

Belcar First Race 31/03 – 01/04 2007

## Le Belcar Historic Sprint fait un carton plein

Petit flash-back. Nous sommes en 2003, à l'époque des Sprinters Cup, compétition ne semblant plus intéresser grand monde et en panne totale de rentabilité. Mais l'organisateur, Circuit Zolder, se refusa de liquider ce championnat qu'il considérait, à raison, comme une formule d'initiation idéale. La solution vint de la concertation avec BRAVO (Belgium Racing Automobile Vintage Organisation), à la recherche d'un championnat susceptible de donner du temps de jeu à ses Historics. L'union entre deux générations de voitures de compétition fut promptement scellée et les Sprinters Cup ainsi sauvés.

Les débuts furent cependant modestes, avec une quinzaine d'Historics entre des sprinters plus modernes. Mais l'appétit vient en mangeant, dit-on, et l'on renoua de nouveau avec le succès. Au point qu'après trois années de vie commune, les deux disciplines, butant sur un nombre maximal de 47 voitures au départ d'une course de sprint, durent reprendre chacune leur chemin séparé. En 2006, le Belcar Historic Sprint enregistra une moyenne de participation d'une trentaine de voitures, le Belcar Sprint Cup seulement cinq de moins.

Le Belcar Historic Sprint, ce sont des courses palpitantes disputées par de superbes voitures, teintées de nostalgie et d'exotisme où viennent parfois se glisser des invités, comme la Lister Jaguar du britannique Eike Wellhaus et les BMW M1 Procar et 635 CSI des Allemands Peter et Achim Heinrich. Ces voitures disputeront une saison complète, Wellhaus ayant même amené dans son sillage des amis anglais sur Ford Shelby et Cougar. Manifestement, l'intérêt de pilotes étrangers pour les joutes belges ne cesse de croître. Il est probable que l'atmosphère bon enfant contribue à cette évolution positive. Une fois dans l'arène, la concurrence est, certes féroce, mais elle se fait toujours dans le respect du matériel de l'opposant. Le long du circuit par contre, priment la fraternité et l'assistance mutuelle.

Malgré l'intérêt de grands pilotes étrangers, il ne faut pas sous-estimer la valeur des voitures et écuries belges. Presque tous les participants de la saison dernière se sont réinscrits, avec des bolides prometteurs. Le champion Jan Van Elderen devra sans doute défendre bec et ongle son titre acquis de haute lutte sur Porsche. Ses principaux opposants seront les Porsche de Luc Moortgat, Pascal Pauwels et Cor Van Ham, sans oublier les Lotus de Peter Govaerts et Guy François (qui ont également remporté deux victoires l'an dernier). Facteurs d'inconnues: l'arrivée d'une authentique Ford GT40 de Guy De Baer et de la Lancia Monte Carlo de Corry D'Hooghe, dont c'est le grand retour.

La saison 2007 est caractérisée par d'importants changements des règlements. Les trois Classes existantes ont fusionné pour n'en plus former que deux : la Classe 1 regroupe les Historics construits au plus tard en 1984, en état originel (à quelques petites exceptions près) ou avec homologation FIA ; la Classe 2 englobe les Classics, eux aussi jusqu'au millésime 1984, mais avec de nombreuses libertés. Ainsi, le remplacement du moteur est toléré à condition qu'il soit de la même marque ; les freins à tambour peuvent quant à eux être remplacés par des disques. Les deux classes sont encore subdivisées en quatre groupes selon la cylindrée. La date butoir de 1984 n'a cependant pas changé, pour la simple raison que les évolutions techniques, enregistrées à partir de l'année 1985, notamment au niveau de l'électronique, sont trop importantes. Même les pneumatiques ont fait l'objet de soins détaillés. Dorénavant, les gommes doivent avoir un label DOT ou E et être taillées d'un profil sur au moins 50 % de la bande de roulement.

Pour donner au public la possibilité de mieux comprendre et suivre les débats dans chacune des classes, des couleurs seront attribuées lors de la numérotation des voitures. La Classe 1 roulera avec des chiffres blancs sur fond noir, contre l'inverse pour la Classe 2.



Selon le président de BRAVO, Filip Mahieu, une cinquantaine de pilotes sont pour l'instant intéressés par le State of Art Belcar Historic Sprint. Le seul problème qui pourrait survenir cette année consiste à se libérer un jeudi à trois reprises : pour le Belcar Midsummer Race, le Belcar Thursday Race et pour les entraînements et essais du week-end des 24 Heures de Zolder.

Pour le reste, le championnat ne mérite que des éloges, pour son succès croissant et son remarquable assortiment de matériel, allant des NSU TT ou de la toute petite Fiat Abarth jusqu'à de vrais monstres du bitume comme les Lister Jaguar ou BMW M1 Procar. Un rendez-vous incontournable pour les nostalgiques qui apprécient le spectacle sur la piste.

Les essais se dérouleront le samedi de 13 h 05 à 13 h 35. Le coup d'envoi de chaque manche sera donné le dimanche à 10 h 30. Durée : 25 minutes + un tour.

Timing sur [www.belcar.com](http://www.belcar.com)

