# Evènement – Le Mans Classic 2022

Du 30 juin au 3 juillet 2022, sur le célèbre circuit de la Sarthe, s'est déroulée la dixième édition du Mans Classic, l'évènement incontournable pour tous les passionné(e)s de voitures anciennes.

---

Texte et photos : Xavier Bais

---

Créé en 2002 par Peter Auto en association avec l'Automobile Club de l'Ouest, Le Mans Classic offre une superbe rétrospective des mythiques 24 Heures du Mans. Pendant trois jours, des voitures historiques s'affrontent sur les 13'626 mètres du circuit. Flashback sur un évènement qui attire des quatre coins du monde de plus en plus de monde avec, au compteur, 200'850 visiteurs, 8'500 voitures de sport, 1'000 pilotes et 200 exposants. Côté protocole et en hommage aux participants, il est demandé aux spectateurs d'être vêtus de façon élégante. Certains jouent le jeu, d'autres moins.

Se rendre en voiture classique, au Mans Classic, en partant de Genève, même si ce n'est pas en Porsche, pour moi le piqué de la marque de Stuttgart, reste un moment magique. Départ à 1h30 du mat le jeudi 29 juin pour arriver fatigué mais excité à 12h30 au restaurant des Hunaudières. Comme à l'accoutumée, l'accueil est chaleureux et déjà l'ambiance sur les routes aux alentours vous propulse à des années lumière de votre quotidien.

Après un bon café direction les paddocks en Solex (2200 pour les puristes), pour découvrir les voitures en lice. Au petit soir, tout est prêt pour une ouverture en grandes pompes tôt le lendemain matin. Les pilotes auront droit à des navettes constituées de Volkswagen combi T1, T2, T3.

Vendredi 8 heures, ouverture de la piste avec la parade des différents clubs. Dès 9h30, c'est le prestigieux et très attendu plateau Groupe C qui rentre en piste pour les essais qualificatifs. On assiste d'abord au passage de la célèbre Mazda 787B. Son moteur quadri-rotors de 700 ch hurle comme une Formule 1. C'est un moment exceptionnel de l'entendre rugir. Puis c'est le passage des autres « monstres » des années 80. Ils se sont élancés à l'attaque des 38 virages et de la célèbre ligne droite des Hunaudières dans un son à vous donner la chair de poule.

Passent ensuite les différents plateaux invités pour cette édition. On assiste aux essais qualificatifs du Jaguar Classic Challenge puis la Porsche Classic Race Le Mans, l'Endurance Racing Legends et, bien entendu, les différents concurrents répartis sur tous les plateaux numérotés de 1 à 6 selon leur ancienneté et dont voici la répartition. Le Plateau 1 : voitures de 1923 à 1939, le Plateau 2 : 1949 à 1956, Plateau 3 : 1957 à 1961, Plateau 4 : 1962 à 1965, Plateau 5 : 1966 à 1971 et le Plateau 6 : 1972 à 1981.

Le Plateau 1 me surprendra toujours. De lourdes Bentley et Talbot côtoient de plus « légères » Alfa Romeo et autres Aston Martin. Etonnement ce sont les moins

bruyantes en bout de lignes droite. Il faut admirer les pilotes se battrent avec le cerceau pour que leur monture daigne tourner et suivre la bonne trajectoire. Même si cette époque est lointaine, je reste admiratif et heureux de les avoir vu évoluer.

Le Plateau 2 possède son lot d'anglaises mais en fin de prégrille j'adore apercevoir trois 4 CV de 1950. Le Plateau 3 est aussi majoritairement constitué d'anglaises avec des Lotus Elite, Jaguar Type D, MG, Cooper, Morgan, TVR Grantura, Austin-Healey, Aston Martin mais aussi des Porsche 356, 718 RSK, Ferrari 250GT, Alfa Romeo Giulietta SZ et Chevrolet Corvette C1.

J'aime le Plateau 4 pour les modèles présents ces années là. Les USA arrivent en force avec les Shelby Cobra, Mustang GT350 mais surtout les Ford GT 40. C'est d'ailleurs l'une d'entres elles qui remporte la course. On y découvre aussi les première 911 2.0 litres, les Jaguar Type E 3.8, les Alfa Romeo, Lotus, Bizzarrini 5300GT et Ferrari 250 LM.

Le Plateau 5 est tout aussi intéressant avec les Chevron B8, B16 et B19, les De Tomaso Pantera, les Lola T70, L'Alpine A110, les Porsche 910, 914/6 GT, 911 2.3 ST, 2.2S, et la Ferrari 512S. Le dernier Plateau, le 6 fait rêver. Entre les BMW M1, les Porsche 935, 930, RS3.0, RSR 3.0, la 924 Carrera GTR, la Ferrari 512 BBLM, l'Inaltera, les petites Chevron, les Lola, les Ford Gran Torino et Capri, ce n'est que de l'exceptionnel à voir et à entendre.

Pas facile de gérer les impondérables et le planning prend une heure de retard. De ce fait, certains participants passent beaucoup de temps à attendre leur passage. Mais la joie de se retrouver en piste gomme vite cette attente. Il y a foule dans les paddocks et le village. Nous pourrions nous croire un samedi. La vie en dehors de la piste est à son comble avec un orchestre à bord d'une découvrable américaine, des exposants proposant vêtements, maquettes et tout ce qui se rapporte à la compétition automobile.

Les « Food Trucks » tournent à fond. Il y a une piste de danse avec plusieurs groupes jouant et diffusant des musiques allant des « yé-yé » aux années 80. Cela

réjouit les badauds et beaucoup osent se déhancher. Il y a même un cinéma plein air qui diffuse « SOS Fantôme », « Fast and Furious » et « L'Espion qui m'aimait ».

Sur la piste, les qualifs de nuit, jusqu'à 2h55 pour être précis, sont magiques. Le dernier plateau à s'élancer est le 3. L'ambiance en prégrille est détendue, moins pesante qu'en journée. J'ai la chance de suivre de près la Numéro 60 où Marc Joly prend le départ de nuit. C'est un instant suspendu dans ce timing serré qui restera gravé à jamais dans ma mémoire.

Faire la fermeture de la piste après une longue journée pleine de sensations, d'images, de senteurs d'huile moteur et de gaz d'échappement a quelque chose de magique et d'unique à vivre. Il ne m'aura pas fallu des heures pour, emmitouflé dans mon duvet sous la tente, m'endormir.

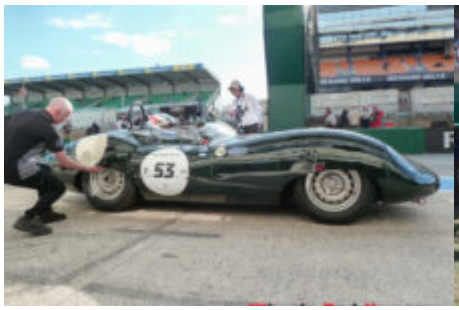
Le samedi, dès 8 heures, après trois heures de sommeil et une douche salvatrice, je suis prêt pour vivre ce que cette journée m'apportera. Et c'est encore très intense. D'abord les différents clubs se présentent en piste et ouvrent le grand bal. Ces membres pourront ainsi fouler la piste de ce mythique circuit et ainsi dire : « je l'ai fait ».

A 9h30, les premiers concurrents du plateau Endurance Racing Legends s'élancent, suivis du Jaguar Classic Challenge avec la victoire de la numéro 89. Parallèlement, le village s'anime et, proche de la prégrille, se déroule chez Artcurial la vente d'automobiles et de motocyclettes.

A 11h30, le groupe C Racing refait vibrer la campagne mancelle. A 12h30 et pendant une heure, ce sont les parades Ferrari et BMW avec des baptêmes de piste. Puis c'est L'Endurance Racing Legends pendant 1h10 suivi de la Parade Porsche. A 15h00, Départ de la Porsche Classic Race Le Mans.

Une heure plus tard, la Little Big Mans entre en piste. C'est avec 97 petits pilotes âgés de 7 à 12 ans que l'on assiste en fanfare et passage d'avions fumigènes, en présence, entres autres, de Patrick Peter, Richard Mille et Pierre Fillon, au lancement type Le Mans des mini répliques des voitures emblématiques ayant couru au Mans. Les parents sont fiers de voir leurs enfants fouler le célèbre bitume sur quelques centaines de mètres.

Les tribunes sont pleines à craquer. De 16h50 à plus de minuit, les plateaux 4, 5, 6 1, 2 et 3 se succèdent, offrant aux coureurs et spectateurs des souvenirs inoubliables. Des départs spectaculaires en épi comme ils furent donnés de 1925 à 1969 sont appréciés des spectateurs situés dans les tribunes. Cette procédure de départ se fait pour les plateaux 1-2-3 et 4.



Les autres plateaux, beaucoup plus rapides, s'élancent en départ lancé, moins visuel mais tout aussi impressionnant. En effet, lorsqu'un plateau 5 ou 6 met gaz à fond dans la ligne droite des stands, le vrombissement de tous ces moteurs se

renvoie de part et d'autre des tribunes, vous offrant une sensation de puissance extraordinaire. Le passage du samedi au dimanche se fait sur les bords de la piste en suivant les différentes courses. Il se passe toujours quelque chose.

Dans le plateau 6, les voitures de tête laissent, au milieu de peloton, la place aux pilotes pour « se tirer la bourre ». Je peux assister à des passes d'armes comme lors de la RACE 1 avec la célèbre 911 RSR 3.0 Toblerone de Didier Denat qui parvient à conserver sa 24$^{ème}$ place sur la ligne d'arrivée en se « battant » avec la De Tomaso Pantera de P. Surand jusqu'au derniers mètres, voire centimètres.

Ainsi se succèdent jusqu'à 13 heures différents plateaux dans une ambiance de folie. Les dernières parades BMW et Ferrari puis les remises des prix pour la Little Big Mans et Le Mans Classic clôturent en beauté cette dixième édition.

Passer trois jours en replongeant dans une époque où l'on ne savait pas encore que des moteurs électriques commenceraient à régner en maître, vous permet de relativiser et de vous dire que tant qu'il y aura de la passion, des évènement

comme le Mans Classic existeront.

Certains pourront critiquer quelques débordements d'horaires, quelques personnes qui n'avaient rien à faire dans les paddocks, mais il faut avouer que les équipes de Peter Auto ont fait un énorme travail, bien secondées par les commissaires et autres volontaires. Chaque personne présente à ce rassemblement a contribué, à sa manière, à faire ce que le Mans Classic est devenu aujourd'hui, à savoir un évènement majeur dans le monde des voitures anciennes de compétition.

Réjouissons-nous, il ne faudra pas attendre deux ans pour se retrouver ou découvrir cet évènement car Peter Auto en l'honneur du centenaire des 24 Heures du Mans, nous a donné rendez-vous pour le 29 juin 2023. Mon sac est déjà prêt.