



1000 Km de Monza (dimanche 15 avril)

Baptême réussi pour Lietz et Narac

Les deux pilotes du Team IMSA Performance- MATMUT ont rejoint l'arrivée en 6^e position de la catégorie LM-GT2, pour leurs débuts en Le Mans Series. Et la 997 RSR « française » a terminé meilleure Porsche, derrière les intouchables Ferrari. De son côté, la Saleen du Team ORECA-MATMUT a abandonné, alors que Stéphane Ortelli avait repris deux fois la tête de ces 1000 Km de Monza en LM-GT1.

Quatrième derrière deux Porsche et une Ferrari en début de course, le jeune autrichien Richard Lietz (23 ans) avait bien lancé l'équipe IMSA Performance Matmut dans le grand bain international des Le Mans Series. Mais, alors qu'il s'apprêtait à laisser le relais à Raymond Narac dans cette flatteuse position, une crevaison (pneu avant gauche) venait compromettre cette belle entrée en matière. « *Cela s'est compliqué du fait que notre liaison radio avec le stand est tombée en panne dès le début, rapportait Lietz. Il s'en est suivi un manque d'information qui nous a beaucoup pénalisés, en particulier lors de l'intervention du safety car, et de façon plus générale lors de tous nos ravitaillements, puisque nous ne pouvions pas communiquer avec notre stand.* » C'est ainsi que Raymond Narac, en vue de l'arrivée, a perdu une probable 5^e place en assurant le coup pour un ravitaillement-éclair (splash and dash). L'équipe IMSA Performance-Matmut de Franck Rava a beaucoup appris dans cette course d'ouverture : elle a pu constater en particulier que dans cette catégorie LM-GT2, le niveau était tout aussi exceptionnel qu'en LM-GT1 ou en Prototypes. Dans ce contexte, le fait de terminer première des Porsche est déjà une petite victoire en soi.

Stéphane Ortelli avait repris la tête deux fois !

Pour le Saleen Team Oreca-Matmut, tout avait pourtant bien commencé. Pole position de la catégorie LM-GT1, Stéphane Ortelli ne mettait que 7 tours pour reprendre l'avantage sur Jérôme Policand, qui l'avait surpris au départ. Légèrement plus rapide que la Corvette dans tous les secteurs du circuit, la Saleen bleu-blanc-rouge s'imposait magistralement au freinage du bout de la ligne droite. Dès lors, Ortelli n'allait cesser de creuser l'écart sur Policand et Bouchut (Aston Martin), ce dernier à



plus de 10 secondes (17^e tour). Une autre Aston Martin immobilisée sur le circuit, suspension cassée, provoquait l'intervention du Safety Car et une neutralisation de la course, que les leaders mettaient naturellement à profit pour ravitailler. Dans l'affaire, Policand reprenait la tête, et tout était à refaire pour Ortelli, qui se retrouvait à nouveau derrière la Corvette (à 8 secondes au 25^e tour). Mais la « Bleue », plus rapide, revenait inexorablement sur la « Jaune ». Elle établissait le contact au 36^e tour, et, au suivant, Ortelli faisait à nouveau le freinage à Policand, à l'entrée du gauche-droite de la Roggia, qui fait suite à la Curva Grande. Le pilote de la Saleen du Team Oreca-Matmut avait encore le temps de distancer ses deux principaux poursuivants (5 sec. Sur Policand, 18 sec. Sur Bouchut), avant que son moteur ne mette fin à l'aventure, lors de son second arrêt au stand, alors que la 2^e heure de course était en vue.

ILS ONT DIT :

Daniel HAVIS : « D'un côté, je suis un peu déçu du résultat final, car au vu des performances de la Saleen et de la Porsche, qui sont parties chacune en pole position, nous méritions au moins un podium. Avec la Saleen, nous avons l'arme pour gagner le GT1, mais la mécanique a aussi ses incohérences. Aux essais LMS sur le circuit Paul Ricard HTTT, la voiture a tourné 27 heures sans problème, et là, un moteur quasiment neuf connaît une défaillance au bout de deux heures. Quant à notre 997 RSR, qui est la première Porsche à l'arrivée, elle a été malheureusement retardée par une crevaison en début de course. D'un autre côté, ma satisfaction vient du fait que nos deux Teams, Oreca et Imsa, fonctionnent bien. Nous avons perdu une bataille, mais pas la guerre, et je rappelle que notre objectif n° 1 cette saison sont les 24 Heures du Mans ».

Hugues de CHAUNAC : « Il s'agit d'une casse mécanique, dont nous ne connaissons la cause exacte qu'après investigation. Ce moteur avait à peine 2.000 km. C'est une déception, car la panne est survenue alors que Stéphane Ortelli était au commandement, après avoir repris la tête de la catégorie à deux reprises à la Corvette la plus rapide, et il tournait à un rythme élevé. Ce qui s'est passé nous rappelle, et nous ne l'oublierons surtout pas, que l'on doit aborder les courses d'endurance avec beaucoup de prudence et d'humilité. »

Stéphane ORTELLI, Saleen Team Oreca Matmut LM-GT1, abandon (moteur) : « J'étais sur le 6^e rapport, en pleine ligne droite. Je m'apprêtais à rentrer pour mon 2^e pit stop, lorsque j'ai entendu un bruit à l'arrière. J'ai cru qu'un proto était en train de me doubler. C'est alors que j'ai ressenti des vibrations. Je n'ai pas fait de surrégime, rien... c'est arrivé tout d'un coup. C'est vraiment dommage, car j'avais fait un bon début de course, malgré mon pare-brise complètement maculé de l'huile projetée par la Corvette de Jérôme Policand ».

- A noter que **Soheil AYARI**, qui devait relayer Stéphane Ortelli n'a malheureusement pas eu l'opportunité de prendre le volant.

Richard LIETZ, Porsche IMSA Performance Matmut, 6^e en LM-GT2: « Une crevaison, une panne de liaison radio avec le stand, et la chaleur étouffante dans la voiture. J'ai cherché en vain, pendant deux tours, à rejoindre le stand lors de l'intervention du Safety Car, avant de décider de m'arrêter. Je suis rentré 4^e, mais je suis reparti 11^e! Dans notre catégorie, les performances des uns et des autres sont si proches qu'il faut avoir zéro problème pour espérer au moins monter sur le podium. Mais ce type d'ennui peut aussi arriver aux autres à la prochaine course ! »

Raymond NARAC, Porsche IMSA Performance Matmut, 6^e en LM-GT2: « Je me suis battu du début à la fin. Je viens de découvrir un autre monde. Le niveau est hyper élevé, et peu de pilotes font des erreurs. La barre est vraiment très, très haute, cela va m'apprendre à rouler plus fort. Tant mieux. Quand c'est trop facile, ce n'est pas amusant ! »