

• 2<sup>E</sup> WEEK-END DE L'EXCELLENCE AUTOMOBILE •

# Entre pluie et soleil



Emotion lorsque le toujours très sympathique Jean Alesi prit la piste le samedi au volant de la Mercedes W196R, championne en 1954 et 1955 avant de céder la place le lendemain à Hans Herrmann.



Absence de pare-chocs, arceau, protège carter, la Triumph TR 4 de Pascal et Nathalie Bacconnais se sont inspirés des modèles du service compétition.

Après une première édition entièrement ensoleillée, le second rendez-vous du Week-End de l'Excellence Automobile de Reims des 13 et 14 septembre fut mitigé à la fois dans le plateau, les abords et dans une météo particulièrement capricieuse. Après les vérifications tenues dans l'enceinte du domaine des Champagnes Pommery, partenaire de la manifestation, c'est un ciel gris qui accueillit le public le samedi matin sur le circuit de Gueux. Les ornières à l'entrée du parking le samedi matin ne laissaient rien présager de bon et lorsque la pluie s'abattit en fin de matinée, les premières difficultés apparurent et c'est un triste sort qui attendait les anciennes en fin de journée dont certaines, prises dans un piège prévisible, restèrent là jusqu'au lendemain. Le dimanche justement fut sans commune mesure puisque c'est un soleil resplendissant qui régna, apportant du baume au cœur des participants et des organisateurs.

## De 1910 à nos jours

Côté plateau, 140 voitures étaient bien inscrites soit moins que lors de la première édition dont seulement quinze avant-guerre: Léon Bollée G 3 de 1910, Peugeot 402 Darl'mat, Fiat 508 S de 1934, une majestueuse Bentley Speed Six de 1929, trois Bugatti 35 et 37, Alvis Grand Sport de 1937, BMW 328 de 1938, Amilcar CGSS de 1927 et trois Delahaye 135. Aux yeux du public, la palme de l'originalité revenait sans conteste au tri-cyclo Darmont de 1932. A l'opposé et, fort logiquement, les plateaux des années cinquante à soixante dix recueillaient la grande majorité des participants. C'est ainsi qu'il était permis de voir évoluer sur ce circuit mythique une belle brochette d'anglaises traditionnelles du type Triumph TR 3 à TR 6, Lotus Elan et Seven, Ford Cortina Lotus, Austin Healey 3000, Jaguar XK et E, Sunbeam Alpine Série 4 mais aussi quelques spécimens atypiques répondant au nom de

## Une DANGEL Mangouste de 1<sup>er</sup> main

Pierre Faivre-Pierret est le propriétaire de la toute première Dangel Mangouste qu'il acheta à Henri Dangel lui-même, le 20 octobre 1968 et qu'il a pu faire immatriculer. Sur la plaque châssis on peut toujours voir : type : original, numéro d'ordre 27-68-68 tandis que sur la carte grise le type de carrosserie indique torpédo. Mûrie d'un moteur 1100 cm<sup>3</sup> Gordini cet exemplaire unique a servi de base à la Mangouste la plus élaborée. « Ce modèle n'est pas encore équipé des suspensions Dangel, explique-t-il, d'où une certaine tendance au survirage. » Dotée par la suite d'un 1800 Gordini, c'est à son volant que Pierre fit des courses de côte de 1970 à 1974 et que Guy Fréguelin participa au Rallye de Lorraine en 1970.



Ginetta G-15, Lotus Europa, Mini Marcos, Unipower GT. Les autres sportives n'étaient pas oubliées avec une série de Porsche 956, 912, 914 ou 911, Ford Mustang Shelby GT 350, Alfa Romeo GTV ou Lancia Fulvia Zagato. Les regards n'ont pas manqué de se retourner non plus sur quelques monstres sacrés comme les Corvette dont une très belle copie conforme de la voiture engagée par le NART aux 24 Heures du Mans 1972 ou la GT 40 de 1966 de Sylvain Pottier vue au Mans Classic 2006.

## Des modèles à palmarès

En sillonnant les différents stands et en conversant avec les propriétaires, plusieurs modèles dévoilèrent leurs secrets et surtout leur histoire avec souvent des pilotes illustres à leur volant. Tel est le cas de la Maserati 250F 1954 de

Klaus Edel pilotée alors par Roy Salvadori ou de la HWM Stovebolt Special avec laquelle Stirling Moss courut ici même en 1950. Difficile aussi de passer sous silence la Gordini 23 S 1949, de l'Irlandais Eddy Mc Guire, rappelant ainsi les grandes heures des Jean Behra, Robert Manzon ou Maurice Trintignant. Plus près de nous, le collectionneur britannique Enda Garvey fit double sensation lorsqu'il ouvrit les portes du camion dans l'enceinte Pommery et lorsqu'il rentra dans le parc fermé avec trois Peugeot mythiques : la 205 T 16 EV 2 de Juha Kankkunen en 1986, la 405 de Pikes Peak 1988 et la 405 T 16 Paris-Dakar d'Ari Vatanen en 1990. Quelques sports prototypes avaient fait le déplacement comme les Norma, Tiga GC 289 ayant participé aux 24 Heures du Mans 1988 ou la Rondeau-



Personnage jovial, Bernard Daveau a bien profité de la piste au volant de son AC Cobra 1966.



A l'actif de l'Unipower GT 1966 de Gerry et Miles Hulfort nous trouvons le Mugello en 1967 et le Nürburgring en 1969.



Réalisée sur base de Mini, la Marcos 1966 MK I d'Alain Jacquart dispose d'une préparation « régularité ».



Les plateaux étaient assez disparates permettant une confrontation inhabituelle et rapide entre une Corvette et une Visa GTI.

#### Clubs présents

- Club Mercedes Benz France
- Lamborghini Club de France
- Porsche Club de France
- Club 911 Forez Trooz de Belgique
- Mazda
- Les Belles Champenoises d'Epoque
- Club Maserati France
- Corvette Club de France
- Classic Sunbeam & Rootes de France
- Revolution Rotor Club (Mazda à moteur rotatif)
- Les Amis du Circuit de Gueux
- Continental Cars Tours (club multimarques GB)
- Club Tuscani-France. (Coupe Hyundai)



Nombre de clubs avaient tenu à dresser leur stand dans le parking comme le Classic Sunbeam & Rootes de France.

#### Souvenirs, Souvenirs

Henri Greder qui courut à Reims retrouve avec joie Françoise Corconi. Françoise, chargée aujourd'hui des relations avec la presse pour le WEEA, fut une co-pilote de talent et officia auprès des plus grands pilotes dont Jean-Claude Andruet mais elle forme surtout un duo de choc et de charme avec Michele Mouton. Passant presque inaperçu, Henri réside maintenant dans l'Arizona et revient en France pour quelques grandes manifestations. Après Le Mans Classic (cf *Rétro passion* n° 211), ses pas l'ont mené à Reims puis à Charade, De Gueux, il conserve un souvenir intact d'un circuit rapide sur lequel il évolua à la fois durant le Tour de France, les Routes du Nord mais surtout les 12 Heures.



six voitures représentant les six pays fondateurs furent saluées par le passage de la prestigieuse « Patrouille de France », au son de la Marseillaise, version de Django Reinhardt.

La volonté des organisateurs, Franz Hummel en tête, est d'inscrire le Week-End de l'Excellence Automobile dans la durée. Difficile dès le départ de concurrencer des épreuves ancrées dans le calendrier mais Reims-Gueux mérite de connaître une manifestation à la hauteur de son passé car le succès est un savant mélange associant exigences des concurrents et des visiteurs.

**Texte et photos : Bernard Lobet**

WEEA Organisation, B.P. 152, 74404 Chamonix, Tél. : + 33 (0) 450 55 93 92, [www.weea-organisation.com](http://www.weea-organisation.com)

#### Autour du circuit

Répondant aux remarques de l'année dernière, le nombre de chicane a été diminué d'un tiers tandis que de nombreuses tentes furent installées dans le paddock afin d'abriter les voitures des concurrents mais aussi des villages VIP et commercial dans lequel avaient pris place différents professionnels, peintres ou auteurs de livres sur Gueux comme le sympathique Jean-Pierre Melin. Le dimanche et à l'heure où la France prend la Présidence de l'Union Européenne,



Enda Garvey avait amené une 205 T 16 ainsi que deux 405 TI dont celle d'Ari Vatanen au Paris-Dakar 1990.

#### Reims vu par Jean ALES

Déjà présent l'année dernière à Reims, Jean ALES ne voulait pas manquer ce second rendez-vous qui lui permit de piloter la Mercedes W196R propriété du Musée de la marque. Répondant à nos questions il avoua « je suis venu ici en qualité d'invité d'honneur par Mercedes et j'avoue être impressionné par le circuit sur lequel les pilotes, véritables chevaliers des temps modernes, prennent de grands risques ». Jean ouvrit officiellement la piste le samedi matin par quelques tours au volant de cette monoplace au bruit envoûtant avant qu'il ne s'envole pour assister au Grand Prix de Formule 1 de Monza. La W 196 R fut championne du monde en 1954 et 1955 et remporta notamment ici même le Grand Prix de France en 1954. Le dimanche, le volant fut confié à Hans Herrmann qui détient le record du tour de circuit à la moyenne de plus de 185 km/heure.