Archives : Mopar EuroNational - AvonPark 2000

Soumis par Christophe Patin
08-12-2007

Avon Park Raceway, June 2000 - 7th Mopar Euronationals made in Great Britain -La Terre promise … ?Textes et Photos : C. & I. Patin / Pascal - Seraphin - S.

Bon, ce n'est pas un secret, la Grande Bretagne regorge d'autos américaines et de Mopar en particulier.

Rendez-vous était pris cette année pour aller quand même voir par moi même, si toutes ces rumeurs étaient bien fondées, et qu'il ne s'agissait pas de racontars de chasseurs d'herbe-plus-verte-d'à-coté …

Allez, je me glisse dans le convoi des French Connectés, vieux briscards s'il en est, de ces escapades outre-Manche, et ce, depuis tellement longtemps pour certains, qu'on les retrouve même en rubrique "Nostalgie" sur certains sites web anglais, z'avez qu'à voir... Euh ... enfin, n'allez cependant pas croire qu'ils portent tous une longue barbe blanche, ça non, c'est juste qu'ils ont commencé le brûlage de gomme sur piste anglaise, très tôt ... alors qu'ils portaient encore des culottes courtes, ou presque ... Mais pardon, je m'égare, revenons donc à notre sujet principal:

Vendredi 2 Juin 2000

Faire partie d'un convoi de 7 autos (dont 5 E-bodies) sur les 300 kilomètres coté français, puis les 310 kilomètres coté anglais, ça a quand même bigrement du charme, surtout lorsque presque tout le monde est équipé de postes CB, ce qui permet de continuer à bavarder, tout en roulant; le bonheur !

Un trajet aller sans aucun soucis, y compris sur les routes anglaise, que votre serviteur découvrait pour la première fois au volant de sa Challenger.

A l'arrivé, à l'entrée de l' "Avon Park Raceway", alias " Shakespeare County Raceway ", surprise ! Là, sur la couverture du livret du programme prévisionnel, ne rêvons-nous pas ? Ehh oui, c'est la Dodge Challenger du Laurent - Hulk - A. ! Allez, inspection du plan des lieux, pour voir où l'on peut s'installer pour ces 3 jours de bonheur … et là, une nouvelle surprise, un grand emplacement est déjà réservé pour les " frenchies ", juste à coté du bureau des inscriptions, à coté de l'entrée de la piste, pas très loin du point d'eau … Bref, l'emplacement idéal ! Si ça, ce n'est pas de l'accueil chaleureux !

En une heure, et c'est là que l'on peu mesurer l'habitude de l'équipe, les tentes, le auvent, les tables, les drapeaux étaient déjà dressés, et certains s'affairaient déjà à monter leurs slicks, changer les amortisseurs, démonter les échappements … Et autour ? Déjà pas mal de monde, avec des autos fort sympathiques, chacun s'affairant et se préparant pour les 2 jours de folies qui allaient suivre …

Samedi 3 Juin 2000

Ahh ! A notre arrivée sur les lieux il y a déjà pas mal plus de monde que la veille au soir … Des Charger, Challenger, des rails, des funny cars … on ne sait déjà plus où donner de la tête et des oreilles.

Des images du Mopar National de Suisse se superposent dans ma mémoire, mais à bien y regarder, ce n'est pas comparable. Si en Suisse des tonnes d'autos d'une qualité certes extraordinaire participaient à une exposition statique, là, en Grande Bretagne, pas question de laisser dormir sur l'herbe verte, un tel patrimoine … Tout le monde, du plus petit six cylindres à l'énorme V8 500 ci Hemi va tâter de la piste !

Et quelle piste … !

Là, j'ai trouvé ce qui m'a semblé être l'ambiance des courses de drag made-In-USA sur 1/4 de mile, avec arbre de Noël et … des panneaux d'affichage ENORMES en bout de piste ! Avec indication des temps de réaction au démarrage, puis temps aux 1 / 4 de mile et vitesse terminale EN TEMPS REEL ! Le public n'est donc pas là juste pour les sous qu'il apporte, il est aussi informé de tout !

On voit ici, les temps de réaction, C'est le temps qu'ont mis les concurrents pour démarrer au feu vert
Là, se sont les temps aux 400 mètres,ainsi que les vitesses terminales (en MPH)

Pour les participants, aucune queue à la récupération des tickets de temps; voilà des gens qui maîtrisent leur sujet parfaitement, car ça booste autant sur la piste que derrière du coté de l'organisation. A vu d'œil, ce sont plus de quarante personnes qui s'affairent de tous les cotés pour la bonne marche de cette réunion et de l'épreuve sur la piste: impressionnant ! Et aucun gendarme pour assurer la sécurité dans les paddocks ou à l'extérieur ? Pas besoin, tout le monde est parfaitement raisonnable et il n'y a pas de " record du monde des paddocks " !

Mais pourquoi cela n'existe-t-il pas ainsi en France ?

Bref. Sur cette piste vont se succéder des runs du matin 10 h jusqu'au soir 18 h, du mini-rail junior au moteur de tondeuse, au FireForce à réacteur (le seul engin contre lequel on ne pouvait pas faire de run !). Sinon, quelle rigolade que de mélanger les catégories ! Lorsque vous accrochez péniblement le bas des 15 secondes pour effectuer les 400 mètres départ-arrêté, faire un run contre un engin qui lui, tape le bas des 8 secondes, ça perturbe un peu, mais ca relativise sacrément son run ! Mais vous pouvez toujours essayer de le battre au temps de réaction, et ainsi vous dire : - " Durant les premiers 50 centimètres, j'étais devant ... j'étais devant ... j'étais devant ! ". Ohhh, ne riez pas, dans ces cas là, on se console avec ce que l'on peut, croyez moi !

Stupeur dans le camps français !

Voilà soudainement Pascal - Block alu - E. qui rentre d'un run, et qui peste contre son auto … Sa Challenger s'est mise à fumer lors de son dernier run … Les autres ne tardent pas à arriver aux nouvelles, car 400 mètres de run avec une telle fumée derrière, ça inquiète sérieusement. Une casse moteur ? Hum, non, vu qu'il a quand même réussi à faire un temps canon, mais là ... euh ... ça pisse l'huile dessous !

Après une rapide inspection, c'est la queue de boite qui s'est cassée en deux, probablement lors du burn-out avant le départ, ou juste au démarrage du run. Trois minutes montre en main, c'est le temps qu'il a fallu à Laurent - Hulk - A. pour dénicher une autre queue de boite parmi les stands de vendeurs de pièces diverses et variées ! A Chambley, si c'était arrivé, il aurait fallu faire repartir l'auto sur plateau, mais là bas, fief Mopar pour le week-end, on aurait probablement pu

casser n'importe quoi et le remplacer dans la journée !

Trois heures, c'est le temps qui aura été nécessaire (découpage de main de maître compris d'un nouveau joint par Claire Ange), pour démonter les deux morceaux de queue de boite, et remonter la nouvelle, faire les niveaux … et tester la réparation ! Ouf ! Comme neuf !

Une journée somme toute, bien remplie, qui allait se terminer avec le concert Rock de Executive Relief sous le chapiteau voisin, dont le chanteur Chris Orthodoxou n'aura pas non plus démérité sur la piste durant la journée.

Les autos du groupe Executive Relief
Steeve J. de Jersey est venu avec sa très belle GTX Hemi

Dimanche 4 Juin 2000

Alors là, déjà qu'il y avait du monde hier, mais ce dimanche matin, il y a déjà bientôt deux fois plus d'autos ! The french zone commence déjà à être colonisée par des anglais … bahh, tout se passe bien, il y a de la place pour tout le monde après tout …

Une véritable Charger 500, qui ne fera pas que de la figuration !
Une assez rare Charger de la première génération

Une Charger '68 et une Charger '69

Une des rares Challenger qui marche à la bière !

Des moteurs Hemi, en veux-tu ? En voilà !

Dans les paddocks, comme sur la piste, jamais vu autant de moteurs Hemi, montés sur n'importe quoi … 'Cuda, Challenger, bien sûr, mais aussi sur Charger, GTX, Mini Cooper … hum, non là j'exagère, ils l'ont probablement fait, mais je n'en ai pas vu !

Cabriolet Dodge Challenger Hemi '70
Plymouth Barracuda 528ci Hemi

En revanche, peu d'auto des 40's et 50's … Mais néanmoins quelques modèles intéressants, comme une fabuleuse Chrysler 300 noire du plus bel effet, ou cette Plymouth Custom Suburban Station Wagon de 1959 vert pistache.

Chrysler 300
Plymouth Custom Suburban Station Wagon de 1959

Sur la piste, forcément, comme il y a plus d'autos, c'est moins facile d'effectuer autant de runs que la veille, surtout que quelques incidents techniques sur la piste viennent compliquer les choses, mais ca n'empêchera pas Laurent - Hulk - A. de signer un hallucinant 9.56 secondes aux 400 mètres, Didier - Le Viet' - B. de faire une très belle prestation dans le concours de burn out (Voir brouillard ci dessous),

Didier - Le Viet - B. ouvrait le bal des Burn Out de folie ... !

C'est parti !
4 secondes plus tard ...

... 4 secondes de plus ...
On y voit plus à 3 mètres ... Le brouillard londonien, c'est LUI !

... et votre serviteur de tester le G-tech de chez Tesla, appareil embarqué qui donne des temps sur 400 m DA, mesure l'accélération, la vitesse terminale, la puissance, etc.

Sans crier gare, la fin de journée est arrivée tellement vite, qu'il a fallu rapidement rechausser les pneus de route, plier les tentes, ranger le matériel, participer à la remise des prix, boire du champagne, puis saluer tout le monde … et … foncer pour ne pas rater l'heure du ferry, à 310 kilomètres de là ! Il s'en est fallu de peu, mais tout le monde était à bord pour la traversée du retour … des images encore plein la tête … des rugissements de moteurs plein les oreilles … de la suie de pneus plein les cheveux …

On range ! Quoi ? Déjà ?

Non, là, c'est sûr, ce n'était pas des racontars, c'était un sacré week-end ! Quand on pense qu'il va falloir attendre UN AN pour y retourner !

Chrysler Viper
Chevy 57 - Pro Classic

Et vous ? Vous faites quoi l'an prochain ?

Christophe

Le petit mot de Pascal - Seraphin - S.

EMOTIONS

Les anglais, c'est bien connu, aiment rester maîtres en leur île, et pourtant, quand une poignée de gaulois vient les chatouiller sur leur terrain lors de l'Euro Mopar 2000, ils déroulent le tapis rouge. Cette année encore une petite délégation Française a fait le déplacement et à pu apprécier l'accueil particulièrement chaleureux qui lui à été réservé.

La première agréable surprise eu lieu à l'entrée d'Avon Park, en découvrant la Challenger de Laurent A. en Wheeling en couverture du programme de la manifestation.

Seconde poussée cocoriquesque à l'intérieur dudit programme. Le plan du site mentionne un emplacement réservé tout près de l'accès à la piste pour la French connection. A part le Surrey Muscle Club, aucun team n'a ce privilège !

Dans le paddock, la vaste zone matérialisée par des cordes et un panneau "French" nous attendait pour y planter notre drapeau.

Ces délicates attentions auraient suffit à nous combler pour le week-end mais nous vîmes Jim Wilson, éminent membre du club organisateur, sortir de sa Cuda 528 Hemi et remettre à Laurent le dessin original du T-shirt de l'événement en guise de bienvenue. Vous l'aurez compris, la Challenger verte y tient encore la vedette.

Dimanche, Tony, le prez du club, Jim ainsi que Mark, photographe pour Custom Car et accessoirement Nitro, ont arborés nos couleurs (en noir et blanc) et en les voyant remettre le trophée du Fastest Mopar et l' Unlimited King of the Street à Laurent, on pouvait sentir que les Frenchies avaient vraiment la cote outre Manche

.

Terme du week-end, le retour sur Londres avec les Surrey boys. J'sais pas pour vous, mais moi, les infrasons d'une quinzaine de Street-Machines velues...ça me file des frissons.

Après Columbus cet été, nous devrions retrouver quelques membres du Mopar Muscle Association en septembre à Dreux, bonne occasion pour nous de leur rendre la politesse.

Seraph.

Photo souvenir, avec les gars du Surrey Muscle Club !