EUROPEAN LE MANS SERIES
PROLOGUE
ELMS ESSAIS OFFICIELS – CIRCUIT PAUL RICARD
Les 22 et 23 mars

Quarante-deux voitures soit la totalité des concurrents engagés à l'année étaient en piste sur le Circuit Paul Ricard pour deux journées de tests intensifs. 13 LMP2 (*So24 by Lombard Racing*, *Panis Barthez Compétition*, *Algarve Pro Racing*, *IDEC Sport Racing*, *Pegasus Racing*, *SMP Racing*, *Eurasia Motorsport*, *Race Performance*, *G-Drive Racing*, *Krohn Racing*, *Greaves Motorsport*, *Thiriet by TDS Racing* et *Murphy Prototypes*), une LMP2 innovante (*SRT41 by OAK Racing*), 21 LMP3 (*United Autosport*, *OAK Racing*, *By Speed Factory*, *360 Racing*, *Villorba Corse*, *Race Performance*, *Graff*, *Euro International*, *Inter Europol Competition*, *Murphy P3-3Dimensional.com*, *RLR M-Sport*, *Panis Barthez Compétition*, *Ultimate*, *M Racing-YMR*, *Duqueine Engineering*, *Kox Racing* et *ARC Bratislava*) et 7 LM-GTE (*AF Corse*, *AT Racing*, *Formula Racing*, *JMW Motorsport*, *Proton Compétition* et *Aston Martin Racing*). Cinq sessions étaient au programme des concurrents présents, deux le premier jour (matin, après-midi et nuit) et deux le second jour (matin et après-midi). Le Krohn Racing (LMP2), United Autosport (LMP3) et AF Corse (LM GTE) seront les teams qui se montreront les meilleurs à l'issue de ces deux journées test ouvrant la saison ELMS 2016.

Ligier JSP2-Nissan Krohn Racing – Oreca 05-Nissan Thiriet by TDS Racing – Ligier JSP2-Nissan Greaves Motorsport – BR01-Nissan SMP Racing.

Top cinq des LMP2 sur l'ensemble des cinq séances

Ligier JSP2-Nissan # 40 *Krohn Racing* O. Pla / N. Jönsson 1'48''100 Day 1 Session 1
Oreca 05-Nissan # 46 *Thiriet by TDS Racing* P. Thiriet / M. Beche / R. Hirakama 1'48''297 Day 1 Session 2
Ligier JSP2-Nissan # 41 *Greaves Motorsport* G. Hirsch / M. Rojas / J. Canal / J. Giermaziak 1'48''596 Day 2 Session 1
BR01-Nissan # 32 *SMP Racing* S. Coletti / J. Leal Covelli / A. Wirth 1'48''745 Day 1 Session 3
Gibson 015S-Nissan # 38 *G-Drive Racing* S. Dolan / G. Van Der Garde / H. Tincknell 1'49''004 Day 2 Session 1.

Top cinq des LMP3 sur l'ensemble des cinq séances

Ligier JSP3-Nissan # 2 *United Autosport* A. Brundle / M. Guasch / C. England 1'53''364 Day 1 Session 1
Ligier JSP3-Nissan # 16 *Panis Barthez Compétition* E. Debard / V. Moineault / S. Gachet / T. Bautier 1'53''908 Day 2 Session 1
Ligier JSP3-Nissan # 3 *United Autosport* M. Patterson / M. Bell / W. Boyd 1'53''974 Day 2 Session 1
Ligier JSP3-Nissan # 19 *Duqueine Engineering* D. Halliday / D. Droux / D. Lunardi 1'54''067 Day 2 Session 1
Ligier JSP3-Nissan # 9 *Graff* E. Trouillet / P. Petit / E. Guibbert 1'54''234 Day 2 Session 1.

Top cinq des LMGTE sur l'ensemble des cinq séances

Ferrari F458 Italia # 51 *AF Corse* R. Perazzini / M. Cioci / R. Aguas 1'57''252 Day 2 Session 1
Ferrari F458 Italia # 55 *AF Corse* D. Cameron / M. Griffin / A. Scott 1'57''592 Day 1 Session 1
Ferrari F458 Italia # 66 *JMW Motorsport* R. Smith / R. Butcher / A. Bertolini 1'57''622 Day 1 Session 2
Ferrari F458 Italia # 56 *AT Racing* A. Talkanitsa Sr. / A. Talkanitsa Jr. / A. Pier Guidi 1'57''740 Day 1 Session 2
Porsche 911 RSR # 77 *Proton Competition* M. Hedlund / M. Seefried / R. Van Der Zande 1'57''765 Day 1 Session 2.

Gibson 015S-Nissan G-Drive – Ligier JSP2-Judd IDEC Sport Racing – Morgan-Nissan Pegasus Racing – Morgan-Nissan SRT51 by OAK Racing.

LMP3 : Ligier JSP3-Nissan United Autosport, Panis Barthez Compétition et Graff – LM GTE : Ferrari F458 Italia AF Corse.

Source : EUROPEANLEMANSSERIES.COM – Photos : AMP MAG / Philippe REJER.

FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP
PROLOGUE
WEC ESSAIS OFFICIELS – CIRCUIT PAUL RICARD
Les 25 et 26 mars

Vingt-neuf voitures sur les trente-deux engagées à l'année auront finalement participé à ce premier rendez-vous officiel du FIA World Endurance Championship sur le Circuit Paul Ricard. Dix-sept Prototypes (Sept LMP1 et dix LMP2) et douze LMGTE (Six GTE-Pro et six GTE-Am) étaient en piste. Nouveautés avec la nouvelle Toyota et la première en Europe pour les Ford GTE.
Parmi les prototypes en piste, une Audi R18 (*Audi Sport Team Joest*), une Toyota TS050-Hybrid (*Toyota Racing*), deux Porsche 919 Hybrid (*Porsche Team*) deux Rebellion R-One-AER (*Rebellion Racing*) et la CLM P1/01 AER (*Bykolles Racing Team*) en LMP1, trois Ligier JSP2-Nissan (*RGR Sport by Morand* et *Extreme Speed Motorsports*), deux Alpine A460-Nissan (*Baxi DC Racing Alpine* et *Signetech Alpine*), deux Oreca 05-Nissan (*G-Drive Racing* et *Manor*), deux BR01-Nissan (*SMP Racing*) et une Gibson 015S-Nissan (*Strakka Racing*) en LMP2.
Du côté des LM GTE, deux Ferrari 488 GTE (*AF Corse*), deux Ford GT (*Ford Chip Ganassi Racing*), une Aston Martin Vantage V8 (*Aston Martin Racing*) et une Porsche 911 RSR (*Dempsey-Proton*) composaient la catégorie GTE-Pro, une Ferrari 458 Italia (*AF Corse*), trois Porsche 911 RSR (*Gulf Racing*, *KCMG* et *Abu Dhabi Proton Racing*), une Aston Martin Vantage V8 (*Aston Martin Racing*) et une Chevrolet Corvette C7.R (*Larbre Compétition*) celui de la catégorie GTE-Am.

Présentation de la nouvelle Toyota TS050 Hybrid. ***Le public au rendez-vous.***

Sur un schéma identique à celui de l'ELMS, cinq sessions étaient au programme des concurrents présents, trois le premier jour (matin, après-midi et nuit) et deux le second jour (matin et après-midi). Porsche aura dominé ces deux journées d'essais, les 919-Hybrid se seront toujours montrées en haut de la feuille des temps à l'issue des cinq sessions disputées. Les deux 919 devancent la Toyota et l'Audi. Ce sera la Porsche 919 Hybrid Porsche Team # 1 qui se montrera la plus efficace sur ces deux jours en établissant un chrono de 1'37''445 (D2.S2) devant la voiture sœur du team en 1'37''487 (D1.S3). (Le samedi le second Châssis Audi présent sur le Paul Ricard et qui devait tourner le dimanche et le lundi en essais privés (# 8 badgé # 7) sera utilisé). Du côté des LMP2, le meilleur chrono reviendra à l'Alpine A460-Nissan Signatech en 1'46''974. Dans les catégories LM GTE, les deux Ferrari 488 GTE se montreront au top devant les deux Ford GT dans la catégorie Pro et La Corvette du Larbre Compétition, meilleur chrono Am viendra jouer les trouble-fêtes en s'intercalant entre les Ferrari et les Ford en réalisant le 3ème chrono absolu.

Porsche 919 Hybrid –Toyota TS050 Hybrid – Audi R18 2016 – Rebellion R-One-AER.

Les meilleurs chronos LMP1 sur l'ensemble des cinq séances

Porsche 919 Hybrid # 1 *Porsche Team* LMP1-H T. Bernhard / B. Hartley / M. Webber 1'37''445 Day 2 Session 2
Porsche 919 Hybrid # 2 *Porsche Team* LMP1-H R. Dumas / N. Jani / M. Lieb 1'37''487 Day 1 Session 3
Toyota TS050 Hybrid # 5 *Toyota Gazoo Racing* LMP1-H S. Sarrazin / M. Conway / K. Kobayashi 1'38''273 Day 2 Session 1
Audi R18 # 7 *Audi Sport Team Joest* LMP1-H M. Fässler / A. Lotterer / B. Tréluyer 1'38''827 Day 2 Session 2
Rebellion R-One-AER # 13 *Rebellion Racing* LMP1 A. Imperatori / D. Kraihamer / M. Tuscher 1'41''733 Day 2 Session 2
Rebellion R-One-AER # 12 *Rebellion Racing* LMP1 N. Prost / N. Piquet Junior / N. Heidfeld 1'42''147 Day 1 Session 3
CLM P1/01 AER # 4 Bykolles Racing Team LMP1 O. Webb 1'43''236 Day 1 Session 3.

CLM P1/01-AER Bykolles – Alpine A460-Nissan Signatech – Gibson 015S-Nissan Strakka Racing – Oreca 05-Nissan G-Drive Racing.

Les meilleurs chronos LMP2 sur l'ensemble des cinq séances

Alpine A460-Nissan # 36 *Signatech Alpine* N. Lapierre / G. Menezes / S. Richelmi 1'46''974 Day 2 Session 1
Gibson 015S-Nissan # 42 *Strakka Racing* N. Leventis / J. Kane / D. Watts 1'46''976 Day 1 Session 2
Oreca 05-Nissan # 26 *G-Drive Racing* R. Rusinov / N. Berthon / R. Rast 1'47''024 Day 2 Session 2
Alpine A460-Nissan # 35 *Baxi DC Racing Ampine* N. Panciatici / D. Cheng / H. Tung 1'47''340 Day 1 Session 1
Ligier JSP2-Nissan # 43 *RGR Sport by Morand* R. Gonzalez / F. Albuquerque / B. Senna 1'47''569 Day 1 Session 2
Oreca 05-Nissan # 44 *Manor* T. Graves / M. Rao / W. Stevens / J. Jakes 1'47''696 Day 2 Session 2
Ligier JSP2-Nissan # 31 *Extreme Speed Motorsports* R. Dalziel / L. Derani 1'47''858 Day 1 Session 3
BR 01-Nissan # 37 *SMP Racing* V. Petrov / K. Ladygin / V. Shaytar 1'47''987 Day 1 Session 3
BR 01-Nissan # 27 *SMP Racing* N. Minassian / M. Mediani / D. Markozov 1'48''345 Day 1 Session 2
Ligier JSP2-Nissan # 30 *Extreme Speed Motorsports* E. Brown / J. Van Overbeek 1'48''619 Day 2 Session 1.

Ligier JSP2-Nissan RGR Sport by Morand – Oreca 05-Nissan Manor – Ligier JSP2-Nissan ESM – BR 01-Nissan SMP Racing.

Les meilleurs chronos LM GTE-Pro sur l'ensemble des cinq séances

Ferrari 488 GTE # 51 *AF Corse* G. Bruni / J. Calado 1'57''808 Day 1 Session 1
Ferrari 488 GTE # 71 *AF Corse* D. Rigon / S. Bird 1'58''083 Day 2 Session 1
Ford GT # 66 *Ford Chip Ganassi Racing* W. Johnson / S. Mücke / O. Pla 1'58''525 Day 1 Session 2
Ford GT # 67 *Ford Chip Ganassi Racing* M. Franchitti / A. Priaulx / H. Tincknell 1'58''697 Day 1 Session 2
Aston Martin Vantage V8 # 97 *Aston Martin Racing* M. Sørensen / J. Adam / F. Rees 2'00''298 Day 2 Session 1
Porsche 911 RSR # 77 *Dempsey-Proton Racing* C. Ried 2'04''305 Day 2 Session 2.

Ferrari 488 GTE AF Corse – Ford GT Ganassi Racing – Aston Martin Vantage V8 ASM – Porsche 911 RSR Dempsey-Proton.

Les meilleurs chronos LM GTE-Am sur l'ensemble des cinq séances

Chevrolet C7.Z06 # 50 *Larbre Competition* Y. Yamagishi / P. Ruberti / P. Ragues 1'58''268 Day 1 Session 1
Porsche 911 RSR # 86 *Gulf Racing* M. Wainwright / A. Carroll / B. Barker 1'58''818 Day 2 Session 1
Ferrari 458 Italia # 83 *AF Corse* F. Perodo / E. Collard / R. Aguas 1'59''113 Day 1 Session 2
Porsche 911 RSR # 78 *KCMG* C. Ried / J. Camathias 2'00''373 Day 2 Session 2
Porsche 911 RSR # 88 *Abu Dhabi Proton-Racing* K. Al Qubaisi 2'00''503 Day 2 Session 1
Aston Martin Vantage V8 # 98 *Aston Martin Racing* P. Dalla Lana / P. Lamy 2'01''508 Day 2 Session 2.

Chevrolet Corvette C7.Z06 Larbre Competition – Porsche 911 RSR Gulf Racing – Ferrari 458 Italia AF Corse – Porsche 911 RSR KCMG.

Pilotes et Teams prêts au combat …. Rendez-vous du 15 au 17 avril à Silverstone.

Sources : FIAWEC.COM – Photos : AMP MAG / Philippe REJER et FIAWEC.COM (AdrenalMedia.com).

Ligue Régionale du Sport Automobile
BRETAGNE – PAYS de la LOIRE
Immeuble Approlis 6 – 7 rue de l'étoile du matin
44600 SAINT NAZAIRE

www.ligue-sportauto-bpl.org – ligue.sportauto.bpl@gmail.com
Tél. 02 40 79 02 11

LOIRE ATLANTIQUE SPORTIVES PRESTIGE et COLLECTION
LES MARQUES QUI ONT FAIT LA LÉGENDE DES 24 HEURES DU MANS
RENCONTRES CLISSONNAISES
PLACE DU STAND (PLACE DU CHATEAU)
3 avril, 1er mai, 5 juin, 3 juillet, 7 août, 4 septembre, 2 octobre, 6 novembre et 4 décembre.
(Dates sous réserve de confirmation)

FFSA GT TOUR
NOGARO
CHAMPIONNAT DE FRANCE GT et PROTO
Première manche – Du 26 au 28 mars

Les traditionnelles Coupes de Pâques accueillaient la première manche du Championnat de France GT associé cette année au Championnat de France Prototypes. Le fait d'associer deux championnats peut à première vue sembler intéressant (plateau plus conséquent) encore faudrait-il que les concurrents suivent !!! Cette première manche à Nogaro n'avait attiré que neuf concurrents, cinq en GT et quatre en Proto. On frise la catastrophe … La France semble décidément totalement à côté de la plaque et on se pose des questions vis-à-vis de la FFSA qui délègue à tour de bras ridiculisant totalement ses propres championnats. Remercions les concurrents qui s'impliquent mais un double championnat avec aussi peu de participants court à sa perte. La faute à qui, la faute à quoi, peu importe mais avouons également que la création de nouvelles séries en veux tu en voilà ne facilite certainement pas les choses. Bref, affaire à suivre en espérant qu'il ne sera pas question d'un double enterrement de première classe.

Etaient donc en piste cinq Ferrari 458 Italia GT3 impliquant le Duqueine Engineering, le CMR by Sport Garage (3 voitures) et le StrategiC et quatre Ligier JSP3 impliquant le Duqueine Engineering (2 voitures) et OAK Racing (2 voitures). Deux séances d'essais libres (75' et 60') le samedi, les qualifications (15'+5'+15'+5'+15') et la première course (120') le dimanche et la seconde course (90') le lundi étaient aux programmes des concurrents.
ESSAIS LIBRES : Tristan Gommendy (Ligier OAK Racing) en 1'25''678 et Lonni Martins (Ferrari 458 Duqueine # 5) en 1'28''244 se montreront les meilleurs de la première séance. Aurélien Comte (Ligier Duqueine # 35) en 1'24''768 et Soheil Ayari (Ferrari CMR by Sport Garage # 9) en 1'26''369 seront au top de la seconde séance.
QUALIFICATIONS : Q1A : Top chronos pour Claude Degremont (Ligier OAK Racing # 31) en 1'27''375 et pour Christophe Hamon (Ferrari Duqueine # 5) en 1'28''073. Q1B : Top chronos pour Aurélien Comte (Ligier Duqueine # 35) en 1'24''011 et pour Sacha Bottemanne (Ferrari StrategiC) en 1'26''672. Combiné Q1A/Q1B : Ligier JSP3 Duqueine # 35 (1'26''864) et Ferrari CMR Sport Garage # 9 (1'27''926). Q2 : Top chronos pour Nelson Panciatici (Ligier Duqueine # 35) en 1'22''668 et pour Soheil Ayari (Ferrari CMR Sport Garage # 9) en 1'25''031.

NOGARO Course 1

1 – Dumez / Simonet / Sancinena Ligier JSP3 # 36 (P) *Duqueine Engineering* 77 tours en 1h54'18''417
2 – Gommendy / Samon / Degremont Ligier JSP3 # 31 (P) *OAK Racing* à 30''455
3 – Panciatici / Comte / Duqueine Ligier JSP3 # 35 (P) *Duqueine Engineering* à 31''454
4 – Beltoise / Borga / Haezebrouck Ligier JSP3 # 32 (P) *OAK Racing* à 1'29''643
5 – Ayari / Tardif / Pasquali Ferrari 458 Italia # 9 (GT) *CMR by Sport Garage* à 2 tours
6 – Loger / Debs / Mouez Ferrari 458 Italia # 7 (GT) *CMR by Sport Garage* à 3 tours ...etc
Course scindée en deux parties suite à l'accident de Sacha Bottemanne (Qui se porte bien).

NOGARO Course 2

1 – Dumez / Simonet / Sancinena Ligier JSP3 # 36 (P) *Duqueine Engineering* 58 tours en 1h29'01''307
2 – Gommendy / Samon / Degremont Ligier JSP3 # 31 (P) *OAK Racing* à 38''943
3 – Brandela / Lamic / Santamato Ferrari 458 Italia # 30 (GT) *CMR by Sport Garage* à 1 tour
4 – Ayari / Tardif / Pasquali Ferrari 458 Italia # 9 (GT) *CMR by Sport Garage* à 1 tour (+00''991)
5 – Beltoise / Borga / Haezebrouck Ligier JSP3 # 32 (P) *OAK Racing* à 1 tour
6 – Loger / Debs / Mouez Ferrari 458 Italia # 7 (GT) *CMR by Sport Garage* à 5 tours.

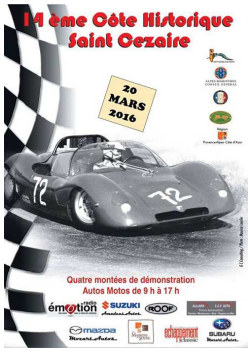
Engagés : 9
Qualifications : 9.
Partants Course 1 : 8 – Classés Course 1 : 8 (6 en piste).
Partants Course 2 : 8 – Classés Course 2 : 6.

Duqueine et Sport Garage au top.

PROCHAINS RENDEZ-VOUS : MARRAKECH du 6 au 8 mai (sous réserve).

Sources et photos : GT-TOUR.FR.

QUAND LE PHOTOGRAPHE PASSE AU VOLANT
CÔTE HISTORIQUE SAINT CÉZAIRE
20 mars 2016



A l'attaque …

Nous avons déjà parlé de la course de côte historique de Saint Cézaire sur Siagne (Alpes Maritimes) à plusieurs reprises (2011 à 2013) grâce à notre ami et collaborateur Patrick Sassi. Cette montée historique de démonstration en était à sa quatorzième édition et si nous en faisons mention cette année, c'est tout simplement parce que notre photographe, au volant de sa Peugeot 104 S, était un des participants de l'édition du 20 mars dernier. Et oui pendant que certains travaillent à la bonne marche du magazine, d'autre s'amuse … Mais gageons qu'au terme de ces quatre montées, Patrick aura pris un immense et intense plaisir …. Cela valait bien un petit clin d'œil complice.

Sources : AMP MAG / Patrick SASSI – Photos : AMP MAG / Jean-Marie CARANTA et OlivBphotographie.

VENTURI / L'AVENTURE MANCELLE
Un trois pages qui retrace l'historique de la Marque Venturi aux 24 Heures du Mans.
A télécharger sur la page facebook du Magazine AMP MAG

MOBIL 1 12 HOURS OF SEBRING
HSR VINTAGE RACE
17 et 18 mars 2016

« Clin d'œil au passé », HSR (Historic Sportscar Racing) organisait trois courses hors calendrier réunissant des plateaux très diversifiés mélangeant les époques, ainsi Historic Group et Vintage Group roulaient (7 tours) le 17 et une BRM Enduro Race (17 tours) avait lieu le 18. Quelques images pour illustrer ce clin d'œil au passé dont une Ford GT40 (Jeff McKee), une superbe Jaguar XKE LW Coupé (Russell Gee), une Lola T70 MkIIIb (Toni Seiler), une BMW 3.5 CSL (C. DeHaan), une Porsche 935K3 (Michael Smith) et peut être plus surprenant puisque nettement moins ancien, une Norma M20F (Dennis Dobkin). Mais avouons que plus rien ne nous étonne dans les plateaux HSR puisque qu'une Audi DTM côtoie une Ford GT 40 ou bien encore diverses voitures allant des années 1960 à 2010 d'où un nombre presqu'incalculable de catégories.

La Lola T70 MkIIIb et la Ford GT 40** étaient des répliques.*

BMW 2002 (1968) – Porsche 911 RSR (1972).

Classement final Historic Sprint Race

1 – Steven White / L.P. Lumoulin Porsche 991 GT America # 139 (2014) 9X 7 tours
2 – Henri Sicotte Chevrolet Camaro GT.R 2010 # 88 (2010) GT2A 7 tours (+06''804)
3 – Jeffrey Freeman Porsche 996 Cup # 016 (2002) GT3B 7 tours
4 – Dennis Dobkin Norma M20 F # 39 (2007) MSR2 7 tours
5 – Ken D'Arcy BMW M3 E92 # 89 (2008) GT4 7 tours
6 – Eric Johnson Audi A12 DTM # 5 (2006) GT2A 7 tours ... etc

Classement final Vintage Sprint Race

1 – Tony Seiler Lola T70 MkIIIb # 77 (1969*) VPT 7 tours
2 – Brad Hoyt Chevrolet Corvette Roadster # 161 (1969) MP1 7 tours (+05''234)
3 – Angel Clemente Mazda RX-7 # 53 (1988) GTU 7 tours
4 – Russell Gee Jaguar XKE LW Coupé # 52 (1963) HP5 7 tours
5 – Ron Canty Porsche 911 IROC # 3 (1973) HP3 7 tours
6 – Jeff McKee Ford GT40 # 9 (1966) GTR 7 tours ... etc**

Classement final Enduro Race

1 – Henri Sicotte Chevrolet Camaro GT.R 2010 # 88 (2010) GTM2 17 tours
2 – Dennis Dobkin Norma M20 F # 39 (2007) H3 17 tours (+00''532)
3 – Eric Johnson Audi A12 DTM # 5 (2006) GTM2 17 tours
4 – Tony Seiler Lola T70 MkIIIb # 77 (1969*) H2 17 tours
5 – Jeff McKee Ford GT40 # 9 (1966) GTC1 17 tours**
6 – Kenneth McKinnon Porsche 911 RSR # 01 (1972) GTM2 17 tours
7 – Ken D'Arcy BMW M3 E92 # 89 (2008) GTM7 17 tours
8 – Ron Canty Porsche 911 IROC # 3 (1973) GTC2 17 tours
9 – Kenneth Greenberg Porsche 993 # 836 (1989) GTM7 17 tours
10 – Franklin Pray Porsche Cayman S # 777 (2006) GTM6 17 tours ... etc

A noter que le changement de catégorie des voitures du sprint à l'enduro, ce qui ne facilite pas la compréhension des dites catégories.

Une Camaro 2010 vue en GranAm devant une Norma 2007, du Vintage bien récent.

Quelques réelles vintages nettement plus intéressantes dans ce joyeux mélange vu à Sebring : La Jaguar de Russell Gee, la Porsche 935 K3 de Michael Smith, la Royale S2000 de Randy Segall, une BMW 3.5 CSL, une Porsche IROC 73, une Mazda RX7 88 et une Austin Healey Sprint 1959.

Sources : HSRRACE.COM – Photos : AMP MAG / John P. AVERY.

FFSA RALLYE
6ème RALLYE DES OLONNES
COUPE DE FRANCE
26 et 27 mars
LIGUE BRETAGNE PAYS DE LOIRE

Cette sixième édition du Rallye des Olonnes organisée par l'ASACO Vallée de la Vie et l'Ecurie Côte de Lumière comptait pour la Coupe de France des Rallyes (coefficient 2), le Championnat du Comité Régional du Sport Automobile Bretagne et Pays de Loire, le Trophée Jacky Deborde et pour le Championnat de l'Automobile Club de l'Ouest. Disputé sur une distance de 140,400 km, divisé en une étape et quatre sections, le rallye comportait huit épreuves spéciales pour une distance de 39,200 km. 52 concurrents étaient initialement engagés, ils seront 49 à participer et 38 termineront classés.

S. Mondou / J. Bichon (FA.6) – D. Laussel / C. Laussel (FN.2S) – T. Colineau / F. Piveteau (FN.2) – A. Orens / M. Bayonne.

Vainqueurs en 2015, André Jézéquel et Gwen Leroy conserve leur couronne aux Olonnes mais il aura fallu attendre la cinquième spéciale pour que le duo de la Peugeot 207 S2000 assoit sa victoire. Ugo Girardeau et Martin Frischknecht auront mené le rallye pendant le temps de deux des spéciales (3/4) après s'être imposé dans la seconde spéciale se contentaient de la seconde place finale et du groupe N/FN devant Damien Delanoue et Alexandre Teixeira, vainqueurs de la troisième spéciale. Laurent Corbineau et Michel Lechon, quatrièmes s'adjugeaient le groupe F2000 tandis que Frédéric Robin et Christophe Bretaudeau, dixièmes au général remportaient le groupe R.

G. Denie / O. Delaire (FN.3) – M. Compagnon / H. Guilloteau (F2.12) – U. Girardeau / M. Frischknecht (FN.4) – J. Blayon / C. Giraud (R.R2).

CLASSEMENT FINAL

1 – André Jézéquel / Gwen Leroy Peugeot 207 S2000 # 1 A.7S 23'30''1
2 – Ugo Girardeau / Martin Frischknecht Mitsubishi Lancer Evo 6 # 10 FN.4 23'37''8
3 – Damien Delanoue / Alexandre Teixeira Mitsubishi Lancer Evo 6 # 4 FA.8 23'47''7
4 – Laurent Corbineau / Michel Lechon Renault Clio RS # 21 F2.14 23'59'''6
4 – Romain Guenec / Anthony Chagneau Citroën C2 # 38 F2.13 24'05''1
6 – Eric Chabrier / Bruno Trambouze BMW 318 Compact # 22 F2.14 24'18''0
7 – Grégory Denie / Olivier Delaire Renault Clio Ragnotti # 31 FN.3 24'37''8
8 – Mathieu Compagnon / Hervé Guilloteau Peugeot 106 # 48 F2.12 24'48''8
9 – Yann Guerineau / Christophe Moreau Renault Clio RS # 32 FN.3 24'51''7
10 – Frédéric Robin / Christophe Bretaudeau Renault Clio R3 # 6 R.R3 24'53''0
11 – Patrice Leon / Nadia Leon Seat Ibiza # 37 F2.13 24'56''5
12 – Xavier Apperce / Alexandre Bonnet Renault Clio 2 RS # 30 FN.3 25'15''1
13 – Jean Blayon / Catherine Giraud Peugeot 208 Vti # 14 R.R2 25'15''4
14 – Christopher Touvron / Brice Ricou Renault Twingo R2 # 15 R.R2 25'15''8 ...
19 – Sébastien Mondou / Julien Bichon Citroën Saxo # 34 FA.6 26'00''7 ...
24 – Maxime Rault / Nicolas Hiver Renault Clio # 18 FA.7 26'47''6 ...
28 – Thibaud Colineau / Florian Piveteau Peugeot 106 # 44 FN.2 27'07''7 ...
34 – David Laussel / Chloé Laussel Citroën Saxo # 46 FN.2S 28'56''9 ...
36 – Amélie Orens / Maxime Bayonne Citroën Saxo # 47 FN.2S 30'17''5 ...
38 – Christophe Renard / Jérémy Renard Peugeot 106 XSi # 42 FA.5 32'00''6.

Engagés : 52 – Forfaits : 3 – Abandons : 11 – Classés : 38.

Chasse gardée aux Olonnes pour André JEZEQUEL et Gwen LEROY

F. Robin / C. Bretaudeau (R.R3) – D. Delanoue / A. Teixeira – L. Corbineau / M. Lechon (F2.14) – R. Guenec / A. Chagneau (F2.13).

Sources : A.S.A.C.O. Vallée de la Vie et Ecurie Côte de Lumière – Photos : AMP MAG / Gilles FRONGIA.

VENTURI / L'AVENTURE MANCELLE – Un trois pages qui retrace l'historique de la Marque Venturi aux 24 Heures du Mans.
A télécharger sur la page facebook du Magazine AMP MAG

BRM P351 WSC 1992

En 1990, John Mangoletsi passait un accord avec la famille d'Alfred Owen qui avait fondé BRM. La société n'existait plus mais la famille avait conservé les droits sur le nom de BRM. Un accord qui permettait à BRM et surtout à Mangoletsi de finaliser ses projets de participer au Championnat Mondial des voitures de sport face à Toyota, Peugeot, Lola et Mazda. Avec le soutien de la famille BRM, Mangoletsi confia la construction de la voiture à Paul Brawn (Ingénieur Zakspeed) qui conçu un châssis type monocoque très classique et relativement banal mais qui sera considéré par les pilotes qui l'ont conduit comme possédant une excellente tenue de route. Le châssis sera finalisé par la firme Courtaulds. Peinte dans un vert très britannique avec le nez orange, symbole de BRM, la voiture était propulsée par un moteur dérivé du bloc Weslake V12 Grand Prix et badgé BRM. Ce moteur sera construit par la société JHS de Terry Hoyle. Revendiqué pour 626 cv à 11500 rpm, ce moteur ne sera ni compétitive ni fiable. La construction d'un second châssis sera envisagée mais jamais réalisé.

La BRM P351 à Silverstone puis aux 24 Heures du Mans 1992.

la BRM P351 débutera sa carrière sportive au 500 km de Silverstone, seconde manche du Championnat Mondial 1992 pilotée par Wayne Taylor et Harri Toivoinen. Confrontée à des problèmes de batterie lors des qualifications, la voiture devait occuper la dernière place en grille. Les soucis s'accumulèrent lors du warm up et la voiture ne prendra pas part à la course. Le team sera ensuite présent aux 24 Heures du Mans ou Richard Jones était le troisième pilote. Les problèmes récurrents de transmission ne permettront ni à Taylor ni à Jones de se qualifier. La voiture sera admise au départ avec un seul pilote (la pauvreté du nombre de participants à l'épreuve y étant pour beaucoup). Toivonen abandonnait après 20 tours sur rupture de transmission. La voiture participera ensuite à une manche de la série IMSA à Watkins Glen aux mains de Wayne Taylor ou elle ne fera que cinq petits tours. Engagée ensuite à Donington, la voiture ne sera pas présente et l'histoire s'arrêtait là du moins pour sa première vie. Le plus étonnant c'est que ceux qui on piloté la voiture estimait qu'elle était bien née et facile à conduire, le manque de fond nécessaire à son évolution aura été la principale cause de sa disparition.

La BRM P351 aux 24 Heures du Mans et à Watkins Glen (IMSA) en 1992.

Mais l'histoire de ce châssis n'est pas terminé car en 1996, Keith Wiggins, le propriétaire du Pacific Racing rachetait la voiture. Après les échecs de ce team en Formule 1 et en Formule 3000, son propriétaire jouait la carte de l'ISRS (International Sportscar Racing Series) créé par celui qui est à l'origine du retour de BRM sur les pistes, John Mangoletsi (Est-ce lui qui a poussé Wiggins à l'achat ? Mystère).

BRM P301 WSC 1997

De manière à être en conformité avec la réglementation du Championnat Mondial Endurance, la voiture fermée va devenir une barquette biplace. Le travail sera effectué par Pilbeam Racing Design (Rigidité du châssis). Elle sera motorisée par un moteur Nissan 3.0 V6 Bi-turbo utilisé en IMSA. La voiture prendra pour la première fois la piste pour des tests à Snetterton aux mains de Willian Hewland.
Bien qu'aucun accord entre la famille BRM et le Pacific Racing n'ait été conclu, le team qui avait envisagé de changer le nom de la voiture dans un premier temps après ses importantes modifications conservera le nom de BRM puisqu'il était le constructeur du châssis.
La voiture débutera en championnat à Donington, première manche de l'ISRS, pilotée par Franz Konrad, Richard Dean et Wido Rössler. Qualifié pour la course sur la troisième ligne, elle ne prendra finalement pas part à la course, électricité défaillante.
Le team décidera alors de ne pas participer au championnat préférant se concentrer sur les 24 Heures du Mans ou elle était engagée pilotée par Eliseo Salazar, Jésus Pareja et Harri Toivonen. Qualifiée avec le 34ème temps (19ème en grille), la P301 ne fera que six tours, moteur out.
On ne la verra plus en 1997.

BRM P301 WSC 1998

En 1998, le British Racing Motor, sera de nouveau présent en ISRS ou elle participera à la manche de Misano aux mains de Tim Sugden et Grant Orbell ou elle se qualifiait à la neuvième place (sa meilleure performance en qualifications) avant d'abandonner après quatre tours. Elle sera engagée dans la manche suivante à Donington (Tim Sugden, Grant Orbell et William Hewland), accidenté aux essais, elle ne participera pas à la course. Clap de fin, la BRM P301 terminait sa carrière aussi rapidement que sa grande sœur la P351 l'avait débutée.

La BRM P301
Essais préliminaires des 24 Heures du Mans 1997.

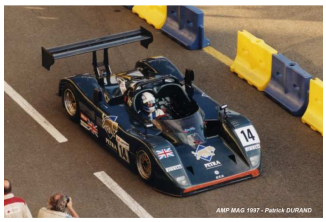
La BRM P301 aux essais préliminaires 24 Heures du Mans 1997.

HISTORIQUE COMPETITION

1992 P351 # 9 British Racing Motors 500 Km de SILVERSTONE Harri Toivonen / Wayne Taylor DNS
1992 P351 # 9 British Racing Motors 24 Heures du MANS Harri Toivonen / Wayne Taylor / Richard Jones DNF
1992 P351 # 8 British Racing Motors IMSA Watkins Glen Wayne Taylor Seizième (DNF)

1997 P301 # 14 Pacific Racing Ltd DONINGTON Franz Konrad / Richard Dean / Wido Rössler DNS
1997 P301 # 14 Pacific Racing Ltd Essais Préliminaires des 24 Heures du MANS Harri Toivonen / Johnny O'Connell 38ème chrono
1997 P301 # 14 Pacific Racing Ltd 24 Heures du MANS Harri Toivonen / Eliseo Salazar / Jésus Pareja DNF

1998 P301 # 14 British Racing Motors MISANO Grant Orbell / Tim Sugden DNF
1998 P301 # 14 British Racing Motors DONINGTON Grant Orbell / Tim Sugden / William Hewland DNS (Accident aux essais)



La BRM P301 aux 24 Heures du Mans 1997 (Essais).

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES BRM P351 / BRM P301 *Châssis unique pour les deux voitures*	
BRM P351 Groupe C **Moteur central arrière badgé BRM issu du Weslake V12 F1** **Cylindrée 3491cc 48 soupapes 4 arbres à came DOHC** **Puissance Kw / Cv 460.0 / 630.0 – Vitesse maxi 309 km/h** **Refroidissement liquide** **Châssis monocoque fibre de carbone** **Suspension AV / AR double triangulation, amortisseurs Bilstein** **Transmission : Boite Manuelle badgée BRM 6 vitesses** **Freins étrier AP 6 pistons – Pneus Goodyear – Longueur : 4500 mm** **Largeur : 1936 mm, hauteur. : 1025 mm, empattement. : 2700 mm.**	**BRM P301 Groupe LMP** **Moteur Nissan BRM V6 90° central AR suralimenté 2 t urbos** **Cylindrée 3000 cc, puissance 550 cv à 6200 tr /mn** **Distribution double ACT 4 sp.cyl Injection électronique Zytek** **Couple 64 mkg à 4000 tr/mn – Refroidissement liquide** **Châssis monocoque carbone – Carrosserie Carbone Kevlar nida** **Suspension AV / AR Push Rod – Boite Hewland DGC 5 vitesses** **Transmission embrayage AP tri disques métal** **Freins étriers AP 6 pistons AV, 4 pistons AR, disques AP carbone** **Pneus Pirelli, jantes BBS 17'', Poids 907 kg, phares PIAA (L).**

La BRM P301 aux 24 Heures du Mans 1997 (Essais et Course).

Sources : Archives AMP MAG, gt-planet.net, Official Entry-lists Le Mans 24 Hours 1992 et 1997 et Collection privée Patrick Durand.
Photos : AMP MAG (Serge CAILLER, Patrick DURAND, Philippe HUBERT et Claude PARPEX) et Collection privée Patrick Durand (Dont photo Dominique Gasnerie) – Illustration : Collection Privée Carsart © Patrick. / Remerciements à Tristan Esteve.

AMPhotosports magazine 2016.W434/03.29

Sources : europeanlemansseries.com, fiawec.com, ffsa.org, gt-tour.fr, hsrrace.com, Asaco Vallée de la Vie, Ecurie Côte de Lumière, Archives AMP MAG, gt-planet.net, Official Entry-lists Le Mans 24 Hours 1992 et 1997, Patrick Sassi, Collection privée Patrick Durand. – Remerciements à Tristan ESTEVE.
Photos : fiawec.com (AdrenalMedia.com), gt-tour.fr, AMP MAG (John P. AVERY, Jean-Marie CARANTA, Serge CAILLER, Patrick DURAND, Gilles FRONGIA, Philippe HUBERT, OliveBphotographie, Claude PARPEX et Philippe REJER). – Illustration : Collection privée CARSART © PATRICK.

MP © 2016 AMP MAG / Patrick DURAND.

N° 434