



Life too short not too...



photo: LEFLOHIC Robert

Cher(e)s ami(e)s,

L'hiver aura été long et rude dans certaines contrées, mais gageons que dans les garages il aura fait chaud et chacun se sera efforcé de préparer au mieux le retour des beaux jours. L'année a débuté sur les chapeaux de roues avec notre sortie à Pouilly, dont le compte rendu figurant dans ces pages vous fera revivre l'ambiance à la fois chaleureuse et passionnée de cette première journée de roulage.

Mais il nous faut déjà penser aux dates suivantes et vous trouverez dans ce nouveau numéro les bulletins d'inscriptions de nos prochaines sorties. Le GPAO tout d'abord, qui s'annonce déjà comme une grande fête où le SCCT aura la chance d'être à l'honneur. Nous y avons prévu de belles animations et surtout un espace club sous le signe de la convivialité, à ne manquer sous aucun prétexte !

Magny-Cours Club ensuite, qui se remplit d'ores et déjà très vite, le succès de l'an dernier n'y étant certainement pas étranger. A ce sujet nous invitons les adhérents à convaincre de nouveaux participants de nous rejoindre et être ainsi leurs parrains, nous leur offrirons l'assurance corporelle.

Ce troisième bulletin marque aussi le lancement de nouvelles rubriques plus «magazine». Nous espérons qu'elles vous passionneront et seront à la hauteur des connaisseurs que vous êtes. Si nous ne sommes pas favorables aux swaps avec des moteurs modernes, cela ne nous empêche pas de regarder dans le rétro et constater que l'histoire regorge d'engins hybrides passionnants que nous sommes heureux de redécouvrir.

Enfin, vous savez qu'au SCCT nous apprécions l'authenticité et aussi parfois la simplicité. Dès lors pas nécessaire de venir avec le plateau et une auto de compétition. Les autos de série, venues par la route, sont aussi les reines de nos sorties... ce qui nous a inspiré une autre rubrique. **Bonne lecture !**

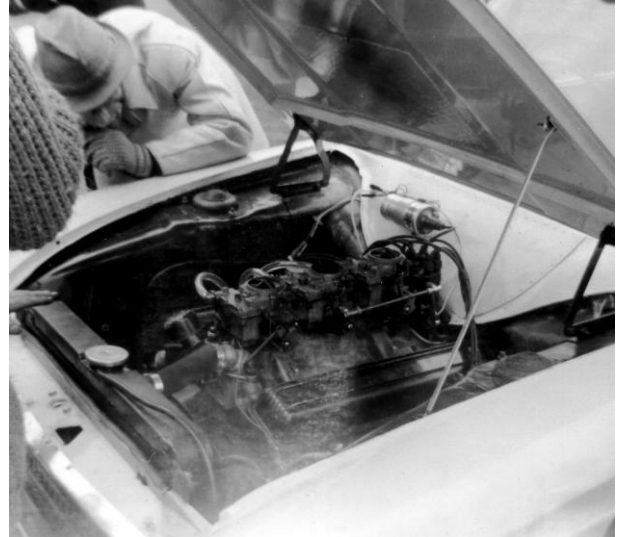
L'équipe SCCT

Sujets réalisés par Franck Blanchard

Un peu d'histoire : «Les Special Saloons» de nos voisins d'outre manche

Histoire de prendre le contre pied de notre propre philosophie ce premier opus de la série «*un peu d'histoire*» fera la part belle à des autos swappés ! Oui, oui vous avez bien lu. Mais attention il ne s'agit pas là de vulgaire bricolage mais bien de machines historiques, pour certaines devenues cultes outre manche.

Le terme générique de «Special Saloons» fait référence à toutes ces autos de tourisme modifiées qui ont écumé les circuits anglais du milieu des années 60 jusqu'à la fin du championnat Thunder Saloon en 1992. C'est le même ingrédient qui fera la légende des Special Saloons et causera leur perte : la permissivité du règlement. Si sur le principe il s'agit d'autos de série modifiées, dès le départ la liberté est de mise laissant libre court à l'imagination de ces pionniers. Un exemple typique avec la Cortina de «Doc» Merfield équipée d'un V8 Chevy surmonté de trois carbus Stromberg et un train arrière de Jag XK150 pour tenter tant bien que mal de faire passer la puissance au sol !



Mais les exemples de créations démoniaques et le plus souvent incontrôlables sont nombreux. Avez-vous jamais entendu parlé de «Janglia». Le premier à avoir l'idée fut Richard Scantlebury, et il fut suivi par Mick Hill dont vous voyez la création ci contre. Le concept, pour le moins extrême, fut de couper une caisse d'Anglia 105E en deux. Une fois élargie de 4 pouces la caisse pouvait alors accueillir un ensemble moteur boîte jaguar XK de 3.8 à carter sec !

Plusieurs «Janglia» furent construites. On retrouve la trace d'une d'entre elles en 1979 dans l'édition de mars du magazine Autosport. Gary Charlwood propose alors à la vente sa Janglia moteur 4.2 de type développant 320cv... pour 1000£ !

L'apogée des Special Saloons aura lieu dans la première moitié des 70's.

Magny-Cours Club : ça se précise !

Vous le savez depuis le précédent Bulletin, la date cette année est fixée au Samedi 13 octobre. Ce sera à n'en pas douter une nouvelle belle journée sous l'égide du SCCT.

Vous trouverez en fin de ce bulletin le dossier d'inscription, alors soyez rapide car les candidats sont nombreux. Nous avons déjà un tiers du plateau réservé à ce jour !

Point sur le GPAO : grand WE en perspective

Le S.C.C.T. étant un des partenaires du GPAO cette année, en plus du jeu-concours par tirage au sort que nous organisons permettant d'offrir une journée piste à Magny-Cours Club le 13 octobre, nous avons décidé de développer notre espace club, vitrine de notre état d'esprit "so 60's & 70's".

Ainsi sur notre emplacement situé à l'entrée de la zone club, vous retrouverez des voitures représentatives du S.C.C.T. sur une grille de départ mises en scène pour l'occasion. En marge de cette grille une animation "Pit-Stop" sera mise en place, il sera demandé à des demoiselles de changer les 4 roues d'une auto de manière chronométrée

suivant les conseils d'un mécanicien du S.C.C.T., fou rires et ambiance bon enfant assurés ! Enfin pour parfaire ce week-end venez nous retrouver pour partager tous ensemble un moment de bonne humeur autour d'un verre de l'amitié suivi d'un barbecue le samedi soir, et pour ceux qui souhaitent prolonger la convivialité du S.C.C.T., il sera possible de camper sur place.



Pouilly en Auxois : Passion et émotions en Bourgogne !

L'hiver fut rude, mais mis à profit par tout un chacun pour affûter la mécanique. Cette première sortie est un peu le printemps de nos autos, et pour certains il aura fallu faire preuve de pugnacité pour ne pas rater ce premier départ. Tel Flavien qui changeait in extremis (la veille !) le joint de culasse de sa mini 1330 et prenait la route non sans une certaine appréhension.

Pour beaucoup le plaisir d'une journée circuit commence par le trajet, et l'on croise ça et là des convois d'anciennes convergent toutes vers la Bourgogne. Au SCCT on roule souvent «à l'ancienne», on vient par la route, on fait parler les chevaux sur la piste et l'on rentre par le même chemin. Et si il y avait une panne grave me direz-vous ?

Pas d'inquiétude, l'esprit d'entraide et de convivialité joue à plein et il y aura toujours une solution de trouvée sur place. Et comme convivialité rime avec partage c'est dès le samedi soir que se retrouvait nombre de participants pour festoyer ensemble.



Tôt le lendemain le soleil brillait déjà sur l'asphalte du circuit de l'Auxois Sud, mais un vent frais allait rafraîchir les idées des concurrents. Le briefing permettait de rappeler les règles essentielles de sécurité mais aussi les fondamentaux de nos sorties : «respect des autres et plaisir». Et le message est partagé de tous puisque de la journée on ne déplorera pas le moindre incident, même mineur. Tout se déroulera dans un ballet fluide et continu permettant à tous les pilotes de profiter pleinement de la piste et de leurs montures.

Le circuit de Pouilly se compose d'une ligne droite terminée par un droite rapide dans lesquelles les plus grosses cylindrées seront à leur avantage. Et elles ne se priveront pas de faire montre de leur puissance dans cette portion : Alpine A310 groupe IV «Calberson», Datsun 240Z sauce Samouraï, Alfa GTV6 Production et même une rare Ferrari 308 GTB «Vetroresina». Mais ne pensez pas pour autant que les petites cylindrées leur laisseront le champ libre, car le seconde portion, tortueuse et technique à souhait est le royaume des autos légères et agiles. Si vous parvenez à garder le contrôle dans le premier gauche en dévers (et l'on en a vu de belles images dans celui-ci), il vous faudra alors composer avec un enchaînement de trois courbes à plus de 180°.

C'est ici que les Mini font état de leur maniabilité légendaire, imitées voir même surpassées par l'efficace Audi 50 alias «la boîte de petit poids». Mais il n'y a pas que les tractions bien affûtées qui soient à leur aise dans le sinueux. Les filles d'Hethel aussi se jouent des difficultés la XI (Westfield) jouant au chat avec la Seven S4.

Le SCCT c'est aussi une terre de contraste où la Cortina GT de série, venue par ses propres moyens, côtoie avec bonheur son homologue ultra affûtée venue comme une diva sur son plateau. A l'épingle, les Golfs GTI nous régale de leur mythique levée de patte arrière, tandis qu'au loin on perçoit un son gutural et inhabituel. C'est le compresseur Sprintex de la Datsun 280ZX «IMSA spirit» !



Et les surprises ne s'arrêtent pas là, père et fils partagent tantôt une rarissime Alfa junior Z, tantôt un coupé BMW 2002 Touring. Du côté des allemandes la production BMW des 70's fait montre d'une belle générosité dans l'effort, trains arrières baladeurs et joyeux contre braquage sont au menu. La Simca 1100 (oui oui !) ferraille dur avec la Triumph 2000, alors que MG et Manta nous font le coup de la panne... bref il y en a pour tous les goûts.

Mais le plaisir d'une journée circuit c'est aussi la convivialité en bord de piste. A la pause les plateaux se transforment en immense buffet ou chacun vient partager ce qu'il a préparé. Les conversations passionnées succèdent aux éclats de rire. On entend même certain entonner un «joyeux anniversaire» tandis qu'un magnifique gâteau régale les gourmands, et ce n'est pas Louis Quiniou qui vous dira le contraire. Le co-organisateur du GPAO nous faisait le plaisir de se joindre à notre joyeuse équipe au volant de sa Mini.

Et le mot de la fin alors ? il vient de cette simple observation : partout dans le paddock on pouvait voir pères (ou mères) et fils (ou fille) ensemble unis dans une même passion. Certains partagent le même volant, co-organisent, jouent les sacs de sable en attendant le permis, inaugurent leur première auto et d'autres enfin enrichissent leur tout jeune vocabulaire avec «Porsche, Mini, BM... ». Toujours est-il que aujourd'hui encore, comme dans les 60's & 70's, la belle automobile reste un objet de passion, de partage et de rêve.

Si vous aussi vous souhaitez goûter à l'ambiance "gentlemen drivers" de nos sorties SCCT rejoignez nous le 13 Octobre prochain à Magny-Cours Club et sur <http://forum.scct.fr>

Which unusual car for SCCT stuff ?

A la grande époque du défunt magazine "le Fanauto" l'incontournable Serge Pozzoli nous régalaient de ses tiroirs de l'inconnu. Cette rubrique faisait la part belle aux modèles rarissimes mais aussi parfois à des véhicules plus diffusés et tout simplement oubliés.

Loin de nous la prétention de vouloir rivaliser avec cette bible des collectionneurs qu'est le Fanauto, mais le parallèle était tentant pour l'inauguration de cette nouvelle rubrique. L'idée en effet est de vous présenter des modèles trop souvent oubliés dès lors que l'on parle de VHC ou de roulage sur circuit.

Attardez vous quelques minutes sur un Rétrocourses ou un Echappement Classic, on en arrive à croire qu'il n'existe plus que quelques modèles sur notre planète. Les Berlinette, les Escort MKI/2, l'inoxydable 911, quelques 2002 et coupés Bertone... et pourtant dans les 60's et 70's tout ce qui avait quatre roues et un moteur a couru à un moment ou un autre, qu'il s'agisse de course de cote ou de rallye.

Bien sur, l'aura d'un modèle, son palmarès et parfois la disponibilité des pièces d'entretien et de préparations sont autant de facteurs qui expliquent le succès d'une auto auprès des collectionneurs. Alors est il possible de venir sur une journée SCCT dans une auto originale, abordable et sans pour autant sacrifier la performance ?... nous pensons que oui !!

Si je vous dit que ce modèle vous le connaissez tous et pourtant vous ne l'avez probablement jamais ajouté dans votre «whish list» pour votre prochaine dévoreuse d'asphalte. Mais avant de vous la dévoiler autant vous redérouler le film.

J'aime souvent à monter au grenier et y feuilleter les archives héritées de mon grand père. Au hasard de ces lectures je suis tombé sur un Action Automobile et Touristique d'octobre 68 «Spécial Salon», couvert de sa couche de poussière qui conserve et fleurant bon le papier vieillot. Dedans j'y ai débusqué un intéressant tableau de performance pour les modèles du millésime.

De l'expérience des uns et des autres au SCCT j'en ai tiré la conclusion que pour rester sur un budget serré il valait mieux ne pas avoir à préparer le moteur et s'orienter vers une auto aux performances satisfaisante dès l'origine. C'est à la fois un gain de temps de simplicité et le plus souvent de fiabilité. Jusque là me vous direz rien de nouveau sous les cocotiers. Et le problème on le sait tous, c'est que les autos anciennes performantes sont connues, recherchées et sont souvent bien plus cotées que leur concurrentes aux performances moindre.

Dès que l'on s'intéresse aux chiffres, il est admis qu'une vraie sportive vaut moins de 10s sur le 0/100kmh et moins de 30s sur le 1000m DA, soit les temps d'une GTI respectable...et quand l'on regarde en 1968 les autos capables de descendre sous ces temps on trouve la 300sel 6.3 (6.5 / 27.1 !) les 911 (la 2l L en 9.0/29.5 et la 2l S en 8.4/28.7) les plus grosses berlinettes (1300s en 8.5 / 29.0) ou alors il fallait se tourner vers les Grands tourisme ou les muscle car américaines... autant dire que des recherchées et le plus souvent onéreuse.

La seconde catégorie où je classe les autos performantes ce sont celles capables de descendre sous les 12s au 0-100 et moins de 33s au 1000m DA. Là on y retrouve des autos que nous connaissons bien, sorte de valeur étalon :

| | |
|-------------------------------|---------------------------------|
| BMW 1600 Ti : 11.0 / 31.7 | Giulia super : 11.5 / 33.3 |
| Alfa berlina 1750 : 10.4 / 32 | Opel commodore: 11.9 / 32.5 |
| Jaguar 3.8S : 10.0 / 31.9 | Mini cooper S: 11.0 / 33.1 |
| R8 Gord 1300: 11.3 / 32.3 | Cortina Lotus mkII: 10.5 / 32.2 |

Et puis il y a celles qui bénéficient d'une certaine aura alors même que les chiffres paraissent décevants. Certes le plaisir au volant ne se résume pas à de simples chiffres d'accélération, mais pour aller chercher les ténors du SCCT avec ces autos là il faudra recourir à une sérieuse préparation moteur.

| | |
|-----------------------------------|--------------------------------|
| Cortina 1600GT mkII : 14.0 / 35.5 | Giulia 1300 Ti : 14.5 / 36.0 |
| R8S: 17.9 / 37.8 | BMW 1800: 14.0 / 35.2 |
| Simca 1200S: 12.8 / 33.9 | NSU 1000 TTS: 11.5 / 33.7 |
| Fulvia HF: 11.5 / 33.2 | Bertone GT junior: 13.0 / 34.0 |
| Porche 912: 12.4 / 33.3 | |

Et puis voilà qu'au milieu de tous ces chiffres on tombe sur une auto capable 11s / 31.8s... et en boîte auto !!!

Elle existe pourtant en boîte mécanique, elle est particulièrement abordable, rarissime sur pistes... et c'est...

La Rover P6 3500S !

Au premier abord on pourrait se dire que c'est un non sens que de vouloir mettre sur piste cette auto qui est surnommée la «DS à l'anglaise»... et puis en y réfléchissant à deux fois et surtout en regardant ce qui se fait chez nos voisins d'outre manche on se dit que l'idée est finalement loin d'être farfelue.



Aussi surprenant cela puisse paraître l'auto à un certain palmarès dans les courses de «Special Saloons » outre manche (tient ça ne vous rappelle rien ?). Au volant d'une auto dotée d'un V8 traco donné pour 365cv, la P6 du team JoMoRo allait faire une apparition prometteuse dans le championnat super saloons avec deux victoires en huit courses et le reste du temps des abandons liés à des problèmes de transmission. Cette initiative privée avait en fait reçu l'aval du directoire de la British Leyland qui avait confié au team JoMoRo (des anciens d'Alan Mann) une ex auto presse....mais c'est là une autre histoire que nous vous raconterons dans un autre bulletin.

Pour en revenir à notre P6 et à un usage piste, faisons un petit tour d'horizon des qualités et défauts de l'auto, et surtout de ce que l'on peut trouver pour l'améliorer :

- c'est lourd ? 1300kg seulement serions nous tenté de dire. Le V8 étant complètement en alu cela aide. Vue l'importance des garnitures et le gabarit des sièges il y a moyen de gagner beaucoup en vidant simplement la caisse. Bon à savoir, tous les panneaux de carrosserie (y compris le toit) sont non porteurs et amovibles. Les pros de la fibre de verre (nous en avons au SCCT) pourront aisément envisager de se faire une peau complète en fibre avec un gain substantiel de masse à l'arrivée.

- ça freine ? Oui a priori : freins à disque aux quatre coin, mais surtout on peut monter en lieu et place à l'avant des étriers 4 pistons de Range Rover avec leurs disques ventilés. et bien sur d'occasion ce sont des pièces courantes et abordables

- et les trains ? Un train beau pont de Dion à l'arrière et à l'avant un curieux mais efficace système de basculeur. Depuis peu un spécialiste anglais propose des ressorts courts et une barre anti-roulis avant majorée sur Ebay UK (cherchez CLASSEPARTS LTD). GAZ Shocks propose des amortisseurs réglables 16 positions pour 90livres pièces (il y a l'avant et l'arrière), les silent blocs raidis sont dispo chez Superflex et enfin Customcages propose un arceau de belle facture... bref pour une auto rare sur piste il existe toute de même de quoi bien faire.



- la boîte est une 4 vitesse d'origine mais la boîte 5 des SD1 se monte en lieu et place, d'ailleurs beaucoup d'autos sont en vente ainsi équipées.



Alors envie de rouler classe et différent ? Le tout bercé par la sonorité envoûtante du V8. Nous ne pouvons qu'espérer que cet article aura suscité des vocations et retrouver pourquoi pas une ou plusieurs Rover P6 dans la liste des engagés de Magny-Cours ;-)

Pour continuer le sujet nous vous invitons à parcourir ce post sur la préparation d'une P6 ...passionnant !
<http://retrorides.proboards.com/index.cgi?board=readersrides&action=display&thread=45247&page=1>

Vous trouverez aussi de nombreuses photos de la P6 JoMoRo en faisant des recherches sur internet avec pour mots clés « Rover+P6+Pierpoint ». Et enfin un document rare trouvé sur Youtube, un film en super 8 tournée à thruxton en 1970. On y voit la P6 JoMoRo à 1'32 (début de la course elle est en tête mais ne repassera pas !) et 4'03 (retour au ralenti après la fin de la course) :

http://www.youtube.com/watch?v=PlrvvRSyd7E&feature=player_embedded





Les 23 & 24 juin 2012 sur le circuit de Dijon Prenois

En tant que partenaire du GPAO cette année, nous bénéficions d'un tarif préférentiel de 15€ par entrée visiteur valable pour les 2 jours (25€ prix public billet week-end) et si vous membre adhérent au SCCT, une entrée vous est offerte.

Nous avons aussi à disposition un espace dédié pour tous se retrouver autour de nos autos et partager un moment convivial. Un barbecue sera organisé sur notre **espace SCCT** le samedi soir (participation à préciser dans ce bulletin). La possibilité de camper sur notre espace dédié vous est offerte.

En venant au week-end du **Grand Prix de l'Age d'Or** vous aurez la possibilité de **gagner une journée circuit SCCT** en participant au **concours SCCT/GPAO 2012**. *réglement et bulletin de participation disponibles séparément.*

Informations pratiques :

Les espaces d'exposition sont réservés aux véhicules immatriculés avant le 01/01/1982 (carte grise faisant foi).

Les voitures autorisées à pénétrer dans l'espace club devront arborer un macaron de couleur spécifique.

Ces macarons sont envoyés avec votre commande de billets (à préciser dans ce bulletin).

L'espace club est accessible dès le vendredi pour l'installation.

Les enfants de moins de 12 ans accompagnés d'un adulte entrent gratuitement dans l'enceinte du circuit.

La date limite pour le retour des formulaires est fixée au 30 avril 2012. Seules les commandes accompagnées du règlement correspondant seront prises en compte.

Seventiesement, toute l'équipe du S.C.C.T

programme du GPAO disponible ici : www.pmorganisation.fr

Coupon à renvoyer avant le 30 avril accompagné de votre règlement à l'ordre et à l'adresse du S.C.C.T. 7 rue Yves Montand 10300 Sainte Savine

Nom : _____ Prénom : _____ Pseudo forum : _____

Adresse complète : _____ Code Postal : _____

Ville : _____ Téléphone : __/__/__/__/__ Adhérent SCCT : Oui Non

Email : _____ @ _____ Nombre de billets souhaités : ___ x 15€*

Marque de votre auto : _____ Modèle : _____ Année : _____

Macaron pour entrer et exposer votre auto sur l'espace SCCT : Oui Non

Présent au GPAO le Samedi et/ou le Dimanche Intéressé par le barbecue SCCT** : Oui Non

*un billet vous est offert si vous êtes adhérent. ** modalités pratiques et financières à venir.



Grand Prix de l'Age d'Or 2012



Pour ceux amenant leur auto sur l'espace club du S.C.C.T. nous avons prévu cette fiche de renseignement à compléter, plier en deux et à glisser derrière votre pare brise dans le but de présenter brièvement votre auto.

FICHE TECHNIQUE



Marque : _____ Modèle : _____ Type : _____

Année : 19____ Moteur : _____ Cylindrée : _____ cm³

Puissance : _____ cv Transmission : _____

Chassis : _____ Suspensions : _____

Modifications / Préparation : _____

Historique / Anecdotes : _____

DECHARGE DE RESPONSABILITE

Dans le cadre de la journée organisée par le je

soussigné(e) M.....,

né(e) le

Adresse postale:.....

Téléphone :.....

E-mail :

dégage la SAEMS du CIRCUIT DE NEVERS MAGNY-COURS de toute responsabilité, au cas où je causerais par mon comportement, volontairement ou involontairement, de manière directe ou indirecte, un dommage quel qu'il soit à un tiers, un usager, un salarié du Circuit, ou à moi-même durant ma présence dans l'enceinte du Circuit, en ce compris les deux pistes :

- piste F1,
- piste Club.

Je déclare également :

- être en bonne santé,
- n'être sous l'effet d'aucun traitement médicamenteux ou autre, de nature à altérer mes facultés au cours de ma présence dans l'enceinte du circuit,
- avoir la pleine possession de mes facultés physiques et mentales,
- plus généralement ne faire l'objet d'aucune incapacité permanente ou provisoire contradictoire avec la pratique de la conduite sur circuit,
- avoir pleine et entière conscience des risques liés au pilotage sur circuit fermé,
- être muni d'un équipement complet : 1/ pour les véhicules de série : casque, vêtements longs couvrant bras et jambes (pantalon pour les femmes) ; 2/ pour les véhicules de compétition : casque, chaussures, gants, sous-vêtements et combinaison ignifugés ; 3/ pour les motards : casque, gants, bottes, combinaison avec dorsale,
- être titulaire d'une assurance responsabilité civile à jour de cotisation.

Je renonce d'ores et déjà à engager toutes actions judiciaires à l'encontre de la SAEMS du CIRCUIT DE NEVERS MAGNY-COURS dès lors que :

- je serais victime d'un accident dans l'enceinte du circuit,
- ma responsabilité serait engagée par une personne morale ou physique à la suite d'un dommage, dont je serais à l'origine à l'occasion de ma présence dans l'enceinte du circuit.

Je m'engage à régler à la SAEMS du CIRCUIT DE NEVERS MAGNY-COURS, sur place lors de ma présence dans l'enceinte du circuit, toute facture qui me sera présentée et qui portera sur des dommages que j'aurais causés aux infrastructures et biens mobiliers utilisés par la SAEMS du CIRCUIT DE NEVERS MAGNY-COURS.

Tarifs dégradations des équipements du circuit :

| | |
|---|-------------|
| - Pile de pneus (tarification à la pile) : | 220,00 €HT |
| - Toile caoutchouc (5m linéaire, 128 €HT / m) : | 680,00 €HT |
| - Rails de sécurité (unité : 4m) : | 165,00 €HT |
| - Absorbants – par sac de 20 kg : | 25,00 €HT |
| - Poteau de rails de sécurité (à l'unité) : | 165,00 €HT |
| - Extincteur (à l'unité) : | 120,00 € HT |
| - AstroTurf (par mètre carré) : | 240,00 €HT |

Je m'engage enfin à quitter immédiatement l'enceinte du circuit de NEVERS MAGNY COURS, en ce compris les deux pistes ci-dessus visées, dès lors que je manquerais aux obligations figurant dans le règlement.

A MAGNY-COURS, LE

SIGNATURE :