

CHAPITRE 14

SPA CLASSIC



Nous y sommes presque ! Quand sortira ce numéro de *Flat 6 Magazine*, et donc que vous lirez cet article, nous serons au Mans pour, enfin, participer à l'une des plus belles épreuves historiques au monde : Le Mans Classic. Pour nous remettre en jambes, nous sommes allés rouler à Spa.

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : FRÉDÉRIC GUISET

orsque Eric Goertz et Marc Joly, copropriétaires de cette 356 "Hard-top soudé" de 1961, me proposèrent de participer au Mans Classic, nous étions en 2019. Et l'aventure devait se dérouler en 2020. La suite, vous la connaissez. Deux annulations successives pour cause de Covid. Nous nous étions pourtant bien préparés, en participant à la course des 10 000 Tours, au Castellet, en Octobre 2019 (voir notre n°346), mais depuis, rien. Chouquette (c'est le petit nom de leur 356) est sagement restée au garage de Franz Huwer, en Allemagne. Durant tout ce temps, les freins ont été refaits (particulièrement un des tambours qui était fissuré), et l'auto a été juste entretenue. 2022 est arrivée, cette fois pas d'annulation en vue. Mais il fallait absolument se remettre en jambes avant Le Mans. D'où notre choix de participer à Spa Classic, épreuve bien sûr organisée par Peter Auto dans le cadre de la saison du Classic Endurance Racing. Car si Le Mans Classic est le chef d'œuvre, toute une série de courses ont lieu sur divers circuits au fil de la saison. Contrairement au Castellet, où nous avons participé à la course des "Sixties Endurance séries" (une course d'endurance de deux heures, avec plus de 60 voitures engagées), Eric a cette fois décidé d'engager l'auto en "Fifties Legends". C'est l'avantage de notre petite 356 : comme elle est de 1961, elle peut aussi bien être engagée en sixties qu'en fifties, cette série acceptant les autos du tout début des années 60. Et surtout, on ne parle ici que d'une course de 45 minutes, avec 20 voitures au départ ! Nous ne souhaitons absolument pas risquer l'auto à un mois du Mans Classic.



1

ATTACHANTE

Le programme était donc court : une séance d'essais libre le vendredi, une séance d'essais chronos le samedi, (faisant chacune 30'), et la course le dimanche. Décision avait été prise qu'Eric ferait les libres, moi les chronos, et que nous partagerions le volant durant la course. Lui a eu droit à un peu de pluie, moi à une piste toute sèche et du soleil. Le temps de constater que Choupette fonctionnait toujours aussi bien. Evidemment, avec seulement 130 ch, on ne peut pas s'attendre à atteindre les 300 km/h au bout de la ligne droite, nous n'avons même pas atteint les 150 km/h. Il faut dire que pour respecter les normes anti-bruit de Francorchamps (maxi 105 db), Eric a fait monter un échappement bien plus discret que l'ancien. Du coup, psychologiquement, on a l'impression qu'elle avance moins. Mais il est vraisemblable que ce soit effectivement le cas, car on a affaire à un moteur dont la moindre petite perte de puissance est immédiatement quantifiable. La 356 n'est pas violente, mais elle est terriblement attachante, et très amusante. Marc Jully, son co-proprétaire (qui m'a cédé sa place pour toute cette aventure), me répète souvent que pour aller vite avec cette auto, il faut arriver en survitesse dans les virages, donc la freiner le moins possible, et jouer ensuite avec la glisse. Facile à dire, mais dans les faits, j'ai tellement été habitué à piloter sécurisé depuis plus de 31 ans d'essais dans Flat 6 afin de ne jamais casser d'auto, que j'ai l'impression d'être programmé pour rouler propre, et pas autrement. Et difficile de

1. Avec Eric Goertz, l'ultime marche avant Le Mans Classic

2. Beaucoup de monde, et belle ambiance à Spa Classic

3. En piste avec les Lotus

4. En course, Eric en bagarre avec une Healey

5. Claudio Roddaro roule maintenant en 917 Martini

6. Même si une course de 45 minutes, il y a un changement de pilote, du moins pour ceux qui roulent à deux. Mais l'arrêt est obligatoire pour tous.

7. De nombreuses Porsche sont engagées en CER, dont au premier plan cette superbe reconstruction de Turbo RSR

UNE COURSE ÉTONNANTE

La température a monté d'un cran au moment où la course est lancée, dimanche après-midi. C'est Eric qui prend le départ, et il va passer ses cinq tours à se bagarrer avec une Austin-Healey, un vrai régal pour lui, surtout qu'il était devant au moment de rentrer aux stands pour me passer le volant. Le règlement impose un arrêt strict de deux minutes, afin de sécuriser les changements de pilotes. On avait peur que ce soit trop court (l'air de rien, dans le stress, on fait des fois un peu n'importe quoi), mais finalement ces deux minutes nous ont semblé bien longues. Quand je repars, je suis seul en piste, je me dis que je vais retrouver la Healey au tour suivant. Point du tout, elle nous a collé 17" dans la manœuvre ! Comment est-ce possible ? Sans doutes un ensemble de raisons : nous avons peut-être été trop lents dans la traversée des stands, limitée à 60 km/h, la Healey s'est vraisemblablement réveillée à ce moment-là, allez savoir. Le genre de situation qui nous servira justement d'expérience pour Le Mans : mieux gérer les arrêts, et vraiment rouler à 59 km/h dans les stands, pas à 45. Pas évident, avec un compteur qui manque totalement de précision. Du coup, je vais faire mes cinq tours tout seul, une situation un peu étrange. Je suis dans une course, mais j'ai l'impression d'avoir loué le circuit pour un roulage en solitaire. C'est le revers de la médaille d'un plateau bien moins fourni qu'en sixties. Je décide donc de m'appliquer, et de rouler le plus propre possible. Je suis même assez content de moi,

se changer à 60 ans ! Ou'importe, le plaisir est là, d'autant que les freins sont mieux depuis le remplacement du tambour endommagé. Ce n'est certes pas encore parfait, mais les freinages sont plus assurés, et on peut taper dedans plus régulièrement. Jusqu'à un certain point, quand même. Dès qu'on lui on en demande trop côté freinage, une odeur de "Ferodo" est vite perceptible, et elle perd de sa stabilité au freinage suivant. Mais pas autant, loin s'en faut, qu'au Castellet. En tous les cas, nous sortons des essais avec un temps de 3'32" et une 15^{ème} place sur la grille, correspondant à sa place. Il y a bien plus puissant et performant au départ. Et en tout cas, je vous garantis que passer le raidillon, même avec seulement 130 ch, cela reste très impressionnant : à chaque passage, on se demande si les petites roues vont bien rester accrochées au sol...



« La 356 n'est pas violente, mais elle est terriblement attachante, et très amusante »

4

ayant l'impression d'avoir au moins aussi bien roulé qu'aux essais. Pourtant, à l'arrivée, on m'annonce que mes chronos étaient inférieurs de 8 à 9" à ce que j'ai fait aux essais ! Voilà une étrangeté qui reste un mystère à l'heure où j'écris ces lignes. Il est vrai que le petit flat 4 n'aime pas la chaleur, et il faisait plus chaud dimanche que samedi, mais quand même... Bon, de toutes façons, cela n'aurait rien changé au classement : nous finissons 14^{ème}, et 6^{ème} à l'indice de performances. Le contrat a été rempli, nous nous sommes remis dans le bain, nous avons disputé la course, l'auto est intacte, et surtout, surtout, nous avons pris beaucoup de plaisir, Franz, Eric et moi ! Quant à Spa Classic, c'est une bien belle épreuve : 20 000 spectateurs, 380 voitures en piste, 9 plateaux, 800 voitures de clubs, une organisation sans faille, bravo ! Maintenant, rendez-vous au Mans Classic... La pression monte !

Un très grand merci aux Centres Porsche Sonauto, à Stand 21, à Pzero et à Flat 6 Magazine, sans qui cette aventure n'aurait pas pu être possible ! ●



5



2



3



6



7