

AUTO hebdo

FERNANDO ALONSO
« JE SUIS LE SEUL CHAMPION
DU MONDE LIBRE EN 2025 »

FORMULE 1
QUI VEUT LA TÊTE DE HORNER ?



CHAMPIONNAT DU MONDE **ENDURANCE**

LE GUIDE 2024

ALPINE VIENT DÉFIER PEUGEOT

FR : 6,50 €
BELUX : 6,80 €
CH : 11,70 CHF
ESP/IT/PORT. CONT : 6,80 €

L 14545 - 2449 S - F: 6,50 € - RD



MAR : 76 MAD
DOM/A : 8 €
TOM/A : 1380 XPF
CAN/A : 12,99 \$CAD

excellium
Racing 100

Avec TotalEnergies, le Championnat du monde d'Endurance passe au carburant certifié 100 % durable



TotalEnergies devient le 1^{er} fournisseur officiel de carburant certifié 100 % durable* des 24 Heures du Mans, dès 2022, ainsi que de l'European Le Mans Series (ELMS). Le carburant Excellium Racing 100 permet de réduire les émissions de CO₂ d'au moins 65%**.



TotalEnergies

24h
LE MANS



WEC
FIA WORLD ENDURANCE
CHAMPIONSHIP
A PARTNERSHIP FIA

L'énergie est notre avenir, économisons-la!

competition.totalenergies.com/fr

* Excellium Racing 100 est un produit certifié 100 % durable au regard du système du bilan massique appliqué par un organisme de certification volontaire agréé par l'Union européenne.
** En ligne avec la méthodologie fixée par la directive européenne RED II (2018/2001), Excellium Racing 100 permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 65 % par rapport à son équivalent fossile.

SOMMAIRE

N°2449 / 14 FÉVRIER 2024



LAMBORGHINI

24

ÉDITO 4 - BRIEFING 6 - PROGRAMME TV 17 - MOBIWISY 20 - MÉCANIQUE HORLOGÈRE 22 -
LIBRE ARBITRE 82

» ABONNEZ-VOUS
VOIR PAGES 21 & 33

REPORTAGES

GUIDE WEC 2024

24

Interview Frédéric Lequien	26
Calendrier WEC	27
Covoiturage avec Andreas Roos	28
Enjeux Hypercar	34
Enjeux LMGT3	37
Règlement sportif	39
Alpine vs Peugeot	40
Interview Philippe Sinault	42
Interview Mick Schumacher	44
Ferrari au triple galop	46
Jenson Button cure de Jouvence	48
Lamborghini le taureau entre dans l'arène	50
Interview croisée Dries et Laurens Vanthoor	52
Fiches écuries Hypercar	54
Interview Jérôme Policand	66
Séance d'essai Porsche 911 GT3 R	68
Fiches écuries LMGT3	72

WRC
La FIA peut-elle vraiment tout changer ?

76



COURSES


ASIAN LE MANS SERIES Abou Dhabi	80
F4 UAE Abou Dhabi	81

PLEIN RÉGIME

Aussi magique fut-elle, la saison 2023 a été une séance de rodage en conditions réelles pour le monde de l'Hypercar. Hormis Toyota, présent depuis 2021, les autres constructeurs entrés dans la bagarre n'étaient pas sûrs d'eux. Cela n'a pas empêché Ferrari de remporter avec la manière le Centenaire des 24 Heures du Mans. Reste qu'il est acquis que la plus belle saison que l'Endurance n'ait jamais connue dans toute son histoire se courra à partir du 2 mars. Jugez plutôt : 19 Hypercars capables de jouer la victoire au général et 18 LMGT3 en championnat du monde. Au Mans, mi-juin et derrière des guichets fermés, cela sera encore plus beau avec d'autres prétendants en provenance des États-Unis et d'ailleurs, sans oublier la présence d'une quinzaine de LM P2. Lesquelles ont tiré leur révérence en WEC pour faire de la place dans les garages et ne plus brouiller le message entre Prototypes et Grand Tourisme.

Au-delà de la quantité, il faut surtout juger la qualité. Et c'est précisément sur ce point que l'on peut affirmer que l'Endurance a réussi son rétablissement après avoir failli trépasser en 2018. L'identité des

structures et des pilotes donne le tournis, car ce ne sont pas des gamins que l'on va voir en piste, mais d'authentiques athlètes à la carrière établie. Cela libère l'esprit au moment de baisser la visière et d'enclencher le premier rapport. Je pense notamment aux équipages BMW et Lamborghini, aussi bien en Hypercar qu'en LMGT3, où il n'y a que des topguns. C'est aussi un gage de respect à l'endroit de l'ACO, car ces nouveaux entrants se donnent les moyens de leurs ambitions. Gagner les 24 Heures du Mans et le championnat du monde oblige d'investir sur les plans humains et financiers. La réalité de la course douchera peut-être certains rêves tant le combat sera âpre, mais ils ne pourront pas éprouver de regrets. L'existence autarcique de la Formule 1, qui refuse de s'ouvrir à de nouveaux acteurs, est une chance dont l'Endurance doit se saisir pour attirer toujours plus de candidats. Cela semble en bonne voie puisqu'en 2025, il faudra déjà rajouter Aston Martin et probablement Acura sur la liste des convives en WEC. Bonne saison, pied au plancher !

■ ROMAIN BERNARD
 rom1bernard



102, AVENUE ÉDOUARD VAILLANT,
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

CONTACT
contact@autohebdo.fr

ABONNEMENT : 50 numéros, 199,90 euros

AUTOHEBDO SERVICE ABONNEMENT

20, rue Rouget-de-Lisle, 92130 Issy-les-Moulineaux
Tél. : 01 86 70 01 72
E-mail : abonnements@autohebdo.fr
autohebdo.aboshop.fr

ADMINISTRATION

AUTOhebdo est édité par AUTO HEBDO ÉDITION,
SAS au capital de 210 000 euros.
Siège social : 102, avenue Édouard Vaillant, 92100
Boulogne-Billancourt - RCS Paris 882 618 069

Associés

D&P Foncière, Romain Bernard

Président et Directeur de publication

Didier Calmels

Directeur général adjoint

Romain Bernard

Responsable administrative, juridique et financière

Francine Barrillet

RÉDACTION MAGAZINE

Rédacteur en chef

Romain Bernard

Rédacteur en chef adjoint

Julien Billiotte

Grands reporters

Jean-Michel Desnoues, Jérémy Satis

Reporters

Gautier Calmels, Medhi Casaurang-Vergez,

Gonzalo Forbes, Valentin Glo,

Dorian Grangier

Première secrétaire de rédaction

Sophie Pierre

Secrétaires de rédaction

Karol Alhaire, Stéphane Goulhot,

Laurence Lefebvre

Collaborateurs

P. Barré, D. Dricot, F. Gérard, A. Galliat, E. Naud,

L. Rocci, L. Bartolomeo, A. Herbin

PÔLE DIGITAL

Community manager

Alexandre Herbin

VISUEL

Rédacteurs graphistes

Nathalie Jacquemin-Murtin, Étienne Kast,

Julien Landeau, Aline Paumard

PUBLICITÉ & MARKETING

Directrices de Publicité

Anne Bernard

abernard@autohebdo.fr

Sandrine Garibaldi

sgaribaldi@autohebdo.fr

GESTION DES VENTES AU NUMÉRO MLP

IMPRESSION

Maury Imprimeurs SAS, Zone Industrielle,
45300 Manchecourt

Origine du papier : Belgique (couverture) et

Autriche (intérieur)

Le taux de fibres recyclées : 0 % (couverture) et

39% (intérieur)

Eutrophisation des eaux douces :

Ptot 0,024 kg/t de papier produit (couverture) et

Ptot 0,011 kg/t de papier produit (intérieur)

DISTRIBUTION MLP

Les manuscrits et documents non insérés

ne sont pas renvoyés.

Dépôt légal à parution.

CPPAP 0925 K 81794

ISSN : 0395-4366



PORSCHE

Pour le quotidien. Et pour s'en échapper.

NOUVEAU CAYENNE S E-HYBRID.

Avec sa nouvelle motorisation et son autonomie électrique pouvant atteindre 90 km, le nouveau Cayenne S E-Hybrid est le partenaire idéal pour concilier quotidien et évasion.



Cayenne S E-Hybrid (07/02/2024) – Valeurs WLTP : Conso. combinée : de 1,4 à 1,7 l/100km.
Plus d'informations sur le site www.porsche.fr. Porsche France S.A.S. RCS Nanterre B348 567 504.

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

FORMULE 1 : PRÉSENTATION ALPINE A524

LES BLEUS EN ORDRE DE BATAILLE



Fruit d'un concept 100 % nouveau, la nouvelle arme d'Enstone et Viry-Châtillon se veut le reflet d'une équipe Alpine restructurée et placée sous la direction de Bruno Famin, confirmé dans son rôle de Team principal.

Jean-Michel Desnoues - Photo Alpine

Ce n'est plus le « VP » d'Alpine qui parle. S'il reste Vice-président Motorsport de la firme au A fléché, Bruno Famin est devenu patron de l'écurie F1 de plein droit. L'an passé, l'ingénieur français avait assuré l'intérim à la tête de l'écurie franco-anglaise à la suite d'un vaste remaniement décidé par le grand patron du groupe Renault Luca de Meo. Pour lui faciliter la tâche, sa présence étant requise sur les vingt-quatre manches du championnat 2024, deux postes de « responsable des opérations » ont été créés à Enstone (Royaume-Uni) où John Woods, ex-Lotus Cars et McLaren Automotive, a pris

ses fonctions et à Viry-Châtillon (Essonne) où officiera Audrey Vastroux qui était déjà responsable des tests. Débarrassé de la gestion au quotidien des deux sites, Famin pourra redonner vie au programme Alpine après le net recul enregistré en 2023 où les limitations de la voiture et le manque de performance moteur ont rendu le défi pour le moins compliqué pour Esteban Ocon et Pierre Gasly. D'où ce besoin impératif de non seulement corriger le tir, mais de présenter un tout nouveau concept afin de repartir du bon pied.

Dévoilée la semaine passée (7 février) à Enstone à l'occasion

d'un lancement sans fioriture où était également révélée l'A424 Hypercar alignée en Championnat du monde d'Endurance FIA, l'A524 est apparue dans une livrée sombre, les couleurs bleu et rose de ces dernières années ayant fait place au carbone pur afin de gagner encore et toujours du poids.

Qualifiée de « complètement révisée » par le manager français, jouissant d'une « philosophie de conception agressive », elle semble pourtant très similaire sur le plan aérodynamique à sa triste devancière. Le plus grand changement visible vient des pontons moins encombrants, ce qui, asso-

ciés à une surface de boîte à air légèrement plus grande, a induit un déplacement du système de refroidissement.

PAGE BLANCHE

L'allègement d'un châssis « entièrement redessiné » fait partie de la liste des principales différences établies par le directeur technique Matt Harman, au même titre que la nouvelle suspension arrière, la suspension avant optimisée, un nouveau système d'extraction de la chaleur dégagée par les étriers et une meilleure gestion thermique des freins.

« De l'avant à l'arrière, nous avons changé pratiquement tous les éléments de la voiture, le but étant une optimisation dans tous les domaines, explique le Britannique. Nous avons travaillé sur l'aéro de la meilleure manière possible afin de permettre une utilisation plus agressive de la voiture. Nous avons apporté un soin



particulier à la cinématique de la suspension arrière pour améliorer le grip en général et dans les virages lents en particulier ».

La modification la plus significative de cette suspension arrière à pousoir revue et corrigée est son point d'ancrage reculé. Cela vise à améliorer la rotation en entrée et l'équilibre dans les virages, deux lacunes endémiques de la monoplace 2023.

Une autre des faiblesses de cette dernière qui, dans le meilleur des cas, ne sera que partiellement atténuée, est le déficit d'une quinzaine de chevaux que le groupe propulseur accusait l'an passé par rapport à la concurrence. Faute d'obtenir l'autorisation de déroger au gel actuel des moteurs, l'équipe ajustera légèrement certains compromis voiture/moteur, « jusqu'à obtenir un niveau que nous estimons gérable à défaut d'arriver au même niveau de performance que les autres

constructeurs. » En décodé, Alpine pourrait adopter une approche plus agressive de l'utilisation de ses moteurs durant la saison quitte à utiliser plus de moteurs et prendre plus de pénalités de places de grille.

Ce moins bon rendement du groupe propulseur – qui s'explique aussi par le fait que Viry met l'accent sur l'unité de puissance 2026 – a pour conséquence directe d'augmenter la pression sur le châssis A524 dont la mission sera également de compenser le manque de punch, avec en point de mire la remise de l'écurie sur orbite d'ici la grande odyssée réglementaire attendue dans deux ans.

FORCE TRANQUILLE

« Pouvoir constater des améliorations dans notre mode de fonctionnement, dans notre capacité à développer notre voiture, dans notre capacité à développer notre

efficacité globale, c'est ce que j'attends de la saison, exprime avec conviction le Team Principal à la force tranquille plutôt que de fixer des objectifs précis à ses hommes. Les 100 Grands Prix de l'ancien CEO Laurent Rossi ont vécu ! Avec le plafond budgétaire, l'efficacité est un élément clé de la réussite. Il faut faire plus avec la même somme d'argent. Il faut s'améliorer dans ces compartiments du jeu. Les résultats suivront ! ».

Si le discours se veut mesuré dans les attentes, et bien dans l'esprit de ce lancement 2024 mezza voce, l'objectif ne l'est pas. Désireux de recréer cette « entente cordiale » que les dissensions internes et le manque de résultats avaient fini par faire disparaître entre les deux entités qui forment l'écurie Alpine, Famin, dans un style radicalement opposé à celui de Rossi, trace une feuille de route prudente, mais pas timorée. « Il faut que l'on soit humbles, mais ambitieux dans

notre approche, martèle-t-il pour expliquer ce que sera sa gouvernance. L'an passé, le résultat global a été décevant, mais nous avons pu saisir deux podiums (Monaco et Zandvoort en plus d'un autre Top 3 lors du Sprint de Spa-Francorchamps. Ndlr). Cette saison, on doit cette fois être capables de saisir toutes les opportunités au-delà des améliorations de fond que l'on attend vraiment. Ça, c'est mon vrai objectif à court terme ! ». Pas de condescendance dans les propos du taulier, pas de morgue dans la gestuelle : avec Famin en figure de proue, c'est le retour d'un certain pragmatisme à la tête de l'écurie qui s'installe dans les murs et ne sera sans doute pas sans déplaire à la branche anglaise. Pas d'esbrouffe, mais du travail. Pas de partisanisme, mais de la solidarité. C'est aussi cela le combat de cette saison pour les Anglo-Français, et leur arme a pour nom A524 ! ■

FORMULE 1 - PRÉSENTATION 2024

FAENZA AU REBOND

L'écurie Visa Cash App RB, anciennement Toro Rosso et AlphaTauri, a présenté la livrée de sa monoplace 2024 à Las Vegas. Après une saison compliquée, la petite équipe Red Bull espère que les synergies relancées avec Milton Keynes lui seront bénéfiques.

Jérémy Satis - photo Red Bull

Vous connaissez les Toro Rosso qui roulèrent de 2006 à 2019, puis les AlphaTauri qui leur succédèrent entre 2020 et 2023. Place à la VCARB 01, première monoplace de l'ère Visa Cash App RB. L'écurie, toujours basée à Faenza (Italie), a choisi Las Vegas (États-Unis) la semaine dernière pour dévoiler la bête et plus globalement sa nouvelle identité, en présence de stars comme le rappeur Kendrick Lamar.

Sans surprise, la livrée vient rompre avec l'identité visuelle d'AlphaTauri. Le blanc est toujours là, mais de façon beaucoup plus minoritaire, via quelques bandes uniquement. En revanche, le retour du bleu marine majori-

taire accompagné du rouge fait immédiatement penser aux dernières livrées Toro Rosso (2017-19). Simple coïncidence ou clin d'œil à l'héritage du passé ? La décoration n'est pas vilaine - elle a le mérite d'apporter de la couleur sur une grille tristounne - mais difficile de se départir d'un sentiment d'overdose publicitaire face à l'avalanche de partenaires.

DE NOUVELLES AMBITIONS

Si l'intérêt d'analyser les caractéristiques techniques demeure limité - rien ne garantissant que l'on retrouve la même monoplace à Bahreïn - on observe malgré tout une suspension avant à tirants, ce qui contraste avec le

choix qui avait été fait en fin de saison dernière chez AlphaTauri, avec des pousoirs.

Si la philosophie intrinsèque apparaît inchangée, les pontons semblent avoir été légèrement modifiés, avec un concept poussé à l'extrême. Le déverminage de la VCARB01 a eu lieu ce lundi 12 février à Misano (Italie). Après une saison décevante ponctuée à la 8e position du championnat Constructeurs, la petite squadra jouera gros cette année !

Passée pas loin de la mise en vente par Red Bull, Visa Cash App RB (quelle horreur...), qui avait pris sans succès une plus grande indépendance technique ces trois dernières années, rede-

viendra une écurie-sœur de Milton Keynes (Royaume-Uni). Une évolution qui fait déjà grincer des dents chez la concurrence, notamment McLaren. La structure de Faenza a complètement changé, puisque le gardien du temple Franz Tost a été envoyé à la retraite au profit de Peter Bayer (CEO) et de Laurent Mekies (team principal). Côté performances, on espère pouvoir se battre régulièrement aux portes du Top 5, comme le faisait Pierre Gasly en 2020 et 2021. Ça tombe bien, le duo Daniel Ricciardo-Yuki Tsunoda n'attend que ça ! Surtout dans la perspective de chiper le baquet de Sergio Pérez chez Red Bull Racing en 2025. ■



ASTON MARTIN ANNÉE CHARNIÈRE

L'écurie de Silverstone a dévoilé son AMR24 lundi matin dès potron-minet. Même si la nouvelle monture de Lance Stroll et Fernando Alonso a été revue de fond en comble, elle conservera la même philosophie que sa devancière.

Jérémy Satis - photo Aston Martin



Aston Martin peut-elle rééditer l'exploit de 2023 ? Il y a un an, dans la douceur hivernale du désert de Bahreïn, l'AMR23 avait bluffé tout le paddock en affichant des chronomètres prometteurs lors des essais hivernaux. Un bond en avant qui s'était confirmé la semaine suivante lors du premier Grand Prix de la saison, couru sur le même circuit de Sakhir, puisque Fernando Alonso était monté sur le podium (3^e) derrière les Red Bull. Le double champion du monde espagnol, arrivé en provenance d'Alpine, remettra ça quatre fois lors des cinq Grands Prix suivants. L'écurie de Silverstone (Royaume-Uni) va-t-elle nous refaire le coup d'une progression aussi exceptionnelle ? Difficile de l'imaginer, les équipes

de Dan Fallows et Éric Blandin partant d'une base beaucoup plus solide et performante cette année, même si l'AMR23 glissa finalement jusqu'à la 5^e place du championnat Constructeurs après avoir essuyé un trou d'air en milieu d'année. Lundi 12 février, l'écurie de Lawrence Stroll a révélé sa nouvelle création, l'AMR24. D'un point de vue esthétique, pas de grosse surprise à recenser. Le « British Green » de Gaydon est conservé et apportera une touche de couleur bienvenue au milieu d'une grille tristounne, même si l'on relève des touches de carbone, chasse aux grammes superflus oblige.

UNE GROSSE ÉVOLUTION DE L'AMR23

Sur le plan de la conception, de nombreux paramètres ont changé,

au point que l'immense majorité des pièces ont été renouvelées. Cela n'empêche pas Aston d'avoir conservé l'ADN de l'AMR23. « Nous avons effectué des changements partout sur la voiture, confirme le directeur technique Dan Fallows. La nouvelle voiture est très différente à bien des égards, mais elle reste une grosse évolution de la précédente, car l'AMR23 de la fin de saison commençait à aller dans la direction de ce que nous souhaitons pour 2024. La conception de l'aileron avant a été modifiée pour aider à gérer le sillage des roues avant de manière plus efficace. L'objectif est de l'éloigner du reste de la voiture afin de permettre aux autres surfaces produisant de l'appui de travailler plus efficacement ».

La suspension avant a également été revue pour améliorer les performances en lien avec l'aile avant et le plancher. La suspension arrière, pour sa part, a été optimisée afin de maximiser l'efficacité du flux d'air autour de l'aileron arrière, en accueillant également la dernière boîte de vitesses Mercedes. Dotée d'une usine à la pointe de la technologie depuis l'an passé – en attendant une nouvelle soufflerie attendue en fin de la saison – Aston Martin vivra une année charnière, qui doit la propulser définitivement du bon côté de la grille, à savoir tout en haut, condition sine qua non pour que l'inoxydable Alonso songe à prolonger son bail en vert. ■



INTERVIEW

FERNANDO ALONSO

Pilote Aston Martin F1

“ PARMIS LES TROIS CHAMPIONS DU MONDE, JE SUIS LE SEUL DISPONIBLE EN 2025 ”

Lors d'un point presse organisé en marge de la présentation de l'AMR24, lundi, le Taureau des Asturies est apparu en grande forme, l'ibère évoquant la possibilité de poursuivre en F1 jusqu'à ses 50 ans. Chez Aston ou ailleurs.

Propos recueillis par Jérémy Satis - Photo Aston Martin

DAN FALLOWS, VOTRE DIRECTEUR TECHNIQUE, PENSE QUE RED BULL PEUT ÊTRE BATTU CETTE ANNÉE. PARTAGEZ-VOUS SON OPTIMISME ?

Oh... c'est une bonne chose qu'il dise ça, cela me donne le sourire ! Je n'ai pas parlé avec Dan ces dernières semaines, mais il a raison, on se doit d'être optimiste à ce stade de la saison. On a vu l'an passé que Ferrari avait fini fort, avec notamment pas mal de pole positions (trois signées par Charles Leclerc sur les cinq derniers GP. Ndlr). McLaren a également effectué un bond en avant durant la saison. On verra ce que l'avenir nous réserve. Il nous faudra d'abord être dans les points régulièrement, puis se battre pour des podiums, comme l'an passé. Si l'on se retrouve dans cette position, ce serait génial d'aller chercher cette première victoire pour Aston Martin, en espérant que ce soit avec moi au volant ! Je vois 4 ou 5 équipes se tenir en 2 ou 3/10^e de seconde. D'un week-end à l'autre, vous pourrez finir sur le podium ou en dehors du Top 10.

QUID DE VOTRE AVENIR, DE VOTRE DÉSIR OU NON DE CONTINUER EN F1 À PLUS LONG TERME ? SACHANT QUE VOTRE CONTRAT SE TERMINE FIN 2024 ET QUE LE MERCATO S'EST EMBALLÉ RÉCEMMENT...

Je me sens bien. Plus en forme que jamais. Les résultats de mes tests physiques n'ont jamais été aussi bons que cet hiver. J'ai optimisé encore plus la nutrition et l'entraînement, de façon à me préparer pour cette saison qui sera la plus longue de l'histoire (24 *week-ends de Grands Prix, dont 6 avec un Sprint*. Ndlr). Mais également au cas où je voudrais continuer à rouler en F1 à l'avenir. Avant de m'engager dans un projet pour les prochaines années, je dois d'abord m'assurer que je suis prêt à donner 200 % à l'équipe, aussi bien côté performances que marketing, communication etc. Je ne veux pas faire le nombre. Si je choisis de poursuivre, ma priorité absolue sera de discuter avec Aston Martin, car ils m'ont donné cette opportunité d'intégrer ce beau projet et cette superbe équipe l'an passé. Je sais qu'elle a un grand avenir devant elle.

COMMENT AVEZ-VOUS APPRIS LE PROCHAIN DÉPART DE LEWIS HAMILTON CHEZ FERRARI ? QU'EN PENSEZ-VOUS ?

Je m'entraînais ce jour-là, donc je ne l'ai vraiment appris que le lendemain. C'était une surprise, je dois le dire, parce que de l'extérieur, il semblait très lié à Mercedes, il leur était loyal. C'était inattendu, mais je ne sais rien sur les coulisses de tout cela. Donc je n'y ai pas accordé beaucoup d'attention honnêtement.

LEWIS A DIT QU'IL RÉALISAIT UN RÊVE DE GAMIN EN SIGNANT CHEZ FERRARI. EN TANT QU'ANCIEN PILOTE DE LA SCUDERIA, QUEL CONSEIL LUI DONNERIEZ-VOUS ?

Il semblerait que ce n'était pas son rêve d'enfant, il y a douze mois... ou même, il y a deux mois (*Rires*)... Ses rêves étaient différents... J'espère qu'il appréciera l'expérience. C'est une équipe à part, mais c'est plus spécial encore quand tu parviens à gagner. Cela fait plusieurs années maintenant qu'ils ont une voiture rapide, et peut-être que Lewis pourrait leur apporter ce petit extra, afin qu'ils puissent vraiment se battre pour le championnat.

AVEZ-VOUS EU DE QUELCONQUES DISCUSSIONS AVEC MERCEDES APRÈS L'ANNONCE DU FUTUR DÉPART DE LEWIS ?

Aucune. Je sais que le mercato des pilotes a démarré plus tôt que d'habitude, mais cela n'affecte pas du tout ma préparation hivernale. Nous avons peu de tests hivernaux. D'ailleurs, je ne comprends pas qu'on ait qu'une journée et demie de piste par pilote pour se préparer, aucun sport n'agit de la sorte (*les tests hivernaux auront lieu à Bahreïn du 21 au 23 février*. Ndlr). Avoir quatre journées serait déjà mieux, car on aurait deux jours chacun, mais surtout,

il faudrait que l'on puisse utiliser les deux voitures ! Bref... La *prepa'* est tellement restrictive que je ne pense pas à l'avenir. Je vais attendre quelques courses avant de me décider. Je suis néanmoins conscient de ma situation. Il n'y a que trois champions du monde sur cette grille (*Lewis Hamilton, Max Verstappen, et Alonso*. Ndlr), et tous sont rapides. Il y a pu en avoir récemment qui n'étaient pas suffisamment impliqués pour l'être, et parmi les trois champions du monde, je suis le seul disponible en 2025. J'ai donc une position privilégiée, mais d'abord, je dois trancher si je souhaite continuer ou pas, et si c'est le cas, je parlerai avec Aston Martin en premier lieu.

“ L'AMR24 DEVRAIT NOUS PERMETTRE DE RÉGLER NOS FAIBLESSES, NOTAMMENT POUR ÉVITER D'EMPRUNTER LA MAUVAISE DIRECTION DE DÉVELOPPEMENT ”

JUSQU'À QUEL ÂGE POURRIEZ-VOUS CONTINUER À ROULER EN F1 ? ATTEINDRE LA BARRE DES 50 ANS SUR LA GRILLE SERAIT-IL POSSIBLE ?

Je ne sais pas... Il y a quelques années, j'aurais probablement dit que 41 ou 42 ans serait la limite. Mais en me voyant l'an passé, capable d'être toujours aussi motivé et rapide, je me suis fait la réflexion que je pouvais rouler plus longtemps encore (*Fernando aura 43 ans le 29 juillet prochain*. Ndlr). Si vous êtes impliqué à 100 %, je me dis maintenant que vous pouvez sans doute rouler jusqu'à 48 ou 49 ans, voire 50 ! Cela dit, il faut comprendre que cela implique d'abandonner tout le reste de sa vie, car la F1 exige une implication totale. Je vais vivre ma 22^e saison à ce niveau (*débuts en 2001, mais coupure de deux ans en 2019 et 2020*. Ndlr), j'ai donné ma vie à ce sport et j'en suis content. Je peux sans doute continuer encore, mais je ne suis pas sûr de vouloir le faire jusqu'à 50 ans avec les calendriers actuels. Pas tant pour des questions de performances, mais plus parce qu'il y a d'autres choses dans la vie qui me rendent curieux. Avoir plus de temps pour ma vie privée est aussi important à mon âge.

PENSEZ-VOUS QUE L'ARRIVÉE DE LEWIS CHEZ FERRARI VA ENTRAÎNER UNE EXODE D'INGÉNIEURS, Y COMPRIS CHEZ ASTON MARTIN ?

Je n'ai aucune info à ce propos, et je me fiche de ce que Lewis Hamilton fait.

AVEZ-VOUS TESTÉ L'AMR24 AU SIMULATEUR ET COMMENT L'AVEZ-VOUS TROUVÉE PAR RAPPORT À LA PRÉCÉDENTE ?

J'ai roulé un peu au simulateur, il y a quelques semaines. La plupart des programmes virtuels se tiendront cette semaine quand la voiture sera en piste également. C'est donc encore tôt pour relever de grosses différences. Bahreïn nous aidera davantage. Je pense qu'on a fait un bon pas en avant, en espérant qu'on ait réglé quelques points faibles, notamment les inconstances que l'on avait parfois d'une piste à l'autre en 2023. Je suis raisonnablement optimiste.

APRÈS UN GROS DÉBUT DE SAISON EN 2023, IL Y A EU UN CREUX À L'ÉTÉ AVANT QUE L'ÉQUIPE NE PARVIENNE À RETROUVER DE LA PERFORMANCE EN FIN D'ANNÉE. ÊTES-VOUS CONFIAIT QUANT AU FAIT QUE LES PHASES DE DÉVELOPPEMENT SE PASSENT MIEUX CETTE ANNÉE ?

Oui, sinon je n'aurais pas dormi ces deux derniers mois. (*Rires*) Nous avons fait beaucoup d'expérimentations, de changements, pour comprendre quels étaient les problèmes l'an passé. Nous avons compris des choses. L'AMR24 devrait nous permettre de régler nos faiblesses, notamment pour éviter d'emprunter la mauvaise direction de développement. Nous avons progressé cet hiver, peut-être pas autant que l'an passé, car la plateforme de départ était plus compétitive cette année. Ce dont je suis certain en revanche, c'est que cela va être serré. Même si nous nous améliorons, les autres en feront de même. À Abou Dhabi l'an dernier, il y avait 0"6 entre la pole et le 18^e. Quelques dixièmes feront la différence entre finir sur le podium ou être éliminé en Q2, ce qui n'est pas la même histoire. Apporter une nouvelle pièce pourra vous faire passer de zéro point au Top 3. Ce sera intéressant.

QU'ATTENDEZ-VOUS CONCRÈTEMENT DE VOTRE NOUVELLE MONTURE ?

Plus d'appui, principalement dans les virages rapides, car c'était l'une de nos faiblesses. La vitesse de pointe était également notre talon d'Achille. Nous étions souvent en galère dans ce compartiment et tout en bas des valeurs relevées par les radars. Être plus efficace dans ce domaine ne serait pas accessoire. ■



FORMULE 1

CHRISTIAN HORNER DANS L'ŒIL DU CYCLONE

Interrogé vendredi 9 février dans le cadre d'une enquête indépendante diligentée par la société Red Bull en Autriche après des allégations non spécifiées de comportement inapproprié, le patron de Milton Keynes doit se justifier. Véracité des faits ou piège politique ? L'affaire est quoi qu'il en soit très sérieuse.

Jean-Michel Desnoues - photo Red Bull

Il n'est pas inutile d'espérer une conclusion avant le lancement de la nouvelle RB20 ce jeudi (15 février) ou même avant le coup d'envoi de la saison à Bahreïn dans deux semaines (29 février-2 mars), le cabinet d'avocats spécialisé dans ce type de conflit devant procéder à nombre d'entretiens et vérifications en tout genre. Ce qui est certain, c'est que depuis son siège social de Salzbourg en Autriche, la société mère Red Bull a pris l'affaire en main. « Après avoir pris connaissance de certaines allégations récentes, la société a lancé une enquête

indépendante, était-il expliqué dans le communiqué diffusé lundi 5 février. Ce processus, qui est déjà en cours, est mené par un cabinet externe. La société prend le sujet très au sérieux et l'enquête sera achevée dès que possible. Il ne serait pas approprié de faire d'autres commentaires à ce stade ».

De son côté, Christian Horner, le mis en cause, ne tardait pas à réagir dans les colonnes du quotidien néerlandais *De Telegraaf*, niant fermement les dires. « Je réfute totalement ces affirmations », soutient le team prin-



Max Verstappen avait écopé d'une amende de 50000 euros pour un geste similaire sur la Mercedes de Lewis Hamilton il y a quelques années...

principal de Red Bull Racing qui se voit aujourd'hui contraint de se battre pour la suite de sa carrière à la tête de l'écurie basée à Milton Keynes (Royaume-Uni). La plainte qui aurait été directement adressée au propriétaire de l'équipe plutôt qu'à l'écurie elle-même serait liée à un style de management jugé « agressif » par une plaignante.

EN POSTE DEPUIS 2005

Pour l'heure, en attendant les résultats de l'enquête, Horner continue d'assumer ses fonctions de patron et a assisté la

semaine passée à la réunion de la Commission de la F1 à Londres (Royaume-Uni) et sera présent au lancement de la nouvelle Red Bull, avant de s'envoler pour les essais officiels de présaison à Bahreïn (21-23 février). Pour l'homme et l'écurie, cette épée de Damoclès n'est pas de nature à créer le climat de sérénité nécessaire à tout début de saison. Ce calme qui pourrait précéder la tempête va vite être source d'interrogations à même de déstabiliser la structure et de la faire entrer dans une zone de turbulences jamais expérimentée auparavant puisqu'elle

a toujours joui d'une remarquable constance au niveau de sa gestion. Team principal historique qui a porté l'écurie sur les fonts baptismaux en 2005 à la suite du rachat de Jaguar Racing par la firme Red Bull, le Britannique n'a jamais lâché la barre depuis, traçant le cap avec une rigueur et un instinct inégalés. Cent treize victoires, sept titres Pilotes et six championnats Constructeurs en dix-neuf saisons seulement, l'homme a réussi un sans-faute qui n'a fait qu'accroître son pouvoir au fil des saisons. On ne parvient pas à ce degré de réussite sans se faire quelques ennemis. Sans préjuger le moins du monde de la véracité des faits qui lui sont reprochés, il est difficile de ne pas imaginer en toile de fond un règlement de compte ou piège politique. Sans atteindre le degré de dangerosité des couloirs de la Scuderia Ferrari à une certaine période de son histoire – ce qui ne veut pas dire qu'ils sont totalement sûrs aujourd'hui ! –, ceux de Milton Keynes n'ont jamais eu la réputation d'être les plus accueillants de la planète F1. Il serait étonnant que Horner, dont la longévité à la tête de l'écurie suscite l'admiration et le respect, n'ait pas eu à jouer des coudes à certains moments. Comme en tout domaine lié au pouvoir, les alliés du jour deviennent les ennemis de demain.

GUERRE D'INFLUENCE ?

Horner en a-t-il voulu encore plus qu'il n'en a déjà ? Depuis le décès de Dietrich Mateschitz en octobre 2022, les lignes bougent au sein de la multinationale et il n'est pas interdit de penser que l'omnipotence du Britannique au sein de Red Bull Racing ait fini par irriter

le nouveau haut management du « Hangar 7 » à Salzbourg où sont prises toutes les grandes décisions stratégiques concernant les affaires F1 de la firme. Il se pourrait qu'aux yeux de certains hauts placés de la nébuleuse Red Bull, l'homme de Milton Keynes qui s'est récemment vu décorer de l'Ordre de l'Empire britannique (CBE) soit devenu trop voyant. Horner aurait-il fini, à leurs yeux, par perdre de vue qu'il n'est in fine qu'un salarié ?

Si la thèse d'un « comportement inapproprié » à l'encontre d'une employée de Red Bull Racing devait être avérée, il en serait fini de sa carrière, du moins à Milton Keynes. À l'inverse, on peut se demander quelles conséquences auraient un verdict le lavant de tout soupçon ? Difficile d'imaginer que la vie reprendrait comme si rien ne s'était passé. On pense évidemment à une possible guerre d'influence passant du stade de « larvée » à « ouverte » avec le « Hangar 7 » où même le Docteur Helmut Marko qui, en dépit de la disparation de celui dont il était le conseiller privé, vient de renouveler son contrat. La relation entre les deux dirigeants n'a peut-être pas toujours été au beau fixe, mais sur les gros dossiers, ils ont toujours fait cause commune, comme pour faire avorter par exemple le rachat de Red Bull Racing par Porsche. L'écurie est leur bébé sur lequel ils veillent jalousement. Or la jalousie n'est pas toujours la meilleure des conseillères.

Alors, dangereuse manœuvre politique, terrible rappel à l'ordre d'un employé qui s'est pris pour le grand patron ou inadmissible abus non spécifié par un détenteur de l'autorité ? L'enquête devra répondre à ces questions. ■

ENDURANCE

ASTON MARTIN
A LA VANTAGE

En parallèle de son AMR24, la marque de Gaydon a présenté sa nouvelle Vantage GT3, qui disputera le Championnat du monde d'Endurance FIA, l'IMSA, ainsi que diverses autres épreuves de Grand Tourisme dès cette année.

Dorian Grangier (avec Valentin Glo)



ASTON MARTIN

Les amoureux de l'Endurance nord-américaine ont déjà eu le plaisir de la voir en action lors des 24 Heures de Daytona (27-28 janvier), mais la belle anglaise n'avait pas encore été dévoilée officiellement. C'est chose faite depuis le lundi 12 février et la présentation de la nouvelle Aston Martin Vantage GT3. « L'ancienne version reprenait les caractéristiques de la GTE, avec un comportement qui l'a rendue un peu plus délicate pour les amateurs, expliquait Adam Carter, responsable de l'Endurance chez Aston Martin, lors d'une table ronde à Daytona (États-Unis) à laquelle AUTOhebdo était présent. Avec une combinaison de pilotes Pro-Am en GT3, les amateurs auraient eu du mal à s'en sortir. La fenêtre de réglages était assez étroite, et celle d'exploitation pouvait varier d'une course à l'autre. On perdait beaucoup de temps dans les zones de freinage ainsi qu'en entrée de virage. La nouvelle Vantage

GT3 est axée sur l'élargissement de cette fenêtre de réglages et sur l'amélioration de la maniabilité. » Le travail d'Aston Martin s'est focalisé sur la liaison au sol, avec des ajustements au niveau de l'amortissement, mais également sur une aérodynamique retravaillée en CFD (la mécanique des fluides numérique). Adam Carter a précisé que ces deux domaines sont des éléments clés pour offrir aux pilotes un meilleur équilibre dans les virages.

EN QUÊTE DE CONSTANCE

Dans l'ensemble, « quatre-vingt-cinq sous-composants de la voiture » ont été modifiés tout en se concentrant sur des aspects comme la configuration de la pédale d'accélérateur, les freins et leur refroidissement. « La géométrie de la suspension avant a été modifiée, de même que celle de la suspension arrière, et l'aéro a été changée

de manière significative, développe le responsable britannique. Le but est de rendre la plateforme plus constante en entrée de virage. Avant, (l'ancienne Vantage GT3. Ndlr) était nerveuse dans ce genre de situation. Il fallait trouver un équilibre et un compromis "pour la calmer". Les voitures de course sont toujours une somme de compromis, rien n'est gratuit, mais l'auto est maintenant plus performante en traction et plus stable en sortie de courbe. » Malgré toutes ces modifications apportées pour la version 2024, la Vantage GT3 n'en reste qu'une version EVO, et reprend peu ou prou les mêmes caractéristiques que l'ancienne génération, à savoir un moteur V8 biturbo de quatre litres, situé à l'avant, et un châssis en aluminium. La nouvelle spécification introduit toutefois de nouveaux mécanismes pour le remplacement de la carrosserie, afin de perdre moins de temps aux stands en cas d'avarie. ■

NASCAR CUP SERIES DAYTONA 500

EN DIRECT & EN EXCLUSIVITÉ
COMMENTÉE PAR PHILIPPE CHÉREAU ET ADRIEN PAVIOT



DIMANCHE 18 FÉVRIER DÈS 19H00

AUTOMOTO
LA CHAÎNE

© Getty Images

Une chaîne Mediawan

Disponible sur

CANAL+



free



INTERVIEW

YOANN BONATO

Quintuple champion de France des rallyes

“ JE VEUX UNE ÉQUIPE QUI FONCTIONNE COMME UNE FAMILLE ”

CHL ayant signé un accord avec Hyundai pour faire courir des i20 en France et en WRC2, l'Isérois n'a pas eu d'autre choix que de chercher une solution pour continuer à évoluer avec une Citroën. Sa présence en ERC et sur la scène nationale se fera désormais avec le team Trajectus Motorsport que vient de lancer Benoît Tréluyer.

Propos recueillis par Loïc Rocci

EN FIN DE SAISON, VOUS SEMBLIEZ CONFIANT SUR LA POURSUITE DE VOTRE PROGRAMME, ET POURTANT...

Tout était effectivement ficelé pour 2024. C'était calé avec Citroën et nos partenaires. Nous devions disputer le championnat de France plus les Canaries, Rome et la Pologne en ERC. Il y avait également l'envie de faire de la terre en France, mais nous n'avions pas encore décidé comment.

TOUT A FINALEMENT ÉTÉ REMIS EN QUESTION...

En apprenant que CHL avait signé quelque chose avec Hyundai, nous nous doutions bien que cela aurait des répercussions avec Citroën. Leur réponse a été assez claire. Pour eux, il n'était pas imaginable que deux marques différentes cohabitent chez un même préparateur. Le marché du Rally2 étant très concurrentiel, cette décision est assez cohérente.

PERSONNE NE VOUS A PRÉVENU DE CE QU'IL SE PASSAIT ?

Je n'ai pas été tenu informé et, au début, je n'y ai pas cru. Je me disais que ce n'était pas possible que je ne sois pas au courant d'un truc aussi gros. Ils ont fait cela dans leur coin pour que cela fonctionne et mi-janvier, je me suis rendu compte que c'était vrai.

COMMENT AVEZ-VOUS PRIS LA NOUVELLE ?

Je suis un peu tombé des nues. On leur a proposé quelque chose d'intéressant sur le plan sportif et financier qui leur permettait de développer l'entreprise. Je comprends que Christophe Lecureux et CHL aient accepté. Au départ,



ils pensaient pouvoir conserver les deux programmes. Ils ne voulaient pas que nous partions et nous n'avions pas envie de cesser notre collaboration avec eux. Je me suis retrouvé un peu coincé. Soit je quittais CHL, soit j'arrêtais avec Citroën... ce que je ne voulais absolument pas. Connaissant mes liens avec le constructeur depuis des années, Christophe avait conscience des tenants et des aboutissants de la situation. Lorsque Citroën a décidé d'interrompre son soutien, il a fallu que je me demande ce que je désirais faire. S'il est indéniable qu'ils (CHL. Ndlr) auraient dû m'en parler, je ne peux pas leur faire de reproches après tout ce qu'ils ont fait pour nous ces dernières années. CHL a toujours répondu présent, dans les bons comme les mauvais

moments. Je suis content que nous ayons trouvé une solution qui nous permette de rester en bons termes avec tout le monde.

COMMENT AVEZ-VOUS SU REBONDIR ?

Déjà, j'ai été mis au courant suffisamment tôt pour avoir le temps de me retourner. Au départ, je me disais que je ne tenais pas à être en concurrence avec CHL par rapport à notre vécu commun. Fallait-il faire autre chose ? Aller seulement en ERC ? J'avais un programme, un budget, mais pas d'équipe. Je savais ce que je ne voulais pas. Je ne souhaitais pas être intégré à une structure où tout est déjà décidé. Depuis quelques années, nous avons notre propre système pour les déplacements, la communication, les essais préparatoires, les recos... et nous désirions le

conserver. Je ne cherche pas à ce que cela tourne comme une usine. Je veux que ça fonctionne comme une famille. Étant sur le marché, je n'ai jamais autant reçu de vœux de bonne année ! De France, mais aussi d'équipes étrangères.

VOUS AVEZ FINALEMENT CHOISI DE FAIRE CELA TOUT SEUL ?

J'ai contacté quelqu'un que je connais depuis longtemps. Benoît Tréluyer (entre autres triple vainqueur des 24 Heures du Mans avec Audi en 2011, 2012, et 2014. Ndlr) a monté une société de gardiennage de voitures de collection et développé un team pour courir en circuit, Trajectus Motorsport. Je lui ai parlé de mon projet et je lui ai demandé s'il serait d'accord pour assumer mon programme en rallye. Il m'a dit que cela lui plaisait,

PROGRAMME TV DU JEUDI 15 AU LUNDI 19 FÉVRIER

qu'il était un homme de défis et il a accepté que l'on tente cette aventure ensemble. Les gens de Citroën ont rencontré Benoît et ils ont dit « oui ». Le problème est que nous n'avions rien...

COMMENT ALLEZ-VOUS VOUS ORGANISER ?

Nous allons conserver les mêmes mécaniciens et ingénieurs. Ils sont tous réembauchés par Benoît. Tout sera centralisé à Coustellet près d'Avignon (Vaucluse). Me lancer dans ce défi avec Trajectus Motorsport m'a redonné un coup de boost et de motivation. C'est une histoire sympa pour laquelle nous avons reçu beaucoup de soutien de la part de nos partenaires. Il y a eu une grosse mobilisation. Nous allons disputer le championnat de France et trois manches de l'ERC, mais nous avons mis de côté la terre. L'équipe humaine s'annonce géniale et le défi très intéressant. Nous y allons à tâtons, avec l'envie de bien faire.

ET DIRE QU'ON VOUS REPROCHAIT D'AVOIR UNE CARRIÈRE PLAN-PAN...

(Rires) C'est clair que cela nous plonge dans une seconde jeunesse. Le fait d'avoir senti tout ce soutien a aussi été motivant et gratifiant. Je n'aurais jamais imaginé que l'on travaille ensemble avec Ben, l'histoire est sympa. ■

VITE

CHL SPORT AUTO

L'équipe ardéchoise disputera le WRC2 avec Teemu Suninen et Emil Lindholm, ainsi que le Championnat de France des Rallyes avec Hugo Margaillan.



F4 UAE
DUBAÏ AUTODROME
(ÉMIRATS ARABES UNIS)
5^e manche

LIVE STREAMING

AUTOhebdo.fr

COURSE 1

Horaire à confirmer  

COURSE 2

Horaire à confirmer  

COURSE 3

Horaire à confirmer  



FRMEC
DUBAÏ AUTODROME
(ÉMIRATS ARABES UNIS)
5^e manche

LIVE STREAMING

AUTOhebdo.fr

COURSE 1

Horaire à confirmer  

COURSE 2

Horaire à confirmer  

COURSE 3

Horaire à confirmer  



WRC
RALLYE DE SUÈDE
2^e manche

LIVE TEXTE

AUTOhebdo.fr

ES 1

Jeudi 19h00 **D** 

ES 2

Vendredi 8h56 **D** 


ES 3

Vendredi 9h50 **D** 

ES 4

Vendredi 10h54 **D** 

ES 5

Vendredi 14h35 **D** 

ES 6

Vendredi 15h28 **D** 

ES 7

Vendredi 16h32 **D** 


ES 8

Vendredi 19h04 **D** 

ES 9

Samedi 7h43 **D** 


ES 10

Samedi 8h30 **D** 

ES 11

Samedi 10h06 **D** 

ES 12

Samedi 14h13 **D** 

ES 13

Samedi 15h00 **D** 

ES 14

Dimanche Différé 00h30 

ES 15

Dimanche Différé 1h23 

ES 16

Dimanche 7h25 **D** 

ES 17

Dimanche 10h01 **D** 

ES 18 / POWER STAGE

Dimanche 12h00 **D** 



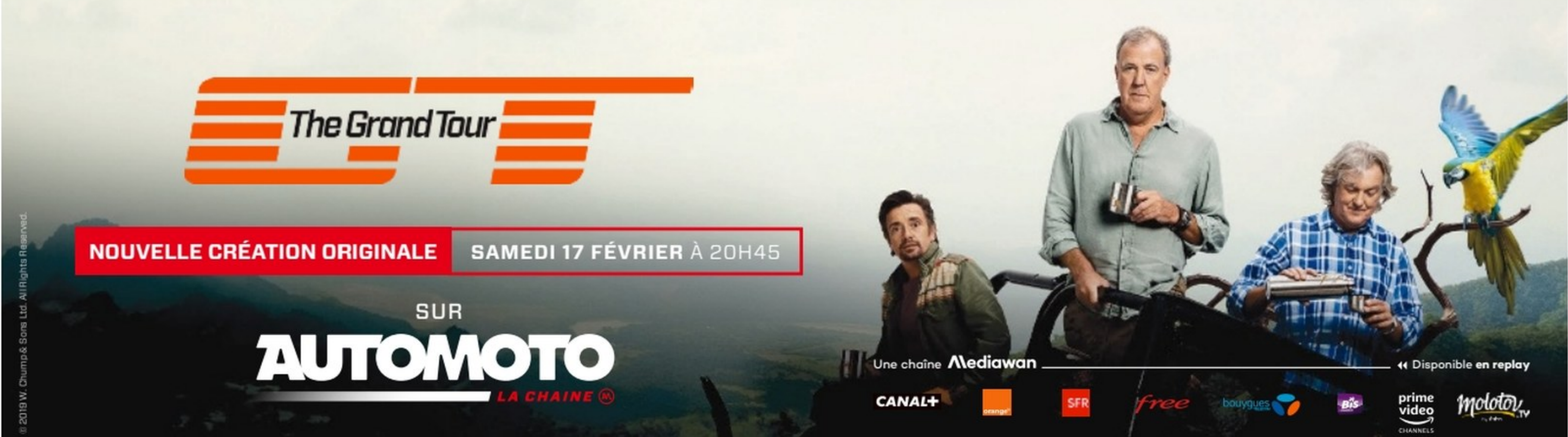
NASCAR
DAYTONA 500
1^{re} manche

COURSE
Dimanche 20h30 **D** 

NON DIFFUSÉS

RALLYE ROCHES BRUNES
(VAR)

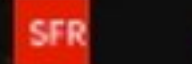



RALLYE DE LA HAUTE-
AZERGUES (RHÔNE)



The Grand Tour

NOUVELLE CRÉATION ORIGINALE SAMEDI 17 FÉVRIER À 20H45

SUR **AUTOMOTO** LA CHAÎNE

Une chaîne **Mediawan**       

Disponible en replay

MONOPLACE

MARTINS ET HADJAR LEADERS DE L'ÉQUIPE DE FRANCE FFSA CIRCUIT 2024

Ils seront six à porter haut les couleurs bleu-blanc-rouge dans les formules de promotion.

D. Grangier

Ce lundi 12 février, la Fédération Française du Sport Automobile (FFSA) a dévoilé les six membres de son Équipe de France FFSA Circuit pour la saison à venir. Victor Martins, Isack Hadjar (F2), Alessandro Giusti, Evan Giltaire, Enzo Peugeot et Théophile Naël (FRECA) arboreront ainsi les couleurs tricolores sur la scène internationale. Ils bénéficieront d'un soutien fédéral dans le cadre de leur programme respectif, ainsi que d'un accompagnement spécifique de la FFSA Academy, le centre de formation basé au Mans.

Théo Pourchaire, champion de Formule 2 l'an dernier, s'étant exilé au Japon pour une nouvelle aventure Super Formula, ce sont donc les deux Français de l'antichambre de la F1 qui feront office de têtes d'affiche de cette cuvée 2024. Victor Martins, meilleur rookie en 2023, sera l'un des favoris du championnat cette saison avec ART Grand Prix. Isack

Hadjar, quant à lui, participera à sa deuxième saison en Formule 2 avec l'équipe Campos Racing.

TROIS NOUVELLES TÊTES AU SEIN DE L'ÉQUIPE DE FRANCE CIRCUIT

Après une première année d'apprentissage, Alessandro Giusti poursuit sa route et disputera une deuxième saison consécutive en FRECA, cette fois-ci avec ART GP. L'objectif sera clair pour le jeune pilote soutenu par la Williams Academy : décrocher le titre. L'Équipe de France FFSA Circuit accueille par ailleurs trois nouveaux pilotes dans son giron : Evan Giltaire (champion F4 France 2023), Enzo Peugeot (vice-champion F4 France en titre) et Théophile Naël (champion F4 Espagne 2023). Tous les trois vont faire leurs débuts en FRECA cette saison.

« En 2023, notre programme Équipe de France FFSA Circuit a



remporté de nombreuses victoires et un titre majeur, grâce à Théo Pourchaire couronné en F2, souligne Jean Alesi, Capitaine Équipe de France FFSA Circuit. La saison 2024 s'annonce tout aussi prometteuse et nous repartons au combat avec six pilotes, cette fois. Nos deux fers de lance Victor Martins et Isack Hadjar auront toutes les cartes en mains pour succéder à Théo dans l'antichambre de la F1. En tant que capitaine, je suis également ravi de revoir Alessan-

dro Giusti dans nos rangs pour une deuxième saison en FRECA pour jouer le titre, désormais sous les couleurs de la Williams Academy. Enfin, trois jeunes talents venus de la F4 rejoignent notre giron fédéral pour la première fois. Evan Giltaire, Enzo Peugeot et Théophile Naël porteront le blason Équipe de France FFSA Circuit, eux aussi dans le championnat FRECA, avec de belles chances de faire briller nos couleurs. » C'est naturellement tout le mal qu'on leur souhaite ! ■



SUPERCARS

KOSTECKI REFAIT SURFACE

Forfait pour l'épreuve d'ouverture du Bathurst 500, le champion en titre a effectué sa première apparition publique depuis les débuts de la saga qui secoue le championnat océanien. F. Gérard

La terre tremble en Australie depuis quelques semaines. Brodie Kosteki, l'homme qui a battu Shane van Gisbergen l'an dernier, est en pleine séparation d'avec son équipe Erebus Motorsport. Les raisons exactes de la rupture ne sont pas connues, mais il semble évident qu'une mésentente entre le jeune homme de 26 ans et le propriétaire de l'équipe Barry Ryan en est l'origine. Kosteki fera ainsi l'impasse sur l'épreuve d'ouverture (24-25 février). Pire, Erebus a vu ses sponsors quitter le navire les uns après les autres. C'est dans cette ambiance électrique que le champion 2023 a fait sa première apparition lors de la remise des prix australiens de sport mécanique. Kosteki y est apparu détendu, il s'est contenté de ces quelques mots : « Je me sens bien et en assez bonne forme, je ne peux rien dire en ce qui concerne mon avenir

le plus proche. Il y a encore des discussions qui sont en cours et vous comprendrez que je ne peux en révéler la nature pour le moment. Mais sachez une chose, je reste très attaché au sport automobile en Australie et je compte bien y poursuivre ma carrière. » Est-ce une façon de faire taire la rumeur qui l'envoyait aux États-Unis, lui le grand passionné de Nascar. Ce serait un soulagement pour le Supercars, qui a déjà vu les triples champions Scott McLaughlin et SVG quitter l'Océanie pour l'IndyCar et la Nascar ces dernières années. Pour le moment Kosteki continue de profiter de l'aura de son titre obtenu l'an passé. En effet, il s'est vu décerner le trophée qui couronne son triomphe en Supercars. Ce moment de gloire évacué, Brodie s'en est retourné à son silence et son mystère. C'est dire si la campagne 2024 s'ouvre dans un climat étrange aux antipodes.



DPPI / N. KATIKIS

GT

ROVANPERÄ FILE À LA BELGE

Le double champion du monde WRC disputera au moins quatre manches de la Porsche Carrera Cup Benelux sur une 911 GT3 de l'équipe RedAnt chapeauté par Marc Goossens.

Dominique Dricot

Aussi étonnant qu'il puisse paraître, le projet a mûri depuis des semaines. « Il y a quelques mois, je croise un ingénieur du team Toyota qui me pose des questions sur la Porsche Carrera Cup Benelux, rembobine Marc Goossens. Il savait que j'étais le team manager de RedAnt Racing. Il me dit que Kalle Rovanperä serait intéressé d'y participer en fonction de son programme (allégé, Ndlr) en WRC. Sur le coup, je m'étonne qu'un double champion du monde témoigne un quelconque intérêt pour une coupe monarque dans le Benelux. Je revois le même ingénieur dans un paddock quelques semaines plus tard et il insiste. Au point que je propose une vidéo-conférence avec Kalle et son manager. Lors de cet appel, j'explique bien à Kalle qu'il s'agit d'une voiture difficile à piloter. Je remarque d'emblée que c'est ce défi qui le stimule le plus. De son côté, le technicien Toyota me fait part de l'approche de Kalle en WRC, de sa façon de régler sa Yaris dans les moindres détails pour gagner un dixième. Une méthode qui me séduit : chez RedAnt, nous sommes

à la recherche de jeunes pilotes motivés. Avec Rovanperä, on est sur la même longueur d'onde. » Pour cause d'engagement au rallye du Portugal (9-12 mai), le Finlandais ne disputera pas la course inaugurale, prévue en lever de rideau des 6 Heures de Spa WEC, le même week-end. C'est donc à Zandvoort (Pays-Bas) qui accueillera aussi le DTM (8-9 juin) qu'il entamera sa saison en Porsche Carrera Cup Benelux. Il sera ensuite à Imola (6-7 juillet) mais loupera Assen (3-4 août) pour cause de Rallye de Finlande. Le Red Bull Ring (14-15 septembre), puis la finale dans le cadre de l'Euro Nascar à Zolder (12-13 octobre) constitueront son programme. Marrant : Rovanperä tournera sur le tourniquet limbourgeois 24 ans après son père. En 2000, Harri avait participé aux 24 Heures de Zolder sur une Lamborghini Diablo dans le but d'améliorer son pilotage sur asphalte. « Pour l'instant, nous n'avons pas encore fixé d'essais avec Kalle, précise Goossens. Il n'est pas impossible que son programme avec notre team (RedAnt participe aussi à la série 24 Heures. Ndlr) s'intensifie. » ■



NOUVEAUTÉ

MINI COOPER

LE CHANT DU THERMIQUE

La superstar de la firme anglaise, que l'on pensait condamnée à être exclusivement électrique, débarque dans deux versions à essence réjouissantes.

Il faut mettre à jour son logiciel mémoriel pour faire face aux nouvelles appellations du catalogue Mini. Désormais, les Mini Cooper C et Cooper S sont à essence et non plus exclusivement électriques. Mais pour le reste, cette 5^e génération demeure fidèle à ses principes : look sympa, intérieur minimaliste et plaisir de conduite.

Deux moteurs à essence, à 3 et 4 cylindres, font donc leur apparition dans la gamme. Il y a d'abord la sage Cooper C, déjà forte de 156 ch et 230 Nm de couple. Elle est proposée à partir de 29 500 euros, mais il faudra néanmoins ajouter, a minima, 400 euros de malus écologique pour profiter de ses accélérations. Le 0 à 100 km/h est atteint en 7"7, une valeur d'ores et déjà très sympathique.

DOUCE CONTINUITÉ

À peine plus chère (à partir de 33 500 euros), la Cooper S et ses 204 ch (300 Nm de couple) est alléchante. Là encore, il faudra passer par la case malus : 818 euros de plus, a minima, et jusqu'à 2 049 euros selon les options. Les moteurs à essence sont condamnés, ce n'est pas un mystère.

Aussi, cette itération de la nouvelle Mini en versions thermiques devrait très probablement être la dernière de l'histoire. Pour se remonter le moral, on peut se dire que le bouquet final n'est pas décevant, avec notamment une accélération à 100 km/h en 6"6.

Dans l'Hexagone, quatre finitions seront au programme : Essential, Classic, Favoured et John Cooper Works. Enfin, et contrairement à la version électrique produite en Chine, les thermiques sont bien produites en Angleterre sur le site historique d'Oxford. ■



EN APPROCHE

ABARTH 600^E SCORPIONISSIMA SÉRIE ÉNERVÉE ET LIMITÉE

L'Abarth « la plus puissante de l'histoire » sera une Fiat 600^e survitaminée, avec 240 chevaux électriques sur les seules roues avant.



Ah ! la magie du marketing. Que l'on veuille nous vendre un petit SUV au look sympa comme une voiture de sport, passe encore. C'est dans l'air du temps et la clientèle est friande de véhicules qui sortent de l'ordinaire. De là à pousser le bouchon jusqu'à affirmer que les pneus ont été « développés en Formule E », c'est presque contre-productif... Dommage, car jusque-là, tout était plutôt bien ficelé. Suspension rabaissée, grandes roues de 20 pouces, aileron arrière, jupes latérales et boucliers redessinés, le rendu est inspirant. Plus encore avec le Pack Scorpionissima et une fiche technique qui pousse la puissance à 240 ch. Sur les roues avant, il va y avoir de l'effet de couple dans la direction, et ce malgré la présence d'un différentiel mécanique inédit. Mais après tout, cela a son charme.

ENVIRON 40 000 EUROS, BONUS INCLUS ?

Cette première série Abarth 600^e Pack Scorpionissima sera produite en édition limitée à 1 949 exemplaires. Tous dans une livrée Hypnotic Purple. Ainsi taillée, la 600^e viendra se positionner dans le catalogue au-dessus de l'Abarth 500^e. Dès lors, on peut raisonnablement penser que son tarif flirtera avec les 47 000 euros en France afin d'être éligible au bonus écologique. À titre informatif, la Fiat 600^e, avec sa puissance de 115 kW (156 ch), débute à 30 900 euros bonus inclus. Si la batterie demeure de 54 kWh, l'autonomie pourrait être inférieure à 300 km réels. Là, c'est déjà moins rigolo...

LORIGE BL-ENDURANCE

“ Une plaquette de frein de 9X8 offre deux boîtiers de montre ”

Rien ne se perd, tout se transforme. La formule semble éculée, et pourtant la jeune marque française réussit l'exercice avec maestria à partir de consommables de l'Hypercar Peugeot. Entretien avec Émeric Paraud et Clément Etievre.

Propos recueillis par Dan Diaconu



EN PRÉAMBULE, QUELLE EST L'ORIGINE DE LORIGE ?

Émeric Paraud : Nous voulions un nom de marque qui ait du sens pour notre premier concept fortement lié à la compétition automobile. Lorige est un dérivé de l'aurige, le pilote des chars de l'antiquité gréco-romaine.

COMMENT A DÉBUTÉ LE PARTENARIAT AVEC PEUGEOT SPORT ?

Clément Etievre : Tout a commencé en 2021 avec l'annonce de la 9X8 par Peugeot Sport. Nous leur avons alors proposé une idée qui sortait de l'ordinaire. Celle-ci s'alignait sur leur vision novatrice. Nous leur avons expliqué notre volonté de produire des montres réalisées à l'aide des freins de leur voiture en développement. Notre innovation les a conquis, et comme le team cherchait à fonder un partenariat avec une marque horlogère, le timing était parfait.

AVIEZ-VOUS AUPARAVANT DES LIENS PARTICULIERS AVEC LE MILIEU DE LA COMPÉTITION AUTOMOBILE ?

E.P. : Nous sommes trois associés. Philippe Dumas travaille depuis 2011 au sein de différentes écuries en tant que team manager (*ex-Hexis, désormais chez AF Corse*. Ndlr). Clément et moi-même sommes intervenus comme techniciens, notamment en LM P2. Ce sont nos connaissances mécaniques qui nous ont donné l'idée de créer nos montres.

QUEL USAGE FAITES-VOUS PRÉCISÉMENT DES FREINS DE LA 9X8 ?

C.E. : Nous partons des plaquettes de la 9X8 qui a participé aux essais hivernaux 2021-2022. Celles-ci ont la particularité d'être fabriquées en carbone/carbone, un composite de fibres de carbone élaboré autour d'une matrice de graphite, très résistant aux hautes températures. Une plaquette de frein de 9X8 offre deux boîtiers de montre. Toutefois, pour parvenir au stade final, le carbone/carbone doit subir de multiples phases d'usinage et de cuisson qui nécessitent une trentaine d'heures avant de prendre la forme d'un boîtier (51,6 x 43,6 mm) étanche. Toutes ces opérations sont exécutées en interne dans nos ateliers. Les plaquettes récupérées ont ainsi

LORIGE



LORIGE

**Pas de frein
à l'innovation dans
l'univers de l'horlogerie.**



LORIGE

permis de réaliser trois séries de 24 montres BL-Endurance. Outre les avantages techniques du composite, ce matériau high-tech possède un atout esthétique. Ses motifs aléatoires rendent chaque pièce unique.

LORIGE VIENT DE PRÉSENTER UNE CRÉATION EXCLUSIVE DE HAUTE HORLOGERIE. INTÈGRE-T-ELLE AUSSI DES ÉLÉMENTS EN CARBONE/CARBONE ?

E.P. : Effectivement, nous avons dévoilé notre AS-01. Il s'agit d'une montre équipée d'un calibre à tourbillon central développé par la manufacture suisse Timeless. Sa boîte a été réalisée à l'aide des freins d'une voiture légendaire, la McLaren MP4/8 de 1993 pilotée par Ayrton Senna. Face à la complexité du mouvement et aussi du fait que les plaquettes étaient plus petites à l'époque en Formule 1, positionnées sur deux étriers, l'AS-01 prend la forme d'une édition limitée à seulement huit exemplaires. ■

Prix Lorige BL-Endurance : à partir de 30 040 euros

DEPANCEL ALLURE

RETOUR AUX SOURCES

Fidèle à son motto, la jeune marque française Motor Racing Instrument combine sport et élégance intemporelle.

La langue française donne parfois à un mot plusieurs significations. L'allure est ainsi définie comme une vitesse de déplacement et également une manière de se comporter, rappelle tout bon dictionnaire. Avec un A majuscule, il devient un nom, celui des nouvelles montres Depancel, dotées d'une esthétique inspirée des emblématiques chronographes de la compétition automobile. Aussi à l'aise dans les paddocks que sur les routes du quotidien, l'Allure brille par sa polyvalence. Les deux variations de cadran, bleu et argenté, servent de décors à un affichage ultrasensible des informations temporelles. Les rouages de son mouvement manuel se dévoilent via le fond saphir du boîtier en acier de 39 mm de diamètre. L'Allure s'accompagne d'un élégant bracelet en cuir de type racing. Comme Shakespeare le soulignait, « le temps n'a pas la même allure pour tout le monde ». D.D.

Prix : 650 euros



DEPANCEL





CHAMPIONNAT DU MONDE ENDURANCE

LE GUIDE 2024

DPP/T. FENETRE



DPP1

QR ?**FRÉDÉRIC LEQUIEN**

Directeur général FIA WEC

“ C'EST SUR LE WEC QUE L'ON
TROUVE LES PLUS BELLES
VOITURES DE COURSE DU MONDE ”

Le patron du Championnat du monde d'Endurance de la FIA nous présente la saison 2024 et ses nouveautés.

Pas trop stressé par cette campagne 2024 qui sera sans précédent dans l'histoire de l'Endurance ?

La saison s'annonce passionnante, tous les feux sont au vert, le plateau est magnifique, aussi bien en Hypercar qu'en GT. C'est historique, jamais dans l'histoire du sport automobile un championnat du monde a réuni quatorze constructeurs automobiles. Tous les ingrédients sont réunis pour que le WEC procure du spectacle, du suspense et de l'émotion.

Comment gérer l'arrivée de tant de nouveaux constructeurs, dont Alpine, BMW et Lamborghini ?

Il y aura neuf constructeurs en catégorie Hypercar, c'est très valorisant pour le championnat. C'est une situation idéale pour les fans, pour les diffuseurs, le plateau est très dense. Ce succès, c'est aussi le résultat d'une longue réflexion, conjointement menée par l'ACO, la FIA et l'IMSA. Le règlement Hypercar, au-delà de la convergence avec nos amis américains, permet de contenir les coûts et donne une liberté sans pareille en termes de design. Je prends souvent cet exemple, mais regardez les Peugeot 9X8 ou Ferrari 499P : il y a de l'audace et ces autos sont extraordinaires. Sans prétention, c'est sur le WEC que l'on trouve les plus belles voitures de course du monde. Alpine, BMW, Lamborghini et Isotta Fraschini arrivent avec beaucoup d'ambition et rejoignent Porsche, Peugeot, Toyota, Cadillac et Ferrari. Quel beau plateau !

Notons également l'arrivée de noms que le public pourra incarner : Jenson Button, Valentino Rossi ou Mick Schumacher...

C'est la démonstration que l'Endurance et le WEC sont devenus extrêmement attractifs, on le ressent également chez les plus jeunes pilotes. Aujourd'hui, ils ne rêvent plus uniquement de Formule 1, le WEC fait partie de l'équation.

Le soufflé n'est donc pas près de retomber !

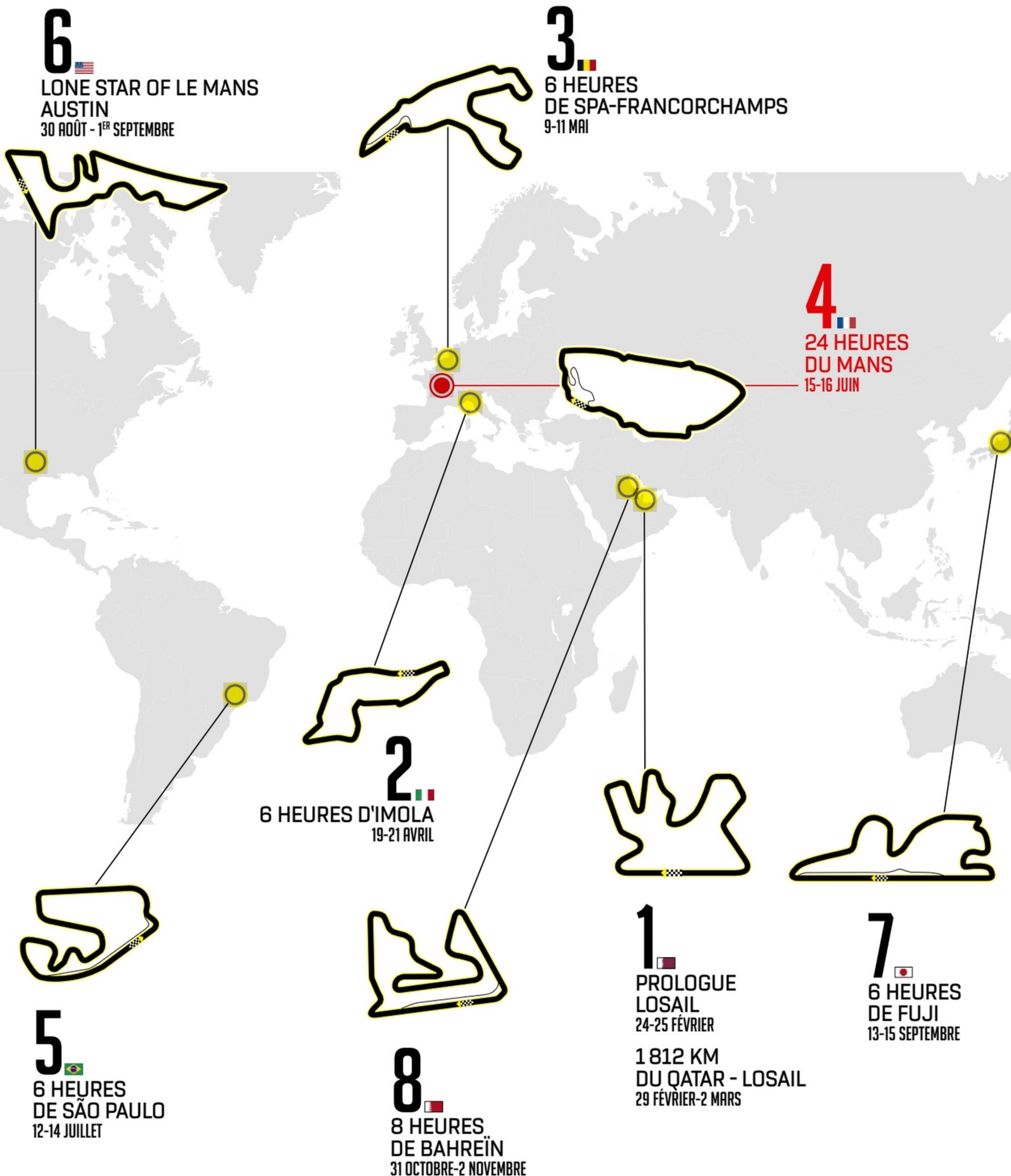
Je le crois, oui. Nous avons déjà enregistré des affluences record lors de plusieurs courses l'année dernière, notamment à Spa, Monza, Fuji et au Mans. Les ventes de billets pour les manches de la saison 2024 sont très prometteuses. C'est un signe de bonne santé du WEC et un message fort que l'on veut communiquer auprès de nos fans. Nos courses sont populaires et accessibles, c'est l'esprit des 24 Heures du Mans que nous essayons de véhiculer à travers le monde. Une manche du WEC, c'est beaucoup plus qu'une course, c'est un festival du sport automobile, avec une proximité entre le public et les concurrents.

Doha, Imola, São Paulo et Austin ont rejoint le calendrier. Pour quelles raisons ?

Le calendrier est établi de façon à satisfaire l'intérêt général du championnat. Il est un point d'équilibre entre les besoins des constructeurs, des annonceurs, des écuries, des pilotes et du promoteur. Lorsqu'un championnat mondial est en pleine croissance, tant sur le plan médiatique que sportif, il est bon d'élargir son territoire. Nous avons pour 2024 un bel équilibre entre des circuits extrêmement modernes, ce qui est le cas avec celui de Losail (Qatar), et d'autres à l'histoire chargée comme avec le retour d'Interlagos (Brésil) par exemple. Tout est une question d'équilibre.

Propos recueillis par Valentin Glo

CALENDRIER WEC 2024



AVEC ANDREAS ROOS

Responsable compétition BMW M

“ LORSQUE J'ÉTAIS GAMIN, MON PÈRE CONDUISAIT TOUJOURS DES BMW ”



C'est en Floride, en marge des 24 Heures de Daytona, que l'Allemand nous a raconté sa carrière. Après vingt années dans le sport automobile, lui qui se rêvait ingénieur de course en DTM est devenu le patron de la compétition de la firme à l'hélice, succédant à son ami Mike Krack. Une évidence pour celui dont les parents auraient préféré qu'il reprenne les pharmacies familiales.

Propos recueillis par Valentin Glo - Photos BMW

BONJOUR ANDREAS ! LE CHOIX D'UNE BMW XM COMPETITION NE ME SURPREND PAS. TOUT D'ABORD, POUVEZ-VOUS VOUS PRÉSENTER À NOS LECTEURS ?

Je suis actuellement directeur de BMW M Motorsport. J'ai débuté ma carrière dans le sport automobile assez tôt. Je n'ai jamais rien fait d'autre que ça dans toute ma carrière professionnelle. J'ai la chance que ma passion soit mon travail.

COMMENT EST-ELLE NÉE ?

Cela a commencé très jeune, j'étais toujours assis devant la télévision pour regarder des courses. Mon père aimait le sport automobile. Cela m'a intéressé dès le début, alors que je viens d'une famille exclusivement concernée par la pharmacie. Mon grand-père est pharmacien, comme ma mère, mon père et ma sœur. Tout le monde dans mon cercle familial l'est. Je suis en quelque sorte le mouton noir ! Lorsque j'étais gamin, mon père conduisait toujours des BMW, jamais rien d'autre. Cela doit venir de lui. J'ai commencé à faire du karting, mais à un moment donné, j'ai pris conscience qu'il valait mieux être de l'autre côté du muret des stands. Ce qui est drôle, c'est que quand je faisais du kart, j'avais demandé une bourse BMW. J'ai été invité à une sélection, mais j'avais un examen le même jour. Je suis donc allé à l'école et n'ai pas rejoint BMW à ce moment-là. Je devais avoir 18 ou 19 ans. Mes parents possédant deux pharmacies, je me suis dit

que je devrais reprendre leurs commerces. Aussi, ai-je entamé des études de médecine. Mais après un an et demi, j'ai compris que cela n'était pas fait pour moi.

POUR QUELLES RAISONS ?

Parce que j'ai toujours été plus intéressé par les aspects techniques. Mes parents se sont vite rendu à l'évidence également. Ma mère a toujours dit qu'elle pensait que c'était mieux que je fasse quelque chose sur le plan technique. J'ai alors bifurqué vers l'ingénierie mécanique et me suis spécialisé ensuite dans l'industrie automobile. En parallèle, j'ai commencé à travailler dans l'environnement des sports mécaniques avec le Team Rosberg en DTM, vers 2000 ou 2001. D'ailleurs, je suis originaire de la région où est basée l'équipe, quelque part au milieu de l'Allemagne, entre Karlsruhe et Francfort (*Neustadt an der Weinstraße*. Ndlr).

C'EST POUR CELA QUE VOUS AVEZ DÉBUTÉ CHEZ EUX ?

Pas tout à fait. Avec un excellent ami de mes parents, lui aussi mordu de course, nous passions beaucoup de temps sur les circuits. J'ai alors fait la connaissance de Volker Strycek, qui était le patron du sport automobile chez Opel. Une fois, au Nürburgring, je lui ai indiqué que j'étudiais l'ingénierie mécanique, que je voulais faire ma vie professionnelle dans le sport auto et lui ai demandé si je pouvais effectuer un stage chez eux. Quand je lui ai précisé que je venais de Neustadt an der Weinstraße, il m'a répondu : « *C'est l'endroit où est basé le Team Rosberg, non ? Va les voir en leur disant que tu viens de ma part et il devrait te proposer un stage.* » J'étais encore étudiant, je ne me voyais pas frapper à la porte de l'écurie en leur disant que je voulais travailler chez eux. Finalement, je me suis dit : « *Qu'est-ce que j'ai à perdre ? Au pire, ils vont me répondre non* ». J'y suis allé et on m'a d'abord rétorqué que le directeur technique n'était pas présent et qu'il fallait revenir la semaine suivante. Lorsque j'y suis retourné, ils ont répondu favorablement à ma demande. J'y ai travaillé pendant six ou huit semaines durant mes études. Visiblement, je n'ai pas effectué du si mauvais boulot, puisqu'ils m'ont demandé si je pouvais revenir. J'ai commencé à prêter main-forte lors des week-ends de DTM sur mon temps libre. Je transportais des pneus et les nettoyais. J'étais heureux, c'était ma passion. J'ai reçu un peu d'argent, mais j'aurais fait ça gratuitement. C'était tout bonnement incroyable pour moi, qui venait de commencer l'ingénierie mécanique.

POURQUOI LE CÔTÉ TECHNIQUE VOUS INTÉRESSAIT-IL TANT ?

J'ai toujours été porté sur le fonctionnement des voitures, la façon dont elles évoluent en piste. Je n'ai jamais été le gars qui développait le moteur ou quelque chose de spécial. Il s'agissait plutôt de prendre le produit et de le faire rouler. Quand j'étais jeune, quelqu'un m'a demandé quel était mon objectif, ce que je vou-

lais accomplir dans le sport automobile. J'ai toujours répondu que mon but était d'être ingénieur de course en DTM. J'étais tellement passionné par ce championnat. Quand je me suis mis à m'intéresser à la compétition, c'était la période des BMW M3 (E30). J'étais un grand fan de cette voiture. Si vous allez dans ma chambre d'enfant, il y a toujours des M3 partout. Après m'être occupé des pneumatiques, j'ai aidé en tant que mécanicien. Je suis ensuite devenu ingénieur en charge des datas, puis ingénieur de course en DTM. J'ai réalisé ma thèse quand j'étais à l'ingénierie de course dans le département sport automobile de ZF Sachs, un sous-traitant allemand de pièces pour automobiles, motocyclettes et poids lourds (*Andreas Roos est passé chez ZF Sachs de janvier 2004 à mars 2005*. Ndlr). Après cela, j'ai commencé chez ABT Sportsline. J'y suis resté un an avant de retourner dans le Team Rosberg (*en mars 2006*. Ndlr) jusqu'en 2011 en tant qu'ingénieur de course, puis directeur technique.

POURQUOI N'ÊTES-VOUS RESTÉ QU'UNE SEULE ANNÉE CHEZ ABT ?

Parce que l'opportunité de revenir au sein du Team Rosberg s'est présentée. ABT était avec Audi, tandis que Rosberg est devenu une écurie d'usine d'Audi en 2006. Ils me connaissaient déjà et moi déjà un peu Audi.

QUELS SOUVENIRS GARDEZ-VOUS DU TEAM ROSBERG ?

C'est là où j'ai grandi et acquis de l'expérience. Je suis très reconnaissant envers cette équipe pour l'opportunité offerte. Elle m'a ouvert les portes du monde du sport automobile professionnel. C'est comme cela que je me suis retrouvé en contact avec Audi, où j'ai finalement commencé à travailler en 2012. J'ai eu l'opportunité d'y évoluer à l'époque du LM P1 en WEC. Je pense avoir la chance de bien comprendre le sport automobile. J'ai débuté en bas de l'échelle d'une écurie de course, puis occupé tous les postes, d'une manière ou d'une autre. Cela m'a aidé à comprendre ce que ressentent les gens sur le circuit, ou ce dont a besoin une équipe, un constructeur pour, à l'arrivée, obtenir une voiture gagnante.

VOUS ÊTES ENSUITE RESTÉ DIX ANS CHEZ AUDI AVANT D'ARRIVER CHEZ BMW. QU'AVEZ-VOUS APPRIS À INGOLSTADT ?

Beaucoup de choses ! J'ai eu la chance de participer au programme WEC de l'époque. Je dirais que nous avions parfois plus de liberté qu'en Formule 1 en ce qui concerne la technologie et le développement. Il s'agissait des premières années où les voitures fonctionnaient avec des systèmes hybrides. C'était tout simplement incroyable de mener une opération à un tel niveau, qui plus est avec toutes les ressources dont nous disposions.

QUEL EST LE MEILLEUR MOMENT QUE VOUS Y AYEZ VÉCU ?

Certainement la victoire au Mans en 2012 (*triplé Audi et victoire du trio André Lotterer-Marcel Fässler-Benoît* ▶



Andreas ou la vie en Roos chez BMW.

Tréluyer. Ndlr). La première pour moi. Pour tous ceux qui travaillent dans notre milieu, c'est l'une des grandes réussites possible. Je suis heureux d'avoir pu remporter cette course à plusieurs reprises (2012, 2013, 2014. Ndlr). Je souhaite répéter cela avec BMW désormais. C'est le plus grand objectif pour tout le monde. Le défi est immense, quoiqu'un peu différent avec cette nouvelle ère de prototypes. Il n'y a jamais eu autant de constructeurs qu'aujourd'hui. Je suis très heureux de relever ce challenge avec BMW et j'espère que nous toucherons au but.

MALGRÉ LE CHANGEMENT DE RÉGLEMENTATION, QUE POUVEZ-VOUS APPORTER DE VOTRE EXPÉRIENCE LM P1 À BMW ?

Cela fait quelques années que le LM P1 a disparu (*l'Hypercar l'a remplacé à partir de 2021*. Ndlr), mais cela demeure une course de prototypes. Le Mans n'a pas vraiment changé depuis. Vous gardez en quelque sorte l'expérience que vous accumulez pendant ces périodes, la connaissance des gens, des circuits et du fonctionnement d'un proto. Finalement, ce qui est nécessaire pour avoir une équipe gagnante, c'est une combinaison de facteurs pour obtenir le bon package.

COMMENT DÉCRIREZ-VOUS VOTRE STYLE DE MANAGEMENT ?

Difficile à dire. Je dirais « empathique ». J'aime avoir de bonnes relations avec les personnes et le même état d'esprit. Nous sommes tous animés par une grande motivation. Nous voulons gagner des courses, que ce soit nous ou nos partenaires. Il est très important d'entretenir une bonne atmosphère avec eux et de se faire mutuellement confiance. Ce n'est pas seulement mon opinion, mais celle de tout le monde chez BMW M Motorsport et nos associés. Bien sûr, il faut parfois évoquer des sujets moins plaisants lorsque quelque chose a mal tourné, mais il faut le faire au bon niveau, et ensuite, trouver une solution. Il faut savoir accepter l'échec, mais aussi en tirer les leçons et essayer de s'améliorer. Il est important de créer un environnement où les gens ne sont pas stressés ou effrayés à l'idée de commettre une erreur.

POUVONS-NOUS DIRE QU'IL S'AGIT DE LA PHILOSOPHIE DE BMW ?

Tout à fait. Ce n'est pas seulement au sujet du sport automobile. L'ensemble de l'entreprise a une culture ouverte et transparente. Je suis très heureux de travailler pour BMW. C'est un rêve qui est devenu réalité.

J'ai toujours eu une grande passion pour cette marque, mais cela ne m'a pas empêché de lui rendre la vie dure, lorsque j'étais responsable du programme DTM chez Audi.

COMMENT L'OPPORTUNITÉ DE TRAVAILLER POUR LA FIRME À L'HÉLICE S'EST-ELLE PRÉSENTÉE ?

Je connais très bien Mike Krack depuis plusieurs années déjà, car il était responsable des opérations piste chez BMW, lorsque j'étais avec Audi. Nous étions en contact sur les circuits, mais également en dehors via des groupes de travail. Nous avons toujours bien coopéré. Nous nous battions l'un contre l'autre en piste, mais quand c'était le moment de discuter ou de trouver une solution pour faire avancer les choses, nous pouvions parler ouvertement et clairement. Nous avons beaucoup de respect l'un pour l'autre, nous nous comprenons extrêmement bien et nous nous sommes toujours dit qu'il serait bien de travailler ensemble un jour. C'est là que nous avons commencé les discussions. Nous avons eu cette opportunité de le faire quand j'ai rejoint BMW... mais Mike est parti (*le Luxembourgeois a rejoint Aston Martin en Formule 1. Ndlr*) ! Nous sommes toujours en contact, mais il est difficile d'aligner nos emplois du temps pour se voir. Parfois il m'écrit pour me dire qu'il est à Munich, mais je n'y suis pas...

MIKE SUIT-IL TOUJOURS LE PROGRAMME LMDh DE BMW AVEC ATTENTION ?

Oui, il est très heureux de voir que BMW se porte bien, pas seulement du point de vue LMDh, mais aussi de la M4 GT3 qui a été créée quand il était en poste. C'est en grande partie lui qui a pris les décisions et il suit donc ce que nous faisons, même s'il n'est plus impliqué. Il envoie des textos quand les choses vont bien et qu'il est content de voir BMW faire de bonnes performances, surtout que nous ne sommes pas en compétition l'un contre l'autre.

AU COURS DE VOTRE CARRIÈRE, AVEZ-VOUS PARFOIS PENSÉ QU'UNE MARCHÉ ÉTAIT TROP HAUTE POUR VOUS ?

À chaque nouvelle étape ! Quand vous êtes responsable d'une voiture et que vous devenez ingénieur de course, vous vous dites d'un côté « *Oh mon Dieu, mon rêve va devenir réalité* », mais d'un autre, il y a le risque de faire du mauvais travail et d'être tenu pour responsable de cela. Finalement, une routine s'installe et vous vous sentez plus à l'aise. Quand on m'a demandé de prendre la tête du département compétition de BMW, j'ai dit à mon patron, Franciscus van Meel (*voir Covoiturage Ah n°2404. Ndlr*) que je savais comment fonctionnait le sport automobile, parce que j'étais dans le milieu depuis vingt ans. Je n'ai donc jamais eu peur de la course en tant que telle, mais accepter ce poste, c'est représenter une marque haut de gamme.

ON IMAGINE LA PRESSION INHÉRENTE À CE POSTE...

Oui, c'est vrai. J'avais déjà fait mon chemin chez Audi auparavant, où j'ai obtenu de plus en plus de responsabilités. À la fin, j'étais responsable de l'ensemble des programmes de course d'usine : la Formule E au début, le



DTM, le Dakar, la LMDh (*un projet annulé, Audi se tournant finalement vers la F1. Ndlr*). Telles étaient mes responsabilités. On peut se demander quelle est la différence avec mon poste chez BMW ? C'était plus ou moins la même chose, mais c'est plus facile quand vous gravissez les échelons de l'entreprise petit à petit, parce que vous connaissez toutes les personnes, vous savez à qui parler, ce qu'il faut faire et comment se déroulent toutes les procédures. C'est différent lorsque vous débarquez dans une nouvelle marque. C'est un vrai défi, mais j'ai reçu beaucoup d'aide de la part des gens qui connaissent BMW depuis longtemps. Je leur en suis reconnaissant, car cela m'a facilité la vie et permis d'entrer dans le vif du sujet tout en prenant vite mes marques pour faire mon travail et prendre les bonnes décisions.

VOUS ÊTES ÉGALEMENT PROCHE DE VINCENT VOSSE, AVEC QUI VOUS VOUS ÊTES ASSOCIÉ POUR PARTICIPER AU WEC DANS LA CATÉGORIE HYPERCAR. QUELLE RELATION AVEZ-VOUS ?

Je le connais depuis sa carrière de pilote, en tant que « M. Viper », car il a participé à de nombreuses courses avec la Dodge. Je savais qu'il faisait ▶

“ CE N'EST PAS SEULEMENT AU SUJET DU SPORT AUTOMOBILE. L'ENSEMBLE DE L'ENTREPRISE A UNE CULTURE OUVERTE ET TRANSPARENTE. JE SUIS TRÈS HEUREUX DE TRAVAILLER POUR BMW ”



du bon travail pour Audi avec son équipe WRT, mais je n'avais jamais eu de relation professionnelle avec lui avant qu'il ne lance le programme DTM en 2019. Nous sommes entrés en contact pour la première fois en 2018, car j'étais encore responsable du programme DTM chez Audi. Dès le début, nous avons le même état d'esprit et des objectifs identiques. C'est pourquoi, nous travaillons très bien. La structure WRT a prouvé ces dernières années qu'elle avait les compétences pour évoluer et briller au plus haut niveau. Nous sommes heureux de collaborer ensemble, au côté de toutes nos autres équipes, qui ont déjà prouvé qu'elles pouvaient gagner des courses et des championnats.

UN CHOIX LOGIQUE EN SOMME ?

Exact. L'occasion s'est présentée lorsqu'Audi a arrêté son programme LMDh. Le monde du sport automobile est petit et nous sommes toujours restés en contact d'une manière ou d'une autre. Nous nous sommes vus lors de certaines courses. Quand il est apparu clairement qu'Audi arrêterait le programme Endurance, les contacts se sont intensifiés.

PLUSIEURS PILOTES CHOISIS DANS VOTRE PROGRAMME VIENNENT D'AUDI. ÉTAIT-CE VOULU ?

Bien sûr, mais ce n'est pas non plus de mon seul et unique fait. Ce sont des choses, des décisions que nous prenons

ensemble chez BMW. Quand vous regardez un pilote comme René (Rast, triple champion DTM. Ndlr), pour nous, il était très important d'avoir un pilote qui avait de l'expérience dans les courses de prototypes et avec un programme d'usine LM P1 (Rast pilota notamment une Audi d'usine aux 24 Heures du Mans 2015. Ndlr). Il a montré à plusieurs reprises qu'il était l'un des plus rapides, mais c'est également un très bon pilote de développement. Ensuite, nous avons étudié le profil d'autres pilotes qui pourraient s'intégrer dans notre groupe. Nous étions déjà très satisfaits de notre effectif, mais avec la multiplicité des programmes, nous devions en avoir plus.

D'UN POINT DE VUE HUMAIN, EST-CE IMPORTANT POUR VOUS DE CONTINUER DE TRAVAILLER AVEC DES GENS QUE VOUS CONNAISSEZ DÉJÀ ?

Oui et non. Le facteur humain n'est pas négligeable. Les choses sont plus simples quand il existe déjà une bonne relation antérieure. Après, au bout du compte, il s'agit de savoir à quel poste vous devez placer telle personne ou à quel poste vous avez besoin de tel profil : est-ce qu'il s'intègre bien avec le reste de l'équipe ? Il ne sert à rien de mettre un seul spécialiste quelque part s'il ne s'adapte pas convenablement. C'est toute l'équipe qui s'en trouve affectée. Il faut avoir les bonnes compétences pour remplir ce rôle, mais la mentalité et l'esprit d'équipe jouent un rôle important. ■

ABONNEZ-VOUS

Votre magazine 100 % NUMÉRIQUE

chaque lundi dès 20 heures

Autohebdo
c'est aussi
le rallye
en France



OFFRE SANS ENGAGEMENT

9,90€

Prélèvement tous les 4 numéros

+ accès PREMIUM autohebdo.fr

OFFRE ANNUELLE

99,90€

Les 50 numéros

+ accès PREMIUM autohebdo.fr

RETROUVEZ NOS OFFRES
sur notre site [autohebdo.aboshop.fr](https://www.autohebdo.aboshop.fr)



PEUGEOT

NOUVEAU LOOK, POUR UNE NOUVELLE VIE ?

Le constructeur français a largement revu sa copie et alignera une 9X8 radicalement différente à partir d'Imola. Pour enfin décoller dans la hiérarchie mondiale ? Julien Billiotte

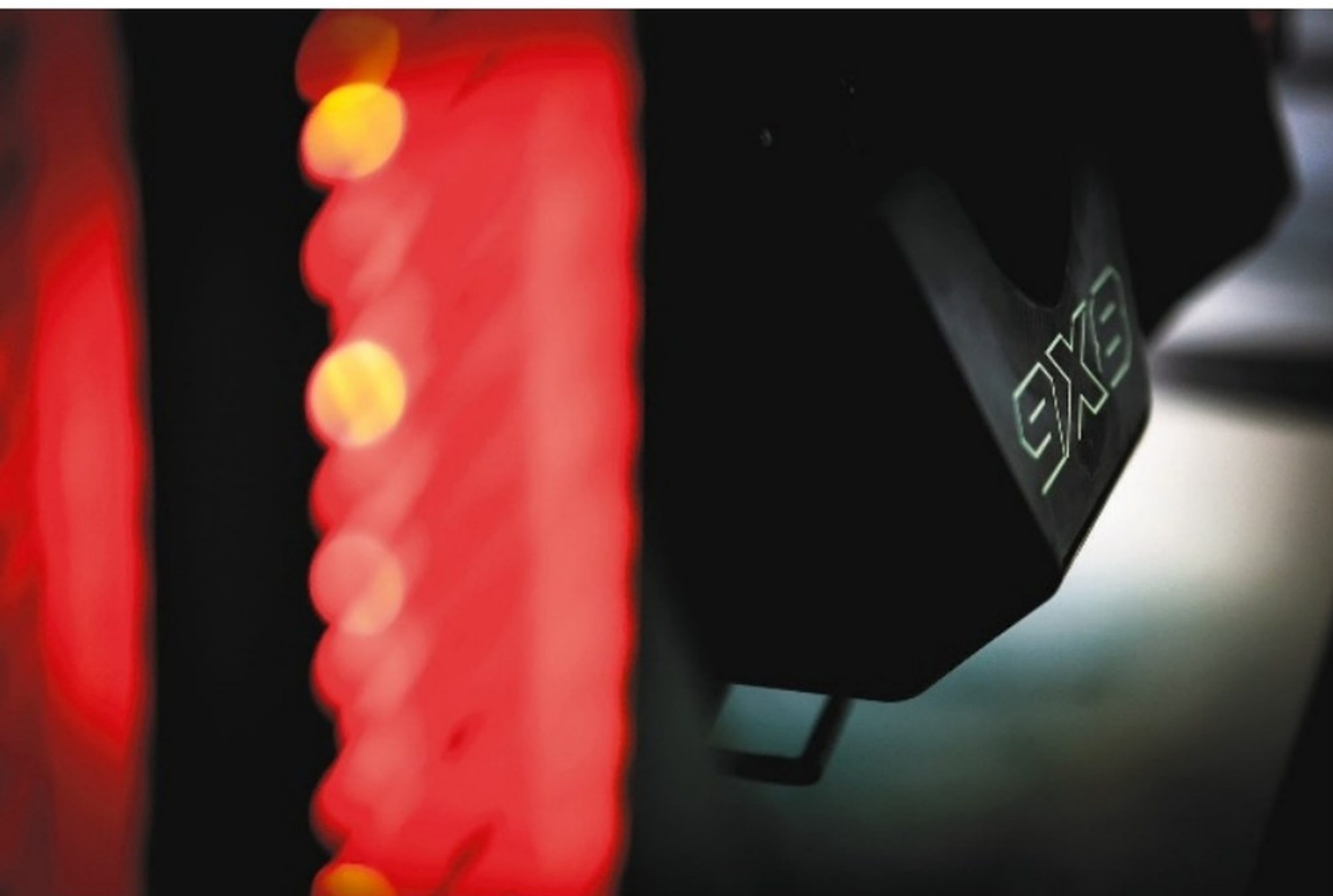
Les Lionnes n'ont plus d'excuse. Après un an et demi passé à végéter dans les tréfonds du classement Hypercar, les élégantes 9X8 ont subi un lifting majeur. Exit la marque de fabrique initiale, le concept dépourvu d'aileron arrière ayant vécu. Idem pour la taille identique des pneumatiques à l'avant et à l'arrière (31 cm de largeur), remplacée par

une répartition 29/34 adoptée par toutes les écuries de pointe depuis les débuts de la catégorie Hypercar. Peugeot, qui devra aligner la 9X8 dans sa spécification initiale lors de la manche d'ouverture au Qatar faute d'homologation à temps de la version 2.0, se montrera-t-elle enfin digne des glorieuses 905 triples vainqueures du Mans au début des années 1990 ? Il faut l'espérer pour les amoureux de la griffe sochaliennne, sans quoi la poursuite du programme sera remise en cause en cas de prolongation des performances atones.

FIERTÉ NATIONALE

Si jouer la victoire à la régulière semble relever du vœu pieux, la 9X8 devra au moins faire bonne figure dans un peloton autrement plus relevé cette saison avec l'arrivée de nouveaux constructeurs ambitieux. Parmi eux se trouvent les compatriotes d'Alpine.

Or quand il est peu probable d'aller chercher le titre, quoi de mieux que remporter le derby national pour présenter un bilan positif ? (voir pages 40-43). Aux Lionnes de répondre en piste, elles qui embarqueront un effectif de pilotes globalement similaire à celui de l'an passé. Seules différences : Gustavo Menezes a laissé sa place à Stoffel Vandoorne, tandis que la répartition des équipages a été légèrement revue. Année de tous les espoirs ou de tous dangers, la campagne 2024 s'annonce décisive pour l'avenir de Peugeot au plus haut niveau de l'Endurance mondiale.



PEUGEOT

MICHELIN

NE PAS RELÂCHER LA PRESSION

Le fabricant français équipera toujours la catégorie Hypercar et fera face à quelques défis lors de cette nouvelle saison. Valentin Glo

Pas de révolution, la gamme de pneus exploitée en 2023 est reconduite. La principale nouveauté reposera sur l'identification des différents crans, Soft (blanc), Medium (jaune) et Hard (rouge). À partir des 6 Heures d'Imola, une bande de couleur correspondante remplacera la pastille utilisée jusqu'à présent, afin d'offrir une meilleure visibilité quant aux gommes choisies.

La firme clermontoise sera aussi confrontée à l'équation des nouvelles destinations inscrites au calendrier. Celles qui suscitent le plus d'interrogations sont Doha (Qatar) et São Paulo (Brésil). Pour cette dernière, Michelin ne dispose pas de données à disposition et ne sera pas en mesure de réaliser de tests avant l'épreuve. Pour la première manche de la saison, on se souvient des problèmes rencontrés par Pirelli lors du Grand Prix de Formule 1 disputé l'année dernière. Le fabricant français a testé en

novembre sur le tracé de Losail et aucune alerte ne s'est produite.

La principale interrogation repose sur l'évolution de l'adhérence avec 37 voitures en piste et de l'amélioration de chronos.

Une spécificité sera d'ailleurs mise en place pour cette manche d'ouverture des 1812 km du Qatar pour l'Hyperpole. Alors que les gommes les plus tendres parmi les gammes choisies pour chaque week-end seront utilisées pour les autres destinations du calendrier, ce sera le cran le plus dur qui sera fourni à Losail pour permettre aux voitures d'effectuer plusieurs tours (seuls les Medium et Hard seront du voyage). Des discussions sont toujours en cours à ce sujet pour les 24 Heures du Mans où les trois crans seront disponibles. Un retour des cabines de chauffe n'est pas à l'ordre du jour dans la feuille de route technique de Michelin à l'heure actuelle. Pour éviter la situation vécue l'année dernière à Spa, avec des pneus Hard très difficiles à monter en température dans des conditions fraîches, le fournisseur emmènera en Belgique des Soft et Medium, préférant gérer une forte dégradation qu'une mise en température sur trois tours.



ALPINE



TOYOTA

TOYOTA

RÉCUPÉRER LA COURONNE SARTHOISE

Le constructeur japonais a écrasé la concurrence en 2023, mais l'épreuve la plus prestigieuse du calendrier lui a échappé. La marque nipponne doit laver l'affront cette année. Question d'honneur. Julien Billiotte

Dans cent ans, se souviendra-t-on du nom des champions du monde d'Endurance 2023 ? Peut-être. Mais sans doute moins que celui de la marque victorieuse au Centenaire des 24 Heures du Mans. Invaincue dans la Sarthe entre 2018 et 2022, Toyota a trébuché l'année où il ne fallait pas, à fortiori face à une concurrence autrement plus relevée que celle aperçue lors des cinq éditions précédentes. Difficile de ne pas faire des raccourcis...

Le constructeur japonais ne le reconnaîtra jamais, mais il doit faire de la victoire dans la Sarthe son unique objectif en 2024. Avec un plateau Hypercar encore plus exceptionnel cette année, une restauration de sa suprématie au Mans permettrait de balayer la déception et l'amertume ressenties douze mois plus tôt. Pas facile quand on est LA référence du championnat depuis longtemps et donc à la merci d'une « Balance de Performance » potentiellement favorable aux adversaires (même si elle n'explique pas tout).

À priori, on ne change pas une équipe qui gagne. Est-ce pour cela que David Flourey a succédé au fidèle Pascal Vasselon au poste de directeur technique durant l'hiver ? Cette réorganisation était prévue de longue date, mais son timing a de quoi surprendre. Le nouvel homme fort ne vient pas de nulle part, lui qui collabora avec Toyota en qualité de directeur technique d'Oreca pendant des années avant de rejoindre le constructeur nippon à temps plein il y a un peu plus de deux ans. Le changement s'invite également côté Pilotes avec le remplacement de José María López (double champion du monde WEC et vainqueur du Mans en 2021) par Nyck de Vries, vainqueur de la Formule 2 FIA en 2019 et champion du monde de Formule E deux ans plus tard. Après sa courte expérience F1 sous les couleurs AlphaTauri, le Néerlandais, qui aurait dû rejoindre Toyota dès l'an dernier, a une revanche à prendre. Ça tombe bien, son employeur aussi.



CADILLAC

TRANSFORMER L'ESSAI

Compétitive et dotée d'un joli capital sympathie, la V-Series.R doit maintenant concrétiser son potentiel en piste.

Julien Billiotte

Le doux bruit de son V8 en a fait l'une des chouchous des amoureux de l'Endurance. Les lignes évocatrices de sa carrosserie ont également dopé sa cote de popularité. Et les performances étaient présentes au rendez-vous dès les premiers tours de roue, avec en point d'orgue un solide podium au Centenaire des 24 Heures du Mans pour le retour de Cadillac dans la Sarthe. Néanmoins, la « Caddy bleue » a quelque peu perdu de sa superbe sur la seconde moitié de saison 2023, l'Hypercar américaine glissant derrière la Porsche 963 dans la hiérarchie mondiale.

Avec une seule voiture alignée en WEC, contre deux ou plus chez la concurrence, la tâche n'est

pas aisée. Côté pilotes, la marque de Detroit (États-Unis) a conservé Earl Bamber et Alex Lynn, mais n'a pas reconduit le vétéran Richard Westbrook. Pour lui succéder, Cadillac a mis en place un système d'alternance avec Sébastien Bourdais et Renger van der Zande, coéquipiers sur la V-Series.R jaune en IMSA, ainsi qu'un troisième pilote Ganassi dont on connaîtra bientôt l'identité. La LMDh de General Motors ne manque pas d'atouts, on l'a encore vue récemment aux 24 Heures de Daytona, même si la victoire lui échappa pour une poignée de secondes, mais elle doit franchir un nouveau palier cette année. Sans quoi, elle risque de se retrouver piégée par un plafond de verre. ■

DPPI/A. VINCENT



DPPI/P. MARIA

ISOTTA FRASCHINI DUQUEINE

LE PETIT POUCKET

Se lancer dans une aventure au beau milieu des mastodontes en Hypercar n'est pas chose aisée : pourtant, Isotta Fraschini et le Team Duqueine s'apprêtent à relever le défi.

Dorian Grangier

Dans la lignée de Glickenhaus et Vanwall, Isotta Fraschini Milano saute dans le grand bain de l'Endurance et dans la catégorie-reine. Un immense challenge pour le modeste constructeur italien, ressuscité en 2022 dans l'optique d'un engagement en Hypercar. Deux ans plus tard, et après un premier refus pour la saison 2023, Isotta est bel et bien là ! Face aux grands constructeurs, la firme milanaise ne veut pas jouer les petits bras avec sa Tipo6 LMH-C. Un prototype conçu de A à Z,

en association avec Williams pour l'aérodynamique et Michelotto Engineering pour le moteur. Cerise sur le gâteau : l'Hypercar italienne aura aussi un système hybride, s'il vous plaît ! Néanmoins, la préparation en amont de cette première campagne n'a pas été de tout repos : la lombarde s'est déjà fait remarquer hors des circuits, en mettant fin au partenariat avec Vector Sport le jour même où la liste des engagés du WEC a été dévoilée, afin de filer avec l'équipe française Team Duqueine.

Jean-Karl Vernay, pilote de développement pour Isotta Fraschini et responsable de la compétition clients chez Duqueine Automotive, fait partie des pilotes officialisés pour le WEC. Le Français de 36 ans aura à charge de mener le projet et sera accompagné par deux jeunes pousses dans la discipline, le Canadien Antonio Serravalle (21 ans) et le Thaïlandais Carl Bennett (19 ans). Reste à voir ce que cette curieuse écurie pourra nous proposer, en leur espérant un autre destin que ceux de Glickenhaus et Vanwall. ■

NOUVELLE CATÉGORIE

L'AUTRE ÂGE D'OR
DE L'ENDURANCE

Après douze années d'existence en WEC, le GTE s'efface pour laisser place au LMGT3 et à pléthore de constructeurs, qu'ils soient historiques ou inédits dans le championnat.

Dorian Grangier

Neuf : c'est le nombre (remarquable) de constructeurs ayant répondu présent pour les débuts de la nouvelle catégorie LMGT3 en Championnat du monde d'Endurance. Après des années d'hésitation au sein des instances dirigeantes pour délaissier le tant aimé LMGT2, qui a fait les beaux jours du WEC depuis 2012, le WEC a sauté le pas pour 2024. Et pour une première, quel plateau ! Neuf marques différentes, dix écuries et dix-huit équipages vont se disputer le titre, du jamais-vu. Une grille d'une grande profondeur et diversité, voilà de quoi en réjouir plus d'un ! Une expansion historique, dopée par la suppression de la catégorie LM P2, même si quinze prototypes offriront une nouvelle représentation lors des 24 Heures du Mans, en juin prochain. L'introduction de cette nouvelle classe répondait à plusieurs

besoins. De cohérence avec le reste des compétitions GT, toutes passées à la réglementation GT3 (GT World Challenge, DTM, IGTC...). De renouveau avec un plateau GTE qui s'appauvissait au fil des saisons. Et d'ouverture vers le monde du Pro-Am et de la compétition clients. Les constructeurs présents en Hypercar n'en délaissent pas pour autant le GT ! Voilà la force du WEC 2.0 : une complémentarité retrouvée entre ses deux classes, chacune ayant ses logiques aussi bien sportives qu'économiques, contrairement à l'époque du LM P1 / GTE Pro.

PAS DE FAVORI, QUE DES OUTSIDERS

Cette année, on retrouvera les « historiques » des catégories GT, à savoir Porsche, Ferrari, Aston Martin, Corvette - tous présents en GTE Am l'an dernier - mais aussi des « petits » nouveaux. Façon de parler ! Près de

trente ans après son sacre aux 24 Heures du Mans, McLaren fait son retour en Endurance avec United Autosports. En parallèle de leurs engagements en Hypercar, BMW et Lamborghini font coup double et inscrivent deux montures en LMGT3, la première avec WRT, la seconde avec Iron Lynx. Après des années de succès dans la catégorie-reine, Toyota a enfin un pied en GT via sa marque premium, Lexus, afin de conquérir de nouveaux titres. N'oublions pas Ford qui replonge en WEC, cinq ans après la fin du programme GTE, avec son modèle emblématique : la Mustang.

Tant de nouveautés qui rendent impossible la définition d'une hiérarchie. Seulement de timides certitudes, aussi rares soient-elles, nous permettent de dégager quelques outsiders. Les modèles les plus « anciens » auront un avantage indéniable : la BMW M4

GT3 est engagée en compétition depuis 2022, et si d'autres montures sont en piste depuis plus longtemps encore, celles-ci s'offriront une version EVO en 2024 (Aston Martin, Lexus, etc.) afin de rester à la page. N'omettons pas les nouvelles venues introduites en 2023 : les Porsche 911 GT3 R et Ferrari 296 GT3 ont déjà fait leurs preuves en s'octroyant un beau palmarès dès leur première saison de compétition. Les différences pourraient se faire sur les associations constructeurs / écuries, inédites pour certaines d'entre elles en 2024 (Akkodis avec Lexus, Proton avec Ford ou TF Sport avec Corvette), sur l'arrivée de Goodyear comme manufacturier unique ou sur le choix du pilote Bronze pour l'exercice des qualifications. Bref, profitons du spectacle et de l'incertitude que saura offrir cette nouvelle catégorie. ■



ASTON MARTIN

VALENTINO ROSSI

LE GRAND SAUT

Après quelques années d'apprentissage en GT World Challenge, la légende italienne du MotoGP bascule dans une nouvelle dimension. En attendant l'Hypercar ?

Valentin Glo

Toujours couvé par WRT, VR46 se lance à l'assaut du WEC. À 44 ans, l'Italien sera la grande attraction de la catégorie LMGT3 dans laquelle il est engagé avec une BMW M4. Le « Dottore » sera associé au rapide omanais Ahmad Al-Harthy, pilote Bronze du trio, ainsi qu'à l'un de ses coéquipiers de l'année dernière en GTWC et IGTC : Maxime Martin.

« Je n'ai pas mille conseils à lui donner, estime le Belge au sujet de son camarade de route. L'ex-

périence de la course, il en a plus que moi d'une manière générale. Il a une très bonne approche. C'est une personne humble qui essaye d'apprendre et de s'améliorer. Il a clairement progressé tout au long de l'année, il est beaucoup plus constant, même si c'est là où le bât blesse encore. Il a la pointe de vitesse, peut-être pas comme les pros ce qui est tout à fait normal, mais il peut encore s'améliorer sur la régularité. »

Dans les championnats SRO, Vale



s'est distingué en signant des podiums à Dubaï, Brands Hatch (Royaume-Uni), Zandvoort (Pays-Bas) et Abou Dhabi, mais surtout en s'imposant devant son public à Misano (Italie) dans une catégorie Pro des plus relevées pour sa première année avec la firme à l'hélice. Il a également eu l'oc-

casion de découvrir le tracé du Mans avec réussite, puisqu'il a remporté la course 2 de Road to Le Mans associé à Jérôme Policand. Sera-t-il en mesure d'écrire une nouvelle page de sa légende en 2024, avant de grimper à bord de la M Hybrid V8, l'année suivante ? ■

FORD

DOMPTER LA BÊTE

Le constructeur américain effectue son retour en WEC avec Proton Competition et surtout une nouvelle machine : la Mustang GT3.

Dorian Grangier

Ford et l'Endurance, c'est une histoire d'amour qui se résumerait presque à un seul modèle : la Ford GT40, sacrée au Mans dans les années 1960

(sans oublier sa version remasterisée, la Ford GT, victorieuse dans la Sarthe en 2016). Véritable icône du sport automobile, cette voiture a marqué des générations

de passionnés. Néanmoins, pour son retour dans le championnat du monde d'Endurance FIA, Ford a décidé de lancer un autre modèle emblématique de sa gamme :

la Ford Mustang. La « pony car » dans sa version GT3 part à l'assaut du WEC avec la lourde tâche de décrocher un premier titre mondial pour le constructeur américain. Au contraire de la GT, conçue purement dans un esprit de compétition, Ford et sa Mustang à l'ADN de « muscle car » aura tout à apprendre.

Pour sa première apparition officielle, lors des dernières 24 Heures de Daytona, fin janvier, la monture américaine n'était pas encore tout à fait prête et fut victime de problèmes de refroidissement. Un processus de déverminage logique pour toute nouvelle voiture. Ford devra également nouer des liens avec l'écurie allemande Proton Competition qui, après trois décennies de fidélité à Porsche en GT, s'émancipe en s'alliant avec la firme étasunienne.

Une association inédite avec des pilotes expérimentés (Olsen, Pedersen, Barker) qui auront pour objectif de faire progresser la Mustang tout au long de la saison. Pour que le poulain se transforme en véritable cheval de course ! ■



RÈGLEMENT SPORTIF 2024

Dorian GRANGIER

BoP

Le système d'équivalence, dénommé « Balance de Performance » (BoP), s'applique aux voitures engagées dans les catégories Hypercar et LMGT3. Son objectif est de permettre aux voitures de conceptions techniques différentes de concourir dans la même catégorie. Le Comité Endurance de la FIA effectuera les ajustements de cette BoP.

Catégories

Les catégories sont au nombre de deux : Hypercar et LMGT3. La nouvelle classe GT pour 2024 sera basée sur la plateforme technique GT3 de la FIA existante et se concentrera sur les gentlemen drivers et les équipes privées. Un constructeur peut désigner deux voitures, sous deux licences différentes, à la seule condition que ces autos soient engagées par la même société.

Catégorisation pilotes

En fonction de leurs palmarès sportifs et de leurs résultats, les pilotes du championnat sont catégorisés par un comité FIA spécifique comme suit : Bronze, Silver, Gold, Platinum.

Hypercar : les pilotes Bronze ne sont pas autorisés. LMGT3 : un équipage de 2 ou 3 pilotes doit se conformer à l'une des deux associations suivantes : Bronze-Bronze-autre ou Bronze-Silver-autre.

Classement

Pour être classée, une auto doit :

- couper la ligne d'arrivée, excepté en cas de force majeure et à la discrétion des commissaires sportifs ;
- avoir couvert au moins 70 % de la distance parcourue par la voiture en tête de la catégorie ;
- ne pas s'être arrêtée en piste afin d'attendre la présentation du drapeau à damier.

Full Course Yellow (FCY)

Une fois sous Full Course Yellow, les voitures ralentissent à 80 km/h, en une seule ligne, et conservent la distance qui les sépare de la voiture de devant et de celle de derrière. Il est strictement interdit de dépasser sous FCY, excepté si une voiture ralentit en raison d'un problème évident. L'entrée de la voie des stands est fermée sous FCY. La sortie restera ouverte.

Slow Zones

Elles ne s'appliquent pas en WEC, excepté aux 24 Heures du Mans.

Virtual Safety Car

Le directeur de course peut activer une voiture de sécurité virtuelle (VSC) s'il le juge nécessaire. Chaque période de VSC sera systématiquement suivie d'une procédure sous voiture de sécurité. La VSC peut être utilisée pour une durée approximative de deux tours de piste.

Le Mans

Un concurrent engagé à la saison qui ne participerait pas à deux autres épreuves - ou plus - perdrait le bénéfice de son invitation aux 24 Heures du Mans.

Numéros

Ils peuvent être choisis par les concurrents (de 1 à 999) selon le principe du « premier arrivé, premier servi », hormis pour le n°1, pour lequel le champion sortant a la priorité. Les fonds des numéros doivent respecter les couleurs ci-dessous :

Hypercar : Rouge pantone 485

LMGT3 : Orange pantone 021C

Pneumatiques

Les catégories Hypercar et LMGT3 sont soumises à la règle du manufacturier unique, respectivement Michelin et Goodyear. Ci-dessous, le tableau d'allocation des pneus par catégories.

	HYPERCAR	LMGT3
Essais Libres	12	12
Hyperpole	4	4
Courses de 6h*	18	18
Course de 8h*	26	26
Course de 10h*	32	32

(*) *Qualifications comprises*

Le nombre de pneus Pluie n'est limité pour aucune catégorie. L'utilisation de toute machine thermique ou de rétention de chaleur, ainsi que le traitement chimique ou l'utilisation de composants chimiques pour pneumatiques, jantes, roues sont interdits, à l'exception de l'enlèvement des débris ramassés sur la piste. Les concurrents ont l'interdiction d'avoir ce qui précède en leur possession pendant une compétition.

Poids

En Hypercar, le poids moyen d'un équipage (intégralement équipé) doit être supérieur ou égal à 80 kg par pilote. Si cette moyenne est inférieure, un lest sera appliqué à la voiture de l'équipage en question, dans une limite de 20 kg.

Qualifications

Les qualifications se disputent sur deux séances distinctes, une pour chaque classe, Hypercar et LMGT3. Les deux catégories disposeront d'une première séance de 12 minutes suivie d'une Hyperpole de 10 minutes pour les 10 meilleurs qualifiés qui déterminent la pole position. En LMGT3, seul un pilote Bronze peut qualifier la voiture aux essais qualificatifs et à l'Hyperpole. Toute voiture provoquant un drapeau rouge lors d'une des qualifications verra tout ou partie de ses temps au tour supprimés de la séance concernée.

Staff

Les concurrents engagés dans la catégorie Hypercar ne doivent pas compter plus de 20 membres du personnel opérationnel par voiture (22 lorsqu'il s'agit d'une voiture homologuée avec un ERS) ayant accès aux garages, camions, bureaux ainsi qu'à toutes les zones réservées aux opérations du concurrent, depuis le début de la compétition jusqu'à la fin de la course.

Success ballast

Un success ballast sera imposé pour les voitures LMGT3 engagées en WEC. Il sera en vigueur lors de toutes les courses, sauf pour les 24 Heures du Mans. Le système de calcul du lest utilise les résultats des courses précédentes et les positions au championnat, à condition que toutes les voitures commencent une saison donnée avec un lest de 0 kilogramme.

Temps de conduite

Temps de conduite minimum pour les pilotes Hypercar : néant.

Temps de conduite par durée de course

Pour toutes les catégories, tout pilote ayant conduit moins d'une heure au total ne marquera pas de points au championnat, en sus des pénalités prévues par le règlement. Les pilotes LMGT3 doivent toujours respecter un temps de conduite minimum, fixé en fonction de la durée de la course.

Ci-dessous le tableau des temps de conduite minimum en LMGT3.

	Course de 6h	Course de 8h	Course de 10h*
SILVER	1h45	2h20	2h55
BRONZE	1h45	2h20	2h55

(*) *Ou de 1 812 km*

Titres

À l'issue du championnat, des titres mondiaux et des trophées seront distribués :

- Champion du monde Pilotes Hypercar (indépendamment de leur participation au Championnat du monde d'Endurance Hypercar de la FIA ou à la Coupe du monde des Équipes Hypercar)
- Champion du monde Équipes Hypercar
- Coupe du monde FIA des Équipes Hypercar
- Trophée Équipes LMGT3
- Trophée Pilotes LMGT3

Pour le classement Équipes Hypercar, seuls sont retenus, à l'issue de chaque course, les points de la voiture la mieux placée de chaque concurrent. La distribution des points Pilotes et Constructeurs est définie ainsi :

Course de 6h : 1^{er} 25 pts, 2^e 18 pts, 3^e 15 pts, 4^e 12 pts, 5^e 10 pts, 6^e 8 pts, 7^e 6 pts, 8^e 4 pts, 9^e 2 pts, 10^e 1 pt

Course de 8h ou 10h : 1^{er} 38 pts, 2^e 27 pts, 3^e 23 pts, 4^e 18 pts, 5^e 15 pts, 6^e 12 pts, 7^e 9 pts, 8^e 6 pts, 9^e 3 pts, 10^e 2 pts.

24 H. du Mans : 1^{er} 50 pts, 2^e 36 pts, 3^e 30 pts, 4^e 24 pts, 5^e 20 pts, 6^e 16 pts, 7^e 12 pts, 8^e 8 pts, 9^e 4 pts, 10^e 2 pts.

Plus 1 point pour la pole.

Week-end

Chaque meeting - en dehors des 24 Heures du Mans - se compose de 2 ou 3 séances d'essais libres chronométrés d'une heure, d'une heure et demie ou de deux heures dans la limite de quatre heures au total, de deux séances d'essais qualificatifs (voir Qualifications) et d'une course dont la durée ne peut pas être inférieure à 6 heures. ■



ANALYSE

ALPINE vs PEUGEOT

SOUVERAINETÉ NATIONALE

Un match dans le match se jouera avec l'opposition de deux constructeurs français. Une question d'honneur tant la rivalité en dehors des circuits n'est déjà plus une légende.

On entend déjà les discussions passionnées et partisans dans les tribunes, les commentaires parfois teintés de mauvaise foi sur les réseaux sociaux. En un sens, c'est tout l'objet du sport que d'opposer – dans le bon esprit ! – deux camps. Cela invite les compétiteurs à se transcender pour offrir un spectacle de premier plan. En France, il y a toujours eu ce derby Renault contre Peugeot, un classico commercial digne de PSG-OM en football. Les amoureux du ballon rond ne diront pas le contraire, eux qui peuvent se contenter d'une victoire sur le voisin pour déclarer la saison réussie. Dans la lutte naissante Peugeot-Alpine pour les honneurs tricolores, l'un et l'autre des deux camps à des arguments à faire valoir. Nous avons tenté de lister les forces et faiblesses du Lion et du A fléché.

CHÂSSIS

Après un an et demi d'entêtement dans le développement de sa 9X8 dénuée d'aileron arrière, Peugeot s'est rendu à l'évidence : impossible de gagner. Les raisons sont multiples : évolution tardive du règlement technique, concept aéro trop extrême... et concurrence diabolique. La BoP ne pouvait pas tout pour conserver artificiellement la Sochaliennne dans la course. Seuil de déclenchement du système hybride sur les roues avant, poids, puissance, la 9X8 aura tout eu. Ensuite, on pourra aussi se dire que si personne n'avait tenté le coup, ce n'était pas par faute d'absence d'intelligence. Il faut parfois être pragmatique et conservateur dans l'approche lorsque l'on veut être sûr de son coup, ou bien mettre plein pot sur les moyens humains et techniques pour atteindre ses objectifs. En 2024, Peugeot revoit donc sa copie : aileron et largeurs dissociées des

pneus avant et arrière comme ses rivales. Dans les faits, cela oblige presque de repartir d'une feuille blanche, car il a fallu revoir la répartition des masses et des charges aéro pour faire fonctionner ces nouvelles gomme dans leur bonne fenêtre de stress. La 9X8 conserve malgré tout un atout dans sa manche par rapport à l'Alpine : elle est une LMH à 4 roues motrices. C'est jusqu'à présent l'architecture qui gagne tout en WEC face aux LMDh « américaines ». La BoP de l'An II corrigera-t-elle ce déséquilibre génétique ? Une LMH n'est cependant pas dénuée de risques. D'une complexité technologique bien supérieure à une LMDh, elle s'expose mécaniquement davantage aux problèmes de fiabilité, notamment électroniques. La 9X8 l'a prouvé depuis ses débuts. Pour toutes ces raisons, mais aussi un coût de développement moindre, Alpine a fait le choix d'un châssis élaboré conjointement avec Oreca. Châssis rationnel qui a déjà démontré ses qualités en IMSA avec Acura. En l'état actuel des choses, l'idée qu'une LMDh est légèrement moins performante sur le papier fait consensus. Mais dans le discours d'Alpine, on comprend que la priorité de rang 1 est de terminer les courses, pas de se lancer dans un concept audacieux.

GROUPE MOTOPROPULSEUR

L'audace se poursuit dans la Peugeot avec le choix d'un V6 biturbo de faible cylindrée : 2,6 litres. Le rendement est très élevé, mais la philosophie « hauts régimes » surprend pour une voiture d'Endurance. Il est vrai que les niveaux de puissance sont désormais très raisonnables en Hypercar avec un bloc thermique n'ayant pas à développer plus de 500 ch et maximum 706 ch (520 kW) avec le système

HYPERCAR



hybride. Sur le plan de la récupération d'énergie, aujourd'hui centrale dans la construction de la performance, Peugeot possède de belles compétences acquises en Formule E avec DS et Maserati, marques du groupe Stellantis.

Alpine emprunte une autre voie : V6 3,4 litres dont le monoturbo de plus grand diamètre est logé dans le creux du V. On peut émettre des inquiétudes, lorsque l'on sait que le bloc Mecachrome choisi est celui déjà utilisé dans les monoplaces de Formule 2. Il est tristement connu pour connaître de nombreux soucis de fiabilité. Chez Alpine, on en est conscient et on assure avoir ciblé et corrigé ces faiblesses. Factuellement, la puissance thermique dans la LMDh est inférieure à celle d'une Formule 2. Après quelques petites alertes en essais, les choses semblent enfin être dans l'ordre. Il faut dire qu'à l'instar de Peugeot, Alpine Racing possède de sérieuses compétences moteur, électriques et électroniques acquises en Formule 1 et Formule E à travers le programme Nissan. Le déploiement de l'énergie est complexe et l'A424 débarque un an après que Porsche, Cadillac ou BMW ont fiabilisé le système hybride générique. Le gain de temps n'est pas superflu, mais sera-ce suffisant face à la solution 100 % maison de Peugeot ?

ÉQUIPAGES

Deux philosophies s'opposent ici aussi. Chez Peugeot, on fait le choix de mixer les profils venus de nombreux horizons. Des ultra-spécialistes de l'Endurance comme Loïc Duval ou Jean-Éric Vergne, d'autres plutôt de la monoplace à l'instar de Paul di Resta ou Stoffel Vandoorne, et enfin du GT avec Nico Mueller ou Mikkel Jensen. Tous ces garçons professionnels sont très occupés avec des activités parallèles en Formule 1, en Formule E... ou à la télévision.

Avant chaque course, ils sont invités à se rafraîchir la mémoire des procédures électroniques en passant dans le simulateur abrité à Satory (Yvelines). Aucun doute à exprimer quant au sérieux des six pilotes, mais quid de la connivence ? Vu de l'extérieur, cet effectif (remanié

durant l'hiver avec le départ de Gustavo Menezes au profit de Vandoorne) fait penser à une accumulation d'individualités, de mercenaires qui bossent efficacement entre eux sans toutefois dégager une osmose folle.

Chez Alpine, la patte Philippe Sinault (voir interview pages suivantes) est bien présente : des pointures oui, mais surtout un état d'esprit d'équipe où il n'y a aucune star... même si la présence de Mick Schumacher a pu interpeller. Le coup médiatique est parfait et l'on sait le garçon extrêmement bien élevé et besogneux. Le reste de l'effectif est majoritairement français (n'oublions pas l'Autrichien Ferdinand Habsburg), ce qui présente des avantages et des défauts. Ça ne va pas beaucoup parler en anglais... Chez Alpine, il y a également un leader clairement identifié : Nicolas Lapierre. Ultra-spécialiste de l'Endurance, sa science de la course est inestimable et il n'hésite jamais à en faire profiter ses équipiers, agissant comme un grand frère. Lui avoir adjoint Schumacher dans son trio sur la n°36 est une excellente idée pour faire grandir l'Allemand très rapidement.

Enfin, à l'exception de Schumacher, tous les pilotes ont été biberonnés à l'école Oreca. La philosophie des châssis varois est maîtrisée sur le bout des doigts, si bien que les pilotes devraient très vite être dans leur zone de confort, d'autant qu'ils ne s'éparpillent pas entre deux courses. Lorsqu'ils ne seront pas dans l'Alpine, les Lapierre, Vaxiviere, Chatin, Milesi et Habsburg seront à bord d'une LM P2 dans un autre championnat. Point de clash des ego, l'équilibre semble bien trouvé entre sérieux et légèreté. À l'applaudimètre, les 24 Heures du Mans (15-16 juin) seront le juge de paix populaire de la saison entre Peugeot et Alpine. Les résultats lors des premières courses pèseront grandement dans la balance... ■

“ À L'APPLAUDIMÈTRE, LES 24 HEURES DU MANS (15-16 JUIN) SERONT LE JUGE DE PAIX POPULAIRE DE LA SAISON ENTRE PEUGEOT ET ALPINE ”

INTERVIEW

PHILIPPE SINAULT

Team principal Alpine Endurance Team

“ C'EST GONFLÉ, MAIS C'EST GÉNIAL ! ”

Pour l'artisan de la renaissance d'Alpine en compétition dès 2013 aux 24 Heures du Mans et en WEC, cette arrivée en Hypercar est l'accomplissement de dix ans d'efforts.

Propos recueillis par Jean-Michel Desnoues - Photo Alpine

SALUONS LE COURAGE D'ALPINE DE SE LANCER LE DÉFI DE LA FORMULE 1 ET DE L'ENDURANCE EN MÊME TEMPS. MAIS EST-CE BIEN RAISONNABLE ?

Il y a quelques années en arrière, quand les coûts en F1 n'étaient pas plafonnés, c'eût été impossible (*de cumuler les deux programmes*. Ndlr). C'est d'autant plus réaliste aujourd'hui qu'Alpine a choisi les bons partenaires avec nous (*Signatech pour l'exploitation*. Ndlr) et Oreca (*pour le châssis*. Ndlr). C'est gonflé, mais c'est génial ! Alpine est aussi présent en Rallye, à Pikes Peak, en GT4... Le sport, c'est l'ADN de la marque. Le vrai challenge est commercial et consistera à produire un grand nombre de modèles de route. La compétition, nous ne sommes que le reflet de l'image de la marque.

MAINTENANT QUE BRUNO FAMIN AJOUTE LA FONCTION TRÈS PRENANTE DE TEAM PRINCIPAL DE L'ÉCURIE F1 À CELLE DE VICE-PRÉSIDENT D'ALPINE RACING, ÊTES-VOUS EN QUELQUE SORTE ESSEULÉ À LA TÊTE DU PROGRAMME WEC ?

C'est une grosse responsabilité évidemment, mais j'ai la chance de pouvoir compter sur Bruno à tout moment. La ligne est ouverte 24/24 heures, 7/7 jours. Je ne vais pas me plaindre tellement j'en ai rêvé. Et puis, une nouvelle fois, Bruno est avec nous.

A-T-IL FALLU RENFORCER L'ÉQUIPE TECHNIQUE ?

Nous avons eu un ou deux départs et avons dû aller à la chasse, mais ce n'est pas simple avec neuf constructeurs qui se disputent les meilleurs talents. Nous avons eu une mauvaise nouvelle, mais nous avons vite réagi. On a chez nous des garçons qui commencent à avoir une belle expérience, notamment

des liaisons au sol et de l'utilisation des pneumatiques qui sont des domaines clés en Endurance. On a une belle équipe.

EST-CE QUE VOUS BÉNÉFICIEZ DU PROGRAMME MOTEUR F1 ?

Il faut être précis : nous avons bénéficié de l'expérience des équipes de Viry-Châtillon et, sans elles, très honnêtement, on n'en serait pas là. Dès que ses ingénieurs sont avec nous dans le box, on gagne énormément de temps. C'est une aide indispensable au projet. Ils maîtrisent l'hybridation via la F1 et l'électrification avec la Formule E (*en charge du programme Nissan*. Ndlr). Même si nous apprenons vite, car j'ai une bonne équipe, on ne saurait pas faire sans le support d'Alpine Racing à Viry-Châtillon.

APRÈS 14 000 KM D'ESSAIS, ÊTES-VOUS LÀ OÙ VOUS LE SOUHAITIEZ EN TERMES DE PRÉPARATION AVANT LA MANCHE D'OUVERTURE AU QATAR ?

C'est comme quand tu vas passer le Bac, tu te dis qu'un mois de plus n'aurait pas été mal, mais on est prêts. 14 000 km de simulation, c'est très bien. Surtout qu'ils ont été effectués dans de bonnes conditions, sans difficultés majeures, ce qui veut dire que l'on a bien travaillé. Maintenant, il nous reste énormément de choses à comprendre. Sur le plan opérationnel, on sait utiliser les outils que l'on a, mais pour les exploiter de la meilleure façon, ça va prendre un peu de temps.

VOUS ALLEZ AFFRONTER DES ÉQUIPES QUI ONT, POUR CERTAINES, PLUSIEURS SAISONS D'EXPÉRIENCE. LES PREMIERS ROUNDS SERONT-ILS DIFFICILES ?

Certaines équipes ont clairement un avantage, on le sait. Maintenant,

nous avons tout pour gommer le plus rapidement possible ce déficit d'expérience.

OÙ PLACEZ-VOUS LE CURSEUR EN TERMES D'AMBITION EN 2024 ?

Quand tu t'appelles Alpine et que tu décides de concourir dans la catégorie-reine de l'Endurance, c'est pour gagner des courses et les 24 Heures du Mans. Je l'ai souvent dit, nous sommes humbles face à l'enjeu, mais nous ne manquons pas d'ambition. Il va nous falloir un peu de temps, et c'est une réalité que l'on ne peut pas nier. Vu le niveau de la concurrence qui a montré combien elle était forte, il est préférable d'arriver sur la pointe des pieds. C'est à tous les niveaux que la concurrence se fait sentir, ingénieurs inclus. On a de vrais talents dans l'écurie, mais il faut nous laisser du temps.

LA COMPOSITION DES ÉQUIPAGES, EST-CE D'ABORD UNE QUESTION D'ALCHIMIE ?

C'est génial à assembler. Faire en sorte que les hommes travaillent entre eux et soient les plus performants, c'est passionnant. Le plus important, c'est que chaque équipage soit au service de la voiture. Avec Bruno (*Famin*. Ndlr), nous avons essayé de créer cette alchimie. Je suis très fier du travail que nous avons fait à ce niveau et des compositions obtenues basées sur les qualités de chacun.

EST-CE QUE CELA PEUT S'AVÉRER COMPLIQUÉ, POUR UN PILOTE F1 COMME MICK SCHUMACHER, DE SE FONDRE DANS CET ÉTAT D'ESPRIT D'ÉQUIPE ?

Honnêtement, j'ai été surpris par l'intelligence sociale qu'il possède. Avant de venir nous voir à Jerez

(*Espagne, à l'automne 2023*. Ndlr), il avait pris sa décision de faire cet essai en se basant sur les bons éléments. Il n'est pas arrivé à ce premier test en se disant : « O.K., à défaut de F1, je vais voir ! » À l'inverse, il s'est beaucoup renseigné, s'est préparé. Il a une super approche. À Jerez, il a fait l'éponge, il a écouté, posé des milliards de questions, dont certaines que d'autres pilotes n'auraient pas posées par crainte d'être jugés. J'ai l'honnêteté de dire que je ne l'avais pas considéré pour ce programme et qu'il m'a convaincu.

POURQUOI ÊTES-VOUS ALLÉ CHERCHER JULES GOUNON COMME PILOTE DE RÉSERVE ?

Parce qu'il est bon. On aime aussi écrire les histoires un peu différemment des autres, et je trouvais assez injuste qu'il soit sous les radars, car ce qu'il fait en GT est juste magique. On se connaît de la F4. Je l'ai suivi, et plus encore mon directeur technique Lionel Chevalier. À Bahreïn en 2022, Jules est venu me vanter les mérites d'un pilote qui était éligible au programme Hypercar. Il l'a fait avec conviction et bienveillance et, à la fin de l'entretien, je lui ai dit : « Et toi, ça ne t'intéresse pas ? » On le couvait sur notre liste tous les ans, mais ça nous paraissait difficile de l'avoir à cause de son histoire avec Mercedes. L'an passé, j'en ai tout de même parlé à Bruno, je lui ai précisé que ça avait du sens et, aussitôt, il m'a répondu d'organiser un test dans une P2. Notre but est de le préparer pour qu'il soit opérationnel rapidement. On ne dit pas qu'il sera dans la voiture dès cette année, mais on fait tout pour qu'il soit pilote titulaire chez nous à un moment. On n'investit pas sur un pilote comme lui en temps, en roulages, pour ne pas utiliser ses services. On aurait pu le mettre titulaire dès cette saison, mais l'important était aussi de ne pas casser sa belle dynamique créée avec Mercedes et ce palmarès incroyable. ■

HYPERCAR



ALFA

4
ALFA ROMEO
GT
RACING TEAM



INTERVIEW

MICK SCHUMACHER

“ C'EST UN CHOIX QUI A ÉTÉ TRÈS SIMPLE POUR MOI ”

Pilote Alpine Endurance Team

FICHE ÉCURIE **PAGE 60**

Le pilote allemand va connaître sa première expérience hors monoplace en disputant le Championnat du monde d'Endurance FIA dans la catégorie Hypercar avec Alpine. Le fils du septuple champion du monde de Formule 1 se confie avant le début de cette nouvelle expérience.

Propos recueillis par Valentin Glo

MICK, COMMENT VOUS SENTEZ-VOUS, À QUELQUES JOURS DE VOS GRANDS DÉBUTS EN ENDURANCE ?

Il s'agit d'un tout nouveau championnat pour moi. Je n'ai jamais vraiment été proche de cette discipline. Cela va donc être très stimulant, avec beaucoup de nouveaux défis, et plein de choses que j'espère assimiler rapidement et dont je vais idéalement tirer des leçons.

COMMENT ABORDEZ-VOUS CETTE NOUVELLE SAISON ?

De manière similaire aux autres saisons. À la différence que nous nous concentrons davantage sur l'endurance à l'entraînement, la durée des relais et des courses étant plus longue. Mentalement, vous voulez être en bonne forme pour aborder cela. Mis à part cela, c'est à peu près la même approche que j'ai eue toutes ces années.

HYPERCAR

Je vais devoir acquérir de l'expérience et apprendre tout au long de la saison, et nous effectuerons les ajustements nécessaires en cours de route si besoin.

COMMENT SE PASSE VOTRE INTÉGRATION DANS L'ÉCURIE ALPINE ?

Bruno (*Famin, vice-président Alpine chargé de la compétition*. Ndlr) et Philippe (*Sinault, team manager de l'équipe de course Endurance*. Ndlr) ont été vraiment formidables pour cela. Ils m'ont fait rencontrer chaque personne de l'équipe, et l'intégration a été excellente. Il est essentiel d'apprendre à connaître tous les membres de l'écurie étant donné que le travail s'effectue en étroite collaboration avec chacun d'entre eux.

CE SERA VOTRE PREMIÈRE SAISON EN PROTOTYPE APRÈS DE NOMBREUSES ANNÉES EN MONOPLACE. COMMENT VOUS ADAPTEZ-VOUS À UN NOUVEAU TYPE DE VOITURE ?

Cela se passe plutôt positivement à bien des égards. Il s'agit d'un prototype, donc d'une vraie voiture de course construite uniquement pour le circuit, ce qui fait qu'il y a beaucoup de similitudes avec les monoplaces dans la manière d'aborder les choses.

COMMENT DÉCRIRIEZ-VOUS PLUS PRÉCISÉMENT L'ALPINE A424 ?

Je la qualifierais plutôt d'agressive. Elle bouge beaucoup parce que c'est une voiture très lourde. Ces autos sont très compactes. Elles doivent toutes peser 1 030 kilos, ce qui est beaucoup plus lourd que ce à quoi je suis habitué. Néanmoins, je trouve que l'Alpine A424 est vraiment très équilibrée. Nous avons essayé plusieurs réglages, plusieurs composants, et tous ont en quelque sorte reflété ce que nous espérions et attendions.

CONNAISSIEZ-VOUS DÉJÀ CERTAINS DE VOS NOUVEAUX COÉQUIPIERS AVANT CETTE SAISON ?

Je connaissais la plupart d'entre eux. J'ai couru contre Charles (*Milesi*. Ndlr) en karting, contre Ferdinand (*Habsburg*. Ndlr) en F3. J'ai entendu parler de Nicolas Lapierre, évidemment en raison de son expérience et de tous les succès qu'il a remportés. J'ai appris à mieux connaître Paul-Loup (*Chatin*. Ndlr) et Matthieu (*Vaxivière*. Ndlr) lors du test. J'ai le sentiment que nous formons un groupe de personnes formidables.

À L'INSTAR DE LAMBORGHINI ET BMW, ALPINE ARRIVE DANS LA CATÉGORIE HYPERCAR UNE SAISON APRÈS LES AUTRES CONSTRUCTEURS. EST-CE UN AVANTAGE OU UN INCONVÉNIENT, SELON VOUS ?

Je dirais que c'est plutôt un avantage parce que l'on peut regarder les erreurs commises par les autres et en tirer des leçons afin d'être prêt pour les 24 Heures du Mans.

UNE COURSE QUE VOUS ALLEZ DÉCOUVRIR : QUE SIGNIFIE-T-ELLE POUR VOUS ?

Je n'ai jamais pensé que je participerais à cette course, mais d'un autre côté, on voit à quelle vitesse les choses changent. Et me voilà en position de prendre le départ de l'une des épreuves les plus historiques de tous les temps. Cela me rend très enthousiaste.

EN QUOI VOTRE EXPÉRIENCE DE LA FORMULE 1 VOUS SERA-T-ELLE UTILE CETTE ANNÉE ?

Il existe beaucoup de similitudes avec les systèmes et les outils que nous utilisons aujourd'hui en WEC. C'est une aide considérable, car je peux vraiment travailler sans avoir à songer à la façon dont ils fonctionnent.

QUE DEVEZ-VOUS ENCORE OPTIMISER POUR AMÉLIORER VOTRE PILOTAGE DE L'HYPERCAR ?

La chose la plus importante est la gestion de l'énergie. C'est quelque chose de très nouveau pour moi. L'essentiel est de comprendre ce que je dois faire pour en tirer le meilleur parti. Il y a des situations très claires sur à quel moment lever le pied, sur ce qu'il faut demander à la voiture à chaque instant. Ce qui est très bien avec l'auto, c'est qu'elle s'adapte à la situation, que vous soyez à la bagarre, dans l'aspiration d'un concurrent ou encore dans une zone avec du trafic.

COMMENT ÉVALUEZ-VOUS LE NIVEAU DU WEC ?

Il s'est développé très rapidement au cours des deux dernières années. Nous sommes dans une position où, avec tous les constructeurs qui ont rejoint la discipline et les changements apportés au règlement, tout le monde peut potentiellement gagner. C'est la raison pour laquelle cette série attire autant et c'est ce qui rend ce championnat très intéressant. La période est très stimulante pour tous ceux qui veulent participer à des courses d'Endurance. D'autant que le niveau y est extrêmement élevé en ce moment. Si l'on remonte cinq ou dix ans en arrière, on pouvait se dire que si l'on voulait gagner, on devait aller chez Toyota à coup sûr. Aujourd'hui, vous pouvez être dans n'importe quelle voiture. Avec un peu de réussite, il se peut que nous soyons sur la plus haute marche.

VOUS AVEZ ENVISAGÉ DE POURSUIVRE VOTRE CARRIÈRE EN SUPER FORMULA OU EN INDYCAR. POURQUOI AVEZ-VOUS FINALEMENT CHOISI LE WEC ET ALPINE ?

C'est un choix qui a été très simple pour moi. Il est évident que la Formule 1 reste un sujet très important, et bien que je vais être focalisé sur la compétition, je vais continuer à m'acquitter de toutes mes tâches en tant que pilote de réserve (*chez Mercedes*. Ndlr). La raison principale est que je peux garder ce rôle de pilote de réserve et être proche de la F1. Si j'étais allé en IndyCar aux États-Unis ou en Super Formula au Japon, je serais sur des continents différents, et cela aurait rendu extrêmement difficile le fait de conserver mon rôle de réserviste.

QUELS SERONT VOS OBJECTIFS CETTE SAISON ?

En étant audacieux, je dirais essayer de gagner les 24 Heures du Mans. Néanmoins, c'est la première année de la voiture. Nous devons rester mesurés dans nos attentes. Nous avons suffisamment de choses à faire. L'objectif est d'être en capacité de se retrouver dans une position compétitive, de terminer les courses et, disons, de progresser en continu. Si nous y parvenons, nous serons très heureux et peut-être couronnés de succès. Nous prendrons les choses comme elles viennent, avec des objectifs clairs pour nous-mêmes, mais sans les chiffrer. ■

AF CORSE

FERRARI AU TRIPLE GALOP

Le Cheval cabré s'avance dans cette nouvelle saison avec l'inscription d'une troisième 499P sous engagement privé. Robert Shwartzman, également réserviste de la Scuderia en F1, est l'un des trois heureux élus choisis pour représenter cette inscription. L'Israélien nous raconte comment il aborde sa première campagne en prototype.

Valentin Glo



Le retour du Cavallino Rampante en sport-protos fut une réussite en 2023 avec la victoire au Centenaire des 24 Heures du Mans célébrant sa réapparition au plus haut niveau de l'Endurance après un demi-siècle d'absence. Suite à ce succès dans la Sarthe, les deux exemplaires de la 499P ne furent hélas plus en mesure de lutter pour la victoire face à Toyota, laissant la firme japonaise remporter les titres Pilotes et Constructeurs.

En 2024, Ferrari mise sur le nombre pour terrasser ses adversaires puisqu'une troisième LMH transalpine sera au départ des huit manches du calendrier. Celle-ci sera une inscription privée avec un trio impressionnant sur le papier puisque composé de l'ancien pilote de Formule 1 (99 Grands Prix, 1 pole position, 12 podiums, 1 victoire)

et champion en titre du LM P2 Robert Kubica, du néo-pilote officiel du Cheval cabré Yifei Ye, qui a déjà l'expérience de la catégorie Hypercar après avoir roulé sur la Porsche 963 de Hertz Team JOTA l'année dernière, et d'un des réservistes de la Scuderia, Robert Shwartzman. Ce dernier a eu l'occasion de tester la bête en novembre dernier à l'occasion du Rookie Test du WEC à Sakhir (avec le meilleur temps de la journée), et en dehors du déverminage à Fiorano, le Russo-Israélien aura eu aussi un test à Abou Dhabi mi-février avant l'ouverture de la saison au Qatar (2 mars).

UN TRIO QUI SE DÉCOUVRE

« Nous avons travaillé avec les ingénieurs et les pilotes pour avoir la meilleure base de référence pour la première course de la

saison au Qatar, nous a expliqué le natif de Tel-Aviv (Israël). Cela se présente bien, même s'il reste des choses à tester et à apprendre ». Surtout pour un trio qui va devoir travailler efficacement ensemble tout en découvrant une catégorie que seul Yifei Ye connaît (cinq courses avec Hertz Team JOTA en 2023). Les routes de l'Israélien et du Chinois, nés à neuf mois d'intervalle (16 septembre 1999 pour Shwartzman, 16 juin 2000 pour Ye) se sont croisées dans leur jeune carrière alors que les deux évoluaient encore en monoplace.

« Nous avons roulé l'un contre l'autre en Formule Renault (en 2017. Ndlr) et n'avons jamais eu de problème, tout s'est très bien passé, se souvient l'Israélien. C'est un très bon gars qui a déjà une certaine expérience

HYPERCAR

de l'Endurance, mais pas autant que Robert (Kubica). Avec Robert, qui vient aussi de la Formule 1, je me suis immédiatement très bien entendu. J'ai tout de suite compris ce qu'il pensait, comment il pensait et quels étaient ses points cruciaux dans son processus de travail, et cela semble réciproque ».

KUBICA, LE CAPITAINE DE ROUTE

L'expérience du Polonais en Endurance, même s'il débutera dans la classe Hypercar, sera utile pour Schwartzman qui découvrira la discipline après des années en monoplace. « Avec toutes ses années en LM P2 et en Formule 1, Robert connaît pratiquement tout, explique le champion de Formule 3 2019. Il sait comment fonctionne la voiture, ce qui est nécessaire, ce qui est le plus utile, la meilleure position pour être installé le plus confortablement possible et être le plus performant. Dès le premier jour, il a commencé à expliquer aux ingénieurs et à l'équipe quelle était la meilleure façon de procéder d'après son expérience. Cette saison en Hypercar est très importante pour moi, je suis heureux d'en faire partie, se réjouit l'ancien pensionnaire de Prema dans les formules de promotion. J'ai toujours rêvé de participer aux 24 Heures du Mans et, plus généralement, au WEC. Tout championnat du monde est important, mais celui-ci est très spécial parce que, quand j'étais enfant, il y avait certes la Formule 1, mais la course du Mans était très célèbre. Le championnat sera très exigeant, car il comporte huit

courses et beaucoup de travail. En ce qui nous concerne, il s'agit d'une troisième voiture et d'un équipage qui va travailler ensemble pour la première fois. Je vais faire de mon mieux pour aider l'équipe ».

L'INTÉRÊT D'UNE TROISIÈME VOITURE

Avec peu d'essais avant l'ouverture de la saison, les trois hommes vont rapidement devoir dompter leur nouvelle monture. « Yifei était dans une autre équipe et Robert vient du LM P2, c'est donc nouveau pour nous, abonde le pilote de 24 ans. Néanmoins, d'après ce que j'ai goûté à Bahreïn, la voiture est très bonne, très agréable à conduire. Pour ma part, j'ai ressenti une très bonne connexion avec l'auto. J'arrivais à bien la comprendre. Je ne pense pas avoir besoin de beaucoup de temps pour en tirer tout son potentiel et me mettre rapidement dans le rythme ».

Malgré l'engagement privé, cette troisième voiture sera soutenue par l'équipe officielle d'un point de vue technique, notamment en ce qui concerne le groupe motopropulseur hybride complexe. Si le constructeur italien n'a pas utilisé de joker technique durant l'hiver, quelques détails ont été travaillés pour optimiser le package de la 499P. Une troisième voiture, en plus d'offrir des possibilités stratégiques supplémentaires en course, permettra d'assimiler plus de données et de tester davantage de pistes de réglages. Et à l'instar des prototypes officiels n°50 et 51, la n°83 sera exploitée par la même

structure, fidèle de chez les fidèles du Cheval cabré : AF Corse. Ce surnombre pourrait priver d'autres équipages de points importants au championnat Pilotes (qui sera un objectif clair pour Ferrari cette année) indépendamment du fait que cette voiture devrait être inscrite en Coupe du monde FIA Hypercar et non dans le Championnat du monde des Constructeurs où seuls deux prototypes sont admis par marque. Le titre mondial, Schwartzman, qui veut laisser le temps au temps, n'y pense pas, même s'il espère obtenir de bons résultats au bout du compte : « Mon objectif principal de cette année, en tant que débutant, est de faire le moins d'erreurs possible, de tout comprendre rapidement et de tout faire de la bonne manière. Je compte aussi profiter de cette nouvelle expérience. Tout sera nouveau pour moi ! Il y aura donc cet effet de surprise qui est toujours agréable à ressentir. »

L'année 2024 de celui qui roulait précédemment avec la nationalité russe sera chargée, puisqu'il ne délaissera pas son statut de réserviste de la Scuderia Ferrari en Formule 1. Un rôle qu'il partagera avec un autre engagé en Championnat du monde d'Endurance de la FIA avec les Rouges, Antonio Giovinazzi (tenant du titre des 24 Heures du Mans avec James Calado et Alessandro Pier Guidi), ainsi qu'avec le pilote Prema en Formule 2 Ollie Bearman. ■

FICHE ÉCURIE **PAGE 63**





HERTZ TEAM JOTA

JENSON BUTTON

CURE DE JOUVENCE

À 44 ans, le champion du monde de Formule 1 se lance dans une saison complète en WEC, avec une troisième participation aux 24 Heures du Mans en point d'orgue. L'occasion de recouvrer une seconde jeunesse.

Valentin Glo

FICHE ÉCURIE **PAGE 58**

Il est finalement le seul champion du monde de Formule 1 à rejoindre la grille 2024 du WEC. Tandis que la piste Sebastian Vettel a fait long feu chez Jota, Jenson Button sera de la partie. Et sur l'ensemble de la saison dans une seconde voiture alignée par l'écurie de Sam Hignett. Après être venu dans la Sarthe l'été dernier avec la Nascar du Garage 56 en compagnie de Jimmie Johnson et Mike Rockenfeller, puis avoir réalisé une pige à Petit Le Mans, en fin de saison, dans la Porsche 963 de JDC-Miller MotorSports, JB a décidé

de replonger à plein temps. Plutôt deux fois qu'une puisque le natif de Frome (Angleterre) n'a pas attendu les 1812 kilomètres du Qatar, première manche de la saison WEC, pour rouler en compétition cette année.

Lors des 24 Heures de Daytona, fin janvier 2024, le champion du monde de F1 2009 avec Brawn GP a retrouvé une marque qu'il connaît bien : Acura (branche premium de Honda avec qui il a roulé en F1 entre 2006 et 2008 et en Super GT entre 2017 et 2019). En participant à la classique floridienne avec la n° 40 du Wayne

Taylor Racing with Andretti (3^e en compagnie de Jordan Taylor, Louis Delétraz et Colton Herta), Button est même devenu le premier pilote à rouler en compétition avec deux LMDh différentes. Ce qui n'a pas semblé le dépayser. « Elles fonctionnent de manières légèrement distinctes, même avec des systèmes hybrides similaires, expliquait le pilote aux 24 Heures de Daytona. Je ne dirai rien sur les différences, mais c'est intéressant de les ressentir. »

COMPARAISON AVEC LA FORMULE 1

Début janvier, Jenson Button avait surpris avec une comparaison peu commune. « Une F1 est dotée d'une technologie de pointe et représente le summum de l'aérodynamique, notait-il. Cependant, elle n'est pas aussi avancée techniquement qu'une hypercar – une voiture LMDh possède un mode d'emploi de 38 pages pour simplement expliquer les fonctionnalités du volant ! Il y a tellement d'interrupteurs que l'on peut régler un même problème de plusieurs façons. Pour un pilote, il y a beaucoup à apprendre. Évidemment, la conduite et le pilotage sont les mêmes, mais il y a tellement plus de choses que vous pouvez régler dans la voiture, afin de résoudre un problème que vous rencontrez sur la piste, c'est stupéfiant ! Il faut un certain temps pour s'y habituer. »

Celui qui est consultant de la chaîne de TV anglaise Sky Sports a pu développer sa pensée en Floride. « Ce que je veux dire, c'est qu'il y a 100 choses à faire en plus dans cette voiture que dans une Formule 1. C'est tellement avancé techniquement, c'est dingue ! Ce qu'ils font en F1, en coulisse la plupart du temps, nous pouvons le faire directement dans la voiture. Il y a tellement de paramètres différents que nous pouvons ajuster. Il s'agit donc de comprendre les systèmes, où ils se trouvent sur le volant et l'effet qu'ils vont avoir sur la voiture. »

À TEMPS PLEIN

Après quelques piges, en Nascar notamment, c'est la première fois que Jenson Button s'engage dans un programme complet, depuis sa dernière année en Super GT, en 2019 avec une Honda NSX-GT du Team Kunimitsu (8^e, champion en 2018). « Entre 2019 et aujourd'hui, j'ai eu deux enfants, ils ont 3 et 4 ans. En traversant 2021 et la période Covid, j'ai eu l'impression de perdre

quelques années et j'aurais aimé participer à quelque chose à temps plein. L'année dernière, j'ai couru avec la Nascar au Mans, à Road Atlanta (Petit Le Mans avec la Porsche 963. Ndlr), et j'ai aimé ça. Mais en faisant seulement quelques courses de temps en temps, vous ne donnez pas le meilleur de vous-même. Or, je suis le genre de personne qui veut se plonger dans les détails et la technologie, tout comprendre, développer, et je n'ai pas été en mesure de le faire. Cette année, c'est très différent. J'ai pris pas mal de choses en charge. En janvier et février, je n'étais pratiquement pas à la maison, ce qui n'était pas l'idéal, mais ensuite, ce sera plus calme. Je suis très enthousiaste à l'idée de disputer une saison complète ! » Avec Hertz Team Jota, il a, en effet, réalisé un test à Bahreïn les 15 et 16 janvier avant de se rendre à Daytona avec Acura.

Il voit d'ailleurs des points communs entre les deux structures. « Ce ne sont pas des constructeurs, même si on pourrait dire que Wayne Taylor Racing with Andretti est une écurie d'usine (avec désormais deux voitures inscrites sous la même bannière. Ndlr). Ce sont des équipes de course pure et dure. C'est ce que j'aime. Ils ne sont pas là pour vendre des voitures, ils aiment la course, ils veulent participer à la compétition. C'est ce que je voulais en revenant : faire partie d'une équipe qui est là pour gagner, uniquement pour cela, et j'ai vraiment apprécié. »

JOTA, UN DESTIN À LA BRAWN GP ?

À 40 ans passés, Jenson Button est toujours aussi affûté physiquement, malgré sa vue qui baisse. « C'est un peu bizarre, car j'ai 44 ans maintenant, mais j'ai l'impression d'en avoir 24, et c'est le bon côté des choses, estime l'intéressé. Ma vue n'est probablement pas aussi bonne qu'elle l'était, ce qui fait que je porte des lunettes. En fait, j'ai commencé à en porter ici, à Daytona, l'année dernière. Nous avons fait des essais avec le Garage 56, et Jimmie Johnson portait des lunettes. J'ai ensuite fait tester mes yeux et on m'a dit qu'ils pouvaient être encore plus performants. C'est tout, mais je me suis davantage entraîné que lorsque j'étais en Formule 1 dans certaines disciplines : j'ai fait beaucoup de boxe, de travail de réaction. J'ai l'impression d'être en meilleure forme générale que lorsque j'étais



Le champion du monde F1 2009 évoluera au volant de l'une des Porsche 963 clientes, alignées par JOTA.

en F1, quand je devais rester mince. En ce qui concerne mon entraînement, je me sens plus jeune qu'il y a dix ans. »

Le Britannique a néanmoins conscience de son âge, et s'il souhaite voir son come-back s'étirer plus qu'une seule saison, il sait qu'il ne repart pas pour une seconde carrière. « J'ai 44 ans, je ne vais pas encore courir pendant de nombreuses saisons. Je suis déterminé à atteindre mes objectifs au cours de mes deux prochaines années. » Avec Jota, il a trouvé une écurie qui a impressionné depuis son entrée en compétition à Spa-Francorchamps en 2023, l'écurie cliente de Porsche étant plus qu'en mesure de rivaliser avec les entrées officielles du constructeur allemand. Elle poussera son effort à deux voitures cette saison. Avec Jenson Button dans ses rangs, peut-elle rêver d'un destin à la Brawn GP ? Souvenez vous, en 2009, cette modeste écurie et ses monoplaces blanc et jaune fluo, pratiquement vierges de tout sponsor, créaient la surprise.

Rachetée pour une livre sterling à Honda par Ross Brawn, l'écurie de Brackley (Royaume-Uni), qui sera cédée à Mercedes douze mois plus tard pour plusieurs millions d'euros, s'était imposée dès son premier Grand Prix, grâce à Button. Propulsé par une monoplace irrésistible, la BGP 001, le Britannique signa 4 pole positions, 6 victoires, 9 podiums et se classa 16 fois dans les points pour décrocher le titre mondial. Brawn GP fut également couronnée chez les constructeurs devant Red Bull, McLaren, Ferrari ou Renault. Hertz Team Jota sera-t-elle en mesure de battre Toyota, Ferrari ou les Porsche officielles ? Réponse à partir du 2 mars. ■



IRON LYNX

LAMBORGHINI LE TAUREAU ENTRE DANS L'ARÈNE

Le constructeur italien va faire partie des nouveaux venus en Hypercar cette année, tout en alignant en parallèle deux Huracán en LMGT3. Avec un mot d'ordre pour cette première année avec la LMDh : apprendre.

Valentin Glo - Photos Lamborghini

Lamborghini accompagnera Alpine et BMW en tant que nouveaux challengers dans la catégorie-reine du championnat du monde d'Endurance FIA en 2024. La firme de Sant'Agata Bolognese (Italie), en retard dans sa préparation par rapport à ses rivales française et allemande, n'alignera qu'une seule voiture pour l'ensemble de la saison, en association avec son écurie partenaire en GT, Iron Lynx. Celle-ci sera emmenée par un trio composé de rookies à la pointe de vitesse aiguisée : Mirko Bortolotti, Daniil Kvyat et Edoardo Mortara. Une deuxième SC63 est attendue aux 24 Heures du Mans, avec Romain Grosjean au volant, accompagné des Italiens Matteo Cairoli et Andrea Caldarelli. Cette deuxième auto évoluera en IMSA à partir des 12 Heures de Sebring (13-16 mars) après avoir fait l'impasse sur les 24 Heures de Daytona (27-28 janvier), Lambo souhaitant se consacrer au développement de son proto dont l'homologation a été effectuée début janvier auprès de la FIA et de l'ACO.

La porte n'est cependant pas fermée à une deuxième voiture cette saison, que ce soit en WEC ou en IMSA. « Nous verrons comment

la saison se déroule, peut-être qu'une opportunité se présentera, explique Giorgio Sanna, responsable des activités sportives de Lamborghini. En Amérique, nous aurions la possibilité d'avoir deux voitures en course. Cela pourrait se faire à Indianapolis (20-22 septembre, en IMSA) ou à Austin (1^{er} septembre, WEC). Cependant, ce n'est pas notre priorité pour le moment ».

« C'est aussi une question de ressources, car nous sommes une entreprise jeune, ajoute le directeur technique Rouven Mohr. Pour nous, c'est un véritable défi que nous relevons de se lancer pour la première fois dans ce segment du sport automobile. Certains de nos concurrents ont adopté une approche différente, il était néanmoins important pour nous d'être inscrits dans deux championnats différents. Nous ne voulions pas donner la priorité à l'un ou l'autre ».

ANNÉE DE RODAGE

La saison 2024 sera une campagne de formation pour le constructeur italien, qui espère accentuer son effort en Hypercar à l'avenir. « Il est encore trop tôt pour le dire, mais l'ob-

HYPERCAR



De g. à dr. : Grosjean, Caldarelli, et Cairoli rouleront avec la SC63 en IMSA, tandis que Bortolotti, Mortara, et Kvyat évolueront en WEC.



jectif est d'avoir deux voitures à Daytona et au Mans » (en 2025. Ndlr), répond Sanna. Pour d'éventuelles inscriptions privées des deux côtés de l'Atlantique, la firme transalpine souhaite attendre encore un peu, sans pour autant exclure totalement cette possibilité. « Voyons comment la saison se déroule, insiste Sanna. Nous nous fonderons ensuite sur les intérêts éventuels que nous pourrions recevoir de la part de sponsors privés et des demandes de l'équipe, des pilotes, etc. Néanmoins, nous devons y aller étape par étape, comme nous l'avons fait pour le GT3. Pour le moment, ce n'est pas prévu (d'avoir des écuries clientes en 2025. Ndlr), nous préférons avoir une équipe de référence, maximiser notre effort et nous concentrer sur une seule structure. Cela reste la meilleure solution pour mener deux championnats de front ».

En attendant de se projeter aussi loin, la toute nouvelle SC63 devra se frotter à l'exercice 2024 en débutant aux 1812 km du Qatar, le 2 mars. Un gros morceau d'entrée de par sa distance pour un proto qui n'a pas encore roulé en compétition. « C'est une saison où nous apprendrons beaucoup, reconnaît encore

Sanna. Bien sûr, nous chercherons à être compétitifs, mais tant que nous n'avons pas commencé, nous n'avons aucune idée d'où nous nous situons dans la hiérarchie, car ce n'est pas seulement une question de temps au tour. Nous devons également être fiables et constants ».

MEILLEUR TEMPS AUX ESSAIS DE PRÉSAISON EN IMSA

Les 6 et 7 décembre derniers, la SC63 s'était offert le luxe de signer le meilleur chrono des essais de présaison de l'IMSA à Daytona devant les constructeurs déjà engagés en catégorie GTP (« Grand Touring Prototype », l'appellation américaine de l'Hypercar) tels que Cadillac, Porsche, Acura et BMW. En plus de boucler pas moins de 1150 kilomètres sur ces deux journées. Prometteur. « Notre ambition est toujours d'être compétitifs, ajoute Rouven Mohr avant de tempérer les attentes. Cependant, il faut être réaliste. Nous tirerons beaucoup d'enseignements cette saison, notamment en ce qui concerne les réglages, mais aussi sur d'autres aspects comme la gestion des pneumatiques. Notre force, au moins ces dernières années en GT3, est d'être une équipe passionnée et ambitieuse ».

Lamborghini est également le premier constructeur à se lancer dans un programme LMDh avec un châssis Ligier. À l'avantage d'être idéalement servie s'oppose l'inconnu des performances d'un constructeur qui a souffert de la comparaison en LM P2 avec Oreca (fournisseur d'Acura et Alpine en Hypercar).

« La collaboration est bonne, veut positiver Giorgio Sanna. Nous travaillons bien, comme

nous l'avions prévu. Ils sont, permettez-moi de le dire, petits comme nous, mais également tout aussi flexibles. Comme dans tous les mariages, nous devons trouver le bon équilibre en travaillant ensemble. Ce que nous avons réussi à faire. Et je dois dire que plus nous avançons et meilleure est notre relation. Du point de vue de la réglementation technique LMDh, il s'agit d'une coopération avec différents fournisseurs. Il y a donc plein de gens qui se rencontrent. C'est là toute la complexité. Mais c'est aussi là que l'on peut faire la différence. »

APPRENTISSAGE ÉGALEMENT EN LMGT3

En plus de l'Hypercar, la marque au Taureau engagera deux exemplaires de son Huracán en LMGT3 avec un réservé au trio féminin des Iron Dames, dans lequel nous retrouverons la jeune française Doriane Pin (20 ans). « La voiture a bénéficié de la mise en œuvre de quelques détails techniques pendant l'hiver, explique Sanna. Ce sont de petites choses comme le système de freinage. La voiture est plus mature, désormais, après sa première année en compétition (en IMSA. Ndlr). Nous sommes enthousiastes concernant ce nouveau défi en WEC et en LMGT3. Cela va nous donner l'opportunité de travailler avec une réglementation technique différente et de nombreuses nouveautés, car nous n'avons pas roulé en GTE auparavant. Cette année sera très importante. Tout ce qui peut être nouveau et nous donner l'occasion d'apprendre, de grandir et de nous améliorer est plus que bienvenu. » En espérant que « gagner » succédera à « apprendre » en 2025. ■

INTERVIEW CROISÉE

DRIES ET LAURENS VANTHOOR

“ JAMAIS EU DE DISPUTE QUI DURE PLUS D'UNE JOURNÉE ”

Pilotes officiels BMW et Porsche

Les frangins vont avoir le privilège de croiser le fer au sommet de l'Endurance mondiale au sein de deux marques rivales : Dries avec BMW, et Laurens, l'aîné, avec Porsche. Comment abordent-ils cette saison pas comme les autres ? Nous les avons réunis pour en discuter.

Propos recueillis par Valentin Glo

FICHE ÉCURIE **PAGE 59**

FICHE ÉCURIE **PAGE 55**



HYPERCAR

QU'EST-CE QUE CELA VOUS FAIT DE DISPUTER LE WEC DANS LA CATÉGORIE HYPERCAR, MAIS AVEC DES CONSTRUCTEURS DIFFÉRENTS ?

Laurens Vanthoor : C'est spécial et unique. Je ne pense pas que beaucoup de frères se soient affrontés dans la plus haute catégorie d'Endurance en tant que pilotes officiels pour deux marques aussi prestigieuses. J'en suis fier. Nous avons grandi en nous tirant constamment la bourre. Comme la plupart des frères, nous aurions préféré nous casser une jambe que de perdre l'un contre l'autre. D'un autre côté, nous essayons de nous entraider, même si nous ne pouvons pas le faire à 100 % parce que nous défendons les intérêts de constructeurs différents. Lors des dîners en famille ou autre, nous ne parlons pas vraiment de sport automobile, nous essayons d'avoir l'esprit tranquille et une vie normale.

Dries Vanthoor : Comme Laurens l'a dit, c'est tout à fait unique d'être deux frères qui s'affrontent dans ce qui est probablement le championnat d'Endurance le plus relevé au monde. Le Mans sera un sommet incroyable et vu le nombre de places disponibles c'est spécial de pouvoir le faire ensemble, même si ce sera en tant qu'adversaires. Nos parents sont très fiers et heureux, mais aussi probablement plus stressés en regardant les courses.

EST-CE QUE VOUS VOUS DONNEZ MUTUELLEMENT DES CONSEILS ?

D.V. : C'est difficile parce que nous conduisons pour des marques différentes et nous ne pouvons donc pas tout dévoiler, mais sur des petites choses pourquoi pas.

L.V. : Nous sommes frères, donc nous nous aidons dans tous les domaines dans la mesure du possible, mais il y a une limite quand nous parlons d'éléments techniques ou en développement sur la voiture. Il est évident que je ne vais pas donner ces infos à BMW ! (Rires) Il en va de même pour lui. Cela donne parfois des situations un peu bizarres. (À Dries) Hier, nous discutons et je voulais te dire quelque chose que je ne peux pas vraiment partager, alors il a fallu changer de sujet !

QUELLE EST LA PLUS GRANDE QUALITÉ DE VOTRE FRÈRE ?

L.V. : Dries a un très haut niveau, c'est un talent pur et brut lorsqu'il s'agit d'être rapide. C'est sa meilleure qualité.

D.V. : Laurens est un travailleur acharné, dévoué et minutieux pour tout comprendre et mettre en pratique sur la piste. C'est là que réside sa force.

QUI INSPIRE L'AUTRE ?

D.V. : C'est un peu particulier pour moi, parce que j'ai grandi en regardant les courses de Laurens

et de mon père (Harald, qui a roulé en Formule 3. Ndlr). Je voulais faire la même chose que lui et c'est finalement le cas. Quand j'étais jeune et que j'ai commencé à piloter, je l'ai toujours admiré.

L.V. : J'ai sept ans de plus que Dries donc j'étais naturellement en avance à chaque étape. J'étais déjà professionnel qu'il roulait encore en karting, puis monoplace. Il voulait faire ses preuves et montrer qu'il n'était pas seulement mon frère. Cela fait quelques années qu'il y est parvenu. Il mène sa propre carrière, et signe ses propres succès. Je suis très heureux qu'il ait réussi à suivre sa propre voie, alors qu'il est beaucoup plus jeune.

NOUS AVONS PARLÉ DES QUALITÉS DE CHACUN, MAIS QU'EN EST-IL DU PLUS GRAND DÉFAUT ?

D.V. : C'est à la fois du positif et du négatif, mais Laurens est très têtu. Quand il a une idée en tête, il ne l'a pas ailleurs, et le reste peut aller se faire f*****. C'est un défaut qu'il a aussi dans la vie de tous les jours ! Je n'aime pas cela, il le sait. Cependant, c'est aussi pour cette raison qu'il est capable de réaliser ce qu'il fait en piste.

L.V. : Bien que nous soyons frères, nous sommes



presque totalement opposés sur certains points. Il a raison de dire que je suis extrêmement têtu et que je veux faire les choses à ma façon. Pareil pour le travail acharné, mais cela peut se révéler négatif par moments, car je veux que tout soit en place, comme je le souhaite pour me sentir bien. Dries, c'est tout le contraire. Je ne dis pas qu'il n'est pas travailleur, mais il est beaucoup plus détendu. Il est plutôt du genre à prendre les choses comme elles viennent. C'est sa personnalité. Tout athlète a sa manière de faire et il faut la respecter.

QUESTION PLUS DÉLICATE : TOUT LE MONDE SE SOUVIENT DE VOTRE ACCROCHAGE AUX 24 HEURES DU NÜRBURGRING EN 2022. COMMENT GÉREZ-VOUS UNE TELLE SITUATION ?

L.V. : Honnêtement, nous n'avons jamais eu de mauvais sentiments à ce sujet entre nous. Pour faire court, nous en avons parlé dès que nous sommes sortis de la voiture. Nous étions dans l'émotion les 30 premières secondes au cours desquelles on aurait pu songer à insulter l'autre.

Après cela, nous avons essayé de nous soutenir et de nous remonter le moral. De manière générale, nous n'avons jamais eu de dispute qui dure plus d'une journée. Nous avons une très bonne relation à cet égard. Ce qu'il s'est passé au Nürburgring n'aurait pas dû se produire et cela ne se reproduira pas... à moins que nous soyons dans les 30 dernières minutes des 24 Heures du Mans ! (Rires) Peu de personnes peuvent comprendre cette situation entre frères. Il faut être assez fort émotionnellement pour mettre tout cela de côté dans ces moments-là. Nous ne l'avons pas fait sur le coup, mais nous avons appris depuis.

D.V. : C'était probablement l'une des pires choses qui puissent se produire et c'est arrivé. Nous savons que cela ne se répétera pas. C'était un moment très fort en émotions parce j'étais censé faire un double relais, mais je n'ai pu en faire qu'un seul. Je me suis arrêté parce que je ne voulais plus conduire. C'était un incident de course, mais c'est un sentiment vraiment difficile de savoir que votre frère a abandonné et que vous êtes impliqué... Comme Laurens l'a mentionné, nous en avons parlé après l'accident et plus jamais ensuite. Bien sûr, notre père n'était pas très content. Maintenant, nous pouvons tourner la page et aller de l'avant.

QUELLE RECOMMANDATION VOUS DONNERIEZ-VOUS POUR CETTE SAISON EN WEC ?

L.V. : Je ne vais pas trop lui donner de conseils parce que je suis en concurrence avec eux (BMW. Ndlr) et je pense qu'ils seront forts... Plus sérieusement, Dries a l'expérience et la maturité nécessaires.

Il sait presque les mêmes choses que moi et celles qu'il ne connaît pas encore sont celles qui viennent d'elles-mêmes avec l'âge. C'est parfois lui qui me donne des conseils ! Il sait très bien ce qu'il fait, je n'ai plus rien à lui apprendre.

D.V. : Il a fait une très bonne saison l'année dernière et je m'attends à ce qu'il en soit de même cette année. Je pense que la lutte entre les constructeurs sera serrée en WEC. Pour le reste, il en sait probablement plus que moi sur ce qu'il fait !

QUE POUVEZ-VOUS VOUS SOUHAITER L'UN L'AUTRE ?

L.V. : Si je suis en position de gagner une course ou le championnat, je lui souhaite la deuxième place ! Si nous ne le sommes pas, il peut tout gagner !

D.V. : Si je ne suis pas en mesure de remporter une épreuve, je souhaiterais une victoire de Laurens. Dès que je serais hors course, il pourra faire ce qu'il veut, mais voyons voir comment cela se passe d'ici là... ■

CADILLAC RACING

General Motors LLC
330 Renaissance Center
Detroit, MI 48265 - USA

www.cadillac.com/world-of-cadillac/racing
@cadillacvseries @cadillacvseries
facebook.com/cadillac



CADILLAC V-SERIES.R

MOTEUR LMC55R V8 ATMOSPHÉRIQUE 5.5

5 PARTICIPATIONS AUX 24 HEURES DU MANS 1950, 2000-2002, 2023

DÉBUTS
2023 USA

7

DÉPARTS

0

VICTOIRE

1

PODIUM

0

POLE POSITION

0

TITRE CONSTRUCTEURS

0

TITRE PILOTES

L'US Air Force a bien décollé, mais elle doit encore trouver son rythme de croisière. Cadillac a vécu une année à deux vitesses en WEC : si la V-Series.R s'est montrée fiable et performante en début de saison, avec comme point d'orgue un podium pour son retour aux 24 Heures du Mans, la fin du championnat a été plus cahoteuse, avec plusieurs contre-performances. Résultat : une quatrième place chez les Constructeurs, mais un appétit aiguisé en vue de l'année à venir. Petite particularité néanmoins : l'équipage variera d'épreuve en épreuve avec le tandem Bamber-Lynn sur l'ensemble de la saison et des invités de luxe pour les épreuves de plus de six heures. Sébastien Bourdais sera au départ des 1812 km du Qatar, il devrait échanger sa place avec Renger Van der Zande sur les autres courses longue distance.

FICHE TECHNIQUE

Moteur	V8 atmosphérique à 90° 5,5 l	Châssis	Dallara
ERS	50 kW (68 ch). Essieu arrière	Dimensions L x l x H.	5 000 x 2 000 x 1 170 mm
Puissance cumulée	706 ch*	Pneumatiques	Michelin 29/71-18 av - 34/71-18 ar
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports	Poids	1 030 kg*
		Réservoir	110 litres*

(*) Avant BoP

ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS

2023

VICTOIRE 0/7

CHAMPIONNAT

4^e



Laura Wontrop Klausner
RESPONSABLE PROGRAMME COURSE



Mike O'Gara
DIRECTEUR DES OPÉRATIONS CHIP GANASSI RACING



Calvin Parker
DIRECTEUR ADJOINT

LA COTE AUTOHEBDO	
PILOTES	4
VICTOIRES	3
POINTE DE VITESSE	4
FIABILITÉ	4
EXPÉRIENCE	4

ÉQUIPAGE

#2

EARL BAMBER



33 ans Nouvelle-Zélande
Né le 9 juillet 1990

DÉPARTS 18
VICTOIRES 5
PODIUMS 11
POLE POSITIONS 2

Meilleur classement : 1^{er} en 2017
Victoires aux 24 Heures du Mans : 2 (2015, 2017)

ALEX LYNN



30 ans Grande-Bretagne
Né le 17 septembre 1993

DÉPARTS 7
VICTOIRE 0
PODIUM 1
POLE POSITION 0

Meilleur classement : 5^e en 2023

3^{es} PILOTES

SÉBASTIEN BOURDAIS



44 ans France
Né le 28 février 1979

DÉPARTS 4
VICTOIRE 0
PODIUM 0
POLE POSITION 0

Meilleur classement : 86^e en 2012
Vainqueur des 24 Heures du Mans en 2016 (GTE Pro)

RENGER VAN DER ZANDE



37 ans Pays-Bas
Né le 16 février 1986

DÉPARTS 7
VICTOIRE 0
PODIUM 0
POLE POSITION 0

Meilleur classement : 28^e en 2018-2019

AUTRE(S) PILOTE(S)
DU CHIP GANASSI RACING
À CONFIRMER

PORSCHE PENSKE MOTORSPORT

Porsche Engineering Group
 GmbH, Porschestrasse,
 D-7128, Weissach - Allemagne

https://motorsports.porsche.com/
 @PorscheRaces @porsche.motorsport
 facebook.com/porsche



DPPI / A. VINCENT

PORSCHE 963

MOTEUR V8 BITURBO 4.6

19 VICTOIRES AUX 24 HEURES DU MANS 1970, 1971, 1976, 1977, 1979, 1981-1987, 1994, 1996-1998, 2015-2017

DÉBUTS
 2014
 GRANDE-BRETAGNE



Si l'n'a pas démerité en IMSA, le nouveau prototype Porsche a connu des débuts mitigés sur la scène du WEC. La marque détentrice du record de victoires au Mans (19) a dû se contenter d'une maigre paire de podiums et n'a jamais semblé en mesure de viser la victoire. La donne va-t-elle changer en 2024? L'année s'est en tout cas ouverte sur une promesse avec le succès de la 963 à Daytona (27-28 janvier), son premier sur une épreuve de vingt-quatre heures. À voir maintenant si le constructeur allemand peut aller embêter les Hypercars LMH Toyota et Ferrari. On l'espère, car l'intérêt du WEC en dépend !

FICHE TECHNIQUE

Moteur	V8 biturbo à 90° 4,6 l	Châssis	Multimatic
ERS	50 kW (68 ch). Essieu arrière	Dimensions L x l x H	5 100 x 2 000 x 1 060 mm
Puissance cumulée	706 ch*	Pneumatiques	Michelin 29/71-18 av - 34/71-18 ar
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports	Poids	1 030 kg*
		Réservoir	110 litres*

(*) Avant BoP

ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS EN GTE PRO / EN HYPERCAR



ÉQUIPAGES

#5

MATT CAMPBELL



28 ans 🇦🇺 Australie
 Né le 17 février 1995
 DÉBUTS EN HYPERCAR

MICHAEL CHRISTENSEN



33 ans 🇩🇰 Danemark
 Né le 28 août 1990
 DÉPARTS 7
 VICTOIRE 0
 PODIUM 0
 POLE POSITION 0

FREDÉRIC MAKOWIECKI



43 ans 🇫🇷 France
 Né le 22 novembre 1980
 DÉPARTS 7
 VICTOIRE 0
 PODIUMS 0
 POLE POSITION 0

#6

KÉVIN ESTRE



35 ans 🇫🇷 France
 Né le 28 octobre 1988
 DÉPARTS 7
 VICTOIRE 0
 PODIUMS 2
 POLE POSITION 0

ANDRÉ LOTTERER



42 ans 🇩🇪 Allemagne
 Né le 19 novembre 1981
 DÉPARTS 63
 VICTOIRES 10
 PODIUMS 37
 POLE POSITIONS 12

Meilleur classement : 1^{er} en 2012
 Victoires au Mans : 3 (2011, 2012, 2014)

LAURENS VANTHOOR



32 ans 🇧🇪 Belgique
 Né le 8 mai 1991
 DÉPARTS 7
 VICTOIRE 0
 PODIUMS 2
 POLE POSITION 0



Roger Penske
 PRÉSIDENT
 PENSKE
 MOTORSPORT



Thomas Laudenbach
 DIRECTEUR
 PORSCHE
 MOTORSPORT



Urs Kuratle
 DIRECTEUR
 PROJET
 PORSCHE
 LMDH



TOYOTA GAZOO RACING

Toyota-Allee 7
D-50858 Cologne
(Marsdorf) - Allemagne

toyotagazooracing.com
@TGR_WEC toyota_gazoo_racing
facebook.com/ToyotaGazooRacingEurope



TOYOTA GR010 HYBRID

MOTEUR V6 BITURBO 3.5

5 VICTOIRES AUX 24 HEURES DU MANS 2018-2022

DÉBUTS
2012
FRANCE

83 DÉPARTS
45 VICTOIRES
102 PODIUMS
39 POLE POSITIONS

6 TITRES CONSTRUCTEURS
2014, 2018-2019,
2019-2020, 2021,
2022, 2023

6 TITRES PILOTES
2014, 2018-2019,
2019-2020, 2021,
2022, 2023

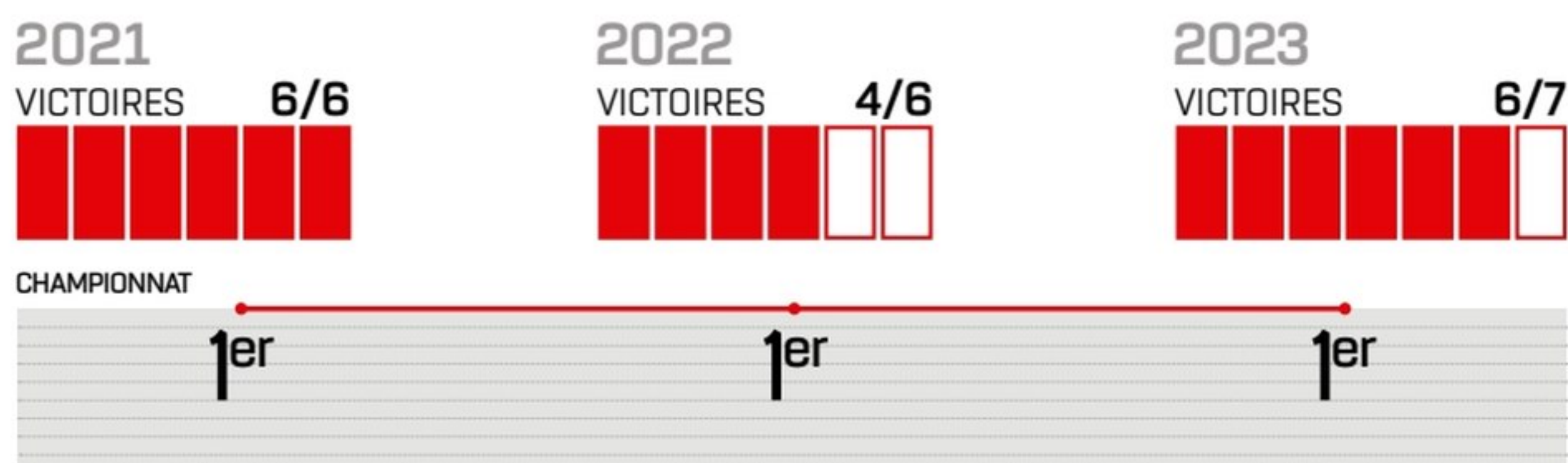
Oui, Toyota a bien conservé ses deux titres mondiaux. Oui, Toyota a archidominé le championnat 2023, avec six victoires en sept manches... Mais Toyota est tombée au pire des moments ! La firme nippone a été défaite pour la première fois en six ans lors des 24 Heures du Mans, un véritable désaveu pour l'écurie, qui écrase la concurrence en WEC depuis 2017. L'année 2024 sera celle de la revanche : nouvelle livrée, nouvelles ambitions, nouveau directeur technique avec David Flourey... et nouveau pilote : Nyck de Vries complète l'équipage de la n°7 au côté du duo Conway-Kobayashi. L'éphémère pilote de Formule 1 intègre une organisation bien huilée qui n'aura que deux objectifs en 2024 : défendre ses titres en WEC et surtout retrouver sa couronne dans la Sarthe.

FICHE TECHNIQUE

(*) Avant BoP

Moteur	V6 biturbo 3,5 l	Dimensions L x l x H.	4900 x 2000 x 1150 mm
ERS	200 kW (272 ch). Essieu avant	Pneumatiques	Michelin 29/71-18 av - 34/71-18 ar
Puissance cumulée	706 ch	Poids	1 030 kg*
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports	Réservoir	90 litres*

ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS



ÉQUIPAGES

#7

MIKE CONWAY



40 ans Grande-Bretagne
Né le 19 août 1983

DÉPARTS 65
VICTOIRES 17 - PODIUMS 41
POLE POSITIONS 19

Meilleur classement :
1^{er} 2019-2020, 2021. Vainqueur
des 24 Heures du Mans 2021

KAMUI KOBAYASHI



37 ans Japon
Né le 13 septembre 1986

DÉPARTS 53
VICTOIRES 16 - PODIUMS 39
POLE POSITIONS 19

Meilleur classement :
1^{er} 2019-2020, 2021. Vainqueur
des 24 Heures du Mans 2021

NYCK DE VRIES



29 ans Pays-Bas
Né le 6 février 1995

DÉBUTS EN HYPERCAR

#8

SÉBASTIEN BUEMI



35 ans Suisse
Né le 31 octobre 1988

DÉPARTS 78
VICTOIRES 24 - PODIUMS 51
POLE POSITIONS 12

Meilleur classement : 1^{er} en 2014,
2018-2019, 2022, 2023. Vainqueur
des 24 Heures du Mans 2018, 2019,
2020, 2022

BRENDON HARTLEY



34 ans Nouvelle-Zélande
Né le 10 novembre 1989

DÉPARTS 62
VICTOIRES 21 - PODIUMS 48
POLE POSITIONS 16

Meilleur classement : 1^{er} en 2015, 2017,
2023. Vainqueur des 24 Heures du
Mans 2017, 2020, 2022

RYŌ HIRAKAWA



29 ans Japon
Né le 7 mars 1994

DÉPARTS 13
VICTOIRES 4 - PODIUMS 11
POLE POSITIONS 4

Meilleur classement : 1^{er} en 2022,
2023. Vainqueur des 24 Heures du
Mans 2022



Masato Hirai
PRÉSIDENT
DE L'ÉQUIPE



David Flourey
DIRECTEUR
TECHNIQUE
(PAR INTÉRIM)



Rob Leupen
DIRECTEUR
DE L'ÉQUIPE

LA COTE AUTOHEBDO	
PILOTES	4
VICTOIRES	5
POINTE DE VITESSE	5
FIABILITÉ	5
EXPÉRIENCE	5

ISOTTA FRASCHINI DUQUEINE

Isotta Fraschini Milano Fabbrica
Automobili, Via Giovanni Battista
Grassi 98, 20157 Milan - Italie

<https://isottafraschini.com>
@IFautomobili isottafraschini_automobili
facebook.com/IsottaFraschiniAutomobili



DPPI / P. MARIA

ÉQUIPAGE

#11

JEAN-KARL
VERNAY

36 ans 🇫🇷 France
Né le 31 octobre 1987
DÉBUTS EN HYPERCAR
Vainqueur des 24 Heures
du Mans en 2013 (GTE Am)

ANTONIO
SERRAVALLE

21 ans 🇨🇦 Canada
Né le 18 septembre 2002
DÉBUTS EN HYPERCAR

CARL
BENNETT

19 ans 🇹🇭 Thaïlande
Né le 2 septembre 2004
DÉBUTS EN HYPERCAR

DÉBUTS
2024
QATAR

0

DÉPART

0

VICTOIRE

0

PODIUM

0

POLE POSITION

0

TITRE CONSTRUCTEURS

0

TITRE PILOTES

C'est l'une des curiosités de cette saison 2024 : Isotta Fraschini Milano débarque en WEC avec sa propre Hypercar hybride, la Tipo 6 LMH-C, face aux mastodontes inscrits en 2024. À l'instar de Vanwall et Glickenhaus avant elle, la petite structure milanaise va s'essayer à la catégorie reine de l'Endurance, en partenariat avec l'équipe française Team Duqueine. S'il faudra certainement avoir des attentes mesurées pour la première saison d'Isotta Fraschini en compétition, il sera intéressant de suivre sa progression au fil de la saison. Le pari d'utiliser une motorisation hybride est risqué, mais il pourrait se révéler bénéfique si la fiabilité de la Tipo 6 était au rendez-vous. Côté pilotes, l'Hypercar italienne sera confiée au vétéran français Jean-Karl Vernay, qui mène le projet depuis ses débuts, associé aux improbables Antonio Serravalle et Carl Bennett.

FICHE TECHNIQUE

Moteur	V6 biturbo 3,0 l	Dimensions L x l x H.	5000 x 2000 x 1260 mm
ERS	200 kW (272 ch). Essieu avant	Pneumatiques	Michelin 29/71-78 av - 34/71-18 ar
Puissance cumulée	706 ch*	Poids	1030 kg*
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports	Réservoir	90 litres*

(*) Avant BoP

ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS

Débuts en WEC



Gilles Duqueine
DIRECTEUR
GÉNÉRAL



Claudio Berro
DIRECTEUR
GÉNÉRAL
DU PROJET



Max Favard
TEAM
MANAGER

LA COTE AUTOHEBDO

PILOTES

2

VICTOIRE

1

POINTE DE VITESSE

2

FIABILITÉ

2

EXPÉRIENCE

1

HERTZ TEAM JOTA

Jota Advanced Engineering, Stubby Grove Farm, Bells Yew Green, Tunbridge Wells, Kent, TN3 9BT - Royaume-Uni

https://jotasport.com
 @JotaSport @jota_sport
 facebook.com/JotaSportRacing



PORSCHE 963
 MOTEUR V8 BITURBO 4.6

3 VICTOIRES EN LM P2 AUX 24 HEURES DU MANS 2014, 2017, 2022

DÉBUTS 2023 BELGIQUE	5	0	0	0	0	0
	DÉPARTS	VICTOIRE	PODIUM	POLE POSITION	TITRE CONSTRUCTEURS	TITRE PILOTES

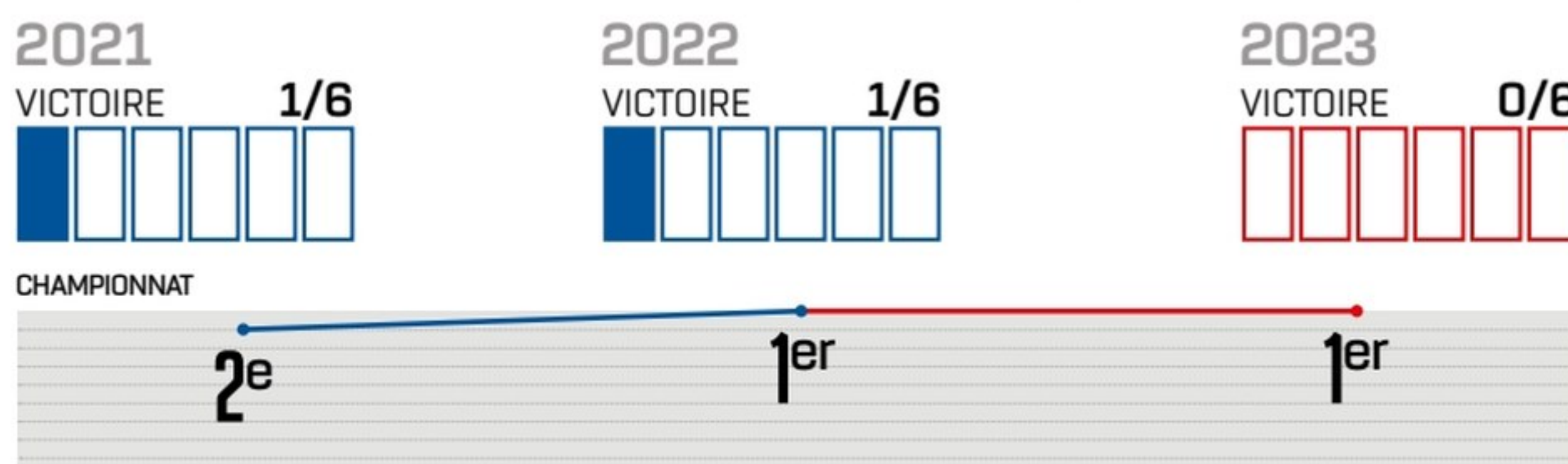
Prometteur : voilà l'adjectif qui qualifie le mieux la performance de JOTA pour ses premiers tours de roues en Hypercar avec la Porsche 963. Avec une préparation tronquée et un manque d'expérience dans la catégorie reine, l'écurie britannique en a surpris plus d'un en 2023 en se montrant rapidement dans le rythme... au point d'être parfois devant les Porsche Penske officielles ! Avec une année d'expérience dans les jambes et une deuxième LMDh à disposition, JOTA pourrait jouer les trouble-fête face aux cadors du championnat, sans être complexée par son statut d'écurie cliente. Portée par sa tête d'affiche, Jenson Button, et des pilotes jeunes mais aguerris en Endurance (Norman Nato, Will Stevens, Phil Hanson), la formation anglaise est prête à passer à la vitesse supérieure !

FICHE TECHNIQUE

Moteur	V8 biturbo à 90° 4,6 l	Châssis	Multimatic
ERS	50 kW (68 ch)	Dimensions L x l x H	5 100 x 2 000 x 1 060 mm
Puissance cumulée	706 ch*	Pneumatiques	Michelin 29/71-18 av - 34/71-18 ar
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports	Poids	1 030 kg*
		Réservoir	110 litres*

(*) Avant BoP

ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS EN LM P2 / EN COUPE DU MONDE FIA DES ÉCURIES HYPERCAR



ÉQUIPAGES

#12

WILL STEVENS



32 ans Grande-Bretagne
 Né le 28 juin 1991

DÉPARTS 5
 VICTOIRE 0
 PODIUM 0
 POLE POSITION 0

Meilleur classement : 9^e en 2023,
 2 victoires aux 24 Heures
 du Mans (2017 en GTE Am, 2022
 en LM P2), Champion LM P2 2022

NORMAN NATO



31 ans France
 Né le 8 juillet 1992

DÉPARTS 7
 VICTOIRES 2
 PODIUMS 6
 POLE POSITIONS 4

Meilleur classement :
 3^e en 2019-2020

CALLUM ILOTT



25 ans Grande-Bretagne
 Né le 11 novembre 1998

DÉBUTS EN HYPERCAR

#38

OLIVER RASMUSSEN



23 ans Danemark
 Né le 6 novembre 2000

DÉBUTS EN HYPERCAR

PHILIP HANSON



24 ans Grande-Bretagne
 Né le 5 juillet 1999

DÉBUTS EN HYPERCAR

Vainqueur des 24 Heures du Mans
 2020 en LM P2, Champion LM P2
 2019-2020

JENSON BUTTON



44 ans Grande-Bretagne
 Né le 19 janvier 1980

DÉPARTS 4
 VICTOIRE 0
 PODIUM 1
 POLE POSITION 0

Champion du monde de F1
 en 2009



David Clark
 CODIRECTEUR
 D'ÉCURIE



Sam Hignett
 CODIRECTEUR
 D'ÉCURIE



Dieter Gass
 TEAM
 PRINCIPAL

LA COTE AUTOHEBDO	
PILOTES	4
VICTOIRES	4
POINTE DE VITESSE	4
FIABILITÉ	3
EXPÉRIENCE	4

BMW M TEAM WRT

BMW M Daimlerstr. 19
85748 Garching-Hochbrück
Allemagne

www.bmw-m.com/en/fastlane/motorsport/motorsport.html
@BMWmotorsport @bmwmmotorsport
facebook.com/BMWmotorsport/



BMW M HYBRID V8 MOTEUR BMW P66/3 4.0 TURBO V8

1 VICTOIRE AUX 24 HEURES DU MANS 1999

DÉBUTS
EN WEC
2024
QATAR

0 DÉPART

0 VICTOIRE

0 PODIUM

0 POLE POSITION

0 TITRE CONSTRUCTEURS

0 TITRE PILOTES

Après une saison de rodage en IMSA, la M Hybrid V8 arrive en WEC, où son exploitation a été confiée à l'excellente structure belge Team WRT, poids lourd du LM P2 ces dernières années. Vincent Vosse et ses hommes, qui découvrent la catégorie reine, parviendront-ils à optimiser le potentiel du LMDh allemand pour lui faire passer la vitesse supérieure – le projet BMW ayant connu un léger retard à l'allumage ? Pour cela, ils peuvent s'appuyer sur deux équipages rompus aux joutes mondiales, dont la recrue star Raffaele Marciello, qui espère connaître autant de succès avec la marque à l'hélice que lors des sept précédentes saisons avec Mercedes en GT.

FICHE TECHNIQUE

Moteur	V8 biturbo 4,0 l à 90°	Châssis	Dallara
ERS	50 kW (68 ch) Essieu arrière	Dimensions L x l x H.	N.C.
Puissance cumulée	706 ch	Pneumatiques	Michelin 29/71-18 av - 34/71-18 ar
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports	Poids	1 030 kg*
		Réservoir	90 litres*

ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS TEAM WRT EN LM P2



ÉQUIPAGES

#15

RAFFAELE MARCIELLO



29 ans Suisse
Né le 17 décembre 1994

DÉBUTS EN HYPERCAR

Champion GT World Challenge Europe 2022 et 2023, Champion d'Europe F3 FIA 2013, Vainqueur de la FIA GT World Cup 2019, 2023

DRIES VANHOOR



25 ans Belgique
Né le 20 avril 1998

DÉBUTS EN HYPERCAR

Victoire aux 24 Heures du Mans : 1 en GTE Am (2017)
Champion GT World Challenge Europe Sprint Cup 2020, 2021, 2022

MARCO WITTMANN



34 ans Allemagne
Né le 24 novembre 1989

DÉBUTS EN HYPERCAR

Champion DTM 2014 et 2016

#20

ROBIN FRIJNS



32 ans Pays-Bas
Né le 7 août 1991

DÉBUTS EN HYPERCAR

Victoire aux 24 Heures du Mans : 1 en LM P2 (2021)
Champion LM P2 2021

RENÉ RAST



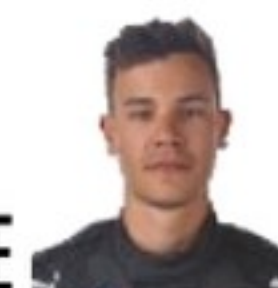
37 ans Allemagne
Né le 26 octobre 1986

DÉPARTS 2

VICTOIRE 0
PODIUM 0
POLE POSITION 0

Champion DTM 2017, 2019, 2020

SHELDON VAN DER LINDE



24 ans Afrique du Sud
Né le 13 mai 1999

DÉBUTS EN HYPERCAR

Champion DTM 2022



Franciscus van Meel
CEO BMW M



Andreas Roos
RESPONSABLE
COMPÉTITION
BMW M



Vincent Vosse
TEAM
PRINCIPAL WRT

LA COTE AUTOHEBDO	
PILOTES	4
VICTOIRES	3
POINTE DE VITESSE	3
FIABILITÉ	3
EXPÉRIENCE	4

ALPINE ENDURANCE TEAM

Alpine Racing 1
15, av. du Président-Kennedy
91170 Viry-Châtillon

www.alpinecars.fr/championnat-wec.html
@SignatechAlpine @alpine_endurance_team
facebook.com/AlpineEnduranceTeam



ALPINE A424
MOTEUR V6 3.4 TURBO

1 VICTOIRE AUX 24 HEURES DU MANS 1978

DÉBUTS
EN WEC
2021
BELGIQUE



Redescendue en LM P2 l'an passé, l'écurie Alpine retrouve la catégorie reine cette saison avec deux exemplaires de l'A424, la première « vraie » Hypercar du A fléché. Si le châssis Oreca offre de solides garanties, la fiabilité en dents de scie des moteurs Mecachrome en formules de promotion peut susciter des doutes sous le capot. Côté pilotes, Alpine a fait appel à des habitués tricolores de la maison (Lapierre, Vaxiviere, Chatin, Milesi), auxquels se greffent la valeur sûre du LM P2 Habsburg et l'attraction Mick Schumacher.

FICHE TECHNIQUE

Moteur	V6 monoturbo à 90° 34l	Châssis	Oreca
ERS	50 kW (68 ch). Essieu arrière	Dimensions L x l x H.	5 000 x 1998 x 1058 mm
Puissance cumulée	706 ch*	Pneumatiques	Michelin 29-71/R18 av et 34-71/R18 ar
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports	Poids	1 030 kg*
		Réservoir	110 litres*

(*) Avant BoP

ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS EN HYPERCAR / EN LM P2



ÉQUIPAGES

#35

CHARLES MILESI



22 ans France
Né le 4 mars 2001

DÉBUTS EN HYPERCAR
Champion LM P2 en 2021
Victoire aux 24 Heures du Mans :
1 en LM P2 (2021)

FERDINAND HABSBURG



26 ans Autriche
Né le 21 juin 1997

DÉBUTS EN HYPERCAR
Champion LM P2 en 2021
Victoire aux 24 Heures du Mans :
1 en LM P2 (2021)

PAUL-LOUP CHATIN



32 ans France
Né le 19 octobre 1991

DÉBUTS EN HYPERCAR

#36

NICOLAS LAPIERRE



39 ans France
Né le 2 avril 1984

DÉPARTS 30
VICTOIRES 8
PODIUMS 21
POLE POSITIONS 7
Meilleur classement : 2^e en 2022
Victoires aux 24 Heures du Mans :
4 en LM P2 (2015, 2016, 2018, 2019)
Champion LM P2 en 2016
et 2018-2019



Bruno Famin
VICE-PRÉSIDENT
MOTORSPORT
ALPINE RACING



Philippe Sinault
TEAM
MANAGER



Thomas Tribotté
RESPONSABLE
D'EXPLOITATION

MATTHIEU VAXIVIERE



29 ans France
Né le 3 décembre 1994

DÉPARTS 12
VICTOIRES 2
PODIUMS 11
POLE POSITIONS 2
Meilleur classement :
2^e en 2022

MICK SCHUMACHER



24 ans Allemagne
Né le 22 mars 1999
DÉBUTS EN HYPERCAR
Champion FIA F2 2020

LA COTE AUTOHEBDO	
PILOTES	3
VICTOIRES	3
POINTE DE VITESSE	3
FIABILITÉ	3
EXPÉRIENCE	4



ÉCURIES

FERRARI AF CORSE

Ferrari S.p.A
Via Abetone Inferiore 4
41053 Maranello - Italie

<https://www.ferrari.com/en-EN/hypercar>
@FerrariHypercar
f facebook.com/FerrariRaces



DPPI / J. FILUPE

FERRARI 499P MOTEUR V6 BITURBO 3.0

10 VICTOIRES AUX 24 HEURES DU MANS 1949, 1954, 1958, 1960-1965, 2023

DÉBUTS
EN WEC
2023 USA



Cinquante ans plus tard, Ferrari a réussi son grand retour en Sport-prototypes. En pole dès la première sortie en compétition de la 499P à Sebring, le Cheval cabré a surtout remporté la course du siècle en s'imposant lors du Centenaire des 24 Heures du Mans. Pour cet an II du come-back dans la catégorie reine de l'Endurance, la vénérable institution italienne doit désormais viser les titres Pilotes et Constructeurs. Pour cela, Maranello a fait le choix de la stabilité en reconduisant les mêmes équipages et en optimisant la 499P plutôt qu'en dépensant des jetons de développement. L'arrivée d'une 3^e Hypercar italienne, même si elle n'est pas éligible au championnat du monde, pourrait se révéler un atout précieux dans la collecte de données et l'élaboration des stratégies de course.

FICHE TECHNIQUE

(*) Avant Bop

Moteur	V6 biturbo 3 l	Dimensions L x l x H.	N.C.
ERS	200 kW (272 ch). Essieu avant	Pneumatiques	Michelin 29/71-78 av - 34/71-18 ar
Puissance cumulée	706 ch*	Poids	1 030 kg*
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports	Réservoir	N.C.

ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS EN GTE PRO / EN HYPERCAR



ÉQUIPAGES

#50

ANTONIO FUOCO



27 ans Italie
Né le 20 mai 1996
DÉPARTS 7
VICTOIRE 0
PODIUMS 4
POLE POSITIONS 2

MIGUEL MOLINA



34 ans Espagne
Né le 17 février 1989
DÉPARTS 7
VICTOIRE 0
PODIUMS 4
POLE POSITIONS 2

NICKLAS NIELSEN



27 ans Danemark
Né le 6 février 1997
DÉPARTS 7
VICTOIRE 0
PODIUMS 4
POLE POSITIONS 2

#51

ALESSANDRO PIER GUIDI



40 ans Italie
Né le 18 décembre 1983
DÉPARTS 7
VICTOIRE 1
PODIUMS 2
POLE POSITION 0

JAMES CALADO



34 ans Grande-Bretagne
Né le 13 juin 1989
DÉPARTS 7
VICTOIRE 1
PODIUMS 2
POLE POSITION 0

ANTONIO GIOVINAZZI



30 ans Italie
Né le 14 décembre 1993
DÉPARTS 7
VICTOIRE 1
PODIUMS 2
POLE POSITION 0



Antonello Coletta
DIRECTEUR
PROGRAMME
ENDURANCE &
CLIENTS



Amato Ferrari
DIRECTEUR
D'AF CORSE



Ferdinando Cannizzo
DIRECTEUR
TECHNIQUE

LA COTE AUTOHEBDO	
PILOTES	4
VICTOIRES	4
POINTE DE VITESSE	5
FIABILITÉ	4
EXPÉRIENCE	4

LAMBORGHINI IRON LYNX

Automobili Lamborghini
Spa Via Modena, 12 40019
Sant'Agata Bolognese BO, Italy

<https://www.lamborghini.com/en-en/motorsport>
@LamborghiniSC @lamborghinisc
facebook.com/LamborghiniSquadraCorse/



LAMBORGHINI

LAMBORGHINI SC63

MOTEUR V8 BITURBO LAMBORGHINI 3.8

ÉQUIPAGE

#63

MIRKO BORTOLOTTI



34 ans 🇮🇹 Italie
Né le 10 janvier 1990
DÉBUTS EN HYPERCAR

DANIIL KVYAT



29 ans 🇮🇹 Italie
Né le 26 avril 1994
DÉBUTS EN HYPERCAR
Champion GP3 Series 2013

EDOARDO MORTARA



37 ans 🇨🇭 Suisse
Né le 12 janvier 1987
DÉBUTS EN HYPERCAR
Champion F3 Euroseries 2010,
Vainqueur GP de Macao 2009
et 2010

DÉBUTS
EN WEC
2024
QATAR

0

DÉPART

0

VICTOIRE

0

PODIUM

0

POLE POSITION

0

TITRE CONSTRUCTEURS

0

TITRE PILOTES

Pour ses grands débuts dans la catégorie reine, Lamborghini a opté pour la plateforme LMDh, la marque au taureau devenant pour l'occasion la première à choisir un châssis Ligier. Un pari qui lui permet d'orienter le dessin et la conception de la carrosserie pour qu'elle soit le plus en harmonie possible avec le propulseur maison. La structure Iron Lynx, dont on connaît le savoir-faire, s'occupe de l'exploitation, tandis que la SC63 alignée en WEC sera confiée à un trio Bortolotti-Kvyat-Mortara qui débute en Hypercar, mais n'en a pas moins très fière allure. Le second prototype Lamborghini, qui roule en IMSA, viendra renforcer les troupes de Sant'Agata Bolognese lors des 24 Heures du Mans, avec notamment le retour dans la Sarthe de Romain Grosjean, 14 ans après sa dernière apparition sur le mythique double tour d'horloge.

FICHE TECHNIQUE

Moteur	V8 biturbo 3.8 L à 90°	Châssis	Ligier
ERS	50 kW (68 ch) Essieu arrière	Dimensions L x l x H.	5 100 x 3 148 x 1 170 mm
Puissance cumulée	706 ch*	Pneumatiques	Michelin 29/71-18 av - 34/71-18 ar
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports	Poids	1 030 kg*
		Réservoir	90 litres*

(*) Avant BoP

ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS

Débuts en Hypercar



Giorgio Sanna
RESPONSABLE
COMPÉTITION
LAMBORGHINI



Andrea Piccini
TEAM
PRINCIPAL
IRON LYNX



Rouven Mohr
DIRECTEUR
TECHNIQUE

LA COTE AUTOHEBDO	
PILOTES	4
VICTOIRES	3
POINTE DE VITESSE	3
FIABILITÉ	3
EXPÉRIENCE	3

AF CORSE

Ferrari S.p.A Via Abetone Inferiore 4 41053 Maranello (MO) - Italie

<https://www.ferrari.com/en-EN/hypercar>
 @FerrariHypercar ferrarihypercar
 facebook.com/FerrariRaces



FERRARI 499P

MOTEUR V6 BITURBO 3.0

La livrée de la Ferrari 499P n'ayant pas encore été révélée, il s'agit ici d'un photomontage AUTOhebdo.

DÉBUTS 2024 QATAR

0	0	0	0	0	0
DÉPART	VICTOIRE	PODIUM	POLE POSITION	TITRE CONSTRUCTEURS	TITRE PILOTES

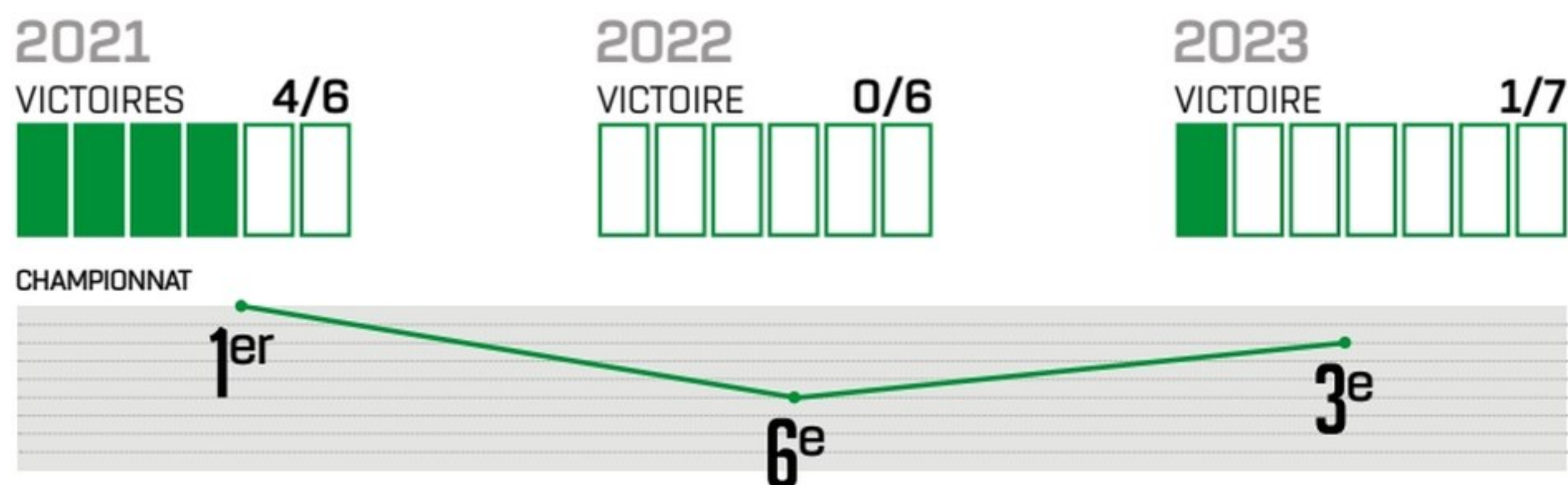
Bonne nouvelle ! Une troisième Hypercar Ferrari viendra s'ajouter aux deux 499P officielles. Comme les prototypes n°50 et 51, la n°83 sera exploitée par l'éminente structure AF Corse, bras armé du Cheval cabré en Endurance. Si cette 499P ne sera pas éligible au championnat du monde, son équipage ne manque pas d'allure pour autant, avec un trio Kubica-Shwartzman-Ye mêlant vitesse, fougue et expérience. Reste à voir si cette Ferrari « cliente » pourra vraiment jouer sa carte ou devra se ranger derrière la raison d'État, si les circonstances l'imposent.

FICHE TECHNIQUE

(*) Avant BoP

Moteur	V6 biturbo 3,0 l	Dimensions L x l x H.	N.C.
ERS	200 kW (272 ch). Essieu avant	Pneumatiques	Michelin 29/71-78 av - 34/71-18 ar
Puissance cumulée	706 ch*	Poids	1 030 kg*
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports	Réservoir	N.C.

ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS EN GTE PRO



ÉQUIPAGE

#83

ROBERT SHWARTZMAN



24 ans Israël
Né le 16 septembre 1999
DÉBUTS EN HYPERCAR
Champion F3 FIA 2019

ROBERT KUBICA



39 ans Pologne
Né le 7 décembre 1984
DÉBUTS EN HYPERCAR
Champion LM P2 2023

YIFEI YE



23 ans Chine
Né le 16 juin 2000
DÉPARTS 5
VICTOIRE 0
PODIUM 0
POLE POSITION 0



Amato Ferrari
DIRECTEUR
AF CORSE



Batti Pregliasco
TEAM
MANAGER

LA COTE AUTOHEBDO

PILOTES	4
VICTOIRES	4
POINTE DE VITESSE	5
FIABILITÉ	4
EXPÉRIENCE	4

PEUGEOT TOTAL ENERGIES

19, allée des marronniers
78035 Versailles

https://peugeot-sport.com/
@peugeot sport @peugeot sport official
facebook.com/peugeot.sport



3 VICTOIRES AUX 24 HEURES DU MANS 1992, 1993, 2009

DÉBUTS EN WEC 2022 ITALIE	10	0	1	0	0	0
	DÉPARTS	VICTOIRE	PODIUM	POLE POSITION	TITRE CONSTRUCTEURS	TITRE PILOTES

Est-ce l'année de la dernière chance pour les Lionnes ? L'excuse du manque de préparation a fait long feu. Malgré un maigre podium glané à Monza et quelques heures en tête des 24 Heures du Mans, les radicales 9X8 ont plus souvent écumé l'arrière du peloton Hypercar qu'autre chose. Quand elles n'étaient pas clouées au stand en raison d'une fiabilité suspecte. Le concept aérodynamique sans aileron arrière a vécu. Peugeot a logiquement décidé de revoir sa copie cet hiver en ajoutant un appendice postérieur à sa LMH. Ce dernier doit fonctionner en harmonie avec la nouvelle taille des pneumatiques avant et arrière, Peugeot ayant enfin adopté le format 29/34. Les équipages ont été légèrement remaniés. Paul Di Resta et Nico Mueller ont changé de voiture, tandis que le réserviste Stoffel Vandoorne est titularisé à la place de Gustavo Menezes.

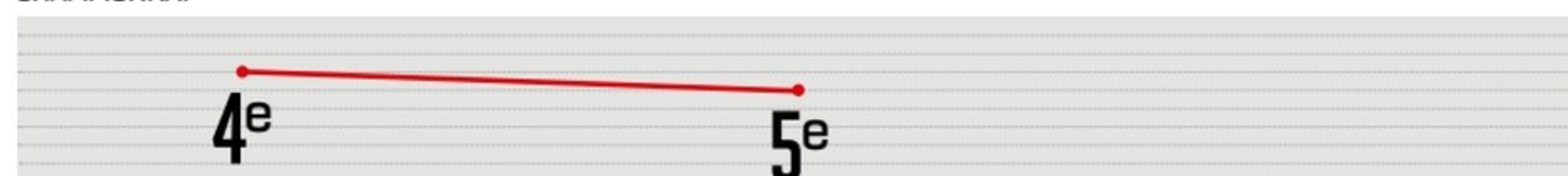
FICHE TECHNIQUE*

Moteur	V6 biturbo 2.6 l	Dimensions L x l x H	4 995 x 2 000 x 1 145 mm
ERS	200 kW (272 ch). Essieu avant	Pneumatiques	Michelin 31/71-18 av et ar
Puissance cumulée	706 ch**	Poids	1 030 kg**
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports	Réservoir	90 litres**

ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS

2022	2023
VICTOIRE 0/3	VICTOIRE 0/7
□ □ □ □ □	□ □ □ □ □ □ □

CHAMPIONNAT



ÉQUIPAGES

#93

MIKKEL JENSEN



29 ans 🇩🇰 Danemark
Né le 31 décembre 1994
DÉPARTS 10
VICTOIRE 0 - PODIUM 1
POLE POSITION 0
Meilleur classement : 8^e en 2023

JEAN-ÉRIC VERGNE



33 ans 🇫🇷 France
Né le 25 avril 1990
DÉPARTS 10
VICTOIRE 0 - PODIUM 1
POLE POSITION 0
Meilleur classement : 8^e en 2023

NICO MUELLER



31 ans 🇨🇭 Suisse
Né le 25 février 1992
DÉPARTS 7
VICTOIRE 0 - PODIUM 0
POLE POSITION 0
Meilleur classement : 8^e en 2022

#94

LOÏC DUVAL



41 ans 🇫🇷 France
Né le 12 juin 1982
DÉPARTS 45
VICTOIRES 6 - PODIUMS 20
POLE POSITIONS 5
Meilleur classement : 1^{er} en 2013
Victoire aux 24 Heures du Mans : 1 (2013)

PAUL DI RESTA



37 ans 🇬🇧 Grande-Bretagne
Né le 16 avril 1986
DÉPARTS 10
VICTOIRE 0 - PODIUM 1
POLE POSITION 0
Meilleur classement : 8^e en 2023

STOFFEL VANDOORNE



31 ans 🇧🇪 Belgique
Né le 26 mars 1992
DÉPARTS 3
VICTOIRE 0 - PODIUMS 2
POLE POSITION 0
Meilleur classement : 11^e en 2018-2019



Carlos Tavares
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE STELLANTIS



Jean-Marc Finot
DIRECTEUR STELLANTIS MOTORSPORT



Olivier Janssonie
DIRECTEUR TECHNIQUE

LA COTE AUTOHEBDO	
PILOTES	3
VICTOIRES	2
POINTE DE VITESSE	2
FIABILITÉ	2
EXPÉRIENCE	4

(*) Une nouvelle version de la 9X8 apparaîtra à partir des 6 Heures d'Imola (**). Avant la BoP

PROTON COMPETITION

Fabrikstraße 1
D-88444 Ummendorf
Allemagne

https://www.proton-competition.com
@ProtonRacing protoncompetition
facebook.com/protoncompetition



PORSCHE 963
MOTEUR V8 BITURBO 4.6

ÉQUIPAGE

#99

HARRY TINCKNELL



32 ans Grande-Bretagne
Né le 29 octobre 1991

DÉPARTS 4
VICTOIRE 0
PODIUM 0
POLE POSITION 0

Victoires aux 24 Heures du Mans :
2 (2014 en LM P2, 2020 en GTE Pro)

N.C.



N.C.



2 VICTOIRES AUX 24 HEURES DU MANS 2010 (LM GT2), 2018 (GTE AM)

DÉBUTS
2023
MONZA

3

DÉPARTS

0

VICTOIRE

0

PODIUM

0

POLE POSITION

0

TITRE CONSTRUCTEURS

0

TITRE PILOTES

Les experts du GT Proton ont vaillamment effectué le saut dans le grand bain de l'Hypercar l'an dernier. Sans surprise, le miracle n'a pas eu lieu avec des résultats confidentiels lors des trois sorties de la Porsche 963 cliente en WEC. L'écurie allemande peut toutefois nourrir quelques espoirs après avoir accroché un beau podium en IMSA sur l'épreuve relevée de Petit Le Mans (3^e). À l'heure d'envoyer ce Guide WEC sous presse, seul Harry Tincknell avait été confirmé au volant de la n°99. Le Britannique, vétéran de l'Endurance passé par toutes les catégories, devrait de nouveau être épaulé des expérimentés Gianmaria Bruni et Neel Jani.



Christian Ried
DIRECTEUR
D'ÉCURIE



N.C.



N.C.

FICHE TECHNIQUE

Moteur	V8 Biturbo à 90° 46l
ERS	50 kW (68 ch) Essieu arrière
Puissance cumulée	706 ch*
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports

Châssis	Multimatic
Dimensions L x l x H	5 100 x 2 000 x 1 060 mm
Pneumatiques	Michelin 29/71-18 av - 34/71-18 ar
Poids	1 030 kg*
Réservoir	110 litres*

ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS EN LMGT2 AM / EN COUPE DU MONDE FIA DES ÉCURIES HYPERCAR



LA COTE AUTOHEBDO

PILOTES	3
VICTOIRES	2
POINTE DE VITESSE	3
FIABILITÉ	3
EXPÉRIENCE	2

(*) Avant BOP

INTERVIEW

JÉRÔME POLICAND

Team manager d'AKKODIS-ASP

“ J'AVAIS ENVIE D'UN NOUVEAU CHALLENGE ”

Après treize participations en tant que pilote aux 24 Heures du Mans, le team manager de l'écurie basée dans le Tarn revient au plus haut niveau de l'Endurance en engageant deux Lexus RC-F en LMGT3. À la tête d'une des formations les plus victorieuses de ces dix dernières années en GT3 au niveau international (24 Heures de Spa, GT World Challenge Europe et Intercontinental GT Challenge), le Grenoblois se montre mesuré quant à ses objectifs.

Propos recueillis par Medhi Casaurang-Vergez

COMMENT VOUS SENTEZ-VOUS AVANT DE CHANGER DE DISCIPLINE POUR LA PREMIÈRE FOIS EN PLUS DE DIX ANS ?

Je ne vais pas dire que c'est inespéré d'être en WEC, mais la fenêtre pour y entrer était assez étroite. Nous sommes parmi les neuf teams sélectionnés en LMGT3. À l'échelle mondiale, c'est très peu !

EN QUOI LE WEC SE DIFFÉRENCIE-T-IL DU GT WORLD CHALLENGE (GTWC. NDLR) ?

En WEC, il n'y a pas de compromis. Ce n'est pas un championnat de « customer » (*d'écuries clientes*. Ndlr) comme nous en avons l'habitude. Notre avantage, c'est que nous débarquons au moment où la catégorie apparaît. Cela signifie que toutes les équipes vont découvrir le règlement en même temps que nous. Les règles sportives sont basées sur la classe Hypercar. Ainsi, on ne pourra plus chauffer les pneus avant de les monter sur la voiture. Autre exemple : l'obligation de mener un double relais avec le même train de gomme à un moment donné de la course. Ce sera du jamais-vu en GT3. La BoP que nous connaissions en GTWC ne sera pas utilisée. Il s'agira plutôt d'une maîtrise de technologie spécifique au WEC. Il y a également une cartographie aérodynamique commune à tous les modèles GT3. Sur la Lexus, nous avons dû refaire le splitter, le pare-chocs avant, le bas de caisse et une partie de l'aileron arrière, afin qu'elle réponde aux critères aéro. Du coup, la hiérarchie que l'on connaissait en GTWC sera beaucoup plus difficile à déterminer aujourd'hui. Nous sommes dans l'expectative. Nous allons déjà essayer de tout mettre en ordre pour l'ouverture au Qatar. Je pense que l'on va monter en puissance.

COMMENT LA TRANSITION DE MERCEDES À LEXUS S'EST-ELLE OPÉRÉE ? QUAND AVEZ-VOUS COMPRIS QUE LE CONSTRUCTEUR ALLEMAND NE S'INTÉRESSERAIT PAS AU WEC ?

Cela s'est produit en deux temps. Tout d'abord, nous avons lancé fin 2022 un programme en FFSA GT avec des Toyota GR Supra GT4 dans



DPP

le team Matmut Evolution. La Toyota était un choix économique, cette voiture étant plus adaptée aux budgets requis. En tant que client, ce premier contact avec Toyota s'est bien déroulé puisque nous avons remporté la classe Silver. En GT3, j'avais noué une belle relation avec Mercedes-AMG depuis 2016. Autant AMG que Toyota connaissaient mon envie d'aller en WEC. La bascule est survenue en marge des 24 Heures de Spa 2023. J'y ai compris que Mercedes-AMG voulait se concentrer sur les championnats de compétition clients où il était déjà présent, et souhaitait que nous continuions à les représenter en tant qu'écurie cliente en GTWC et en IGTC. J'avais envie d'un nouveau challenge. Pour Toyota, le WEC était une priorité, alors les discussions se sont orientées vers eux. Cela s'est passé naturellement, il n'y a pas eu de divorce. D'ailleurs, nous continuerons à aligner des

Mercedes-AMG en GT2 European Series cette saison ! Mais il est clair qu'une page se tourne.

POURQUOI NE PARTICIPEZ-VOUS PAS AU GTWC CETTE ANNÉE ?

Nous avons trois Lexus RC-F GT3, dont une pour les pièces détachées. Il n'existe pas beaucoup d'exemplaires de ce modèle, surtout en Europe, et il nous a fallu chercher des éléments à droite et à gauche pour les assembler. Si nous voulions rester en GTWC, cela nécessitait deux autos supplémentaires, ce qui était impossible. Mais l'idée pour 2026, quand Toyota homologuera une nouvelle GT3, sera de revenir en GTWC.

EN MATIÈRE DE LOGISTIQUE, QUELS SONT LES EFFORTS REQUIS POUR S'ENGAGER EN WEC ?

Nous nous sommes renforcés en interne, et Toyota nous aide sur l'ingénierie, avec une per-

LMGT3

sonne dédiée aux systèmes, un ingénieur performance et un mécanicien. Nous allons nous déplacer au Qatar avec vingt-huit collaborateurs sur le plan opérationnel. Cependant, je tiens à préciser que l'essence d'AKKODIS-ASP, c'est de s'attacher à des gens que nous formons et qui restent à nos côtés. Par exemple, le chef du programme technique WEC, Adrien Cera, est rentré chez nous en tant que stagiaire ! Pour la moitié du team, il s'agit d'un parcours identique. Nous voulons rester une équipe compacte, dont la capacité à réagir rapidement dans toutes les situations est une force. Le GT4 et le GT2 nous permettent de former des jeunes, puis de les emmener au top niveau une fois qu'ils sont mûrs. Cela prend du temps mais humainement, c'est plus intéressant à vivre.

LA LEXUS EST UNE « GRAND-MÈRE » DANS LE PAYSAGE DU GT3, N'EST-CE PAS UN DÉSAVANTAGE ?

C'est à 90 % la même voiture qu'à son arrivée en 2015, oui. Mais en réalité, elle était très en avance sur son temps. Elle a davantage été pensée comme un prototype que comme une Grand Tourisme. Les suspensions sont à « rocker » (les suspensions avant sont à poussoirs, comme sur une monoplace. Ndlr). Pour le parallélisme et les hauteurs de caisse, tout peut être parfaitement ajusté avec les cales

de différentes épaisseurs. Aujourd'hui, la Lexus n'est pas rétrograde et elle a des possibilités de réglages qui sont très variées.

À PROPOS DE VOS PILOTES, LE FAIT DE GÉRER DES ÉQUIPAGES MÉLANT PROFESSIONNELS ET AMATEURS NE DOIT PAS VOUS DÉPAYSER ?

Encadrer des pilotes catégorisés Bronze, nous savons effectivement le faire. Ce sera l'une de nos forces cette saison, je l'espère. Nous alignons deux bons équipages. Tout le monde a pu rouler sur des simulations de relais cet hiver et les résultats furent satisfaisants. On le sait, la différence entre un pilote Pro et Silver sera sûrement infime, au contraire de l'écart avec un Bronze. Le résultat final sera conditionné par la performance de ce dernier. On l'a bien vu au Mans ou en ELMS ces derniers temps, le meilleur Bronze se retrouvait forcément vainqueur du GTE Am. De nos jours, la prépa physique d'un Bronze est égale à celle d'un pro !

POURQUOI AVOIR CHOISI ESTEBAN MASSON, UN ROOKIE QUI DÉCOUVRIRA LE WEC ?

C'est la marque de fabrique d'AKKODIS-ASP ! Nous avons toujours misé sur des jeunes, de Kevin Estre en Porsche Carrera Cup France en 2009 jusqu'à Thomas Drouet en GT4 et GT3, en passant par Jules Gounon. J'ai insisté

auprès de Toyota pour avoir un pilote Silver à fort potentiel, c'est-à-dire quelqu'un qui ne soit pas déjà établi dans le milieu, mais dont la marge de progression me paraîtrait conséquente. J'avais un œil sur Esteban depuis quelque temps grâce à des partenaires communs. Il a remporté deux championnats de monoplace en trois ans (F4 France en 2021 et Eurocup-3 en 2023. Ndlr), ce qui n'est pas rien pour un jeune de 19 ans. Je suis ravi que Toyota m'ait soutenu dans ce choix. Nous faisons rouler des pilotes étrangers, avec lesquels les relations sont optimales, mais en tant que patron d'équipe française, c'est aussi mon rôle de donner une chance à un espoir français (Esteban est techniquement franco-canadien. Ndlr) ■



SÉANCE D'ESSAI

PORSCHE 911 GT3 R MONTEZ LE VOLUME !

La disparition de la catégorie GTE ouvre la porte au très populaire GT3. L'occasion d'un galop d'essai avec le modèle qui représentera la firme de Stuttgart en championnat du monde et aux 24 Heures du Mans désormais.

Romain Bernard - Photos Porsche Motorsport





Trois ans que je n'ai plus humé l'odeur d'une cagoule en Nomex. Ressenti la pression du casque contre mes tempes. Éprouvé mon cœur cogner si fort dans ma poitrine. Trois ans que je n'ai plus expérimenté l'adrénaline sous l'effet de la vitesse, de la prise de risque, de la tension dans la nuque. Et de la peur aussi, car rien ne prépare à rouler à 270 km/h à Estoril. Après une telle pause et perte de repères, sais-je encore piloter ? Le doute m'explose au visage, et pour dire vrai, l'expérience est de celles qui rappellent que l'on ne vit qu'une fois. Cela ne sert à rien de tergiverser, il me faut profiter, égoïstement.

La veille au soir, autour d'une bière, j'avais brassé le passé et le présent avec Mathieu Jaminet (essais Porsche 911 RSR et GT3 R, AH n°2126), mais aussi noué amitié avec Julien Andlauer. La 911 GT3 R du team Rutronik Racing que je m'appête à découvrir au Portugal sera celle qu'il pilotera cette saison en GT World Challenge Endurance Cup. L'instant est savoureux : la reconnaissance du circuit m'est prodiguée à bord d'une GT3 Cup par Julien - j'ai rarement été baladé par un mec aussi drôle et déjanté ! - et le briefing du cockpit par Mathieu qui a largement mené le développement de la GT3 R. Difficile de faire meilleurs coachs !

En préambule, je fais la connaissance de Sebastian Golz, responsable du projet. Ce garçon d'une quarantaine d'années est d'un accès incroyable. Aucun sujet n'est tabou et la discussion s'engage naturellement. Il m'apprend que ses ingénieurs ont commencé à plancher sur cette nouvelle voiture en 2020, une fois la 911 type 992 installée dans le commerce. Pourquoi ? Parce que le règlement oblige de partir d'une voiture de série, et que cette configuration civile GT3 chez Porsche est développée main dans la main avec les ingénieurs de la compétition. Sebastian tient également à mettre les choses au clair : la GT3 R n'a rien à voir avec la GT3 Cup, des organes mécaniques à l'aérodynamique. Seul l'arceau a été mutualisé, car les exigences de sécurité et les économies d'échelle sont possibles sur ces modèles dont le volume de production est délirant. La GT3 Cup, à elle seule, a déjà été produite à plus de mille exemplaires depuis 2021. À 235 000 euros hors taxes l'unité, faites le calcul...

CYLINDRÉE ET LE PROFIL DES ARBRES À CAMES AUGMENTÉS

La GT3 R est facturée 523 000 euros HT et son coût au kilomètre est d'approximativement 45 euros, environ le double de la GT3 Cup. Je m'en retourne à Sebastian Golz pour qu'il m'en dise davantage. « Il faut bien comprendre qu'il s'agit toujours d'une 911, avec son moteur atmosphérique à l'arrière. La plus grande nouveauté est celui-ci, car il passe de 4,0 à 4,2 litres. Nous étions en recherche de couple, parce que notre concept à faible cylindrée impose un régime maxi très élevé pour garantir de la puissance. Il faut cravacher une 911 pour la garder vivante et en extraire le maximum, quand nos adversaires ont des caractères mécaniques plus ronds grâce à l'emploi de turbos ou de grandes cylindrées. Lorsque nos pilotes sont en bagarre dans le peloton, l'absence de turbo les handicape. Raison pour laquelle nous avons augmenté la cylindrée et le profil des arbres à cames pour déplacer la réponse moteur lorsque la voiture est déjà lancée. La GT3 R reprend désormais plus bas dans les tours et avec plus d'immédiateté. »

Pas besoin d'être un grand devin pour comprendre que le concept de cette nouvelle génération se rapproche de la RSR qu'elle remplace en WEC. Le cockpit est ultra reculé dans l'habitacle et les proportions extérieures trahissent un redispatching des organes mécaniques sous la robe en carbone. Ce que confesse mon interlocuteur. « La philosophie du châssis a changé. Nous voulions un train avant beaucoup plus tranchant et moins de pitch (tangage d'avant en arrière à l'accélération et au freinage. Ndlr) sans pour autant rendre le train arrière plus pointu. Le fond plat et le diffuseur beaucoup plus travaillés nous ont permis de gagner en facilité de conduite, et par ricochet en performance. »

À l'inverse de la RSR, le moteur est demeuré dans sa position originelle. Il n'est pas central arrière, mais bel et bien en porte-à-faux. « La boîte de vitesses est proche de celle de la GT3 Cup, mais des organes ont été déplacés par souci d'équilibre des masses, m'avoue Sebastian. C'est le cas de l'alternateur ou du compresseur de climatisation. Le moteur prend toujours 9 000 tr/min, à l'instar de la RSR, mais il n'a strictement rien à voir. Le concept "intellectuel" est le même, mais il est issu de la série ». ▶



Ultime précision : la RSR était facturée un million d'euros et n'évoluait pas plus vite au tour... Vient le sujet qui fâche : l'équilibre des performances via la BoP, sans quoi c'est le plus riche qui gagne. « *Vous ne m'entendez pas me plaindre. Nous avons suffisamment de marges en termes de poids, d'aéro et de moteur pour répondre à tous les ajustements. Nous sommes bien avec la voiture.* » Comprenez que les performances dépendront des pilotes et de la BoP, plus de l'ADN de la 911 en elle-même. Pour preuve, la GT3 R a atomisé son monde en DTM en 2023, moins ailleurs face aux mêmes rivales. Alors que je m'équipe, je note que les pneus sont floqués Pirelli et non Goodyear comme en WEC. « *La voiture a initialement été développée avec des Pirelli pour les courses Sprint du GT World, mais on a mené des essais avec tous les manufacturiers. Les Goodyear n'ont pas les mêmes propriétés de rigidité de flancs notamment, et l'accent est mis sur la meilleure moyenne sur deux relais avec les mêmes pneus.* »

600 CHEVAUX POUR 1200 KG

Que cette voiture est belle, que l'on se tienne à 10 mètres d'elle ou qu'on l'examine dans le détail. Le carbone est partout certes, mais la sophistication de certains appendices impressionne. J'ai piloté par le passé des LM P1 bien moins soignées, car mues par des moteurs à la puissance hallucinante. Ici, on comprend que le moindre millième de seconde doit se gagner à la force du poignet. La sensation est schizophrénique : rassurante parce que le produit ne relève pas du hasard, intimidante, car la performance doit être perchée à une altitude interdite aux pilotes amateurs. On ne joue plus aux billes avec la GT3 R : ce sont 600 chevaux pour 1200 kg.

« *T'as encore l'âge ?* », me dis-je secrètement. Dans ma tête résonne ce chiffre : trois ans. Trois ans à oublier l'importance de conditionner les pneus, les freins, la coordination entre les pieds et les mains, mais aussi l'oreille interne. Qui a déjà encaissé les G latéraux d'un proto ou d'une GT3 moderne sait que les premiers virages remettent les idées en place quant à notre position dans l'espace... Mathieu Jaminet me fait retomber en pression. « *Bon ben... Ça c'est le volant... Le siège est fixe, c'est le pédalier et la direction qui bougent pour s'adapter à tes besoins... Il y a deux pédales, accélérateur et freins...* ». Expliquer à un pilote ce qu'est une voiture de course, c'est comme faire découvrir un clavier d'ordinateur à un journaliste. Il y a les mêmes touches pour tout le monde, mais c'est de ce que l'on en fait qui détermine le résultat. À moi d'intervenir. « *Mathieu, c'est une RSR cette caisse, avoue ! T'as vu la position de conduite ?* ». Je suis assis dans un prototype du Mans. La GT3 R est aussi large à l'extérieur d'étriquée à l'intérieur. De vous à moi, c'est à peine mieux qu'une LM P1 d'il y a cinq ans. Le volant n'a rien à envier à mes dernières expériences sarthoises tant les rotarys (molettes) sont nombreux. Je lance Mathieu sur l'ABS pour commencer : « *Pourquoi y a-t-il genre 22 modes d'ABS, dont un 0 ? Qui roule avec 0 ?* » « *Personne !*, me lance-t-il. *Tu vas moins vite et tu bloques les roues sans ABS !* ». Mes yeux glissent vers les deux rotarys de contrôle de la traction : l'un s'appelle Long, l'autre Lat. J'ai besoin d'une mise à jour. « *TCR/Long, pour longitudinal, s'adresse aux virages lents qui imposent des relances à basse vitesse, roues droites, où il faut beaucoup de traction. TCR/LAT, pour latéral, c'est pour les virages moyens à rapides afin de réduire les coups de raquette et la glisse.* »

Mathieu s'efface. J'ai toujours eu pour habitude de rester seul quelques minutes dans une voiture avant de la piloter, histoire de m'en imprégner. Je suis animiste dans l'âme et une auto de course possède bien plus de caractère que 95 % des habitants de cette planète. Mon rythme cardiaque a ralenti. Je rouvre les yeux et examine ce qui m'entoure. Je juge ma position de conduite bien trop allongée quand le tableau de bord est exagérément haut. La fonction dicte la forme en compétition, et non l'inverse. Par souci de centrage et d'abaissement des masses, mes fesses sont au plus bas et proches du point de lacet. Les sensations promettent d'être à leur paroxysme. Las, la visibilité vers l'avant n'est pas extraordinaire. Circonstance atténuante, l'écran logé derrière le volant est gigantesque. Personnellement, je n'ai jamais vu un tel téléviseur dans une voiture de course. Ne manque que Netflix ! Le rendu est ultra agréable, car les yeux tombent immédiatement sur l'information voulue, notamment la pression des pneus. Dans mon cerveau, l'équation est immédiate : pression = bonne température = grip. Cela agit comme un détonateur... ou un placebo. Sanglé, j'attends le signal pour presser le bouton CRK (pour Crank, manivelle en français) qui réveillera le flat 6 dans mon dos. C'est chose faite. Pied sur le frein, j'enclenche le premier rapport. Ce n'est qu'après que je presse la palette d'embrayage logée derrière le volant, sans quoi je ne peux pas avancer. J'accélère et relâche la gâchette pour quitter mon emplacement. Impossible de caler, car l'embrayage est en réalité centrifuge comme je l'avais déjà expérimenté en 2015 dans la Renault R.S.01 (AH n°2037) à Jerez avec Pierre Gasly. Ce dispositif est génial de facilité et de protection de la mécanique sur les courses d'Endurance.

Le cockpit est très moderne avec un écran LCD XXL centralisant toutes les informations.



Bain de soleil en compagnie de Mathieu Jaminet et Julien Andlauer.



Dès la voie des stands, je jauge la course de la pédale de frein et son mordant. Mouais, on est plus proche du SUV que de la monoplace. Cette information conditionne en moi la façon de rouler : soit anticiper les mètres perdus à pleine vitesse avant de ralentir la bête, soit la violence à appliquer dans la pédale pour raccourcir cette « course morte », quitte à subir de violents mouvements de caisse dont je ne connais pas le caractère. Pour bien comprendre : en dessous de 100 bars de pression (donc 100 kg), on décélère une voiture de course sur le sec, on ne freine pas. Idéalement, il faut appliquer 150 bars de nos jours à cause de l'ABS...

Première sensation : je meurs de froid. La climatisation du siège est dingue, à tel point que j'ai les reins glacés. Or, je suis un animal à sang chaud. J'ai besoin d'être à température pour me raisonner et me savoir dans ma zone de confort. Une voiture de course impose de transpirer, de s'engager. On n'est pas dans un centre commercial à Dubaï. Je veux du bruit, de la sueur, des émotions. Il ne s'agit que d'un réglage sur le tableau de bord, mais je n'ai pas le réflexe d'appuyer sur le bon bouton et mon cerveau ne pense qu'à ça. Or, à Estoril, les virages s'enchaînent à un rythme infernal, il faut toujours être aux aguets. Ça monte, ça descend, il y a du dévers, l'endroit est loin d'être simple pour un roulage dédié aux médias.

UNE INVITATION À DES PERFORMANCES AHURISSANTES

Lors des deux premiers tours, je ne tire pas vraiment les rapports. Je les emmène certes, dans la zone rouge, mais avec bienveillance. Dans la ligne droite des stands, sans forcer, j'accroche immédiatement 265 km/h. Cela me renseigne sur la capacité pulmonaire du flat 6, car malgré l'énorme charge aérodynamique et le parachute qu'il traîne, le

moteur tracte fort. La 911 est aussi d'une impassibilité assez dingue : aucun mouvement qui trahirait une mauvaise pénétration dans l'air. La 911 GT3 R est une flèche qui fend les éléments. Ces bonnes dispositions ne suffisent pas à me sentir détendu sur les freinages. Mon blocage cérébral réside dans l'inscription dans le virage, lorsque les freins doivent faire pivoter la voiture avant de reprendre l'accélérateur avec férocité. Malgré toutes les strates d'ABS, l'idée n'est pas de faire une bêtise avec une voiture à 600 000 euros. Mes trois années d'éloignement d'un cockpit ont ankylosé mes terminaisons nerveuses. La pédale de freins très spongieuse et l'absence de mordant me font opter pour une approche raisonnée. C'est roudoudou, mais sans danger. Je suis à l'inverse bluffé par la parfaite synchronisation de la boîte de vitesses, laquelle ne génère absolument aucune déstabilisation mécanique du train arrière. S'il n'y avait pas la musique envoûtante du flat 6 lors des rétrogradages, je pourrais me croire sur un tapis volant. Le phénomène est décuplé par le train avant qui possède un toucher de route sidérant. Jamais je n'ai expérimenté une telle capacité à encaisser les vibreurs au volant d'une pistarde. Avec ses amortisseurs à cinq voies (oui, cinq !) et sa charge aérodynamique, la GT3 R redessine les virages en les avalant. Je me crois dans une voiture du Dakar, mais je réalise que je suis en totale perte de repères. Ce trait de caractère m'interpelle dans les virages lents à moyens, mais dans les courbes rapides, je suis paumé. Le filtrage est tel que je ne juge plus la limite. Dans l'ancienne GT3 R, les échanges d'informations entre la machine et le pilote se faisaient sans gants. Survirage, sous-virage, micro-blocages de roues, c'était sans ambages. Il y avait un mode d'emploi atypique qui, selon les virages, permettait de provoquer ces débordements de

grip afin d'en jouer, les mouvements de caisse étant bien plus prononcés entre accélération et freinage. Quant à la RSR, il s'agissait d'un prototype carrossé en GT : le châssis était rigide, les plaquettes de freins immédiatement au contact des disques. On ne faisait qu'un avec la machine. Dans la nouvelle GT3 R, certes le galop d'essai est toujours trop court, mais suffisant néanmoins pour capter la saveur philosophique. Tout y est plus aseptisé, maîtrisé, efficace. Un gentleman driver ira plus vite qu'auparavant très facilement... mais prendra une valise face à un pilote Pro au moment de véritablement attaquer, car la barre est placée très (trop ?) haut. Je n'ai pas une seule fois déclenché l'ABS, à l'inverse du contrôle de traction. Le moteur est effectivement plus percutant et toute reprise de l'accélérateur expose à une poussée explosive jusque sur le 3^e rapport. La surprise est grande. La GT3 R doit être cravachée, quand la précédente imposait un style bien plus académique avec des transitions bien définies entre freins et accélérateur. Désormais, c'est On/Off, presque sans se poser de question. C'est tout le reproche que j'exprime à l'encontre de ces nouvelles générations de GT : les assistances n'ont pas rendu le pilotage plus facile, mais au contraire plus exigeant et inaccessible à certains. Il faudra rouler et rouler encore pour être à l'aise et libéré. J'en suis la démonstration parfaite : aucun roulage en trois ans, et pourtant j'accroche 265 km/h dès le premier tour en pneus froids. Cette GT3 R est une invitation à des performances ahurissantes. Pas de risques lorsqu'elle sera entre de bonnes mains. Les ingénieurs Porsche ont parfaitement bossé et créé un monstre de beauté et d'émotion. Car, à l'ère du turbo et de l'électrique, avoir eu l'audace de conserver une telle boîte à musique mérite des éloges. Bonne saison, 911 ! ■

ASTON MARTIN

HEART OF RACING ÉQUIPAGE #27 Ian James 🇺🇸 (USA) – Daniel Mancinelli 🇮🇹 (ITA) – Alex Riberas 🇪🇸 (ESP)
 D'STATION RACING ÉQUIPAGE #777 Marco Sørensen 🇩🇰 (DNK) – Erwan Bastard 🇫🇷 (FRA) – Clément Mateu 🇫🇷 (FRA) – Satoshi Hoshino (uniquement aux 24 H du Mans) 🇯🇵 (JPN)



Un passage par le GT avant le grand saut en Hypercar avec l'Aston Martin Valkyrie prévu en 2025 : l'écurie The Heart of Racing va exploiter la première Vantage AMR GT3 présente sur la grille LMGT3, dans la continuité de son engagement en GTE Am en 2023. Pour mettre toutes ses chances de son côté, la formation américaine repart à l'aventure avec le même équipage qu'en 2023, à savoir le trio composé de Daniel Mancinelli, Alex Riberas et le directeur principal de l'équipe, Ian James. La deuxième Vantage GT3 sera aux mains de l'écurie D'station Racing, qui est restée fidèle au constructeur de Gaydon (Royaume-Uni) pour le passage au LMGT3. En difficulté la saison dernière en GTE Am avec une triste 10^e place au championnat - malgré un podium surprise lors de l'ultime manche à Bahreïn - le team japonais voudra se relancer avec trois nouveaux pilotes : l'expérimenté Marco Sørensen et les Français Erwan Bastard et Clément Mateu. À noter que ce dernier sera remplacé par le patron Satoshi Hoshino pour les 24 Heures du Mans.



BMW

TEAM WRT ÉQUIPAGE #31 Augusto Farfus 🇧🇷 (BRA) – Sean Gelael 🇮🇩 (IDN) – Darren Leung 🇬🇧 (GBR)
 TEAM WRT ÉQUIPAGE #46 Valentino Rossi 🇮🇹 (ITA) – Maxime Martin 🇧🇪 (BEL) – Ahmad Al-Harthy 🇲🇪 (OMN)



BMW et sa M4 GT3 n°46 seront très certainement au centre de l'attention avec son pilote vedette, Valentino Rossi ! La légende du MotoGP, reconvertie en sport automobile depuis deux ans, va faire ses grands débuts en WEC. L'italien sera accompagné de son acolyte du GT World Challenge Europe, le Belge Maxime Martin, ainsi que l'ancien pilote ORT by TF, l'Omanais Ahmad Al-Harthy, auteur d'une pole position l'an dernier en GTE Am. La n°31 n'est pas en reste avec deux pilotes officiels au volant, Augusto Farfus et Sean Gelael, qui sont rejoints par Darren Leung en provenance du British GT. À l'instar du programme Hypercar, BMW fait également confiance au Team WRT pour retrouver les sommets en GT, cinq ans après l'arrêt du programme en GTE Pro avec la M8. Avec de tels équipages et une voiture éprouvée depuis deux saisons, la firme munichoise et l'écurie belge possèdent un statut d'outsider pour cette première campagne de la catégorie LMGT3.



FERRARI

VISTA AF CORSE ÉQUIPAGE #54 Thomas Flohr 🇨🇭 (CHE) – Francesco Castellacci 🇮🇹 (ITA) – Davide Rigon 🇮🇹 (ITA)
 VISTA AF CORSE ÉQUIPAGE #55 François Hériau 🇫🇷 (FRA) – Simon Mann 🇬🇧 (GBR) – Alessio Rovera 🇮🇹 (ITA)



Ferrari et AF Corse seraient bien inspirés de reproduire les exploits de l'écurie Hypercar en LMGT3 cette saison. L'écurie italienne va engager deux Ferrari 296 GT3, une auto qui a déjà fait ses preuves dans de nombreuses disciplines l'an dernier pour sa première saison en compétition, notamment en IMSA. La première, la Ferrari n°54, sera pilotée par le même équipage qu'en GTE Am l'an dernier, à savoir le trio Flohr-Castellacci-Rigon. Si les trois hommes s'étaient imposés à domicile, lors des 6 Heures de Monza, ils n'avaient pu se mêler à la course au titre face à Corvette et aux Iron Dames. En revanche, c'est une toute nouvelle association qui sera à bord de la Ferrari n°55 : Simon Mann et Alessio Rovera seront accompagnés du Français François Hériau qui, après ses débuts en LM P2 en 2022, retrouve le Championnat du monde d'Endurance en LMGT3. Troisième du dernier exercice, AF Corse se lance à l'assaut d'un titre qui lui échappe depuis 2021 en WEC dans les catégories GT.



McLAREN

UNITED AUTOSPORTS ÉQUIPAGE #59 Grégoire Saucy 🇨🇭 (CHE) - James Cottingham 🇬🇧 (GBR) - Nicolas Costa 🇧🇷 (BRA)
UNITED AUTOSPORTS ÉQUIPAGE #95 Marino Sato 🇯🇵 (JPN) - Nico Pino 🇨🇭 (CHL) - Josh Caygill 🇬🇧 (GBR)



L'union entre les deux entités était attendue tant elle coulait de source. En raison des liens qui les lient d'une part, Zak Brown étant à la fois directeur général de McLaren Racing et cofondateur d'United Autosports avec Richard Dean, mais aussi par ceux entre l'écurie anglo-américaine et le WEC, d'autre part. Référence du LM P2 depuis plusieurs années, United sera bien présent sur la grille en 2024 en compagnie de McLaren avec deux 720S GT3 EVO. La firme anglaise, la seule à avoir remporté la Triple Couronne en sport automobile, sera également la première équipe à disputer les trois événements phares au cours de la même saison via ses engagements en Formule 1 et IndyCar. United Autosports a choisi des pilotes d'horizons variés pour cette saison : Sato, Pino et Caygill connaissent déjà l'équipe, Saucy arrive de la monoplace tandis que Cottingham et Costa sont des transfuges du GT. Ils disputeront tous leur première saison complète de WEC.



LAMBORGHINI

IRON LYNX ÉQUIPAGE #60 Claudio Schiavoni 🇮🇹 (ITA) - Matteo Cressoni 🇮🇹 (ITA) - Franck Perera 🇫🇷 (FRA)
IRON DAMES ÉQUIPAGE #85 Michelle Gatting 🇩🇰 (DNK) - Sarah Bovy 🇧🇪 (BEL) - Doriane Pin 🇫🇷 (FRA)



À l'instar de BMW, Lamborghini va débarquer en WEC dans la catégorie-reine en 2024, mais également dans la nouvelle classe LMGT3, avec deux Huracán EVO2. Comme en Hypercar, la firme de Sant'Agata Bolognese (Italie) s'appuiera sur la structure Iron Lynx pour son arrivée dans la catégorie GT3, une association déjà établie en IMSA et dans les autres championnats GT. Comme en GTE Am l'an dernier, on retrouvera une voiture estampillée Iron Lynx et une deuxième monture sous la bannière Iron Dames. Deux Français rouleront au volant de la Huracán EVO2 : Franck Perera sera à bord de la n°60 en compagnie de Claudio Schiavoni et Matteo Cressoni, tandis que Doriane Pin évoluera sur la n°85 au côté de Michelle Gatting et Sarah Bovy. La jeune française de 20 ans n'abandonne pas ses premières amours du GT malgré un engagement en F1 Academy cette saison. « Pocket Rocket » ira à la quête du titre avec les Iron Dames, vice-championnes du



GTE Am l'an dernier et victorieuses de leur première course en WEC lors des 8 Heures de Bahreïn.

FORD

PROTON COMPETITION ÉQUIPAGE #77 Ben Barker 🇬🇧 (GBR) - Ryan Hardwick 🇺🇸 (USA) - Zacharie Robichon 🇨🇦 (CAN)
PROTON COMPETITION ÉQUIPAGE #88 Giorgio Roda 🇮🇹 (ITA) - Mikkel O. Pedersen 🇩🇰 (DNK) - Dennis Olsen 🇳🇴 (NOR)



Une nouvelle ère pour Proton Competition s'ouvre cette saison : fidèle à Porsche depuis 1996 dans les catégories GT, l'écurie allemande ouvre un deuxième chapitre dans son histoire en s'associant avec Ford pour le LMGT3. Le constructeur américain fait son retour en WEC avec son modèle phare : la Mustang GT3, qui a fait ses (timides) débuts en compétition en janvier dernier lors des 24 Heures de Daytona. La « pony car » - ou plutôt les « pony cars », puisque deux Mustang seront alignées par la formation allemande - va découvrir pour la première fois le Championnat du monde d'Endurance et les 24 Heures du Mans. Parmi les six pilotes engagés chez Proton Competition, deux sont issus du giron Ford : Ben Barker sur la n°77 à la livrée bleue, et Dennis Olsen sur la n°88 aux couleurs noire et dorée. Ryan Hardwick, Zacharie Robichon et Mikkel O. Pedersen sont restés fidèles à l'écurie germanique et sont rejoints par Giorgio Roda. Patience sera de mise pour cette première saison de



collaboration entre Ford et Proton Competition, qui devront apprendre à se connaître et à exploiter cette nouvelle machine ensemble.

LEXUS

AKKODIS ASP TEAM **ÉQUIPAGE** #78 Kelvin van der Linde 🇿🇦 (ZAF) – Timur Boguslavskiy (ANA) – Arnold Robin 🇫🇷 (FRA)
 AKKODIS ASP TEAM **ÉQUIPAGE** #87 José Maria López 🇦🇷 (ARG) – Takeshi Kimura 🇯🇵 (JPN) – Esteban Masson 🇫🇷 (FRA)

LEXUS RC F GT3



Un nouvel entrant, une nouvelle écurie et une nouvelle association pour cette première campagne du LMGT3 ! Akkodis ASP et Lexus s'allient pour leur première saison commune en WEC. Le constructeur japonais - division haut de gamme de Toyota, faut-il le rappeler - a fait confiance à l'écurie française en 2024. Objectif : imiter la maison mère en Hypercar et s'imposer rapidement en GT avec la RC F GT3. Pour ce faire, Toyota a pioché dans ses réserves pour les pilotes, et cela sera du ressort de José Maria López, double champion du monde en catégorie-reine, de mener l'écurie franco-japonaise vers les sommets. L'Argentin sera accompagné du jeune Esteban Masson, champion Eurocup-3 l'an dernier, qui entame sa transition vers l'Endurance cette saison. Dans la deuxième monture, on retrouvera deux des pointures actuelles du monde du GT, à savoir Kelvin van der Linde et Timur Boguslavskiy, épaulés par un autre Français, Arnold Robin. Si tout reste à apprendre pour cette nouvelle association, l'expérience acquise

par Akkodis ASP en GT et par Lexus / Toyota en WEC va s'avérer très utile dès les premiers tours de roue au Qatar.



CORVETTE

TF SPORT **ÉQUIPAGE** #81 Charlie Eastwood 🇮🇪 (IRL) – Rui Andrade 🇵🇦 (AGO) – Tom van Rompuy 🇧🇪 (BEL)
 TF SPORT **ÉQUIPAGE** #82 Dani Juncadella 🇪🇸 (ESP) – Sébastien Baud 🇫🇷 (FRA) – Hiroshi Koizumi 🇯🇵 (JPN)

CORVETTE Z06 GT3.R



Après des années d'attente et de multiples échecs, Corvette a enfin réussi à décrocher une couronne en WEC dans les catégories GT, la saison dernière. Toutefois, il faudra tout recommencer à zéro en 2024 pour le constructeur de Détroit (États-Unis), avec une nouvelle voiture, mais également une nouvelle écurie. Après six ans de bons et loyaux services auprès d'Aston Martin, TF Sport s'associe à Corvette pour cette première saison du LMGT3 en WEC. L'écurie britannique va ainsi exploiter deux Z06 GT3.R, une monture lancée en compétition à Daytona en janvier dernier. Deux pilotes d'usine ont été officialisés par Corvette avec TF Sport : Dani Juncadella, qui va découvrir les 24 Heures du Mans en 2024 en compagnie du Français Sébastien Baud et du vétéran Hiroshi Koizumi, et Charlie Eastwood qui poursuit l'aventure avec l'équipe anglaise après le chapitre Aston Martin, avec Rui Andrade et Tom van Rompuy. L'association des deux derniers champions de l'ère GTE Am propulsent

TF Sport et Corvette au rang des favoris.



PORSCHE

MANTHEY EMA **ÉQUIPAGE** #91 Richard Lietz 🇦🇹 (AUT) – Morris Schuring 🇳🇱 (NLD) – Yasser Shahin 🇦🇺 (AUS)
 MANTHEY PURERXCING **ÉQUIPAGE** #92 Aliaksandr Malykhin 🇰🇪 (KNA) – Joel Sturm 🇩🇪 (ALL) – Klaus Bachler 🇦🇹 (AUT)

PORSCHE 911 GT3 R



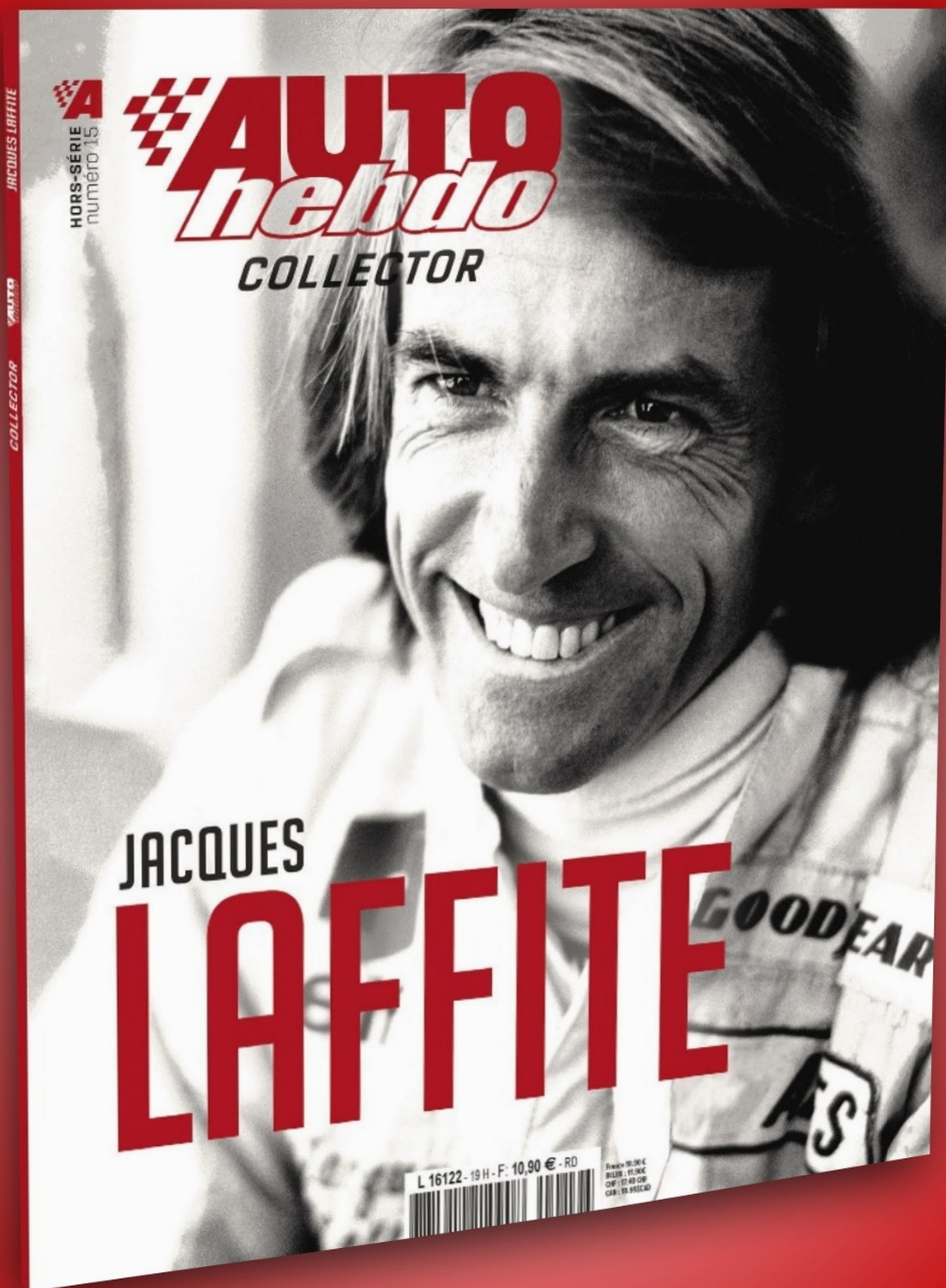
Pourrait-on imaginer une campagne du WEC sans Porsche dans les catégories GT ? Bien sûr que non ! En 2024, il y aura bien deux 911 GT3 R dans la nouvelle catégorie LMGT3 du Championnat du monde d'Endurance. Après « un long processus d'évaluation » entre différentes structures - et les candidats étaient nombreux - la firme de Stuttgart a finalement choisi Manthey Racing pour exploiter les deux montures engagées en WEC cette saison. La formation allemande, basée tout près du Nürburgring, exploite déjà la Porsche 911 GT3 R en DTM et sur les 24 Heures du Nürburgring... mais n'attendez pas la fameuse livrée « Grello » sur la grille, elle n'en sera malheureusement pas. Côté pilotes, l'expérimenté Richard Lietz - quadruple vainqueur de catégorie des 24 Heures du Mans et champion en GTE Pro en 2015 avec Manthey - mènera l'équipage de la n°91 et sera épaulé par Morris Schuring et Yasser Shahin. La n°92, propriété de l'écurie PureRxcing, sera confiée à Klaus Bachler,

Alex Malykhin et Joel Sturm. Le trio se connaît bien, pour avoir disputé le GT World Challenge Europe ensemble en 2023.



ACTUELLEMENT EN KIOSQUES

COLLECTOR N°15



**ET ÉGALEMENT DISPONIBLE
EN VERSION NUMÉRIQUE**

COMMANDEZ-LE EN LIGNE



**EN VERSION
PAPIER**



EN VERSION NUMÉRIQUE
Également disponible avec
l'application AUTOhebdo Magazine





DPPI / D. SAULNIER

DÉCRYPTAGE

LA FIA PEUT-ELLE VRAIMENT TOUT CHANGER ?

Durant le Monte-Carlo, la rumeur la plus répandue était que le législateur envisageait l'avenir avec des Rally2. Du côté des équipes, cette éventualité ne fait pas l'unanimité, tant par sa remise en question du règlement actuel que par son timing. Analyse.

Loïc Rocci

C'est à la fin du mois de février que des annonces concernant l'avenir du WRC devraient être faites. Le groupe de travail qui a été créé dans l'urgence en décembre dernier a pris plusieurs semaines pour consulter et se faire une opinion sur ce qu'il faut faire pour sortir la discipline du marasme. Les membres de cette « task force » n'ont rien voulu dévoiler concernant la teneur de leurs travaux, mais les bruits qui ont couru semblent indiquer que les Rally1 ne seront pas conservées et que le changement de catégorie devrait intervenir rapidement. Si cela se confirme, les effets

d'un tel chamboulement seront-ils bénéfiques au WRC ? N'y a-t-il notamment pas un risque de voir partir Hyundai ?

HYUNDAI PRÊTE À ROULER EN RALLY2 ?

Sur le papier, la réponse semble simple. Le constructeur coréen possède une Rally2 pour la compétition clients. Cyril Abiteboul a une autre vision des choses. « Hyundai est impliquée en WRC depuis plus de dix ans, débute le Français. La marque possède deux titres (Constructeurs en 2019 et 2020. Ndlr) et elle en veut d'autres. Pour cela, nous nous sommes préparés ces derniers mois, aussi bien sur le plan des

hommes avec des ingénieurs et des équipages, que celui de la voiture. Dans le strict cadre du règlement que nous avons épluché sous toutes ses coutures, nous avons élaboré un plan qui passe par un développement accentué de la i20 Rally1. Il a été validé par notre siège en Corée et par la FIA. Tout changement dans notre environnement, en particulier au niveau du règlement, n'est pas quelque chose que nous accueillons favorablement. Pour moi, le manque de planification a été la principale faiblesse de Hyundai ces dernières années. Je me suis attaqué à cette absence d'anticipation, mais là, tout d'un

coup, on nous dit "vous allez rire, le règlement va changer". Cela vient complètement bouleverser nos plans ».

QUESTION DE CONFIANCE

L'ancien team principal Renault F1 Team estime également qu'il y a là un vrai sujet de confiance. « Les constructeurs surveillent la stabilité dans les sports, ajoute Abiteboul. S'il y a des changements incessants, cela n'incite pas à rester, ni à venir. Je partage l'objectif de la FIA d'essayer d'attirer d'autres constructeurs et concurrents, mais soyons réalistes. Nous sommes en février 2024. Personne ne va rejoindre le WRC en 2025. Concernant les changements envisagés pour 2027, nous sommes ouverts à tout... mais à cette échéance-là. La question qui se pose est de savoir s'il faut tout renverser... pour une seule année, 2026, car c'est trop tard pour l'an prochain. Peut-être

faire venir. Je ne veux pas faire du chantage, mais nous avons conçu un plan qui a été validé par la FIA et nous entendons le mener à bien ».

QUÊTE DE STABILITÉ

Fin orateur, le patron de Hyundai reste prudent dans ses déclarations, mais ses mots sont clairs. Il en est de même lorsqu'il s'agit d'aborder l'éventualité de faire courir des Rally1 sans hybride. « Cette solution existe dans le règlement, explique-t-il. Nous ne nous l'interdisons pas. Hyundai est cependant un constructeur très engagé sur l'électrification. C'est un élément important, même si je ne suis pas un grand fan. L'an dernier, alors que j'ai proposé à la FIA d'enlever l'hybride, elle nous a forcés à acheter des unités hybrides pour 2025 et 2026. Nous les avons sur les bras et si ne devons pas les utiliser, je trouverais cela un peu fort. Tout ce que je réclame, c'est la

se retrouverait avec un autre problème puisque chez M-Sport aussi cette solution est rejetée.

M-SPORT SANS VOITURE EN RALLY2 ?

Sur le parc d'assistance d'une manche du WRC, Richard Millener est sans doute la personne avec l'enthousiasme le plus débordant au sujet du déroulement de la compétition. Cela manque parfois d'objectivité, mais ça tranche aussi avec l'atmosphère générale. Le team manager de l'écurie M-Sport estime que le remplacement des Rally1 par les Rally2 ne serait pas une bonne chose. « Soyez honnêtes, attaque-t-il. Sur le bord d'une spéciale, qu'avez-vous envie de voir passer ? Même s'il n'y en a que 8. Il y a quand même un écart énorme entre les deux catégories, non ? Rien que de ce point de vue, il ne faut pas bannir les Rally1. En imaginant que les trois constructeurs restent, ce serait difficile pour nous, parce que la Fiesta n'est plus produite (depuis juin 2023. Ndlr). Trop grosse et trop haute, la Puma ne pourrait pas être compétitive en Rally2 face à une Yaris. La Focus ne serait pas non plus un modèle intéressant pour nous. Il faut donc faire attention ». En plus de mettre la présence de M-Sport et Ford dans la balance en cas de changement de réglementation, Millener ajoute : « En admettant que Toyota et Hyundai restent, ils utiliseront le budget dont ils disposent aujourd'hui sur leur Rally2 et créer une voiture que personne ne pourra acheter. Ils vont regarder chaque détail et ils continueront de gagner. Les privés viendront en se disant qu'ils peuvent se battre avec les pilotes officiels, mais après quelques rallyes ils se rendront compte que c'est impossible et ils n'auront plus rien à jouer. Pour moi, il faut qu'il y ait un haut niveau et des catégories en dessous. » Pour ce passionné de longue date, les problèmes actuels du WRC prennent leur source ailleurs. « Je ne veux pas me montrer trop dur avec le promoteur dont le travail est compliqué, tempère-t-il, mais je pense que c'est le domaine dans lequel nous avons des difficultés. Nous devons essayer de comprendre pourquoi les fans considèrent que ce n'est pas assez bon. Je m'intéresse à ceux qui découvrent ▶

Ford dispose également d'un modèle en Rally2 mais la Fiesta n'est plus produite depuis juin 2023.



que si j'étais la FIA je me dirais que je me moque des plans de Hyundai pour 2025 et 2026 et que je changerais tout. J'ai envie de dire attention, parce que cela pourrait nous gêner très fortement. J'espère aussi que la personne qui est prête à tout chambouler a de bonnes garanties concernant les constructeurs que l'on cherche à

stabilité. Nous demandons qu'il y ait un capitaine et je pense que la FIA revendique ce rôle, ce qui est tout à fait légitime. Nous voulons qu'il y ait un respect des contrats, des règlements existants et des accords passés ». Alors que la menace d'un retrait de Hyundai semble exister si le Rally2 devait devenir la catégorie-reine, la FIA

M-SPORT



DPPI / N. KATIKIS

Hyundai souhaite réserver son i20 Rally2 à la compétition clients.

la discipline et qu'il faut faire revenir. Je suis d'accord pour ne pas comparer avec ce qui se fait en F1, mais quand je vais au pub, les gens sont en mesure de m'en parler sans rien me dire sur la course. La compétition est un sujet, mais il y a tant à raconter autour. Nous devons essayer de faire pareil. C'est dur, mais ce qui frustré la plupart d'entre nous est qu'il faudrait être plus proactif. Si vous avez la bonne personne pour faire cela sans que cela réclame de changer les règles, cela devrait bouger plus vite et mieux ».

SOLUTION INTERMÉDIAIRE ?

Pour Millener, choisir quelque chose d'intermédiaire pourrait être une bonne solution. « Aligner des Rally1 sans hybride fait partie des possibilités, confirme-t-il. Cette technologie est un défi. Je ne connais pas exactement la position de Ford sur le sujet, mais pour M-Sport cela permettrait des économies sur le long terme. Je trouve cependant que nous devrions nous concentrer sur ce que nous avons et essayer de l'améliorer. Nous avons été clairs. Nous souhaitons conserver les Rally1 notamment parce que nous avons énormément investi dedans. Nous avons des millions de pounds (1 livre anglaise équivaut à 1,15 euro. Ndlr) de stock que nous ne pourrions pas utiliser. Ce serait la pire des situations. Il y a tant de choses à prendre en compte. Tout le monde saute sur cette idée du Rally2 comme catégorie de référence, mais je suis persuadé que cela

va être un succès la première année et après cela va décliner. Les concurrents vont s'apercevoir qu'ils ne peuvent pas gagner. Il n'y aura alors pour eux plus rien à viser. » Comme pour Abiteboul, Millener redoute que l'entrée en vigueur d'une telle décision soit imminente. « Il est impossible que cela se produise l'an prochain. Si nous allons dans cette direction, nous devons mener des tests en 2025 et débiter en 2026. Nous préférons cependant savoir ce que nous allons faire à partir de 2027 plutôt que de nous orienter vers quelque chose d'aussi radical. Il ne faut pas oublier non plus que les constructeurs ont signé pour une période d'homologation de cinq ans. Non seulement vous n'êtes absolument pas certain de faire venir d'autres marques, mais en plus vous pouvez en mécontenter d'autres en vous arrêtant après seulement trois saisons. » Si cette remarque pertinente correspond tout à fait à ce qui émane de chez Hyundai, cela devrait mieux se dérouler avec Toyota.

LES JAPONAIS OUVERTS À TOUTES LES SOLUTIONS

Après les franches réticences déjà affichées par deux des acteurs, un troisième avis négatif concernant les Rally2 aurait scellé le devenir de cette idée. Chez Toyota pourtant, il semble y avoir une plus grande ouverture d'esprit. « Nous ne sommes contre rien, résume Jari-Matti Latvala. La situation est très compliquée et il y a plusieurs solutions à envisager. Même s'il est vrai que les Rally1 sont chères et qu'elles réclament un budget conséquent pour les faire rouler, nous continuerons avec si c'est ce que décide la FIA. J'ai eu la chance d'en exploiter une en Finlande l'an passé et c'était... fantastique. Je sais que mes pilotes vont me détester de dire cela... mais est-il nécessaire que cela aille si vite ? Si les Rally1 demeurent la voiture de l'élite, il serait possible d'en réduire les dépenses en limitant les éléments en carbone au coût considérable lorsqu'il s'agit de remplacer des pièces de carrosserie. » Et l'idée qui circule concernant des Rally2 + ? « Elle convient également à Toyota, répond le Team principal de l'écurie japonaise. Ces autos seraient

rendues plus spectaculaires et plus rapides que les Rally2 au moyen d'un kit au prix raisonnable. Cela toucherait l'aéro, le bruit, la bride... Il faut cependant que cela s'accompagne d'une réglementation technique très stricte pour empêcher les dérives. J'ai en revanche du mal à croire en la possibilité de développer différentes voitures à partir d'un châssis et ensuite d'équilibrer les performances avec une BoP. Si nous pouvions éviter cela en WRC... (Rires). Ce qui me semble important, c'est de trouver des solutions pour qu'il y ait plus de concurrents au départ. Huit, c'est vraiment le minimum et compte tenu de la différence de prix entre une Rally1 et une Rally2, il pourrait y avoir plus que trois autos par équipe. En théorie, s'il est décidé que la Rally2 telle qu'elle est aujourd'hui est la voiture de référence, alors nous pourrions débiter dès 2025. Je crois cependant qu'il serait mieux d'attendre 2026 pour avoir le temps de se préparer. » Ayant recueilli les avis des principaux acteurs, la FIA se retrouve avec un sérieux dilemme à gérer. Les réponses concernant 2025 et au-delà promettent d'être intéressantes.

LA LOI DU SILENCE

Même si plusieurs membres du groupe de travail étaient présents durant le Monte-Carlo (25-28 janvier), personne n'a voulu faire le point sur les futurs projets. Vice-président de la FIA, Robert Reid était à Monaco pour la cérémonie de départ. Le message avait été passé qu'il ne parlerait pas, les médias s'évitant l'aller-retour Gap-Monaco juste pour la seule beauté du paysage. Il est étonnant que celui qui a été sacré champion du monde des copilotes avec Richard Burns en 2001 ne soit pas venu rendre visite au parc d'assistance pour faire un état des lieux, prendre un peu le pouls de la discipline et, pourquoi pas, indiquer les réflexions qui sont actuellement menées. Xavier Mestelan Pinon, le directeur technique de la FIA était lui présent dans la « Capitale douce ». L'ancien de Citroën n'a rien voulu dévoiler, mais il a confirmé que plusieurs solutions étaient envisagées, que le sujet était hautement épineux... et que la fin du mois de février n'était pas si loin. ■

ACTUELLEMENT

EN KIOSQUES



FR: 6,50 € - BELUX: 6,60 €
CH: 11,70 CHF - ESPORTECOMIT: 6,90 €
MEX: 70 MEX - RUSSIA: 8 € - THAILA: 1,500 THB - CANA: 12,90 \$/D

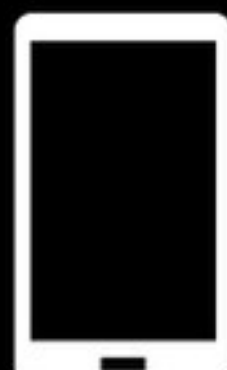
L 14545 - 2445 S - F: 6,50 € - RD



COMMANDEZ-LE EN LIGNE



EN VERSION
PAPIER



EN VERSION NUMÉRIQUE
Également disponible avec
l'application AUTOhebdo Magazine



ASIAN LE MANS SERIES / 4 HEURES D'ABOU DHABI

ALGARVE PRO RACING UNE VRAIE RAZZIA !

Deux victoires, un titre et une nouvelle invitation d'office aux 24 Heures du Mans : la formation portugaise a vécu un incroyable week-end malgré son statut d'outsider face à 99 Racing.

Dorian Grangier

Ils ne se présentaient pas favoris. Un retard loin d'être conséquent, certes, mais 20 points les séparaient du trio infernal Delétraz - Al Harthy - Mazepin (ce dernier, malade, a été remplacé par Albuquerque) avant ce week-end. Pourtant, ils l'ont emporté, et avec la manière. Eux, ce sont les nouveaux champions de l'Asian Le Mans Series en catégorie LM P2 : George Kurtz, Colin Braun et Malthe Jakobsen. Ils sont sortis vainqueurs de cette bataille, de ce que l'ALMS peut proposer de plus fou : qu'on aime ou qu'on déteste ces courses hachées, où chaque tentative de dépassement peut mener à un accrochage, l'ennui n'était pas au rendez-vous à Yas Marina.

Samedi, la première manche émiratie a offert des rebondissements à la pelle. Tandis que 99 Racing vivait un cauchemar avec un malheureux Ahmad Al Harthy, qui dominait pourtant ce dernier meeting après s'être offert les deux pole positions mises en jeu, l'Oreca n°4 aux couleurs de CrowdStrike Racing allait s'imposer magistralement, fruit d'une stratégie audacieuse. En s'arrêtant une première fois pour un splash d'essence sous Safety Car, l'équipage planifiait un dernier arrêt bien plus court que ses concurrents à la relance, afin de ressortir en tête. N'omettons pas le travail abattu par Colin Braun et Malthe Jakobsen et leurs relais d'enfer, afin de combler le tour de retard pris par leur coéquipier.

TROISIÈME TICKET POUR LE MANS

Le lendemain ne fut pas plus tranquille pour George Kurtz : auteur d'un tête-à-queue dès le 2^e virage, il manque de se faire percuter par les LM P3 et GT lancées à vive allure. Néanmoins, dans le duel qui opposait APR à 99 Racing, la chance était du côté portugais. L'Oreca n°99,



ASIAN LE MANS SERIES

reléguée en fond de peloton après application de sa pénalité consécutive à l'accident en Course 1 (Al Harthy a percuté la Porsche de l'équipe PureRxcing sous Safety Car), est victime de problème de boîte de vitesses et ne peut remonter. L'Oreca n°4 le peut, inscrivant une 7^e place suffisante pour glaner le titre LM P2.

Cerise sur le gâteau : c'est la voiture-sœur, l'Oreca n°25, qui est allée clore ce championnat par une victoire, bien aidée par le déploiement d'un drapeau rouge - le second du week-end - dans le bon timing. Grâce à ce titre, Algarve Pro Racing s'offre une troisième invitation au Mans dans la catégorie LM P2 (grâce également au titre ELMS 2023 et au trophée Jim Trueman de Kurtz en IMSA), et s'assure donc la présence de trois voitures (sur quinze !) dans la Sarthe en juin prochain (voir ci-dessous). C'est certain, les 24 Heures du Mans auront un petit accent portugais dans la catégorie LM P2. ■

ILS SONT INVITÉS AUX 24H DU MANS 2024

Hypercar - Action Express Racing - Cadillac (champion GTP en IMSA) **LM P2** - Algarve Pro Racing (champion LM P2 en ELMS) - United Autosports (vice-champion LM P2 en ELMS) - AF Corse (champion LM P2 Pro-Am en ELMS) - COOL Racing (champion LM P3 en ELMS) - CrowdStrike Racing by APR (champion LM P2 en ALMS) - George Kurtz - CrowdStrike Racing by APR (Trophée Jim Trueman en IMSA) **LMGT3** - Proton Competition (champion LMGTE en ELMS) - Pure Rxcing (champion GT en ALMS) - Pure Rxcing (champion Bronze Cup en GTWC Europe) - Brendan Iribe - Inception Racing (Trophée Bob Akin en IMSA)

CLASSEMENT ASIAN LE MANS SERIES

4 Heures d'Abou Dhabi. 10-11 février. Manches 4/5 et 5/5.

Course 1 : 1. Oreca 07 - Gibson n°4 (G. Kurtz / C. Braun / M. Jakobsen) les 105 tours en 4h00'48"667, 2. Oreca 07 - Gibson n°83 (F. Perrodo / M. Vaxiviere / A. Rovera) à 5"066, 3. Oreca 07 - Gibson n°3 (A. Mattschull / T. Dillmann / L. Hörr) à 34"274, ... 13. Ligier JS P320 - Nissan n°2 (M. Jensen / N. Adcock / F. Lavergne) à 4 tours (1^{er} LM P3), ... 17. Mercedes-AMG GT3 EVO n°88 (H. Rahman Ibrahim / L. Stolz / J. Love) à 6 tours (1^{er} GT), etc. **P.P.** : A. Al Harthy (Oreca 07 - Gibson n°99) en 1'40'720 ; **M.T.** : T. Dillmann (Oreca 07 - Gibson n°3) en 1'40'725

Course 2 : 1. Oreca 07 - Gibson n°25 (C. McMurry / F. Tomlinson / T. Sowery) les 90 tours en 4h00'40"166, 2. Oreca 07 - Gibson n°22 (G. Roda / J. Andlauer / R. Binder) à 1'09"676, 3. Oreca 07 - Gibson n°30 (J. Falb / C. Bennett / J. Simmenauer) à 1'37"693, ... 13. Ligier JS P320 - Nissan n°26 (D. Skocdopole / J. Gerbi / M. Stefan) à 4 tours (1^{er} LM P3), ... 17. Mercedes-AMG GT3 EVO n°88 (H. Rahman Ibrahim / L. Stolz / J. Love) à 6 tours (1^{er} GT), etc. **P.P.** : A. Al Harthy (Oreca 07 - Gibson n°99) en 1'41"313 **M.T.** : J. Andlauer (Oreca 07 - Gibson n°22) en 1'41"697

CHAMPIONNATS

Pilotes LM P2 : 1. C. Braun / G. Kurtz / M. Jakobsen 83 pts, 2. G. Roda / J. Andlauer / R. Binder 71, 3. A. Al Harthy / L. Delétraz 70, 4. N. Mazepin 68, etc.

Pilotes LM P3 : 1. A. Bukhantsov / J. Winslow 104 pts, 2. F. Lavergne / M. Jensen / N. Adcock 101, 3. J. Gerbi / M. Stefan 82, etc.

Pilotes GT : 1. A. Malykhin / J. Sturm / K. Bachler 76 pts, 2. H. Rahman Ibrahim / L. Stolz 74, 3. J. Love 60, 4. A. Varutti / C. Haase / G. Magnus 57, etc.

PIN PREND RENDEZ-VOUS AVEC L'AVENIR

Auteure d'une deuxième victoire à l'échelon F4, la Francilienne aborde la campagne 2024 de F1 Academy dans la peau de grande favorite. Et si c'était elle la pilote féminine que la F1 attend depuis des décennies ?

Julien Billiotte - Photo F4 UAE



Pocket Rocket » a soigné sa mise sur orbite. Doriane Pin (Prema Racing) a vécu un meeting de F4 UAE riche en émotions le week-end dernier (10/11 février) du côté d'Abou Dhabi. Samedi, la Française de 20 ans s'est illustrée dès les qualifications en signant sa première pole position dans la catégorie, 0'009 devant Kean Nakamura-Berta. Surprise par le protégé de l'Alpine Academy à l'extinction des feux, la jeune Iron Dame est restée ensuite blottie dans les échappements du pilote Mumbai Falcons tout au long d'une course émaillée d'incidents. Deuxième sous le damier, à 6/10^e de Nakamura-Berta, Doriane fut promue à la première place après que le Britannique écopa d'une pénalité de 5 secondes pour départ anticipé. Il s'agit pour Pin de son deuxième succès en F4, la Francilienne s'étant déjà imposé à Sepang (Malaisie) en décembre dernier dans le cadre de la série « South East Asia ». Face à un plateau UAE étoffé et une concurrence autrement plus relevée, Pin fait mieux que se défendre. Elle compte ainsi

huit arrivées dans les points sur les 12 courses déjà disputées dans les Émirats cet hiver. Dimanche à Yas Marina, Doriane a terminé 10^e et 8^e des Courses 2 et 3 de l'avant-dernier meeting du championnat hivernal, dont la conclusion aura lieu ce week-end à Dubai (17/18 février).

VERS UN NOUVEAU DUEL AVEC WEUG

Si elle pêche parfois au départ, Doriane, qui roule principalement en GT et prototypes depuis qu'elle a quitté les joutes du karting, confirme qu'elle est l'espoir féminine la plus prometteuse actuellement en monoplace. Bien loin devant ses futures rivales de la F1 Academy où elle représentera Mercedes. On peut d'ailleurs, sans prendre trop de risques, s'avancer à affirmer que le titre se jouera entre Pin et Maya Weug, qui compte trois saisons de formules de promotion dans les jambes (F4 Italie et Allemagne en 2021 et 2022, FRECA en 2023). Les deux filles s'étaient d'ailleurs affrontées dans le cadre du programme « Girls on Track - Rising Stars » de la FIA en octobre 2020. Weug avait remporté la sélection, décrochant par la même occasion

son billet au sein de la Ferrari Driver Academy. Trois ans et demi plus tard, la dynamique semble davantage du côté de Pin, même si son adversaire belgo-néerlandaise n'a pas démerité en grattant régulièrement des points dans des catégories où la compétition est rude.

ALORS PEUT-ÊTRE ?

Si Pin continuera de rouler en Endurance cette année via un engagement dans la catégorie LMGT3 du

WEC avec les Iron Dames et une Lamborghini Huracán GT3 Evo 2, la monoplace doit être sa priorité. Car pour la première fois depuis très, très longtemps, il n'est pas interdit de penser qu'une femme a le potentiel pour accéder de nouveau à la Formule 1. Naturellement, le chemin est encore bien long et semé d'embûches pour rejoindre le pinacle du sport automobile, mais Pin a raison de croire en ses rêves. ■

CLASSEMENT F4 UAE

Abou Dhabi. 10/11 février. Manche 4/5

Course 1 : 1. D. Pin (Prema Racing), les 13 tours en 30'45"545, 2. R. Al Dhaheeri (Prema Racing) à 1"083, 3. A. Powell (Mumbai Falcons) à 1"606, 4. E. Deligny (R-ace GP) à 4"258, 5. K. Nakamura-Berta (Mumbai Falcons) à 4"370, ... 9. J. Caranta (R-ace GP) à 6"231, ... 17. R. Narac (Saintéloc Racing) à 13"737, etc. **P.P.** : D. Pin 1'55"284

Course 2 : 1. G. Stilp (Hitech) les 12 tours en 30'37"722, 2. R. Seeworuthun (Hitech) à 4"831, 3. E. Yeh (R-ace GP) à 6"675, ... 8. J. Caranta à 14"939, 9. E. Deligny à 20"087, 10. D. Pin 20"468, ... 15. R. Narac à 27"627, etc. **P.P.** : E. Yeh (grille inversée)

Course 3 : 1. R. Al Dhaheeri les 13 tours en 31'52"074, 2. E. Deligny à 4"757, 3. K. Al Azhari (Yas Heat Racing Academy) à 5"410, ... 8. D. Pin à 13"400, ... 10. J. Caranta à 15"159, ... Abandon R. Narac. **P.P.** : R. Al Dhaheeri 1'55"067

CHAMPIONNAT

Pilotes : 1. K. Al Azhari 148 pts, 2. F. Slater (Prema) 135, 3. N. Bedrin 124, 4. K. Nakamura-Berta 123, 5. R. Al Dhaheeri 106, ... 8. D. Pin 66 ... 11. E. Deligny 40, 15. J. Caranta 23, ... 21. R. Narac 4, etc.

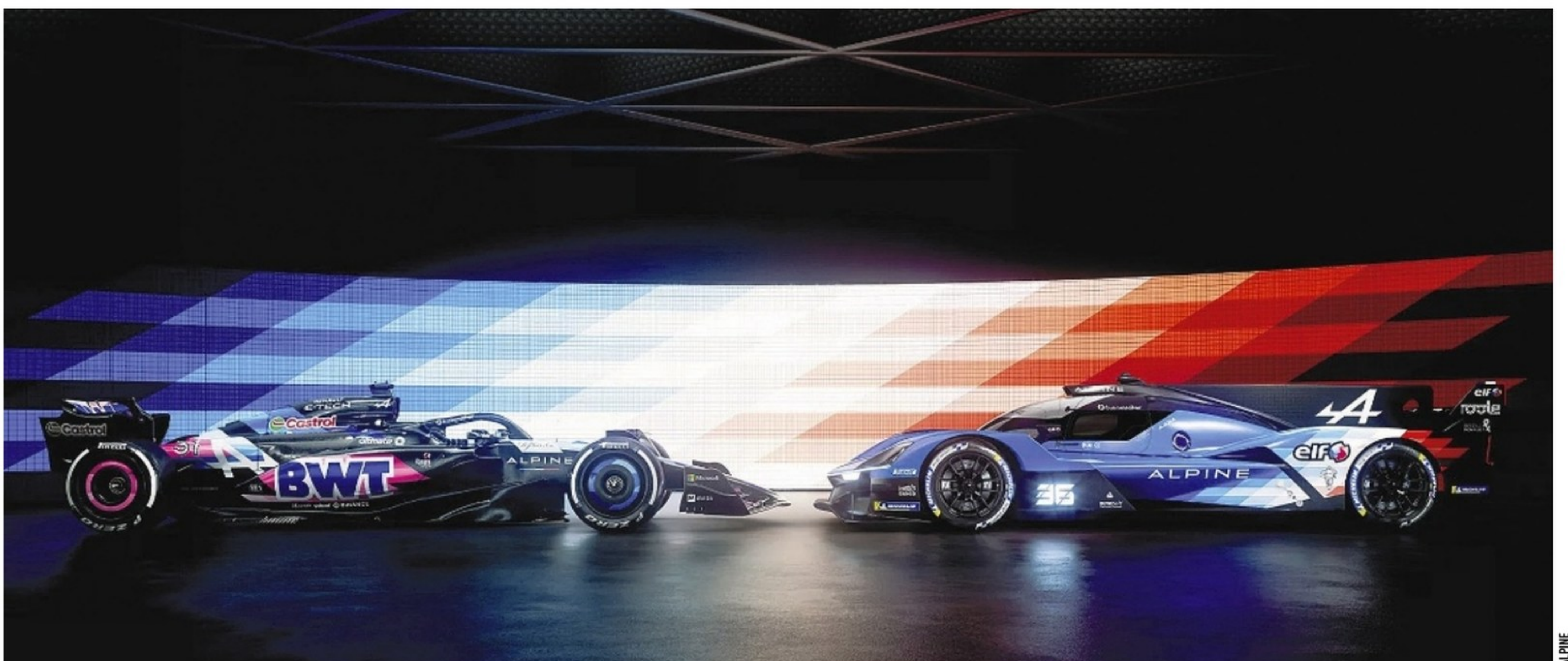
LIBRE ARBITRE CONFESSION

“ Ayant été biberonné à la monoplace depuis mes plus tendres années, je n'ai jamais caché mon intérêt moins prononcé pour les « voitures avec un toit ». Et pourtant, à l'aube de la reprise des deux grands championnats du monde FIA que sont le WEC et la Formule 1, je confesse volontiers attendre davantage les 1 812 km du Qatar que le Grand Prix de Bahreïn. La F1 restera toujours mon premier amour et le pinacle incontesté du sport automobile, mais les orientations récentes prises par Liberty Media (calendrier obèse, overdose de circuits urbains insipides, refus d'accueillir Andretti, etc.) ont achevé de

me chafouiner. Sans parler de la domination outrageuse de Max Verstappen depuis l'entrée en vigueur d'une nouvelle réglementation aérodynamique censée resserrer la grille... Je sais pertinemment que le suspense n'est guère plus insoutenable en WEC où Toyota part largement favorite, mais j'ai tout de même envie de voir le constructeur japonais affronter Ferrari, Porsche, Cadillac, Peugeot, Lamborghini, Alpine et BMW. Moins de regarder Red Bull découper des Stake trop tendres et dépasser des Visa Cash App sans contact... Ma fibre patriotique vibre plus fort devant la belle A424 aux couleurs de la France que face à son homologue F1 à

dominante noire (comme tant d'autres monoplaces du plateau 2024 !) et britannique. Je suis conscient que les gamins et les pilotes en herbe rêveront toujours des Grands Prix et qu'il est facile, voire démagogique, d'opposer une Formule 1 déconnectée car hors-sol aux « valeurs » de l'Endurance. Toujours est-il qu'à côté des 24 courses et 6 Sprints F1, où l'on finit par ne plus savoir ce qu'il s'est passé un mois plus tôt, les huit week-ends du WEC, dont la plus grande course au monde excusez du peu, m'apparaissent comme une perspective bienvenue et rafraîchissante. ”

Julien Billiotte





FIA WORLD ENDURANCE
CHAMPIONSHIP
A PARTNERSHIP  

SAISON 2024

L'ESPRIT DU MANS À TRAVERS LE MONDE

QATAR • IMOLA • SPA-FRANCORCHAMPS
LE MANS • SÃO PAULO • AUSTIN • FUJI • BAHREÏN



TÉLÉCHARGEZ L'APPLICATION OFFICIELLE

FIAWEC.TV



FIA WORLD ENDURANCE
CHAMPIONSHIP

RICHARD MILLE



RM 30-01

Calibre squeletté à remontage automatique
Réserve de marche de 55 heures ($\pm 10\%$)
Platine et ponts en titane grade 5
Rotor débrayable à géométrie variable
Date surdimensionnée
Réserve de marche et sélecteur de fonctions
Boîtier en titane grade 5

A Racing Machine
On The Wrist