

BURGOL Racing Team



L'objectif 2002 était de faire rouler la Ford GT40 acquise en fin d'année dernière et apprendre, au fur et à mesure des essais, son comportement et son usure... Pour ainsi nous présenter dans les meilleures conditions pour la course qui aura lieu sur le mythique circuit des 24 heures du Mans, au mois de septembre.

Immense intensité quand pour la première fois nous descendons cette légende du camion. C'était au mois de mai sur le circuit de Charade. Pas forcément le meilleur circuit, des murs très proches et des normes sonores pas très élevées.

La direction du circuit émet de sérieux doutes sur nos chances de passer le test du bruit. Raison pour laquelle

nous décidons, sans plus attendre, d'envoyer la voiture sur la piste pour le test. Didier ne pouvant pas piloter l'auto par sa grande taille, je me retrouve au volant de la GT40 pour la première fois. Sachant où se situent les micros, je lève le pied, trois tours plus tard, au stand la voiture était acceptée. Tout au long de la journée, l'auto roule tantôt avec le propriétaire tantôt avec Bernard Thuner. Verdict : l'auto est stable, facile à piloter, freine très bien et possède beaucoup de puissance.

Entre temps, une nouvelle monture vient compléter le team, il s'agit d'une Jaguar Type E Coupé 1963 F.I.A au palmarès national anglais intéressant.

Août, nous nous retrouvons sur le circuit de Magny-Cours pour de

BURGOL Racing Team suite

nouveaux essais. Hélas, le différentiel de la GT40 lâche et le câble de gaz pose quelques soucis sur la Type E. Un mois et demi avant Le Mans, nous devons trouver un différentiel complet neuf ; Introuvable ! Nous sommes contraints de démonter celui d'une autre GT40, qui plus petit doit être adapté au carter de boîte ZF. Réparation terminée, nous n'avons plus le temps d'effectuer des essais sur piste alors nous validons le nouveau différentiel par un essai sur l'autoroute. Tout est OK.

Septembre, nous sommes enfin dans la fabuleuse enceinte des 24 heures du Mans. Les camions arrivent de partout, les voitures sont déchargées

les unes plus incroyables que les autres. Le décor mis en place par l'organisateur est très sympa. Après les multiples contrôles techniques de concurrents, pilotes et voitures, nous voilà acceptés pour l'épreuve. Nous sommes dans le groupe 5, la seule GT40 de ce groupe parmi les Lola T70, la Porsche 917 de Bobby Rahal et Brian Redmann, Alfa T33, et autres Chevron.

Samedi après-midi ; essais libres et qualificatifs, hélas après quelques tours, c'est la sortie de route tant redoutée. A la hauteur de la deuxième chicane des Hunaudières, la voiture touche le rail, le capot, mais surtout le radiateur d'eau en aluminium, sont très endommagés. Une fois la voiture



BURGOL Racing Team suite

rentrée au box, c'est l'analyse. En commun accord, nous préférons renoncer à une réparation de course, les attaches de capot sont touchées, cela peut être très dangereux à haute vitesse, le capot pourrait se détacher... Pas d'inquiétude, nous serons là pour la prochaine édition en 2004.

Octobre, une journée magnifique pour se retrouver à Magny-Cours au sein du Club Europa où l'accueil y est très sympathique. Venu avec la Jaguar Type E, nous sommes accompagnés de plusieurs autres voitures historiques, un roadster Cobra 289 F.I.A, une Cobra 427, une Ford Falcon pour des essais libres.

Petite parenthèse, au mois de juin nous nous sommes retrouvés invités par General Motors Europe, pour exposer la Corvette Ex-Greder Racing Team à la chambre de commerce du Mans. Evidemment pendant la période des 24 heures. Invités au cocktail du vendredi soir, nous nous sommes entretenus avec Bob Lutz, qui parle assez bien le français, et les pilotes des Corvettes et des Cadillac. Le lendemain, pour la parade, nous avons effectué un tour de piste du circuit routier.

En espérant que 2003 soit aussi riche en événements pour tous, à bientôt...

Didier Burgisser et Pascal Gaudard

