-1965)
Periods G1, G2, H1, H2, I, J1 and J2 (1966-1990)
- Group 1: Series Production Touring Cars
- Group 2: Competition Touring Cars
- Group 5: Groups 1-4 Special Production Touring Cars
- Saloon Cars
- Group N: Series Production Touring Cars
- Group A: Competition Touring Cars

Sports Prototypes Group:
Periods E, F (1947-1965)
Period GR (de 1966-1971)
- SP 1: -2L Sports Prototypes
- SP 2: +2L Sports Prototypes
Period HR (1972-1976)
- SP 3: 2L Sports Prototypes
- SP 4: +2L Sports Prototypes

Sports 2000 until 1986 admission on application, without aerodynamic appendices, complying with SRCC Sports 2000 Historic, SRCC Sports Pinto regulations and appendix 3 of these regulations “Technical criteria Sport 2000.”

Click here to view the full photo gallery

Image: (c) Tchaul Photographies

Les 2 Tours d'Horloge 2023 – As 2 Voltas no Relógio 2023 – 24 Horas de pura velocidade no Circuito de Paul Ricard

On: 7 de novembro de 2023

Neste fim de semana no circuito Paul Ricard aconteceu e corrida Duas voltas no Relógio, a única competição do mundo reservada a Veículos de Competição Históricos realizada durante um período de 24 horas ininterruptas.

Esta 17ª edição confirmou o entusiasmo gerado pelo crescente número de equipes participantes e viu a vitória do Tiga SC 83 da equipe britânica Rosbif Hyett da dupla pai/filho Charlie, Ross e Nick Hyett. * A **Tiga Race Cars Ltd** foi uma construtora e equipe britânica de automobilismo. A empresa foi fundada em 1974 por dois ex-pilotos de Fórmula 1, o australiano **Tim Schenken** e o neozelandês **Howden Ganley**. O nome da empresa foi formado pelas duas primeiras letras de Tim e Ganley. A empresa Tiga construiu carros de corrida para várias categorias de corridas de carro. Foram carros esportivos, desde a Fórmula Ford até o Campeonato Mundial de Carros Esportivos *

Depois da qualificação em pista seca que permitiu ao Lola T70 MK3B (abaixo) da equipe britânica Steven Brooks/Jamie Constable/Michael Cantillon conquistar a pole position, condições meteorológicas muito menos adversas aguardavam os concorrentes no dia seguinte por ocasião do "tipo Le Mans", procedimento de partida.

Fortes chuvas e nevoeiro espesso caíram sobre a pista provençal, obrigando a direção da corrida a iniciar a corrida às 15h00 atrás do safety car (Carro de segurança ou carro marinha que tem a sua entrada em momentos críticos da corrida, como acidentes, chuva extrema, condições de pista inseguras ou qualquer motivo que tire a segurança da prova.

Os pilotos em pista tiveram de esperar dezessete voltas, ou 1 hora e 9 minutos, para que as condições melhorassem para que fosse apresentada a bandeira verde para finalmente largarem os cavalos.

Rapidamente surgiu uma batalha na frente entre o Porsche 930 Turbo, (abaixo) da dupla Pascal Duhamel/Sébastien Crubile e o Lola T70 MK3B que largou na pole position.

Uma justa acompanhada nas voltas pela Lionspeed GP Porsche 964 Cup (abaixo) confiada a Jose Garcia/Timmo Mol/Patrick Kolb/Patric Niederhauser, o Tiga SC 84 dos detentores do título, os britânicos Chris Snowdon/David Houghton/Mike Fry/ Joshua Law, o Tiga SC 83 de Charlie, Ross e Nick Hyett, o Rover SD 1 (ex René Medge) de Nick Sleep/Alex Montgomery/Alex Taylor, bem como o Porsche 911 3.0 RS de Serge Libens/Marc e Christine de Siebenthal/Henrique Gemperle.

Com o passar das horas, problemas técnicos e incidentes de corrida impediram o progresso de alguns carros líderes. A começar pela Lola T70 MK3B (abaixo) de Steven Brooks/Jamie Constable/Michael Cantillon, vítima do cabo do acelerador que caiu além da 30ª posição na classificação geral. Em seguida, o Tiga SC 84 dos vencedores de 2022, este envolvido em uma colisão, foi forçado a retornar aos boxes para trocar um triângulo de suspensão quebrado, e foi rebaixado para a 20ª colocação.

Ao final da 5ª hora de corrida, o Porsche 964 Cup de Jose Garcia/Timmo Mol/Patrick Kolb/Patric Niederhauser liderou a classificação geral com duas voltas à frente do Tiga SC 83 de Charlie, Ross e Nick Hyett e três voltas em o Porsche 930 Turbo de Pascal Duhamel/Sébastien Crubile. As posições se mantiveram desta forma até ao início da 8ª hora de corrida e à entrada do carro líder em seu box. O Porsche 964 Cup encontrou um problema na polia do virabrequim que exigiu uma troca de motor e comprometeu definitivamente todas as suas chances de vitória. Foi o abandono. O Tiga SC 83 de Charlie, Ross e Nick Hyett herdou então os comandos da corrida à frente do Porsche 930 Turbo de Pascal Duhamel/Sébastien Crubile e do Chevron B16 , abaixo, da equipe Matthieu e Paul Chateaux/Alexandre Faucher/Franck Morel que estavam bem no retorno à corrida.

Depois, a volta do nevoeiro espesso atrapalhou o bom andamento da prova, obrigando a direção da prova a levantar a bandeira vermelha e a interromper a competição por uma hora por razões óbvias de segurança. **Abaixo a largada tipo Le Mans. Os pilotos, do outro lado da pista, corriam até seus carros e já dentro deles, era apertado o botão de ignição e largavam e aqueles que não chegavam rápido aos seus carros, podiam ser atropelados. Por ser perigoso, foi proibido a parti de 1970.**

Então, a noite houve uma importante reviravolta. Este foi particularmente o caso do Porsche 930 Turbo de Pascal Duhamel/Sébastien Crubile (2º na classificação geral) que ficou na pista com o Porsche 911 3.0 RS, abaixo, de Serge Libens/Marc e Christine de Siebenthal/Henrique Gemperle forçando-o a regressar para os boxes com o eixo dianteiro e uma roda danificada. O reparo relegou o GT alemão a 11 voltas atrás do Tiga SC 83 de Charlie, Ross e Nick Hyett, que permaneceu na liderança da corrida.

Desilusão para a equipe Trajectus, tricampeã das 24 Horas de Le Mans, Benoît Tréluyer entrou com o filho Jules, Christophe Billot e Nicolas Beloou, cujo Porsche 944 Turbo, líder da categoria GT, esteve à beira do Top 10 antes de ser vítima de cortes no motor e cair para a 30ª posição. Depois da chuva e do nevoeiro, um nascer do sol radiante com um céu completamente limpo apresentou-se aos concorrentes que ainda estavam na pista.

O Tiga SC 83 da equipa britânica Rosbif Hyett ainda monopolizou a liderança na classificação geral, enquanto o Porsche 930 Turbo preparado pela Crubile Sport para a equipe Pascalou Racing lutou pelo 2º lugar com o March 81S (abaixo) da equipe Palmyr de "Nelson" /François Belle/Augustin Sanjuan. O Tiga SC 84 do Team Rosbif Snowdon, atual campeão, iniciou uma recuperação espetacular. Apontando para além do 20º lugar no início da corrida, ela finalmente subiu para o 6º lugar no final.

Após 24 horas de corrida e 469 voltas completadas, o Tiga SC 83 da equipe britânica Rosbif Hyett da equipe pai/filho Charlie, Ross e Nick Hyett venceu a 17ª edição dos "2 Tours d'Horloge" na classificação geral, também como a categoria SP 2000. O Porsche 930 Turbo de Pascal Duhamel/Sébastien Crubile, que dividiu o volante entre dois durante toda a competição, ficou em 2º lugar na classificação geral e em 1º na categoria GTS à frente do March 81S de "Nelson " /François Belle/Augustin Sanjuan (2º na categoria SP 2000).

Quarto na classificação geral, o Chevron B16 da equipe Chateaux Sport Auto da equipe Matthieu e Paul Chateaux/Alexandre Faucher/Franck Morel venceu a categoria SP (Esporte Protótipo) à frente do carro irmão de Didier e Julien Gruau/José Beltramelli/Pierre-Alain França e o motor birotor de Romain Belleteste/Christophe Gadais/Daniel Roustan/Jose Oliveira.

Quinto na hierarquia geral, o Porsche 911 3.0 RS de Serge Libens/Marc e Christine de Siebenthal/Henrique Gemperle também conquistou a 2ª posição na categoria GTS.

A categoria Saloon Car viu a vitória do TVR Griffith 200, abaixo, de Eric Van de Vyver/Léo Mothe/Patrick Brossard/Thierry Mathez à frente do Porsche 911 SC 3.0 de Christophe Gaultier/Stéphane Deshayes/Mickael Bossuet/Alexandre Scher e do BMW 323i de Eric Wassermann/Charles Veillard/Bert Smeets/Eric Baumard, há muito líder da categoria e obrigado a trocar a caixa de câmbio nas horas finais da prova.

A equipe Armand Mille/Guillaume Mahé/Erwin France levou seu BMW 635 Grupo A (ex Thierry Boutsen) ao primeiro lugar na categoria Touring à frente do Rover SD 1 (ex René Medge) de Nick Sleep/Alex Montgomery/Alex Taylor

E do BMW M3 E30 (Veja a evolução), abaixo, de Philippe Truffier/Pedro Fernandes/Alexandre Boutin. E um BMW 2002 TI em manutenção

O Porsche 944 S2 de Philippe Raffin/Louis Ortion/Claudio Sirianni/Jean-Marie Duysens venceu na categoria GT à frente do Alpine V6 GT de Jean-Jacques e Cyril Mancel/Alexander Thiel/Gaël Le Cleac'h e do Porsche 944 S2 da Cudini Racing Team de Arnold Noret/Philippe Vigneron/Jacques Colibet/Cyril Raymond. Dentro desta mesma equipe, o 944 Turbo de Christian Noret/Nicolas Rossignol/Cyril Raymond e Grégory Galiffi, apresentador do show Direct Auto no C8, há muito tempo na vanguarda da categoria GT, teve problemas de motor e teve que desistir.

Apresentador do programa de TV, Auto Moto na TF1, Jean-Pierre Gagick associado a Pierre Novikoff (Artcurial Motorcars) e Nicolas Siebenschuh em seu Ford Escort MK1, também teve que se retirar no início da manhã devido a uma falha no motor.

A salientar também o desempenho do Team Bersi Immobilier com Damien Kohler/Jean-Jacques Renault/Jean-Michel Villot/José Da Rocha no 911 3.0 RS, colocado no Top 5 durante muito tempo antes de abandonar por falha na caixa de velocidades às cinco horas na chegada. Na classificação "Histórico Pré70", registremos a vitória do BMW 2002 TI de Jérémy e Alexandre Ferrer/Quentin Jouanny/Samuel Macarty à frente do Ford Mustang de Stéphane, Baptiste e Mathieu Guyot-Sionnest/Marc Berger-Grimaud, o Austin Mini 1300 de Thierry, Enzo e Frédéric Thiefain/Hyppolite Collard e o Lotus Elan da equipe 100% feminina Michaela Etcheverry/Charlotte Lacoste/Cathy Briffa.

COPA ROADSTER PRO

Já vencedor da corrida Roadster Pro Cup realizada na sexta-feira, Olivier Martin voltou a fazê-lo na manhã de sábado ao vencer pela segunda vez no fim de semana. Ele foi acompanhado no pódio pelas equipes Martin/Martin e Visentin/Durville. Abaixo um Shelby Cobra Daytona

Contato com a mídia: Henri Suzeau: hsuzeau@ontheroadconsulting.net Contato V de V Esportes: Laure Van de Vyver e Éric Van de Vyver. Créditos das fotos: Fotografias Tchaul31 https://tchaul.wixsite.com/tch31

Destaques

Bom humor apesar do perigo que o tempo reservou

Momentos especiais

Campeões: A idade não é o limite

VDEV SPORTS

Agenda Automag

LES 2 TOURS D'HORLOGE

Point d'orgue de la saison V de V Sports, les **2 Tours d'Horloge**, seule compétition au monde réservée aux **Véhicules Historiques de Compétition** courue sur une durée de 24 heures sans interruption, clôtureront la saison 2023 en apothéose sur le circuit Paul Ricard avec plus de 50 équipages d'ores et déjà inscrits.

Ressuscités en 2021 par leur créateur Éric Van de Vyver, associé désormais à sa fille Laure dans l'organisation de ce rendez-vous unique au monde, les 2 Tours d'Horloge ont renoué avec le succès. Déjà plébiscité lors de sa création en 1992 et jusqu'en 2014, ce concept de course d'endurance dédiée aux VHC attirent à nouveau de nombreux équipages venus de France et de l'étranger.

Comme par le passé, l'évènement se déroulera sur le circuit Paul Ricard, théâtre du dernier Grand Prix de France de Formule 1. Ce rendez-vous incontournable pour les équipages passionnés d'Endurance compte déjà une cinquantaine d'équipages qui, selon le mélange des genres propre aux grandes courses d'endurance, vont se partager le volant de GT/Tourisme et Sport-Prototypes.

Les voitures éligibles

Groupe GT :

- Périodes E, F *(de 1947 à 1965)*
- Périodes G1, G2, H1, H2, I, J1 et J2 *(de 1966 à 1990)*

  - Groupe 3 : GT de Série
  - Groupe 4 : GT de Compétition
  - Groupe 5 : Productions Spéciales des Groupes 1 à 4
  - Saloon Car
  - Groupe B GT de Compétition

Groupe Tourisme :

- Périodes E, F *(de 1947 à 1965)*
- Périodes G1, G2, H1, H2, I, J1 et J2 *(de 1966 à 1990)*

  - Groupe 1 : Tourisme de Série
  - Groupe 2 : Tourisme de Compétition
  - Groupe 5 : Productions Spéciales des Groupes 1 à 4
  - Saloon Car
  - Groupe N Tourisme de Série
  - Groupe A Tourisme de Compétition

Groupe Sport Prototypes :

- Périodes E, F *(de 1947 à 1965)*
- Période GR *(de 1966 à 1971)*

  - SP 1 : Sport proto - 2L
  - SP 2 : Sport proto + 2L

- Période HR *(de 1972 à 1976)*

  - SP 3 : Sport proto 2L
  - SP 4 : Sport proto + 2L

- Sports 2000 jusqu'à 1986 sur dossier ; sans appendices aérodynamique, conformes aux règlements SRCC Sports 2000 Historic, SRCC Sports 2000 Pinto et l'annexe 3 de ce règlement « Critères techniques Sport 2000 ».

2024

AUTO hebdo

V de V Sports annonce son calendrier 2024

Publié le 28/11/2023 à 12:23 La Rédaction

Après une saison 2023 ponctuée par les 6 Heures V de V du Grand Prix de France Historique, les 6 Heures de Barcelone et la 17ème édition des 2 Tours d'Horloge, V de V Sports annonce son calendrier 2024, lequel comptera parmi ses trois dates un rendez-vous inédit.

La saison débutera les samedi 25 et dimanche 26 mai par les 6 Heures de Navarra organisées sur le circuit du même nom situé à moins d'une heure de route de Pampelune, la capitale de la région de Navarra, communauté autonome du nord de l'Espagne. Il s'agit d'un circuit avec une piste de 4 kilomètres labélisée Grade 1 et Grade 2 FIA lui permettant d'accueillir des essais de Formule 1. Inauguré en 2010, le circuit va être entièrement resurfacé pendant l'hiver. Cette première épreuve d'endurance de la saison V de V Sports réservée aux Véhicules Historiques de Compétition partagera l'affiche avec une manche du ROSCAR GT Challenge. Cette première édition des 6 Heures de Navarra comptera une séance d'une heure d'essais privés et une heure d'essais qualificatifs le samedi, puis la course se courra le dimanche de 10h30 à 16h30.

Espagne Navarra	**6 heures de Navarra** **25-26 mai 2024** Circuit de Navarra - piste : 3,933 km Samedi : 1h Essais privés + 1h Essais qualificatifs Dimanche : Course de 10h30 à 16h30	
France Paul Ricard	**6 heures du Paul Ricard** **5-6 juillet 2024** Circuit Paul Ricard - piste : 5,822 km Vendredi : 1h Essais privés Samedi : 1h Essais qualificatifs + Course de 18h20 à 00h20	
France Paul Ricard	**Les 2 Tours d'Horloge - 24 heures** **1-2-3 novembre 2024** Circuit Paul Ricard - piste : 5,822 km Vendredi : 2h Essais privés + 2h Essais qualificatifs et nocturnes Samedi : Départ course 15h ou 16h Dimanche : Arrivée course 15h ou 16h	

Calendrier prévisionnel 2024 sous réseve d'approbation par la FFSA

Sept semaines plus tard, direction le circuit du Castellet pour les 6 Heures du Paul Ricard organisées le vendredi 5 et le samedi 6 juillet dans le cadre d'un meeting qui accueillera également les plateaux de la F4 Espagne, de l'EUROCUP 3 et de la RADICAL CUP. Une séance d'essais privés d'une heure est prévue le vendredi, puis les essais qualificatifs (1 heure) et la course (de 18h20 à 00h20) se dérouleront le samedi.

Enfin, la saison V de V Sports se clôturera les 1-2-3 novembre par la 18ème édition des 2 Tours d'Horloge. Seule compétition au monde réservée aux Véhicules Historiques de Compétition courue sur une durée de 24 heures sans interruption, l'évènement a été ressuscité en 2021 par son créateur Eric Van de Vyver, associé désormais à sa fille Laure dans l'organisation de ce rendez-vous unique au monde. Avec un calendrier riche de trois évènements en 2024 qui donnera lieu à un classement final, V de V Sports souhaite répondre aux attentes des nombreuses écuries et concurrents amoureux de ce type de compétition.

Ces trois courses sont ouvertes aux GT/Tourisme (jusqu'à 1990), Sport-Prototypes (jusqu'à 1976) et Sports 2000 (jusqu'à 1986). La règlementation sera identique à celle des 2 Tours d'Horloge : pas d'utilisation de pneus slicks et des équipages composés de 2, 3 ou 4 pilotes, afin de pouvoir former la même équipe durant toute la saison 2024.

Les voitures éligibles

Groupe GT :
- Périodes E, F (de 1947 à 1965)
- Périodes G1, G2, H1, H2, I, J1 et J2 (de 1966 à 1990)

– Groupe 3 : GT de Série
– Groupe 4 : GT de Compétition
– Groupe 5 : Productions Spéciales des Groupes 1 à 4
– Saloon Car
– Groupe B GT de Compétition

Groupe Tourisme :

▪ Périodes E, F (de 1947 à 1965)

▪ Périodes G1, G2, H1, H2, I, J1 et J2 (de 1966 à 1990)

– Groupe 1 : Tourisme de Série

– Groupe 2 : Tourisme de Compétition

– Groupe 5 : Productions Spéciales des Groupes 1 à 4

– Saloon Car

– Groupe N Tourisme de Série

– Groupe A Tourisme de Compétition

Groupe Sport Prototypes :

▪ Périodes E, F (de 1947 à 1965)

▪ Période GR (de 1966 à 1971)

– SP 1 : Sport proto – 2L

– SP 2 : Sport proto + 2L

▪ Période HR (de 1972 à 1976)

– SP 3 : Sport proto 2L

– SP 4 : Sport proto + 2L

▪ Sports 2000 jusqu'à 1986 sur dossier ; sans appendices aérodynamique, conformes aux règlements SRCC Sports 2000 Historic, SRCC Sports 2000 Pinto et l'annexe 3 de ce règlement « Critères techniques Sport 2000 ».

news classicracing.com
Toute l'actualité du véhicule historique

VdeV Sports annonce son calendrier 2024

Publié le 05 dé 2023

Après une saison 2023 couronnée de succès ponctuée par les 6 Heures V de V du KENNOL Grand Prix de France Historique, les 6 Heures de Barcelone et la 17ème édition des 2 Tours d'Horloge, V de V Sports est heureux d'annoncer son calendrier 2024, lequel comptera parmi ses trois dates un rendez-vous inédit.

La saison débutera les samedi 25 et dimanche 26 mai par les 6 Heures de Navarra organisées sur le circuit du même nom situé à moins d'une heure de route de Pampelune, la capitale de la région de Navarra, communauté autonome du nord de l'Espagne. Il s'agit de l'un des meilleurs circuits de la péninsule ibérique avec une piste de 4 kilomètres labélisée Grade 1 et Grade 2 FIA lui permettant d'accueillir des essais de Formule 1. Inauguré en 2010, le circuit va être entièrement resurfacé pendant l'hiver. Cette première épreuve d'endurance de la saison V de V Sports réservée aux Véhicules Historiques de Compétition partagera l'affiche avec une manche du ROSCAR GT Challenge. Cette première édition des 6 Heures de Navarra comptera une séance d'une heure d'essais privés et une heure d'essais qualificatifs le samedi, puis la course se courra le dimanche de 10h30 à 16h30.

Espagne Navarra	**6 heures de Navarra** **25-26 mai 2024** Circuit de Navarra - piste : 3,933 km Samedi : 1h Essais privés + 1h Essais qualificatifs Dimanche : Course de 10h30 à 16h30	
France Paul Ricard	**6 heures du Paul Ricard** **5-6 juillet 2024** Circuit Paul Ricard - piste : 5,822 km Vendredi : 1h Essais privés Samedi : 1h Essais qualificatifs + Course de 18h20 à 00h20	
France Paul Ricard	**Les 2 Tours d'Horloge - 24 heures** **1-2-3 novembre 2024** Circuit Paul Ricard - piste : 5,822 km Vendredi : 2h Essais privés + 2h Essais qualificatifs et nocturnes Samedi : Départ course 15h ou 16h Dimanche : Arrivée course 15h ou 16h	

Sept semaines plus tard, direction le circuit du Castellet pour les 6 Heures du Paul Ricard organisées le vendredi 5 et le samedi 6 juillet dans le cadre d'un meeting qui accueillera également les plateaux de la F4 Spain, de l'EUROCUP 3 et de la RADICAL CUP. Une séance d'essais privés d'une heure est prévue le vendredi, puis les essais qualificatifs (1 heure) et la course (de 18h20 à 00h20) se dérouleront le samedi.

Enfin, la saison V de V Sports se clôturera les 1-2-3 novembre par la 18ème édition des 2 Tours d'Horloge. Seule compétition au monde réservée aux Véhicules Historiques de Compétition courue sur une durée de 24 heures sans interruption, l'évènement a été ressuscité en 2021 par son créateur Eric Van de Vyver, associé désormais à sa fille Laure dans l'organisation de ce rendez-vous unique au monde. Avec un calendrier riche de trois évènements en 2024 qui donnera lieu à un classement final, V de V Sports souhaite répondre aux attentes des nombreuses écuries et concurrents amoureux de ce type de compétition.

Ces trois courses sont ouvertes aux GT/Tourisme (jusqu'à 1990), Sport-Prototypes (jusqu'à 1976) et Sports 2000 (jusqu'à 1986). La règlementation sera identique à celle des 2 Tours d'Horloge : pas d'utilisation de pneus slicks et des équipages composés de 2, 3 ou 4 pilotes, afin de pouvoir former la même équipe durant toute la saison 2024.

-> S'inscrire

racecar

NOVEMBER 30, 2023 *in Motorsport*

V de V Sports 2024 Calendar

After a 2023 season crowned with success that comprised the V de V 6 Hours of the KENNOL Grand Prix de France historique, the 6 Hours of Barcelona and the 17th edition of the 2 Tours d'Horloge, V de V Sports is pleased to announce its 2024 calendar, which includes a unique meeting among the three dates on its programme.

The season will get under way on Saturday and Sunday 25 - 26 May with the 6 Hours of Navarra organised on the circuit of the same name located less than an hour's drive from Pamplona, the capital of the Navarra region, an autonomous community in the north of Spain. It is one of the best circuits in the Iberian Peninsula with a 4-kilometre track homologated FIA Grade 1 and Grade 2 allowing it to host Formula 1 tests. Inaugurated in 2010, the circuit will be completely resurfaced during the winter. The first endurance event of the V de V Sports season reserved for historic racing cars will share the billing with a round of the ROSCAR GT Challenge. The first edition of the 6 Hours of Navarra will include a one-hour private testing session and one hour's qualifying on Saturday followed by the race on Sunday from 10:30 to 16:30.

Seven weeks later, the teams will head for the Le Castellet circuit for the 6 Hours of Paul Ricard held on Friday and Saturday 5 - 6 July as part of a meeting which will also host the F4 Spain, EUROCUP 3 and the RADICAL CUP fields. A one-hour private practice session is scheduled for Friday followed by qualifying (1 hour) and the race on Saturday from 18:20 to 02:20.

Finally, the curtain will fall on the V de V Sports season on 1-2-3 November with the 18th edition of the 2 Tours d'Horloge. This event is the only competition in the world reserved for historic racing cars run over a period of 24 hours without interruption. It was resurrected in 2021 by its creator Eric Van de Vyver, who is now associated with his daughter Laure in the organisation of this race that's unique in the world. With a rich calendar of three events in 2024 which will give rise to a final classification, V de V Sports wishes to meet the expectations of the many teams and competitors who love this type of racing.

The competition is open to cars from the following groups

GT Group:
Periods E, F (1947-1965)
Periods G1, G2, H1, H2, I, J1 and J2 (1966-1990)
- Group 3: Series Production GTs
- Group 4: Competition GTs
- Group 5: Groups 1-4 Special Production Cars
- Saloon Cars
- Group B competition GTs

Touring group:
Periods E, F (1947-1965)
Periods G1, G2, H1, H2, I, J1 and J2 (1966-1990)
- Group 1: Series Production Touring Cars
- Group 2: Competition Touring Cars
- Group 5: Groups 1-4 Special Production Touring Cars
- Saloon Cars
- Group N: Series Production Touring Cars
- Group A: Competition Touring Cars

Sports Prototypes Group:
Periods E, F (1947-1965)
Period GR (de 1966-1971)
- SP 1: -2L Sports Prototypes
- SP 2: +2L Sports Prototypes
Period HR (1972-1976)
- SP 3: 2L Sports Prototypes
- SP 4: +2L Sports Prototypes

Sports 2000 until 1986 admission on application, without aerodynamic appendices, complying with SRCC Sports 2000 Historic, SRCC Sports Pinto regulations and appendix 3 of these regulations “Technical criteria Sport 2000.”

Image: (c) Tchaul photographies