

HISTORIC TOUR / VAL DE VIENNE

RETOUR AUX SOURCES



Le Challenge Formula Ford Historic a donné lieu à des batailles plus qu'acharnées durant toute la saison grâce à une recette simple promouvant les bases du pilotage. **MICHEL KISSHUPPING-VERGEZ, ENVOIÉ SPÉCIAL - PHOTOS ÉLODIE YERRIER**

Afin de suivre dans les meilleures conditions les manches des plus anciennes Formule Ford présentes dans le Championnat de France historique des circuits, deux aptitudes sont chaudement recommandées. Tout d'abord, celle de disposer d'une bonne mémoire visuelle, car toutes les monoplaces ont peu ou prou la même forme de cigare. Il n'est pas non plus inutile d'être fort en calcul mental. En effet, les positions s'échangent tant et plus en l'espace des deux courses de 25 minutes que l'on est vite perdu ! Ainsi, sur la sinueuse piste du Vigant, on a dénombré au bas mot 14 dépassements pour le gain de la première place ! Quelle est donc la recette magique d'un tel spectacle, alors que les protagonistes du Classic sont réputés pour prendre soin avec excès de leur monture ? Régis Prévost, qui a remporté plusieurs fois le Challenge avant de coiffer la casquette d'opérateur de la série, avance quelques éléments de réponse : « Notre credo est de proposer "le 3 P", à savoir le meilleur

rapport prix-plaisir-performance. Tout le monde peut se faire plaisir ». Commençons alors par le nerf de la guerre, l'argent. « Des voitures prêtes à courir s'achètent autour des 10-13 000 €, souligne le Gardois. Bien sûr, vous avez des autos plus performantes et dotées d'un meilleur pedigree pour 20-30 000 €. » Pour faire ses emplettes, le choix est vaste tant les constructeurs ayant fabriqué des Formule Ford entre 1967 et 1981 sont nombreux. Le week-end dernier, nous avons dénombré sept marques différentes dans le paddock : Crosslé, Dulon, McNamara, Lola, Lotus, Royale et Van Diemen. D'ailleurs, le propriétaire de Crosslé se cachait parmi les participants ! Avec sa casquette au motif tartan et son bleu de chauffe, le gentleman driver nord-irlandais ne passait pas inaperçu. « J'ai vécu près de Pau lorsque j'ai commencé à travailler dans l'industrie pétrolière, nous a expliqué Paul McMorran dans un français parfait. Après 35 ans dans le métier, il assouvit enfin sa passion pour l'automobile en se

lançant en historique. En 2000, il acquiert la Van Diemen pilotée par l'Argentin Enrique Mansilla, « alors équipier d'Ayrton Senna en Grande-Bretagne en 1981. On ne peut pas le dire avec certitude, mais Senna l'a très probablement conduite en tests ». Le prestige ne suffit pas à masquer la rudesse de la mécanique et il se rabat sur une Crosslé 25, un bolide qu'il juge « exceptionnel ». « Elle m'a donné confiance, assure-t-il. Je pouvais chercher mes limites sans avoir peur. » Le déclic intervient en 2010. Quelques jours après être monté sur le podium du Grand Prix de Monaco Historique F3 sur une Crosslé 16F, le téléphone sonne. « C'était Arnie Block, le boss de Crosslé, qui cherchait un successeur, se remémore-t-il. Ma réponse fut évidente. »

VIVE LA GUSSE

Depuis, McMorran a boosté l'activité à l'atelier d'Hollywood et veille à « préserver le patrimoine de la société ». Avec la maison familiale accolée à l'usine et la



P. McMorran occupe la double casquette de chef d'entreprise...

filles Caroline directrice financière, mieux vaut ne pas faire de bêtise. « Les huit salariés assemblent sans arrêt des pièces détachées, précise l'ingénieur de formation. Les véhicules vendus à l'époque tournent encore. » Là est un point central du succès de la Formule Ford Historique. « Entretenir une voiture est abordable, car les modèles ont été produits par centaines, confirme Régis Prévost. Van Diemen sortait 300 autos par an ! Aujourd'hui, ce ne sont pas les artisans



... et de pilote avec sa marque Crosslé.

qui manquent, ni les pièces. Seuls les porte-moyeux en magnésium demandent un peu d'effort. ». Le bloc Ford 1.6 litre Kent, peaufiné par Colin Chapman au début des années 1960, a été utilisé jusqu'à la corde par la firme à l'Ovale sur les Cortina, Capri et Escort. Quant à la boîte de vitesses, la Hewland à quatre rapports, est d'une fiabilité incroyable. On pourrait croire que le culte de l'automobile par-delà la Manche rende les événements ▶

UNE FORD MUSTANG VENUE DU FROID LE PUR-SANG INFAILLIBLE



Lors de notre virée dans le paddock de l'Historic Tour à Charade (voir Ah n°2277) nous vous narraons les modifications extravagantes des engagés en Saloon Cars. Manquait alors à l'appel une Ford Mustang GT350 au passé trouble. « Je me baladais sur les sites de petites annonces, quand je suis tombé sur cette voiture, rembobine son propriétaire Christian Danne. Je suis allé en Suède l'acheter avant le confinement. Elle avait été profondément transformée pour du rallye. Pour l'adapter à la piste, il a fallu suivre un régime drastique. « On a gagné 350 kg, en désossant l'auto, détaille Baptiste Chaix, l'ami mécano de BC Compétition en Normandie. J'ai coupé l'échappement à la cintruse ! » C'est muni de sa « Bible », un livre américain sur la création de Carroll Shelby, qu'il s'informe, jusqu'à reprendre les systèmes D de l'époque. « Sur des photos, le capot avant était légèrement ouvert pour améliorer le refroidissement, nous a-t-il conté. Pourquoi s'en priver ? »

La bonne fée de l'Historique Mais la Mustang a failli rester à la maison. À Nogaro voici deux semaines, le pur-sang américain s'est soudainement essoufflé. « Le culbuteur s'était cassé net en deux parties », indique le mécanicien, démuné de toutes pièces de rechange. Le speaker de l'Historic Tour se fait vent de cette avarie et lance une bouteille à la mer. Aucune réponse... Le dimanche, la mort dans l'âme, ils remballent. C'est alors qu'intervient la bonne fée de l'Historique, cette bonne vieille entraide. « Mon téléphone sonne le dimanche matin, raconte Danne. Au bout du fil, le patron de Retro Garage, spécialisé dans les américaines et situé à 15 km de là, qui se proposait de prêter ladite pièce ! Sa seule demande fut : "N'oubliez pas de me la glisser dans la boîte aux lettres en partant ce soir" ! Une Mustang ne meurt jamais, elle se répare toujours. »

M. Casaurang-Vergez

sur le sol français moins agréables, mais c'est tout l'inverse! « Ici, c'est plus relax, révèle Paul McMorran. En trois jours, on a le temps de discuter et de bien manger. Alors qu'au Royaume-Uni, tout se déroule en un ou deux jours grand maximum. » Le plaisir de se réunir entre amateurs est assorti d'agréables sensations de pilotage. Intervient alors le volet performance. Une Formule Ford ne sort que 100 chevaux, mais avec un poids plume de 420 kg, ça passe vite dans les courbes. « Il n'y a pas d'aérodynamisme, renchérit le triple vainqueur sortant François Belle. Tout dépend donc du grip mécanique. Ainsi, la moindre erreur se paie cash. C'est la raison pour laquelle il faut être le plus coulé possible et gérer ses pneus. » À le

voir balancer sa Crosslé frappée du n°1 en entrée de virage, on doute de la fin de sa phrase... « En fait, elle doit glisser, mais pas trop, reconnaît cette autodidacte de 52) à ans. Si vous êtes sur un rail, c'est que vous n'attaquez pas assez. »

Marc Faggionato, lui, est allé jusqu'à troquer une Dallara GP2 six fois plus puissante pour la petite monoplace. « Le plaisir est l'un des plus intenses que je connaisse, avoue celui qui a pris part aux 24 Heures du Mans 2008 sur une Pescarolo P01. J'ai longtemps hésité avant de m'y engager. À mes yeux, c'était de la m****. De plus, quand bien même tu mettrais un million d'euros pour avoir la meilleure voiture du plateau, cela ne servirait à rien. Tout repose sur le pilote. » Et si c'était ça, la clé du bonheur? ■

16 Pas besoin d'avoir son permis pour participer à l'Historic Tour. À 16 ans, Cameron Hawes, originaire de l'île de Man, a terminé 6^e de la course de Youngtimers GTI Cup sur une Golf GTI



AGENT MOTORISÉ TRÈS SPÉCIAL LA DRÔLE DE VIE DE L'AMS

On a beau être mordu de sport auto, on a séché à la vue des engagés en ASAVE. L'objet de la colle fut l'acronyme AMS 2000. Un petit saut par Google vous emmène sur d'obscurs produits permettant de contrôler le nitro dans votre moteur de dragster, ou bien sur une maladie neurologique. Pour en avoir le cœur net, il faut procéder à l'ancienne, en prenant ses jambes et son carnet de notes. Même ainsi, pas facile de repérer l'engin! En effet, ses dimensions lilliputiennes la rendent peu visible par rapport à ses adversaires: les TVR Griffith et autres Ford Escort. Pourtant, il s'agit d'un bijou, restauré pendant 10 longues années par l'Allemand Roland Fischer. « AMS signifie "Attrezzature Meccanica Speciali", soit "Machines et

outils spéciaux", nous a-t-il expliqué dans un excellent français. C'était le réel emploi de l'ingénieur italien Tancredi Simonetti. Normalement cette barquette accueillait des moteurs de 1.3 ou 1.6 litre. Seulement deux exemplaires ont été produits avec le 1.8 litre Ford-Cosworth FVC en 1971, même s'ils en ont déclaré un de plus au législateur. » Basé à Bologne, AMS se spécialise dans les courses sur route, avec en point d'orgue la Targa Florio. Sur les chemins siciliens, Ugo Logatelli qualifie son proto au 14^e rang des essais, devant des Chevron B8 et Porsche 906 mais abandonne en course. « Il Dottore » Simonetti abaisse alors la face avant pour gommer les soucis de déportance. Quelques mois plus tard, l'AMS prend la

direction de l'Argentine pour disputer les 1 000 km de Buenos Aires, en janvier 1972. Derrière le volant, un casque noir orné d'une flèche jaune, celui de José Carlos Pace. L'espoir brésilien, qui n'avait pas encore disputé le moindre Grand Prix de F1, bénéficie alors du réseau d'un certain Juan Manuel Fangio. « Il cherchait un proto pour Pace, et il connaissait les mécaniciens italiens de sa période Maserati en F1, précise Roland Fischer. Il a pris son téléphone et a discuté avec un mécano récemment embauché par AMS, avant de le convaincre d'envoyer la voiture outre-Atlantique. » On retiendra davantage cette anecdote que le résultat en piste: 14^e sur la grille, puis abandon sur perte d'une roue.

TROIS CHAMPIONS EN 2020

ROUVIER, SABATIER ET QUAGLIOZZI COURONNÉS

Depuis 2015, la série gérée par HVM décerne deux titres de Champions de France Historique des Circuits, validés par la FFSA. Le premier concerne les engagés en Monoplaces et Protos et n'a pas échappé à la référence du F3 Classic: Frédéric Rouvier (March). Responsable pédagogique et sportif à l'Audi Driving Expérience d'Oreca, il décroche son troisième sacre consécutif, un record! « Ce fut dur, nous a-t-il cependant confié. Valerio et Davide Leone étaient à fond sur toutes les épreuves. Et ce week-end, j'ai dû rouler avec des pneus usés contrairement à Alain Girardet (2^e). Ndlr. Mais j'ai su profiter de la pluie. » Le second trophée est réservé aux pilotes de GT et Tourisme. Grâce à 10 victoires en 10 courses Laurent Sabatier (Porsche 992 GT2) et Franck Quagliozzi (Honda Civic) l'emportent haut la main, respectivement en GT Classic et Youngtimers GTI Cup. Si Laurent Sabatier goûte pour la première fois aux joies du champagne, le passionné de Honda (son masque en atteste) en est déjà à sa deuxième récompense. M. Casaurang-Vergez



Poids mini

Le bolide est ensuite vendu à un particulier de Florence, qui roulotte en compétition locale tout en changeant le moteur et la carrosserie. Puis, elle atterrit chez un collectionneur de Modène. « Même lui ne savait pas trop ce que c'était, enchaîne Fischer. C'était surtout une affaire à faire, du troc. » En 2009, il publie quelques photos sur un forum afin d'en savoir plus sur son bien. Le sang de Roland Fischer ne fait qu'un tour! « J'étais très nerveux, se souvient-il. J'ai envoyé un mail, en lui proposant d'aider à la remettre à neuf. En guise de réponse, il me propose de l'acheter! » Mais la signature du chèque s'accompagne

d'une litanie de problèmes. « Je pensais que le châssis était OK, mais je suis allé de surprise en surprise, concluait-il. Il a fallu tout refaire, sans stock de pièces détachées, à partir des photos. Le châssis a d'ailleurs été retravaillé par le mécanicien de l'époque! »

En piste, l'AMS débote et débote quasiment tout le monde. Deuxième en Course 1 malgré un souci de démarreur l'ayant fait perdre 30", Roland Fischer tirait profit du poids mini (480 kg) et de l'adhérence monstrueuse procurée par des pneus XXL. Le dimanche, la victoire lui tendait les bras avant qu'il craque sous la pression dans l'ultime boucle. Ça finira bien par payer un jour! M. Casaurang-Vergez

VITE

PUBLIC

À l'heure où de nombreux événements sont annulés ou tenus à huis clos, on ne peut que saluer le tour de force de l'équipe dirigée par Laurent Valléry-Masson d'avoir mené à un train d'enfer une saison complète d'Historic Tour (5 manches en à peine 11 semaines), tout en gardant les portes des paddocks ouvertes aux spectateurs (masqués). Les normes sanitaires ont été respectées malgré les conditions météo extrêmes (canicule puis froid) cet été.

CLASSEMENT VAL DE VIENNE

F3 Classic + F. Renault

Course 1 : 1. F. Rouvier

(March 783), les 12 tours en 23'50"354, 2. E. Martin (Martini MK39) à 2"6, 3. G. Candiani (Chevron B38) à 11", etc.

Course 2 : 1. F. Rouvier,

les 13 tours en 25'30"778, 2. A. Girardet (Ralt RT3) à 0"5, 3. E. Martin à 15"8, etc.

Trophée F. Ford Kent + Zetec

Course 1 : 1. A. Dousse

(Van Diemen RF02), les 13 tours en 26'16"984, 2. G. Genecand (Van Diemen RF92) à 9"5, 3. M. Lebreton (Van Diemen RF00) à 24"1, etc.

Course 2 : 1. G. Horion

(Van Diemen RF92), les 12 tours en 26'30"996, 2. A. Sanjuan à 3"1, 3. G. Genecand à 4"7, etc.

Challenge F. Ford

Historic France

Course 1 : 1. G.

Genecand (Crosslé 30F), les 13 tours en 23'56"009, 2. F. Belle (Lola T540F) à 1"3, 3. A. Weil (Van Diemen RF 80) à 2"3, etc.

Course 2 : 1. F. Belle,

les 2 tours en 26'40"829, 2. G. Genecand à 0"6, 3. X. Michel (Crosslé 32F) à 10"9, etc.

SportProtosCup

Course 1 : 1. M.

Châteaux (Debora SP91), les 14 tours en 23'47"318, 2. D. Vuilleuz (Bogani 91) à 10"4, 3. P.-L. Boch (Lucchini P3) à 27"8, etc.

Course 2 : 1. D. Vuilleuz,

les 12 tours en 26'22"939, 2. J. de Murard (Merlin MP46) à 1"3, 3. A. Dougnac (Epsilon Alfa V6) à 16"6, etc.

ASAVE 65 + 75

Course 1 : 1. F. Derossi

(Elva MK7 S), les 23 tours en 45'20"030, 2. R. Fischer (AMS 2000) à 9"1, 3. J.-J. Renault (Ford Escort) à

17"4, etc.

Course 2 : 1. J.-J. Renault,

les 20 tours en 46'41"242, 2. R. Fischer à 19"3, 3. J.-C. Valinho-D. Malthon (Datsun 240 Z) à 11", etc.

GT Classic + Saloon

Cars:

Course 1 : 1. J. Grenet

(Dodge Viper), les 16 tours en 39'02"225, 2. F. Lefebvre (Audi Quattro) à 19"3, 3. L. Sabatier (Porsche 993 GT2) à 22"1, etc.

Course 2 : 1. J. Grenet,

les 14 tours en 30'26"120, 2. L. Sabatier à 21"9, 3. D. Samson (Porsche 996) à 24"2, etc.

Maxi 1300:

Course 1 : 1. J.-F. Besson

(Alpine A110), les 12 tours en 24'23"338, 2. S. Calas (Austin Cooper S) à 29"7, 3. L. Poirier (CG Coupé) à 39"1, etc.

Course 2 : 1. S.

Calas, les 11 tours en 27'08"693, 2. L. Poirier à 22"8, 3. J.-F. Besson à 31"9, etc.

Youngtimers GTI Cup

+ Roadster Pro Cup:

Course 1 : 1. F.

Quagliozzi (Honda Civic), les 12 tours en 23'48"388, 2. S. Vivas (Citroën AX Coupé) à 26"8, 3. B. Damien (Honda Civic) à 27"2, etc.

Course 2 : 1. F.

Quagliozzi, les 12 tours en 26'13"287, 2. S. Vivas à 42"6, 3. B. Damien à 1'52"1, etc.

Trophée Lotus:

Course 1 : 1. A. Delhayé

(Lotus Seven), les 11 tours en 25'24"533, 2. D. Vuilleuz (Lotus Seven) à 0"4, 3. F. Cazalot (Lotus Seven) à 1", etc.

Course 2 : 1. F. Cazalot,

les 11 tours en 26'48"049, 2. D. Vuilleuz à 2"3, 3. N. Belou (Lotus Seven) à 4"1, etc.