



FIA GT1 World Championship - FIA GT2 European - FIA GT3 European - GT4 - FFSA GT - Belcar

Dernières informations : Toutes les infos - Fil Twitter - Contact

Phauto : le média qui vous présente en détails l'intégralité du plateau FIA-GT !

Le fil d'infos - 12 février 2010 - # 39 - [Info précédente](#)

INTERVIEW : Cyndie et Natacha, deux femmes en piste au Mans 2010

A l'occasion de l'engagement par Matech d'une équipe féminine au Mans 2010, nous avons voulu en savoir plus. Les deux jeunes pilotes nominées ont bien voulu répondre longuement à nos questions (interviews réalisées les 9 et 10/02/2010).

Inconnue du monde GT, Natacha Gachnang commence sa carrière sur quatre roues en kart en 1996. Elle termine 15e du championnat de Suisse super mini en 1998. Après plusieurs années en kart, elle évolue en 2003 en Formule BMW ADAC Junior. Son meilleur résultat est une 4e place au Norisring. En 2006, elle est toujours en Allemagne mais en championnat d'Allemagne de Formule 3. L'année suivante, elle part courir aux USA où à Portland en Formule Mazda USA, elle termine seconde. Avant de revenir en Europe en 2008 en Formula 3 Espagne où pour sa première course avec le team Campos F3, elle termine 2e de la course 1. Elle signe aussi une 4ème place en course 2 à Spa Francorchamps. Elle termine ce championnat en 3e position ce qui lui permet de se lancer, en 2009, en Formule 2 où elle est la seule femme du plateau. Une saison qui va être difficile avec deux accrochages involontaires et deux ennuis mécaniques. On retiendra la 9ème place en qualification à Brands Hatch et la 7ème place en course à Barcelone. Ce seront ses seuls points marqués. Parallèlement, elle se teste en Radical European Masters et en Formula Le Mans. Pour sa première course sur un proto LMP2 du Pole Hope Vision Racing qu'elle partage avec le Suisse Christophe Pillon, elle termine 3e en levée de rideau des 24H du Mans 2009. Elle décroche aussi une pole position au Nürburgring. Mais le bilan de l'année est maigre.

Au début de l'automne 2009, quand Campos est dans les starting blocks pour accéder à la F1, on parle de Natacha comme probable pilote d'essais et ce malgré une première saison de Formule 2 décevante avec deux points marqués seulement. Mais c'est que du côté de Bernie Ecclestone, on aimerait bien voir une femme en F1. Car depuis la création du championnat du monde de F1 il y a 60 ans, cinq femmes seulement ont pu essayer de se qualifier pour un grand prix : les Italiennes Maria Teresa de Filippis, Lella Lombardi, Divina Galica et Giovanna Amati et l'Anglaise Desiré Wilson. Le meilleur résultat à été obtenu par Maria Grazia Lombardi. Elle termine sixième lors du GP d'Espagne 1975. Maria Teresa de Filippis se place à la 10ème place au GP de Belgique 1958. A noter que Divina Galica obtient la troisième place au GP Brands Hatch 1977 en Formule 1 britannique. Depuis Giovanna Amati qui n'a pas su se qualifier au volant d'une Brabham-Judd en 1992, on n'a plus vu aucune femme au départ d'une course de F1.

Plusieurs mois plus tard, Campos reste une énigme alors que les essais de Jerez en F1 ont débuté et on ne parle alors plus de Natacha Gachnang aux côtés de Bruno Senna. L'horizon de Natacha se bouche un peu quand au début de l'hiver 2009, après un test à Estoril, la possibilité d'un équipage féminin en LMP2 au sein du Speedy Racing Team (devenu depuis Rebellion Racing) reste sans suite. Aussi la nomination de la Suissesse comme première pilote sur la Ford GT1 de Matech Compétition est une relance assez inattendue et plutôt ... bienvenue pour la jeune femme. Qui garde les idées bien froides : "Dans ce milieu, on est toujours un petit peu réticent. Les nouvelles peuvent toujours basculer dans le mauvais sens. Quand on a son nom qui est inscrit aux 24 Heures du Mans, on ne peut pas l'enlever comme ça. Pour moi, c'est une grande fierté. L'an passé, j'ai pris goût à cette course vraiment mythique où l'on sent le sport automobile à son plus haut point. C'était vraiment une super expérience pour moi et je me réjouis d'y participer cette année. Mais j'attends de signer un éventuel contrat avec Matech avant d'ouvrir la bouteille de champagne. Je préfère ne jamais être trop enthousiaste."

Pour Natacha, un autre motif de satisfaction vient aussi du fait qu'il y a cinquante exactement, en juin 1960, son grand-père, Georges Gachnang, a roulé au Mans. Passionnés de sport automobile à la fin des années 50, Georges et son frère Claude ont un atelier à Aigle dans le canton de Vaud. Georges est le pilote et Claude le mécanicien. Les deux frères commencent en 1958 par modifier une MGA. Puis en 1959, ils reprennent une AC Bristol ACE dont ils modifient le châssis et les suspensions. Ils réalisent aussi eux-mêmes une nouvelle carrosserie en aluminium. Cette auto est acceptée pour participer aux 24 Heures du Mans 1960 en catégorie Sport, engagée par l'Ecurie Lausannoise. Deux pilotes sont titulaires, Georges Gachnang et André Wicky. Le suppléant est André Gretener. Le règlement prévoit que le suppléant puisse piloter uniquement dans le cas où un des titulaires se retire. Les trois hommes piloteront cependant suite au passage à l'infirmerie de Georges Gachnang qui a dû batailler près d'une heure pour ramener l'AC Bristol au stand après une sortie dans un bac à sable. La voiture terminera mais ne sera pas classée pour distance parcourue insuffisante.

On remarquera sur la photo ci-dessous que la voiture est immatriculée. Si la voiture est bien venue de Suisse sur un plateau pour la course, elle a participé quelques semaines plus tôt aux essais des 24 heures en faisant par la route le voyage Aigle-Le Mans !



En 1961, les deux frères envoient une demande d'engagement pour une Ferrari Testa Rossa. L'auto est un peu particulière. La Ferrari a été accidentée à la course de côte de Freiburg-Schauenland en octobre 1960. Les deux frères rachètent l'épave, la reconstruisent avec un pont De Dion et des freins à disque accolés au pont. Et ils font refaire la carrosserie en aluminium en Italie chez Scaglietti. Mais l'auto n'est pas retenue dans les engagés du Mans 1961.

Les deux frères continuent alors de construire des autos, dont une Formule 1. Mais c'est une autre (longue) histoire qui vous sera racontée plus tard. En attendant, le virus automobile est inscrit dans les gènes de la famille Gachnang. Aujourd'hui, sa petite-fille, Natacha est aux portes du Mans et son petit-fils, Sebastien, roule en F1 chez Toro Rosso. Sebastien Buemi est en effet le fils de la fille de Georges.

Le premier roulage à Portimão sur la GT3 débridée de Matech, environ une trentaine de tours effectués, satisfait plutôt Natacha : "J'ai pu prendre connaissance avec la voiture. Ce n'est pas encore la GT1, mais je pense qu'elle va se rapprocher assez au niveau du comportement. J'ai pu voir en gros à quoi ça ressemblait. Cela a été cependant difficile de bien voir parce que nous avons eu de mauvaises conditions, avec une piste mouillée qui a eu beaucoup de mal à sécher et seulement en fin de journée. Au niveau des chronos, ça a été un peu difficile à évaluer. Mais j'y ai pris beaucoup de plaisir à connaître le team, voir comment il travaille. C'est super de voir à quel point ils sont professionnels, ils ont vraiment envie d'aller loin."

Autre pilote annoncée sur la GT1 Matech au Mans, Cyndie Allemann, 24 ans en avril, rêve aussi de Formule 1. Tout comme Natacha Gachnang, elle a débuté par le kart en 1994 au sein d'une famille dont le père était champion de kart. Les points communs entre les deux jeunes femmes sont très nombreux. Suissesses certes, elles sont amies depuis très longtemps et leurs familles se connaissent bien.

"On se connaît depuis toutes petites. On a grandi ensemble dans le monde du karting. On a commencé le championnat suisse de karting plus ou moins en même temps. A l'âge de 7-8 ans, on a roulé ensemble sur les pistes. Sans oublier que tous les entraînements d'hiver, on les a toujours faits ensemble. Nos parents s'entendaient bien aussi. Natacha et moi, c'est une longue histoire !"

En 2004, Cyndie participe au championnat suisse Formule Renault 2000, puis elle dispute ce championnat en Allemagne l'année suivante. En 2006, elle roule sur une Dallara-Mercedes en F3 Allemagne. Puis en F3 Euroseries en 2007, toujours sur une Dallara-Mercedes. Elle s'expatrie aux Etats-Unis en 2008 où elle termine 14e du championnat Indy Lights, avec comme meilleur résultat une 4e place à Mid-Ohio en juillet (une autre femme était dans le peloton Indy, la brésilienne Ana Beatriz qui termine 3e du championnat).

A part quelques séances d'essais, Cyndie Allemann n'a pas couru en 2009, la crise économique l'ayant frappée : "J'avais signé un contrat mais mon sponsor m'a lâché fin février 2009 pour des raisons économiques. C'était trop tard pour me retourner et trouver de l'argent pour rouler ..." avoue-t-elle avec regret. "Du coup, je me sens un peu pénalisée. Le manque de kilomètres, on le ressent un petit peu quand même quand on remonte dans une voiture ! Je l'ai ressenti à Portimão quand j'ai roulé."

La pilote est cependant restée très proche du monde de la compétition en 2009, proche du monde du karting qu'elle pratique toujours : "J'ai coaché des jeunes en Amérique, j'ai travaillé avec un team, j'ai géré un peu." Elle a aussi roulé pour son père qui possède un magasin en Suisse : "Le karting, c'est vraiment ma première passion !"

Son meilleur souvenir en sport auto ? "Je n'irai pas jusqu'à dire que c'est le test à Portimão parce que j'aurai bien aimé plus rouler sur le sec avec la voiture et avoir un meilleur feeling, j'étais la seule du team à ne pas connaître la piste, je n'ai fait que dix tours. Il ne faut pas rêver : on ne peut pas apprendre une piste en dix tours, surtout Portimão. Je ne suis pas satisfaite, j'ai montré que j'apprenais, je n'ai pas encore ma place, je dois encore apprendre à connaître la voiture, mais ... c'était une expérience géniale. C'était le premier contact avec le team, c'était la première fois que je rencontrais l'équipe parce que j'étais en Amérique jusqu'à la semaine passée. Tout ça était génial ! C'est un team assez exceptionnel, le travail qu'ils font sur les voitures, la façon dont ils travaillent. Il n'y a rien à critiquer, c'est vraiment pro ! Et Monsieur Bartek, il est vraiment très humain. Il est super comme patron de team ! C'est agréable de discuter avec lui. Donc oui, Portimão restera un bon souvenir ! Sinon, j'ai gardé un excellent souvenir

quand j'ai testé la Mercedes DTM fin 2007."

Il n'y a pas qu'à Portimão au début du mois où les deux pilotes suisses se sont retrouvées en séance de test, mais déjà l'an passé dans le cadre des essais organisés par Dunlop à Estoril. Les deux femmes ont roulé pour l'équipe Speedy Sebah sur une Lola LMP2. "C'est une super voiture à rouler" avoue aujourd'hui Cyndie.

A la sortie de ce test LMP2, la pilote déclare alors à notre confrère d'Endurance-Magazine.fr : "Comme vous l'avez constaté, nous étions quelques filles à faire le test. Je pense qu'un équipage féminin au Mans serait une chose très positive pour ce grand événement. Maintenant, après avoir réalisé les tests avec d'autres femmes, je pense franchement qu'un équipage féminin peut avoir sa place dans la course. Donc, oui, j'y pense aux 24 heures du Mans".

Un propos prémonitoire puisque enregistré à la mi-novembre 2009, à un moment où Matech Compétition n'a pas encore choisi de prendre un équipage féminin au Mans. Elle découvre donc début février et le circuit de Portimão et la GT3 débridée de Matech. La pilote reste lucide : "Il faut que ça rentre !".

Matech a joint la jeune suisse alors qu'elle était aux USA en août 2009 alors que l'équipe suisse cherchait un pilote de remplacement pour l'épreuve FIA-GT3 à Budapest, souhaitant intégrer un pilote suisse sur la Ford GT3. Mais sur le coup, elle était dubitative : "J'en ai tellement reçu des coups de téléphone qui n'ont rien donné, qui n'étaient que du bla-bla que j'ai d'abord répondu « je vais réfléchir ». Puis j'ai vu le projet, j'ai vu leur présentation, je me suis dit « Ça a l'air d'être un team bien, ça a l'air d'envoyer ! » Et je suis donc allée au test. Quand j'ai vu, j'ai su tout de suite qu'être dans une équipe comme celle là avec une structure pareille, ça ne peut que bien aller !"

Natacha a, quant à elle, profité du contact initié par Matech en août 2009 pour rebondir et leur adresser un book sur sa saison en F2 en novembre 2009. "J'ai commencé l'an passé à m'orienter vers des catégories d'endurance comme avec Pole Hope Vision où j'ai participé à quelques courses avec une Formula Le Mans et c'est là que j'ai commencé un petit peu plus à connaître ce milieu du GT."

Les deux jeunes femmes ont appris leur engagement au Mans alors qu'elles étaient à Portimão. Elles avouent cependant n'avoir encore rien signé avec Matech. Pour Cyndie, "Ça a l'air d'être sûr".

Cyndie n'a jamais été au Mans : "Ça va être une première. J'ai entendu parler de cette course que j'ai toujours eu un petit peu l'occasion de voir à la télé, donc j'imagine et je vois un peu comment ça va être. Disons qu'à chaque fois qu'il y avait les 24 Heures, j'avais d'autres courses, donc je n'ai jamais eu l'occasion d'y participer. Je me réjouis vraiment d'avance parce que c'est LA course où il faut être. C'est comme en Amérique les 500 Miles d'Indianapolis. J'y ai assisté et j'ai roulé en course d'ouverture avec mon Indy Light. L'atmosphère qu'il y avait, l'ambiance, c'était quelque chose d'extraordinaire ! C'est quelque chose de très différent d'une course normale dans le championnat d'Indy Car. Donc j'imagine ce que ça doit être un peu pareil, l'ambiance des 24 Heures du Mans. Et puis ce qui va être différent d'une course normale dans un championnat, ce sont aussi les spectateurs, les fans qui sont à fond dans la course."

En attendant d'être au Mans, les deux Suissesses sont avec Matech en Aragon. Alors une place en GT1 aussi ?

"Ce circuit est une découverte pour moi" reconnaît Natacha. "Ça va être une bonne expérience : découvrir un nouveau circuit et rouler avec une nouvelle voiture. J'ai regardé deux trois vidéos : le circuit a l'air assez sympa."

Ces tests "sont aussi pour se familiariser avec la GT1 parce qu'on a toujours pas roulé pour le moment." indique Cyndie. "On est inscrite aux 24 Heures du Mans donc il faut que l'on ait un premier feeling avec cette voiture ! Pour le moment on ne parle pas encore du championnat du monde de GT1 parce que d'abord, on veut se mettre une fois dans la voiture, voir comment ça se passe, et puis après, on pourra voir un peu plus loin ... Il faut que je prouve de quoi je suis capable, j'ai envie de tout miser sur le GT1 ! Tout arrive en travaillant !"

"J'espère qu'il y aura une possibilité" souhaite Natacha. "Il n'y a encore rien de confirmé. J'ai peut être aussi une possibilité pour rouler avec Pole Hope Vision. J'ai une relation d'amitié avec eux. Ils m'ont aidé à rouler l'an passé, ils ont essayé de nous aider parce que je n'avais pas beaucoup de budget. Mais le GT1 va conditionner le reste. C'est difficile de faire deux championnats. D'abord Le Mans et éventuellement le championnat avec Hope Pole Vision, ce sont quinze courses dans l'année. Sans compter les entraînements. C'est un programme déjà assez chargé auquel il faut rajouter la recherche de sponsors et l'entraînement physique. Il n'y a pas la place pour faire autre chose à côté. Pour le moment, tout est un petit peu en suspension pour savoir comment va s'orienter ma carrière."

Une chose est sûre : si Matech est un accélérateur de passion avec l'engagement de cette GT1, voiture historique et mythique au Mans, il est aussi un accélérateur de carrière pour les jeunes pilotes auxquels il permet de tester et rouler dans cette Ford. "En roulant aux 24 Heures du Mans, j'espère faire d'autres courses à côté" déclare Cyndie. "J'ai travaillé l'an passé pour rechercher des sponsors, j'ai toujours quelques contacts en Amérique, mais il n'y a rien de fixe, il n'y a rien de signé. Pour le moment, j'ai les 24 Heures du Mans de confirmé, et le reste, ce sera à moi de prouver de quoi je suis capable la semaine prochaine !"

A noter que Matech souhaite aligner un équipage totalement féminin, suisse d'abord sur sa GT1 aux 24 Heures du Mans 2010. "C'est indubitablement quelque chose de porteur" indique Natacha.

Mais si une troisième suisse n'était pas trouvée, laissons le rêve s'installer ... ce pourrait peut-être l'occasion de revoir la belge Vanina Ickx qui a déjà couru au Mans et qui a remporté les 12 Heures de Spa, et dont le père est une légende vivante du Mans. Ford 42 ans plus tard, le nom Ickx, Matech, Gachnang 50 ans plus tard, un équipage féminin : l'histoire et la légende aurait sacrément de la gueule !



[Ravitaillement sur la Ford GT1 Matech à Oschersleben 2009]

Toutes les informations relatives au FIA-GT sont en direct sur [Twitter](#)

Phauto.biz est un site d'informations sportives automobiles dédié aux championnats FIA-GT (FIA GT1 World Championship, FIA GT2 European Championship et FIA GT3 European Championship), au championnat GT4, au championnat français FFSA-GT et au championnat belge Belcar (ex Belgian GT). Toutes les photos, informations et textes de ce site sont soumis à copyright. Toute reproduction, par quelque procédé que ce soit, sans l'accord formel de son ayant-droit est strictement interdite. Ce site privilégie la qualité des images, certaines pages peuvent donc être longues à charger. Merci de votre compréhension. Conception et copyright : Thierry Birrer/La Cursive 2005-2010 - Rédacteur en chef : Thierry Birrer. Photographes: Cédric Marcadier, Nicolas Lerooy, Nicolas Hubert et Thierry Birrer. Ce site est un site d'information. Vous disposez d'un droit de rectification sur les données vous concernant en écrivant à contact@phauto.info - Ce site a fait l'objet d'une déclaration à la CNIL (numéro 1199587). Phauto est une marque européenne déposée à l'INPI.

Photographs presented on this website are the copyrighted works of their respective owners. These images may not be reproduced or transmitted in any form or by any means, mechanical or electronic, including but not limited to print, video and the Internet, without written permission from the concerned photographer.

Le championnat FIA-GT1 2010 comporte neuf épreuves qui se déroulent sur les circuits d'Abu Dhabi (16-17 avril), Silverstone (01-02 mai), Brno (22-23 mai), Paul Ricard HTTT (03-04 juillet), Spa-Francorchamps (31 juillet-01 août), Nürburgring (28-29 août), Portimão (18-19 septembre), Durban (6-7 novembre), Interlagos (27-28 novembre) et San Luis (04-05 décembre). Sont engagées par des écuries privées les marques Aston Martin, Chevrolet, Ford, Lamborghini, Maserati et Nissan.

