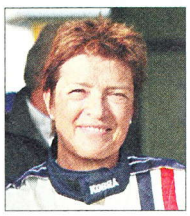
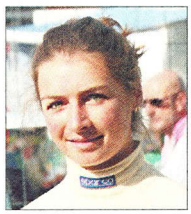
Le phénomène relève encore malheureusement de l'anecdotique, mais il n'en est pas moins bien réel. Les filles ont leur mot à dire dans les pelotons radicalement masculins des trophées historiques ! À Nogaro, elles étaient six en piste (contre plus de 300 «messieurs»), qui se sont employées à démontrer que cette flagrante infériorité numérique n'influait en rien sur leur niveau de performances. Venue d'Italie, Angela Grasso a ainsi crânement tenu sa place dans le très relevé Trophée F3 Classic, pendant que Blandine Waitt et Béatrice Cibien déployaient elles aussi leurs talents derrière le volant d'une monoplace, celui d'une Formule Ford en l'occurrence, avec une hardiesse qui leur vaut le respect du paddock depuis bien longtemps. Moins expérimentées, Marion Thouroude et Ophélie Colin ont également tenu leur rang sans complexes au volant de plus modestes Austin 1275 GT, respectivement en Challenge Asavé et Trophée Maxi 1000, tandis que la jeune quasi débutante Mathilde Huret a fait forte impression dans les rangs du Trophée Lotus, en pilotant la Seven de son père avec une détermination qui en a surpris plus d'un...

Marion Thouroude


Angela Grasso

Blandine Waitt

Béatrice Cibien


Mathilde Huret

LOTUS

Intemporelles, les Lotus Seven continuent d'animer le challenge qui leur est dédié. L'un des plus prisés du public.

▲ Neveu de l'ancien pilote-préparateur du même nom, Stéphane Brunett a décroché sa première victoire en Challenge Formula Ford Historic sur cette Van Diemen de 1979. Pas mal pour un pilote qui y a effectué ses débuts en avril dernier !

les meetings incontournables du calendrier, pas un seul des dix challenges ou trophées historiques nationaux ne manquait à l'appel. Et même si certains préférèrent y regrouper leurs forces dans des courses communes, à l'image du Challenge Asavé et du Trophée Saloon Car, cette belle unité fait plaisir à voir à l'heure où il en va de l'avenir de la discipline de se fédérer autour d'un calendrier commun.

Côté paddock, ce meeting aux allures de rentrée des classes a réservé son lot de bonnes surprises avec l'arrivée de quelques nouvelles autos, appelées à faire parler d'elles. Comme l'étonnante Ultima Mk3 de Marc Louail : en troquant sa Ford Falcon pour cette curieuse GT anglaise propulsée par un V8 Chevrolet, le champion en titre du Saloon Car s'est doté d'une arme pour le moins redoutable.

On peut également citer la nouvelle Porsche 964 Cup du revenant Patrice Faurie en GT Classic, ou la petite Jem de Philippe Gandini en Maxi 1000 *(lire l'encadré à ce sujet)*.

Au-delà de ces nouveautés, les pilotes n'ont pas ménagé leur peine en piste en se retrouvant ou en se succédant au départ des... 19 courses du week-end, devant les quelque 6 000 spectateurs présents. Et alors que la fin de saison approche pour tous, certains d'entre eux sont repartis de Nogaro avec une besace chargée de gros points, synonymes d'un possible futur couronnement.

En remportant les deux courses du Maxi 1000, Maxime Lefebvre a ainsi effectué un pas de plus vers le titre à bord de son éternelle Berlinette Alpine A 110. Christophe Terriou (Porsche 911 RS), en Saloon Car, et Jean-Christian Darlot (Martini Mk 33), en Formule Renault Classic, ont négocié tout aussi joliment l'étape en s'offrant eux aussi le doublé. Moins gourmands, d'autres ont néanmoins profité de leur séjour dans le Gers pour accroître leur avantage à la tête de leur catégorie. Philippe Gaso, l'un des inconditionnels de la Lotus Seven, est dans ce cas dans le trophée du même nom, ou encore Nicolas Beloou en Formule Ford Kent ou Frédéric Lajoux en F3 Classic. Enfin, la défaillance des leaders a sérieusement relancé les débats en Formula Ford Classic et en HTCC Groupe 1, où le pro Claude Dégremont (invité à afficher son savoir-faire sur une 505 Turbo puis une BMW 30 CSI) et Tony Deschamps (BMW 30 CSI) se sont chargés de tenir le public en haleine. La suite de l'histoire s'écrira les 18/19 octobre dans le cadre de l'HistoRacing de Lédenon.

La Jem mérite un «j'aime»

La trêve estivale ayant certainement été propice à l'achèvement de quelques travaux mécaniques au long cours, les nouveautés ne manquaient pas à Nogaro. En Trophée Maxi 1000, cela nous a notamment permis de découvrir celle que l'on guettait depuis le début de saison, la nouvelle Jem GT de Philippe Gandini. Reconstruite depuis plus de deux ans dans l'atelier du sorcier parisien Claude Cassina, ce petit kit-car anglais né à la charnière des années 60/70 reprend la mécanique 1300 cm³ de la Cooper S dans un châssis-coque polyester, dont la carrosserie affiche une ressemblance avec celle de la Mini Marcos qui ramène aux origines de la marque. Avec son poids plume de 575 kg (pour 125 ch !), l'auto devrait à terme s'avérer plus performante qu'une Mini. C'est en tout cas la conviction de son talentueux pilote qui, après avoir signé le quatrième chrono des essais, a été confronté à quelques soucis de jeunesse lors des courses. *«Une fois parfaitement au point, elle sera certainement plus rapide d'une petite seconde au tour»*, affirme cet éminent spécialiste de la discipline.

GT CLASSIC

◀ Il y a 15 ans, la Dodge Viper ex usine de Joël Postel roulait sous les couleurs du constructeur aux Etats Unis. Elle entame aujourd'hui une seconde vie en GT Classic.