

## Saison 2020

### RAPPEL RÉGIONAL

Rien n'empêche l'organisation de compétition en 2020. Les points marqués par les concurrents seront reportés pour les championnats 2021 afin de conserver un intérêt sportif aux épreuves 2020. Suite à la décision du Comité Directeur Régional qui autorise l'organisation de manifestation, les dates initiales des meetings prévus de septembre à novembre restent d'actualité en fonction des organisateurs respectifs.

### CALENDRIER 2020 \* AOÛT à NOVEMBRE



#### AOÛT

22 et 23 – Course de côte de la HARMOYE

27 et 29 – Porsche Motorsport Series LE MANS ..... **Reporté aux 26 et 27 septembre** (Communiqué Organisateur)

#### SEPTEMBRE

05 et 06 – Rallye des Côtes de Lumière BEAULIEU sous LA ROCHE

12 et 13 – **Championnat de France Rallycross** de MAYENNE

12 et 13 – **Ultimate Cup Series** ..... **Manifestation annulée** (Communiqué Organisateur)

12 et 13 – Autocross et Sprint Car de MONTAUBAN de BRETAGNE ..... **Manifestation annulée** (Communiqué Autocross-ouest du 22 mai)

13 – Montée Historique de LA POMMERAYE

19 et 20 – **FIA WEC / 24 HEURES** du MANS (Activité du 13 au 20)

19 et 20 – Rallye de la Vie LE POIRÉ sur VIE

26 et 27 – **Championnat de France Rallycross** de KERLABO

26 et 27 – 24 Heures 4L de MONTAUBAN de BRETAGNE

26 et 27 – Porsche Motorsport Series LE MANS ..... Initialement prévu du 27 au 29 août (Pas de compétition, roulage uniquement)

#### OCTOBRE

03 et 04 – **Championnats de France** et **Championnat d'Europe** 24 HEURES du MANS CAMIONS ..... **Reportées aux 7 et 8 novembre**

03 et 04 – Camion-Cross et Sprint Car de SAINT VINCENT des LANDES

03 et 04 – **Championnat de France Fol'car** de MAYENNE

03 et 04 – Rallye Régional du Pays d'Olonne OLONNE sur MER

17 et 18 – Motors Cup Circuit Bugatti LE MANS (Activité du 16 au 18)

17 et 18 – **Championnat de France Fol'car** MAINE LAVARE

23 et 24 – Inter Écuries LE MANS

23 et 24 – Inter Écurie Régularité VHC LE MANS

24 et 25 – Slalom A.C.O LE MANS

#### NOVEMBRE

13 au 15 – Trophée Tourisme Endurance LE MANS

13 au 15 – **Championnat de France F4** LE MANS ..... (Communiqué F.F.S.A. du 28 mai 2020)

Slalom de la Ferté Bernard, Autocross et Sprint Car de Mauron et le Fol'car Régional de Lavaré : En attente de confirmation de dates

\* **Établi en fonction des communiqués reçus** (ffsa.org, ofac.fr, autocross-ouest.fr, club-porsche-france-motorsport.fr, series.ultimategcup.racing)

### ACTUALITÉ : JOURNÉE D'ESSAIS IFFENDIC le 19 juillet

A nos pilotes de Rallye, de course de côte ou slalom... Chers amis. Nos nouveaux licenciés et futurs organisateurs du futur rallye de Brocéliande Sandra Chanceler et Eric Lavernot organisent une séance d'essais, le dimanche 19 Juillet à Iffendic dans le 35. Une opportunité de pouvoir vous entraîner pour vous qui n'avez pas roulé depuis le début de saison et avant votre prochaine épreuve. Pour tous renseignements, prenez contact directement avec Sandra ([association.sandrachallenge@gmail.com](mailto:association.sandrachallenge@gmail.com)). Bien sportivement. (Communiqué A.S.A.C.O. Océane du 16 juin 2020)

### FFSA GT : Pascal HUTEAU chez FULL MOTORSPORT

Pascal Huteau sera le coéquipier de Christophe Hamon en Championnat de France FFSA GT.

Une association qui réunit deuxième et troisième du Championnat FFSA GT Am de la saison 2019, de quoi espérer le titre de la catégorie en 2020 au volant d'une Audi R8 LMS GT4.

« *Grace à votre confiance et au temps que vous m'avez consacré en début d'année, je vais pouvoir retrouver les circuits cette saison ! Un grand merci à vous tous ! Nous avons travaillé sur le projet 2020 de retourner en championnat de France FFSA GT4. Ce sera finalement avec le Team Full Motorsport qui a terminé troisième en AM la saison dernière. Je roulerai donc à nouveau en catégorie AM mais sur une Audi R8 cette fois. J'ai mis tous les moyens, humains, techniques et financiers afin d'aller chercher des podiums et surtout le titre en AM. Ce serait une belle carte pour 2021 afin de viser encore plus haut et de continuer cette aventure sportive qui perdure depuis 19 ans* ». Pascal Huteau.

([pascalhuteau.com](http://pascalhuteau.com))



# Clin d'œil dans le rétro

## Marcel GRUE

### FIGURE INCONTOURNABLE DES SPORTS MÉCANIQUES EN LOIRE ATLANTIQUE ET AILLEURS ... (De 1965 à 1990)



Pour qui côtoie Marcel Grue sans savoir qui il est, la surprise peut être de taille. Sous ses apparences débonnaires, ce retraité du commerce cache bien son jeu, son coup de volant et une carrière sportive qui le verra sur la piste, en rallye et en course décôte. Marcel Grue possède un palmarès remarquable. Il débutera sa carrière en rallye au volant d'une Peugeot 203 qu'il mettra sur le toit. Le métier viendra avec une Dauphine 1093.

**LES ANNÉES GORDINI :** En 1965, Marcel prendra le volant de sa première R8 Gordini, une 1100. À mi saison, il sera en tête du critérium des aspirants devant un certain Andruet. Critérium qu'il terminera au 3ème rang faute de moyen. De la R8 1100, Marcel passera à la 1300 et participera à la fameuse Coupe Gordini en 1967, il y sera classé 30ème avec pour meilleurs résultats deux sixièmes places à Pau et à Rouen et deux neuvièmes places à Nogaro et à Albi. Il enchaînera à la suite rallyes et courses de côte engrangeant de nombreuses victoires de groupe et de classe.



Rallye de La Baule (1965), 12ème Rallye National d'Automne (1966), Rallye du Poitou (1967) et Course de côte des Andelys (1967)



En 1969, exit la groupe 1, la 1300 devient une groupe 2 et Marcel va aller de victoire en victoire aussi bien en rallye qu'en côte. 1970 sera du même tonneau. Cette année sera la dernière au volant de la fameuse R8 Gordini. Une voiture qui aura permis à Marcel Grue de se faire un nom. Pour la petite histoire, il terminera 3ème au scratch lors de la première édition du rallye de Touraine. Et savez-vous pourquoi il fût nommé « le milliardaire de la R8 » dans les parcs de la Coupe Gordini ? ...

Tout simplement pour avoir « inventé » la remorque. Et ceci n'était que les débuts d'une très longue carrière avec d'autres histoires et beaucoup d'autres voitures ...

Rallye de Touraine (1968)



C.C. du Mont Dore (1968)



**LES ANNÉES 70 :** 1971 sera une saison en demi-teinte par manque de temps et aussi de moyens. L'année suivante, au volant d'un coupé Alfa 2000 les succès vont s'enchaîner, quinze courses de côte, résultat, quatorze victoires et une 7ème place au Championnat de France. Avec cette Alfa Romeo, Marcel restera invaincu plusieurs saisons en côte et en rallye dans l'Ouest. Ce sont aussi des années où on le verra au volant d'une Toyota Celica mise à sa disposition par le concessionnaire Nantais de l'époque, une voiture qui selon ses propres termes lui rappelle d'excellents souvenirs et avec laquelle il glanera un certain nombre de victoires. Fin 1974, Marcel acquiert une Alpine 1600. Difficile à mettre au point, la voiture après démontages et remontages sera parfaite début 76, résultats, quatorze succès pour quinze courses, 1977 sera identique, quinze courses et autant de succès dont le célèbre Mont-Dore et un titre de Champion Fédéral en fin de saison. 1978 sera du même tonneau avec douze victoires sur treize engagements. Au total, l'Alpine lui apportera 41 victoires sur 43 épreuves. Fin de chapitre. Les années soixante-dix le verront aussi aux commandes de plusieurs autres voitures telle une Opel Kadett en rallyes ou encore la Ford Capri sur des courses internationales. Ces premiers contacts avec cette voiture le verront avec Joël Bonnemaïson remporter la victoire en catégorie tourisme aux 4 Heures du Mans 1972. Il participera également sur Capri au Tour de France Auto sans succès, la mécanique en décidant autrement. En 1974, il sera au départ des 24 Heures de Spa Francorchamps sur une Opel Commodore GS/E avec pour équipiers Jean Louis Ravenel et le Belge Eddy Joosen, ils finiront 27ème de l'épreuve remportée par Xhenceval, Peltier et Dieudonné sur BMW 30Csi Luigi Racing.

**Photos de gauche,** Critérium de Touraine 1972, Rallye d'Armor 1973 et Critérium de l'Ouest 1974 - **Photos de droite,** 4 Heures du Mans 1974, Critérium de Touraine 1974 et course de côte de la Pommeraye 1978.



Ronde d'Armor 1975, 24 Heures de Spa 1974, Course de côte du Mont Dore 1977 et Circuit Bugatti 1977

**LES ANNÉES 80** (Des années riches et pour lesquelles nous avons demandé à quelqu'un qui le connaît bien, son fils Nicolas, de nous parler de cette période. Nicolas nous retrace donc cette période en l'agrémentant d'anecdotes et de quelques réflexions personnelles sur les sports mécaniques ... à savourer).

**1980-1982 les années Ford Capri**

La période 80-82 marquait la fin de la réglementation FIA qui fait aujourd'hui les beaux jours des compétitions historiques. Les groupes 1, 2, 3 laisseront la place en 82 aux groupes N, A, B que nous connaissons bien aujourd'hui encore.

Cette fin de règne coïncide avec un véritable âge d'or des compétitions de voiture de Tourisme. En groupe 1, les Escort RS2000 sont l'arme absolue, mais la Capri, plus puissante mais plus lourde, représente une alternative intéressante et spectaculaire ! « *Compétitive sur les tracés rapides, cette Ford Capri a été une auto vraiment marquante pour mon père, avec en point d'orgue une troisième place en Championnat de France des circuits et premier du groupe 1* ». Quelques pigees en championnat de France ou d'Europe (le Mont Dore), ont permis de démontrer que l'auto était loin d'être ridicule en course de côte. « *Pour le gamin que j'étais alors, c'était fantastique de voir ces courses spectaculaires (que des propulsions en cette époque ! On n'a pas fait mieux depuis...).* Mais surtout, je garde un souvenir ému du son à la fois rauque et mélodieux du V6 "Essex" de 3.0 l. Du reste, je n'étais pas le seul à ressentir cela. Plusieurs années par la suite, de nombreux observateurs (commissaires de piste, spectateurs...) nous feront part de leur enthousiasme sur les passages de la Capri, vu du bord des pistes ».



AMP MAG - Courtesy of SIMOÛS



AMP MAG - Archives GRUÉ - Photo Actualité Le Mans



AMP MAG - Archives GRUÉ - Photo Actualité Le Mans

*La Capri à Saint Gouëno (1980), au Mont Dore et à Montlhéry (1981)*

**1983-1984 La R5 Turbo Groupe B**

Autre auto spectaculaire... et retour au Rallye. Les nouvelles catégories FIA s'accompagnent de nouvelles autos... Pour la famille Grué, pas moyen de suivre cette course à l'armement. « *Mais grâce au soutien de Renault Ancenis et de Alain Leroux avec qui mon père partage de bons souvenirs de "l'époque Alpine", les années 80 prennent une autre tournure: le voilà pilote de la R5 Turbo officielle Renault Ancenis* ».

« *En fait, jusqu'en 1991, Papa ne pilotera plus sa propre auto, mais celle de concessions ou succursales en Loire-Atlantique. Pas mal de soucis de jeunesse la première année, sur cette auto ex-Ragnotti, mais la seconde sera l'occasion de plusieurs podiums en Rallye* ».

Mais c'est la course à l'armement là encore, et les 5 Turbo "Tour de Course", puis les groupes B issues du Championnat du Monde deviennent impossible à suivre, même avec le soutien d'un dynamique concessionnaire. « *C'est la période où nous faisons la connaissance de Bernard Guéné, qui travaillait à la concession à l'époque, et qui est toujours là en 2010 pour nous donner un coup de main sur ma Ford Sierra Cosworth* ».



AMP MAG - Gilles FRONGIA

*La Pommeraye 1983*

**1985-1986 - La R5 GT Turbo grise**

En 1985, nouveau défi ! Renault sort un nouveau produit, et enfin sa propre GTI: la R5 GT Turbo. Avec une formule monotype en rallye, et de nombreux concurrents (Des rallyemen expérimentés, et des "petits jeunes qui montent", comme par exemple Jean-Louis Fraquet, Jacky Deborde ou un peu plus tard Philippe Bugalski). C'était là que se situait désormais la compétition.

Défi relevé... mais 85 reste une année en dedans, malgré quelques prestations honorables. Et pour cause: dans l'objectif de faire "au mieux", l'auto a été confiée à un préparateur, censé être spécialiste de ce genre d'auto... Mais la préparation est un désastre, à la limite du sabotage. L'auto est "à peine conduisible", et la saison se termine sur une cabriole à St Goueno... devant mes yeux ! *Dixit Nicolas*

**1986-1988 - La R5 GT Turbo "jaune canari"**

Mais on ne s'avoue pas vaincus si facilement... en 86, nouvelle auto, cette fois-ci avec la succursale Renault de Nantes. Programme ambitieux, avec le challenge Diac, et la plupart des rallyes du grand ouest. Et les résultats sont au rendez-vous, avec même une qualification à la finale des rallyes (50% spéciales, 50% cartographique ... une autre époque ...). 1988 sera du même tonneau.

Anecdote : « *Cette fois-ci pas de préparateur : ce sont des collaborateurs Renault qui, en passionnés et avec mon père comme "coordinateur", vont préparer et entretenir l'auto. Parmi ces passionnés, un "petit jeune" fera son chemin : Didier Legal a par la suite collaboré avec Jean-Louis Schlessler, KTM, Oreca, Pescarolo Sport, avant de fonder sa propre entreprise, spécialiste en faisceaux électriques pour la compétition et les véhicules de prestige. Présent sur de nombreux Dakar, il a même navigué Thierry Magnaldi (9ème au général) et Henri Pescarolo* ».



AMP MAG - Gilles FRONGIA



AMP MAG - Courtesy of Christophe CHAÏNE



AMP MAG - Courtesy of Christophe CHAÏNE



AMP MAG - Courtesy of Christophe CHAÏNE

*La 5 GT Turbo grise en 1985 puis jaune en 1986, la même en 1987 à Pouillé les Côteaux – La R21 empruntée à Corcoué sur Logne en 1989*

**1988-1989 - la R21 Turbo - retour aux "gros cubes"**

En 88, Renault souhaite promouvoir son dernier produit: la R21 Turbo. Une berline puissante, concurrente de la Sierra Cosworth quatre portes, ou de la Mercedes 190E 2.3 16s. C'est donc un passage à la R21 Turbo, toujours avec le soutien de Renault Nantes, mais aussi ponctuellement le support technique de Renault Sport sur cette toute nouvelle auto. Cette première année, marquera plusieurs bons résultats, à la fois en rallye, circuits, et course de côte, toujours avec cet éclectisme cher à mon père et à sa génération.

« *À ce sujet, à une époque où l'on prône la spécialisation, je trouve vraiment formidable de voir quelques champions comme Raikkonen, Loeb, Sarrazin, Ekström ou Dumas alterner les disciplines comme pour la génération des Rorhl, Fréquelin, Andruet, ou Snobeck - dans laquelle je place mon père. Aujourd'hui, je trouve le sport auto trop cloisonné - de la réglementation technique et sportive jusqu'à la mentalité des pratiquants, même amateurs. Il n'y a plus autant de passerelle qu'il y a une quinzaine d'années. Le réglementation technique y est pour beaucoup, de mon point de vue* ».



La 21 Ville de Nantes au Mont Dore en 1988 puis à Charades (finale groupe N) en 1989 – Du rallye à gogo, ici la Simca 1000 R3 qui appartenait à Didier Blot au Critérium de Touraine, La voiture était neuve mais pas sans soucis, le moteur fonctionnait mal et le tablier avant se découpait, soudure obligatoire à chaque boucle.

En 1989, le soutien de la Ville de Nantes est l'occasion de monter un programme principalement axé sur le Trophée fédéral des Circuits (l'actuelle Coupe de France), qui permet à la municipalité de communiquer son dynamisme sur tous les circuits français.

Malgré la rude concurrence des Ford Sierra Cosworth (techniquement bien supérieures, je suis bien placé pour le savoir...), mon père terminera donc ces années 80 sur une première place en groupe N au championnat.

Anecdote: « Cette année-là, papa a participé à ce qui restera la toute dernière compétition disputée sur le grand Circuit de Charade... moment inoubliable. Sur cette piste (route de montagne) où chaque tour est une aventure, une durite de turbo fendue l'obligera à terminer la course avec l'équivalent d'une R21 TS mal réglée, mais il a tout de même passé le premier tour en tête et ... vu la ligne d'arrivée ! »

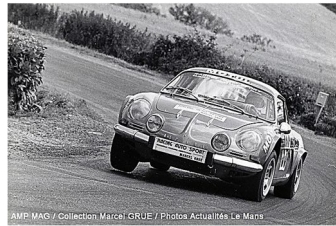
« Pour résumer ces années 80, beaucoup de compétitions, des volants officiels, des victoires mais avec le recul (nostalgie enfantine), je garde un souvenir ému de l'époque de la Ford Capri, de son look ravageur, de son bruit envoutant, et des fantastiques bagarres du groupe 1 avec les fameuses Escort RS2000 ».

Années Renault donc, ce qui n'empêchera pas Marcel Grué de piloter d'autres voitures dans cette période des années 80. On le retrouve au volant d'une Simca 1000 R3 au Critérium de Touraine en 1980 et aux commandes d'une Lancia lors du rallye de Loire Atlantique en 1989.



La Lancia au Rallye de Loire Atlantique 1989 (second groupe A)

Cet article est une remise à jour d'articles parus dans les numéros 138, 141, 174 et 175 du Magazine AMP MAG de l'année 2010



Sources : Marcel, Marie-Jo et Nicolas GRUE.

Photos : Collection Marcel et Marie-Jo GRUE (Photo Conrath Nancy, Photo Le Mans Actualités, Gordinoche, Patrick JOLY, Photo Actualités Le Mans, Photo Concept, Droits Réservés) et AMP MAG (Christophe CHAINE, Gilles FRONGIA et Marc TESSIER).



## Clin d'œil dans le rétro **SALEEN et les 24 HEURES du MANS** UN CERTAIN RÊVE AMÉRICAIN (1997 à 2010)



Les 24 Heures du Mans ont toujours fait rêver les Américains, Steve Saleen n'a pas échappé à la règle. L'idée de modifier une voiture typiquement américaine (Ford Mustang type 1994) pour la compétition aboutira à la Saleen Mustang RRR. La voiture conservait uniquement le châssis coque en acier. Le reste du concept était signé Saleen (Ford V8 bloc aluminium 5,7 litres pour 580 chevaux, boîte Hewland à cinq rapports, aérodynamisme (Circulation d'air, aileron, spoiler) entièrement revu et corrigé). La Saleen Mustang s'imposait d'entrée dans une course TransAm SCCA en 1995 aux mains de Price Cobb. L'année suivante Saleen remportait le titre constructeur. En 1997, la marque faisait figure honorable aux 24 Heures de Daytona puis aux 12 Heures de Sebring. Invitée à participer aux essais pré-qualificatifs des 24 Heures du Mans les deux Saleen Mustang se qualifiaient sans problème pour la course.



Essais pré-qualificatifs Le Mans 1997 – 24 Heures du Mans 1997

### Pré-qualifications des 24 Heures du Mans 1997

Saleen Mustang RRR # 66 (GT2) – Steve Saleen / David Warnock / Rob Schirle – Saleen-Allen Speedlab-Cirtek Racing (4'09''520) **Qualifié**  
Saleen Mustang RRR # 67 (GT2) – Allen Lloyd / Price Cobb / P. Andrews – Saleen-Allen Speedlab-Cirtek Racing (4'07''447) **Qualifié**

### 24 Heures du Mans 1997

AB : Saleen Mustang RRR # 66 (GT2) – David Warnock / Rob Schirle / Allen Lloyd – Saleen-Allen Speedlab-Cirtek Racing (Électricité 9<sup>ème</sup> heure)  
AB : Saleen Mustang RRR # 67 (GT2) – Steve Saleen / Price Cobb / Carlos Palau – Saleen-Allen Speedlab-Cirtek Racing (Moyeu 17<sup>ème</sup> heure)

Le Cirtek Motorsport épaulait le Team Saleen en 1997. Ces deux Mustang semi-officielles engagées dans le Championnat F.I.A. GT mais aussi dans le Championnat Britannique débarquaient dans la Sarthe pour ces essais pré-qualificatifs de 1998 offrant un aspect « Monsieur Bricolage ». Une des deux voitures sera même terminée sur place, les deux Mustang ne seront pas beaucoup vues en piste. L'une d'entre-elles parviendra tout de même à se qualifier pour la course, ce qui était honorable aux vues d'un certain à peu près émanant du Cirtek Motorsport. Ceci se confirmant un peu plus tard quand le team Britannique déclarait forfait pour la course.



Les deux Saleen lors des essais pré-qualificatifs de 1998

### Pré-qualifications des 24 Heures du Mans 1998

Saleen Mustang # 74 (GT2) – David Warnock / Rob Schirle / Michel Ligonnet – Cirtek Motorsport (4'08''998) **Qualifié**  
 Saleen Mustang # 75 (GT2) – Rob Schirle / Michel Ligonnet – Cirtek Motorsport (4'09''895) Non qualifié

### 24 Heures du Mans 1998

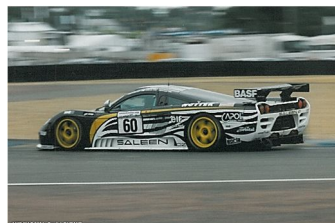
Saleen Mustang # 74 (GT2) – Cirtek Motorsport **FORFAIT**

Il faudra attendre trois années pour revoir la marque américaine dans la Sarthe avec une voiture qui n'avait plus rien à voir avec la Mustang puisqu'il s'agissait de la S7.R qu'on verra un peu partout dans les Championnats GT nationaux et internationaux pendant une décennie. La S7.R était issue de la Saleen S7, Supercar présentée pour la première fois en août 2000 sur le circuit de Laguna Seca. La S7 sera construite de 2000 à 2004 remplacée par la S7 Twin Turbo (2005 et 2006) puis par la S7 Performance Upgrade fin 2006. La Saleen S7.R est la version course de la S7 et sera produite de 2000 à 2007. Elle sera engagée en American Le Mans Series, en European Le Mans Series, en F.I.A. GT Championship, en Grand Am et dans les championnats GT nationaux.



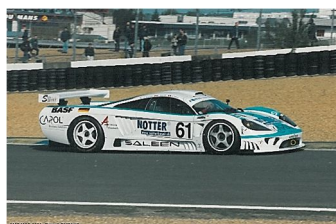
Trois Saleen S7.R étaient invitées aux essais de 2001 dont une officielle du Team Saleen-Allen Speelab, une aux couleurs du Konrad Motorsport et une aux couleurs du RML (Ray Mallock Limited).

Chacun arborait ses propres couleurs lors de ces essais préliminaires, il en sera autrement pour les 24 Heures où la Saleen S7.R du Konrad Motorsport arborait les mêmes couleurs que la voiture officielle du Team Saleen-Allen Speedlab.



### Essais Préliminaires des 24 Heures du Mans 2001

Saleen S7.R # 60 (GTS) – Saleen-Allen Speedlab  
 Franz Konrad / Oliver Gavin / Terry Borcheller (3'54''448)  
 Saleen S7.R # 61 (GTS) – Konrad Motorsport  
 Walter Brun / Toni Seiler / Charles Slater (3'58''451)  
 Saleen S7.R # 62 (GTS) – Ray Mallock Ltd.  
 Johnny Mowlem / Ian McKellar / Bruno Lambert (3'54''472)



À gauche les Saleen aux essais préliminaires

À droite les Saleen lors des 24 Heures



### 24 Heures du Mans 2001

18<sup>ème</sup> : Saleen S7.R # 60 (GTS)  
 Franz Konrad / Oliver Gavin / Terry Borcheller  
 Saleen-Allen Speedlab  
 AB : Saleen S7.R # 61 (GTS)  
 Walter Brun / Toni Seiler / Charles Slater  
 Konrad Motorsport (Déjà impliquée dans l'accident du quatrième tour la 61 ne surviva pas à un autre accident abandonnant à la 5<sup>ème</sup> heure)  
 AB : Saleen S7.R # 62 (GTS)  
 Johnny Mowlem / Ian McKellar / Bruno Lambert  
 Ray Mallock Ltd. (Soupapes 15<sup>ème</sup> heure)



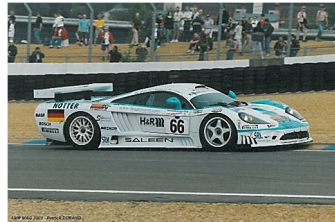
De nouveau trois Saleen S7-R lors des essais préliminaires de 2002, deux pour le Konrad Motorsport et une pour le Ray Mallock Ltd., deux teams fidèles à la marque.

### Essais Préliminaires des 24 Heures du Mans 2002

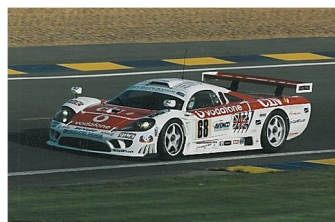
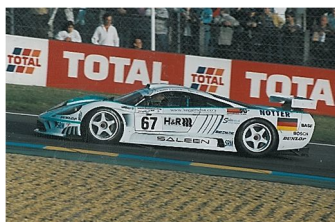
Saleen S7.R # 66 (GTS) – Konrad Motorsport  
 Terry Borcheller / Toni Seiler / Franz Konrad (4'01''972)  
 Saleen S7.R # 67 (GTS) – Konrad Motorsport  
 Walter Brun / Charles Slater (4'13''675)  
 Saleen S7.R # 68 (GTS) – Ray Mallock Ltd.  
 Bob Berridge / Tamás Illes / Gavin Pickering (4'11''099)



À gauche préliminaires



À droite course



## 24 Heures du Mans 2002

23<sup>ème</sup> : Saleen S7.R # 68 (GTS) – Pedro Chaves / Miguel Ramos / Gavin Pickering – Ray Mallock Ltd.

26<sup>ème</sup> : Saleen S7.R # 66 (GTS) – Terry Borcheller / Toni Seiler / Franz Konrad – Konrad Motorsport

AB : Saleen S7.R # 67 (GTS) – Walter Brun / Rodney Mall / Charles Slater – Konrad Motorsport (Rupture pompe carburant 10<sup>ème</sup> heure)

En 2003, quatre Saleen étaient présentes lors des essais préliminaires pour seulement deux officiellement invitées à participer, les deux autres comme un certain nombre d'autres voitures présentes étant considérées comme voitures suppléantes. Le Konrad Motorsport et le Graham Nash Motorsport-Ray Mallock Limited alignaient ces quatre voitures.



Préliminaires 2003, les deux Konrad # 66 et 67 (Suppléante) et les deux Graham Nash-Mallock # 64 et 65 (Suppléantes)

## Préliminaires des 24 Heures du Mans 2003

Saleen S7.R # 64 (GTS) – Pedro Chaves / Miguel Ramos / Ni Amorim – Graham Nash Motorsport-Ray Mallock Ltd. (4'06''089)

Saleen S7.R # 65 (GTS) – Gavin Pickering / Thomas Erdos / Mike Newton – Graham Nash Motorsport-Ray Mallock Ltd. (Suppléante) (4'03''432)

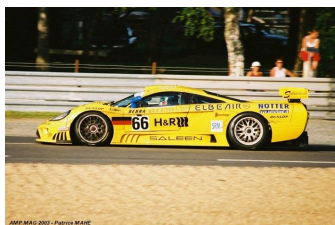
Saleen S7.R # 66 (GTS) – Toni Seiler / Franz Konrad – Konrad Motorsport (3'59''071)

Saleen S7.R # 67 (GTS) – Jean-François Yvon / Walter Brun / Jesus-Diez Villarroel – Konrad Motorsport (Suppléante) (4'08''908)

## 24 Heures du Mans 2003

NC : Saleen S7.R # 64 (GTS) – Pedro Chaves / Thomas Erdos / Mike Newton – Graham Nash Motorsport-Ray Mallock Ltd. (Distance insuffisante)

AB : Saleen S7.R # 66 (GTS) – Walter Brun / Toni Seiler / Franz Konrad – Konrad Motorsport (Transmission 9<sup>ème</sup> heure)



Course 2003 : Graham Nash mieux que Konrad Motorsport

2006 : La Saleen ACEMCO aux préliminaires et en course

Pas de Saleen en 2004 ni en 2005.

Retour de la belle S7.R en 2006 sous les couleurs du team américain ACEMCO Motorsports.

## Préliminaires des 24 Heures du Mans 2006

Saleen S7.R # 66 (LM GT1) – Johnny Mowlem / Terry Borcheller / Christian Fittipaldi – ACEMCO Motorsports (3'56''695)

## 24 Heures du Mans 2006

11<sup>ème</sup> : Saleen S7.R # 66 (LM GT1) – Johnny Mowlem / Terry Borcheller / Christian Fittipaldi – ACEMCO Motorsports

En 2007, deux Saleen S7.R étaient présentes sous les couleurs françaises du Team Oreca, des voitures vues en Championnat de France GT.



2007 : Les deux Saleen du Team Oreca aux préliminaires puis lors des 24 Heures

## Préliminaires des 24 Heures du Mans 2007

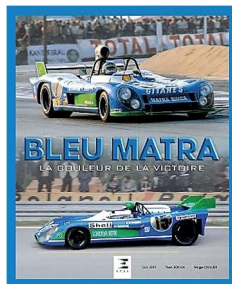
Saleen S7.R # 54 (LM GT1) – Laurent Groppi / Nicolas Prost / Jean-Philippe Belloc – Team Oreca (3'54''176)

Saleen S7.R # 55 (LM GT1) – Nicolas Prost / Soheil Ayari / Nicolas Lapierre – Team Oreca (3'51''725)

## 24 Heures du Mans 2007

10<sup>ème</sup> : Saleen S7.R # 54 (LM GT1) – Laurent Groppi / Nicolas Prost / Jean-Philippe Belloc – Team Oreca

16<sup>ème</sup> : Saleen S7.R # 55 (LM GT1) – Stéphane Ortelli / Soheil Ayari / Nicolas Lapierre – Team Oreca



# BLEU MATRA

La couleur de la victoire

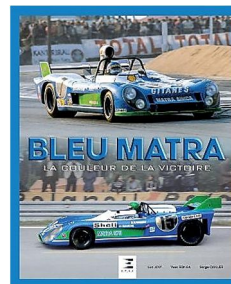
Auteurs

Yves RONGA, Luc JOLY et Serge CAILLER

240 pages – 589 photos – Format 240 x 240

Editions E.T.A.I – Prix public 59 €

Parution 8 juillet 2020





2008 : La Saleen Larbre Compétition aux essais préliminaires puis en course

Le Team Français Larbre Compétition sera le seul représentant pour la marque américaine en 2008

**Essais préliminaires des 24 Heures du Mans 2008**

Saleen S7.R # 50 (LM GT1) – Christophe Bouchut / David Smet / Patrick Bornhauser – Larbre Compétition (3'55''383)

**24 Heures du Mans 2008**

28<sup>ème</sup> : Saleen S7.R # 50 (LM GT1) – Christophe Bouchut / David Smet / Patrick Bornhauser – Larbre Compétition

La marque ne sera pas représentée en 2009.

La dernière apparition d'une Saleen S7.R aura lieu en 2010 avec la voiture du Team Larbre Compétition. Une dernière plutôt réussie puisque le Team Français s'imposait dans la catégorie LM GT1. Saleen quittait donc le Circuit de la Sarthe par une victoire.

**Essais préliminaires des 24 Heures du Mans 2010**

Essais préliminaires annulés suite à la crise financière.

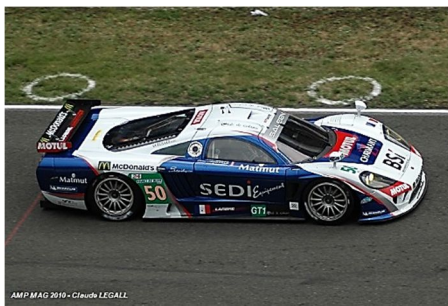
**24 Heures du Mans 2010**

13<sup>ème</sup> et vainqueur LM GT1 : Saleen S7.R # 50 (LM GT1) – Roland Bervillé / Julien Canal / Gabriele Gardel – Larbre Compétition



2010

La victoire en guise d'adieu



AMP MAG 2010 - Claude LEGALL



AMPPhotosports - AMP MAG

2010

Victoire en LM GT1 pour la Saleen Larbre Compétition

**BILAN 1997-2010**

- Participations : 19
- Non qualification : 1
- Forfait : 1
- Voitures suppléantes : 2
- Voitures classées : 8
- Voiture non classée : 1
- Abandons : 6
- Victoire de catégorie : 1



AMP MAG 2010 - Stéphane LUSTEAU

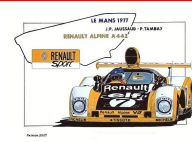


AMP MAG 2010 - Claude LE GALL

Sources : Archives AMP MAG  
Photos : AMP MAG (Serge CAILLER, Claude LE GALL, Stéphane LUSTEAU, Patrice MAHE et Patrick DURAND)



**CARS ART © PATRICK**  
ILLUSTRATIONS  
SPORTS MÉCANIQUES  
carsartpatrick@orange.fr  
33 6 72 90 43 94



Ligue Régionale du Sport Automobile  
**BRETAGNE – PAYS de la LOIRE**  
19 rue de la Bégaudais – 44810 LA CHEVALLERAI  
[www.ligue-sportauto-bpl.org](http://www.ligue-sportauto-bpl.org) – [ligue.sportauto.bpl@gmail.com](mailto:ligue.sportauto.bpl@gmail.com)  
Tél. 02 40 79 02 11



**BRETAGNE & PAYS DE LA LOIRE MAGAZINE 18-2020/06.18**

Sources : Ligue FFSA Bretagne et Pays de la Loire (Stéphane Lusteau), ffsaorg, ofac.fr, autocross-ouest.fr, club-porsche-france-motorsport.fr, series.ultimatecup.racing, archives AMP MAG (Patrick Durand), A.S.A.C.O. Océane et pascalhuteau.com.

Photos : AMP-BPL MAG Archives (Serge Cailler, Christophe Chaine, Patrick Durand, Gilles Frongia, Claude Le Gall, Stéphane Lusteau, Patrice Mahe et Marc Tessier) Collection Marcel et Marie-Jo GRUE (Photo Conrath Nancy, Photo Le Mans Actualités, Gordinoche, Patrick Joly, Photo Actualités Le Mans, Photo Concept, Droits Réservés).

CONCEPT © 2020 AMP-BPL MAG / Patrick DURAND.

