



5-6-7 Août 2011

**COURSE
DE CÔTE
DU MONT-DORE**

Les qualités d'un bon « Montagnard »



Maîtriser des monoplaces F 3000 de 500 CV ou des Protos de 400 CV à parfois 250 km/h sur une départementale n'est pas à la portée de tout le monde. Le « montagnard » doit donc posséder de sérieuses qualités : concentré, méticuleux, sportif, en voici quelques unes parmi les essentielles. L'effort est intense et l'énergie dégagée est fabuleuse malgré la brièveté de l'action où la moindre erreur se paye comptant. Au-delà de l'aspect physique et pour être dans les meilleurs, il devra être aussi un excellent metteur au point pour adapter des voitures conçues pour la plupart pour le circuit qu'il va falloir faire rouler dans des conditions d'adhérence bien plus délicates. Rapports de boîte, suspensions, châssis, tout devra être revu et configuré à chaque course, sans oublier de sérieuses connaissances en informatique, tant l'électronique et les puces savantes ont fait une entrée en force dans la gestion des moteurs et des liaisons au sol.

Un peu de réglementation en course de côte... Et ce qui change en 2011 !

2011 aurait pu voir arriver les moteurs V8 sur les sports-protos et de nouvelles F3000 postérieures à 2003 auraient pu faire leur apparition comme la dernière acquisition de Croisi-Europe et son pilote Sébastien Petit. Ces projets restent pour l'instant dans les tiroirs de la réglementation. L'utilisation des coques en carbone pour les sport-protos semble à ce jour la seule grosse modification acquise.

Essentiel : On distingue globalement deux catégories principales de voitures : les voitures « ouvertes » et les berlines dites aussi voitures fermées. Dans les catégories « ouvertes » ou série A » appelées aussi « SPORT » on trouve les monoplaces du groupe D et E, des plus puissantes les F 3000 en passant par les F2, les F3 : les formules Ford, les formules Renault, les Campus. Le groupe C est celui des sports-prototypes appelées aussi « barquettes ».

Arrivées en 1994, les F 3000 sont rapidement et grâce en partie à Marc Régal, devenues les reines de la montagne française. Les pilotes utilisaient à l'époque l'ancien moteur des F1, le fameux Cosworth DFY et il n'y a pas si longtemps ce moteur a fait le bonheur de Bernard Chamberod, Fabien Frantz ou Billy Ritcher. Si ce dernier a changé de châssis en adoptant le LolaB99/50 il a gardé le DFY tout en lui faisant subir une sévère cure de jouvence. Depuis d'autres motoristes sont apparus comme Zyteck qui équipe entre la nouvelle Lola de Joël Roussel. Le Honda Mugen a parmi ses adeptes Stéphane Baudin ou Benoit Bouche. C'était aussi la motorisation choisie par Lionel Régal. Alban Thomas un des rares utilisateurs du Judd avec Daniel Allais est revenu sur un puissant mais pointu Ford AC comme l'avaient fait avant lui Nicolas Schatz ou Sébastien Petit. Des 450 CV du Cosworth DFY des débuts, la puissance a grimpé à près de 500 CV et elle aurait pu faire mieux si l'emploi d'un limiteur de régime à 9000 tr/mn n'avait pas été imposé. Depuis l'année 2009, les nouvelles normes en matière de bruit – bruit inférieur à 110 décibels pour les voitures ouvertes (105 décibels voitures fermées) ont obligé pilotes et préparateurs à améliorer les pots d'échappements avec pour conséquence une légère perte de puissance largement compensée par un gain du couple. Les deux principales marques de châssis sont directement issues du circuit. Reynard n'existe plus mais les châssis des années 92 D et 95 D ont été les premiers utilisés de même que la récente version Nippon bénéficiant d'une sécurité améliorée.

Directement dérivée de la F1, elle est plus délicate à régler avec notamment un ponton décalé, diminuant l'effet de sol. Les pièces de ces voitures ne sont pas toujours faciles à approvisionner et les pilotes doivent souvent faire preuve d'ingéniosité pour assurer la maintenance de leurs bolides.

Le Groupe C sport-prototype comprend trois sous catégories : Les « CM » utilisent les moteurs de moto de série de 1003 cm3 maximum comme le « Yamaha » R1 ou les GSXR Suzuki à double allumage. La version 2009 de ce dernier développe une puissance de près de 190 CV pour un poids de la voiture de 380 kg pour les CM1 à 440 kg pour les plus volumineuses CM2. Comme pour les protos de la catégorie CN le moteur doit être issu de la grande série et la préparation ou la modification des pièces essentielles est interdite. Mais qui dit modification interdite n'élimine pas la possibilité de monter des pièces de série... soigneusement triées chez le fabricant permettant ainsi une élaboration de moteurs extrêmement bien équilibrés et donc performants. Le moteur le plus utilisé en CN3 est sans conteste le BMW 3 litres qui bien « monté » développe environ 385 CV. Il faut savoir que ce même moteur avec une totale liberté de préparation, comme cela est le cas en Italie peut développer 445 CV.

Economie et équité sportive peuvent aller de pair comme le prouve la limitation à 28 pneumatiques slick neufs pour les 13 épreuves du championnat pour les meilleures voitures du groupe F3000 et protos CN 3 litres !

L'année 2010 aura marqué un tournant dans la réglementation et le classement des voitures fermées :

Le nombre toujours plus important d'engagés en voitures fermées, alors que leurs pilotes ne pouvaient envisager que des accessits dans le championnat de France vis-à-vis des Formules 3000 et autres sports-prototypes, a amené le législateur à créer une « Série B » réservée aux voitures fermées appelées aussi « PRODUCTION » se calant ainsi sur la réglementation européenne qui a admis depuis longtemps un champion pour chacune des deux catégories ouvertes et fermées. Dans cette « série B » des voitures



5-6-7 Août 2011

**COURSE
DE CÔTE
DU MONT-DORE**

fermées cohabitent 7 groupes principaux. Le FC issu de l'ancien groupe F (groupe France) ne marque plus de points au championnat de France. Dans ce groupe typique du patrimoine sportif français, on trouve des voitures dites caduques Scora, Jidé, Alpine Berlinette, CG Simca, R5 Turbo etc...souvent superbes mais qui ont largement dérivé par rapport à leur cahier des charges initial. Les voitures du groupe F2000, qui ont d'ailleurs totalement remplacé celles du groupe F en rallye, marquent des points et sont construites selon un cahier des charges plus restrictif daté de l'an 2000 d'où leur nom et dont les caractéristiques principales sont 2 roues motrices et une cylindrée maximum de 2 litres. Le groupe des voitures groupe N (comme Normales) reprend des voitures produites et vendues à au moins 2500 exemplaires en une année. Ces voitures malgré quelques modifications autorisées sont les plus proches de la série. Le groupe A est basé lui aussi sur la grande série mais avec des Améliorations possibles selon un cahier des charges des constructeurs. On est alors loin de la voiture de série si ce n'est le look général. De plus ce groupe A englobe toujours les Kit Car, évolution « vitaminée » et élargies des groupes A comme la célèbre 306 Kit Car de J-Luc Fritsch. L'année 2010 aura été fertile en nouveauté puisque est apparu le groupe Z qui permet de garder en compétition les voitures caduques en groupe N ou A et qui ne pouvaient pas prétendre à intégrer le groupe F2000 par leur cylindrée supérieure à 2 L. ou mode de transmission intégral. Les premières à concourir ont été les Sierra Cosworth, BMW 325 et M3 première génération. Le groupe GT « grand tourisme concerne les voitures dites de sport construites à au moins 25 exemplaires dans une année. Le GT 1 est réservé aux voitures de 2 roues motrices et 2 litres maxi de cylindrée. Les autres voitures sont en classe 2 et les voitures GT 4 roues motrices sont autorisées en course de côte. On retrouve entre autres dans ce groupe les Porsche 996 GT3, Lotus Exige, Porsche Cayman etc...

Le GTTS alias GT Tourisme spécial admet les voitures de série mais d'exception courant habituellement dans les coupes mono-marque en circuit ou les GT avec des améliorations. C'est le cas

des Porsche Carrera Cup, Ferrari 355 Challenge, Audi A4. Le match pour la domination de la « série B » a bien été en 2010 le terrain de chasse des GTTS avec une belle bagarre entre Nicolas Werver et le jeune Anthony Cosson (espoir Echappement 2011) arbitré par l'expérimenté Francis Dosières et l'arrivée en fin de championnat de la fameuse Opel Astra DTM de Dan Bourgeon. Les WRC issues du rallye émigrent en 2011 du groupe A vers le GTTS. A noter que pour ces catégories GTTS et GT où va se jouer forcément le titre en « Production », une limitation du nombre de pneumatiques – 16 pneus neufs pour 13 courses – entre en vigueur en 2011.

Dans les deux séries maintenant distinctes, les pilotes marquent des points en fonction de leur place au classement général (scratch) ainsi que leur place dans les groupes respectifs. Afin de permettre une saine émulation des pilotes à puissance de matériel égale, a été créée une troisième dotation qui tient compte de la cylindrée des moteurs. Ce sont les points de classe !

Exemple pour les trois premiers dans chaque catégorie. Les points sont cumulables et comptent pour les différents titres du championnat de France dont les principaux sont :

- Titre de Champion de France « SPORT »
- Titre de Champion de France « PRODUCTION »
- Titre de championne de France
- Trophée meilleur jeune (-25ans)

Sans oublier les trophées des différents groupes.

Place	Points au scratch	Points au groupe	Points à la classe
1 ^{er}	15	20	3
2 ^{ème}	14	16	2
3 ^{ème}	13	14	1

Calendrier 2010 du championnat de France :

02/03 avril	Bagnols Sabran	asa Rhône Cèze
16/17 avril	St Jean du Gard-Col St Pierre	asa d'Alès
01/Mai	Abreschviller Saint Quirin	asac de la Moselle
14/15 mai	Teurses d'Hébécrevon	asa du Bocage
28/29 mai	La Pommeraye	asaco Maine Bretagne
04/05 juin	Saint Gouëno	asaco Maine Bretagne
18/19 juin	Beaujolais Villages	asa Beaujolais
02/03 juillet	Vuillafans Echevannes	asa Séquanie
16/17 juillet	Dunières Auvergne	asa Ondaine
05/06/07 août	Mont Dore Chambon sur lac	asa Mont Dore
27/28 août	Chamrousse	asa Dauphinoise
03/04 septembre	Turckheim 3 épis	asac d'Alsace et du Rhin
10/11 septembre	Limonest Mont Verdun	asa du Rhône

