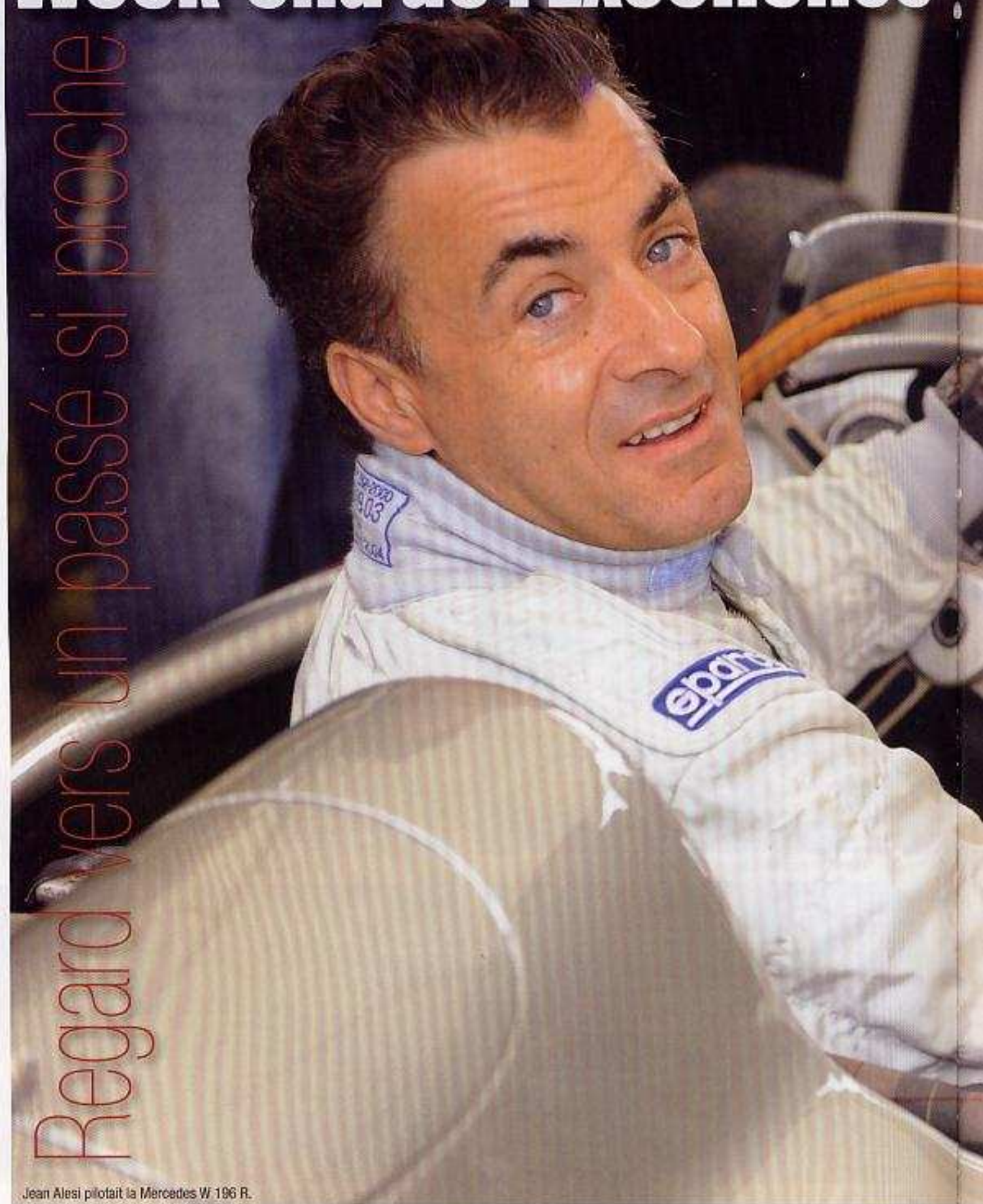


Week-end de l'Excellence

Regard vers un passé si proche



Jean Alesi pilotait la Mercedes W196 R.

Automobile de Reims

DIFFICILE DE RESTER INDIFFÉRENT LORSQUE LE SAMEDI MATIN JEAN ALESI A FAIT RUGIR LE MOTEUR DE CETTE MAGNIFIQUE MERCEDES W196 R, TOUT DROIT SORTIE DU MUSÉE POUR L'ÉVÈNEMENT. L'ÉMOTION ÉTAIT DÉJÀ FORTE LORSQUE LES VESTIGES DE CE SITE CHARGÉ D'HISTOIRE ONT COMMENCÉ À VIBRER DÈS LES PREMIERS TOURS DE ROUES DU BOLIDE VENU LENTEMENT SE PLACER DEVANT LES STANDS. ELLE FUT À SON COMBLE LORSQU'APRÈS QUELQUES ACCÉLÉRATIONS SUR LA LIGNE, LA MERCEDES S'ENVOLA AVEC LA MONTÉE EN PUISSANCE DE SON MOTEUR. UNE MULTITUDE DE CHOSES VOUS ANIMENT ALORS « QUE LA VOITURE EST BELLE, QUE LE MOTEUR SONNE BIEN, QUEL BONHEUR DE REVOIR JEAN ALESI ET SURTOUT, QUE C'EST ÉMOUVANT DE SE RETROUVER LÀ OÙ TANT DE GRANDS NOMS ONT FAIT FRÉMIR LES FOULES ». CETTE FLÈCHE D'ARGENT PILOTÉE PAR JUAN-MANUEL FANGIO QUI, NE L'OUBLIONS PAS, A COMMENCÉ ET FINI SA CARRIÈRE SUR CE CIRCUIT DE REIMS, A REMPORTÉ À L'ÉPOQUE LE RECORD DU TOUR À 185 KM/HEURE DE MOYENNE ENTRE LES MAINS DE HANS HERRMANN, PRÉSENT LUI AUSSI CE WEEK-END.





Le samedi, la pluie a un peu gâché la fête



La Peugeot 405 « Pikes Peak »



Une belle évocation de l'endurance



Quand les papiers peints faisaient la course

Il fallait un passionné pour se lancer dans une telle aventure et relever le défi où d'autres, pourtant connus, s'étaient cassé les dents.

C'est ce qu'a tenté l'an dernier Franz Hummel, pilote et surtout organisateur reconnu, en défiant les adversités pour faire comprendre à toute cette région champenoise l'importance de ce patrimoine.

Un pari réussi lorsque l'on voit pour cette deuxième édition, l'engagement des Champagnes Pommery, qui n'ont pas hésité à ouvrir les portes de leur merveilleux domaine et aussi de la « cuverie » pour accueillir tous les véhicules lors des vérifications du vendredi. Un soutien commencé il y a quelques années déjà par les bénévoles des « Amis du Circuit de Gueux » et son Président Gérard Culf, très impliqué dans la défense de ce patrimoine. Un combat renforcé par le récent soutien du nouveau maire de Gueux Jean-Pierre Ronseaux, que les idées constructives de Franz Hummel ont séduit. « Le but est de créer une fondation qui permettrait de redonner une âme à ce circuit que l'on pourrait faire vivre tout au long de l'année ». L'enthousiasme est présent, les idées fusent et vont toutes dans le même sens, restaurer ces vestiges, donner à la région la possibilité de les mettre en valeur tout au long de l'année, et compter sur le savoir faire de Franz pour faire revivre cette époque pas très lointaine où les Fangio, Moss, Brabham, Clark, Hill ou Beltoise animaient cette campagne champenoise de leurs stridents décibels.

Un plateau riche et varié était présent, s'échelonnant de 1910 comme la Léon Bollée 6 cylindres d'Yves Millot, qu'il a rachetée en 90 au Château de Rochetaille, seule rescapée des 6 modèles construits. S'échelonnaient de nombreuses Bugatti, Type 35 A de 1924, 35 B et 37 A de 1926, 40 de 1927 et 44 de 1930, des Bentley Type speed six de 1929 ou MK de 1949, la Maserati 250 F de 1954 de Klaus Edel pilotée à l'époque par Roy Salvadori, une Fiat 508 S de 1934, une Peugeot Dalmat de 1938, ainsi que l'Alvis GT de 1937, la Teal de 1926, la Darront de 1932. A citer aussi les deux modèles engagées par Gilles Gagnault, la très belle Amicar de 1927, coupé Bordino restauré par Joël Braud de retour sur un circuit après cinquante ans d'absence, et la Ferrari 365 GTB Daytona, rachetée à la collection de Pierre Bardiron. Et bien sûr la magnifique Ferrari GTO de Lord Laidlaw, ainsi que la Gordini 23S de l'Irlandais Eddy Mc Guire, victorieuse du Grand Prix de France en 52, et qui fut pilotée par Jean



La parade, d'une impressionnante longueur

L'organisation

Franz Hummel, conscient de l'importance de l'événement a fait appel à Yves Guilleux de la FFSA. Yves Guilleux : « Ce genre de manifestations est inhabituel, le rôle de la FFSA est d'apporter un encadrement et des conseils d'organisation et de réglementation. Franz a manifesté le désir de s'appuyer sur nos compétences et notre savoir faire, d'où ma présence cette année ».

Jean-Claude Louvrey : « Tant qu'il y aura des fous géniaux comme Franz, la passion pourra continuer. Dommage que le temps se soit mis contre lui, mais le public était présent malgré les conditions difficiles ».



La Maserati 250 F de Edel



Beaucoup d'animation dans le village



La Jaguar D, une figure mythique de l'endurance des années 50.



La plus ancienne, la Léon Bollée de 1910.

Berha, Robert Manzoni et Maurice Trintignant.

Les années suivantes à nos jours étaient représentées par des passionnés de différents pays tels Bill Telford et Newbold Colin venus d'Angleterre avec leurs AC Cobra, le Belge Alexandre Boulanger sur Mustang Shelby, les Suisses Daniel Rollet et son prototype Norma ou J.J. Cantryn et la célèbre Rondeau Inatéra.

Plus récentes mais toujours très prisées les trois Peugeot d'origine du collectionneur Enda Garvey, la 405 Pikes Peak ainsi que la 205 T16 du Paris-Dakar de Ari Vatanen, ainsi que la 205 T16-EV 2 de Juha Kankkunen.

Le public était nombreux en ce début de matinée, venu supporter cet événement bien orchestré, qui fut hélas rapidement perturbé par une pluie insistante, qui transforma les parkings en terrain de boue proche de la patinoire. Une contrariété résolue grâce au



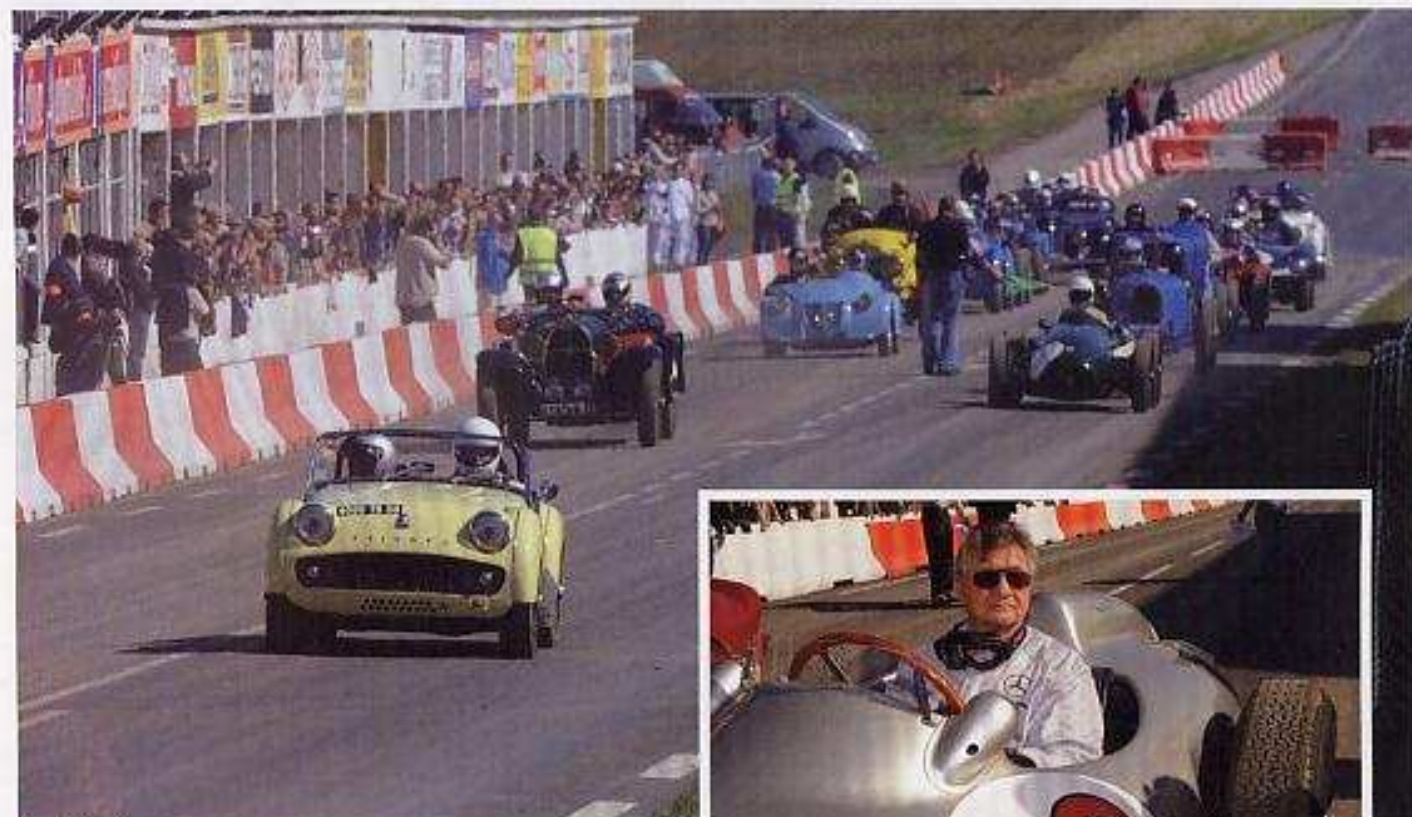
Grand Prix en 1961



Départ (de nuit) des 12 heures en 1964.



Départ du GP en 1952



Le célèbre départ

Hans Hermann, auteur du record du tour à l'époque, retrouvait le volant de la célèbre Flèche d'Argent.