

## Martin Bartek, l'homme qui voulait faire gagner la Ford GT



#44

Pour le deuxième rendez-vous de sa campagne 2007, le championnat européen FIA-GT3 s'est retrouvé dans les rues de Bucarest. Dans ces conditions inhabituelles, les Ford GT Matech Racing ont confirmé leur extrême compétitivité, au point de remporter une première victoire. Et même si les deux bolides, pilotés par Thomas Mutsch et Martin Bartek d'une part (#43), Romain Bera et Stefan van Campenhoudt de l'autre (#44), s'élançaient depuis les 12ème et 30ème place sur la grille de départ, les nombreux incidents ayant émaillé cette première épreuve, marquée également par l'apparition de la pluie, ont permis aux Ford GT de remonter de façon spectaculaire dans la hiérarchie. "La #43 a été la première voiture à rentrer dans la pit lane pour chausser des enveloppes rainurées, explique Christian Schumacher, team-manager, ce qui nous a beaucoup avantagés. Thomas est reparti, précédé par le seul Stéphane Daoudi, dont la Ferrari était toujours chaussée de pneus slicks. Il y a ensuite eu un gros crash entre deux Aston Martin, et la course a été neutralisée jusqu'au bout. Conséquence : la Ferrari n'a bien sûr jamais changé de pneus (elle allait rentrer au tour suivant) et elle s'est imposée alors que stratégiquement, nous avions l'avantage." Après cette bonne entrée en matière, tous les espoirs étaient permis pour la manche dominicale, d'autant que Thomas Mutsch s'élançait depuis une probante 2ème place.

Le pilote allemand était égal à lui-même, et prenait rapidement la tête de la course. Au moment où la pluie faisait son apparition, la Ford GT #43 faisait irruption une première fois dans la pit lane, afin de chausser des gomme rainurées. Quelques tours plus tard, Thomas céda le volant à Martin, qui écopait... d'un Stop & Go pour changement de pilotes en dehors de la fenêtre de pit-stops ! "Christian est allé directement à la Direction de Course, explique Martin Bartek, mais il n'a pu leur expliquer dans les temps que le changement de pilotes a été effectué lors du deuxième arrêt de la voiture, et pas à l'occasion du premier, comme indiqué par erreur sur les moniteurs. J'ai donc hérité d'un Stop & Go, et en fait de Stop & Go, il s'agissait d'une immobilisation d'une minute pleine." Reparti le couteau entre les dents, Martin Bartek effectuait une fin de course d'anthologie, remontant de la 16ème à la 8ème place finale. Par bonheur pour l'équipe Matech Racing, la #44 de van Campenhoudt et Bera connaissait une course moins chahutée, parvenant même à faire la différence par une stratégie bien orchestrée. Se retrouvant en tête sous la pluie après s'être directement engouffrée dans la pit lane, le Français était victime d'une crevaison dans les derniers tours... mais il parvenait à garder le contrôle de sa Ford GT, pour croiser le drapeau à damier en grand vainqueur, avec 5 secondes d'avance sur une Porsche. "Non seulement la Ford a gagné dès sa 4ème course dans le championnat européen FIA-GT3, mais nos deux voitures ont terminé la course intactes, ce qui n'a pas été le cas de tout le monde. Le châssis de la Ford GT est vraiment efficace et bien que les performances du moteur soient en dessous de celles affichées par les Dodge et Corvette, nous n'avons rien à envier aux Ferrari et autres Aston", conclut Christian Schumacher.



Né en 1969 à Bratislava en ex-Tchécoslovaquie, **Martin Bartek** n'avait que deux ans quand la Ford GT 40 remportait la dernière de ses quatre victoires au Mans. Adolescent, il devenait l'un des meilleurs nageurs suisses et passait très près d'une qualification aux Jeux Olympiques de Barcelone en 1992. Dix ans plus tard, l'ex sportif de haut niveau, reconverti en homme d'affaires, découvrait le pilotage sur circuit... Une révélation.

Fondateur de la société Matech Concept, il créait Matech Compétition en 2006, pour donner une carrière sportive à la descendante de la Ford GT 40. Pari gagné : en 2008, il développa la Ford GT3 pour le championnat FIA GT3 European Championship, y décrochant le titre dès sa première saison. En 2010 aux 1000 km de Spa, trois de ses voitures décrochèrent le podium en GT1. En 2010 toujours, trois exemplaires de la GT1 Matech prenaient le départ des 24 Heures du Mans.

C'est en 2009 qu'il développa la première GT "nouvelle génération" ; Martin Bartek avait pris le parti de développer une version GT1 selon le règlement FIA GT1 souhaité par Stéphane Ratel pour 2010. Malheureusement, la décision de l'ACO, cette année-là, de supprimer les GT1, avait contraint cet entrepreneur averti de revoir ses plans afin de présenter en 2011 une variante GTE adaptée aux 24 Heures du Mans.



## Car Technical Details

Car: Ford GT

### Engine

Ford Racing 5.0L Cammer V8 race engine  
mapped for 102 octane unleaded fuel  
BOSCH engine management system  
Baffled anti-surge wet sump  
Tuned tubular exhaust manifold  
Power output 550 hp @ 7200 rpm  
Torque output 600 Nm @ 6000 rpm

### Transmission

HEWLAND 6 speed sequential  
Gearbox with adjustable differential slip  
Power shifting  
Tilton triple plates racing clutch  
Single mass flywheel  
GKN drive shafts

### Chassis

Standard GT aluminium assembly  
Steel roll cage to FIA safety standards  
105L FT3 Fuel cell  
High speed pneumatic jack system

### Cockpit

6-points seat belts  
Full adjustable steering position  
Full adjustable pedal box position  
AP RACING pedal box Evo 2008  
Motec display & data logging  
Carbon fiber dash board  
Lifeline fire extinguisher system

### Suspension

Double wishbone on uniball joints front and rear  
BILSTEIN 2-way adjustable dampers front and rear  
Optimized uprights adapted to car ride height

### Steering

Electrical /hydraulic power steering  
Quick release steering wheel

### Brakes

Front: 380 mm iron discs with AP RACING monobloc 6 piston calipers  
Rear: 355 mm iron discs with AP RACING monobloc 4 piston calipers  
Manually adjustable front/rear brake bias  
Front & rear brake cooling air ducts

### Wheels

BBS forged aluminium  
Front: 18" rim, 12" wide  
Rear: 18" rim, 13" wide

### Tyres

Front: Michelin 30/65-18  
Rear: Michelin 31/71-18

### Cockpit

6-points seat belts  
Full adjustable steering position  
Full adjustable pedal box position  
AP RACING pedal box Evo 2008  
Motec display & data logging  
Carbon fiber dash board  
Lifeline fire extinguisher system

### Aerodynamics

Optimized carbon fiber front fender with down force splitter  
Adjustable carbon fiber rear wing  
Full carbon bodywork & makrolon windows

### Homologated dry weight

1160 kg



**“Martin avait un rêve... celui de faire gagner à nouveau une Ford GT au Mans”**

*"He did something I thought was impossible, returning the Ford GT to Le Mans, and he damn near pulled off a GT-1 class win there in his first attempt."*

(Il a fait quelque chose que je pensais impossible, ramenant la Ford GT au Mans, et il a failli arracher une victoire en GT-1 dès sa première tentative)