

# EN WEEK-END AVEC GERHARD...

Depuis son lancement en 2014, le Goodwood Members' Meeting a pris place en ouverture de la saison des compétitions historiques. Et dans les jardins de lord March, on sait y faire lorsqu'il s'agit de concocter un programme d'exception mêlant démonstrations et compétitions. Reportage vu de l'intérieur en compagnie du nouveau

Texte Raphaël de Borman | Photos Julien Mahiels

Cette année, les silhouettes élancées des GTI des années 90-2000 étaient de sortie. Autour de Nick Mason et sa McLaren GTR (qu'il allait malencontreusement mettre dans le rail), on pouvait voir évoluer les Porsche 911 GT1, Ferrari F40 LM ou Mercedes CLK-GTR... L'autre démo mettait à l'honneur les voitures de tourisme répondant à la réglementation groupe A, dont l'âge d'or remonte à la fin des années 80 – à l'heure où les 24 Heures de Spa-Francorchamps faisaient la part belle aux BMW 635 CSI ou M3 (E30), Jaguar XJS, Rover Vitesse, Volvo 240T ou Ford Sierra RS500 (dont on célèbre le 30<sup>e</sup> anniversaire). A Goodwood, elles étaient toutes en piste. Quel plaisir de voir à nouveau opposés Steve Soper sur la Sierra RS500 Eggenberger et Roberto Ravaglia – le champion du monde WTCC 1987 – sur la mélodieuse M3 Schnitzer! De voitures de tourisme, il en était également question dans le cadre du Gerry Marshall Trophy.

A l'affiche dès la première édition, c'est sans conteste l'une des courses les plus attendues du week-end. Programmée à la tombée du jour avant la grande fiesta du samedi soir, elle rassemble des équipages de deux pilotes pour une épreuve de 60 minutes avec arrêt au stand.

Sur la piste, on retrouve un plateau composé des voitures ayant fait les beaux jours du British Saloon Car Championship dans les années 70 et début 80: Chevrolet Camaro, Ford Capri ou Escort, Mazda RX-7, Rover SD1, Mini ou BMW 530i... Et parmi les pilotes conviés à épauler les propriétaires de ces montures, on retrouve une pléiade de stars d'hier et d'aujourd'hui – de Jochen Mass (70 ans) à Gordon Shedden (38 ans, double champion BTCC en titre). Pour moi, avoir mon nom sur la liste des engagés aux côtés de Tom Kristensen, Emanuele Pirro ou David Brabham, constituait déjà un joli cadeau. Mais cette

année, l'équipe de Goodwood m'avait fait l'amitié de désigner l'Autrichien Gerhard Berger pour m'épauler au volant d'une Ford Capri 3.0 aux couleurs du Belga Team. Partager le volant avec un pilote ayant à son actif plus de 200 GP de F1, dont 10 victorieux, ça n'arrive pas tous les jours. Du coup, avant de prendre la route pour l'Angleterre, l'équipe Gipimotor – emmenée par le dynamique Christophe Van Riet – avait organisé une séance test à Zolder, histoire de vérifier que tout était en ordre sur la voiture. C'est donc serein que je suis arrivé à Goodwood vendredi après-midi pour les vérifications techniques et le briefing général. Après avoir écouté religieusement lord March et ses équipes donner les consignes d'usage, je m'empresse de faire le tour de la salle afin d'y repérer l'ami Gerhard. Mais nulle trace de mon jockey! Roberto Ravaglia – son ancien équipier sur les coupés 635 CSI Schnitzer – me confirme qu'il n'est pas encore arrivé...

### ACTE 1: A LITTLE BIT SIDEWAYS

Il a plu une bonne partie de la nuit et la piste est détrempée. Des conditions qui me conviennent parfaitement... C'est donc d'humeur joyeuse que j'attends Gerhard à côté de la voiture, couvée par Arnaud et Bertrand – les deux mécaniciens dépêchés par Gipimotor. Quelques minutes avant la séance, le voici qui arrive, son casque sous le bras et flanqué d'une jolie blonde. Après avoir fait rapidement connaissance, Gerhard me demande d'entamer la séance. Avec plaisir! Rouler sous la pluie à Goodwood, c'est une grande première pour moi. Et avec les Dunlop CR65 obligatoires, ça s'annonce sportif... Ils offrent une adhérence catastrophique, mais ont le bon goût d'être très prévenants.

Après mon premier tour lancé, je m'aperçois rapidement que mon expérience acquise en rallye →



## Au volant de la FORD CAPRI 3.0 Belga

MÊME SUR LE SEC, la Capri se conduit tout en glisse. Davantage des 4 roues, cependant. Pour être efficace, il convient de la placer sans timidité au moment d'aborder la courbe, puis d'entretenir une légère glisse des 4 roues. Si on ne glisse pas, c'est qu'on n'a pas assez de vitesse. Et si on prend trop d'angle, on est assez vite pénalisé à la relance. Le seul virage serré (en dehors de la chicane), c'est le premier droit de Lavant. Il conditionne toute la longue ligne droite du retour. Là, il faut se forcer à freiner tôt tout en veillant à fermer la porte si on est suivi de près. Avec son empattement plus long qu'une Escort et tout le poids du lourd moteur Essex sur le train avant, celui-ci a tendance à rapidement capituler si on lui en demande trop... Dans l'ensemble, ce tracé convient bien à la Capri. C'est beaucoup plus amusant que Zolder, par exemple. Car on n'est pas sans

cesse obligé de casser son rythme pour aborder des chicanes en seconde. Ici, la chicane mise à part, tout se fait en 3 ou à fond de 4 (la boîte 5 n'est pas homologuée sur la Capri en groupe 1), en légère dérive. A Goodwood, on contrôle sa voiture autant au volant qu'à l'accélérateur. Et ça, c'est tout le plaisir des compétitions historiques!



## La FORD CAPRI BELGA groupe 1b

LANCÉE EN 1969, celle qu'on surnomme alors la Mustang européenne connaîtra 3 évolutions au fil de sa production. Le modèle présenté ici est une mark 3, dont la production débuta courant 1977 pour s'achever fin 1986 avec la série 280 réservée au marché britannique. En compétition, elle se montra la digne héritière des fabuleuses 2600RS victorieuses des 24 Heures de Spa-Francorchamps en 1971 et 1972. Dès 1978, le préparateur anglais Gordon Spice remporte la victoire avec Teddy Pilette. Jean-Michel et Philippe Martin remettent le couvert deux années consécutives en 1979 et 1980 – toujours sous

les couleurs Belga. C'est véritablement l'âge d'or de la Capri, qui truste les championnats nationaux répondant aux différentes réglementations plus ou moins libérales du groupe 1 – raison pour laquelle on parle plutôt de groupe 1b ou 1,5... En 1982, la FIA décide de remettre de l'ordre en lançant la réglementation groupe A. Pour les Capri, c'est le chant du cygne, même si Alain Semoulin, Bernard De Dryver et Hervé Regout signeront encore une honorable 10<sup>e</sup> place aux 24 Heures 1984, offrant à la grand-mère une sortie digne de sa longue et fructueuse carrière.

1



1 | Dans l'ensemble, ce tracé convient bien à la Capri. C'est beaucoup plus amusant que Zolder!

2 | Programmée à la tombée du jour, la course rassemble des équipages de deux pilotes pour une épreuve de 60 minutes avec arrêt au stand.

3 | Le spectacle est permanent. Le Goodwood «MM» draine de la très belle mécanique...

4 | La Capri évolue le plus souvent en glisse, entretenue au gaz – ce qui est assez facile tant son V6 de 3 litres s'avère coupleux.

4



Le plateau est composé des voitures ayant fait les beaux jours du British Saloon Car Championship dans les années 70 et début 80...



est un solide atout. La Capri évolue le plus souvent en glisse, entretenue au gaz – ce qui est assez facile tant le V6 de 3 litres s'avère coupleux. Au moment de passer le volant à Gerhard, nous avons le 4<sup>e</sup> temps de la séance. Malheureusement, la piste s'asséchant et mon collègue peinant à prendre ses marques, voici que mon temps reste le plus rapide au crédit de la Capri estampillée du numéro 7. Avec pour conséquence une 18<sup>e</sup> place sur la grille – de toute évidence pas tout à fait en rapport avec mes espérances. En débriefing avec Gerhard, celui-ci se plaint de la faible adhérence du train arrière, puis... me demande quand sont les essais qualificatifs! «Heu..., well... We've just finished the qualifying session, Gerhard. There is no free practice at Goodwood. We go direct for the qualifying!» – «Oh, sh...! I thought it was free practice. For sure, I can go quicker!» (Euh, ben... Nous venons de terminer la séance de qualification. Il n'y a pas d'essais libres à Goodwood. Nous jouons directement la qualification! – Oh, m...! Je croyais que c'étaient des essais libres. C'est sûr, je peux aller plus vite!)



La démonstration des hyperbolides d'endurance des années 90 a été un des nombreux grands moments du «MM»...



## GERHARD BERGER, 10 victoires en F1

AUJOURD'HUI ÂGÉ DE 57 ANS, le pilote autrichien débute en F1 sur ATS durant la saison 1984, tout en multipliant les piges pour BMW en voitures de tourisme au volant des coupés 635 CSI. BMW le place ensuite dans le baquet de l'Arrows en 1985, puis chez Benetton pour la saison 1986, au cours de laquelle il signe sa première victoire, au grand prix du Mexique. Sur l'ordre d'Enzo Ferrari, Berger se voit recruté par la Scuderia pour 1987 et signe 4 victoires avant de signer chez McLaren-Honda pour épauler Ayrton Senna. Cantonné dans un rôle de second pilote, il ne remporte que 3 succès, tandis que son équipier brésilien coiffe deux couronnes mondiales. Pour 1993, Berger rempile chez Ferrari, mais il n'enregistre qu'une maigre victoire avant d'être poussé vers l'écurie Benetton, qui

doit laisser filer Michaël Schumacher, que Jean Todt s'empresse de recruter. Pour Berger, le passage chez Benetton s'avère délicat: les performances ne sont pas au rendez-vous. Début 1997, très affecté par la mort de son père et diminué par une sinusite tenace, Berger cède le volant à son compatriote Alexander Wurz. Après 3 courses d'absence, il effectue un retour gagnant à l'occasion du grand prix d'Allemagne. Auteur de la *pole position*, il remporte sa dernière victoire et annonce, à la fin de l'année, son départ à la retraite.



© Don France via Wikimedia Commons



1 | En débriefing avec Gerhard Berger, ce n'est pas tous les jours!

2 | Cette course est une véritable foire d'empoigne. Et croiser le fer avec Andy Priaulx ou Rob Huff a quelque chose de grisant!

En fait, l'ami Gerhard en gardait sous la pédale. Sur le coup, ça nous a bien fait rire. Moi, je dois avouer que je riais un peu jaune. Mais pour lui, une seule chose comptait: partir devant Roberto Ravaglia, qui disposait d'une autre Ford Capri décorée aux couleurs du Belga Team...

### ACTE 2: RACE AT DUSK

En s'élançant 18<sup>e</sup>, la mission de Gerhard était claire: réussir un bon départ afin d'entamer notre remontée vers le haut du tableau – ce qu'il fait avec application, pointant au 14<sup>e</sup> rang au moment de me céder le volant après 30 minutes. Sur un ton presque paternaliste, il m'avait demandé de gérer le moment opportun pour le faire rentrer au stand en fonction des circonstances de course, mais également de ses performances. Vous m'imaginez rappeler au stand celui que je regardais à la télévision gagner des courses de F1 alors que je n'avais pas encore le permis? D'ailleurs, n'ayant pas d'idée précise du rythme que pouvait tenir notre monture par rapport aux Capri les plus affûtées, nous

avons attendu le cap de la mi-course pour procéder à notre changement.

### ÉPILOGUE

Au plaisir de piloter la Capri sur une piste mythique, il faut ajouter que cette course est une véritable foire d'empoigne et que croiser le fer avec Andy Priaulx ou Rob Huff a quelque chose de grisant. Plus d'une fois, j'ai cru que je n'allais pas être en mesure de rendre la voiture intacte... Pour ce qui est de la course, nous l'achèverons au 10<sup>e</sup> rang. Après être remonté à la 8<sup>e</sup> place, je me suis rendu coupable d'une manœuvre suicidaire en tentant de faire l'extérieur au 7<sup>e</sup> dans Woodcote. Cela ne s'est pas passé comme prévu et après avoir fait un détour par la pelouse, j'ai perdu 2 places dans l'aventure. Mais peu importe, finalement, le principal ayant été de vivre ce rêve éveillé jusqu'au drapeau à damier. Et de ne pas avoir été appelé dans le bureau du sheriff de Goodwood pour conduite dangereuse. Car ça, c'est un coup à ne pas être invité l'an prochain! ■