

GRAND PRIX DE FRANCE G.T. CLERMONT- FERRAND

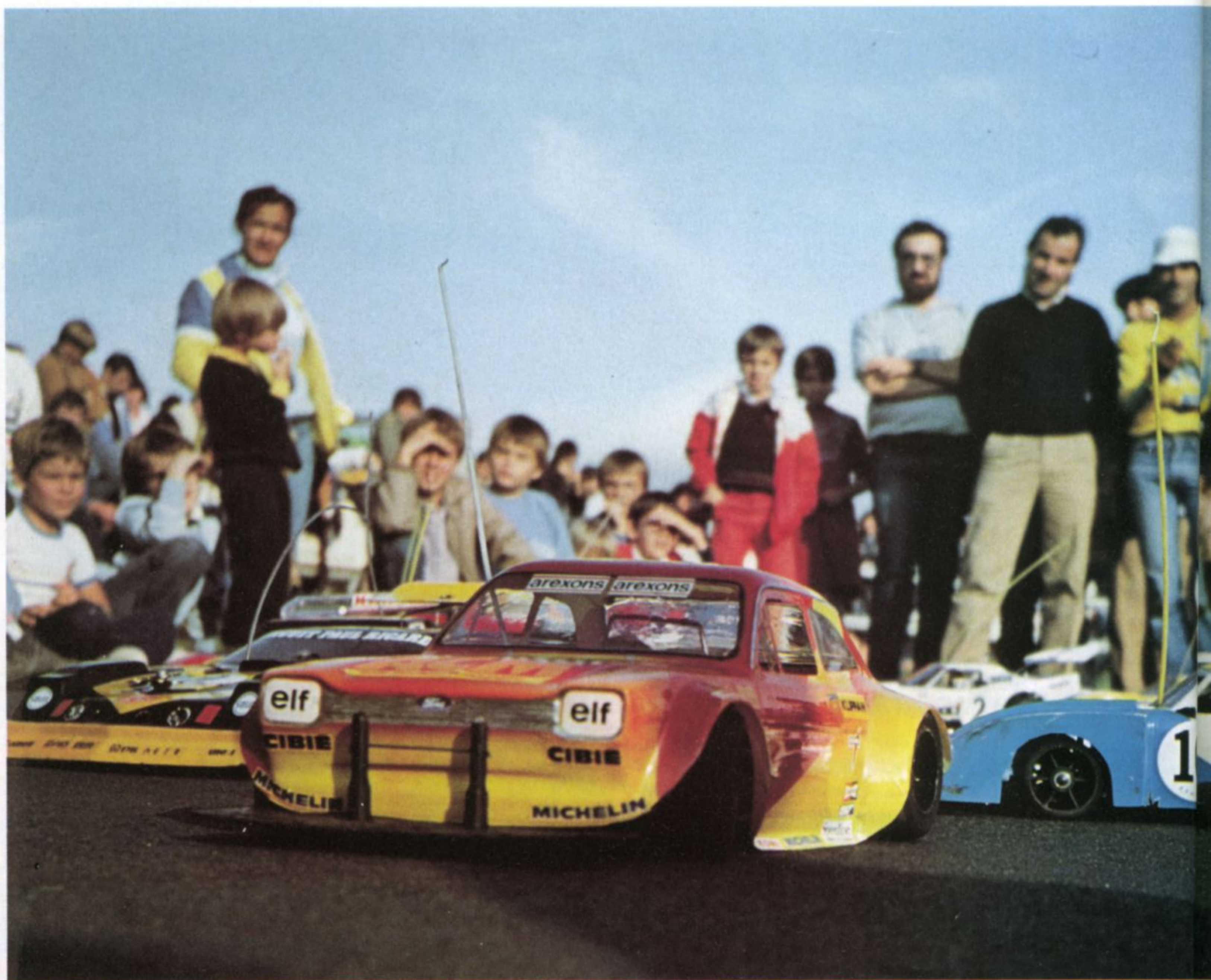
Denis Sallé

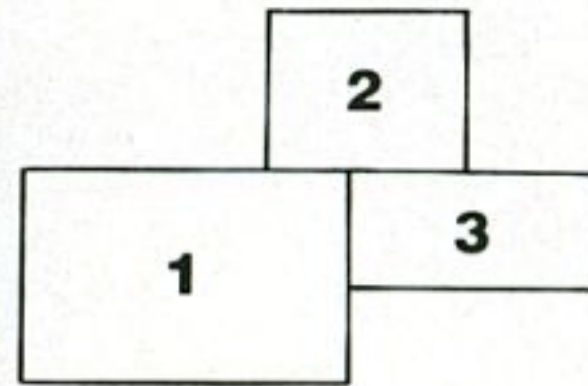
Encore une course à Clermont-Ferrand me direz-vous ? Eh oui ! Tout le monde s'est retrouvé à Gergovie pour participer à la plus grande course grand tourisme organisée en France. Il faut croire que le circuit plaît ! De plus il se trouve à égale distance de tous les coins de l'hexagone permettant à des gens de Montpellier ou Strasbourg d'effectuer un déplacement pas trop long pour un week-end.

Je ne reviendrai pas sur l'organisation qui fonctionne toujours bien à Clermont-Ferrand sur les stands couverts, l'apéritif, etc... puisque déjà plusieurs articles en ont longuement parlé.

Les pilotes ayant fait le déplacement ont pour nom Collet, Lecat, Berron, Heintz, Hubert, Marrot, Levy, des voisins de Vichy, Moulins, Montluçon et la joyeuse équipe de Montpellier composée de Torrès, Mansiet et O. Moulin. Pas autant de concurrents que nous l'aurions espéré (proximité de la dernière manche de C.F.) mais comme d'habitude les meilleurs étaient là, et bien décidés à réaliser la meilleure performance, c'est cela qui est chouette !

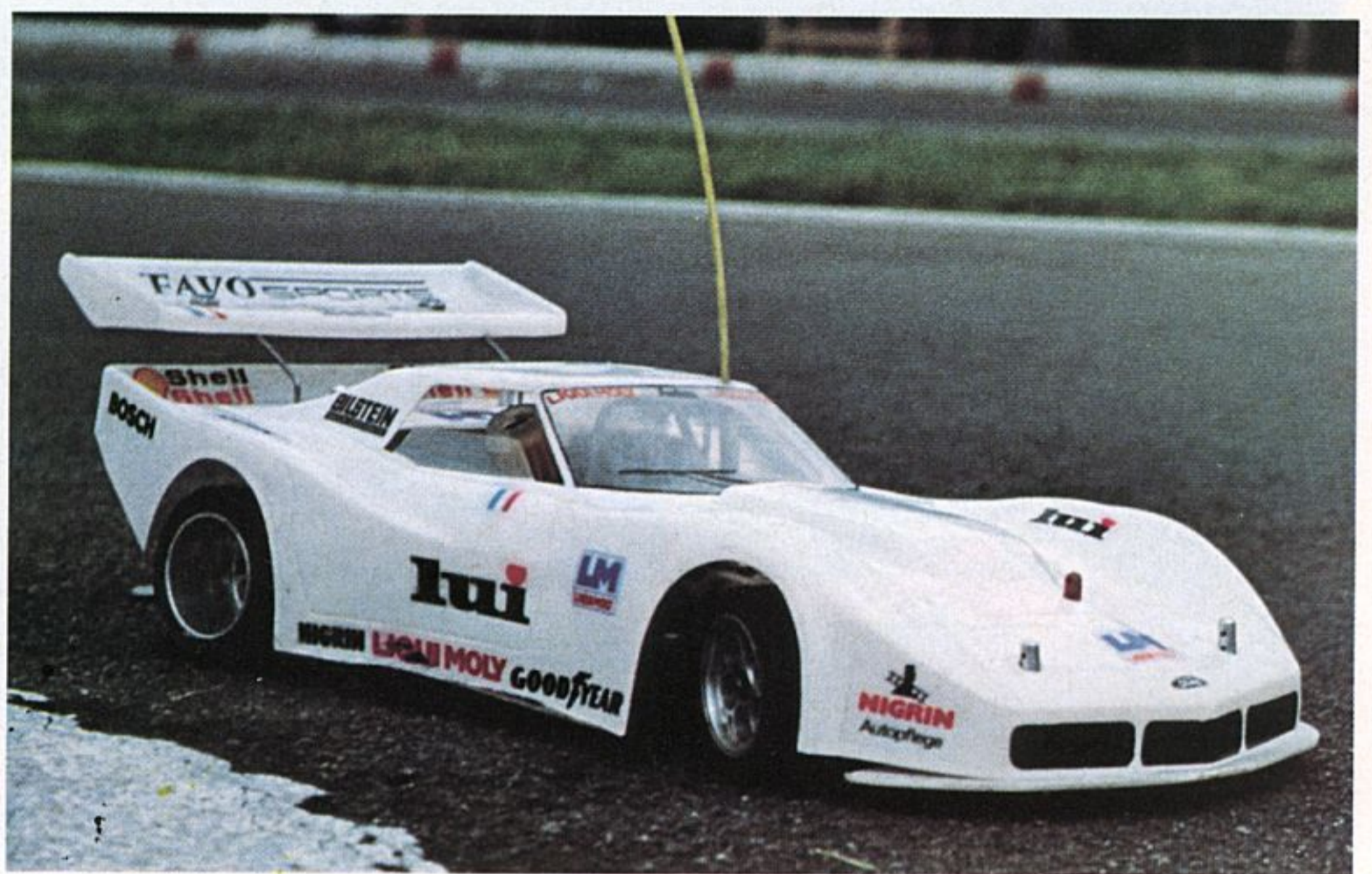
Le samedi était consacré à la traditionnelle séance d'essais libres, permettant à tous de se familiariser à la GT puisque pour beaucoup, c'était la première fois qu'ils utilisaient cette carrosserie sur leur auto. Les enseignements des championnats d'Europe GT étaient profitables, puisque deux types de carros-





(1) Concours de carrosserie GT. Notez la Ford Escort Auto-RCM! (2) La S.G. de P. Collet remporte la palme de la plus belle carrosserie. (3) Je suis dans Auto-RCM, et j'aime ça ! La Corvette de Tornes.

Pour en finir avec ces carrosseries je signalerai que le degré de finition était bien supérieur à ce que nous avons l'habitude de voir. Chacun avait apporté un soin particulier à la décoration de son auto, et tout était figolé dans le moindre détail. Un concours de carrosseries était d'ailleurs organisé, et après



series étaient principalement utilisés: "Toyota" et "Corvette". Toyota pour les SG et Corvette pour les PB. Quelques légers problèmes de refroidissement mais le climat Auvergnat n'est pas trop chaud en cette saison, et surtout des solutions originales pour faire le plein: pour beaucoup cela consistait à relier le bouchon par une tringle que l'on tire depuis la glace arrière (supprimée) de l'auto, le ravitaillement se faisant par le toit dans lequel une ouverture de \varnothing 30 mm a été pratiquée.

Ces carrosseries conféraient aux autos une tenue de route proche de celle du prototype, avec peut-être une adhérence supérieure à l'avant en ce qui concerne la Toyota, la Corvette quant à elle étant parfaitement neutre.

bien des hésitations le jury, composé de spectateurs, récompensait la voiture de Philippe Collet qui, décidément, effectue une fin de saison remarquable...

La course

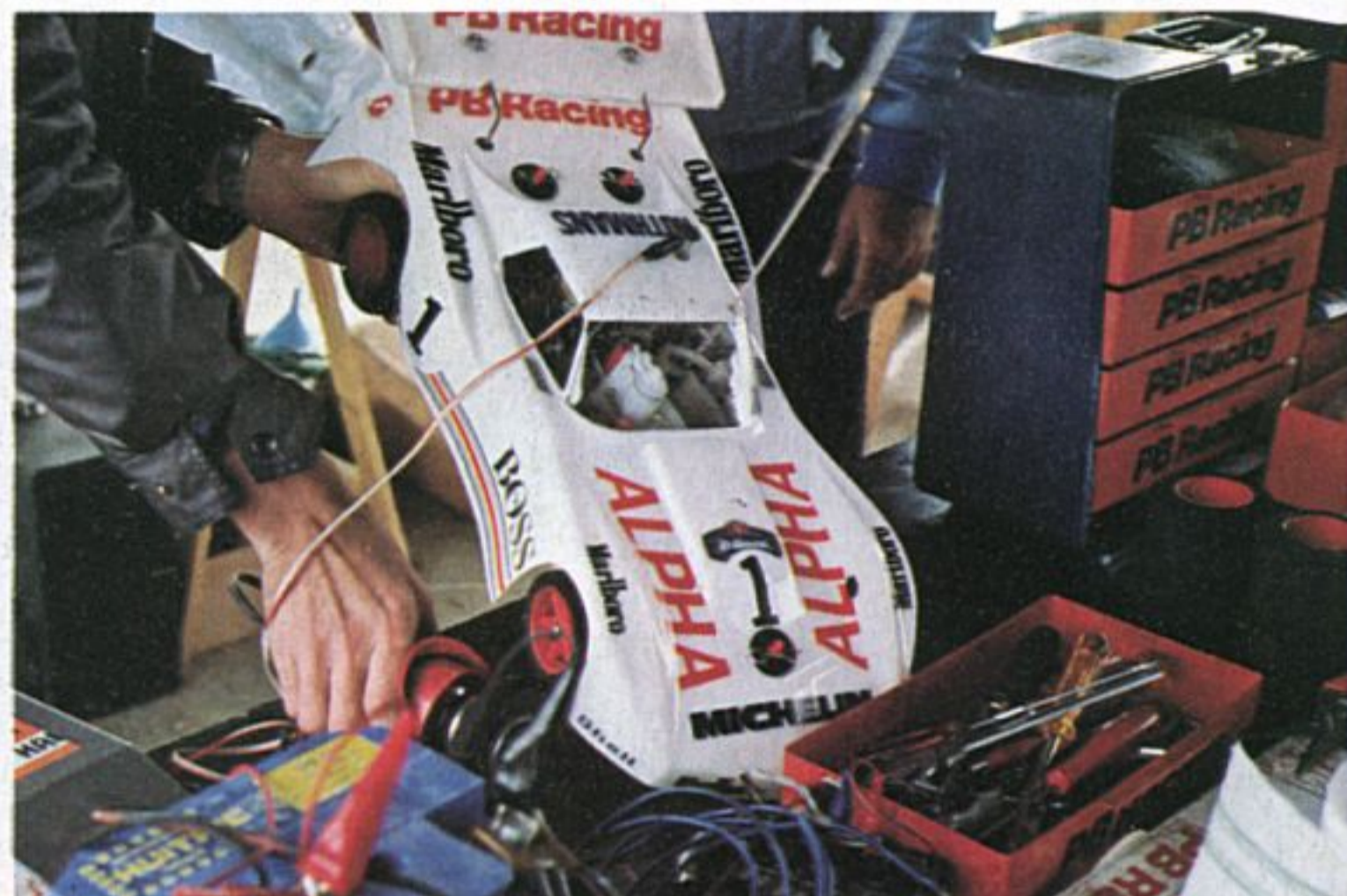
Uniquement la journée du dimanche fut utilisée à cet effet. Qualifications le matin et en début d'après-midi, puis 1/4, 1/2 et finale. Les séances de qualifications allaient permettre de se rendre compte de la vitesse atteinte par des GT par rapport à des protos, et très vite, il apparaissait que les performances étaient très proches, puisque Philippe Collet réalisait dès la première manche 15 T en 5'11"97, ce qui constituera d'ailleurs la meilleure performance de la



La remise des prix.



La Serpent de D. Gros.



Un démarrage de D. Lecat.

journée. Au fil des heures, tout le monde allait essayer d'accrocher les 15 tours et à l'issue des manches de qualification, nous avons en finale directe :

Collet	15 T en 5'11''97
Berron	15 T en 5'12''98
Heintz	15 T en 5'15''10
Lecat	15 T en 5'16''80
Hubert	15 T en 5'18''67
Sallé	15 T en 5'19''99
Mansiet	14 T en 5'03''54

Papon, qui avait ici même remporté la coupe de l'Avenir 15 jours auparavant, échouait pour 60/100^e mais rien n'était perdu pour lui ni pour les autres puisque les qualifications démarraient des 1/4 de finale.

1/4 de finale

On y retrouve Gros qui étrenne une Serpent Quatro toute neuve, et qui dès le départ, prend la tête de cette course, suivi par Marrot et son Associated, Bertrand (SG), et Yvois (PB). Très rapidement Yvois casse son moteur et abandonne, et c'est Tong qui prendra la quatrième place derrière Bertrand. Devant la lutte est chaude entre Marrot et Gros qui, malheureusement, cale sur le bord de la piste. Marrot passe donc en tête, suivi par Bertrand et Gros qui troisième joue sa qualification.

Il réussira à doubler la voiture de Bertrand mais ne parviendra pas à rejoindre Marrot qui mènera son Associated à la victoire, lui permettant ainsi de parti-

ciper à la 1/2 finale. A noter Tong qui, bien qu'utilisant une planche à roulette, aurait pu ravir la troisième place à Bertrand mais avec des si... on mettrait Clermont-Ferrand en bouteille !

1. Marrot	50 T en 20'27''92
2. Gros	48 T en 20'09''10
3. Bertrand	47 T en 20'23''65
4. Gabolde	45 T en 20'16''43
5. Tong	45 T en 20'21''20
6. Burrin	41 T N.T.
7. Orsoni	22 T en 20'06''36
8. Godard	21 T N.T.
9. Yvois	13 T N.T.
10. Lemaitre	
11. Recinet	

1/2 finale

Dès le lever du drapeau c'est Papon avec son n° 1 qui prend la tête suivi par Torrès et sa Corvette aux couleurs du magazine "Lui", puis Leblanc, Aupetit. Le train est un peu plus rapide que tout à l'heure et les laces en finale vont être chères. Très rapidement Papon est victime d'ennuis de carburation, certainement dûs à un mauvais réglage compte tenu du peu de refroidissement que procure une carrosserie fermée. A ce propos, si vous courez en GT, ouvrez un petit peu votre carburateur à la reprise si vous sentez que cela ne va pas. C'est Torrès qui prend la relève, et qui, dans

un style coulé semble imposer son rythme à cette course, suivi par Leblanc, Moulins, qui est bien remonté et Gros. Trop tôt Pierre Marrot va devoir s'arrêter puis abandonner, imité en cela, quelques minutes plus tard, par Aupetit, dont le moteur n'a pas supporté la carrosserie de Toyota, puis Levy abandonne à son tour. Devant, Torrès mène toujours la danse, mais Moulins a maintenant doublé Leblanc suivi par Gros qui l'attaque et le passe. Malheureusement pour le Montluçonnais, un concurrent va le heurter, il passera sur le toit et s'en sera fini de ses chances de courir la finale. Torrès passe la ligne avec seulement une seconde d'avance sur Mou-

lins puis Leblanc qui est le dernier qualifié en finale avec une bien belle troisième place.

A noter la 4^e place d'un jeune concurrent de 10 ans Zatta de Clermont-Ferrand qui termine devant de nombreux concurrents chevronnés !

1. Torrès	PB	52 T en 20'08''53
2. Moulins	SG	52 T en 20'09''83
3. Leblanc	Serpent	50 T
4. Zatta	PB	48 T en 20'08''00
5. Gros	Serpent	48 T en 20'19''98
6. Papon	PB	43 T
7. Bertrand	SG	41 T
8. Levy	SG	39 T
9. Aupetit	PB	34 T
10. Marrot	Associated	24 T



Finale

Elle va se dérouler pendant 45 mn, ce qui à mon avis est un peu long mais que voulez-vous, spectacle oblige !

Collet part en tête suivi par Berron, Lecat, Heintz, mais très vite David s'arrête pour régler sa carburation un peu trop pauvre au bout de deux tours. Il va repartir le couteau entre les dents (pas très pratique pour rigoler) pour essayer de remonter tout le monde. Devant, Collet mène toujours, suivi par Berron et les deux voitures ont creusé le trou sur Heintz, Hubert et moi-même. Lecat va nous passer très rapidement et appa-

Ci-contre, la foule durant le concours de carrosserie, ce qui prouve que la catégorie GT plaît beaucoup. Ci-dessous, un départ : quel réalisme !





Les heureux finalistes.



Une autre Corvette montée sur la S.G. de Bertrand.

remment il a toutes les chances de revenir sur les deux hommes de tête bien qu'il possède un tour de retard !

Au bout de vingt minutes de course Berron commence à être victime de problèmes radio, pas assez graves pour qu'il s'arrête, mais suffisamment gênants pour qu'il laisse échapper Philippe Collet qui devant tourne régulièrement.

Davis Lecat, comme je le prévoyais, a remonté un tour à tout le monde et se trouve maintenant en troisième position quand soudain ma voiture reste immobilisée sur le circuit. Diagnostic : courroie, couronne de différentiel et pignon du tendeur sans aucune dent ! du jamais vu ! Tout cela est bien trop long à chan-

ger et je m'installe pour suivre la suite des événements. La suite, c'est l'abandon de Torrès et surtout de Lecat une minute plus tard. Domage il semblait très bien parti, mais son embrayage en a décidé autrement. Trois voitures en moins au bout d'une demi-heure, on sent que la fin de la saison arrive à grand pas ! Du coup Collet est toujours en tête, suivi d'assez loin par Berron que talonne Moulins et Hubert qui fait une course régulière en compagnie de Heintz.

Berron toujours victime de sa radio doit laisser passer Moulins qui tourne à une vitesse respectable et passe en deuxième position. Les positions ne vont pas changer jusqu'au baisser du

drapeau mais Berron aura bien du mal à contenir la PB de Hubert qui passera l'arrivée avec une petite seconde de retard sur lui.

1. Collet	SG	125 T
2. Moulins	SG	118 T
3. Berron	PB	116 T
4. Hubert	PB	115 T
5. Heintz	SG	114 T
6. Leblanc	Serpent	104 T
7. Mansiet	Serpent	101 T
8. Lecat	PB	96 T
9. Torrès	PB	93 T
10. Sallé	SG	93 T

En conclusion

Un spectacle de fort belle qualité. Des autos très bien décorées et parfaitement finies, ce qui devrait être le cas à chaque manifestation. Cette course GT a été très appréciée du public mais je crois que les pilotes, eux aussi, ont été séduits par cette catégorie. Il est dommage que les fabricants de carrosseries ne prévoient pas de faire ressortir le moteur à l'air libre et surtout de décaler le pare-brise, de manière à ce que le ravitaillement soit plus facile, c'est très réalisable avec 10 % de marge par rapport à la réalité comme le prouve la Corvette SG que j'ai en ma possession, et qui s'adapte parfaitement sur mon auto. Il semble que le GT soit une bonne chose pour le spectacle, à condition que son utilisation ne pose pas trop de problèmes aux pilotes.

Comme d'habitude la remise des prix venait clôturer cette journée en attendant la prochaine manifestation de ce type.