

LES 10 000 TOURS AU CASTELLET

OBJECTIF LE MANS CLASSIC 2020 : CHAPITRE SIX

Ce sixième chapitre est le premier à être véritablement dans l'action ! Pour être éligible à la licence me permettant de disputer Le Mans Classic 2020, il me faut faire au moins une course en amont. Ce sera celle des Sixties Endurance, dans le cadre des 10 000 Tours ayant eu lieu au Castellet, fin octobre. Je vous invite à bord ?



JEUDI 16 OCTOBRE, 16H45 : DÉCOUVERTE

Lorsque j'arrive sur le circuit, une brève séance d'essais totalement libre (séance de mise au point pour ceux qui le souhaitent, toutes catégories confondues) est en train de se dérouler. Eric Goertz est en piste avec notre petite 356, me voici direct dans l'ambiance ! Rappel des épisodes précédents : cette 356 B hard-top soudé de 1961 (connue également sous le nom de Notchback) participe depuis plusieurs années à des courses organisées par Peter Auto, elle appartient, en copropriété, à Eric Goertz et Marc Jully. Suite à une conversation lors d'un dîner, dans laquelle j'évoquais l'un de mes grands rêves : participer au Mans Classic, ils m'ont tous deux fait la proposition de lancer un projet de participation pour l'édition 2020. Marc Jully me cède sa place au volant de la 356 à cette occasion, il s'inscrit sur une autre voiture. Je ne le remercierai jamais assez ! Et je roulerai donc avec Eric Goertz. Ces derniers mois, si vous avez lu nos précédents chapitres, nous nous sommes surtout attelés à trouver des sponsors : les Centres Porsche Sonauto, Allopneus et Stand 21 nous ont rejoint spontanément. Il ne me restait donc plus qu'à participer à une "course qualificative", qui sera donc celle du Castellet, durant le week-end des 10 000 Tours.

Cette fin d'après-midi de jeudi se passera, d'abord, à découvrir l'habitacle de la 356, surnommée "Chouquette" par Eric Goertz, puis à aller chercher une tenue complète chez Stand 21, qui me sera prêtée pour ce week-end : tout ce que j'avais était caduque, sauf le casque, fort heureusement. Il ne me restait plus qu'à me rendre aux vérifications administratives, incluant celle de ma tenue, et à faire connaissance avec tout le reste de l'équipe. Notre 356 et une Lotus Elite sont entièrement gérées sur place par Franz Huwer, que j'ai grand plaisir à retrouver ! A la veille de découvrir enfin cette 356, je me sens déjà tout excité !

VENDREDI 17 OCTOBRE, 9H : ESSAIS LIBRES

La série Sixties Endurance a l'honneur d'ouvrir le bal. Après l'excitation d'hier soir, je me sens cette fois plutôt "tendu" ce matin. Ce n'est pas tant le fait de découvrir la 356 qui m'inquiète, mais l'idée de le faire au milieu d'une bande de plus de 90 furieux, dont au



1

1. Prêt à prendre la piste, en compagnie de Franz Huwer
2. Avec Eric Goertz, co-proprétaire de la 356

moins 85 ont des voitures plus performantes que la nôtre ! Certes, nous utilisons le grand circuit, mais quand même, il va falloir être très vigilant dans les rétros ! Heureusement, notre auto est équipée d'un grand rétro central qui fait effet grand angle, et couvre donc une bonne surface : sera-ce suffisant ? Équipé de pied en cap, tel un chevalier des temps modernes (oui, bon, on peut rêver un peu, non ?), je m'harnache au volant (démontable, pour favoriser l'installation à bord) et me range en pré-grille. Les consignes sont simples : découvrir l'auto, qui sort 130 ch de son flat 4 capable d'aller chercher les 7000 t/mn, bien servi par une boîte 4 en H classique, et juste prendre mes marques. Comme souvent, le simple fait de me retrouver au volant calme un peu la pression, mais elle remonte lorsqu'une grosse averse se met à tomber au moment où on nous invite à prendre la piste ! Ah les vaches, elle n'était pas du tout prévue cette averse ! Faites quelque chose, annulez tout, arrêtez ce manège, appelez-moi le gérant, mais... non, malgré mes invectives, rien n'y fait, nous voici en piste, sous l'eau. Super, pour découvrir une auto que je ne connais pas, on a vu moins hostile, comme conditions... Pourtant, dès les premiers tours, je réalise que je ne suis pas le moins bien loti. Dans la panique, j'ai oublié un élément essentiel : moins on a de puissance, plus on a des petites roues, et plus on est à l'aise sous la pluie ! D'une part, j'arrive à doubler quelques autos plus puissantes, visiblement en délicatesse, d'autre part, les avions de chasse arrivent moins vite que prévu dans le rétro. Mes craintes s'évanouissent donc, et je me concentre sur le seul défaut de "Chouquette" : un freinage un peu aléatoire ! Autant Eric que Marc m'avaient prévenu : "Ne cherche pas à attaquer fort sur les freinages, m'ont-ils dit, tu arriveras à le faire une fois, mais au virage d'après, tu risques d'avoir un grand moment de solitude !" De fait, les freins à tambours de la B me causent quelques problèmes, même sous la pluie : l'auto freine quand elle veut, et souvent de manière instable. Je m'efforce de m'y habituer, mais j'ai quand même failli me faire piéger : Suivant une 911 entre les



2



1

S de la verrerie et le virage de l'hôtel, je me fais surprendre par le fait qu'elle freine bien plus tôt que ce que j'avais imaginé : je tape les freins, mais me rend vite à l'évidence : je n'arriverai pas à ralentir suffisamment sans la percuter. Vous vous souvenez de Mc Queen se faisant surprendre par une 911 au petit matin, et crashant sa 917 ? L'espace d'un quart de seconde, j'ai bien cru faire un remake ! Au dernier moment, je donne un coup de volant à gauche pour partir dans l'échappatoire et griller la chicane. Et une frayeur, une ! Mais mon temps de roulage se finira sans autre encombre, je laisse le volant à Eric et la séance libre se termine ainsi, sur une première très bonne impression, car nous ne sommes pas les plus lents, et c'est toujours bon à prendre.

VENDREDI, 17H40 : ESSAIS QUALIFICATIFS

Cette fois, on ne rigole plus, il faut faire un chrono ! Non, je plaisante, en réalité, dans cette séance de 40', il faut juste rouler. Cette fois, il fait sec, et notre place sur la grille n'a absolument aucune importance, puisque nous savons que nous allons occuper l'une des dernières lignes, façon Williams en F1. Vous me direz : mais enfin, n'y a-t-il pas d'autres 356 ? Oui, trois autres, mais bien plus affûtées que la nôtre (deux d'entre elles, notamment, sont des versions plus récentes, avec freins à disques, ce qui change la donne) ou même, reconnaissons-le, pilotées par de vrais gentlemen-drivers qui ont une expérience de la course longue comme un jour sans pain, ce qui est tout sauf mon cas. Si j'ai une grande expérience de la conduite des Porsche, y compris en circuit, rouler en peloton est un truc tout à fait inhabituel en ce qui me concerne. Alors imaginez avec 90 voitures en piste ! Et puis j'ai avant tout (comme toujours j'allais dire) pour mission de ramener cette 356 intacte. Donc, au moment de prendre la piste, sèche cette fois, je ne me fais aucune illusion. Le verdict sera effectivement sans appel, et contrairement à ce matin, la différence de vitesse entre notre 356 et les plus rapides (Cobra et Type E en tête) est énorme : ils arrivent de partout, à droite, à gauche, en-dessous, au-dessus, c'est

1. Découverte de l'auto sous la pluie, mais ce fut moins compliqué que prévu
2. On est tellement bien à bord qu'on ne voudrait pas en descendre !

assez stressant. Etant du genre à ne pas aimer gêner, j'en fais presque trop à m'écarter quand j'en vois arriver dans le rétro. Sauf bien sûr, et c'est une règle d'or, quand je suis inscrit sur ma trajectoire, que je ne quitte plus. Dans ce cas, c'est aux plus rapides de s'adapter, et non l'inverse. Mais quand même, je perds clairement du temps, d'autant plus que, sur piste sèche, les faiblesses de freinage de notre 356 sont plus flagrantes. Il faut apprendre à freiner plus tôt, à doser, et à ne jamais taper dans les freins, ce qui revient à faire l'inverse de ce que j'ai toujours fait. J'aurais 20 ans, cela aurait été facile, mais à 57, c'est beaucoup plus compliqué. Je cède donc le volant à Eric un peu désappointé. Pire, je m'aperçois qu'après avoir roulé seulement 20 minutes, je ressens une forme de fatigue nerveuse qui m'inquiète. Demain, pour la course, nous allons rouler chacun 1h, vais-je tenir le choc ? S'il vous plaît, Monsieur l'organisateur, vous ne pouvez pas demander aux autres furieux, là, de rouler un peu moins vite, ils me fatiguent... Non ? Bon, tant pis, on fera avec, alors... Mais quand même, cette impression d'être un moineau au milieu d'un vol d'aigles royaux, c'est un peu perturbant, à la longue... →



2

SAMEDI, 15H30 : C'EST QUOI LES 10 000 TOURS ?

La journée de samedi, pour nous, est très calme. Franz met les bons pneus sur l'auto, et surveille un peu tout. Il me promet que cet hiver, il va se pencher sérieusement sur le fait qu'elle est exagérément instable au freinage (il y a en fait un peu de jeu dans la direction), et j'en profite pour faire le tour des paddocks avec l'ami Dominique Maroni, lequel manque de s'évanouir devant une 934 Jägermeister dont il a fait la maquette Tamiya quand il était ado. Il faut dire que le plateau des 10 000 tours, appellation générique pour marquer ce grand week-end hommage à la voiture de course ancienne, est remarquable. Meeting bien sûr organisé par Peter Auto, passé maître en la matière. Globalement, c'est une sorte de petit Le Mans Classic, et pas si petit que cela, d'ailleurs, puisqu'il y a plus de 350 voitures alignées en course tout au long du week-end : outre la Sixties Endurance, où nous sommes engagés (et qui aligne toutes les GT d'avant 1966 et les sports d'avant 63), vous avez, tout en haut de l'échelle, le Classic Endurance Racing, qui couvre la mythique période 66 à 74 (71 pour les protos). On y trouve trois 917, dont celle de Claudio Roddaro (essayée dans notre numéro de janvier !) et qui s'apprête à décrocher le titre (un grand bravo à lui !). Un deuxième plateau de CER aligne les GT de 1975 à 1981 et les protos de 72 à 81. Avec le CER, c'est vraiment Le Mans Classic et le bonheur est immense que de retrouver de tels plateaux. Vous avez ensuite le "Greatest's Trophy", qui met aux prises les plus belles GT des années 50 et 60 dans des courses courtes. Puis il y a l'Heritage Touring Cup, permettant de voir évoluer les voitures de tourisme des années 66 à 84. Pour les porschistes, la sensation vient aussi de l'incroyable plateau de la 2.0 L Cup, qui aligne un impressionnant peloton de Porsche 911 2.0 de 1965, et qui offre des courses palpitantes, les performances des autos étant proches. Mais ce n'est pas tout, il y a encore l'Endurance Racing Legends, qui permet de voir évoluer des GT et protos des années 90 et 2000, sans oublier la course réservée aux groupes C, où l'on a appris que Porsche s'était enfin remis à produire des pièces pour les 962. Des courses



1



2

1. En CER, on assiste à des duels entre 917 et 512 S, comme au bon vieux temps ! Et comme au Mans Classic. Une semaine après avoir paradé à St Tropez, cette 917 a fait la course au Castellet

2. Changement de pneus avant la course

3. Sur le sec, la différence avec les voitures plus rapides (toutes, en fait !) est beaucoup plus flagrante

où l'équipe Imsa est très impliquée. Il y aura même un titre pour eux à la clé ! Bref, il se passe toujours quelque chose en piste, et l'ambiance est magique, bien que, il faut le reconnaître, la foule n'a pas grand-chose à voir avec celle du Mans Classic. Aimerais-tu moins les courses de voitures anciennes dans le sud ? Il est vrai que la météo n'est guère engageante, ce week-end...

SAMEDI, 18H15, LA COURSE

La course du Sixties Endurance est prévue sur deux heures. C'est d'ailleurs la seule course d'endurance du week-end. Après quelques hésitations, nous avons décidé ensemble que je ferai la première heure, Eric la seconde. Au moment de m'installer à bord, je réalise la chance que j'ai de me trouver là, de me plonger au cœur de cette ambiance course de la grande époque, celle où les autos avaient du son, des odeurs, des ambiances. L'émotion monte dès que, entre pilotes de la même



1

équipe, on se donne une brève accolade en se souhaitant une bonne course, puis on se plonge littéralement dans la voiture. Je réalise que ce sera mon premier départ d'une course en peloton, mais ce ne devrait pas être trop compliqué, puisque nous occupons l'avant dernière ligne, alors qu'il y a exactement 83 voitures retenues pour la course ! Le départ, initialement prévu à 18h15, a pris du retard suite aux précédentes courses. Du coup, notre course se déroulera entièrement de nuit, histoire de rajouter un peu de piment. Il a été décidé que nous changerons de pilote dès que nous serons à une heure de course. Pour info, notre 356 a suffisamment d'autonomie pour rouler les deux heures, donc pas d'inquiétude sur ce plan.

Le départ est donné lancé, et tout se passe bien au premier virage. Je me sens chaud comme la braise, prêt à en découdre, mais les paroles d'Éric et Marc me reviennent très vite : il n'y a absolument rien à gagner au départ et dans le premier tour, bien au contraire, il y a tout à perdre ! Je reste donc sage, mais je suis très surpris, car durant les trois premiers tours, les seuls où il n'est pas nécessaire de regarder dans le rétro, j'arrive à suivre sans difficultés les autos se trouvant devant moi, que je trouve même bien lentes. Mais pourquoi diable se trainent-ils ainsi ? A un moment donné, j'ai été tenté d'en doubler trois d'un coup sur un freinage, jusqu'à ce que je me souvienne que je n'ai pas beaucoup de freins. Prudence, qu'ils disaient, prudence. Je double quand même une Alfa Romeo, puis une MG. En fait, pour la première fois du week-end, le fait de rouler sans pression dans le rétro me permet de prendre enfin vraiment du plaisir au volant : la légèreté et l'efficacité de la 356 font merveille, elle ne demande qu'à glisser sur ses roues étroites, et je trouve enfin le bon compromis dans mes freinages, sans me faire surprendre. C'est qu'on s'habitue à tout, finalement... Marc m'avait dit : "J'ai pris l'habitude, avec la 356, de me freiner sur les pneus, pour compenser. Je jette l'auto dans le virage, elle glisse, et elle se ralentit de cette manière." Facile à dire ! Lui il roule avec depuis des années et il est devenu un vrai bon gentleman-driver, après avoir disputé de nombreuses courses sur diverses autos. De mon côté, je me contente de faire de mon

1. Impressionnant, le départ de la course Sixties Endurance : 83 voitures au départ, et nous tout au fond, même pas sur la photo !

2. Changement de pilote : tout va bien !

mieux et de profiter du bonheur d'être là. Le moteur ? Ce n'est certes pas un foudre de guerre, mais il a de l'allonge et il sonne comme un bourdon. Inutile d'aller chercher haut les tours, il y a tout ce qu'il faut en-dessous. Franchement, en dehors du freinage, Chouquette est un vrai petit bonheur à piloter !

SAMEDI, 19H45 : CHANGEMENT DE PILOTE

Après les trois premiers tours en mode ivresse, c'est le dur retour à la réalité : dans le rétro, d'un coup, j'ai l'impression que c'est la guerre des étoiles : il y a des lumières partout qui arrivent à toute vitesse : en un quart de seconde, deux Cobra côte à côte, suivies dans le pare-chocs par une Type E, me déposent littéralement dans la ligne droite. Façon Dupont et Dupont dans Tintin, j'ai failli descendre en route en pensant que j'étais arrêté, mais non, je suis bien à 160, la vitesse maxi de la 356 pour Le Castellet. Dans les Hunaudières, Eric a déjà atteint 194 km/h, il m'a raconté qu'il a eu l'impression que Chouquette allait se disloquer ! Je vais donc passer le reste de l'heure à tenter de rouler au mieux, sans gêner personne, avec la trouille d'en rater un que je n'aurais pas vu dans le rétro. A trois reprises, cela a failli arriver, mais voyez comme c'est drôle : quand on est en course, on a les sens bien plus aiguisés qu'en temps normal : sans les avoir vus, j'ai juste senti une présence qui m'a permis de ne pas leur fermer la porte brutalement. J'en ai moi-même été étonné. Finalement, durant mon heure de course, mon seul véritable souci est arrivé lorsque j'ai constaté que, dans l'euphorie des premiers tours, je n'ai pas du tout regardé l'horloge et suis donc incapable de dire à quelle heure le départ a finalement été donné ! Et aucun décompte de temps, contrairement à ce que nous avions imaginé, n'apparaît nulle part. Du coup, comment savoir à quel moment je vais →

3



2



devoir rendre le volant à Eric ? Après un bref moment de panique (on peut être disqualifié si on déborde trop, il faut changer de pilote entre la 45ème et la 75ème minute), je me suis finalement fixé sur le chrono embarqué dans l'auto, et qui donne à chaque fois mon temps au tour, et le nombre de tours que j'ai effectués depuis le départ. Moi qui suis nul en maths, j'ai donc dû, en pleine course, calculer approximativement au bout de combien de temps j'aurais roulé une heure. Lorsque je m'arrête, personne dans l'équipe ne semble me regarder de travers, c'est donc que tout va bien. Réglementairement, nous avons pile cinq minutes pour changer de pilote, donc pas de panique, tout se passe sans problème. Quand je regarde partir Chouquette, avec Eric au volant, je réalise que j'ai rempli ma part du contrat, et que tout va bien. Je respire un grand coup, toute la tension retombe instantanément, et je constate que, finalement, je ne suis pas du tout fatigué, contrairement à mes craintes d'hier. A l'intérieur même du stand Rebellion, où nous sommes accueillis, nous suivons le classement sur les écrans : Chouquette navigue autour de la 65ème place, tout est en ordre. Eric va à son tour remplir son contrat, et nous ramener l'auto entière, après un parcours impeccable (il s'est juste plaint d'avoir eu quelques soucis de freins).

SAMEDI, 22H : 5ÈME À L'INDICE DE PERFORMANCES

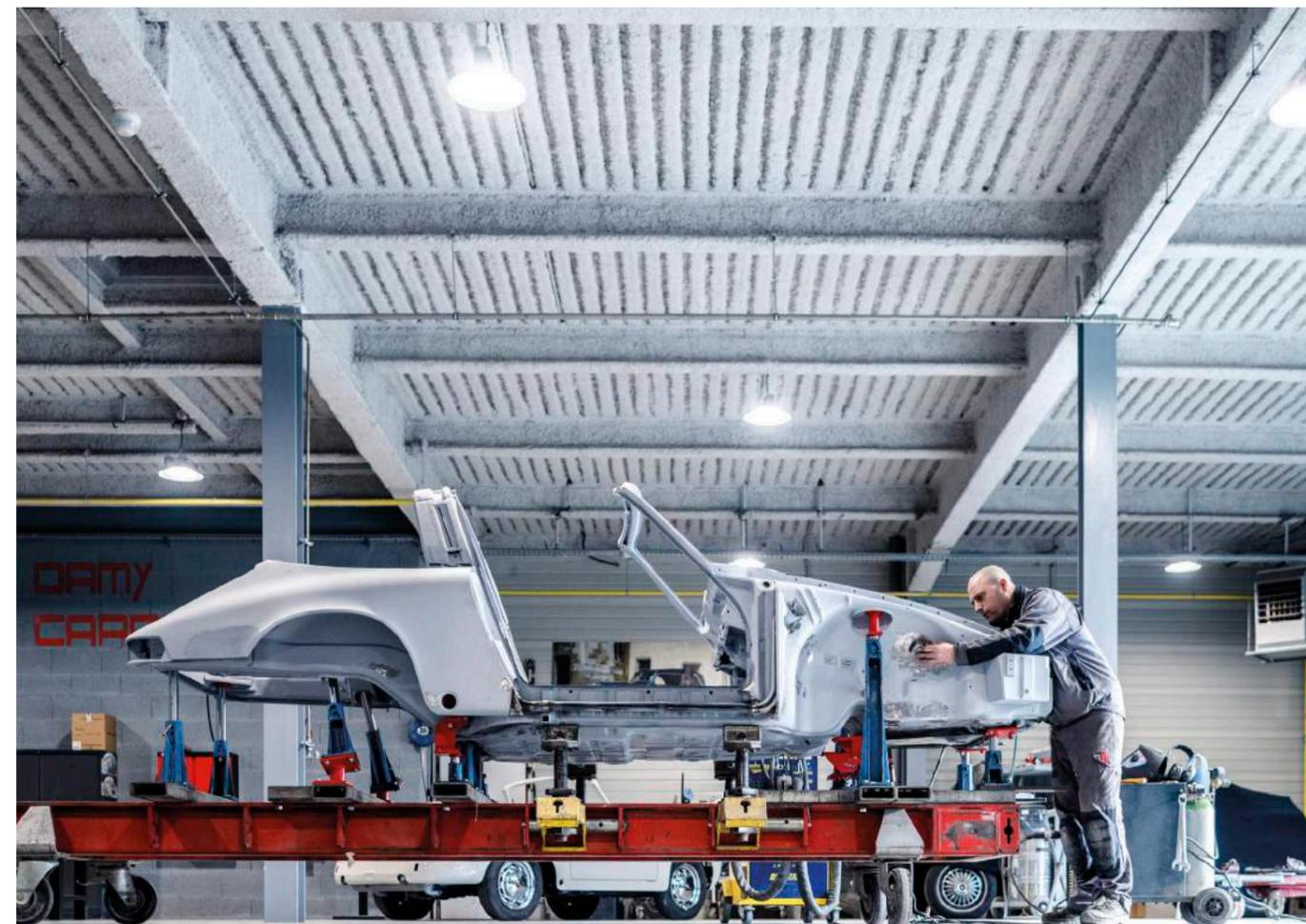
Nous sommes classés 64ème au général, ce qui, sur 83 voitures au départ, n'est finalement pas si mal. Mais ce que nous attendons surtout, c'est le classement à l'indice de

Une course de nuit ajoute un peu de magie

performances, qui est issu d'un ancien type de classement autrefois utilisé aux 24 heures du Mans. Il met en valeur les petites autos, et, selon des calculs savants tenant compte de la cylindrée, de l'âge de l'auto, de la régularité en course et de plein d'autres facteurs, permet de proposer un tout autre type de résultat final. Lorsque celui est publié, nous sommes très heureux de constater que nous sommes classés 5ème, sur 83 !

J'avoue en avoir ressenti une vraie satisfaction, tout en étant bien conscient que l'indice de performances n'est qu'un lot de consolation. Mais quand même, voir son nom si haut placé dans le classement d'une course, cela ne m'était plus arrivé depuis mon époque rallyes, et cela fait un bien fou. Comme quoi, un rien nous contente, nous autres passionnés de bagnoles.

C'est donc dans une sorte de douce euphorie que s'achève notre séjour au Castellet. A cet instant, je trépigne de faire d'autres courses, et nous évoquons la possibilité de faire la manche de Spa, en mai, en attendant Le Mans Classic. Mais une fois l'euphorie retombée, la réalité des chiffres apparaît : je n'ai clairement pas le budget pour faire une autre course que Le Mans Classic, à moins que des âmes généreuses ne se manifestent, mais mieux vaut rester réaliste. Et puis, à l'heure où je vous écris, nous n'avons même pas encore la certitude d'être retenus dans la liste des engagés au Mans, donc gardons la tête froide. Mais quoi qu'il arrive, j'aurais au moins vécu cette course au Castellet, et ce souvenir-là, plus personne ne pourra me le retirer ! Merci Éric, merci Marc, et à tous ceux grâce à qui cette aventure a été rendue possible ! ●



Précision, passion et savoir-faire.

Concours de Restauration Porsche Classic 2019.

Les Centres Porsche Orléans et Tours ainsi que le Workshop Porsche Le Mans participent à la restauration complète d'une 911 2.2 S Targa de 1971. L'objectif : redonner une seconde jeunesse à une belle endormie. Suivez toutes les étapes de cette restauration sur nos pages Facebook et Instagram.

Centre Porsche Orléans

Tél.: 02 38 69 33 69
orleans.centreporsche.fr

Centre Porsche Tours

Tél.: 02 47 40 21 50
tours.centreporsche.fr

Workshop Porsche le Mans

Tél.: 02 43 400 911
porsche-experience-center.fr/workshop-porsche

Crédit photo : Alexis Goure



PORSCHE