



CHRYSLER VIPER GTS-R 1997 #C3

Outre-Atlantique, on l'appelle Dodge mais en Europe, c'est une Chrysler !

Deux ans après l'initiative privée du team « Rent a Car », la Viper fait son retour officiel au Mans 1996 sous le nom de Chrysler. Ce ne seront pas les débuts de la marque au Mans puisqu'elle s'y est déjà illustrée avant-guerre, mais aussi en fournissant les moteurs des spectaculaires Cunningham de 1951 à 1954. Les Viper GTS-R engagées en 1996 sont très différentes des Viper R/T 10 vues en 1994, car elles ont été conçues par l'usine, sous la direction de Neil Hannemann et confiées à des écuries privées.

Les Viper GTS-R débudent à Daytona avec le Canaska-Southwind Racing, puis à Jarama sous les couleurs du team Oreca. Pilotée par le binôme Gache-Hélary la voiture a des débuts prometteur mais est contrainte à l'abandon pendant la course.

La Viper GTS-R est construite à partir d'un châssis fabriqué par Reynard Motorsport, ne retenant que la ligne de la voiture de route.

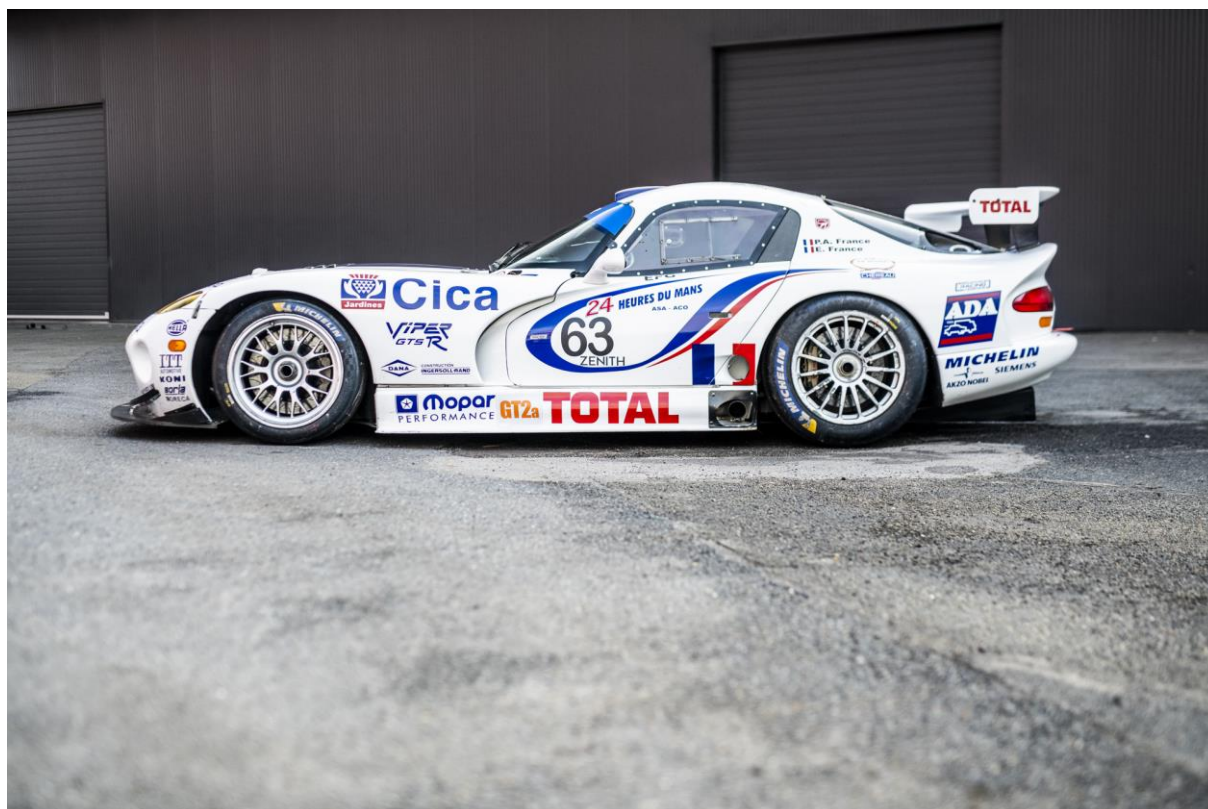
Au regard des résultats on peut dire que la voiture est bien née.

Hugues de Chaunac, le patron d'Oreca, y voit un projet prometteur pour son écurie.

« Le programme Viper, ça a été vraiment une histoire incroyable, à un moment où Oreca n'était pas encore ce que l'équipe est devenue, se souvient Hugues de Chaunac. *On était encore en croissance. Quelque part, nous étions des étudiants. On est tombé sur un gros constructeur américain, qui nous fait confiance, et qui nous donne une voiture qui est tout sauf une voiture de course, et qui nous dit : « Faites ce qu'il y a à faire, mais faites-le ! » Pour rappel, à l'époque, la référence en GT, c'était Porsche. »*

En 1996, le constructeur américain Dodge, filiale de Chrysler, veut en effet faire de sa Viper, une bête de course, mais la sportive, sur le papier, n'est pas taillée pour les pistes. Certes, elle offre un V10 de 410ch, mais elle demeure radicale dans sa conception, et à des années-lumière de ce que l'on peut attendre d'une voiture de course. *« Quand on reçoit la première voiture, le seul qui était content, c'était moi. Les gens de chez Oreca devaient se dire : « Il y a un boulot à faire là, il ne se rend pas compte ! » J'étais le seul qui souriait. »*

Olivier Beretta, pilote Oreca à l'époque, se souvient : *« Il y a eu beaucoup de travail ! Quand nous avons reçu la Viper, c'était vraiment brut de décoffrage. C'était une belle voiture, avec un gros moteur, il n'y a pas de doute là-dessus. Mais il manquait la fiabilité et beaucoup d'autres choses. C'est Oreca qui a permis à cette voiture d'arriver là où elle est arrivée. C'était la seule auto avec le moteur à l'avant, elle était lourde... Bref, personne n'y croyait. Et nous avons eu besoin de nombreuses séances d'essais et d'une bonne dose de combativité pour y arriver. Au début, nous n'arrivions même pas à sortir du stand. On est parti de si loin... »*



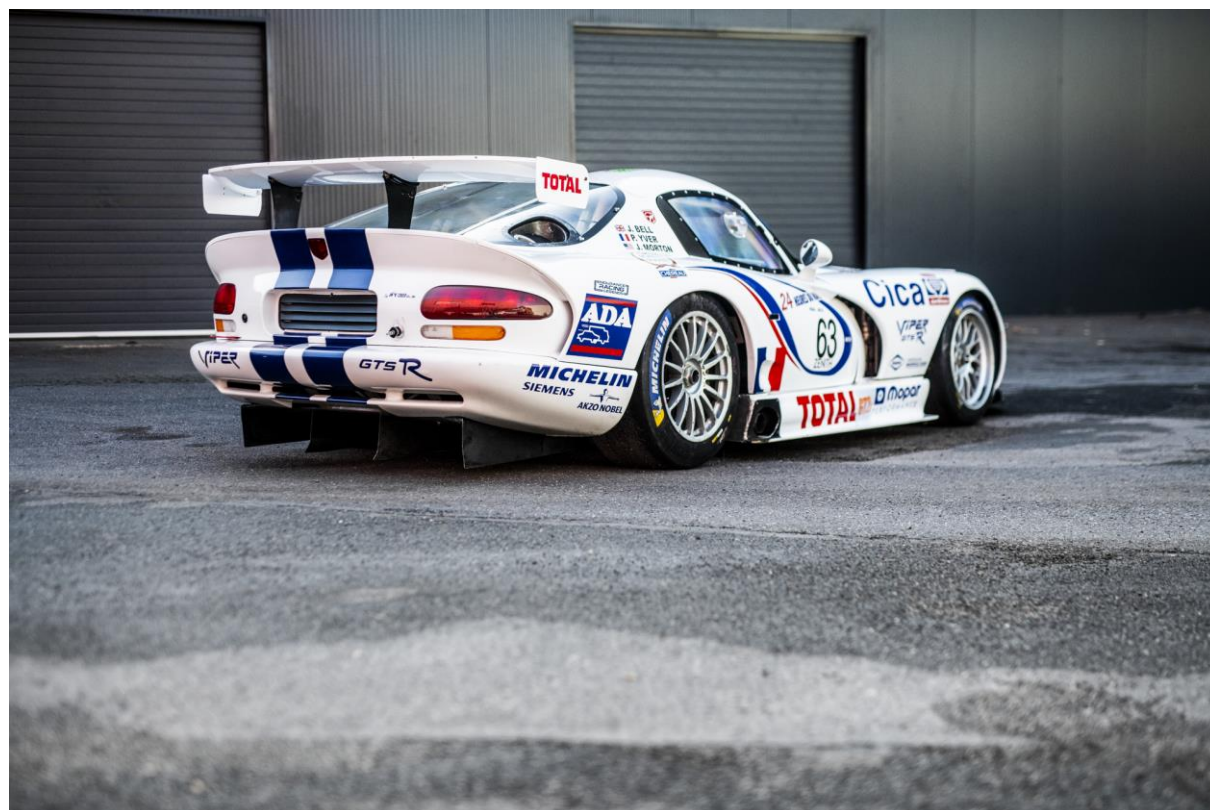
La belle américaine subit une transformation impressionnante dans les ateliers d'Oreca. Aéro, poids, rigidité, moteur. Tout y passe. *« Un an après, tout le monde était content, tant on avait travaillé. On n'avait pas du tout les moyens d'aujourd'hui, et ça a été un challenge extraordinaire. Ce n'était pas seulement la partie sportive, technique. La partie humaine était forte. Le lien France-États-Unis. Ce défi de faire une voiture, de la construire, de l'adapter et de la faire gagner. »*

Le pari se veut payant. En 1997, les Viper remportent le titre FIA GT2. Puis en 1998 et 1999, remportent Le Mans, les titres FIA GT, puis le championnat américain, en 1999. *« Il faut se dire qu'à l'époque, il n'y avait personne face à Porsche. Et à un moment, on arrive et on gagne face à eux ! Et on gagne partout », s'enthousiasme Hugues de Chaunac. « On a rendu cette voiture capable de battre Porsche, de gagner au Mans trois fois de suite, de remporter le championnat du monde GT, le championnat américain. Ça a été cinq ans d'une saga incroyable. On est arrivé à tout gagner ce qu'il était possible de gagner. On a fait des choses... c'était formidable. J'aimerais bien le revivre. »*

En 2000, la Viper GTS-R est donc une voiture mature, devenue la référence du GT. *« Nous avons commencé de rien et on avait fait de la Viper une machine à gagner, poursuit Olivier Beretta. C'est le rêve pour tout pilote ! »*

Rêve qui va se transformer en apothéose, en janvier, sur le circuit de Daytona. Face aux prototypes, aux voitures qui jouent la gagne au général, la Viper vient se battre... à la régulière. D'autant plus fort que la concurrence débarque, avec la Chevrolet Corvette. *« Faire cela avec une GT, face aux protos ou aux Chevrolet Corvette qui étaient vraiment fortes, ce n'était pas rien, sourit Olivier Beretta. En plus, j'avais la varicelle, entre 39° et 40° de fièvre... »*

Mais la Viper n°91 et ses pilotes tiennent le rythme, avec Wendlinger, Beretta et Dupuy au volant, et va accrocher la victoire au général. *« Ma chance a été qu'il faisait plutôt froid pour cette édition. A chaque fois que j'allais prendre le volant, nous étions en tête ou très proches de la première place : c'était la meilleure motivation possible. Cette course a été fantastique, avec un trio exceptionnel. »*



Sur le muret des stands, alors que sa voiture rouge à bandes blanches pavoise en tête, Hugues de Chaunac n'en revient pas. *« Cette année-là, j'ai une anecdote que je garde en tête. On mène la course, on doit être à 3-4 tours de l'arrivée et je suis totalement déconfit de stress. Wendlinger qui est au volant de la voiture, passe devant les stands et me dit à la radio : « Qu'est-ce qui se passe, pourquoi vous faites cette tête-là ? » Je ne comprends pas ce qu'il dit. Je pense qu'il a un problème. Je suis encore plus au fond du trou. Lui il était écroulé de rire dans la voiture. C'était sa façon à lui de se déstresser. »*

La Viper s'impose alors et s'offre les honneurs de la « Victory Lane » où toute l'équipe reçoit les lauriers : *« On ne s'y rend pas seul. Tous les mécaniciens, les membres du team sont là avec les pilotes... Et comme nous avons trois voitures, cela faisait beaucoup de monde ! C'était une belle récompense pour tous ceux qui travaillaient au quotidien sur ce programme et c'était sympa de partager ce moment ensemble. Un vrai show à l'américaine. »*

Cinq mois plus tard, la Viper s'offrira un dernier triomphe, au Mans, avec un doublé à domicile pour Oreca. Le dernier pour l'écurie, qui va se tourner ensuite vers les prototypes. La Viper, elle, poursuit sa carrière sur les circuits : Spa, Nürburgring, Zolder et FIA GT voient encore pendant deux années des victoires de la belle américaine. Elle révèle aussi un futur talent au Mans : Benoît Tréluyer, trois fois vainqueur en Sarthe par la suite.



Notre VIPER Châssis C3

A couru sous le numéro 94 avec l'équipe ORECA aux 24H de Daytona 1997 en GTS1 avec une livrée blanche et des bandes bleues GTS. La voiture utilisait alors une boîte de vitesses Weismann à 5 rapports "IMSA box" dans cette course et s'offre la pole position tout en

établissant le record de la classe sur le circuit. Malheureusement, la boîte de vitesse connaît une défaillance interne, ce qui met la voiture hors de la course pour la victoire. Elle termine 15ème et 3ème des GTS1 avec l'équipage Dupuy/Beretta/Hanemann.

Elle participe ensuite sous le numéro 63 avec l'équipe ORECA aux 24H du Mans 1997 en GT2 avec une livrée blanche, des bandes bleues GTS et des bandes bleues et rouges sur les portes, où elle finit 14ème au général et 1ère des 3 Viper du team pilotée par Justin Bell/ Pierre Yver / John Morton.



On la retrouve à nouveau en FIA GT sous le numéro 52 au Grand Prix du Nürburgring, en remplacement de la C6 qui a été lourdement endommagée au Mans. Une vidéo montre Bell au volant et une cage blanche indiquant qu'il s'agit de cette voiture et non du châssis C6 habituel.

Elle porte le numéro 51 avec Orion Motorsport à Silverstone en 1998 lors de la première manche du championnat GT britannique en GT2, avec la même livrée blanche et des bandes bleues GTS.

Lors de la deuxième manche à Oulton Park, la livrée a été changée pour une apparence rouge vif monotone avec le texte jaune des sponsors en surbrillance, le numéro 51 remportant la victoire de classe. Les points marqués lors de cette course ont permis à Kurt Luby et Richard Dean de remporter le championnat GT2 de la série GT britannique 1998, bien qu'ils aient terminé la saison avec le châssis C6.

La C3 a ensuite participé sous le N°10 à deux courses GT espagnoles en 1999 avec l'équipe Chrysler Viper/Chamberlain, remportant la première épreuve. Une autre source indique que

la voiture a gagné jusqu'à quatre courses cette année, dont Madrid, Barcelone et deux fois au Portugal.

Elle a conservé cette livrée blanche/bleue à bandes GTS lorsqu'elle a couru sous le numéro 56 de Muzzy Racing au Mid Ohio 250 US Road Racing Classic 2001 en GTS.

Stockée ensuite aux États-Unis par son propriétaire, la voiture a été vendue aux enchères par Russo and Steele en 2007. Son propriétaire suivant la rapatrié en GB et participe à un événement en 2008 à Silverstone. Pendant cette course, elle a conservé sa livrée ORECA de 1997 mais portait le numéro 6.



Elle a été restaurée en 2012 par le propriétaire suivant et est apparue au Mans Classic dans sa livrée ORECA #63 des 24H du Mans de 1997. En 2019, la voiture participe activement à des courses historiques en Europe. Meticuleusement restaurée et préparée pour son propriétaire actuel, fin pilote et collectionneur exigeant, notre Viper est prête à reprendre la piste en 2022. Son moteur, fraîchement révisé, développe près de 640CV pour 820NM de couple ! La sécurité et les crack tests sont à jour, tout comme son passeport Technique FIA.

**Historique partiel* des courses, événement - classe Position d'arrivée (classement général) :*
1997 24H Daytona (Grand Am), GTS1 - 3 (15)
1997 24H du Mans (ACO), GT2 - 5 (14)
1997 Nürburgring (FIA), GT2 - 2 (18)
1998 Silverstone 1 (British GT), GT2 - 2 (6)
1998 Oulton Park (British GT), GT2 - 1 (6) R. Dean/K. Luby

1998 Silverstone 2 (British GT), GT2 - 4 (12)
 1999 Vila do Conde (GT espagnol), GT2 - R1 : 1 (1), R2 : 1 (1) Pérez-Sala/Amorim
 1999 Jarama (GT espagnol), GT2 - R1 : DQ, R2 : DQ
 2001 Phoenix (Grand Am), GTS - 1 (12) Marziale/Messley
 2001 Mid Ohio (USRRC/Grand Am), GTS - DNF : spin
 2008 24H Silverstone (Britcar), GT3 - DNF : embrayage
 Nombreux événements de courses historiques jusqu'en 2021



Across the Atlantic, it's called Dodge, but in Europe, it's a Chrysler!

Two years after the private initiative of the "Rent a Car" team, the Viper made its official return to Le Mans in 1996 under the name Chrysler. This was not the brand's debut at Le Mans, as it had already made its mark there before the war, and later supplying the engines for the spectacular Cunningham cars from 1951 to 1954. The Viper GTS-Rs entered in 1996 are very different from the Viper R/T 10s seen in 1994, as they were designed by the factory under the direction of Neil Hannemann and entrusted to private teams.

The Viper GTS-Rs made their debut at Daytona with Canaska-Southwind Racing, then at Jarama in the colors of the Oreca team. Driven by the Gache-Hélary team, the car had a promising start but was forced to retire during the race.

The Viper GTS-R is built from a chassis manufactured by Reynard Motorsport, retaining only the line of the road car.

Hugues de Chaunac, the boss of Oreca, sees it as a promising project for his team.

The Viper program was an incredible story, at a time when Oreca was not yet what the team has become," recalls Hugues de Chaunac. We were still growing. Somehow, we were students. We came across a big American manufacturer, who trusted us, and who gave us a car that was anything but a race car, and who said to us: "Do what you have to do, but do it!" As a reminder, at the time, the reference in GT was Porsche."

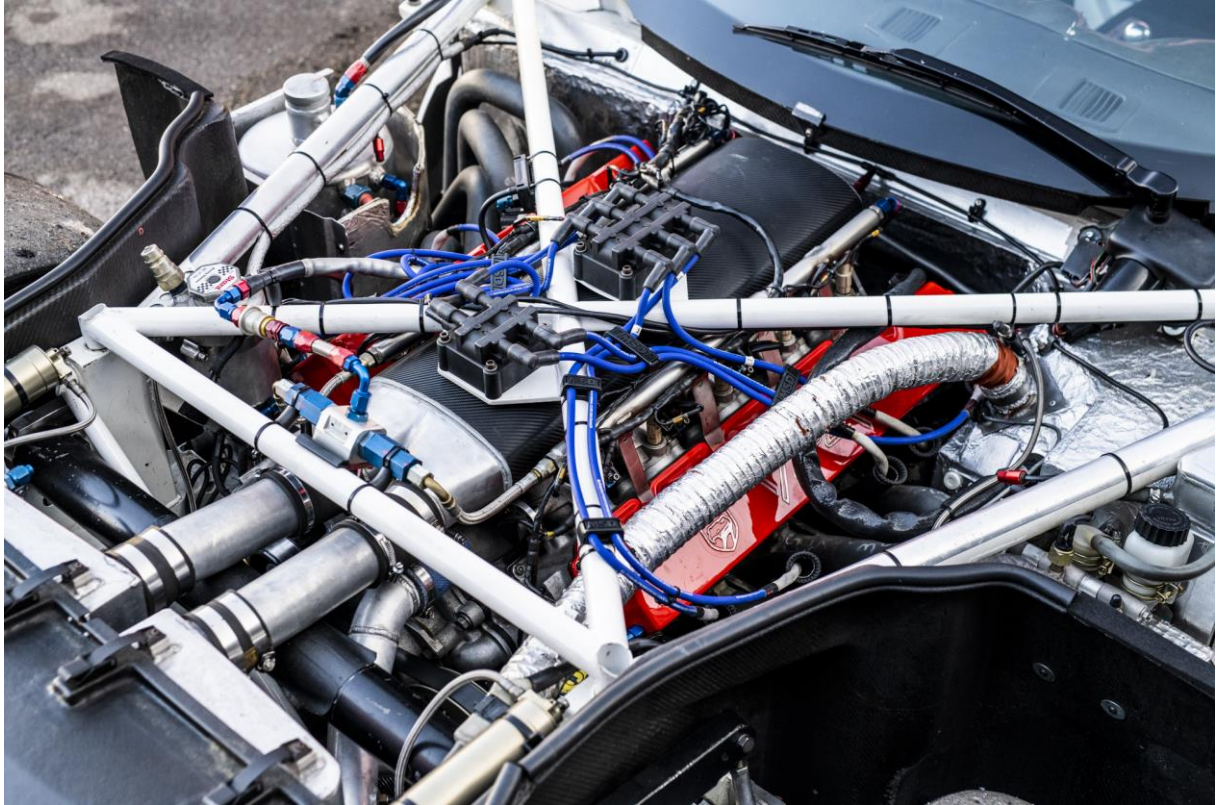
In 1996, the American manufacturer Dodge, a subsidiary of Chrysler, wanted to make its Viper a racing beast, but the sports car, is not cut out for the tracks. Sure, it offers a 410hp V10, but it's still radical in its design, and light years away from what you'd expect from a race car. *"When we got the first car, the only one who was happy was me. The people at Oreca must have thought, "There's a job to be done here, he doesn't realize!" I was the only one who was smiling."*



Olivier Beretta, Oreca driver at the time, remembers, *"There was a lot of work! When we received the Viper, it was really rough. It was a beautiful car, with a big engine, there's no doubt about that. But it lacked reliability and many other things. It was Oreca that got this car to where it is today. It was the only car with the engine at the front, it was heavy... In short, nobody believed in it. And we needed a lot of practice sessions and a lot of fighting spirit to get there. At the beginning, we couldn't even get out of the pit. We started from so far away..."*

The beautiful American car underwent an impressive transformation in the Oreca workshops. Aero, weight, rigidity, engine. Everything goes through it. *"One year later, everyone was happy, so much work had been done. We didn't have the means we have today, and it was an*

extraordinary challenge. It wasn't just the sporting and technical aspects. The human part was strong. The France-US link. The challenge of making a car, building it, adapting it and making it win.



The gamble paid off. In 1997, the Vipers won the FIA GT2 title. Then in 1998 and 1999, they won Le Mans, the FIA GT titles, and the American championship in 1999. *"At the time, there was no one to compete with Porsche. And at one point, we arrived and won against them! And we win everywhere"*, Hugues de Chaunac enthuses. *"We made this car capable of beating Porsche, of winning Le Mans three times in a row, of winning the GT world championship, the American championship. It's been an incredible five-year saga. We managed to win everything that was possible to win. We did things... it was great. I'd love to experience it again."* By 2000, then, the Viper GTS-R was a mature car that had become the benchmark for GT. *We started from scratch and made the Viper a winning machine,"* continued Beretta. *It's a dream for every driver!*

A dream that will be transformed into an apotheosis, in January, on the Daytona circuit. Against the prototypes, with cars that are playing for the overall win, the Viper will fight... on a regular basis.

Even more, with the Chevrolet Corvette freshly arrived on track. *Doing this with a GT car, against the prototypes or the Chevrolet Corvettes which were really strong, was no mean feat,"* smiled Olivier Beretta. *On top of that, I had chicken pox, with a fever of between 39° and 40°..."*

But the #91 Viper and its drivers kept pace, with Wendlinger, Beretta and Dupuy at the wheel, and went on to take the overall victory. *"My luck was that it was pretty cold for this edition. Every time I went to drive, we were in the lead or very close to the first place: it was the best possible motivation. It was a fantastic race, with an exceptional trio."*

On the pit wall, as his red car with white stripes struts into the lead, Hugues de Chaunac can't believe it. *"That year, I have an anecdote that I keep in mind. We were leading the race, we must have been 3-4 laps from the finish and I was totally discomfited by stress. Wendlinger, who is at the wheel of the car, passes in front of the pits and says to me on the radio: "What's going on, why are you making that face?" I don't understand what he's saying. I think he has a problem. I'm even deeper in the hole. He was laughing his ass off in the car. It was his way of de-stressing."*



The Viper won the race and was honored in Victory Lane, where the entire team was honored: *"You don't go there alone. All the mechanics, the team members are there with the drivers... And as we had three cars, it was a lot of people! It was a great reward for all those who work daily on this program, and it was nice to share this moment together. A real American show.* Five months later, the Viper will have one last triumph, at Le Mans, with a one-two finish at home for Oreca. This was the last one for the team, which then turned to prototypes. The Viper continued its career on the racetracks: Spa, Nürburgring, Zolder and FIA GT saw the American beauty win for two more years. It also revealed a future talent at Le Mans: Benoît Tréluyer, three times winner in Sarthe afterwards.

Our VIPER Chassis C3

Raced under the number 94 with the ORECA team at the 1997 Daytona 24H in GTS1 with a white livery and blue GTS stripes. The car used a Weismann 5-speed "IMSA box" gearbox in this race and took pole position while setting the class record on the circuit. Unfortunately, the gearbox had an internal failure, which put the car out of the race for the victory. It finished 15th and 3rd in GTS1 with the Dupuy/Beretta/Hanemann team.

It then participates with number 63 in the ORECA team in the 1997 24H of Le Mans in GT2 with a white livery, blue GTS stripes and blue and red stripes on the doors, where it finishes 14th overall and 1st of the 3 Vipers of the team driven by Justin Bell / Pierre Yver / John Morton.



It was back in the FIA GT as number 52 at the Nürburgring Grand Prix, replacing the C6 which was heavily damaged at Le Mans. A video shows Bell at the wheel and a white cage indicating that it is this car and not the usual C6 chassis.

It was number 51 with Orion Motorsport at Silverstone in 1998 in the first round of the British GT Championship in GT2, with the same white livery and blue GTS stripes.

At the second round at Oulton Park, the livery was changed to a monotone bright red appearance with yellow sponsor text highlighted, with the number 51 taking the class win. Points scored in this race helped Kurt Luby and Richard Dean win the 1998 British GT Series GT2 championship, despite finishing the season with the C6 chassis.

The C3 then competed as the No. 10 in two Spanish GT races in 1999 with the Chrysler Viper/Chamberlain team, winning the first event. Another source says the car won up to four races that year, including Madrid, Barcelona and twice in Portugal.

It retained this white/blue GTS-striped livery when it raced under Muzzy Racing's #56 at the 2001 Mid Ohio 250 US Road Racing Classic in GTS.

Then stored in the United States by its owner, the car was sold at auction by Russo and Steele in 2007. Its next owner brought it back to the UK and raced it in 2008 at Silverstone.

During this race, it kept its 1997 ORECA livery but wore the number 6.

It was restored in 2012 by the next owner and appeared at the Le Mans Classic in its 1997 24H du Mans ORECA livery #63. In 2019, the car is actively participating in historic races in Europe. Meticulously restored and prepared for its current owner, a fine driver and demanding collector, our Viper is ready to return to the track in 2022.

Its engine, freshly overhauled, develops nearly 640HP for 820NM of torque!

The safety and crack tests are up to date, as well as the FIA technical passport.

**Partial* race history, event - class Finish position (overall):*

1997 24H Daytona (Grand Am), GTS1 - 3 (15)

1997 24H du Mans (ACO), GT2 - 5 (14)

1997 Nürburgring (FIA), GT2 - 2 (18)

1998 Silverstone 1 (British GT), GT2 - 2 (6)

1998 Oulton Park (British GT), GT2 - 1 (6) R. Dean/K. Luby

1998 Silverstone 2 (British GT), GT2 - 4 (12)

1999 Vila do Conde (Spanish GT), GT2 - R1: 1 (1), R2: 1 (1) Pérez-Sala/Amorim

1999 Jarama (Spanish GT), GT2 - R1: DQ, R2: DQ

2001 Phoenix (Grand Am), GTS - 1 (12) Marziale/Messley

2001 Mid Ohio (USRRC/Grand Am), GTS - DNF : spin

2008 24H Silverstone (Britcar), GT3 - DNF : clutch

Numerous historic racing events until 2021



With the help of Shawn Romig "Viper racing History"

Pictures by Remi Dargegen