

Au circuit du Vigeant, Maxime Lépissier (à g.) et Bruno de La Villesbrune devant l'Hotchkiss 864 S49 Artois.

d chaussée humide. La troisième entre Rochefort-en-Terre et Pluherlin ne ménagera pas les équipages : « l'ai roulé prudemment dans le mauvais temps et j'ai été surpris par le nombre de spectateurs qui nous attendaient », déclarent Jean-Michel et Marie-Françoise Arlaud (Porsche 356 BT6) engagés en Compétition. « Malheureusement, on arrive tard le soir et on repart tôt le matin, on n'a pas le temps de visiter. » À l'issue de ce périple breton, Andrew Smith et James Cottingham (Ford GT 40) occupent la tête du classement général Compétition avec 2'17" d'avance sur Jean-Pierre Lajournade/Christophe Bouchet (Jaguar Type E 3,8 l, vainqueur de l'épreuve à trois reprises). Trois Ferrari occupent les trois premières places en Régularité : la 250 GT Lusso de Hamoniau/Dernoncour devance la 250 GT Berlinette des Argentins Martin et Francisco Sucari.

Smith impressionnant

Les concurrents quittent le château de Goulaine près de Nantes pour disputer la troisième étape (392 km) avec une météo plus ensoleillée. Après une première spéciale très rapide et un arrêt à l'abbaye de Celles-sur-Belle, ils se retrouvent après le déjeuner au circuit du Val de Vienne. Si la Ford GT 40 de Smith réalise un cavalier seul dans son plateau, on assiste à de belles empoignades dans celui réservé aux voitures de tourisme. Avec un freinage inefficace et un embrayage récalcitrant l'obligeant à passer les vitesses sans débrayer, Roland d'Abel de Libran (qui va fêter ses 50 ans de licence en 2018), déjà vainqueur au Mans, manque de peu la victoire après avoir accroché la Ferrari 250 GT

Berlinette du leader Arnold Meier. Les équipages remettent leurs casques pour disputer la dernière épreuve chronométrée à Saint-Martin-de-Jussac, où un orage de grêle vient d'avoir lieu. Smith a remporté les trois épreuves de la journée et compte 3'23" d'avance sur l'équipage Ludovic Caron/ Denis Giraudet (Shelby Cobra 289) et 3'26" sur le duo Jean Pierre Lajournade/Christophe Bouchet (Jaguar Type E 3,8 l). Après 2 000 km, les concurrents poursuivent leur descente vers Toulouse. La catégorie Régularité s'élance du château d'Arnac-Pompadour pour la 1^{re} épreuve spéciale du jour, durant laquelle la Shelby Cobra des Britanniques Gill/Didcock heurtera un pylône. La 2e spéciale de Saint-Céré, très technique, sera la plus longue de l'édition 2017. Les pilotes découvriront un tracé de 13,9 km constitué de routes larges et rapides, lacets, montées et descentes. Les concurrents qui ont apprécié l'arrêt à l'abbaye de Loc-Dieu, arrivent au circuit d'Albi-Le Séquestre, un autodrome témoin de nombreux passages du Tour de France Automobile. Smith gère parfaitement la course et compte 3'47" d'avance sur Caron/ Giraudet, vainqueurs d'une spéciale. La dernière étape (588 km) mène les concurrents de Toulouse à Biarritz en passant par le circuit de Pau-Arnos, avec deux spéciales nocturnes dans le Pays basque et une arrivée à la cité de l'Océan de Biarritz. Même si la domination de Smith, qui gagne avec sept minutes d'avance et la déroute de ses challengers (moteur cassé pour Lajournade, sortie de route pour Caron) ont enlevé de l'intérêt à la compétition, le spectacle de la Ford GT 40 sur les routes de campagne était surnaturel.



Maxime Lépissier et Bruno de La Villesbrune, Hotchkiss 864 S49 Artois

« Sans ceintures, on a été très bousculés »

Maxime Lépissier (administrateur dans le collège multimarques de la Fédération française des véhicules d'époque, délégué régional pour l'Île-de-France et fondateur du Young Old Timer Club) et Bruno de La Villesbrune avaient pris place dans une Hotchkiss 864 S49 Artois. « Les Hotchkiss Anjou ont dû abandonner au Tour de France automobile en 1951 et 1953, et nous aimerions terminer avec notre berline dont le moteur 4-cylindres est neuf », explique Maxime, qui a hérité de la voiture de son père avec le volant à droite et sur laquelle il a appris à conduire à 10 ans. « Pour participer, c'est un budget important : 9 600 € d'inscription + 5 000 € de préparation, sans compter le carburant (entre 15 l et 20 l aux 100 km à cause d'une ligne d'échappement directe et d'un filtre à air plus sportif, NDLR). À raison de 500 km par jour, il faut ménager la monture car tout est d'origine. Dans les spéciales, sans ceintures de sécurité, on se balade dans tous les sens. Sur les circuits, c'est assez ennuyeux. À partir d'un temps de référence, il faut établir le même durant sept tours, mais la voiture n'apprécie pas et on entend craquer les roulements... »

ZOOM SUR

Mr John of B., Ligier JS2



Au parc d'assistance de Limoges, Mr John of B a dû ménager sa Ligier JS2 : « Depuis le début, c'est compliqué. En Bretagne, nous avons surfé le mé jour sur la neige et déjeuné sur la plage au soleil. Pour la dernière spéciale avant Limoges, dix secondes après le départ, nous avons essuyé une averse et il a fallu continuer en slicks... »

Alexandre Brasseur (à g.), Jaguar Mk 2



« J'aime ma place de copilote qui me procure beaucoup de plaisir et je regrette que l'organisation place autant de panneaux TAO pour nous aider. Nous avons gagné une fois le classement à l'indice de performance, mais cette année, c'était dur contre les Panhard. Nous courons pour collecter des dons pour l'OPEJ, une fondation de défense de l'enfance et la jeunesse. Sur les circuits, pendant que Pierre court, j'en profite pour faire des photos, rencontrer les média donner des dédicaces ou faire des live sur Internet. On avait envie de donner un sens à notre participation et faire venir les enfants au Grand Palais. »

Thomas de Chessé (à d.) et Doriane Raffin, Fiat 600 D 1967



« C'est formidable de rouler aux côtés de tant de joyaux de l'automobile avec une petite voiture populaire. Je l'ai sauvée de la casse et restaurée. Comme ce modèle a participé en 1964 au Tour de France auto, il était éligible et j'ai voulu fêter ses 50 ans Le parcours n'a pas été de tout repos. J'ai un peu mal au dos et en Bretagne, les bourrasques de vent nous déportaient sur la route. » Leur Fiat 600 (moteur 767 cm3) était la plus petite auto engagée cette année.

Yves Demange (à g.), D.B HBR 5



Membre de l'Amicale D.B, Yves Demange participait pour la première fois avec son HBR :. « C'est dur car on dort cinq heures par nuit, entre minuit et 5 h du matin. Nous avons été particulièrement applaudis dans les Côtes-d'Armor car Jean-Pierre Allain, collectionneur et ancien directeur de course qui habitait la Panhardière à Erquy, avait créé un nid de D.B dans cette région. »

Gino Forgione (à g.), Ferrari 275 GTB 2



Gino, dirigeant de Modena Cars en Suisse, avait eng sa Ferrari 275 GTB 2 de 1965, achetée aux enchère et restaurée : « C'est une voiture confortable, souple et qui roule bien avec son 12-cylindres de 240 ch. »

■ La Mercedes 300 SL de Joachim von Finckenstein, déjà présente au Tour 2010 (Régularité) et 2013 (Compétition), mais aussi au Mans Classic et à la Carrera Panamericana. Puissance de 250 ch, mais des freins à tambours qui manquent d'efficacité par rapport aux Jaguar.