



GRAND PRIX DE L'AGE D'OR, LANCEMENT DES SERIES *BY PETER AUTO* !

Dijon – Il était grand temps de reprendre le chemin de la piste pour les pilotes, les clubs et tous les passionnés ! Le Grand Prix de l'Age d'Or marque l'ouverture des séries *by Peter Auto*. La qualité des plateaux est au rendez-vous sur ce meeting avec 230 automobiles en course. Quant aux collectionneurs appartenant aux clubs de marques ces derniers ont fait le déplacement en masse avec plus de 560 voitures inscrites sur ce week-end. Qu'il est bon de pouvoir se retrouver autour d'une même passion !



RÉSUMÉ DES COURSES

Samedi 5 et dimanche 6 juin

THE GREATEST'S TROPHY

40 minutes de course

Il est un peu plus de 9h30 quand les voitures du plateau The Greatest's Trophy s'élancent pour la première course du meeting sous une pluie battante. En tête de peloton, la Bizzarrini 5300 GT (#68) de Dirk et Leon Ebeling est suivie de près par la Ferrari 275 GTB/C (#7) de Vincent Gaye. L'Alfa Romeo Giulia TZ (#45) de Carlo Vögele qui, partie sixième sur la grille de départ, effectue une superbe remontée en moins de deux minutes de course et le pilote dépasse la Ferrari 250 GT SWB (c) #44. Carlo Vögele truste ainsi la troisième place tout en visant bien évidemment le haut du podium. Mais c'est sans compter sur la ténacité de Vincent Gaye et sa Ferrari 275 GTB/C (#7) en pole position. Et pourtant, à presque mi-parcours, le pilote commet une erreur et part en tête à queue, ce qui lui coûte douze secondes. La tête revient à la Bizzarrini 5300 GT (#68) qui, dès lors, domine la course. Il reste moins de onze minutes au chrono, Vincent Gaye (#7) est désormais quatrième. Quelle belle remontée, son erreur de pilotage est presque rattrapée... mais surprise ! Il commet un nouveau faux-pas et encaisse 14 secondes. Le drapeau à damier se lève, et la Bizzarrini 5300 GT (#68) des Ebeling remporte la course, excellente performance ! La course du dimanche est l'occasion pour Vincent Gaye et sa Ferrari 275 GTB/C (#7) de prendre leur revanche sur l'épreuve de la veille. Il mène ce plateau mais subit néanmoins la pression de Christian Bouriez en Bizzarrini 5300 GT (#46), toujours à quelques secondes de Gaye (#7). C'est la stratégie de *pitstop* qui va se retourner contre la Ferrari (#7) et permet ainsi à la Bizzarrini (#46) de prendre la tête. Mais pour combien de temps ? Seules deux secondes séparent les deux voitures. La pression est trop forte, Vincent Gaye (#7) part à nouveau à la faute au virage du double-droite de Villeroy, ce qui vient clore cette lutte de plus de trente-cinq minutes et confirme la victoire de la Bizzarrini (#46) de Christian Bouriez.



© PhotoClassicRacing



LES CLASSEMENTS

Samedi 5 juin

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Best Lap		
							Lap	Time	Kph
1 68 Dirk EBELING/Leon EBELING	BIZZARRINI 5300 GT 1965	TSRC12	19	40:48.863	-	106.2	19	2:01.747	112.4
2 45 Carlo VÖGELE	ALFA ROMEO Giulia TZ 1964	GTS10	19	41:07.820	+18.957	105.4	18	2:03.127	111.1
3 44 Hans HUGENHOLTZ	FERRARI 250 GT SWB (C) 1961	GTS7B	19	41:18.909	+30.046	104.9	18	2:04.581	109.8

Dimanche 6 juin

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Best Lap		
							Lap	Time	Kph
1 68 Christian BOURIEZ	BIZZARRINI 5300 GT 1965	TSRC12	24	40:26.682	-	135.3	11	1:36.057	142.5
2 7 Vincent GAYE	FERRARI 275 GTB/C 1966	GTS17	24	40:33.669	+6.987	134.9	4	1:35.627	143.1
3 159 Remo LIPS/David FRANKLIN	FERRARI 250 GT SWB 1961	GTS7	24	40:57.978	+31.296	133.6	20	1:37.314	140.6

SIXTIES' ENDURANCE

2 heures de course



© Julien Hergault / Peter Auto

Fin de la deuxième journée du Grand Prix de l'Age d'Or, c'est l'heure de la course du Sixties' Endurance. Le drapeau vert est agité par les commissaires de piste, les voitures s'élançant pour 120 minutes au rythme de Guillaume Mahé et sa Shelby Cobra Daytona Coupé (#49) suivi de Christophe Van Riet en Shelby Cobra 289 (#16) et Ralf Kelleners (#369) lui aussi en Shelby Cobra 289. Alors que Christophe Van Riet réduit son écart avec Guillaume Mahé, la direction de course annonce un *Full Course Yellow* en raison d'une sortie de piste de la Shelby Cobra Daytona Coupe (#181) de Vincent Neurrisse et Bertrand Rouchaud. Une mise en pause de seulement quelques minutes qui permet alors au pilote belge (#16) de surprendre Guillaume Mahé (#43)

à la reprise et de se placer ainsi en pole position. Une première place de courte durée puisque la #43 ne se laisse pas abattre et reprend très rapidement la tête. Les deux pilotes se mènent une guerre sans relâche. Le moindre incident de pilotage pourrait leur coûter cher. Alors que nous sommes au quart de l'épreuve les premières gouttes de pluie s'invitent et Van Riet part à la faute lors de ce changement d'adhérence, redescendant alors à la quatrième position. Moser (#31) semble quant à lui plus à l'aise sur cette piste légèrement mouillée et prend la tête, suivi de près par Maxime Guenat (#51). Mais alors que la fenêtre de *pitstop* doit s'ouvrir dans moins d'une minute, le leader rentre aux stands et perd ainsi sa première place. Un problème d'alimentation en carburant dû à un tuyau arraché oblige Henri Moser (#31) à s'arrêter. Cette panne mécanique permet à la Cobra #51 de Maxime Guenat de prendre la pole. Fin de la fenêtre *pitstop*, les pilotes ont changé de baquet et chez Equipe Europe, c'est le jeu des chaises musicales, Guillaume Mahé prend le volant de la #51 alors en tête et son père Yvan celui de la #49. Nous sommes à une heure et vingt-six minutes de course, Damien Kohler (qui a pris le relais de Christophe Van Riet sur la voiture #16) n'est qu'à vingt-sept secondes de la Shelby Cobra de tête, la #51. Le drapeau à damier se lève et le moins que l'on puisse dire c'est que cette course fut on ne peut plus intéressante ! La bataille pour le haut du classement n'a pas cessé une seule seconde et la palme d'or revient à Equipe Europe, qui pour la première fois, aligne trois Cobra sur le podium.

LE CLASSEMENT

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Best Lap		
							Lap	Time	Kph
1 51 Maxime GUENAT/Guillaume MAHE	SHELBY Cobra 289 1963	GT5	66	2:00:03.164	-	125.4	35	1:34.034	145.5
2 49 Guillaume MAHE/Yvan MAHE	SHELBY Cobra Daytona Coupe 1965	GT5	66	2:00:34.707	+31.543	124.8	32	1:33.504	146.3
3 70 Pierre-Alain FRANCE/Erwin FRANCE	SHELBY Cobra Daytona Coupe 1964	GT5	66	2:00:40.405	+37.241	124.7	44	1:33.825	145.8



CLASSIC ENDURANCE RACING II

1 heure de course

Le brouillard se dissipe sur le circuit de Dijon-Prenois alors que les voitures du plateau Classic Endurance Racing II se placent sur la grille de départ. Yves Scemama en TOJ SC304 (#52) est en pôle. Va-t-il à nouveau remporter l'épreuve comme en octobre dernier ? Verdict dans soixante minutes. En CER II, le départ est un départ lancé et le moins que l'on puisse dire c'est que la TOJ SC304 s'envole ! C'est sans compter la contre-attaque de Philippe Scemama en Lola T600 (#600), les deux frères ont l'intention de se livrer une bataille sans relâche en piste. Et pourtant, Maxime Guenat lui aussi en Lola (#50), n'est pas loin. La menace s'avère réelle puisqu'au bout de deux tours, la T600 (#50) se place en seconde position. Son objectif est clair : venir détrôner Yves Scemama vainqueur de cette épreuve sur les deux derniers meetings (Estoril Classics 2020 – Dix Mille Tours 2020). Ce dernier (#52) va devoir soigner ses trajectoires, la Lola T600 (#50) est sur ses talons avec un très faible écart (0,461 secondes). Quatorzième tour, c'est au virage de la double-droite de Villeroy que tout se joue lorsque Maxime Guenat et sa diabolique Lola dépassent la TOJ SC304 (#52). Le couperet est tombé, changement de leader. On entre dans le dernier quart d'heure de course, Maxime Guenat mène toujours et continue d'augmenter le gap entre sa Lola et la TOJ (#52). Sa conduite vive et précise lui permet de remporter la course avec brio.



© PhotoClassicRacing

LE CLASSEMENT

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Best Lap		
							Lap	Time	Kph
1 50 Maxime GUENAT	LOLA T286 1976	P+2L	44	1:01:08.961	-	164.1	11	1:19.950	171.2
2 600 Philippe SCEMAMA	LOLA T600 1981	P+2L	44	1:01:50.382	+41.421	162.3	10	1:20.311	170.4
3 52 Yves SCEMAMA	TOJ SC304 1976	P+2L	44	1:02:20.353	+1:11.392	161.0	11	1:19.820	171.4

FIFTIES' LEGENDS

45 minutes de course



© PhotoClassicRacing

C'est au tour du plateau Fifties' Legends, dernier-né des séries *by Peter Auto*, de prendre le départ. En première ligne, Eugène Deleplanque et sa TVR Grantura Mk III (#7) suivi de Romain Guerardelle en MG B (#34), qui lors des qualifications de la veille s'étaient disputé la première place. La TVR (#7) s'engage et prend rapidement un avantage assez conséquent. La MG B (#34) n'est pas loin mais la Mini Cooper S (#25) et son pilote David Barrere, alors partis en sixième position, le talonnent. D'autres voitures ont moins de chance, c'est le cas notamment de la Ferrari 250 Mille Miglia (#23) qui est immobilisée après seulement un tour de piste ; une fumée blanche s'en échappe, sûrement le joint de culasse... Retour en course, David Barrere (#25) est désormais deuxième devant la MG B (#34) de Romain Guerardelle qui le suit de très près. Le peloton s'engage dans le virage numéro quatre, le virage gauche de la bretelle et un accrochage (sans gravité) entre la MG B (#34) et la Mini Cooper S de Philippe Lecardonnel (#98) font chuter Guerardelle au classement. Sa voiture semble indemne mais son chrono souffre, il se retrouve désormais à la sixième place. En attendant, Eugène Deleplanque et sa TVR Grantura Mk III (#7) continuent de mener le jeu avec 46 secondes d'avance sur les autres concurrents. Alors qu'il s'apprête à franchir la ligne d'arrivée, David Barrere en Mini Cooper Mini Cooper S (#25) s'immobilise sous la passerelle "Avia". Catastrophe, il n'est pourtant qu'à quelques mètres du drapeau à damier ! Louis Zurstrassen et son Elva Mk V (#39) héritent donc de la seconde marche du podium.



LE CLASSEMENT

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Best Lap		
							Lap	Time	Kph
1 7 Eugène DELEPLANQUE	TVR Grantura Mk III 1963	GT2	25	45:08.698	-	126.3	20	1:41.025	135.4
2 39 Louis ZURSTRASSEN	ELVA Mk V 1959	SP2	25	46:14.142	+1:05.444	123.3	16	1:42.867	133.0
3 161 Serge LIBENS	AUSTIN HEALEY 3000 MKII 1962	GT4	25	46:29.128	+1:20.430	122.7	19	1:42.387	133.6

GROUP C RACING

45 minutes de course

Début de l'épreuve du Group C Racing sous la conduite de Christophe d'Ansembourg en Jaguar XJR 14 (#17). Un grand retour pour ces voitures qui n'avaient pas évolué sur le circuit de Dijon-Prenois depuis quatre ans. La Jaguar XJR 14 (#17) maintient sa position, c'est à la seconde ligne que les dépassements ne cessent entre Erwin France en Nissan R90 CK (#27) et Tony Sinclair avec sa Spice SE90 (#85). Le duel est musclé ! Retournement de situation, la Jaguar XJR 14 (#17) est immobilisée en raison d'un problème de transmission, la tête de la course revient donc à Pierre Alain France en Nissan R90 (#27). Seconde course de la journée et c'est le retour de la Jaguar XJR 14 qui, grâce à l'efficacité des mécaniciens, revient sur piste avec un cardan réparé. Le duel avec la Nissan va pouvoir reprendre. Mais à peine un tour parcouru que Christophe d'Ansembourg est à nouveau immobilisé au niveau du virage gauche de la bretelle, un week-end compliqué pour le pilote et sa voiture. La bataille est désormais entre la Porsche 962 C (#90), la Spice SE90 (#85) et la Nissan R90 CK (#27). Tony Sinclair (#85) est dans le sillage de Lars Erik Nielsen (#90) et seulement quelques dixièmes de secondes les séparent. Vingt-troisième tour de piste, la direction de course annonce un contact entre deux voitures. La Porsche 962C (#90), ralentie, continue sa course, la Spice (#8) est quant à elle immobilisée. La Nissan (#27) reprend alors la tête, offrant un beau doublé à la famille France !



© PhotoClassicRacing

CLASSEMENTS DES COURSES

Dimanche 5 juin - matin

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Best Lap		
							Lap	Time	Kph
1 27 Pierre-Alain FRANCE/Erwin FRANCE	NISSAN R90 CK 1990	C3a	33	46:09.762	-	163.0	11	1:14.940	182.6
2 85 Tony SINCLAIR	SPICE SE90 1990	C1a	33	46:32.275	+22.513	161.7	29	1:17.963	175.5
3 90 Lars Erik NIELSEN	PORSCHE 962 C 1990	C1a	33	46:47.742	+37.980	160.8	24	1:18.955	173.3

Dimanche 5 juin – après-midi

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Best Lap		
							Lap	Time	Kph
1 27 Pierre-Alain FRANCE/Erwin FRANCE	NISSAN R90 CK 1990	C3a	32	45:44.487	-	159.5	27	1:16.531	178.8
2 90 Lars Erik NIELSEN	PORSCHE 962 C 1990	C1a	31	46:06.090	1 Lap	153.4	3	1:17.508	176.5
3 181 Bertrand ROUCHAUD/Antoine WEIL	OLMAS GLT 200 1988	C2a	31	46:27.307	1 Lap	152.2	28	1:22.148	166.6



HERITAGE TOURING CUP

1 heure de course



© PhotoClassicRacing

La course de l'Heritage Touring Cup est toujours une épreuve très mouvementée. En tête dès le début, les deux Ford Capri RS 3000 pilotées par Christophe Van Riet (#72) et Maxime Guenat (#50). Elles sont suivies par les BMW CSL dont à la troisième place celle de Guillaume Mahé #49. Lutte entre les Ford Capri #72 et #50 avec un enchaînement de freinages et de dépassements entre les deux protagonistes entraînant même des pertes de contrôle en raison de freinages tardifs. Quarantième minute, Guillaume Mahé (#49) distance de plus en plus les autres BMW CSL. On ne compte que cinq dixièmes de seconde d'écart entre les deux leaders. *Safety car* devant les voitures de tête après une sortie de piste de la Ford Escort RS (#26) qui termine dans le bac à gravier. A onze minutes de la fin, la course est relancée et se termine donc sur un sprint, c'est ce que l'on appelle un *shoot out*. Attaque par l'extérieur de Van Riet (#72) sans succès au bout de la ligne droite des stands. Ce qui ne l'empêche pas de persévérer et de prendre la tête dans le deuxième secteur. Et pourtant il se retrouve immobilisé à cinq minutes du drapeau à damier, boîte de vitesse cassée. Cela assure la victoire à Maxime Guénat suivi par la BMW 3.0 CSL de Christian Traber (#25) et la Ford Capri RS 3100 de Guillaume Mahé (#49). La pluie apparaît sur la ligne d'arrivée, fin de l'épreuve.

LE CLASSEMENT

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Best Lap	
							Lap	Time Kph
1 50 Maxime GUENAT	FORD Capri RS 3100 1974	TC2	38	1:01:28.453	-	141.0	3	1:28.552 154.5
2 25 Christian TRABER	BMW 3.0 CSL 1975	TC2	38	1:01:37.301	+8.848	140.6	4	1:28.981 153.8
3 49 Guillaume MAHE	FORD Capri RS 3100 1974	TC2	38	1:01:55.396	+26.943	140.0	4	1:29.480 152.9

CLASSIC ENDURANCE RACING I

1 heure de course



© PhotoClassicRacing

Les deux Lola T70 (#7 et #70) sont en tête de la course CER II, suivies de la Chevron B8 de Martin O'Connell (#8). Très attendues sur cette épreuve, la Ferrari 312P #5 de Remo Lipps et la Matra MS650 (#69) de Mr John of B font une entrée tardive sur la piste. Au même moment, Marc Devis en McLaren M8C (#11) commet une erreur alors qu'il n'a pas encore bouclé son premier tour et chute dans le classement. Dixième tour de piste, léger contact entre la Chevron B19 d'Emmanuel Brigand (#97) et la Lola T212 d'Armand Mille (#35), leur classement reste néanmoins le même, plus de peur que de mal. Il reste un peu plus de trente minutes de course et l'écart entre le leader Toni Seiler sur Lola T70 MkIII B (#7) et la Lola T212 de Mille est d'environ six secondes. La tension est à son comble. Alors qu'elle dominait la course, la T70 (#7) sombre dans le classement et Toni Seiler est contraint à l'abandon pour le plus grand bonheur de Pierre-Alain France, lui aussi en Lola T70 (#70) qui prend donc la tête de l'épreuve. Fin du *pitstop*, c'est désormais Emmanuel Brigand en Chevron B19 (#97) qui mène la danse. Moins de dix minutes de temps réglementaire, Pierre-Alain France (#70), pilote le plus rapide au tour à plusieurs reprises, réussit à trouver une ouverture et dépasse la Chevron B19 (#97), se plaçant ainsi en pole position. Mais il n'est pourtant pas à l'abri, avec dans son sillage immédiat la #97 qui n'est qu'à deux secondes. 17h16, fin de la course, Pierre-Alain France a su résister à la menace de Brigand, bravo !! Et côté retardataires si, quinze minutes avant la fin de la course, la Ferrari 312P est victime d'une crevaison qui la fait descendre tout en bas du classement, Mr John of B réussit l'exploit de remonter en cinquième position, félicitations également.



LE CLASSEMENT

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Best Lap		
							Lap	Time	Kph
1 70 Pierre-Alain FRANCE	LOLA T70 Mk III B 1969	P+2L	40	1:00:17.024	-	151.3	15	1:26.139	158.9
2 97 Emmanuel BRIGAND	CHEVRON B19 1971	P-2L	40	1:00:22.513	+5.489	151.1	11	1:25.475	160.1
3 35 Armand MILLE	LOLA T212 1970	P-2L	40	1:00:26.143	+9.119	150.9	5	1:26.306	158.5

2.0L Cup

1h20 de course

Décision préfectorale oblige, la course est raccourcie de dix minutes. Dernière épreuve du Grand Prix de l'Age d'Or, la course du plateau 2.0L Cup. Les voitures s'élancent pour quatre-vingts minutes et dès les premiers tours de piste, Damien Kohler (#16) et Xavier Dayraut (#37) enchainent les dépassements, aucun des deux ne veut céder la première place. La bataille est rude. Mais au fil des tours l'écart s'agrandit entre les deux leaders #16 et #37 et le reste du peloton, avec plus de vingt secondes d'avance. Nous voilà à la mi-parcours, la Pit Window est ouverte. Moins de trois secondes entre Damien Kohler (#16), en pole position et Xavier Dayraut (#37). Il ne reste plus que trente minutes de temps réglementaire et Marc de Siebenthal est toujours leader après avoir repris le volant de la Porsche #16. Mais le pilote Elite Xavier Dayraut (#37) ne compte pas en rester là et prend la tête de la course jusqu'à la fin de l'épreuve.



© PhotoClassicRacing

LE CLASSEMENT

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Best Lap		
							Lap	Time	Kph
1 37 Xavier DAYRAUT	Porsche 911 2.0L	ELI	44	1:20:02.164	-	125.4	35	1:41.327	135.0
2 16 Damien KOHLER/Marc de SIEBENTHAL	Porsche 911 2.0L	GTL-ELI	44	1:20:17.371	+15.207	125.0	30	1:41.738	134.5
3 42 Stephan KOENIG/Philipp KOENIG	Porsche 911 2.0L	GTL	44	1:21:05.286	+1:03.122	123.7	3	1:43.203	132.6

Clap de fin sur le circuit de Dijon-Prenois. Le sourire est sur le visage, et sous le masque, de tous ! De belles batailles en piste et de bons moments de partage lors des sessions de roulage pour les clubs. Côté sportif, pour tous les concurrents anglais n'ayant pas pu se rendre sur l'événement en raison des restrictions sanitaires entre les deux pays, l'organisation a pris la décision de ne prendre en compte que les quatre meilleurs résultats de la saison en lieu et place de cinq. Le moins bon résultat étant un "joker" qui ne sera pas comptabilisé. Le fair-play est de mise sur les séries by Peter Auto.

Prochain rendez-vous les 3 et 4 juillet sur le circuit Bugatti à l'occasion de l'[Historic Racing by Peter Auto](#).

CONTACTS

Relations Presse :
Doriane Raffin
draffin@peter.fr

Digital :
Julien Hergault
jhergault@peter.fr