



9-11 OCTOBRE 2020



ESTORIL CLASSICS, UNE FIN DE SAISON SOUS LE SOLEIL POUR LES SERIES !

Estoril – "Après la pluie vient le beau temps". Ce proverbe français résonne aujourd'hui dans l'esprit de tous. En dépit de cette période inédite et difficile pour le sport automobile, qu'il soit historique ou moderne, les équipes de Peter Auto ont réussi à maintenir l'ensemble des événements de la seconde période de l'année, pour terminer sous le soleil et le sublime tracé du circuit d'Estoril. Une victoire pour tous. Ce meeting vient ainsi clôturer la saison avant une reprise dès mars 2021 avec, pour la première fois, des essais qui permettront de réaliser les derniers ajustements avant les premières courses. Rendez-vous donc pour les *Series Test Days*, sur le circuit Paul Ricard les 4 et 5 mars prochains. En attendant, retour sur les courses du week-end dans la belle région de Cascais, au Portugal.



RÉSUMÉ DES COURSES

Samedi 10 et dimanche 11 octobre

THE GREATEST'S TROPHY

35 minutes de course

Les belles automobiles du plateau The Greatest's Trophy sont de retour, cette fois-ci sur le circuit d'Estoril où se joue le titre de la saison des séries *by Peter Auto*. La rivalité entre la Lister Jaguar et la Bizzarrini fait toujours rage mais la plus belle des batailles se joue pour la troisième place du classement entre la Maserati T61 (#61) de Guillermo Fierro et la Porsche 904 GTS (#49). Après des essais et qualifications déjà très serrés la veille, les deux voitures assurent le spectacle en piste : souvent à quelques secondes d'écart, toujours sur les talons de l'autre, les dépassements sont précis et vif. Aucun des deux pilotes ne veut céder. Et pourtant, à cinq minutes de la fin, Hipolito Pires (#49), commets une erreur "*abuse of track limit*", il écope de 45 secondes de pénalité. La Bizzarrini en fait de même à moins d'une minute de la fin. La sanction est identique. Ce non-respect coûte cher aux deux pilotes et permet à la Maserati T61 (#61) de terminer sur la deuxième marche du podium. David Hart quant à lui remporte la première course du week-end. Dès le lendemain, reprise des hostilités pour la seconde course du plateau. Le départ se fera malheureusement sans la victorieuse Lister de David Hart dont la boîte de vitesse a cédé le matin même. Quant à la Porsche 904 GTS (#49), elle n'effectue qu'un seul tour de piste avant de se retirer. Cela n'empêche pas la Bizzarrini (#68) et la Maserati T61 (#61) de se battre de nouveau pour la première place. La Bizzarrini a l'avantage avec une avance de 36.443 secondes devant sa consœur, la T61 de Guillermo Fierro.



© Fotorissima

LES CLASSEMENTS

Samedi 10 octobre

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Best Lap		
							Lap	Time	Kph
1 34 David HART/Nicky PASTORELLI	LISTER COSTIN Jaguar 1959	TSRC6B	20	41:15.795	-	121.6	15	2:02.595	122.8
2 61 Guillermo FIERRO	MASERATI T61 1960	TSRC4B	20	42:27.408	+1:11.613	118.2	19	2:05.583	119.9
3 68 Dirk EBELING/Leon EBELING	BIZZARRINI 5300 GT 1965	TSRC12	20	42:54.350	+1:38.555	117.0	11	2:05.322	120.1

Dimanche 11 octobre

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	40:27.096	-	117.9	18	2:05.860	119.6
2 61 Guillermo FIERRO	MASERATI T61 1960	TSRC4B	19	41:03.539	+36.443	116.1	8	2:07.764	117.8
3 20 Christian DUMOLIN	FERRARI 250 GT Berlinetta 1962	GTS12	18	41:24.338	1 Lap	109.1	11	2:13.364	112.9



9-11 OCTOBRE 2020



GROUP C RACING

45 minutes de course

La Porsche 962C et le duo Michel Lecourt / Raymond Narac ont semblé... une adversaire de taille : la Nissan R90 CK de Pierre-Alain France. Cette voiture avait dû se retirer de la course lors du dernier meeting (Monza Historic) en raison d'une poulie desserrée et inaccessible au niveau du moteur. Estoril Classics est une revanche à prendre pour la Nissan. Lors des qualifications, les deux concurrentes annoncent le ton et dépassent les 300 km/h dans la ligne droite. Le départ est lancé, la 962C (#82) prend immédiatement la tête suivie de près, non pas par la Japonaise mais par la Spice SE92 (#10) de Allard Kalf. Au bout quelques minutes, la direction de course annonce un drapeau jaune, Pierre Fischer et la SE89C (#104) sortent de piste au niveau du troisième virage. 10ème minute, surprise, alors qu'il est en tête devant Michel Lecourt, Allard Kalf et sa Spice semblent rencontrer un problème : une épaisse fumée blanche s'échappe du moteur. Il est obligé de ralentir et céder sa place à Michel Lecourt (#82). C'est apparemment une fuite d'huile qui a eu raison de l'anglaise. Cela permet à la Nissan (#27) de revenir sur la seconde marche du podium. Son objectif : détrôner la Porsche 962C. Il reste 15 minutes, Pierre-Alain France réalise le tour le plus rapide et pourtant le gap est toujours de 1 :05.926. 36ème minutes de course, retournement de situation, la Nissan sort de piste au niveau du septième virage. La safety car rentre. C'est la Tiga GC288 (#129) et Bertrand Rouchaud qui décrochent la tant désirée deuxième marche du podium. L'heure de la revanche a sonné pour les Group C Racing, la seconde course est lancée. La Porsche 962C et Michel Lecourt mènent à nouveau un beau duel contre la Spice SE92 de Allard Kalf. Rappelons que cette voiture avait rencontré des difficultés la veille. Durant les 20 premières minutes, seules quelques secondes séparent les deux leaders mais au dixième tour, les problèmes semblent de retour sur la Spice (#10) qui est contrainte de se retirer pour ne pas endommager le moteur. Cela donne l'avantage à la Nissan R90 CK (#27) qui est alors à 55.334 secondes de Raymond Narac (#82). La japonaise n'arrive pas à réduire l'écart mais décroche néanmoins une belle deuxième place !



© Fotorissima

CLASSEMENTS DES COURSES

Samedi 10 octobre

Table with 8 columns: Nr. Drivers, Car, Class, Laps, Total Time, Gap, Kph, Best Lap (Lap, Time, Kph). Rows include Porsche 962C 1990, Tiga GC288 1988, and Porsche 962C 1991.

Dimanche 11 octobre

Table with 8 columns: Nr. Drivers, Car, Class, Laps, Total Time, Gap, Kph, Best Lap (Lap, Time, Kph). Rows include Porsche 962C 1990, Nissan R90 CK 1990, and Tiga GC288 1988.



SIXTIES' ENDURANCE & 2.0L CUP

2 heures de course



© Fotorissima

Dernier départ de la journée et ce n'est pas un mais deux plateaux qui sont en course ce soir : le Sixties' Endurance partage la piste avec les Porsche de la 2.0L Cup. Et c'est un début de course sur les chapeaux de roues pour la Shelby Cobra (#109) d'Emile Breittmayer et l'Alfa Romeo Giulietta de Christian Oldendorff (#66) qui effectuent un *jump start* et écopent tous les deux d'une minute de pénalité ! La mauvaise aventure continue pour la Cobra qui doit se retirer de la course au bout de 20 minutes en raison d'une surchauffe moteur. En tête de peloton, un trio connu du Sixties' Endurance : Xavier Galant (#8), David Hart (#376) et Damien Kohler (#16), tous les trois en Shelby Cobra. Deux Cobra 289 se battent pour la troisième place :

Yvan Mahe (#50) et Damien Kohler (#16). Le gap est très faible et Damien fait son possible pour creuser l'écart alors inférieur à une seconde. Xavier Galant (#8) mène quant à lui la course devant David Hart (#376) de 36 secondes au 25ème tour. Changement de pilotes, le classement restera-t-il le même ? A moins de 45 minutes de la fin, Xavier Galant / Olivier Galant conservent leur première place, tout comme David Hart / Nicolas Pastorelli la seconde. La troisième position se joue entre Erwin France (#70) et Guillaume Mahé (#50). L'équipage Damien Kohler / Christophe Van Riet a quant à lui perdu quelques places. Plus que 28 minutes de course et Nicolas Pastorelli (#376) réduit de trois secondes son écart avec Xavier Galant (#8). Encore trois secondes de moins au tour suivant. Le gap s'amointrit. 72ème minutes, Erwin France double (#70) Nicolas Pastorelli et se rapproche dangereusement de Xavier Galant, l'écart est désormais inférieur à huit secondes pour prendre la tête de la course au 50ème *lap*. La nuit tombe sur le circuit d'Estoril, la course se fait désormais à la lueur des phares. Pastorelli est sur les talons de France, moins de deux minutes avant le drapeau à damier et seulement 1.857 secondes séparent les deux voitures de tête. *Final lap*, le suspense est à son comble ! Deux heures de courses et la première place se joue à quelques secondes, magnifique. La plus haute marche du podium revient Erwin France / Pierre-Alain France en Cobra Daytona (#70), quel beau duel.

LE CLASSEMENT

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Best Lap		
							Lap	Time	Kph
1 70 Pierre-Alain FRANCE/Erwin FRANCE	SHELBY Cobra Daytona 1963	GT5	56	2:00:25.378	-	116.7	40	2:00.072	125.4
2 376 David HART/Nicky PASTORELLI	SHELBY Cobra 289 1963	GT5	56	2:00:26.571	+1.193	116.7	45	1:59.873	125.6
3 68 Leon EBELING/Christian SCHOEDEL	JAGUAR Type E 3.8L 1962	GT4	56	2:01:18.737	+53.359	115.8	36	2:01.137	124.3

HERITAGE TOURING CUP

1 heure de course



© Julien Hergault

Deuxième plateau de la journée à occuper le tracé du circuit d'Estoril : l'Heritage Touring Cup. Sur la grille de départ, plus de vingt automobiles. En tête, à bord d'une Ford Capri 3100 RS Cologne de 1974 (#113), le pilote écossais quadruple champion d'IndyCar (2007, 2009, 2010 et 2011) et triple vainqueur des 500 miles d'Indianapolis, Dario Franchitti. Sur ses talons, Christophe Van Riet, lui aussi en Ford Capri 3100 RS (#72). Une revanche à prendre pour le pilote belge qui lors du Monza Historic était sortie de piste au 13ème tour suite à un problème de transmission. Cette fois-ci la malchance touche Dario Franchitti qui dès la fin du premier *lap* est obligé de faire un *pitstop* en raison d'un souci au niveau du moteur. La voiture ne revient en piste qu'au

17ème *lap*, à son volant, Zak Brown. Il ne pourra faire que trois tours avant que la Capri ne s'arrête de nouveau : problème au niveau du câble d'accélérateur. La tête est toujours pour Christophe Van Riet suivi de près par Yvan Mahe (#60) et Yves Scemama (#52), trois Ford Capri. Contrairement au dernier meeting, ce n'est pas les belles de Munich qui trustent le classement mais bel et bien les Ford.



LE CLASSEMENT

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Best Lap		
							Lap	Time	Kph
1 72 Christophe VAN RIET	FORD Capri 3100 RS 1973	TC2	31	1:00:47.978	-	127.9	3	1:53.294	132.9
2 60 Yvan MAHE/Guillaume MAHE	FORD Capri 3100 RS 1975	TC2	31	1:00:51.355	+3.377	127.8	3	1:53.583	132.5
3 52 Yves SCEMAMA	FORD Capri 2600 RS 1972	TC2	31	1:02:38.129	+1:50.151	124.2	2	1:57.177	128.5

CLASSIC ENDURANCE RACING I

1 heure de course



© Fotorissima

Première et unique course pour le plateau Classic Endurance I. Déjà victorieux lors du dernier meeting, David Hart en Lola T70 MkIII (#34) est placé deuxième sur la grille de départ. Il s'élanche et s'empare de la première position très rapidement. Il est suivi de près par la McLaren M8C DFV (#11) qui, durant les neuf premiers tours, arrive à maintenir le rythme. Mais la pression de Steve Brooks (#159) est forte. Il réussit un beau dépassement, les deux Lola T70 MkIII (#34 et #159) sont en tête. La McLaren (#11) est troisième mais cette place est également en danger. La Chevron B19 (#15) est sur ses talons pour ce qui semble être un duel digne de David vs Goliath. En effet, la McLaren a un moteur huit cylindres de trois litres alors que la

Chevron n'a que quatre cylindres et deux litres. Ils n'ont que quelques secondes d'écart, le combat est magnifique. Alors qu'il ne reste plus que 17 minutes de course, Martin O'Connell (McLaren M8C DFV- #11) s'arrête sur le bord de la piste, drapeau jaune. Il semble avoir un problème, mais Martin connaît parfaitement sa voiture et arrive rapidement à la faire repartir pour effectuer un *pitstop*. La boîte a cédé, il ne retournera pas en piste. Ralentissement également suivi d'un arrêt juste après le quatrième virage pour la Chevron B19 de John Emberson (#15). Quel dommage ! La troisième position revient donc à (surprise, une voiture partie en septième place) la Ford GT40 (#69). Moins de neuf minutes avant le drapeau à damier, deux Lola sont en tête (#34 et #35). Dernier *lap*, la Chevron B19 d'Alexandre Beirao (#56) alors quatrième au classement s'écroule en puzzle en plein milieu de la piste, casse moteur. Drapeau rouge, fin de la course.

LE CLASSEMENT

Nr. Drivers	Car	Class	Laps	Total Time	Gap	Kph	Best Lap		
							Lap	Time	Kph
1 34 David HART/Nicky PASTORELLI	LOLA T70 Mk III B 1969	P+2L	31	57:05.050	-	136.3	21	1:45.339	142.9
2 35 Armand MILLE	LOLA T 212 1970	P-2L	31	58:48.978	+1:43.928	132.3	6	1:49.546	137.4
3 69 Mr JOHN OF B/Soheil AYARI	FORD GT 40 1968	GT1	30	57:39.974	1 Lap	130.5	24	1:49.945	136.9

CLASSIC ENDURANCE RACING II

1 heure de course

Les voitures sont sur la grille de départ. En pole, Yves Scemama et sa TOJ SC304 (#52). A la dernière position, Philippe Scemama (vainqueur du plateau à Monza Historic) en Lola T600 (#600). Il n'a en effet pas réussi à faire un tour complet lors des qualifications la veille. Les commissaires de piste agitent le drapeau vert et la Lola #600 effectue un magnifique départ. En moins de deux tours, Philippe Scemama est deuxième et vient challenger Yves, son frère. Seulement 4.338 secondes d'écart entre les deux pilotes. Bien qu'il vise la pole position, Philippe doit également protéger ses arrières, Francisco Lara Resende en Chevron B 36 (#126) n'a qu'un seul objectif, le dépasser. Il n'y a pas de place à l'erreur.



© Fotorissima



9-11 OCTOBRE 2020



Huitième tour, la pression est trop forte, la Lola (#600) se fait dépasser par la Chevron (#126), qui, une fois libérée de son adversaire, réduit le gap avec Yves Scemama alors en tête. Il reste 36 minutes lorsque la direction de course annonce un drapeau jaune et fait entrer la *safetycar*. Présence d'huile sur la piste, il faut regrouper les voitures pour permettre aux équipes techniques d'enlever le fluide et sécuriser l'épreuve. La reprise de la course risque d'être explosive. Les pilotes sont au coude à coude. La voiture de sécurité se retire, le *pitwindow* est ouvert. L'ensemble des concurrents rentrent immédiatement au box sauf Francisco Lara Resende (#126). Sa stratégie semble claire, profiter d'une piste libre pour effectuer le meilleur chrono possible. Cela ne lui permet malheureusement pas de ressortir avant Yves Scemama (#52) après son *pitstop* obligatoire. Il reste 22 minutes et la *safetycar* est de retour sur la piste, Philippe Scemama (#600) a commis une erreur. Tête à queue au niveau du premier virage, il heurte la barrière de sécurité. Le contact endommage la suspension et le pneu arrière gauche. 15 minutes de course, l'ensemble des automobiles passent par la ligne des stands avec la voiture de sécurité pour éviter la zone de l'accident et ainsi permettre une évacuation plus rapide de la Lola. Reprise, il reste trois minutes au chrono. La Chevron B 36 (#126) ne lâche pas la TOJ SC 304 (#52) 0.282 secondes les séparent ! Yves Scemama et sa TOJ (#52) résistent, très belle victoire.

LE CLASSEMENT

1	52 Yves SCEMAMA	TOJ SC 304 1976	P+2L	28	1:01:08.235	- 114.9	18	1:42.379	147.1	
2	126 Francisco LARA RESENDE	CHEVRON B 36 1978	P-2L	28	1:01:09.483	+1.248	114.9	28	1:42.630	146.7
3	2 Frédéric DA ROCHA	LOLA T 298 1979	P-2L	28	1:01:28.744	+20.509	114.3	18	1:46.994	140.7

C'est sur deux belles courses que se termine la saison 2020 des séries *by Peter Auto*. Que de rebondissements, merci messieurs pour ce beau spectacle que plus de 80 000 téléspectateurs ont pu suivre à distance grâce au live. Rendez-vous en 2021 pour de nouvelles aventures !

CALENDRIER 2021

Organization

CASCAIS

Promoters



AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL

RACE READY IBERIAN HISTORIC RACING

Support



Partners

EFG

VICOMTE A. PARIS

IDEC SPORT

