

# PROGRAMME OFFICIEL

OFFICIAL PROGRAM WITH ENGLISH VERSION

16-17 JUIN 2018

# 24h LE MANS

6€

PROGRAMME OFFICIEL 24 HEURES DU MANS 2018



**LEMANS.ORG**

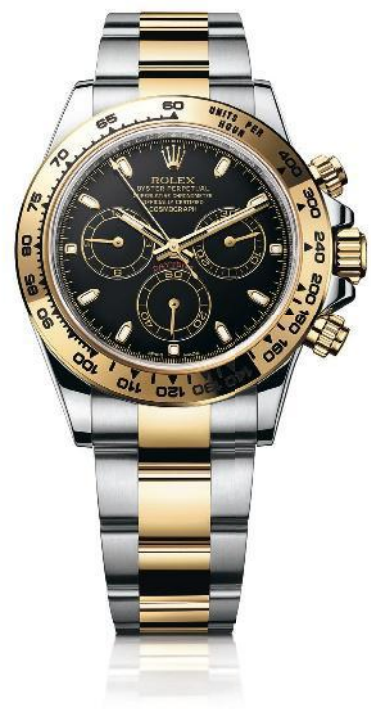
POSTER : AFFICHE OFFICIELLE DES 24 HEURES DU MANS 2018

Design: michelin/le... Photos: © T. BILBAU, © F. CASSE, © T. MOIS, © J. HOLL, R. BILBAU, O. FIEBE



C'EST EN  
REPOUSSANT  
LES LIMITES DE  
L'ENDURANCE  
QUE L'ON MARQUE  
L'HISTOIRE.

Cette montre a été le témoin de véritables prouesses d'endurance. Elle accompagne ceux qui cherchent à tester leurs limites lors de la plus ancienne course automobile au monde. Bien plus qu'une montre, un témoin de son temps.



OYSTER PERPETUAL COSMOGRAPH DAYTONA

**24h**  
LE MANS

LES 24 HEURES DU MANS  
CIRCUIT DE LA SARTHE, LE MANS  
DU 16 AU 17 JUIN 2018

  
**ROLEX**

## « LA COURSE, POUR DE VRAI ! »

**Le Mans, 86<sup>e</sup> épisode, ça va commencer !  
Demandez le programme**

La série ne s'étirole pas, loin de là. Elle peut même rendre accro, au point de rester 24 heures devant, pour connaître son dénouement, les yeux écarquillés, le cœur battant au rythme des intrigues, en s'autorisant parfois quelques ravitaillements ! Super production populaire, familiale et internationale, elle rassemble toujours de nouveaux publics. Chacun d'entre eux vénère son ou ses héros.

L'affiche de cette 86<sup>e</sup> édition des 24 Heures ?

Je me charge de vous dresser le pitch : Toyota rêve de transformer son nouvel essai dans la Sarthe en victoire. Le constructeur japonais le veut. Absolument ! Sa légende avec la classique de l'Endurance est déjà extraordinaire, comptant d'inimaginables rebondissements, mais l'écurie nipponne espère y ajouter, enfin, une version gagnante. Face à ce géant, des « petites » équipes privées entendent bien le défier. David contre Goliath. C'est simple mais efficace. Ce scénario passionne toujours.

Des stars, de Grand Prix, viennent également tourner au Mans, en 2018, se mesurer aux références de l'Endurance. Fernando Alonso, double champion du monde de F1 (2005 et 2006), Jenson Button, champion du monde de F1 (2009) ou encore Juan Pablo Montoya, vainqueur de 7 GP et des 500 Miles d'Indianapolis.

De grands noms comme Ford, Porsche, Ferrari, Chevrolet, Aston Martin, BMW figurent aussi au casting. Et comme chacun veut décrocher le premier rôle à l'arrivée, la lutte dans toutes les classes s'annonce donc palpitante : LM P1, LM P2, GTE Pro, GTE Am.

Monsieur Ickx jouera le rôle de Grand Marshal, quand Rafael Nadal, le roi de la terre battue parisienne, viendra s'essayer au bitume pour donner le clap de départ. De nombreux autres acteurs, tout aussi formidables et indispensables, professionnels et amateurs, participeront à l'action sur cette mythique scène, ce circuit de 13,626 kilomètres.

Mais qui est le réalisateur ? Celui qui va décider de l'issue du scénario ? Son nom ? Le Mans. Car c'est bel et bien « Le Mans qui choisit son vainqueur ». Il peut se montrer cruel, indulgent, juste, injuste, selon les points de vue ou les affinités.

Mais à la fin, il est toujours celui qui honore et magnifie son vainqueur. Sans trucage, ni montage. Je peux vous le garantir, tout ce que vous allez voir en piste est bien réel. Envoûtant. Fascinant. Excitant. De la vraie Course. Un sacré programme. »

**Pierre Fillon**  
Président de l'Automobile Club de l'Ouest

## « RACING IS (REAL) LIFE »

**The 86<sup>th</sup> episode of your favourite show is about to start. Here's what to expect (no spoilers)!**

Long-running it may be, Le Mans still has plenty of stories to tell. Like any good show, it is positively addictive. You are drawn in by the atmosphere, inspired by the characters and glued to the action – on the edge of your seat. This series is for all the family. Gather round! Each generation has its own heroes.

So, what's the scenario of this episode? Here's the trailer, Toyota is dreaming of victory. It has become an obsession. The Japanese manufacturer is already a part of the Le Mans legend but is looking to enter the history books as a winner this time round.

The giant is faced with several private teams determined to bar the way. David vs Goliath: as screenplay goes, it's simple yet effective and always draws a crowd.

Guest stars hail from Formula One. World champions Fernando Alonso and Jenson Button will crank up the excitement level, as will Grand Prix and Indy 500 winner Juan Pablo Montoya.

The big-name cast features Ford, Porsche, Ferrari, Chevrolet, Aston Martin and BMW. The categories for the awards are LMP1, LMP2, GTE Pro and GTE Am.

Megastar Jacky Ickx is to be Grand Marshal while tennis idol Rafael Nadal trades clay for asphalt and will be calling the shots at the start. The credit roll is a long list of professionals and amateurs working in the limelight or in the wings of the 13.626-kilometre-long set.

But who really decides? Who writes the script? The name? Le Mans. Yes, Le Mans chooses its own winners.

It can be cruel, indulgent, fair or unfair, depending on where you stand. But in the end, it produces a true winner. There are no special effects. No, Le Mans is for real. Spellbinding. Fascinating. Exhilarating. Racing as it should be. The best programme ever.

**Pierre Fillon**  
President of the Automobile Club de l'Ouest





**24h**  
LE MANS

## ORGANISATION

### COMITÉ D'HONNEUR

Mme la Ministre des Sports : Laura FLESSEL  
M. le Président de la FIA : Jean TODT  
M. le Président de la FFSA : Nicolas DESCHAUX  
M. le Préfet de la Sarthe : Nicolas QUILLET  
Mme la Présidente du Conseil Régional des Pays de la Loire : Christèle MORANCAIS  
M. le Président du Conseil Départemental de la Sarthe et Président du Syndicat Mixte des 24 Heures : Dominique LE MENER  
M. le Maire de la Ville du Mans, Président de Le Mans Métropole : Jean-Claude BOULARD

### COMITE D'ORGANISATION

M. le Président de l'ASA ACO des 24 Heures du Mans et de l'Automobile Club de l'Ouest : Pierre FILLON  
M. le Président de la Société Sportive Professionnelle de l'ACO : Patrick GRUAU  
M. le Directeur Général de l'Automobile Club de l'Ouest : Frédéric LENART

### AVEC LES MOYENS DE

L'Automobile Club de l'Ouest, propriétaire des marques et créateur des 24 Heures du Mans.

### FINANCÉE PAR

La Société Sportive Professionnelle de l'Automobile Club de l'Ouest.

### OFFICIELS (\*Officiels présents pour la Journée Test)

Président du Collège des Commissaires Sportifs : Jean-François VEROUX \*  
Commissaires Sportifs : Jean-Pierre BAUDRILLER \* - Kazuo HIOKI - Tim MAYER - Michael SCHWÄGERL - Yves BACQUELAINE \* - Vincent BEAUMESNIL \*  
Directeur d'épreuve FIA : Eduardo FREITAS \*  
Directeur de Course : Patrick MORISSEAU \*  
Directeurs de Course-Adjoints : Pascal BOUTTIER \* - Rui MARQUES - Éric PETIT \*  
Pilote conseiller FIA : Yannick DALMAS \*  
Chargés des Relations avec les concurrents : Alain MARIE \* - Emmanuel NICOLAS - Hervé GUYOMARD \*  
Secrétaires du Meeting : Irmi QUENDLER \* - Arnaud VERCAUTEREN\*  
Délégué Technique International ACO : Thierry BOUVET \*  
Assistants Délégué Technique International ACO : Guillaume BOUTTIER \* - David HACHE \* - Mike READ \* - William CANCE\*  
Délégué Technique FIA : Manuel LEAL \*  
Assistants au Délégué Technique FIA : Fabrice LOM - Nicolas AUBOURG\* - Benjamin CARON \*  
Chronométrateur : AL Kamel Systems - David ESCRIBANO \*  
Médecin-Chef : Dominique VIVIER \*  
Délégués Médicaux FIA : Christian WAHLEN \* - Jacques TROPENAT\*  
Responsable des stands : William CANCE\*  
Responsable des commissaires : Sébastien FREULON \* - Alain TANNIER \*  
Responsable administration sportive : Marie-Claude ORY \*  
Chargé des Moyens de Sécurité Piste : Stéphane DONNET \*

### Services Généraux de l'ACO

Directeur Général de l'ACO : Frédéric LENART  
Directeur Général de Le Mans Endurance Management : Gérard NEVEU  
Directeur du pôle Commercial, Partenariats et TV : Stéphane ANDRIOLO  
Directeur du Pôle Grand Public : Bertrand VICAINNE  
Directeur du pôle Sports : Vincent BEAUMESNIL  
Directeur du pôle Culture et Héritage : Fabrice BOURRIGAUD  
Directrice des Ressources Humaines : Hélène CROHARE  
Directeur du pôle Evènements et Infrastructures : Ghislain ROBERT  
Directeur Administratif, Financier, Juridique : Pierre LUCAS  
Responsable Club, MyACO, Digital : Nicolas COUSSEAU



CE HORS-SERIE AUTOhebdo EST ÉDITÉ PAR LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ÉDITION ET DE PRESSE (SOCIÉTÉ DU GROUPE DE PRESSE MICHEL HOMMELL).  
SAS au capital de 4.017.024 €. Siège social, 48-50 bld Sénard, 92210 St-Cloud - RCS Nanterre B333454148.  
PRINCIPAUX ACTIONNAIRES : Michel HOMMELL, SMA. PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL : Michel HOMMELL.  
DIRECTEUR GÉNÉRAL ET DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : Jean-Claude LEBON. RÉDACTEUR EN CHEF : Romain BERNARD.  
RÉDACTEUR EN CHEF ADJOINT : Thibaut VILLEMANT. DIRECTEUR ARTISTIQUE : Ivan LECAMUS.  
RÉDACTEURS : Jean-Marc TEISSEDE, Medhi CASOURANG-VERGEZ, Jean-Claude ROMEC.  
SECRÉTAIRE DE RÉDACTION : Karol ALHAIRE (avec Jean-Claude ROMEC).  
TRADUCTION : Expressions Traduction. CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES : Dominique BREUGNOT, DPPI, FIA WEC, ELMS, IMSA, Constructeurs et ACO.  
PUBLICITÉ : Profil, 134 bis, rue du Point du Jour, 92100 Boulogne.  
Tél : 01 46 94 84 24. Fax : 01 47 61 14 87. DIRECTEUR COMMERCIAL : Thierry RÉMOND.  
DIRECTEUR POLE AUTO : Xavier PAINDAVOINE.  
ABONNEMENTS, VPC : SABINE AGUERA. e-mail : abonnements@ssep.fr. PROMOTION : Karine LEADE.  
DIFFUSION : Alexandre CAMPI. FABRICATION : Loïc ROSSIGNEUX.  
IMPRESSION : SA Corelio Nevada Printing NV, 30, Allée de la Recherche, Bruxelles. DISTRIBUTION : Messageries Mancelles de Presse.  
CORRESPONDANCE : SFEP AUTOhebdo, 48-50 bld Sénard, 92210 SAINT-CLOUD. Tél : 01.47.11.20.43. Fax : 01.46.02.09.10.  
E-mail : courrier@autoh.hommell.com. N° CPPAP : 0612K81794 - N° ISSN : 0395-4366 - Dépôt légal à parution.

### UNE AFFICHE VIVANTE

Au volant de jour, de nuit, puis de jour, les 60 concurrents des 24 Heures du Mans 2018 vont rivaliser en piste. Cette année, l'Automobile Club de l'Ouest a confié la création de sa prestigieuse affiche à l'agence Machin Bidule. Par un procédé technique de surimpression, l'affiche, quand elle est exposée sur un panneau rétroéclairé, existe dans une version « Jour » et, aux heures plus sombres de la journée, dans une version « Nuit ». Sur cette dernière, le ciel devient plus foncé, la grande roue brille davantage, ainsi que la tribune des spectateurs, et le halo des phares se reflète plus intensément sur le bitume.

### A HIGH-TECH POSTER

A 24-hour race means driving all day and all night. For this year's race poster, local agency Machin Bidule has come up with a bright idea to illustrate the race in a different light. Literally. Produced using a special printing technique, the poster has a day/night effect, changing colour when backlit. In the night-time version, the sky is dark, the wheels and the grandstand shine and the headlights are reflected on the asphalt. On paper and on the track, Le Mans 24 Hours is magic!



## SOMMAIRE

## CONTENTS

ÉDITORIAL	3	FROM THE EDITOR
HORAIRES	6	TIMETABLE
NEWS	8	NEWS
LE CIRCUIT DES 24H. avec Thomas LAURENT	22	THE 24 HOURS CIRCUIT with Thomas LAURENT
PESAGE	26	ADMINISTRATIVE CHECKS
PARADE	28	SCRUTINEERING
INSIDE GTE	32	INSIDE GTE
CONCERTS	34	CONCERTS
COVOITURAGE avec Pierre FILLON	38	CARPOOLING with Pierre FILLON
INTERVIEW Fernando ALONSO	46	INTERVIEW Fernando ALONSO
INTERVIEW Juan Pablo MONTOYA	52	INTERVIEW Juan Pablo MONTOYA
ENQUÊTE Triple couronne	54	ANALYSIS Triple crown
ENJEU LM P1	58	CHALLENGES LM P1
LM P1 Non Hybrid David Vs Goliath	66	LM P1 Non Hybrid David Vs Goliath
ENJEU David Vs Goliath	72	CHALLENGES David Vs Goliath
PIT-STOP Loïc DUVAL	78	PIT-STOP Loïc DUVAL
FOCUS Jota Sport	80	FOCUS Jota Sport
CLASSIC Renault-Alpine	84	CLASSIC Renault-Alpine
INTERVIEW Jan LAMMERS	88	INTERVIEW Jan LAMMERS
ENJEU GTE Pro	92	CHALLENGES GTE Pro
PIT-STOP Romain DUMAS	97	PIT-STOP Romain DUMAS
FLASHBACK BMW	98	FLASHBACK BMW
INTERVIEW Sébastien BOURDAIS	100	INTERVIEW Sébastien BOURDAIS
ENJEU GTE Am	106	CHALLENGES GTE Am
PIT-STOP Jörg BERGMEISTER	108	PIT-STOP Jörg BERGMEISTER
PORTRAIT Ben KEATING	110	PORTRAIT Ben KEATING
PALMARÈS / CHIFFRES	112	PAST WINNERS / FIGURES

We Celebrate  
Sprint with  
Print.



PROUD TO BE THE PRINTER OF THIS MAGAZINE.

WWW.CORELIOPRINTING.BE

Corelio  
PRINTING

## DIMANCHE 10 JUIN

14h30 – 19h00

Vérifications administratives & techniques (Place de la République)

## LUNDI 11 JUIN

10h00 – 18h00

Vérifications administratives & techniques (Place de la République)

18h00 – 18h30

Empreinte des vainqueurs (Place de la République)

## MARDI 12 JUIN

17h00 – 18h30

Séance d'autographes pilotes (Voie des stands)

## MERCREDI 13 JUIN

10h00 – 15h00

Pitwalk

20h30 – 21h30

Essais Libres 1  
Road to Le Mans

22h00 – 00h00

Essais qualificatifs  
24 Heures du Mans

16h00 – 20h00

Essais libres  
24 Heures du Mans

21h00

Concert Arcadian

## JEUDI 14 JUIN

9h00 – 10h00

Essais Libres 2  
Road to Le Mans

13h30 – 13h50

Essais Qualificatifs1  
Road to Le Mans

17h30 – 18h25

Course 1  
Road to Le Mans

10h30 – 11h15

Essais Libres 1  
Aston Martin Racing  
Le Mans Festival

14h05 – 14h25

Essais Qualificatifs 2  
Road to Le Mans

19h00 – 21h00

Essais Qualificatifs  
24 Heures du Mans

11h55 – 12h40

Essais Libres 2  
Aston Martin  
Racing Le Mans  
Festival

15h30 – 16h30

Essais Qualificatifs  
Aston Martin  
Racing Le Mans  
Festival

21h00

Concert  
Dr Feelgood

22h00 – 00h00

Essais Qualificatifs  
24 Heures du Mans

## VENDREDI 15 JUIN

10h00 – 20h00

Découverte  
stands et piste

17h00 – 18h30

Parade des pilotes  
(Centre-ville)

À partir de  
20h00

Concerts  
Her + Jamiroquai

## SAMEDI 16 JUIN

9h00 – 9h45

Warm-up  
24 Heures du Mans

10h15 – 11h00

Course Aston  
Martin Racing  
Le Mans Festival

11h30 – 12h25

Course 2  
Road to Le Mans

**15h00** Départ de la 86<sup>e</sup> édition  
des 24 Heures du Mans

À partir de 21h20

Concerts Yarol & Black Minou + Texas + DJ Loran

## DIMANCHE 17 JUIN

**15h00** Arrivée de la 86<sup>e</sup> édition  
des 24 Heures du Mans

## SUNDAY JUNE 10<sup>th</sup>

2:30pm – 7:00pm

Administrative Checking & Scrutineering (Place de la République)

## MONDAY JUNE 11<sup>th</sup>

10:00am – 6:00pm

Administrative Checking & Scrutineering (Place de la République)

6:00pm – 6:30pm

Handprints of drivers  
(Place de la République)

## TUESDAY JUNE 12<sup>th</sup>

5:00pm – 6:30pm

Drivers' Autograph Session (Pitlane)

## WEDNESDAY JUNE 13<sup>th</sup>

10:00am – 3:00pm

Pitwalk  
4:00pm – 8:00pm

Free Practice  
Le Mans 24 Hours

8:30pm – 9:30pm

Free Practice 1  
Road to Le Mans

9:00pm

Livestage Arcadian

10:00pm –

12:00pm

Qualifying  
Le Mans 24 Hours

## THURSDAY JUNE 14<sup>th</sup>

9:00am – 10:00am

Free Practice 2  
Road to Le Mans

10:30am – 11:15am

Free Practice 1  
Aston Martin Racing  
Le Mans Festival

11:55am – 12:40am

Free Practice 2  
Aston Martin  
Racing Le Mans  
Festival

1:30pm – 1:50pm

Qualifying 1  
Road to Le Mans

2:05pm – 2:25pm

Qualifying 2  
Road to Le Mans

3:30pm – 4:30pm

Qualifying  
Aston Martin  
Racing Le Mans  
Festival

5:30pm – 6:25pm

Race 1  
Road to Le Mans

7:00pm – 9:00pm

Qualifying  
Le Mans 24 Hours

9:00pm

Livestage  
Dr Feelgood

10:00pm – 12:00pm

Qualifying  
Le Mans 24 Hours

## FRIDAY JUNE 15<sup>th</sup>

10:00am – 8:00pm

Track and pits  
discovery

5:00pm – 6:30pm

Drivers' Parade  
(City Center)

From 8:00pm

Livestage  
Her + Jamiroquai

## SATURDAY JUNE 16<sup>th</sup>

9:00am – 9:45am

Warm-up  
Le Mans 24 Hours

10:15am – 11:00am

Race Aston  
Martin Racing  
Le Mans Festival

11:30am – 12:25am

Race 2  
Road to Le Mans

**3:00pm** Start of the  
Le Mans 24 Hours 86<sup>th</sup> edition

From 9:20pm

Livestage Yarol & Black Minou + Texas + DJ Loran

## SUNDAY JUNE 17<sup>th</sup>

**3:00pm** Finish of the  
Le Mans 24 Hours 86<sup>th</sup> edition



# ROLEX

## COSMOGRAPH DAYTONA

Puisant ses origines dans l'histoire du sport automobile et de l'horlogerie,  
ce chronographe légendaire a été créé pour la course.  
Bien plus qu'une montre, un témoin de son temps.



OYSTER PERPETUAL COSMOGRAPH DAYTONA  
EN OR GRIS 18CT

# MAIER HORLOGER

79, RUE ÉDOUARD HERRIOT - LYON II<sup>E</sup>  
TÉL. 04 78 71 74 13  
WWW.MAIER.FR

BOUTIQUE ROLEX

## GRAND MARSHAL

UN NOUVEAU RÔLE  
POUR JACKY ICKX

Le Grand Marshal désigné cette année par l'Automobile Club de l'Ouest connaît à la perfection l'épreuve sarthoise : il s'agit de Jacky Ickx, légende du Mans, fort de six succès aux 24 Heures en 1969, 1975, 1976, 1977, 1981 et 1982. Le Belge aura l'honneur de piloter la Leading Car qui emmènera les 60 concurrents lors du tour de lancement des 24 Heures du Mans. « *Tout le monde le reconnaît unanimement : Jacky Ickx est un grand pilote, un grand homme*, souligne Pierre Fillon, président de l'Automobile Club de l'Ouest. *Il appartient à la famille des 24 Heures.* »

**GRAND MARSHAL, VOILÀ UN NOUVEAU RÔLE POUR VOUS SUR CETTE ÉPREUVE. ÊTES-VOUS IMPATIENT ?**

J'ai une jolie histoire avec cette course. Le Mans m'a toujours gâté. J'y ai participé comme pilote un certain nombre de fois (15 entre 1966 et 1985. Ndlr) avec de belles voitures. J'y ai été consultant pour le seul constructeur japonais à s'être imposé jusqu'à présent aux 24 Heures (Mazda en 1991. Ndlr), y ai donné le départ (2000. Ndlr) et y ai officié comme directeur de course (2001. Ndlr). Et maintenant, j'en suis le Grand Marshal.

A NEW ROLE  
FOR JACKY ICKX

The ACO has chosen a Grand Marshal who is more than familiar with race procedures. With six wins to his name (1969, 1975, 1976, 1977, 1981 and 1982), Ickx has written a whole chapter of Le Mans history. The Belgian champion will have the honour of driving the car that leads the 60 cars field for the formation lap of the 24 Hours of Le Mans. "Everyone knows that Jacky Ickx is a great driver and a great man, said Pierre Fillon, president of the Automobile Club de l'Ouest. He is a father-figure in the endurance community."

**IT'S A ROLE YOU HAVEN'T YET PLAYED IN A RACE THAT HAS FEW SECRETS FOR YOU.**

This race is very special to me. Le Mans has always been good to me. Really good. I came as a driver several times [15], with excellent cars. I was a consultant for the only Japanese manufacturer to have won the race to date [Mazda in 1991]. I've been the starter [2000] and I was also race director one year [2001]. And now Grand Marshal. **THIS YEAR, TWO FORMULA ONE CHAMPIONS, FERNANDO ALONSO AND JENSON BUTTON,**

**CETTE ANNÉE, IL Y AURA DES DÉBUTANTS COMME FERNANDO ALONSO DU JENSON BUTTON, DEUX CHAMPIONS DU MONDE DE F1. COMMENT LEUR PRÉSENTERIEZ-VOUS LE MANS ?**

Je vais emprunter une formule de Thierry Sabine, qu'il utilisait pour le Dakar mais que j'applique aux 24 Heures : « *Le Mans, c'est une course pour les amateurs dans laquelle les professionnels ont leur place.* » Il faut maintenir cet équilibre entre petites structures et grandes marques que Pierre Fillon et Gérard Neveu (Directeur général du WEC. Ndlr) s'emploient à préserver. Je peux ajouter aussi que Le Mans et l'Endurance sont une source d'inspiration. En sport automobile, les pilotes attirent injustement la lumière, alors qu'ils sont les derniers maillons d'une chaîne d'hommes et de femmes qui travaillent avec passion et compétence pour un résultat. J'essaie, en expliquant l'importance du travail de tous dans une équipe, de réparer cette injustice. **VOUS RAPPELEZ-VOUS VOTRE PREMIÈRE PARTICIPATION AUX 24 HEURES DU MANS ?** C'était en 1966, au volant d'une Ford GT40. J'étais jeune, et l'intérêt d'être jeune était que je trouvais tout normal, alors que courir au Mans n'a rien de normal.

**WILL BE LE MANS ROOKIES. HOW WOULD YOU DESCRIBE LE MANS TO THEM?**

I'm going to borrow the words of Thierry Sabine, who was talking about the Dakar, but it applies to Le Mans too: "Le Mans is a race for amateurs but professionals have their place too." We need a balance between major manufacturers and small outfits. Pierre Fillon and Gérard Neveu [WEC CEO] are set on making sure that happens. I can only add that Le Mans, endurance racing, is a source of inspiration. In racing, drivers attract attention they don't necessarily deserve, when behind them there is a whole team of men and women who contribute their skill and their passion to achieve a result. I try to emphasise the importance of teamwork to make up for that injustice.

**DO YOU REMEMBER YOUR FIRST 24 HOURS OF LE MANS?**

I was overjoyed. It was in 1966 in a Ford GT40. I was young, which meant I wasn't fazed by anything. I didn't realise that taking part in Le Mans was an extraordinary thing to do.

Précédents Grand Marshals  
Previous Grand Marshals

2013	Henri Pescarolo
2014	Allan McNish
2015	Tom Kristensen
2016	Alexander Wurz
2017	Mark Webber





Le plaisir  
de conduire



**APRÈS 8 ANS D'ABSENCE,  
NOUS VOULIONS FAIRE COUP DOUBLE.**



**BMW REVIENT AUX 24H DU MANS AVEC LA BMW M8 GTE  
ET DÉVOILERA À CETTE OCCASION LA TOUTE NOUVELLE BMW SÉRIE 8.**



## STARTER

## RAFAEL NADAL SUR LA LIGNE

Après Brad Pitt en 2016 et Chase Carey l'an passé, Rafael Nadal va être chargé d'agiter le drapeau tricolore, samedi 16 juin à 15 heures, lançant ainsi la 86<sup>e</sup> édition des 24 Heures du Mans. Star du tennis, repassé récemment numéro 1 mondial, l'Espagnol de 32 ans, a l'habitude de poser ses valises en France, en juin. Et pour cause, il a remporté à dix reprises le Tournoi de Roland-Garros.

« Il fait figure d'exception dans sa discipline parce qu'il a démontré autant de talent que de fair play, de pugnacité, de combativité et d'intelligence stratégique dans son parcours », souligne Pierre Fillon. « Je suis impatient de découvrir ce nouveau terrain de jeu si spectaculaire, ses pilotes et ses

principaux acteurs, a fait savoir l'intéressé, qui ne manquera pas d'aller converser avec son compatriote Fernando Alonso, qui sera la star de l'épreuve et qui est le dernier sportif de haut niveau en date à avoir donné le départ, en 2014. *Nous partageons tous le goût de la compétition, du dépassement de soi. C'est pourquoi, cette expérience me ravit d'avance, et je peux vous assurer que lorsque j'agiterai le drapeau pour donner le départ, ce sera avec la plus grande fierté et une immense émotion.* » L'Ibérique aura l'honneur d'être le premier à inaugurer la nouvelle cabine de starter.

## RAFAEL NADAL ON THE LINE

After Brad Pitt in 2016 and Chase Carey last year, Rafael Nadal will be responsible for waving the French flag at 15:00 on Saturday 16 June, announcing the start of the 86<sup>th</sup> 24 Hours of Le Mans. The world-famous tennis player is used to coming to France in June. He has won the French Open in Paris ten times, no less.

He recently regained his number one status. "He is outstanding in his discipline, because he is talented, fair and combative and has followed an intelligent career path, Rafael Nadal upholds the values of endurance racing", says Pierre Fillon. "I look forward to getting to know more about this spectacular sport, the drivers and

everyone involved", enthused Nadal, who will no doubt have a word of encouragement for fellow Spaniard Fernando Alonso, who is likely to be the one to watch in the race and was the last sports personality to be race starter, in 2014. "We share a competitive spirit and a habit of seeking new challenges. That's why I'm delighted to have this opportunity and I can assure you that when I wave that flag to start the race, it will be with the greatest pride and exhilaration." The champion will also have the honour of being the first to use the new starter's booth.



**SPRIT OF LE MANS**

**SIR LINDSAY OWEN-JONES**

Distinction honorant une personnalité ayant servi « l'esprit Le Mans » et donc ayant œuvré pour le bien de l'Endurance, le Spirit of Le Mans sera remis cette année à Sir Lindsay Owen-Jones. Âgé de 72 ans, le Britannique a travaillé pour l'Oréal de 1969 à 2013, et en a occupé le poste de président-directeur général de 1988 à 2006 avant d'en être le président jusqu'en 2011. Fait Chevalier puis Officier et Commandeur de la Légion d'honneur, respectivement en 1993, 1998 et 2004, il a été intronisé Chevalier commandeur de l'Ordre de l'Empire britannique par la Reine en 2005 pour sa « contribution au service des affaires britanniques et aux relations franco-britanniques ». Grand fan de voile et d'automobile, il a régulièrement été aperçu en compétitions historiques et même à trois reprises au départ des 24 Heures du Mans, de 1994 à 1996, sur une Porsche 968 Turbo RS la première année puis sur une McLaren F1 GTR du Gulf Racing, au volant de laquelle, il a terminé 5<sup>e</sup> en 1996 en compagnie de David Brabham et Pierre-Henri Raphanel. De 2012 à 2017, à la demande de Jean Todt et Pierre Fillon, respectivement présidents de la FIA et de l'ACO, il a occupé le poste de Président de la Commission Endurance à la FIA avant de passer le relais cette année à Richard Mille. Un rôle dans lequel, il s'est investi pleinement et avec énormément de passion.

This year's recipient of the Spirit of Le Mans Award, bestowed for contribution to endurance racing, is Sir Lindsay Owen-Jones. The 72-year-old Briton joined L'Oréal in 1969, was the French cosmetic company's CEO from 1988 to 2006 and its Chairman until 2011. Owen-Jones was successively appointed Chevalier, Officier and Commandeur of the Légion d'Honneur in 1993, 1998 and 2004 and Knight Commander of the Order of the British Empire in 2005 for his contribution to British trade and Franco-British relations. A yachtsman and motor racing fan, he often takes part in vintage races and even contended Le Mans 24 Hours from 1994-96 in a Porsche 968 Turbo RS, then a Gulf Racing McLaren F1 GTR in which he finished fifth in 1996 with David Brabham and Pierre-Henri Raphanel. Heeding the call of Jean Todt and Pierre Fillon, presidents of the FIA and the ACO, he fulfilled the role of president of the FIA endurance committee from 2012 to 2017 before handing over to Richard Mille this year, having honoured his commitment with the utmost passion.

**MÉCÉNAT CHIRURGIE CARDIAQUE**

**LES 24 HEURES DU CŒUR**

**HANDS ON HEARTS**



L'Automobile Club de l'Ouest et la Sarthe se mobilisent pour récolter des dons en faveur de l'association Mécénat Chirurgie Cardiaque, laquelle permet à des enfants atteints de malformations cardiaques et venant de pays défavorisés de se faire opérer en France. Le projet 2018 en faveur de l'association Mécénat Chirurgie Cardiaque a été présenté dans les ateliers d'Onroak Automotive, non loin du circuit des 24 Heures, en présence de Timothé Buret, pilote de la Ligier LM P2 n°23 de Panis-Barthez Compétition, qui s'est pleinement investi, notamment en créant une page de collecte de dons. L'équipe couvée par Tech 1 Racing sera, pour la troisième année consécutive, « le team du cœur ». Plus d'informations sur [www.mecenasat-cardiaque.org](http://www.mecenasat-cardiaque.org)

The Automobile Club de l'Ouest has teamed up with Mécénat Chirurgie Cardiaque again this year, helping the charity raise funds to enable children from developing countries who are in need of a heart operation to receive care in France. This year's campaign was launched from the Onroak Automotive workshop near the circuit. Panis-Barthez Compétition has elected to be the charity's mascot team for the third year running, and driver Timothé Buret – present at the launch – is taking his role to heart, collecting funds directly via an online donation platform. Buret and his teammates will be running the #23 Ligier LM P2 with the help of Tech 1 Racing. See [www.mecenasat-cardiaque.org](http://www.mecenasat-cardiaque.org) for more information.

**Dr ULLRICH**

Preuve que Le Mans cultive sa légende et la poursuit au futur, un grand témoin de l'épreuve a rejoint l'ACO comme conseiller spécial : Wolfgang Ullrich, l'homme aux 13 succès dans la Sarthe avec Audi, met désormais toute sa précieuse expérience au profit des 24 Heures du Mans et du FIA WEC, tous domaines confondus, sport, marketing, technique...

At ACO, history is as important as the future, which is why Dr. Wolfgang Ullrich joined the ACO as a consultant this year. The former director of Audi Motorsport, who led his team to 13 victories is sharing his wealth of sporting, marketing and technical experience with the 24 Hours of Le Mans and the FIA WEC.

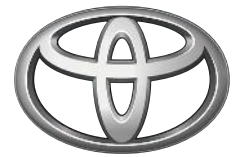
Si les 24 Heures du Mans sont  
bien une course d'endurance,  
nous sommes déjà vainqueurs.



Pushing the limits for Better\*

\*repousser les limites pour le meilleur.

24 Heures du Mans  
2018



**TOYOTA**

TOUJOURS  
MIEUX  
TOUJOURS  
PLUS LOIN



**Après 33 ans, Toyota est toujours dans la course.**

Depuis 1985, nous sommes impliqués dans le Championnat du monde d'Endurance. Nous y développons de nouvelles technologies afin que vous puissiez conduire des modèles Hybrides toujours plus performants et toujours plus fiables.

**Rendez-vous sur le circuit.**

**TOYOTA  
HYBRID**

## L'ACO ET ASO S'ASSOCIENT À PETER AUTO

Le Groupe Peter a choisi de s'allier à deux sociétés internationalement reconnues dans leur domaine d'activité pour leur professionnalisme, leur expertise et leur savoir-faire, à savoir l'ACO et ASO (Amaury Sport Organisation). Grâce aux ressources supplémentaires apportées, cet accord va permettre d'une part, de développer les activités historiques du Groupe Peter et d'autre part, de créer de nouveaux événements, tant en France qu'à l'international. L'un des rendez-vous majeurs organisés par Peter Auto est Le Mans Classic, dont la neuvième édition, avec un plateau exceptionnel attendu, se tiendra du 6 au 8 juillet sur le grand circuit des 24 Heures ([www.lemansclassic.com](http://www.lemansclassic.com)).

## ACO & ASO, NEW PETER GROUP'S PARTNERS

The Peter Group is delighted to announce a partnership with Amaury Sport Organisation (ASO) and the Automobile Club de l'Ouest (ACO), which join the Group as minority partners. The Peter Group chose these two companies, internationally known in their fields of activity, for their professionalism and their know-how. This agreement will allow on the one hand, to develop the historic activities of the Peter Group and on the other, to create other activities as well in France as internationally, thanks to the additional resources brought by these two new partners. One of the major events organized by Peter Auto is Le Mans Classic, whose ninth edition, with an exceptional plateau expected, will be held from July 6 to 8 on the big circuit of the 24 Hours ([www.lemansclassic.com](http://www.lemansclassic.com)).



## HABILLEZ-VOUS AVEC GANT

Après une interruption lors de la Seconde Guerre mondiale, les 24 Heures du Mans reprennent en 1949. Cette même année voit la création de la marque GANT à New Haven, aux États-Unis. Cette concordance de temps constitue la base de l'inspiration du partenariat signé avec l'ACO l'an passé. « *GANT est le prestigieux partenaire qu'il fallait aux 24 Heures du Mans* », souligne Pierre Fillon, Président de l'Automobile Club de l'Ouest. « *La jeunesse de son style, l'élégance de ses créations correspondent parfaitement à l'esprit qui nous est cher ! Ce rapprochement s'inscrit également dans notre volonté d'ouvrir et de dynamiser l'image de marque des 24 Heures du Mans* ». Comme l'ensemble des collections GANT, la capsule « 24 Heures Le Mans » est centrée autour de la chemise, mais propose également des polos, des blazers, des pantalons et des accessoires pour homme, femme et enfant. La collection se compose de produits Tech Prep, une innovation alliant la technologie du sport dans un look casual classique. Elle sera en vente dans toutes les boutiques ACO du circuit.



## GET THE GANT STYLE

Founded in New Haven, USA in 1949, the same year that the 24 Hours of Le Mans reprised after WW2, GANT is a purveyor of stylish sportswear with a reputation that spans decades. What could be more logical, indeed desirable, than a partnership between two heritage brands? “*GANT is the prestigious outfitter that the 24 Hours of Le Mans needed*”, enthuses Pierre Fillon, President of the Automobile Club de l'Ouest. “*The youthful appeal of GANT's style and the elegance of their collections are a perfect match for the spirit of Le Mans. This partnership aligns with our wish to expand and grow the brand image of the 24 Hours of Le Mans.*” The GANT x Le Mans 24 Hours capsule collection, like the rest of the GANT range, places the onus on shirts but also includes polo-shirts, blazers, trousers and accessories for men, women and children. The collection includes several Tech Prep™ pieces, a revolution in classic style with technology that facilitates an active lifestyle. Available for sale in all ACO stores at the circuit.

## ROLEX, MONTRE OFFICIELLE DES 24 HEURES DU MANS

Associée aux plus grandes courses automobiles, Rolex est Montre Officielle des 24 Heures du Mans et du FIA World Endurance Championship (FIA WEC). La marque soutient également la Rolex Monterey Motorsports Reunion, le Goodwood Revival, des prestigieuses courses d'endurance telles que la Rolex 24 At Daytona®, et le principal championnat des sports automobiles, la Formula 1®. Les liens entre Rolex et les événements qui incarnent la passion des sports automobiles de haut niveau reposent sur une tradition née il y a plus de 80 ans, dans les années 1930, lorsque sir Malcolm Campbell a établi le record du monde de vitesse terrestre au volant de son bolide Bluebird, une Oyster au poignet.

La marque horlogère suisse s'est engagée à bâtir une relation durable avec plusieurs grands pilotes : Tom Kristensen, vainqueur à neuf reprises des 24 Heures du Mans, Mark Webber, vainqueur de neuf Grands Prix de Formula 1® et du FIA WEC en 2015, Nico Rosberg, champion du monde

de Formula 1® en 2016, et sir Jackie Stewart, légende de la Formula 1®, trois fois champion du monde, qui fête en 2018 cinquante ans de partenariat avec Rolex.

Animée par une vision de l'excellence unanimement reconnue, Rolex s'appuie sur sa propre tradition horlogère pour promouvoir l'essor des sports automobiles.

### Boutique Rolex et exposition de montres dans le village des 24 Heures du Mans.

Du 13 au 17 juin 2018, Rolex ouvrira en partenariat avec la Maison Maier, prestigieuse enseigne lyonnaise, une boutique de 75 m<sup>2</sup> sur la place centrale du village des 24 Heures du Mans. Les visiteurs pourront y admirer le travail de précision d'un maître-artisan, qui gravera à la demande des messages personnalisés sur leur montre Rolex. La boutique proposera une sélection de montres Rolex Professionnelles et Classiques, dont l'emblématique Cosmograph Daytona, la montre des pilotes de course par excellence.

## ROLEX, OFFICIAL TIMEPIECE OF THE 24 HOURS OF LE MANS

Rolex is partner to the premier events in motor sports, including as Official Timepiece of the 24 Hours of Le Mans and Official Timepiece of the FIA World Endurance Championship (FIA WEC). Its partnership roster also includes the Rolex Monterey Motorsports Reunion, Goodwood Revival, renowned endurance races such as the Rolex 24 At Daytona®, and the leading motor sports series, FIA Formula One™ World Championship.

These associations at the very highest levels of the sport build on a motor sports tradition that spans over 80 years, dating back to the 1930s, when Sir Malcolm Campbell set a World Land Speed Record at the wheel of Bluebird while wearing a Rolex Oyster.

The Swiss watch brand's commitment to motor sport extends to enduring relationships with renowned drivers: Tom Kristensen, nine-time winner of the 24 Hours of Le Mans; Mark Webber, winner of nine Formula 1® Grand Prix races and the 2015 FIA WEC; Nico Rosberg, the 2016 F1 world champi-

on; and the legendary three-time F1 world champion Sir Jackie Stewart, who, in 2018, celebrates 50 years of partnership with Rolex.

Universally recognized for its performance excellence, Rolex has built on its own defining heritage in watchmaking to embrace the high performance of motor sport.

### Rolex boutique and watch exhibit in the 24 Hours of Le Mans Village.

The Rolex boutique, measuring 75 square metres, will open on Place Centrale in the 24 Hours of Le Mans Village from 13 to 17 June 2018, in partnership with the esteemed Lyonnais watch retailer, Maison Maier. Visitors will be able to admire the exacting work of a master craftsman who, upon request, will engrave personalized messages on their Rolex watches.

The boutique will offer a selection of Professional and Classic Rolex models, including the legendary Cosmograph Daytona, considered the ultimate racing driver's watch.



## MISS LE MANS

Depuis 2010, les 24 Heures du Mans ont leur ambassadrice. Miss 24 Heures du Mans – *Le Maine Libre* participe à tous les grands rendez-vous de la semaine. Après le vote du jury, le jeudi 24 mai au soir, c'est Clarisse Aleid-Ripoche, 23 ans, professeur d'anglais au Mans qui remporte l'écharpe, devant Liana Ganiev et Alice Lutun.

Since 2010, the 24 Hours of Le Mans has been represented by an elected ambassador. Miss 24 Hours of Le Mans – *Le Maine Libre* participates in all the big events during the week leading up to the race. Thursday, May 24, Clarisse Aleid-Ripoche, 23, English teacher at Le Mans wins the scarf, in front of Liana Ganiev and Alice Lutun.



## SUPER SAISON 2018-2019 LE FIA WEC FAIT SA RÉVOLUTION

L'ACO met en place, cette année, le fameux calendrier inversé dont il rêve depuis si longtemps et qui permet de clore la saison par l'épreuve-phare, à savoir les 24 Heures du Mans. Mais cela imposait de passer par un exercice 2018-2019 de transition. D'où la présence au calendrier de deux éditions des Total 6 Heures de Spa-Francorchamps et des 24 Heures du Mans, et un programme réduit à huit courses. Dès l'opus 2019-2020, la saison débutera donc à l'automne pour se terminer dans la Sarthe à la mi-juin. Parmi les autres nouveautés, notons le retour du circuit de Sebring, une première depuis 2012, avec une épreuve de 1000 miles. Le barème d'attribution des points a également été revu. Le Mans perd son coefficient 2 et ne rapportera plus que 38 points contre 50 jusque-là et 25 pour une manche

de 6 heures. « En cas d'abandon au Mans, pour une raison échappant à sa volonté, un concurrent pouvait voir sa saison anéantie et ce n'était pas juste », souligne Gérard Neveu, directeur du WEC. Enfin, de par le fait qu'il n'y a plus qu'un constructeur en LM P1, la catégorie-reine ne met en jeu qu'un titre Équipes et seule la voiture la mieux placée de chaque team marque des points au championnat.

*C'est à Sebring, en 2012, que le WEC a été lancé. Depuis, il n'était plus retourné en Floride.*



Mans in June. Sebring is back on the calendar for the first time since 2012, hosting a 1000-mile race. The points system has also been adjusted. Le Mans is no longer worth double. The 6-hour races are still worth 25 points but the winners of the 24 Hours will now pick up 38 points rather than 50. "A retirement at Le Mans would completely ruin the whole season for a team which was unfair", admits WEC CEO Gérard Neveu. Finally, with only one works team in LM P1, there will be a team championship with points attributed to the best car fielded by each team.

*The WEC was launched in Sebring, in 2012. Seven years later, it will come back in Florida.*

### Calendrier / Calendar

1 05/05/2018	6 Total Hours of Spa-Francorchamps (BEL)	5 18/11/2018	6 Hours of Shanghai (CHN)
2 16-17/06 / 2018	86 <sup>th</sup> 24 Hours Le Mans (FRA)	6 15/03/2018	1000 miles of Sebring (USA)
3 19/08/2018	6 Hours of Silverstone (GBR)	7 04/05/2019	Total 6 Hours of Spa-Francorchamps (BEL)
4 14/10/2018	6 Hours of Fuji (JPN)	8 15-16/06/2019	87 <sup>th</sup> 24 Hours Le Mans (FRA)

### LE POINT AU CHAMPIONNAT TOYOTA ET FORD AU TOP



Le 5 mai dernier, les Total 6 Heures de Spa-Francorchamps ont ouvert la supersaison 2018-2019. Initialement en pole position, la TS050 Hybrid n°7 a été condamnée à partir avec un tour de retard. Malgré une belle remontée facilitée par trois interventions de la voiture de sécurité, elle devra se contenter de la deuxième position derrière la n°8, que Fernando Alonso partage avec Sébastien Buemi et Kazuki Nakajima. Le tiercé de tête est complété par la Rebellion R13 n°3 de Beche-Laurent-Menezes, qui a profité du déclassement de la voiture sœur. En GTE Pro, le duel Porsche-Ford a tourné à l'avantage de la firme à l'ovale bleu, tandis qu'en LM P2, G-Drive a donné une leçon à la concurrence. Mais l'entité russe n'étant pas inscrite à l'année, c'est le trio officiant au volant de l'Oreca 07 n°38 du Jackie Chan DC Racing qui a hérité des 25 points de la victoire. Enfin, en GTE Am, Aston Martin a fait la loi, avec une victoire d'entrée pour les champions sortants. Qu'en sera-t-il le 17 juin au soir avec une victoire à 38 points ? Faites vos jeux.

### CURRENT STANDINGS TOYOTA AND FORD TOP THE TABLES

The 2018-19 Super Season began with the Total 6 Hours of Spa-Francorchamps on 5 May. Having clinched pole position, the #7 TS050 Hybrid actually started the race from the back of the grid due to an infringement. The crew clawed back to the front, benefiting from three safety car periods, but finished second behind the #8 sister car of Fernando Alonso, Sébastien Buemi and Kazuki Nakajima. Beche/Laurent/Menezes in the #3 Rebellion R13 were promoted to third place instead of their sister car, which was disqualified after post-race scrutineering. In GTE Pro, Ford has the upper hand over Porsche, while in LM P2, G-Drive is ruling the roost. However, the Russian team has not committed to the full season, meaning #38 Jackie Chan DC Racing Oreca 07 pocketed the 25 points. In GTE Am, defending champion Aston Martin continues to reign supreme. Who will bag those 38 points on 17 June? Place your bets!



# DE LA COMPÉTITION À LA ROUTE LA MÊME EXIGENCE

Développée en partenariat avec le motoriste Gibson Technology, l'huile moteur utilisée dans le prototype LMP1 Rebellion Racing - TVR permet d'améliorer les performances tout en augmentant sa fiabilité.

Motul est aussi exigeant dans le développement de ses produits pour la compétition que pour l'usage quotidien. TVR et bien d'autres constructeurs recommandent l'utilisation de produits Motul sur leurs différents modèles. Vous aussi, exigez la même qualité.



La marque TVR recommande l'utilisation de l'huile moteur 300V High RPM 0W-20 sur circuit et Motul Specific 948 B 5W-20 au quotidien pour son nouveau modèle Griffith.

Trouvez le produit dont vous avez besoin sur notre site : [www.motul.com](http://www.motul.com)

# MOTUL

FOLLOW US ON  
[motul.com](http://www.motul.com)





## LA COMPÉTITION PAR ESSENCE

Nouveau partenaire exclusif de l'ACO et des 24 Heures du Mans, le pétrolier français apporte toute son expertise de la course pour toujours réduire les consommations sans nuire aux performances.

## FUELLING THE COMPETITIVE SPIRIT

As a new sponsor of the 24 Hours of Le Mans, the French oil company will be contributing its expertise in terms of balancing fuel savings and performance.

# 1924

Date de création de Total, 1 an après les 24 Heures du Mans.

Date Total was founded, a year after the first 24 Hours of Le Mans.

# 105

L'indice d'octane contre 98 pour un carburant haute-performance grand public.

Octane rating for racing cars, compared to 98 for high-performance fuel for road cars.



# 20%

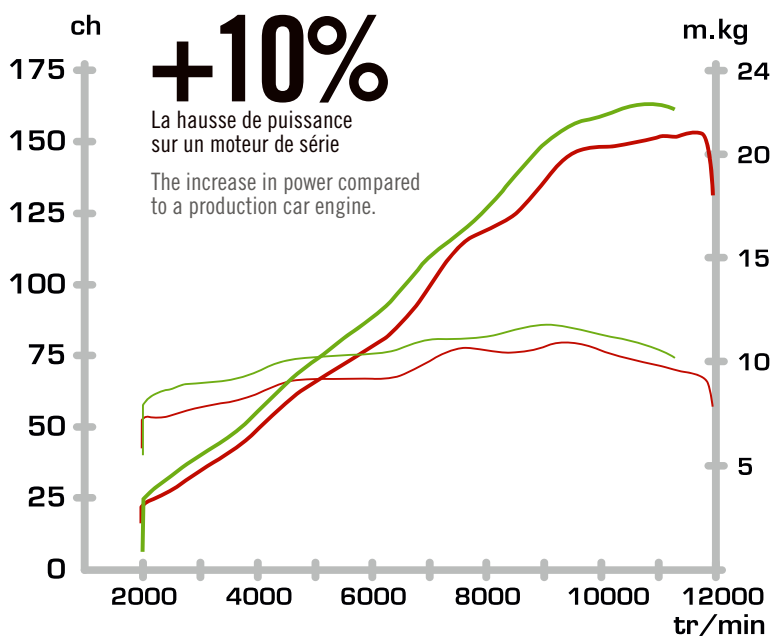
Le pourcentage de biocarburant inclus dans la formulation, soit le double d'un carburant de station de service SP95E10.

The percentage of biofuel included in the formulation; double that of the SP95 E10 available from service stations.

# 40

Le nombre de personnes travaillant sur le projet chez Total Additifs & Carburants Spéciaux (production / laboratoire / logistique / prestation piste...)

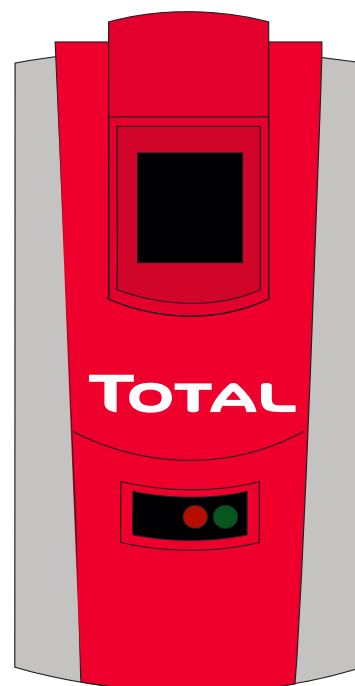
The number of people working on the Total Additives and Special Fuels project (production/laboratory/logistics/trackside)



# +120

Le nombre d'analyses de carburant réalisées durant l'évènement complet (essais / qualifs + course) pour s'assurer de la conformité du carburant auprès de tous les concurrents.

The number of checks made during race week (practice, qualifying and race) to certify fuel compliance for all competitors.



# 9'30"

Le temps nécessaire à chaque analyse

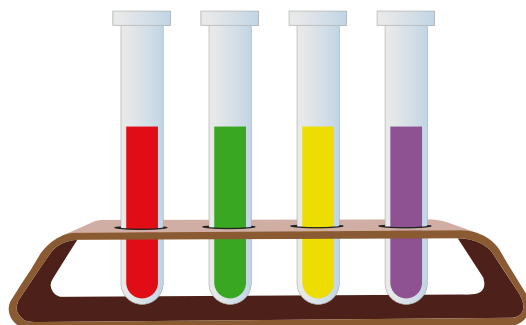
The duration of the whole checking procedure



**30**  
JOURS DAYS

Le temps de fabrication nécessaire à l'usine Total Additifs et Carburants Spéciaux de Givors.

Fuel production time, at the Givors plant.



**6** MOIS  
MONTHS  
La durée de développement au laboratoire de la formulation du carburant.  
Fuel formulation development time.

**13 TOURS LAPS**

Soit 177 km, la distance parcourue au Mans par une GTE entre chaque ravitaillement en carburant.

At Le Mans, competitors cover 177 km between fuel stops for a GTE car.

**177.03** KM

**25** LITRES /100 KM

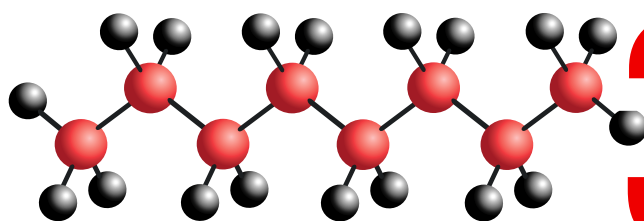
La consommation maximum autorisée d'une LM P1 hybride.

Consumption limit for LMP1 Hybrids.

**4**

Le nombre de fois où la qualité du carburant est contrôlée lors de tout le process chez TOTAL, de la production à l'enfûtage, puis au réservoir.

The number of quality checks carried out during the whole chain of production, before the fuel reaches the car's tank.



**30** molécules sélectionnées sur-mesure contre 250 pour un carburant grand public.  
specially-selected molecules compared to 250 for production car fuel.

**48** LITRES

La contenance du réservoir de la Toyota TS050 Hybrid, contre 75 pour une LM P2 et environ 90 (selon Balance de Performance) pour une GTE... pour une autonomie égale.

Size of the Toyota TS050 Hybrid fuel tank, compared to 75l for an LM P2 and 90l (depending on Balance of Performance) for a GTE - to cover the same distance.



**270 000 L**

livrés pour la semaine des 24 Heures du Mans, soit 14 citernes semi-remorques.

litres delivered for the 24 Hours of Le Mans, 14 artic tankers-worth.

**3**

Le débit de ravitaillement, en litres par seconde, d'une pompe à essence en GTE.

Flow rate, in litres per second, of a GTE fuel rig.

**1250** L

La consommation de la Porsche 919 Hybrid n°2 victorieuse en 2017 pour parcourir 367 tours, soit 5001,8 km.

Amount of fuel consumed by last year's winning car, the #2 Porsche 919 Hybrid, which completed 367 laps, a total of 5001.8 km.

## TRAVAUX SUR LE CIRCUIT LES VIRAGES PORSCHE SÉCURISÉS

Des travaux sont en permanence menés sur le circuit afin d'améliorer la sécurité. Cet hiver, une zone de dégagement a été aménagée dans la dernière courbe des virages Porsche, sans que le tracé en ait été modifié. « Elle est prise à plus de 200 km/h, souligne Cyril Coudray, adjoint au responsable des travaux. Il n'y avait pas de dégagement. Le rail était à 5 mètres du bord de la piste. » Et Vincent Beaumesnil, directeur Sports à l'ACO de poursuivre : « À la fin du virage, un agrandissement de 35 mètres a été réalisé. On aurait pu mettre des chicanes, mais on aurait complètement défiguré le circuit et il n'en était pas

question. Le challenge était donc de sécuriser tout en conservant des virages ultra rapides. » Effectués sous la maîtrise d'ouvrage du Syndicat mixte du Circuit des 24 Heures, ils se sont étalés d'octobre à décembre 2017. En quelques chiffres : 25 900 m<sup>3</sup> de terre ont été déplacés et 22 000 m<sup>3</sup> supplémentaires ont été rapportés, afin de créer la zone de dégagement et d'édifier un talus. 590 tonnes d'enrobé ont été posées. Il a également fallu installer 350 mètres de glissières et 370 mètres de grillage répondant aux normes FIA.

## WORK ON THE CIRCUIT SAFER PORSCHE CURVES

Safety at the circuit is constantly being improved. This winter, a run-off area was added in the last of the Porsche Curves, although the track itself remains unchanged. "It's a portion you take at over 200 kph", says Cyril Coudray, deputy head of works at the circuit. "There was no run-off and the rail was only five metres from the track." ACO sporting director Vincent Beaumesnil: "We added 35 metres at the end of the turn. We could have added chicanes but that would have altered the circuit too much, so it was out of the question. The solution was to make

the Curves safer without making them slower." The works, commissioned by the consortium of local authorities responsible for the upkeep of the circuit, were carried out between October and December 2017. A colossal 25,900 cubic metres of earth was moved and another 22,000 cubic metres added to create the run-off and make a bank. The alterations required an additional 590 tonnes of asphalt, plus 350 metres of rails and 370 metres of fencing to comply with FIA rules.



# 3

Le nombre de mètres officiellement perdus par le tracé des 24 Heures du Mans, long désormais de 13,626 km.

The number of metres by which the Circuit des 24 Heures du Mans has been shortened according to official measurements. It is now 13.626 km long.

## LA LIGNE DE DÉPART REPOUSSÉE

Afin de permettre aux 60 concurrents en lice d'être tous alignés sur la ligne droite des stands au moment où le drapeau tricolore est agité - et qu'il n'y en ait donc plus dans les chicanes du raccordement - décision a été prise de repousser de 145 mètres le point de départ. Une modification qui s'applique à toutes les épreuves organisées sur le circuit, le grand tracé comme le Bugatti. À l'inverse, la ligne d'arrivée ne change pas de position (au niveau du podium), et il faudra donc soustraire ces mêmes 145 mètres au kilométrage total de l'épreuve.

## STARTING OVER

To enable all sixty cars to line up in the Pit Straight rather than have some in the chicanes on the approach to the pits, the start line was moved by 145 metres. This alteration applies to all races held at the circuit, including on the Bugatti. However, the finish remains in the same place, near the podium.



## Arbres

Durant la trêve hivernale, l'ACO a fait planter plus de 260 arbres, essentiellement des pins parasols, des pins chanteclercs, des cyprès... à de multiples endroits, comme le musée, la butte des S bleus, l'entrée Sud, ou aux Parkings P2, P5, P6, P9, P12.

## Trees

During the winter break, the ACO planted more than 260 trees, mainly umbrella pines, cypresses ... in many places, such as the museum, the mound of the S de la forêt, the South entrance, or P2, P5, P6, P9, P12 Parkings.

BOOSTEZ VOS PERFORMANCES AVEC

# MICHELIN TRACK CONNECT



## LA SOLUTION PNEU CONNECTÉ !

Contrôlez la pression et la température de vos pneus en temps réel : explorez votre potentiel de conduite sur circuit en toute confiance.



- La solution pneu connecté **MICHELIN Track Connect** est compatible avec les pneus **MICHELIN Pilot Sport Cup 2 Connect**.

Retrouvez les points de vente sur [www.michelin.fr](http://www.michelin.fr)

L'image et le temps indiqué sur le smartphone sont uniquement à titre indicatif.  
Manufacture Française des Pneumatiques Michelin - 855 200 507 R.C.S. Clermont-Ferrand SCA au capital de 504.000.004 euros  
23 place des Carmes-Déchaux, Clermont-Ferrand (63040). 05/2018 - © Michelin, Credit photo : Getty image



# LE CIRCUIT DES 24 HEURES DU MANS

AVEC / WITH THOMAS LAURENT

REBELLION RACING

Rapide et technique, le circuit sarthois a la particularité d'emprunter des routes publiques, car non-permanent. Lauréat du LM P2 l'an passé, le pilote français nous dévoile ses astuces.

# THE CIRCUIT OF 24 HEURES LE MANS

The 24 Hours of Le Mans is contested on a fast, technical circuit that includes several kilometres of public road. Rebellion Racing's young French talent Thomas Laurent, last year's LM P2 winner, gives us a guided tour.

## 1<sup>re</sup> chicane

L'an passé avec une LM P2, je freinais au panneau 100 mètres, ce devrait être à peu près la même chose en LM P1 malgré les 30 km/h d'écart. C'est une chicane intéressante, car il faut garder un peu de vitesse jusqu'au virage à gauche. Sur un tour de qualification, ce n'est pas dérangeant de sortir large, mais en course, c'est à éviter à cause des débris.

## First chicane

Last year in LMP2, I braked at the 100-metre sign. It should be more or less the same in LM P1 despite the 30 kph differential. It's an interesting chicane as you have to maintain a little speed through to the left turn. On a qualifying lap, there's no problem coming out wide but it's best avoided during the race because of debris.

## Terre Rouge

C'est un virage excessivement important, car il conditionne la première partie de la ligne droite des Hunaudières. C'est un peu comme en karting : je sacrifie l'entrée pour maximiser la sortie.

## Terre Rouge

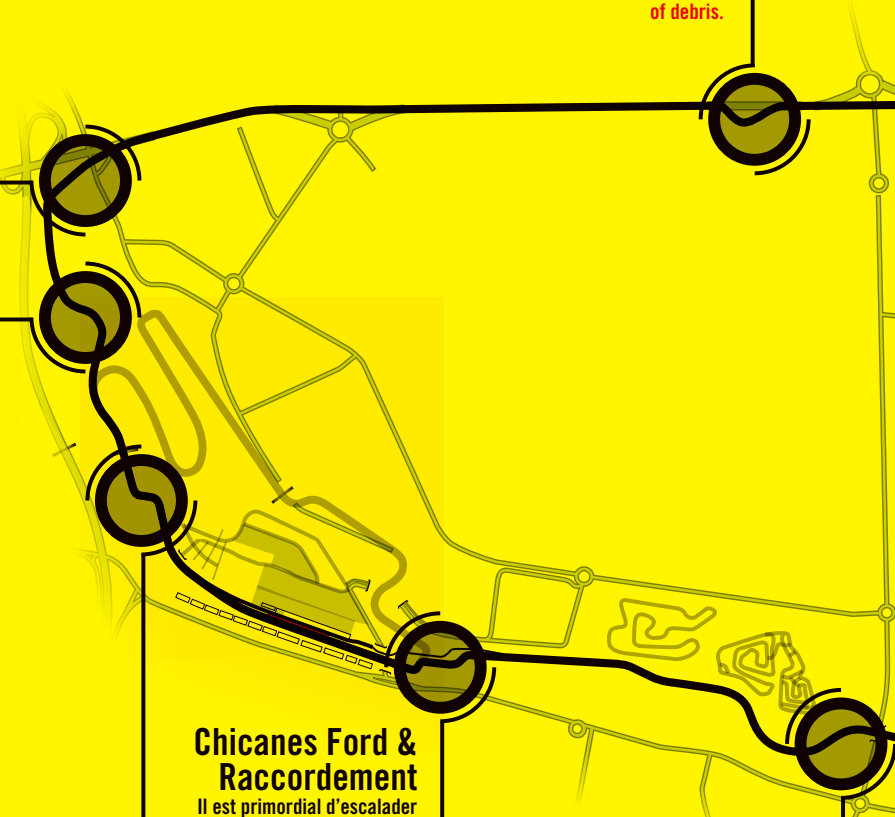
This is an extremely important turn as it leads into the first part of the Mulsanne Straight. A bit like in karting, I go easy on entry to maximise my exit.

## Esses de la forêt

De nuit, c'est assez intéressant car c'est un enchaînement rapide qui nécessite de freiner légèrement avant de virer à gauche. À la sortie, il me faut bien doser mon angle de volant pour ne pas monter sur le vibreur extérieur, lequel est susceptible de m'entraîner dans l'herbe.

## Forest Esses

This is quite interesting at night as it's a quick combination where I need to brake slightly before turning left. I then moderate my steering angle on exit to avoid the outside kerb, otherwise I might end up on the grass.



## Chicanes Ford & Raccordement

Il est primordial d'escalader les vibreurs pour faire pivoter la voiture. On peut facilement y laisser une à deux secondes.

La nuit, la luminosité des stands tranche avec l'obscurité de la ligne droite des Hunaudières. Et c'est reparti pour un tour !

## Ford Chicanes & Raccordement

Here, it is crucial to mount the kerbs to swivel the car. You can easily lose a second or two. At night, the bright lights of the pits contrast sharply with the darkness of the Mulsanne Straight. And then we're off on another lap!

## Nouvelle portion

Avec le Raidillon de l'Eau Rouge à Spa, l'enchaînement des virages Porsche est la portion la plus impressionnante que nous arpentons durant la saison. Hormis le premier virage, nous ne levons pas le pied de l'accélérateur jusqu'à la chicane Ford. L'erreur n'est pas permise, la moindre roue sur un vibreur peut coûter cher.

## New portion

Along with the Raidillon de l'Eau Rouge at Spa, the Porsche Curves are the most awe-inspiring portion we face all season. Apart from the first turn, we stay on the accelerator through to the Ford chicane. It is uncompromising: touch a kerb and you can go off.

## Dunlop

Un endroit mythique mais pas simple à négocier. En bout de ligne droite, je me déporte sur l'extrémité gauche de la piste afin d'ouvrir ma trajectoire pour passer cette courbe à fond et freiner avec les roues bien droites. Il y a de légères bosses et on voit régulièrement des voitures tirer droit dans le bac à sable ou taper le rail.

## Dunlop

An iconic spot which is quite tricky to negotiate. At the end of the straight, I move over to the left to open up my line and take the turn at full speed and brake with my wheels perfectly straight. There are some slight humps and you regularly see cars go straight on into the sand or hit the rail.

### Les Hunaudières

La piste est un peu bombée, il faut donc éviter d'aller au milieu pour ne pas endommager le fond plat.

### Mulsanne Straight

You have to avoid the crown down the middle to avoid damaging the bottom of the car.

### 2<sup>e</sup> chicane

Elle ressemble sensiblement, en inversée, à la première. Je peux en ressortir légèrement plus fort en m'aidant du vibreur de gauche et en ouvrant ma trajectoire car la piste le permet.

### Second chicane

It is very similar to the first one, but the other way round. I can come out of this one a little more aggressively using the left kerb and opening my line.

### Mulsanne

C'est un virage en aveugle, compliqué en raison des bosses. Le léger droite impose de tourner le volant, puis de freiner dans la foulée. Trop tôt et la vitesse est trop cassée, trop tard et c'est le bac à sable assuré...

### Mulsanne Corner

The humps make this blind corner even more complicated. The right-hand kink means you have to turn the wheel and then brake. You lose too much speed if you do it too soon, but if you leave it too late, you're off into the sand.

### La ligne droite d'Indianapolis

C'est la portion la plus rapide du circuit. Il faut faire très attention au trafic, certaines GT jouent ici le rôle de chicanes mobiles. Il faut faire des appels de phares pour bien se faire voir.

### Indianapolis Straight

This is the fastest portion of the circuit. You have to be very careful in traffic here as some of the GTs are like moving chicanes. You have to flash to be sure you're seen.

### Indianapolis

C'est un virage très impressionnant que nous abordons à près de 350 km/h. J'y relâche l'accélérateur jusqu'au point de corde, et quand la voiture est parfaitement droite, je freine. Le virage à droite est en dévers, le gauche encore davantage, et c'est facile de se faire piéger.

### Indianapolis

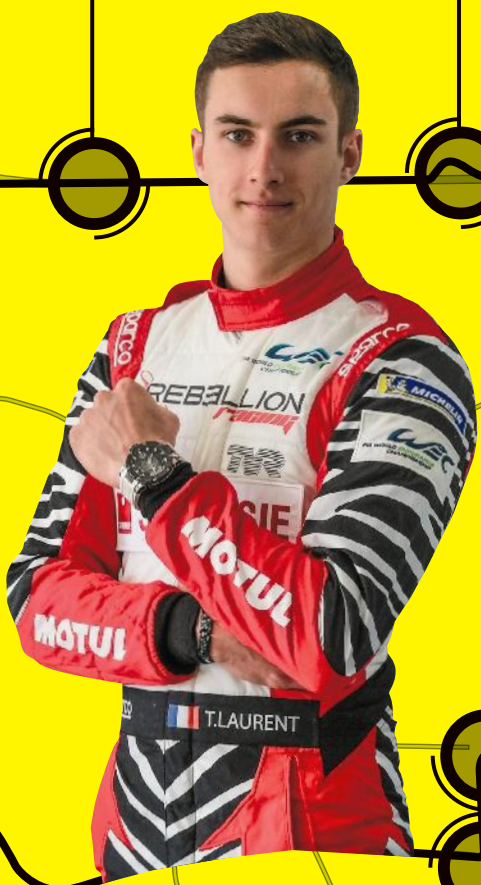
We approach this daunting turn at almost 350 kph. I step off the gas right to the apex and brake when the car is perfectly straight. The right-hander is banked and the left-hander even more so, and it's easy to get caught out.

### Arnage

C'est le virage le plus lent et avec le moins de grip. C'est facile d'y bloquer les roues. Il est important de bénéficier d'une bonne traction afin de s'en extirper.

### Arnage

This is the slowest turn where there's least grip. It's easy to lock your wheels here. Good traction is all-important to come out unscathed.



## P1 HY HYBRID

### DIMENSIONS

**4,65x1,9x1,05**

mètres LxIxh / meters Lxwxh

### MOTORISATION / POWERTRAIN

**1 BLOC THERMIQUE / COMBUSTION ENGINE**  
**+ 2 MOTEURS HYBRIDES / + 2 HYBRID ENGINES**

### PUISSANCE / POWER

Environ / Approx

**1000 ch / hp**

### TRANSMISSION

**4 roues / AWD**

motrices non permanentes / non permanent

### POIDS / WEIGHT \*

**878**

kg

### RÉSERVOIR / FUEL TANK

**48**

litres

### ALLOCATION FUEL DE CARBURANT ALLOCATION

**80 kg**

Max / heure hour

### TOURS PAR RELAIS LAPS PER STINT

**11**

### RAVITAILLEMENT EN CARBURANT / REFUELLING

**30"**

La catégorie reine de l'Endurance est guidée par deux visions techniques bien distinctes pour des performances se voulant très proches. Si les constructeurs ont l'obligation de se présenter avec un modèle électrifié, les écuries privées n'ont droit qu'à la propulsion thermique.

The LM P1 category is guided by two very different technical visions for performances that are very close to each other. If manufacturers are required to use an hybrid model, private teams are only entitled to thermic propulsion.



## P1 NON HYBRID

### DIMENSIONS

**4,65x2,0 x1,05**

avec  
with  
flaps  
mètres LxIxh / meters Lxwxh

### MOTORISATION / POWERTRAIN 1 BLOC THERMIQUE / COMBUSTION ENGINE

### PUISSANCE / POWER

Environ / Approx

**650 ch / hp**

### TRANSMISSION

**2 roues / RWD**

motrices

### POIDS / WEIGHT \*

**833**

kg

### RÉSERVOIR / FUEL TANK

**71**

litres

### ALLOCATION FUEL DE CARBURANT ALLOCATION

**108 kg**

Max / heure hour

### TOURS PAR RELAIS LAPS PER STINT

**10**

### RAVITAILLEMENT REFUELLING / EN CARBURANT

**35"**

### CIBLE CHRONOMÉTRIQUE / LAP TIME TARGET

Les règlements technique et sportif sont pensés de telle façon que les meilleures LM P1 Hybrides et Non Hybrides ne doivent pas être séparées par plus de 0"5/tour.

The technical and sport regulations are designed in such a way that the best LM P1 Hybrids and the best Non Hybrid must not be separated by more than 0"5 / lap.





# LE MANS CLASSIC

6-7-8 | 20  
JUILLET | 18

WWW.LEMANSCLASSIC.COM



RICHARD MILLE

EFG



Credit Photo - Bernard Caumont / Archive renault / Droits réservés  
PETER QUÉLIN

## DIMANCHE 10 ET LUNDI 11 JUIN

SUNDAY, JUNE 10 AND MONDAY, JUNE 11



**Six jours avant le départ, les vérifications administratives et techniques donnent le vrai coup d'envoi de la semaine du Mans pour les concurrents, mais aussi pour le public.**

Les vérifications administratives et techniques sont un passage obligatoire pour les 60 voitures et 180 pilotes. Les autos y sont littéralement pesées, mesurées et examinées sous toutes les coutures par les commissaires avant d'être déclarées aptes. Un concurrent passera en moyenne 50 minutes entre les mains des experts avant d'être autorisé à s'aligner aux essais libres du mercredi.

Le public peut y approcher de près, et gratuitement, les bolides qui prendront le départ de cette 86<sup>e</sup> édition. Les contrôles se déroulent en plein centre-ville du Mans, sur la Place de la République, ce qui offre aussi l'occasion d'arracher quelques autographes, car l'organisation a été réglée pour que les pilotes puissent satisfaire aux contrôles administratifs pendant que leurs autos passent leur « check-up » technique.

Cette année, l'équipe Panis-Barthez Compétition inaugurera le Pesage dimanche, tandis que les quatre Ford GT clôtureront l'exercice lundi, peu après l'équipe Toyota et son double champion du monde de F1 Fernando Alonso.

Par ailleurs, après avoir obtenu leur blanc-seing, les équipages sont invités à monter sur scène pour répondre aux questions du speaker officiel de l'ACO Bruno Vandestick, histoire de prendre la température à l'entame de la semaine du Mans. Signalons enfin que toutes les voitures subiront une deuxième inspection le mardi 12 juin, à l'abri des regards indiscrets, dans l'enceinte du circuit.

**A few days before the race, the scrutineering sessions mark the starting point of Le Mans, for competitors and fans alike.**

Spectators watch enthralled as the 60 cars and their 180 drivers undergo the mandatory scrutineering procedures. The French name for the procedure is pesage (weighing) because cars are weighed, examined and measured to ensure compliance with regulations before being authorised to race. On average, teams take 50 minutes to complete the whole procedure.

The checks take place in public and are immensely popular since the cars are on show and relatively accessible. The venue is Place de la République in the city centre. Drivers also sign autographs while they wait their turn to submit their kit and papers as their car is checked.

This year, Panis-Barthez Compétition will be first in line on Sunday while the four Ford GTs close proceedings on Monday evening, shortly after Toyota and Formula One champion Fernando Alonso, who is sure to draw a crowd.

Once their paperwork has been duly stamped, drivers are interviewed on stage by Le Mans commentator Bruno Vandestick, who gauges their feelings as they prepare for the big day. Cars will undergo another inspection at the circuit on Tuesday 12 June, far from prying eyes.

### DIMANCHE / SUNDAY

14H30	LIGIER N°23
14H40	LIGIER N°33
14H50	LIGIER N°34
15H00	ORECA N°37
15H10	ORECA N°38
15H20	GINETTA N°5
15H30	GINETTA N°6
15H40	CORVETTE N°63
15H50	CORVETTE N°64
16H00	FERRARI N°61
16H10	FERRARI N°70
16H20	FERRARI N°54
16H30	ORECA N°48
16H40	LIGIER N°50
16H50	ALPINE N°36
17H00	DALLARA N°35
17H10	BR N°11
17H20	BR N°17
17H30	PORSCHE N°77
17H40	PORSCHE N°88
17H50	PORSCHE N°99
18H00	ENSO N°4

### LUNDI / MONDAY

10:00	DALLARA N°29
10:10	LIGIER N°44
10:20	LIGIER N°25
10:30	DALLARA N°47
10:40	ORECA N°39
10:50	ORECA N°40
11:00	ORECA N°26
11:10	ORECA N°28
11:20	FERRARI N°85
11:30	PORSCHE N°56
11:40	BMW N°81
11:50	BMW N°82
12:00	REBELLION N°1
12:10	REBELLION N°3
12:20	LIGIER N°22
12:30	LIGIER N°32
13:30	PORSCHE N°80
13:40	FERRARI N°51
13:50	FERRARI N°52
14:00	FERRARI N°71
14:10	ASTON MARTIN N°95
14:20	ASTON MARTIN N°97
14:30	ASTON MARTIN N°98
14:40	ASTON MARTIN N°90
14:50	BR N°10
15:00	DALLARA N°31
15:10	PORSCHE N°91
15:30	PORSCHE N°92
15:40	PORSCHE N°93
15:50	PORSCHE N°94
16:00	PORSCHE N°86
16:10	FERRARI N°84
16:20	TOYOTA N°7
16:30	TOYOTA N°8
16:40	FORD N°66
16:50	FORD N°67
17:00	FORD N°68
17:10	FORD N°69

# DUNLOP, 130 ANS DE PASSION



**EN CE MOMENT,  
DU 26 MAI AU 23 JUIN 2018  
JUSQU'À 130€ REMBOURSÉS\***

 **DUNLOP**  
TOUJOURS DE L'AVANT

\* Voir modalités de participation sur [dunlop.fr](http://dunlop.fr)

## VENDREDI 15 JUIN

FRIDAY, JUNE 15

La 24<sup>e</sup> édition de la Parade des Pilotes débutera comme à l'accoutumée Place des Jacobins, en centre-ville du Mans. Seul changement, mais de taille : le départ est prévu à 17h.

Les 60 équipages engagés sur cette 86<sup>e</sup> édition se prêteront au jeu pour le plus grand plaisir des dizaines de milliers de spectateurs répartis tout le long du parcours. Le défilé des pilotes s'effectue à bord de supercars ou de voitures anciennes, sur fond sonore d'orchestres ambulants. C'est toujours l'occasion unique d'approcher les acteurs de la course, notamment autour de l'espace Dédicaces. L'association Classic Automotive, organisatrice de la manifestation depuis ses débuts, a prévu cette année deux écrans géants. Dernière nouveauté : la Parade se dote cette année d'une mascotte, une chouette, référence aux qualités de ce rapace nocturne qui doivent être les mêmes que celles des pilotes affrontant la piste de jour... comme de nuit.

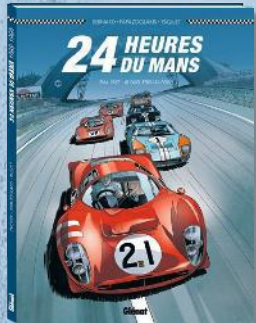
The 24<sup>th</sup> Drivers Parade (Parade des Pilotes) will depart as usual from Place des Jacobins and follow a route through the city centre. This year the parade will set off earlier, at 17:00.

A crowd of several thousand people is expected to line the streets to cheer the sixty driver crews entered for this year's Le Mans 24 Hours. Drivers parade in supercars or vintage models and the procession includes marching bands, dancers and entertainers of all sorts. The parade gives fans the opportunity to see their heroes up close, and perhaps even get an autograph at the designated area. This year, the event's founder and organiser Classic Automotive has installed two screens so bystanders can follow the whole procession in detail. A wise move from Classic Automotive: the parade now has an owl as a mascot! The choice is no coincidence – competing in a 24-hour race requires the same sharpness of judgement and alertness as the beady-eyed bird.

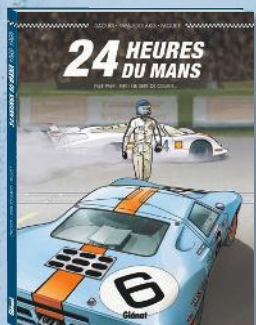


# 24 HEURES DU MANS

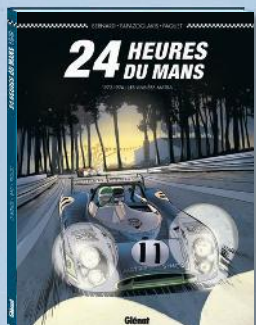
LA SÉRIE OFFICIELLE EN BD



1964-1967



1968-1969



1972-1974



1999



LE MEILLEUR DE LA  
BD AUTOMOBILE

# NOUVEL ALBUM

1951-1957 : LE TRIOMPHE DU JAGUAR



DISPONIBLE LE 30 MAI



RETROUVEZ TOUTES NOS NOUVEAUTÉS SUR

[WWW.GLENATBD.COM](http://WWW.GLENATBD.COM)

**Glénat**

## ROAD TO LE MANS

Troisième manche de la Michelin Le Mans Cup, championnat se tenant en lever de rideau de l'European Le Mans Series, Road to Le Mans offre l'opportunité à des équipes sévissant en LM P3 et GT3 d'arpenter le grand tracé sarthois. Y prennent part les engagés à l'année ainsi que des équipes sélectionnées par l'organisation. Deux courses de 55 minutes sont au programme : l'une le jeudi, l'autre le samedi (voir Horaires). Le succès va grandissant puisque 50 autos sont attendues. Avec 30 JS P3 au départ contre 11 Norma M30 et 1 Ginetta P3-15, Ligier part avec l'avantage du nombre. Au volant, on trouvera des pilotes rêvant de marcher dans les pas de Thomas Laurent, vainqueur il y a deux ans de la première édition, avant de remporter les 24 Heures du Mans en LM P2 l'année dernière. Road to Le Mans est une vraie étape dans la pyramide de l'Endurance voulue par l'ACO.

Third round of the Michelin Le Mans Cup, a European Le Mans Series support championship, the increasingly popular Road to Le Mans gives LM P3 and GT3 teams a chance to race on the full Le Mans circuit. The 50-car line-up comprises teams committed to the full championship season with the addition of several wildcards. Two 55-minute races are scheduled for Thursday and Saturday (see programme). Ligier wins in the chassis stakes, with 30 JS P3s, 11 Norma M30s and one Ginetta P3-15 on the grid. Drivers will no doubt be keen to follow in the footsteps of Thomas Laurent who won the first edition of Road to Le Mans two years ago and went on to triumph in the LM P2 class at the 24 Hours of Le Mans last year. Road to Le Mans is an important stage in the ACO's progressive "pyramid" system.



*Le LM P3 est la base de la pyramide prototype en Endurance.*

*The LM P3 is the base of the prototype pyramid in Endurance.*

## ASTON MARTIN RACING FESTIVAL



Dans la foulée du warm-up, l'Aston Martin Racing Festival proposera une course de 45 minutes mêlant 38 voitures frappées du logo ailé de la firme anglaise répondant aux règlements GT1, GT2, GT3 ou GT4... ainsi que deux Vulcans (photo). Au volant, nous retrouverons Martin Brundle, vainqueur de l'édition 1990 des 24 Heures du Mans avec Jaguar, qui partagera le volant d'une GT4 avec Sir Chris Hoy, sextuple médaillé d'or aux JO en cyclisme sur piste et vu aux 24 Heures du Mans sur une Ligier JS P2 en 2016. Seront également en action David Richards, Andy Palmer et John Gaw, respectivement PDG de Prodrive, d'Aston Martin et directeur d'Aston Martin Racing. Sans oublier la Britannique Jamie Chadwick (20 ans), plus jeune pilote à avoir pris part aux 24 Heures du Nürburgring, quand Lasse Sørensen prendra le volant de la Vantage avec laquelle son frère Marco a été titré en WEC, en GTE Pro, en 2016.

The Aston Martin Racing Festival is a 45-minute race with a grid of 38 Aston Martins from GT1 to GT4, plus two Vulcans (above). It takes place just after the 24 Hours of Le Mans warm-up on Saturday morning. Martin Brundle, who won at Le Mans in 1990 with Jaguar, will be sharing the wheel of a GT4 with Britain's six-time Olympic champion Sir Chris Hoy who raced the 24 Hours of Le Mans in a Ligier JS P2 in 2016. David Richards, Chairman of Prodrive, Andy Palmer, CEO of Aston Martin and John Gaw, Managing Director of Aston Martin Racing, will also be in the driving seat. Twenty-year-old Jamie Chadwick, the youngest driver ever to race the 24 Hours of Nürburgring will also be in the line-up, and Lasse Sørensen will be taking the wheel of the Vantage with which his brother Marco won the FIA WEC LM GTE Pro title in 2016.

Une si belle preuve de confiance



**SUBARU,**  
1<sup>re</sup> marque à vous offrir

**3 ANS  
D'ASSURANCE  
TOUS RISQUES  
AUTO\*\***



Assurance auto tous risques offerte pendant 3 ans\*\*  
pour l'achat d'un véhicule neuf et de direction équipé de la technologie  **EyeSight**  
Driver Assist Technology



SUBARU IMPREZA et XV désignées voitures les plus sûres dans leurs catégories



SUIVEZ-NOUS SUR  **FACEBOOK** |  **YOUTUBE**  
RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUBARU SUR **SUBARU.FR**

\*\* Offre valable à partir du 3 avril 2018, pour l'achat d'un véhicule neuf et de direction (Subaru XV, Impreza, Forester, Levorg et Outback) dans le réseau SUBARU. Voir modalités chez les concessionnaires SUBARU participants. Offre soumise à conditions. SUBARU FRANCE S.A.S. au capital de 2 287 500 €. RCS Pontoise 387 829 922. P.A. Les Béthunes - 1, avenue du Fief - BP 10432 Saint-Ouen-l'Aumône - 95005 Cergy-Pontoise Cedex. Assurance distribuée par l'intermédiaire de Verspieren et placée chez L'ÉQUITÉ. Verspieren, courtier en Assurance Société Anonyme à conseil d'administration au capital de 1 000 000 € - SIREN 321 502 049 - RCS LILLE METROPOLE N° ORIAS 07 001 542 (www.orias.fr). L'Équité S.A. au capital de 26 469 320 €. Entreprise régie par le code des assurances - 572 084 697 RCS Paris - siège social 2, rue Pilllet Will 75009 Paris. Société appartenant au Groupe GENERALI immatriculé sur le registre italien des groupes d'assurance sous le numéro 026.  
Consommations et émissions de CO<sub>2</sub> (sur parcours mixte) gamme Impreza : de 6,2 à 6,8 l/100 km et de 140 à 153 g/km ; gamme Subaru XV : de 6,4 à 6,9 l/100 km et de 145 à 155 g/km ; gamme Forester : de 6,5 à 8,5 l/100 km et de 150 à 197 g/km ; gamme Outback : 7,3 l/100 km et 166 g/km.



**SUBARU**

*Confidence in Motion*

## ANATOMIE D'UN ARRÊT AU STAND

La chorégraphie d'un ravitaillement évolue cette année, et la course au temps est encore plus cruciale.

**534** En mètres, la longueur totale de la voie des stands.  
Length (in metres) of the pitlane.

**35"** Le temps minimum de refueling d'une GTE, soit entre 1 et 3 litres/seconde.  
The minimum time it takes to refuel a car, i.e. between 1 and 3 litres per second.

## THE LOW-DOWN ON PIT-STOPS

The refuelling routine will have a new set of moves this year, with timing more crucial than ever.

**59** La distance moyenne parcourue, en mètres par seconde, par une GTE, contre 66 mètres pour une LM P2 et 69 mètres pour une LM P1 hybride. Chaque seconde économisée au stand a donc un réel impact sur la performance.  
The average distance covered in metres per second, by a GTE, compared to 66 metres for an LM P2 and 69 for an LM P1 hybrid. When the car is stopped, every second counts.

**60 KM/H** La vitesse maximum autorisée  
Speed limit in the pit-lane

### Ingénieur

Lors de chaque relais, une clé USB enregistre toutes les caractéristiques de la voiture (puissance moteur, consommation, vitesse, etc.). Lors de l'arrêt au stand, un mécanicien doit procéder à son changement et apporter cette clé à la FIA dans les 10 minutes, sous peine de sanction.

### Engineer

Data such as engine power, consumption, speed etc. is saved to a USB memory stick for each stint. At pit-stops, a mechanic changes the stick and has 10 minutes to submit the data to FIA officials. Failure to do so constitutes an infringement of the regulations.

### Sucette

Le préposé à la « Lollipop » possède un rôle bien plus important que supposé. D'abord, il indique le bon emplacement du garage au pilote lorsque celui-ci remonte la voie des stands. Durant l'intervention sur la voiture, il possède une vision totale de la scène et est le seul habilité à autoriser le pilote à repartir en course.

### Lollipop

The lollipop operator has a very important role. First, the lollipop shows drivers where to stop as they come along the pit lane. During the operation, the lollipop operator surveys the whole scene and is the only person allowed to permit the driver to rejoin the track.

### Pare-brise

Le nettoyage du pare-brise est l'une des missions les plus soignées. Si celui-ci est trop sale et que le temps manque, un tear-off (film adhésif transparent) est retiré. Attention, leur nombre est limité...

### Windscreen

The windscreen is always very carefully cleaned. If it is too dirty and time is short, then a mechanic simply tears off one of several protective films stuck to the windscreen. But the supply is not limitless!



## Pneus

Les meilleures équipes changent de pneus en 17 secondes environ, en respectant une règle du jeu très simple : deux mécaniciens et deux pistolets peuvent être en action simultanément. D'où des chorégraphies propres à chaque équipe. Pour rappel, chaque roue pèse 20 kg en GTE (11,5 kg de pneu + 8,5 kg de jante). La condition physique pour les manipuler doit être optimale.

## Tyres

The best teams change tyres in around 17 seconds. The rulebook states that a maximum of two mechanics may work together and that two air guns may be in use at any time. Hence the carefully rehearsed choreography. A GTE wheel weighs 20 kg (11.5 kg tyre plus 8.5 kg hub) so fitness is key!

## Carburant

Jusqu'à présent, le ravitaillement se faisait en premier, avec interdiction de changer les pneus. Depuis cette année, essence et pneus peuvent être gérés simultanément, pour des arrêts plus courts. Parce que les capacités de réservoirs diffèrent d'une voiture à une autre, les débits de pompe à essence sont ajustés par le règlement.

## Fuel

Until now, refuelling was the first step of a pit-stop and tyres could only be changed afterwards. This year, the rules have changed and tyres may be changed during refuelling, which means shorter stops. Fuel flow is adjusted to account for different tank sizes.

## EXTINCTEUR

Lors de chaque arrêt, afin de prévenir tout risque d'incendie, un mécanicien est en charge de l'extincteur. D'autres pompiers sont également présents à proximité.

## Extinguisher

A mechanic must stand by during pit stops, armed with a fire extinguisher. Fire fighters are also on hand.



## Pilotes

Maintenant qu'essence et pneus sont gérés en même temps, le changement de pilotes doit se faire encore plus rapidement. Coupure du moteur, extraction, pose de la mousse individuelle pour soigner la position de conduite, ajustement des harnais, du pédalier et de la colonne de direction, branchement de la radio et de la boisson, remise en place du filet de sécurité... Tout ceci doit être fait en moins de 35 secondes.

## Drivers

Now that fuel and tyres are managed at the same time, driver changeover must be even quicker. At a driver changeover, the current driver switches the engine off, and climbs out. Then the next driver inserts their seat mould, adjusts straps, pedals and steering column, plugs in radio and drink, fixes the safety net, etc. in less than 30 seconds.

# JAMIROQUAI ET TEXAS SUR LA GRILLE (MUSICALE)

JAMIROQUAI AND TEXAS IN THE LINE-UP

Un peu comme sur la piste, le festival des 24 Heures du Mans défend toutes les catégories, des révélations à ne pas louper aux plus grandes stars internationales.

Music at the 24 Hours of Le Mans is like the race itself, a mixture of not-to-be-missed newcomers and international superstars.



## MERCREDI 13 JUIN

WEDNESDAY, JUNE 13

TREPLIN RTL2 / RADIO CONTEST 20h00

## ARCADIAN 21H00

Révélé dans la saison 5 de *The Voice* et porté par les succès de *Folie arcadienne* et *Ton combat*, le groupe réunit Yoann, Florentin et Jérôme, trois amis inséparables portés par une énergie combative et des mélodies rayonnantes.



Arcadian, the band formed by three friends, Yoann, Florentin and Jérôme, burst onto the scene in the 5<sup>th</sup> series of the French version of *The Voice*. The energy and upbeat attitude of *Folie arcadienne* and *Ton combat* have already brought them great success.



## JEUDI 14 JUIN THURSDAY, JUNE 14

TREMLIN RTL2 / RADIO CONTEST 20h00

## DR FEELGOOD 21H00

Marqué par les fortes personnalités du guitariste Wilko Johnson et du chanteur Lee Brilleaux, Dr Feelgood impose dès 1975 un Rhythm'n' Blues rétro et sobre évoquant les Rolling Stones des premières années. Des costume-cravates noirs et étriqués, un jeu de scène tenu et énergique, des compositions tranchantes comme *Roxette* et *Back In the Night* : ces éléments conjugués ont fait de Dr Feelgood un artisan déterminant de l'écllosion du Punk Rock britannique dont les héritiers sont Téléphone.

The group's original distinctively British R&B sound – which had something of the Rolling Stones in their early days – was centred on the strong characters of guitarist Wilko Johnson and lead singer Lee Brilleaux and came to the fore in 1975. Their tight-fitting black suit and tie outfits, on-stage vibrancy and no-messing compositions like *Roxette* and *Back in the Night* propelled them to the fore of the British pub rock scene.



## VENDREDI 15 JUIN

FRIDAY, JUNE 15

## HER 20H00

## JAMIROQUAI 21H00

Avec plus de 35 millions d'albums vendus et près de 25 ans de carrière, le groupe britannique mené par le charismatique Jay Kay a su imposer son style. Qui ne se souvient pas des tubes *Cosmic Girl*, *You Give Me Something* ou encore *Virtual Insanity*? Après 7 ans d'absence, Jamiroquai signe son grand retour avec un nouvel album, *Automaton*, sorti en 2017.

The British hitmakers, led by charismatic Jay Kay, have sold some 35 million albums in their 25-year career. Everyone remembers hits like *Cosmic Girl*, *You Give Me Something* and *Virtual Insanity*. After a seven-year hiatus, Jamiroquai are back with a new album, *Automaton*, released last year.



Jay Kay, le fantasque leader du groupe Jamiroquai, ne vient pas aux 24 Heures du Mans pour faire la seule promotion de son nouvel album, mais bel et bien pour vivre la course de l'intérieur. Car il est difficile de trouver un musicien plus amoureux d'automobile et de compétition que lui. Possesseur de plus d'une centaine de voitures de collection jusqu'à aujourd'hui (son garage comprend actuellement Ferrari LaFerrari, Enzo, F40, 275 GTB, Porsche 918 Spyder...) et d'une licence de pilote d'hélicoptère, Jay Kay vit pied au plancher.

Jay Kay, the quirky Jamiroquai frontman, isn't just coming to Le Mans to promote the album, he's here for the race. A musician more passionate about motor racing would be hard to find. With a helicopter licence and over a hundred vintage cars to his name, including a Ferrari LaFerrari, Enzo, F40, 275 GTB and a Porsche 918 Spyder, Jay Kay likes life in the fast lane.

## SAMEDI 16 JUIN

SATURDAY, JUNE 16

TREMLIN RTL2 / RADIO CONTEST 20h00

# YAROL & BLACK MINOU 21h20

Yarol & Black Minou se promène entre différents imaginaires dans une liberté totale. Esthète instinctif, il se nourrit de différents univers musicaux : Rock, Blues, Punk, Hip-hop, Afrobeat, Funk, Soul, Electro... Ancien guitariste de Johnny Hallyday, il joue avec les styles pour ne servir qu'un but : la fièvre.



Yarol & Black Minou let their imagination run wild. An instinctive feel for aesthetics and wide-ranging rock, blues, punk, afro-beat, funk, soul and electro influences make for a great show. Johnny Hallyday's former guitarist surfs different styles, with the sole aim of inciting feverish excitement.

## TEXAS 22H40

*Jump On Board* est le 9<sup>e</sup> album d'un groupe bien dans sa peau, débordant de grandes chansons influencées par la Northern Soul, le Disco, des groupes britanniques fondateurs comme les Bee-Gees ou Orange Juice. Texas n'a jamais eu peur de sortir des sentiers battus, c'est un groupe à la longévité rare, et leur nouvel album offre un style caractéristique tout en provoquant des flashes exaltants qui rappellent ces hits de référence tant aimés : *Say What You Want*, *Halo*, *Black Eyed Boy*, *Summer Son*, des chansons qui parsèment une carrière de près de trente ans et 40 millions d'albums vendus.



*Jump on Board*, their ninth album, is the sound of a band at ease with itself, jammed full of songs influenced by Northern Soul, disco and founding fathers like the Bee-Gees or Orange Juice. Texas have never been afraid to do their own thing. They've been around a long time, sold some 40 million albums and their latest offering is characteristic of their style, with flourishes that hark back to well-loved hits like *Say What You Want*, *Halo*, *Black-Eyed Boy* and *Summer Son*.

## DJ LORAN 00H15

L'espace concert se trouve à proximité de la passerelle Dunlop. Les concerts sont gratuits pour les détenteurs d'un billet 24 Heures du Mans et les enfants de moins de 16 ans accompagnés d'un adulte.

The concert area is close to the Dunlop Bridge. Concerts are free for Le Mans 24 Hour ticket holders and all children under 16 accompanied by an adult.



# IDEC SPORT



PAUL LOUP CHATIN • PAUL LAFARGUE • MEMO ROJAS

## SUIVEZ L'AVENTURE IDEC SPORT AUX 24H DU MANS

TÉLÉCHARGER  
L'APPLICATION IDEC SPORT  
ET ENTRER DANS LES  
COULISSES DU TEAM



[WWW.IDESCSPORT.COM](http://WWW.IDESCSPORT.COM)

 IDEC SPORT racing    IDECSportRacing    idecsport\_racing\_officiel17

Eden  Park  
PARIS

 CHEVREUSE  
COURTAGE

 REBELLION  
SWISS EXCLUSIVE TIMEPIECES

 MOTUL

 ICM

 WB

 10  
sport



AVEC / WITH

# PIERRE FILLON



## « J'AI CONFIANCE EN L'AVENIR »

Ophthalmologist by profession, the President of the Automobile Club de l'Ouest vows a crazy passion for the 24 Hours of Le Mans, for his past, his present and even more for his future.

**POURQUOI AVOIR CHOISI CETTE FORD GT40 ISSUE DU MUSÉE DE L'ACO POUR CETTE BALADE ?**

Elle est synonyme de bien des souvenirs. En 1969, je suis resté scotché devant ce match entre Jacky Ickx et Hans Herrmann - qui avait une Porsche 908 - et ce dernier tour qui nous a tous rendu fous. J'avais 11 ans !

**ÉTAIT-CE VOTRE PREMIÈRE VENUE AUX 24 HEURES ?**

Non, la première remonte à 1966. Depuis, je n'ai pas raté une seule édition. En 1977, ayant des examens scolaires le vendredi et le lundi, je m'étais juré de ne pas y aller. Mais en fin de matinée le dimanche, j'ai craqué. ▶

## “I AM CONFIDENT ABOUT THE FUTURE”

An ophthalmologist by profession, the president of the Automobile Club de l'Ouest keeps a close eye on the 24 Hours of Le Mans, past, present and future.

**WHY DID YOU BORROW A FORD GT40 FROM THE 24 HOURS MUSEUM FOR THIS OUTING?**

It means so much to me. In 1969, I was enthralled by the tussle between Jacky Ickx and Hans Herrmann - who had a Porsche 908. That last lap was edge-of-your-seat stuff. I was 11 years old.

**WAS IT YOUR FIRST TIME AT THE 24 HOURS OF LE MANS?**

No, the first time was in 1966. I haven't missed it since. In 1977, I had exams on the Friday and the Monday, so I promised myself I wouldn't go. But by lunchtime on Sunday, I caved in.

**WHAT STICKS OUT IN YOUR MIND?**

I remember being in the garage with Jean-Louis Bousquet [three participations, in 1977, 1980 and 1989] at 3 a.m. The team members were more ▶

## « LE MONDE ÉVOLUE À UNE VITESSE FOLLE. CELA NE CONCERNE PAS QUE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE. (...) CE QUI ÉTAIT VRAI EN 2015 NE L'EST DÉJÀ PLUS EN 2018 »

### QUEL SOUVENIR VOUS PASSE INSTANTANÉMENT PAR LA TÊTE ?

Je me souviens d'un matin, à 3 heures, être dans le stand de Jean-Louis Bousquet (*trois participations en 1977, 1980 et 1989*. Ndlr). Le team s'occupait du ravitaillement de la voiture, mais pas du pilote. Du coup, j'étais allé lui remplir une bouteille d'eau. Il y a aussi eu des souvenirs moins heureux, comme l'accident mortel d'Allan Simonsen, en 2013. Nous avons beau être conscients de la dangerosité de ce sport, personne n'est préparé à ce genre de tragédie.

### CETTE PASSION POUR LA COURSE, D'OÙ VIENDE-ELLE ?

De mon grand-père maternel. Né en 1900, il a vécu les débuts de l'automobile, la formation de l'ACO et surtout la création des 24 Heures du Mans. Il envisageait de participer à la première édition, en 1923, mais ma grand-mère le lui a interdit. C'était un passionné. Il avait toutes les revues de l'ACO. Je pouvais passer des heures, enfermé dans son bureau, à bouquiner.

### AU FINAL, VOTRE GRAND-PÈRE A-T-IL RÉALISÉ SON RÊVE ?

Non et je ne peux donner tort à ma grand-mère. Il faut reconnaître que c'était très dangereux. En 2006, pour le centenaire du Grand Prix, j'avais fait un tour du grand circuit avec Jean-Claude Plassart (*son prédécesseur*. Ndlr), dans une Amédée Bollée de 1914 qui est au musée. C'était de la folie et pourtant nous étions sur des routes goudronnées, ce qui n'était pas le cas à l'époque. Les voitures filaient alors à 80 km/h avec, en guise de frein, deux mâchoires serrant l'arbre de transmission. Le freinage était désastreux !

### EST-CE LUI QUI VOUS A AMENÉ AUX 24 HEURES ?

Oui. Nous étions censés avoir école le samedi, mais dans la Sarthe, tout s'arrêtait pour les 24 Heures. À partir de 1970, et jusqu'à mes 15 ans, j'y allais en tant que scout. Nous travaillions pendant trois heures, notamment en amenant les feuilles de classement en salle de presse ou dans les salons VIP. Nous avions

accès à tout : aux stands, derrière le rail dans les Hunaudières et même au toit de la tribune du siège social. Je me baladais toujours avec mon petit appareil photo. Et une année, je suis allé dans la cabine du speaker, Jean-Charles Laurens, la voix des 24 Heures. J'avais des jumelles et devais reconnaître les casques des pilotes afin de lui dire qui prenait le volant. C'est comme ça que j'ai pu rencontrer les pilotes dont les posters ornaient ma chambre.

### DE QUELS PILOTES ÉTIEZ-VOUS FANS ?

Jacky Ickx et Henri Pescarolo étaient les deux héros de l'époque. Il y avait également Pedro Rodriguez, Dan Gurney ou Olivier Gendebien. Pendant longtemps, pour moi, le sport automobile se résumait à l'Endurance. À l'époque, il n'y avait qu'une course par an au Mans, et le soir des 24 Heures, nous pleurions. C'est long un an, surtout pour un enfant. Je ne me suis intéressé à la F1 que plus tard et ai assisté à mon premier Grand Prix en 1981, à Silverstone.

### N'AVEZ-VOUS JAMAIS RÊVÉ D'ÊTRE PILOTE ?

J'ai toujours rêvé d'être médecin, mais il va de soi que j'aurais adoré être pilote. Gamin, il m'arrivait souvent de monter dans la voiture de mon père, à l'arrêt. Je m'imaginai faire le tour du circuit des 24 Heures en passant les vitesses. Je me suis finalement adonné à la passion du pilotage bien plus tard.

### COMMENT VOTRE ARRIVÉE À L'ACO S'EST-ELLE OPÉRÉE ?

J'étais devenu l'ophtalmologiste de la Filière Elf, dont Henri Pescarolo était l'instructeur. Sont donc passés dans mon cabinet Benoît Tréluyer, Sébastien Bourdais, Romain Dumas ou encore Marcel Fässler. Puis, en 2004, Jean-Claude Plassart devenait Président de l'ACO. Nous nous sommes rencontrés à l'occasion d'un dîner où je lui ai fait part de ma vision de l'Automobile Club de l'Ouest et de ce qui n'avait pas, à ma connaissance, encore été fait. Le lendemain, ▶

## « THE WORLD CHANGES TOO QUICKLY. NOT JUST THE AUTOMOTIVE INDUSTRY (...) WHAT WAS TRUE IN 2015 IS ALREADY OUTDATED »

preoccupied with the car than the driver, so I went and filled his water bottle. Then there are sad memories, like Allan Simonsen's fatal accident in 2013. Even though you know this sport can be dangerous, you're never prepared for that sort of tragedy.

### WHERE DO YOU GET YOUR PASSION FOR RACING?

From my grandfather on my mother's side. He was born in 1900 and witnessed the early days of the automobile, the formation of the ACO and the birth of the 24 Hours of Le Mans. He wanted to do the first race in 1923, but my grandmother forbade it. He was a dyed-in-the-wool fan. He had all the ACO

magazines. I spent hours leafing through them, tucked away in his study.

### DID YOUR GRANDFATHER EVER GET TO DO THE RACE?

No, and I don't blame my grandmother. You have to admit, it was very dangerous. In 2006, for the centenary of the Grand Prix, I did a lap of the circuit with Jean-Claude Plassart [the previous president of the ACO] in the 1914 Amédée Bollée that's in the museum. It was crazy and we were on tarmacked roads, which wasn't the case back then. Those cars did 80 kph and all they had for a brake was a clamp on the driveshaft. Braking was disastrous! ▶





PIERRE FILLON

24h  
LE MANS



# COVOITURAGE CARPOOLING

il m'appelait pour me proposer de le rejoindre comme administrateur.

## AVANT DE FAIRE DE VOUS SON VICE-PRÉSIDENT...

Je suis très vite passé au comité directeur et j'ai été chargé de développer le circuit de Maison Blanche. Puis, je suis devenu vice-président en 2008. Jean-Claude et moi étions très complémentaires, car s'il était un grand chef d'entreprise, il n'était pas très calé en sport automobile. Moi, c'était tout le contraire.

## COMMENT JONGLEZ-VOUS ENTRE VOTRE MÉTIER D'OPHTHALMOLOGISTE ET L'ACO ?

Même s'il y a des urgences, ma spécialité est très programmée. Quand Jean-Claude Plassart est venu me chercher, il m'avait dit que ma mission représenterait une demi-journée par mois. Puis, cela s'est transformé en tous les jeudis après-midi,

puis des jeudis entiers... Nous ne voulions pas être trop dépendants des 24 Heures, et nous avons donc développé tout ce qui est « hors événement », comme les stages de pilotage, les séminaires, etc. De fil en aiguille, ça m'a pris de plus en plus de temps. Mais pour ne rien vous cacher, présider l'ACO était la dernière chose que je pensais faire dans la vie. Être pilote, travailler dans une équipe, ça oui, mais je ne me voyais pas de ce côté-là de la barrière. Je trouve cela finalement très intéressant, notamment l'élaboration des règlements qui est le cœur de l'ACO. Quand Jean-Claude a commencé à me parler de cette promotion au rang de Président, en 2010, il n'y avait pas de Championnat du monde et l'European Le Mans Series (ELMS) était gérée par Peter Auto. Puis, nous avons lancé le WEC, l'Asian Le Mans Series, repris l'ELMS et lancé plein de projets autour du Mans, car je tenais à ce que l'ACO ne soit pas dépendante des

24 Heures. Aujourd'hui, je suis au cabinet les mardi et mercredi.

## LE WEC, N'EST-CE PAS UN PEU VOTRE BÉBÉ ?

Tout d'abord, nous avons créé un comité sport, car le règlement ne reposait jusque-là que sur une ou deux personnes. Il est important de bien le maîtriser, car il est le cœur de la pyramide de l'Endurance et permet d'attirer les constructeurs. Audi était déjà là et a été rejoint par Peugeot en 2007, et tous deux voulaient aller sur d'autres marchés que l'Europe. Nous nous sommes dit qu'il fallait mettre sur pied un championnat intercontinental, l'ILMC. Dans le même temps, Jean Todt a été élu à la présidence de la FIA. Nous sommes allés le voir en lui disant que nous pouvions faire de l'ILMC un vrai championnat du monde. Tout de suite, il nous a fait part de son enthousiasme. Les négociations



## WAS IT HE WHO TOOK YOU TO THE 24 HOURS OF LE MANS?

Yes. We usually had school on Saturdays, but in La Sarthe, everything stopped for the 24 Hours. From 1970, until I was 15, I went with the scouts. We did a three-hour stint, delivering the time sheets to the press room or the VIP lounges. We could go everywhere: in the garages, behind the rail on the Mulsanne Straight – even on the roof of the ACO headquarters. I always had my little camera on me. Once I went in the commentator's booth. Jean-Charles Laurens was the voice of the 24 Hours back then. I was given binoculars and it was my job to pick out the drivers' helmets and tell him who was taking the wheel. That's how I got to meet the drivers whose posters covered my bedroom wall.

## WHO WERE YOUR IDOLS?

Jacky Ickx and Henri Pescarolo were the heroes at that time. Then there was Pedro Rodriguez, Dan Gurney and Olivier Gendebien. For a long time, to me, motorsport meant endurance racing. Back then, there was only one race a year at Le Mans and we cried when it was over. A year is a long time to wait when you're a child. I only

took an interest in Formula One much later and I went to my first Grand Prix at Silverstone in 1981.

## DID YOU EVER DREAM OF BECOMING A RACING DRIVER?

I've always wanted to be a doctor but yes, I would have loved to have been a racing driver. As a kid, I often took the wheel of my father's car, when it was stationary. I would pretend I was doing a lap of the 24 Hours circuit, going through the gears. But I actually learned to race much later.

## HOW DID YOU BECOME PRESIDENT OF THE ACO?

I was the ophthalmologist for the Elf academy when Henri Pescarolo was an instructor. Benoît Tréluyer, Sébastien Bourdais, Romain Dumas and Marcel Fässler were my patients. Then, in 2004, Jean-Claude Plassart was appointed president of the ACO. We met at a dinner party and I shared my vision of the Automobile Club de l'Ouest and what I felt remained to be done. The next day he called and asked me to join the committee.

## AND THEN HE MADE YOU VICE PRESIDENT.

I rapidly became a member of the board and was put in charge of the development of the Maison Blanche circuit. I was appointed vice president in 2008. Jean-Claude and I complemented each other. He was a great at running a company, but less clued-up about motor racing. I was the opposite.

## HOW DO YOU MANAGE YOUR OPHTHALMOLOGY PRACTICE AND THE ACO?

There are emergencies, but my specialism is mostly appointment-based. When Jean-Claude Plassart came to me, he said the role would take up half a day per month. Then it became Thursday afternoons, then every Thursday. Back then, if the 24 Hours of Le Mans hadn't run for any reason, the ACO would have been in grave danger, so we set about developing additional services such as driving courses, seminars and so on. It has ended up taking up more and more of my time. To be perfectly honest, president of the ACO was the last thing I thought I'd ever be. Racing driver, team member, yes, but organiser,

ne furent pas simples, car entre l'ACO et la FIA, il y a un passif (*la FIA fut à l'origine de la mise à mort du Championnat du monde des voitures de sport, fin 1992*). Ndlr). Le dialogue avec Jean a toujours été très ouvert. Le genre de personne qui, quand vous lui envoyez un SMS, vous répond dans la seconde.

**COMMENT GÉRARD NEVEU S'EST-IL RETROUVÉ CHEF D'ORCHESTRE DE CETTE AVENTURE ?**

Nous étions à la recherche d'un directeur pour la filiale qui allait être en charge de l'organisation du Championnat du monde d'Endurance de la FIA. Gérard était directeur du circuit du Paul-Ricard, mais aussi un directeur de course reconnu. Il avait une parfaite connaissance de l'organisation des courses, mais aussi l'expérience du management de grands événements sportifs. Nous lui avons proposé cette mission, il a tout de suite accepté et a relevé ce défi avec brio.

Permettez-moi au passage de souligner le travail de toutes les équipes de l'ACO, celles qui œuvrent pour le championnat et celles qui organisent les 24 Heures. C'est un honneur de travailler à leur côté.

**LE WEC A DÉMARRÉ EN TROMBE, MAIS DOIT FAIRE FACE, DEPUIS L'AFFAIRE DU DIESELGATE, AUX DÉPARTS D'AUDI PUIS DE PORSCHE. EST-CE UNE FIN DE CYCLE ?**

Nous avons vécu, de 2012 à 2017, une période magnifique. Nous voulions mettre fin à ces histoires infernales d'équivalence diesel-essence. Nous sommes donc partis sur l'idée d'allouer une quantité d'énergie aux concurrents, et ainsi est né le règlement 2012. Nous avons vu en LMP1 les voitures les plus sophistiquées qui n'aient jamais existé, avec des performances très proches malgré des systèmes hybrides différents. Le problème est celui-ci : auparavant, il était possible

de faire des plans sur 5 ou 7 ans, mais aujourd'hui, ce n'est plus possible. Le monde évolue à une vitesse folle. Cela ne concerne pas que l'industrie automobile. Reste que celle-ci est en pleine révolution, et que ce qui était vrai en 2015 ne l'est déjà plus en 2018. Les cartes sont totalement rebattues. C'est bien de revoir autant d'écuries privées, car l'ACO a toujours tenu à garder cette cohabitation amateurs-professionnels et constructeurs-privés. Ces derniers ont répondu à l'appel, car ils se voient offrir une opportunité rare de l'emporter au général. Reste que le but est bien de faire revenir les constructeurs.

**CETTE 86<sup>e</sup> ÉDITION, COMMENT LA VOYEZ-VOUS ?**

Il y a de très belles histoires de petites équipes ayant chahuté les grosses. Rondeau a gagné en 1980 et Henri Pescarolo y est presque parvenu face à Audi. Je reste bluffé par la réactivité dont ont fait preuve



never. But it's very interesting, especially drawing up the regulations, which is one of our key roles. In 2010, when Jean-Claude first broached the subject of me becoming president, there was no World Endurance Championship (WEC) and the European Le Mans Series was run by Peter Auto. Then we introduced the WEC and the Asian Le Mans Series, took over the ELMS and set several other projects in motion. It was important to me that the ACO did not rely totally on the 24 Hours. Nowadays, I'm at the practice on Tuesdays and Wednesdays.

**IS THE WEC YOUR BABY?**

To start with, we set up a sporting committee, because until then the regulations were written by one or two people. The regulations are the basis of the ACO endurance racing system and the focus of the discipline's appeal as far as manufacturers are concerned. Audi was already on board and Peugeot came along in 2007. Both were looking to conquer new markets, beyond Europe. We discussed the possibility of an intercontinental championship, the

ILMC. At that point, Jean Todt was elected president of the FIA. We went to him to discuss turning the ILMC into a proper world championship. He was very enthusiastic. The negotiations were not an easy ride because the ACO and the FIA have a chequered past. [The FIA put an end to the World Sportscar Championship in 1992] But Jean and I are very open with each other. He's the sort of person who responds to a text message in a split second.

**HOW DID GÉRARD NEVEU COME TO ORCHESTRATE THE WHOLE THING?**

We needed someone to manage the FIA WEC. Gérard was the manager of the Paul Ricard circuit and had a good reputation as a race controller. He knows how to organise races and manage major sporting events. We offered him the position. He accepted straight away and has made an excellent job of it. Talking of doing a good job, I must emphasise how much the whole ACO team contributes to the championship as well as organising the 24 Hours of Le Mans. I'm honoured to work with them.

**THE WEC GOT OFF TO A FLYING START BUT WAS PULLED UP SHORT BY DIESELGATE, WHICH CAUSED AUDI AND PORSCHE TO PULL OUT. IS IT THE END OF AN ERA?**

We had a marvellous time between 2012 and 2017. We wanted to put an end to the whole diesel-petrol squabble, so we introduced an energy allocation in the 2012 regulations. The result was the most sophisticated LMP1s ever, with very similar performance levels despite very different hybrid systems. The problem now is that you can't have a 5- or 7-year plan like you used to. The world changes too quickly. Not just the automotive industry, which is undergoing a revolution and what was true in 2015 is already outdated. The deck has been completely reshuffled. I'm glad to see so many private teams. The ACO has always encouraged a mix between amateurs and professionals, manufacturers and privateers. With only one manufacturer, the private teams know they have a rare opportunity to win outright. But our aim remains to attract more factory teams.

# COVOITURAGE CARPOOLING

certaines écuries privées qui, en six mois, ont réussi à concevoir des voitures de fort belle facture. Il y a de belles équipes qui veulent gagner Le Mans et qui s'en donnent les moyens en recrutant des pilotes de renom. L'épreuve jouit toujours d'un pouvoir d'attraction inégalable. Je me souviens de Fernando Alonso qui, quelques mois après avoir donné le départ en 2014, examinait sous toutes ses coutures l'Audi R18 victorieuse, lors du gala de remise des prix de la FIA. Il était comme un gosse. Il tenait à faire Le Mans, et le fait qu'il y soit arrivé est génial. Il y a aussi Jenson Button, Juan Pablo Montoya et d'autres. Tous les pilotes rêvent de gagner les 24 Heures du Mans. Après l'annonce du retrait de Porsche, fin 2017, nous étions un peu inquiets. C'est normal, un grand parfait, mais le plateau que nous proposons aujourd'hui me rend fier, avec 10 LM P1 sur la grille en 2018. Nous avons également 20 LM P2, 6 constructeurs en GTE Pro et 13 engagés en GTE Am. Le blason de l'Endurance est redoré.

## L'ACO ET LA FIA ONT BEAUCOUP MISÉ SUR L'HYBRIDE. AUJOURD'HUI, CERTAINS ESTIMENT QUE CE N'EST PLUS LA VOIE À SUIVRE.

### COMMENT VOYEZ-VOUS LE FUTUR ?

Nous allons dévoiler, durant la semaine des 24 Heures du Mans, le règlement qui entrera en vigueur pour la saison 2020-2021, tout en affichant notre position pour 2024. Attendez-vous à quelque chose d'innovant. L'industrie automobile prend conscience que la batterie n'est pas une solution d'avenir. Se posent les questions de l'autonomie, de la recharge, du recyclage, de la quête des métaux rares. Ce n'est pas aussi écologique que ce que l'on veut nous faire croire. L'étape suivante, c'est la pile à combustible avec l'hydrogène. Les trois piliers du prochain règlement restent identiques, à savoir une réduction drastique des coûts tout en

conservant l'hybride, car quoi qu'on en pense, le parc automobile des années futures sera en grande majorité hybride. Mais le système ne sera plus aussi coûteux. Ce qu'il nous faut, c'est empêcher les constructeurs de faire du développement à outrance. Le cahier des charges sera extrêmement strict. Et nous tenons à ce que la marque soit facilement identifiable.

## MAIS VOUS TENEZ À CE QUE LE MANS DEMEURE UN LABORATOIRE TECHNOLOGIQUE, N'EST-CE PAS ?

Cela demeure notre cheval de bataille, l'ADN du Mans, et la seule façon d'attirer des constructeurs, qui ne viennent pas juste pour faire de la course mais pour faire progresser leurs technologies et les promouvoir. Cela marche depuis presque 100 ans et cela va continuer. À nous de leur proposer le bon règlement. J'ai confiance en l'avenir.

## CARTE D'IDENTITÉ

Fabriquée à 126 exemplaires entre 1966 et 1968, la Ford GT 40 est l'une des voitures les plus célèbres de l'histoire. Elle a permis à la firme à l'ovale bleu de s'imposer à quatre reprises dans la Sarthe, en 1966, 1967, 1968 et 1969. Le modèle utilisé pour ce Covoiturage est le châssis N°1020 - donc le 20<sup>e</sup> produit - qui fait partie de la collection de l'ACO et est exposé au Musée des 24 Heures du Mans qui la conserve en état de marche. Cette Mk II, équipée d'un V8 4.7 litres, a été engagée par Ford France aux 24 Heures du Mans 1967 pour le duo Henri Greder-Pierre Dumay, contraint à l'abandon à la 14<sup>e</sup> heure sur rupture du joint de culasse.

## BOX DESCRIPTION

Produced in 126 examples between 1966 and 1968, the Ford GT 40 is one of the most famous cars ever built. It won Le Mans in 1966, 1967, 198 and 1969. The carpool example is chassis #1020, the 20<sup>th</sup> car made, and is part of the ACO collection on display in the 24 Hours of Le Mans museum and maintained in working order. The 4.7-litre V8 Mk II was fielded by Ford France in the 1967 24 Hours of Le Mans, driven by Henri Greder and Pierre Dumay. It retired in the 14<sup>th</sup> hour with a blown head gasket.



**HOW DO YOU THINK THE RACE WILL TURN OUT THIS YEAR?**

In the past, several modest teams have knocked the big ones off their perches. Rondeau won in 1980 and Henri Pescarolo almost got the better of Audi. I'm bowled over by the quick reactions of some teams. In the space of six months, they've managed to put together really good cars. Some teams are in the game to win and have signed star drivers. This race has an unrivalled power of attraction. I remember watching Fernando Alonso examining the winning Audi R18 at the FIA awards evening in 2014, a few months after he was official starter. He was like an excited child. He really wanted to do Le Mans and I'm so pleased he's managed it. Jenson Button, Juan Pablo Montoya too. All racing drivers dream of winning the 24

Hours of Le Mans. We were worried when Porsche pulled out last year. We were sad to lose a major marque, but I'm proud of the 2018 line-up, with ten cars in LM P1, 20 in LM P2, 6 in LM GTE Pro and 13 in LM GTE Am. Endurance racing has regained its prestige.

**THE ACO AND THE FIA SET GREAT STORE BY HYBRID CARS. TODAY, SOME SAY IT ISN'T THE WAY TO GO. HOW DO YOU SEE THE FUTURE?**

During Le Mans week, we shall be announcing the 2020-2021 regulations and giving our outlook for 2024. Expect innovation! The automotive industry is realising that batteries are not a long-term solution. There are issues with range, charging, recycling and rare metals. They are not as ecological as they might seem. The next step is hydrogen fuel cells. The three underlying principles

of the next set of regulations remain unchanged: drastic cost cutting and hybrid technology, because whatever you think of them, the cars of the future will mainly be hybrid. But the system will be less expensive. We need to prevent manufacturers from going overboard on development. The specifications will be very strict. And we want brands to be distinctive.

**BUT YOU STILL WANT LE MANS TO BE A TESTING GROUND?**

Yes, it's still our main concern. Le Mans is all about innovation. Manufacturers don't just see a race, they see a way of improving and promoting their new technology. It's been that way for almost a century and it's not about to change. It's up to us to devise the right rules. *"I am confident about the future."* ●



# FERNANDO ALONSO

TOYOTA GAZOO RACING

« J’AI HÂTE  
DE VIVRE  
LE MANS »

**Le double champion du monde de F1 espagnol ambitionne ni plus ni moins de remporter les 24 Heures du Mans dès sa première participation.**

#### LES 24 HEURES DU MANS, EST-CE UN RÊVE DE GOSSE ?

J’ai commencé à évoquer la possibilité d’y participer en 2013. Je suivais déjà l’épreuve car Antonio Garcia (*pilote Corvette*. Ndlr) y prenait part. Nous sommes amis depuis 30 ans, de l’époque du karting. Puis, je suis venu donner le départ en 2014 et ai été très proche d’être sur la grille (*en 2015 avec Porsche*. Ndlr), mais Ferrari n’était pas favorable à l’idée de me voir rouler pour une autre marque. M’y voilà avec la meilleure équipe possible, je suis donc ravi.

#### GARDEZ-VOUS UN BON SOUVENIR DE VOTRE RÔLE DE STARTER ?

C’était la première fois que je me rendais au Mans et j’ai vécu ça comme un grand privilège. J’ai pu mesurer l’ampleur de l’événement. C’était un peu la même chose à Indy 500 l’an passé, lors de la présentation des pilotes et des hymnes nationaux. Ce sont des moments riches en émotion.

#### ALLONS DROIT AU BUT : VOUS SENTEZ-VOUS ASSEZ BIEN PRÉPARÉ POUR GAGNER D’ENTRÉE ?

Tout d’abord, j’ai hâte de vivre Le Mans. Pour tout pilote, participer à un événement de cette ampleur vous fait vous sentir fier et privilégié. Nous grandissons en karting, puis en formules de promotion, et se retrouver au départ d’une des courses les plus mythiques de la planète donne un sens à tous les sacrifices consentis par votre famille. Gagner est l’objectif, évidemment. Mais au Mans, tout ne dépend pas de vous. Vous vous battez avant tout contre la course elle-même. Une course qui dure 24 heures, où la mécanique est poussée à la limite, le trafic et le facteur chance sont



PAGE 7

“I’M LOOKING  
FORWARD TO  
EXPERIENCING  
LE MANS”

**The two-time Formula One world champion has no lesser ambition than winning Le Mans 24 Hours at his first attempt.**

#### WAS THE 24 HOURS OF LE MANS A CHILDHOOD DREAM FOR YOU?

I started talking about taking part in 2013. I already took an interest in Le Mans 24 Hours because my friend Antonio Garcia [Corvette driver] did it. We’ve been friends for 30 years, since we did go-karting together. Then I was the starter in 2014 and very nearly did the race [in 2015 with Porsche], but Ferrari didn’t want me driving for another marque. And here I am now with the best team possible. I’m delighted.

#### DID YOU ENJOY BEING RACE STARTER?

It was my first time at Le Mans and I felt it was a huge privilege. I grasped the greatness of the event. I felt much the same at the Indy 500 last year during the grid ceremony and the national anthems. It was very moving.

#### LET’S NOT BEAT ABOUT THE BUSH. DO YOU FEEL READY TO WIN FIRST TIME OUT?

First, I’m looking forward to experiencing Le Mans. Taking part in a race of such renown is a privilege for any driver and fills you with pride. You grow up doing go-karting, then feeder series and when you find yourself at the start of one of the most iconic races on Earth, it gives real meaning to the sacrifices your family made. The aim is to win, obviously. But at Le Mans, it isn’t all up to you. Your number one opponent is the race itself. It’s a 24-hour race that pushes the car to the limit, then there’s the traffic, and whether or not luck is on your side. That’s why they say the race chooses the winner. But we’ll do all we can to make sure it’s us.



# TÊTES D’AFFICHE HEADLINERS

à prendre en considération. C’est pour cela que l’on dit souvent que cette course choisit son vainqueur. Nous allons tout faire pour que ce soit nous.

## **VOTRE VICTOIRE AUX TOTAL 6 HEURES DE SPA-FRANCORCHAMPS, DÉBUT MAI, VOUS PERMET-ELLE D’ARRIVER AU MANS AVEC DAVANTAGE DE CONFIANCE ?**

Dans le trafic, nous avons tout fait à la perfection. Il s’agissait d’un test, mais avec des points au bout. Nous avons signé un doublé, preuve que nous sommes prêts, mais Le Mans sera une autre paire de manches.

## **CONSIDÉRERIEZ-VOUS VOTRE CARRIÈRE EN ENDURANCE RÉUSSIE SI VOUS GAGNEZ UNIQUEMENT LE MANS ?**

Non. Au début, je ne visais que Le Mans, puis le retrait de Porsche du LM P1 et l’arrivée de la super-saison du WEC ont rendu les choses très attractives, d’autant qu’il était inenvisageable que je remplace un pilote titulaire juste pour deux épreuves (*Spa et Le Mans*. Ndlr). J’aime courir, j’ambitionne de coiffer la couronne mondiale, pas uniquement de remporter les 24 Heures du Mans.

## **QUELLE IMAGE AVEZ-VOUS DE CE CIRCUIT ATYPIQUE ?**

Je l’ai découvert il y a une dizaine d’années via des jeux vidéos, car il fait partie de ces circuits mythiques, au même titre que la Nordschleife. Puis, dernièrement sur simulateur. Il y a des virages rapides, mais aussi des chicanes bien plus serrées. Et dans la ligne droite, le tarmac est courbé. Il faut donc éviter le centre. Il y a plein de petites spécificités que j’ai essayé d’apprendre. Pour cela, mes équipiers me seront d’une grande aide. Je suis curieux de savoir quelles sont les sensations ressenties, notamment la nuit.

## **AIMEZ-VOUS TRAVAILLER SUR SIMULATEUR ?**

Pour ce qui concerne les évolutions à apporter à la voiture ou aux réglages, je n’ai jamais été un grand fan, car je n’ai pas confiance. Pour m’entraîner, notamment au trafic et aux différents scénarios comme les slow zones ou la voiture de sécurité, ça m’a été très utile. ▶

## **HAS YOUR WIN AT THE TOTAL 6 HOURS OF SPA BOOSTED YOUR CONFIDENCE FOR LE MANS?**

We managed the traffic perfectly. It was a test, but there were points up for grabs. We pulled off a one-two finish, which shows we’re ready. But Le Mans is in another league altogether.

## **WOULD YOU CONSIDER YOUR ENDURANCE CAREER A SUCCESS JUST BY WINNING LE MANS?**

No. At first, I was just aiming for Le Mans, but then Porsche pulling out and the WEC Super Season made the whole package very attractive, especially as it was out of the question for me to step in just for two rounds [Spa and Le Mans]. I love racing. I want to be world champion, not just win Le Mans.

## **WHAT DO YOU THINK OF THE CIRCUIT?**

I’ve been getting to know it for ten years now, in video games. It’s one of the iconic circuits, like Nordschleife. And more recently, I’ve used the simulator. There are fast corners and tight chicanes. On the straight, ▶



Le trio Buemi-Nakajima-Alonso a déjà remporté une course, à Spa début mai.

*Buemi-Nakajima-Alonso, the trio of the #8 car already won a race, the Total 6 Hours of Spa, at the beginning of may.*









### LE TRAFIC, EST-CE LA PRINCIPALE DIFFICULTÉ À SURMONTER ?

Ce sera le plus gros défi. Découvrir une piste, nous avons l’habitude. Mais le trafic et la façon dont vous le gérez, à savoir si vous dépassez telle ou telle voiture avant ou après le virage, c’est autre chose. D’autant plus qu’il nous faut penser à la régénération et la restitution d’énergie, ce qui ne sera pas le cas des autres LM P1. Sur ce plan, le simulateur m’a servi, notamment pour juger la vitesse à laquelle vous rattrapez une GT ou un Proto.

### COMMENT VOUS SENTEZ-VOUS AU VOLANT DE LA TOYOTA TS050 HYBRID ?

Chaque voiture a son propre caractère. Entre l’électronique et le système hybride, la Toyota est très sophistiquée. Le contrôle de traction, les quatre roues motrices, tout est optimisé. Avec une puissance avoisinant les 1000 ch, l’accélération est fantastique. Il faut avoir confiance en la voiture et ça demande du temps.

## “J’AI PRÉPARÉ LE MANS DE MANIÈRE BIEN PLUS APPROFONDIE QU’INDY 500 ET J’ARRIVERAI MIEUX PRÉPARÉ. JE ME SENS BIEN ET JE SUIS PRÊT”

Nous parlons d’Endurance, de régularité, de fonctionnement des pneumatiques. Aujourd’hui en F1, nous devons modifier notre style de pilotage durant notre relais en raison de la dégradation des pneumatiques. Là, nous pouvons conduire à notre manière pendant 60 tours tant les gommes sont constantes, c’est génial.

### QUELLES SONT LES DIFFÉRENCES MAJEURES AVEC UNE F1 ?

Le poids et la façon dont on aborde un virage est peut-être la plus évidente. En F1, on ne se pose pas de questions, on freine le plus tard possible et on accélère le plus tôt possible. Ici, il faut étendre la zone de freinage pour mieux recharger la batterie, puis garder de la vitesse dans le virage, car si vous ré-accélérez trop tôt, vous videz la batterie et cela vous sera néfaste. Parfois, il faut donc aller un peu à l’encontre de son instinct, car quand vous voulez trop attaquer, vous pouvez finalement être plus lent, car le surplus de puissance est plus bref et le « fuel cut » (*coupure de l’arrivée d’essence en bout de ligne droite*). Ndlr) plus prononcé. Et puis, le chrono sur un tour n’est pas ce qu’il y a de plus important. La gestion du trafic est en revanche cruciale. C’est quelque chose que vous n’avez pas en F1.

### AUTRE SPÉCIFICITÉ À L’ENDURANCE, LE FAIT DE PARTAGER LE VOLANT...

Ça fait partie du jeu et c’est même l’une des spécificités qui vous apporte le plus en tant que pilote. Pourquoi votre équipier est-il à l’aise ? Pourquoi aborde-t-il ce virage avec plus d’aisance ? J’apprends beaucoup. L’atmosphère dans l’équipe, peut être grâce à ça, est vraiment géniale. J’ai été super bien accueilli, tout le monde est sympa. L’ambiance est très différente de ce que je connais en F1.

### VOTRE PARTICIPATION AUX 24 HEURES DE DAYTONA, FIN JANVIER, A-T-ELLE ÉTÉ UNE ÉTAPE CRUCIALE DE VOTRE PRÉPARATION ?

Et pour cause, j’y suis allé pour préparer la super saison du WEC. Cela m’a été d’une grande aide. Pas en termes de pilotage, car une LM P2 (*il évoluait au volant d’une Ligier JS P217 du United Autosports*. Ndlr) est très différente d’une LM P1 hybride, mais plus sur la façon d’aborder une course de 24 heures, de dormir, d’utiliser son énergie. Mais également pour les changements de pilote, le trafic et toutes ces spécificités propres à la discipline. Si nous nous entraînons beaucoup en essais, rien ne remplace la course.

### COMME À INDY 500, VOUS ARRIVEREZ AVEC LE STATUT DE ROOKIE. C’EST QUOI LE PLUS DIFFICILE ?

Dans les deux cas, il m’a fallu adapter mon style de pilotage à une nouvelle voiture, apprendre à travailler dans une nouvelle équipe et obéir à de nouvelles règles. En Endurance, contrairement à la F1, chaque tour est différent. Vous pouvez rattrapez des GT, puis être tout seul ou boucler le suivant de nuit. À Indy, tout s’est bien passé. J’ai été compétitif, j’ai mené la course, mais ce fut un challenge très contraignant. Là, ça l’est également, mais j’ai eu l’autorisation de participer à des essais. J’ai préparé Le Mans de manière bien plus approfondie qu’Indy 500 et j’arriverai mieux préparé. Je me sens bien et je suis prêt. ●

there’s a camber, so you have to avoid the middle. I’m trying to learn all the little idiosyncrasies. My teammates will be a great help with that. I’m curious to see how it feels, especially at night.

### DO YOU LIKE WORKING ON A SIMULATOR?

When it comes to car settings and tweaks, I’ve never been a great fan because I don’t trust it. But for practice, to get used to traffic and to race scenarios like slow zones and safety car periods, it’s very useful.

### IS TRAFFIC THE MAIN STUMBLING BLOCK?

Yes, it’s the biggest challenge. We’re used to driving on tracks for the first time. But the traffic and how to manage it, whether to overtake or not, before or after the corner, that’s different. And we have to remember energy restoration, which the

## “I PREPARED LE MANS MUCH MORE THAN THE INDY 500 AND I WILL ARRIVE BETTER PREPARED. I FEEL GOOD AND I’M READY”

other [non-hybrid] LMP1s don’t have to worry about. The simulator was useful in that respect, to judge how fast you can catch up with a GT or a prototype.

### HOW DO YOU FEEL AT THE WHEEL OF THE TOYOTA TS050 HYBRID?

Each car has its own character. The electronics and the hybrid system make the Toyota very sophisticated. Traction control, four-wheel drive - everything is optimised. With nearly 1000 hp, the acceleration is fantastic. You need to be able to trust the car, and that takes time. This is endurance, it’s about consistency, including where tyres are concerned. In Formula One, we have to change the way we drive during a race according to tyre wear. In endurance, you can keep your style for 60 laps and the tyres are consistent. That’s great.

### HOW DO THE TWO DISCIPLINES COMPARE?

The most obvious difference is weight, and the way you approach a corner. In Formula One, you don’t think about it, you brake as late as possible and accelerate as early as possible. In endurance, you draw out the braking zone to recharge the battery and you keep a bit of speed on the corner because if you accelerate too early you empty your battery and you’ll pay a hefty price. So sometimes you have to go against your instincts, because when you want to attack, you can end up being slower because the surge of power is shorter and the fuel cut is more pronounced. And lap times are not so important. But traffic management is crucial. You don’t have that in Formula One.

### THE OTHER THING ABOUT ENDURANCE IS SHARING THE CAR.

It’s part of the game and it’s actually what you get most out of as a driver. ‘How come your teammate is relaxed? How come he breezes round that corner?’ I learn so much. Maybe that’s why the team spirit is so good. I got a very warm welcome. Everyone is very kind. The atmosphere is very different from my experience of Formula One.

### WAS THE 24 HOURS OF DAYTONA A CRUCIAL STAGE IN YOUR PREPARATION?

Definitely. I did it to prepare for the WEC Super Season. It was very helpful. Not in terms of driving, because an LMP2 [the United Autosports Ligier JS P217] is very different to a hybrid LMP1 but in terms of a 24-hour race – managing your sleep, your energy. And also driver changeovers, traffic and all the other particularities of the discipline. We get a lot of practice at tests, but nothing beats actual racing.

### JUST LIKE AT THE INDY 500, YOU’RE GOING TO BE A ROOKIE AGAIN. WHAT’S MOST DIFFICULT ABOUT THAT?

In both cases, I had to change my driving style to suit a new car, learn to work with a new team and comply with new regulations. Unlike in Formula One, every lap is different in endurance. You can catch up with a GT on one lap, be on your own on the next and then night falls. It worked out well at Indy. I led the race but it was a real challenge. It will be the same at Le Mans but I have been authorised to do the tests. I have trained for Le Mans a lot more thoroughly than for the Indy 500 and I’ll go into it better prepared. I feel fine. I’m ready. ●

# 1

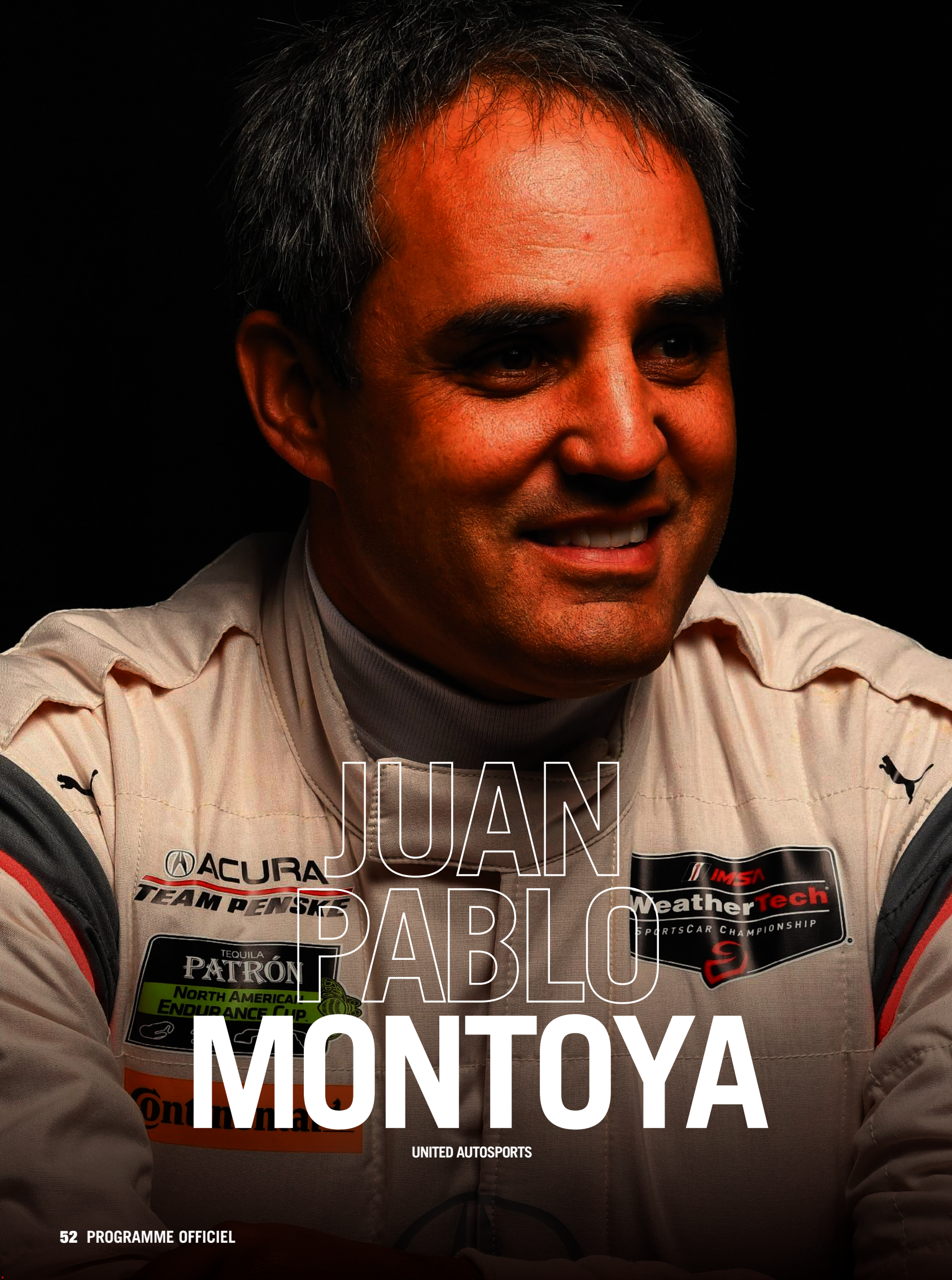
Marc Gené est le seul pilote espagnol ayant remporté les 24 Heures du Mans, en 2009, sur une Peugeot 908 HDi FAP.

Marc Gené is the only Spanish driver to have won Le Mans, in 2009, with the Peugeot 908 HDi FAP.

# 24

Le nombre de pilotes ayant remporté les 24 Heures du Mans dès leur première participation. Les derniers en date sont Earl Bamber et Nico Hülkenberg en 2015.

The number of drivers who have won Le Mans 24 Hours at first attempt. The last to do so were Earl Bamber and Nico Hülkenberg in 2015.



JUAN  
PABLO  
MONTOYA

UNITED AUTOSPORTS

# « JE VAIS ESSAYER DE PROFITER DE CHAQUE INSTANT »

Lauréat du Grand Prix de Monaco 2003, auteur de deux victoires aux 500 Miles d’Indianapolis et de trois aux 24 Heures de Daytona, le Colombien de 42 ans s’attaque pour la première fois aux 24 Heures du Mans dans la catégorie LM P2.

**A**près avoir mis un terme à sa carrière à temps plein en IndyCar fin 2016, Juan Pablo Montoya a été l’un des quatre pilotes choisis par le Team Penske pour défendre les couleurs d’Acura en IMSA. Une discipline dans laquelle il excelle. Faut-il s’en étonner quand on sait qu’il a déjà remporté à trois reprises les 24 Heures de Daytona en 2007, 2008 et 2013 ? Il rêve maintenant d’accrocher un autre double tour d’horloge à son palmarès, même s’il sévit au volant d’une Ligier LM P2. La concurrence peut trembler : le rookie de Bogotá est l’homme des premières, lui qui a triomphé en CART, à Indy 500 et aux 24 Heures de Daytona, dès sa première participation.

## AVIEZ-VOUS DÉJÀ EU, PAR LE PASSÉ, DES OPPORTUNITÉS DE PARTICIPER AUX 24 HEURES DU MANS ?

Après avoir pris part aux Rookie Tests du WEC (à Bahreïn, en novembre 2015. Ndlr) sur la Porsche 919 Hybrid. À la base, c’était juste un test pour se jauger, mais comme ça s’était bien passé, nous avons évoqué la possibilité de me faire rouler sur la troisième voiture. Mais Porsche avait finalement décidé de réduire la voilure.

## QUEL SOUVENIR GARDEZ-VOUS DE CETTE SÉANCE ?

Piloter une voiture munie d’un système hybride si sophistiqué était une opportunité à ne pas rater. J’ai conduit beaucoup de voitures différentes dans ma vie et celle-ci était particulièrement plaisante, car très puissante et très stable.

## VOUS AVEZ PARTICIPÉ À DAYTONA 500, À INDY 500, AU GRAND PRIX DE MONACO... VOUS ATTENDEZ-VOUS À VIVRE QUELQUE CHOSE DE GRAND ?

C’est l’une des plus grandes courses au monde, et à la télé, ça a l’air fantastique. Ça fait bien longtemps qu’on me dit qu’il me faut essayer, alors j’ai hâte de voir ce que ça fait de la vivre de l’intérieur. Je vais essayer de profiter de chaque instant.

## VOUS AVEZ GAGNÉ INDY 500 ET LES 24 HEURES DE DAYTONA DÈS VOTRE PREMIÈRE PARTICIPATION. IL VA FALLOIR FAIRE HONNEUR À VOTRE RÉPUTATION !

C’est vrai, mais je ne l’avais pas planifié (Rires). Comme à chaque fois, je vais y aller, faire mon boulot du mieux possible et le sort décidera du reste. Je partage le volant avec deux jeunes équipiers (Hugo de Sadeleer et Will Owen. Ndlr). S’ils font leur job convenablement et moi aussi, alors nous pourrions être bien placés. Tout ce que nous pouvons espérer, c’est avoir un bon rythme et passer au travers des embûches.

## TOUT LE MONDE DOIT VOUS PARLER DU TRIPLÉ GRAND PRIX DE MONACO-INDY 500-24 HEURES DU MANS QUE VOUS SERIEZ SUSCEPTIBLE DE RÉALISER BIEN QUE VOUS SOYEZ EN LM P2...

J’adorerais avoir une chance de gagner Le Mans, mais jamais je ne me suis dit « Oh mon Dieu, je pourrais signer le triplé ! ». Je n’ai jamais couru derrière les distinctions ou les records. Je sais que Fernando (Alonso. Ndlr) tient beaucoup à décrocher la Triple Couronne. J’aime cette envie qu’il a de vouloir essayer de nouvelles disciplines. Lui comme moi, nous n’avons pas peur de tester de nouvelles choses.

# 3

Le nombre de vainqueurs d’Indy 500 au départ de cette 86<sup>e</sup> édition : Juan Pablo Montoya (2000, 2015), Scott Dixon (2008) et Tony Kanaan (2013).

The number of Indy 500 winners at the start of this 86<sup>th</sup> Le Mans : Juan Pablo Montoya (2000, 2015), Scott Dixon (2008) and Tony Kanaan (2013).

# “I AIM TO ENJOY EVERY MOMENT”

Winner of the Monaco Grand Prix in 2003, two-time Indy 500 winner and with three 24 Hours of Daytona victories under his belt, the 42-year-old Colombian is making his first attempt at the 24 Hours of Le Mans in the LM P2 category.

**H**aving retired from his full-time IndyCar career at the end of 2016, Juan Pablo Montoya is one of four drivers selected for the Team Penske/Acura campaign in IMSA. He excels in the discipline, which should come as no surprise if we recall his three victories at the 24 Hours of Daytona (2007, 2008 and 2013). He is now dreaming of adding another 24-hour trophy to his collection even if he drives an LM P2 Ligier. And his rivals should be warned: Montoya may be a Le Mans rookie but he has a knack of making some very successful debuts, having triumphed in his maiden CART, Indy 500 and 24 Hours of Daytona races.

## IS THIS YOUR FIRST OPPORTUNITY TO COMPETE AT THE 24 HOURS OF LE MANS?

I took part in the WEC Rookie Tests [in Bahrain in November 2015] in the Porsche 919 Hybrid. It was just a test, for me and for them, but it went really well. We talked about the possibility of me driving the third car. But in the end, Porsche cut back their programme.

## WHAT DID YOU TAKE AWAY FROM THAT SESSION?

It was an unmissable opportunity to drive a hybrid prototype. I’ve driven a lot of different cars in my life but that one was especially pleasant because it is very powerful and very stable.

## YOU’VE COMPETED IN THE DAYTONA 500, THE INDY 500, THE MONACO GRAND PRIX... ARE YOU EXPECTING ANOTHER EXTRAORDINARY EXPERIENCE IN LE MANS?

It is one of the world’s biggest races and it looks awesome when you watch it on TV. People have long been telling me I should give it a try so I’m really looking forward to taking part. I aim to enjoy every moment.

## YOU WON THE INDY 500 AND THE 24 HOURS OF DAYTONA ON YOUR FIRST ATTEMPT. YOU’VE GOT QUITE A REPUTATION TO LIVE UP TO!

That’s true but it wasn’t really planned [laughs]. Like every race, I’m going to go out there and do my job as well as I can. The rest is out of my hands! I’m sharing the car with two young drivers [Hugo de Sadeleer and Will Owen]. If they do things right and I do too, we could get a good result. We just hope to maintain a good pace and keep out of trouble.

## EVERYONE MUST KEEP REMINDING YOU ABOUT THE POTENTIAL MONACO GRAND PRIX/INDY 500/LE MANS 24 HOURS HAT-TRICK IF EVEN YOU ARE IN LM P2...

I’d love to be in with a chance of winning Le Mans, but I’ve never said, “Oh wow, I could score the hat-trick.” I’ve never chased prizes or records. I know that Fernando [Alonso] has his heart set on the Triple Crown. I like the fact that he’s willing to try out different disciplines. He’s like me, we’re not afraid to try new things.



# QUI PEUT PRÉTENDRE À LA TRIPLE COURONNE ?

Depuis quelques années, la classique mancelle retrouve un puissant pouvoir d’attraction auprès des pilotes de F1. De quoi faire naître chez certains - Fernando Alonso, Jenson Button et Juan Pablo Montoya - des envies de décrocher cette Triple Couronne que l’on croyait devenue inaccessible.

Jamais nous n’avions autant entendu parler de la Triple Couronne. Ce titre honorifique que seul Graham Hill, jusqu’à présent, a réussi à décrocher. Récemment, Fernando Alonso et Juan Pablo Montoya ont publiquement affirmé leur volonté de la coiffer. Mais quelles conditions doivent remplir les pilotes voulant y prétendre ?

Pour y répondre, un retour en arrière s’impose.

La « Triple Crown » existe officiellement dans diverses disciplines, mais c’est à la fin du 19<sup>e</sup> siècle qu’on a entendu parler d’elle pour la première fois, en Angleterre puis aux États-Unis. Officielle, elle était remise au cheval qui remportait en une seule et même année les trois épreuves hippiques les plus prestigieuses. Celle qui nous concerne ici a été inventée dans les années 1970, après que Graham Hill a remporté l’édition 1972 des 24 Heures du Mans sur une Matra partagée avec Henri Pescarolo. La presse relève alors que le Britannique a remporté la dernière grande course qui manquait à son palmarès, et qu’il est le seul champion du monde de F1 à avoir remporté les 500 Miles d’Indianapolis et la classique mancelle, considérés alors comme les deux plus grandes courses au monde. Quid du Grand Prix de Monaco dans tout cela ?

Les avis divergent pour définir les trois joyaux ornant cette couronne, et

dans le cas de Graham Hill, la question ne se pose pas, puisqu’il a été sacré en 1962 et 1968 et a triomphé à cinq reprises dans les rues de la Principauté. Reste que la vérité se doit d’être rétablie. Dans une interview accordée à la BBC en 1975, l’Anglais explique qu’elle rassemble « *le Championnat du monde Pilotes, Indy 500 et les 24 Heures du Mans* ». Point final. La raison : dans ces deux disciplines, une victoire à Indy 500 et aux 24 Heures du Mans a bien plus de valeur que le titre. Par ailleurs, si le Grand Prix de Monaco est aujourd’hui l’un des plus prestigieux du calendrier F1, il ne l’était pas, autrefois, plus que le Grand Prix d’Allemagne couru sur la terrible Nordschleife.

Vainqueur sur le Rocher en 2003, mais nullement champion du monde, Juan Pablo Montoya ne peut donc prétendre à la Triple Couronne. Il peut en revanche devenir le seul pilote avec Graham Hill à figurer au palmarès des trois épreuves les plus réputées, puisqu’il a remporté Indy 500 en 2000 et 2015. Jenson Button, quant à lui, peut se parer d’un deuxième joyau. Champion du monde de F1 2009, il est inscrit au départ en LM P1 sur la BR1 n°11 du SMP Racing. En revanche, le Britannique de 38 ans - et vainqueur du Grand Prix de Monaco 2009 - n’a jamais montré le moindre intérêt pour Indy 500. Dès lors, même s’il lui manque

## WHO ARE THE CONTENDERS FOR THE TRIPLE CROWN?

The French twice-around-the-clock classic has become the subject of renewed interest among Formula One drivers in recent years. And some of them have set their sights on the Triple Crown, a prize many had thought to be out of reach these days.

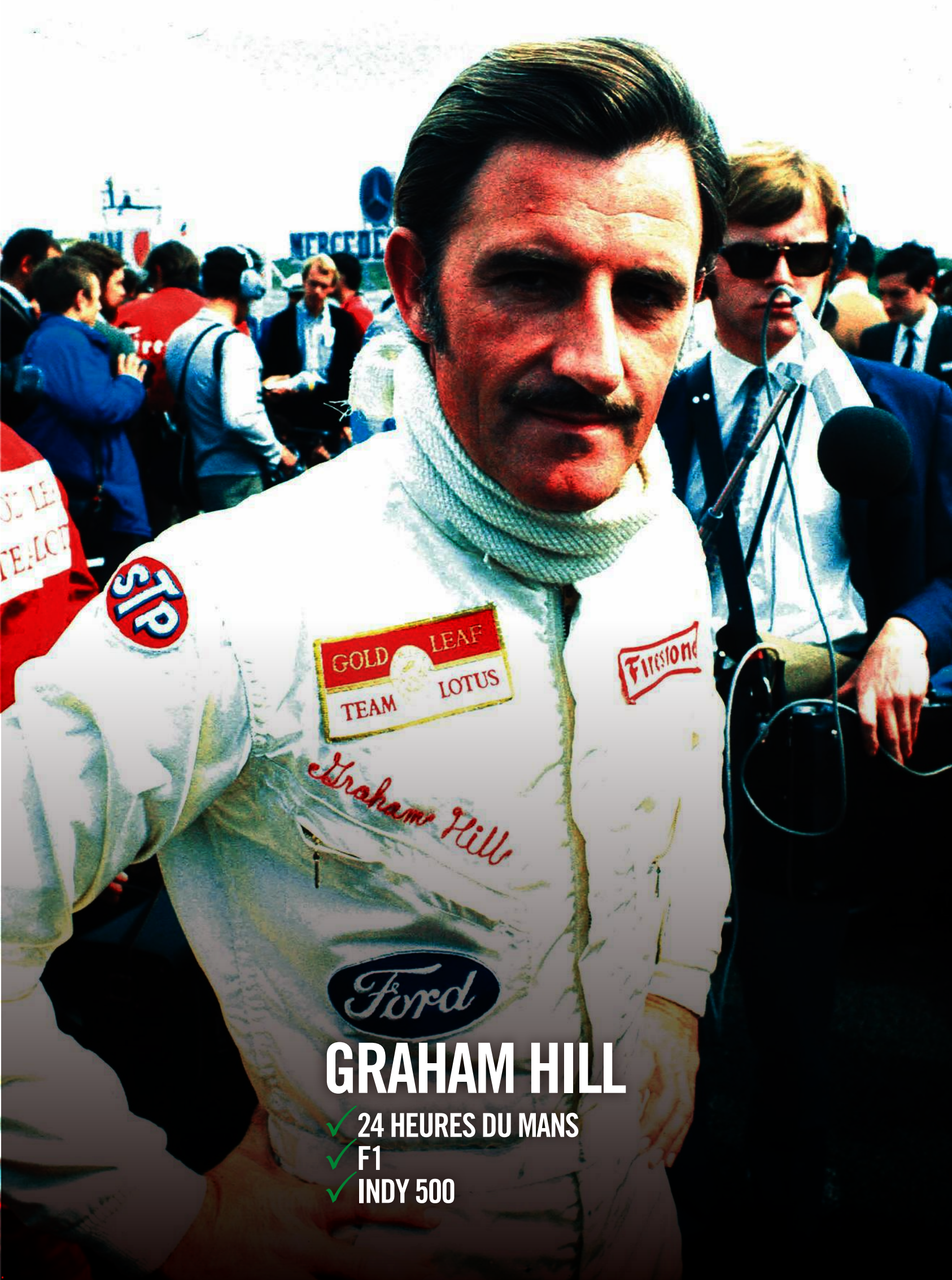
There is one subject on everyone’s lips these days and that’s the Triple Crown, an honorary title that so far only Graham Hill has attained. Recently however, Fernando Alonso and Juan Pablo Montoya have openly stated their hopes of taking the crown. But what does a driver have to do to earn the title? Let’s dip into

sporting history to find the answers.

In horse racing, the Triple Crown is an official title awarded to a horse that wins the three most prestigious events in the same year. The term has been around in Great Britain and the United States since the late 19<sup>th</sup> century and is also used unofficially in an array of sporting disciplines. In motorsport, the Triple Crown was first mentioned after Graham Hill won the 1972 Le Mans 24 Hours in a Matra shared with Henri Pescarolo. The press noted that the Brit had finally claimed the one major piece of silver missing from his trophy cabinet and that he was the only F1 world champion to have won the Indy 500 and the 24 Hours, seen as the greatest races in the world at the time. So where does the Monaco Grand Prix come into it? Opinions differ over the jewels that make up the Triple Crown and in Graham Hill’s case, it doesn’t

really matter because he took the F1 world title in 1962 and 1968 and claimed victory on the streets of Monaco five times. But let’s settle the matter once and for all. In an interview broadcast by the BBC in 1975, Hill explained that the Crown encompassed the “Drivers’ world title, the Indy 500 and the 24 Hours of Le Mans”. So, there we have it. The reason : an Indy 500 win and a triumph at Le Mans were much more coveted than a world title. It is also worth noting that while the Monaco Grand Prix is the most prestigious event on the F1 calendar today, back in the seventies it was no more highly regarded than the German Grand Prix, which took place on the formidable Nordschleife.

So Juan Pablo Montoya, who triumphed in Monaco in 2003 but has never been world champion, cannot make a bid for the Triple Crown. He could, however, become the first driver since Graham Hill to be listed among the winners of all three races, as he won the Indy 500 in 2000 and 2015. Jenson Button could make a bid for two of the crown’s jewels. He became world F1 champion in 2009 and is racing in the LM P1 class in the SMP Racing #11 BR1. However, the 38-year-old Brit – winner of the Monaco Grand Prix in 2009 – has never shown the slightest interest in the Indy



# GRAHAM HILL

- ✓ 24 HEURES DU MANS
- ✓ F1
- ✓ INDY 500

# TÊTES D'AFFICHE HEADLINERS

deux des trois trophées, le mieux placé pour égaler Hill demeure Fernando Alonso. « *J'aimerais coiffer cette Triple Couronne mythique, avait souligné l'Espagnol le 12 avril 2017, au moment d'annoncer sa participation à la 101<sup>e</sup> édition des 500 Miles d'Indianapolis. J'ai toujours eu une fascination pour ce que l'on appelle la belle époque où les plus grands pilotes se produisaient dans tout un tas de catégories. Ils poursuivaient leur rêve sans contraintes, ni barrières. Les 500 Miles, les 24 Heures du Mans, les Grands Prix... J'ai toujours voulu expérimenter ça, vivre ça !* »

Fernando Alonso est le premier pilote à convoiter la Triple Couronne depuis Jacques Villeneuve. Vainqueur d'Indy 500 en 1995 et champion du monde de F1 en 1997, le Canadien avait défendu les intérêts de Peugeot au Mans en 2007 et 2008, année l'ayant vu terminer deuxième. Sacré en 1978 et vainqueur d'Indy 500 en 1969, Mario Andretti a également tout tenté pour gagner Le Mans, mais en huit participations, il a dû se contenter de deux podiums (3<sup>e</sup> en 1983 et 2<sup>e</sup> en 1995). Et comment oublier Jim Clark, champion du monde de F1 en 1963 et 1965, vainqueur à Indianapolis en 1965 et dont le meilleur résultat en trois participations dans la Sarthe restera une 3<sup>e</sup> place décrochée en 1960 sur une Aston Martin DBR1 alignée par l'écurie privée Border Reivers.

Au sein d'une équipe Toyota Gazoo Racing grandissime favorite, épaulé par Sébastien Buemi et Kazuki Nakajima, eux aussi ex-pilotes de F1, Alonso a tout pour entrer encore un peu plus dans la légende.

500. Ultimately, even though Fernando Alonso has yet to get his hands on two of the three trophies, he is best placed to match Graham Hill's achievement. "*I'd love to take the iconic Triple Crown*", the Spaniard affirmed in April 2017 when he announced that he would be taking part in the 101<sup>st</sup> Indianapolis 500. "*I've always been fascinated by that golden age when the greatest drivers switched from one discipline to another. They chased their dreams and there were no limits. The Indy 500, Le Mans 24 Hours, Grand Prix races... It's something I've always wanted to attempt, to experience!*"

Alonso is the first driver to make a serious bid for the Triple Crown since Jacques Villeneuve, Indy 500 winner in 1995 and world F1 champion in 1997. The Canadian raced for Peugeot at Le Mans in 2007 and 2008, taking the runner-up spot on his second attempt. 1978 world champion and 1969 Indy 500 winner Mario Andretti also campaigned hard to win Le Mans but despite eight appearances, he had to make do with two podium finishes (third in 1983 and second in 1995). Then there was Jim Clark, world F1 champion in 1963 and 1965 and victorious in Indianapolis in 1965. His best result in three Le Mans outings was third place in a private Aston Martin DBR1 in 1960.

As part of the red-hot favourite Toyota Gazoo Racing crew alongside Sébastien Buemi and Kazuki Nakajima, both former F1 drivers themselves, Alonso stands every chance of achieving the ultimate accolade

# 37

En 2015, Nico Hülkenberg est devenu le premier pilote inscrit sur l'intégralité d'une saison de F1 à remporter les 24 Heures du Mans depuis Didier Pironi en 1978, mettant fin à 37 ans de disette.

In 2015, Nico Hülkenberg became the first driver competing in a full Formula One season to win the 24 Hours of Le Mans since Didier Pironi in 1978, putting an end to a 37-year hiatus.

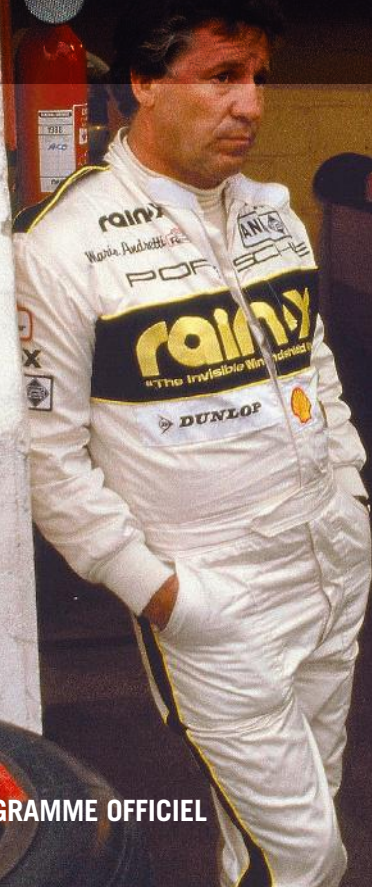
# 4

Quatre champions du monde de F1 ont gagné Le Mans : G. Hill, M. Hawthorn, P. Hill et J. Rindt.

Four Formula One champions have won Le Mans : G. Hill, M. Hawthorn, P. Hill and J. Rindt.

## MARIO ANDRETTI

- 24 HEURES DU MANS
- F1
- INDY 500



## JACQUES VILLENEUVE

- 24 HEURES DU MANS
- F1
- INDY 500





**Pour collectionneurs avertis**

Graham Hill est le seul à avoir coiffé la Triple Couronne, mais Jacques Villeneuve et plus encore Mario Andretti sont venus dans la Sarthe avec l'intention déclarée de la décrocher. Si Jochen Rindt et Jim Clark possèdent deux des trois joyaux, c'était avant que ne naisse cette récompense honorifique. Mike Hawthorn ne cachait pas son désamour pour Indy 500, tout comme Phil Hill (étonnant pour un Américain), alors que A.J. Foyt n'a disputé aucune saison de F1. Quant à Emerson Fittipaldi, il n'a jamais mis les pieds en terre mancelle.

**For informed collectors**

Graham Hill is the only driver who have won the Triple Crown, but Jacques Villeneuve and Mario Andretti came to La Sarthe with the declared intention to win it. If Jochen Rindt and Jim Clark have two of the three jewels, it was before this honorary award was born. Mike Hawthorn did not hide his disenchantment for Indy 500, as did Phil Hill (surprising for an American), while A.J. Foyt did not compete any full F1 season. As for Emerson Fittipaldi, he never came to Le Mans.

<b>Pilotes Drivers</b>	<b>Champion du monde de F1 F1 World Champion</b>	<b>Vainqueur des 24 H. du Mans 24 Hours of Le Mans Winner</b>	<b>Vainqueur d'Indy 500 Indy 500 Winner</b>
<b>Graham Hill</b>	<b>1962,1968</b>	<b>1972</b>	<b>1966</b>
<b>Mike Hawthorn</b>	<b>1958</b>	<b>1955</b>	<b>-</b>
<b>Phil Hill</b>	<b>1961</b>	<b>1958, 1961, 1962</b>	<b>-</b>
<b>A.J. Foyt</b>	<b>-</b>	<b>1967</b>	<b>1961, 1964, 1967, 1977</b>
<b>Jim Clark</b>	<b>1963,1965</b>	<b>3° en 1960</b>	<b>1965</b>
<b>Jochen Rindt</b>	<b>1970</b>	<b>1965</b>	<b>24° en 1967</b>
<b>Mario Andretti</b>	<b>1978</b>	<b>2° en 1995</b>	<b>1969</b>
<b>Emerson Fittipaldi</b>	<b>1972,1974</b>	<b>-</b>	<b>1989, 1993</b>
<b>Jacques Villeneuve</b>	<b>1997</b>	<b>2° en 2008</b>	<b>1995</b>

**JENSON BUTTON**

- 24 HEURES DU MANS
- F1
- INDY 500



**FERNANDO ALONSO**

- 24 HEURES DU MANS
- F1
- INDY 500



# LM

# P1

## ENJEUX CHALLENGES



### FIA WEC CLASSEMENTS / CURRENT STANDINGS

#### Pilotes / Drivers LM P

- 1 Alonso-Buemi-Nakajima 26 pts
- 2 Conway-Kobayashi-Lopez 18 pts
- 3 Beche-Laurent-Menezes 15 pts
- 4 Dillmann-Kraihamer-Webb 12 pts
- 5 Aleshin-Petrov 10 pts, etc.

#### Équipes / Teams LM P1

- 1 Toyota Gazoo Racing 26 pts
- 2 Rebellion Racing 15 pts
- 3 ByKolles Racing Team 12 pts
- 4 SMP Racing 10 pts
- 5 DragonSpeed 0 pts
- CEFC TRSM Racing





## TOYOTA N'A PAS LE CHOIX

ONLY ONE OPTION FOR TOYOTA

En 2014, 2016 et 2017, le géant japonais a vu cette victoire en terre mancelle derrière laquelle il court depuis 1985, lui tendre les bras. Mais à chaque fois, la mécanique, conjuguée à un cruel manque de réussite, s'en est mêlée. Porsche ayant délaissé le LM P1 fin 2017, il faut désormais gagner à tout prix, pour prouver les bienfaits de son système hybride. « *Les deux dernières années, nous nous sommes battus nous-mêmes, n'hésite pas à clamer Rob Leupen, vice-président de TMG. Si nous avions vu l'arrivée, nous l'aurions emporté. Étant le seul constructeur engagé cette saison, nous devons gagner, tout autre résultat ne serait pas acceptable.* » La pression pesant sur l'écurie japonaise n'a jamais été aussi forte. D'autant plus qu'en recrutant le double champion du monde de F1 Fernando Alonso, elle attirera plus encore sur elle les projecteurs. Pour parvenir à ses fins, Toyota a changé de méthode de travail à l'intersaison. « *L'an passé, nous avons connu un hiver parfait, explique le directeur technique Pascal Vasselon. C'est très satisfaisant, mais quand tu arrives au Mans, pour X raisons, tu rencontres des soucis, et l'équipe n'est finalement pas prête à les gérer. Nous avons donc décidé de simuler des pannes, des changements de pièces, sans le dire à l'équipe et aux pilotes.* » En dehors d'une TS050 Hybrid devenue, l'an passé, la voiture la plus rapide sur un tour de l'histoire des 24 Heures, il peut aussi compter sur une équipe d'exploitation et des équipages hors pairs, sur le papier supérieurs à la concurrence. Reste que son premier adversaire n'a pas pour nom SMP Racing ou Rebellion. « *Notre challenge, c'est Le Mans. Nous défions les dieux du Mans* », reconnaît Pascal Vasselon. Leur souriront-ils enfin ?

The Japanese giant has been chasing Le Mans glory since 1985, but suffered a series of near misses in 2014, 2016 and 2017. Each time, a mix of mechanical issues and cruel turns of fate deprived them of victory. Now Porsche has withdrawn from the LM P1 class, Toyota simply has to win, to prove how good its hybrid system is. "We lost against ourselves the last couple of years", states Rob Leupen, vice-president of TMG. "If we'd had the finish line in sight, we would have won. As the only manufacturer on the LM P1 grid this year, we have to win. We will not accept anything less than victory." Never has the pressure on the Japanese outfit been this high. And if that wasn't enough, all the spotlights will be trained on their latest recruit, two-time world F1 champion Fernando Alonso. To achieve its goal, Toyota has changed tack during its off-season preparations. "We had a perfect winter last year", explains Technical Director Pascal Vasselon. "That's all very well but when you arrive at Le Mans, you encounter issues, for whatever reason, and the team hasn't been ready to deal with them. We have therefore been simulating breakdowns and parts changes, without forewarning the teams and drivers", Toyota is in an excellent position: the TS050 Hybrid broke the 24 Hours of Le Mans lap record last year and its operating team and driver line-ups are outstanding – certainly outclassing the competition on paper. Yet the team's biggest enemy is not SMP Racing or Rebellion. "Our challenge is Le Mans. We will be defying the gods of Le Mans", admits Vasselon. So, will those gods finally smile down on them?



## REBELLION RÊVE DE NOUVEAU

A NEW DREAM FOR REBELLION

Lassée de courir contre des LM P1 Hybrides intouchables, l'écurie suisse était descendue à l'échelon inférieur l'an passé. Lauréate du WEC en LM P2, elle revient déjà cette année dans la catégorie reine, motivée par les nouvelles règles qui ont fait renaître ses rêves de s'imposer au général. Pour cela, Oreca lui a conçu une Rebellion R13 empruntant le châssis de la 07 LM P2, quand le recrutement a été particulièrement soigné. Chez Porsche de 2014 à 2017, Neel Jani retrouve une écurie dont il a défendu les intérêts de 2009 à 2013. Vainqueur en 2016, il a emporté dans ses bagages son ami André Lotterer, triple lauréat de la classique mancelle. Les deux intéressés partageront le volant avec Bruno Senna, intouchable en LM P2 l'an passé. Sur la n°3, Thomas Laurent, star de la 85<sup>e</sup> édition, sera épaulé par Gustavo Menezes et Mathias Beche. Si elle pourrait ne pas être la LM P1 Non Hybride la plus rapide sur un tour, la R13 est attendue comme étant la plus fiable. Si la mayonnaise prend, ça pourrait faire mal.

After fruitlessly chasing the unbeatable LM P1 Hybrids, the Swiss team switched to the LM P2 class last year. It took the WEC crown in that class and is now back in the premier league of endurance racing, motivated by the latest regulations and the chance of an overall Le Mans victory. Oreca has come up with a Rebellion R13 based on the LM P2 07 chassis and the outfit has done some astute recruitment work. Neel Jani, Porsche works driver from 2014 to 2017, returns to the fold, having previously driven for the team from 2009 to 2013. The 2016 winner is joined by friend and three-time Le Mans winner, André Lotterer. They will share driving duties with Bruno Senna, one of the LM P2 class's brightest stars last year. In the #3 car, Thomas Laurent, who also dazzled at the 85th running of the 24 Hours, is joined by Gustavo Menezes and Mathias Beche. The R13 may not prove to be the fastest non-hybrid LM P1 car round a lap in La Sarthe, but it is expected to be the most reliable. If everything comes together, the team could pull off quite a shock.

## GINETTA DANS LA COUR DES GRANDS

*GINETTA, IN THE BIG LEAGUE*

En difficulté financière suite aux soucis rencontrés par son sponsor-titre CEFC, le petit constructeur britannique et son équipe d'exploitation TRSM ont dû faire l'impasse sur les 6 Heures de Spa, manche d'ouverture du WEC. Dès lors, il nous tarde de voir ce qu'a dans le ventre cette toute nouvelle G60-LT-P1 mue par un V6 biturbo signé Mecachrome. Ses géniteurs ont pour noms Adrian Reynard, connu pour avoir exercé en IndyCar ou en F1, Paolo Catone, qui a œuvré sur les Peugeot 905 et 908 HDi FAP, et Andy Lewis, ex-Williams F1, qui s'est vu confier le département aéro. Reste à voir si cela se reflétera sur la piste et si les pilotes, notamment les méconnus Charlie Robertson et Michael Simpson, seront au niveau.

Against a backdrop of financial difficulties due to uncertainty over the future of its main sponsor CEFC, the small British outfit and its operating team TRSM had to miss the WEC season-opener, the 6 Hours of Spa. We are now even keener to see how the brand new G60-LT-P1 and its Mecachrome twin-turbo V6 perform. The car has been designed by Adrian Reynard, experienced in IndyCar and F1, Paolo Catone, who worked on the Peugeot 905 and 908 HDi FAP, and Andy Lewis, formerly of Williams F1, in charge of aerodynamics. It remains to be seen whether all that talent will shine on track and whether the drivers, especially Le Mans rookies Charlie Robertson and Michael Simpson, will be up to the task.

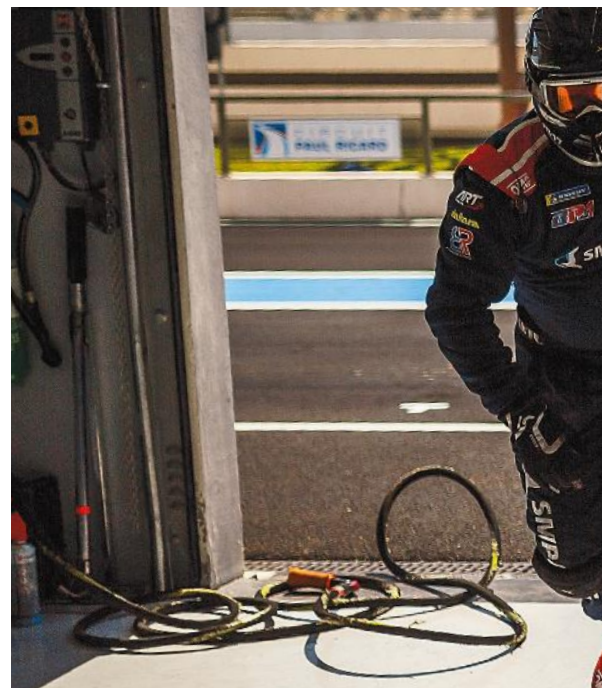


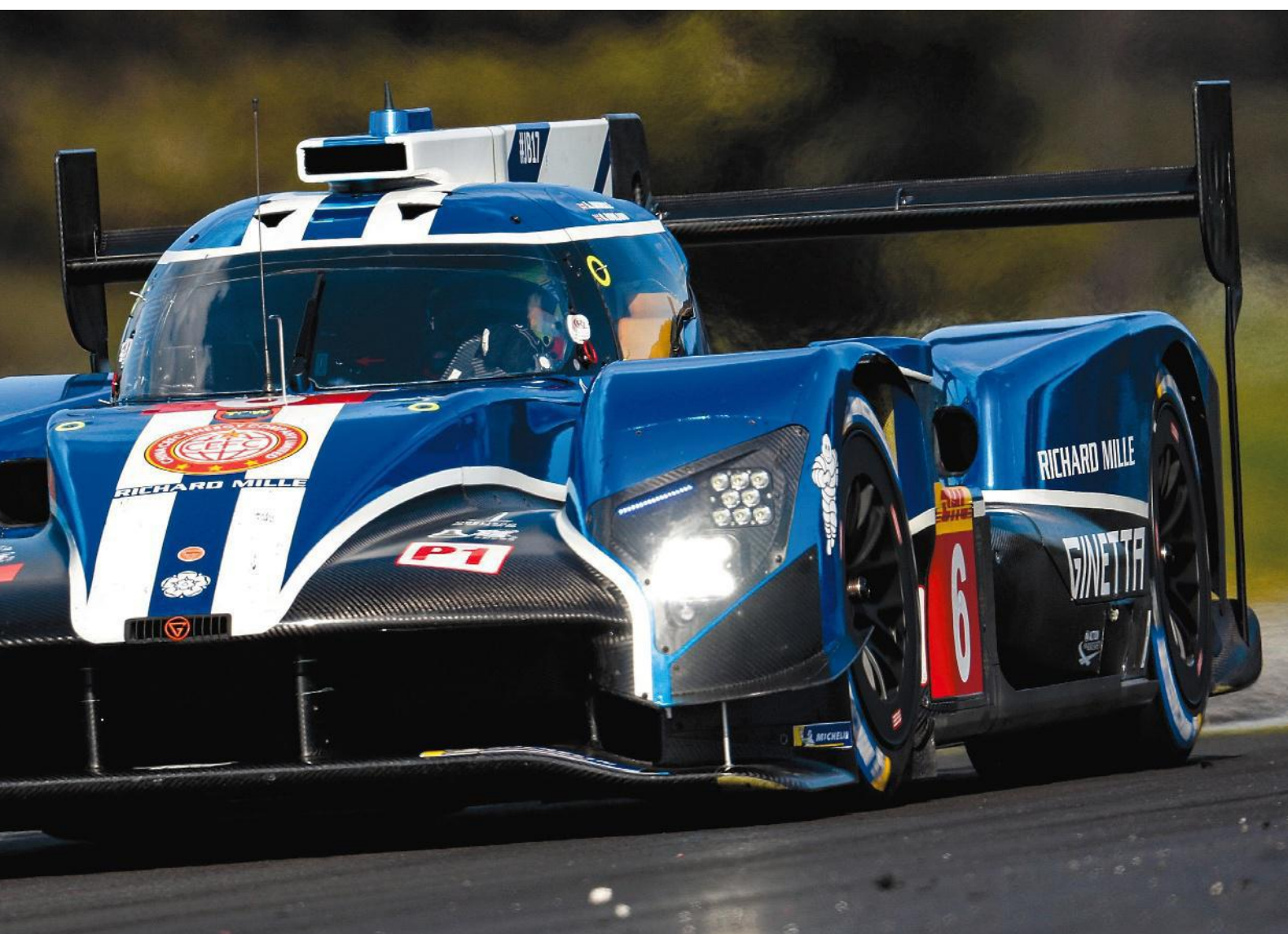
## SMP VEUT FAIRE SAUTER LA BANQUE

*SMP WANTS TO BREAK THE BANK*

En 2015, l'écurie chère à Boris Rotenberg, patron de SMP Bank, a remporté à la surprise générale le GTE Am, avant de s'offrir un podium en LM P2 l'année suivante. Mais en Russie, on aime voir les choses en grand. Alors pourquoi ne pas viser plus haut et espérer faire de BR Engineering le premier constructeur russe à s'imposer dans la Sarthe ? Pour atteindre un objectif aussi symbolique, il a été demandé à Dallara de concevoir la BR1 à moteur AER et de confier son exploitation à l'écurie ART Grand Prix, référence mondiale de la monoplace. Si elle a connu quelques mésaventures à Spa - Isaakyan s'est envolé au sommet du Raidillon - espérons que l'entité russe a trouvé des solutions depuis. Car si la fiabilité laisse à désirer, la BR1 semble dotée d'un potentiel certain et d'une vitesse de pointe étonnante. Pour se montrer, elle s'appuiera également sur l'aura de Jenson Button (champion du monde de F1 2009) et l'expérience de Stéphane Sarrazin.

In 2015, the beloved team of SMP Bank chief Boris Rotenberg unexpectedly claimed LM GTE Am victory, then made it on to the LM P2 podium in the following year's race. In Russia, however, they tend to think big so why not aim even higher and make BR Engineering the first Russian manufacturer to triumph in La Sarthe? With that symbolic goal in sight, the outfit called on Dallara to design the BR1. It has been fitted with an AER engine and is operated by ART Grand Prix, a benchmark on the world single-seater scene. The car had a few mishaps at Spa, most spectacularly when Isaakyan became airborne before crashing at Le Raidillon, but hopefully the Russian squad has been able to iron out the difficulties since then. The BR1 may not be the most reliable car but it looks to have excellent potential and astonishing peak speed. The arrival of 2009 F1 world champion Jenson Button will boost the squad's appeal while Stéphane Sarrazin's experience will be invaluable.



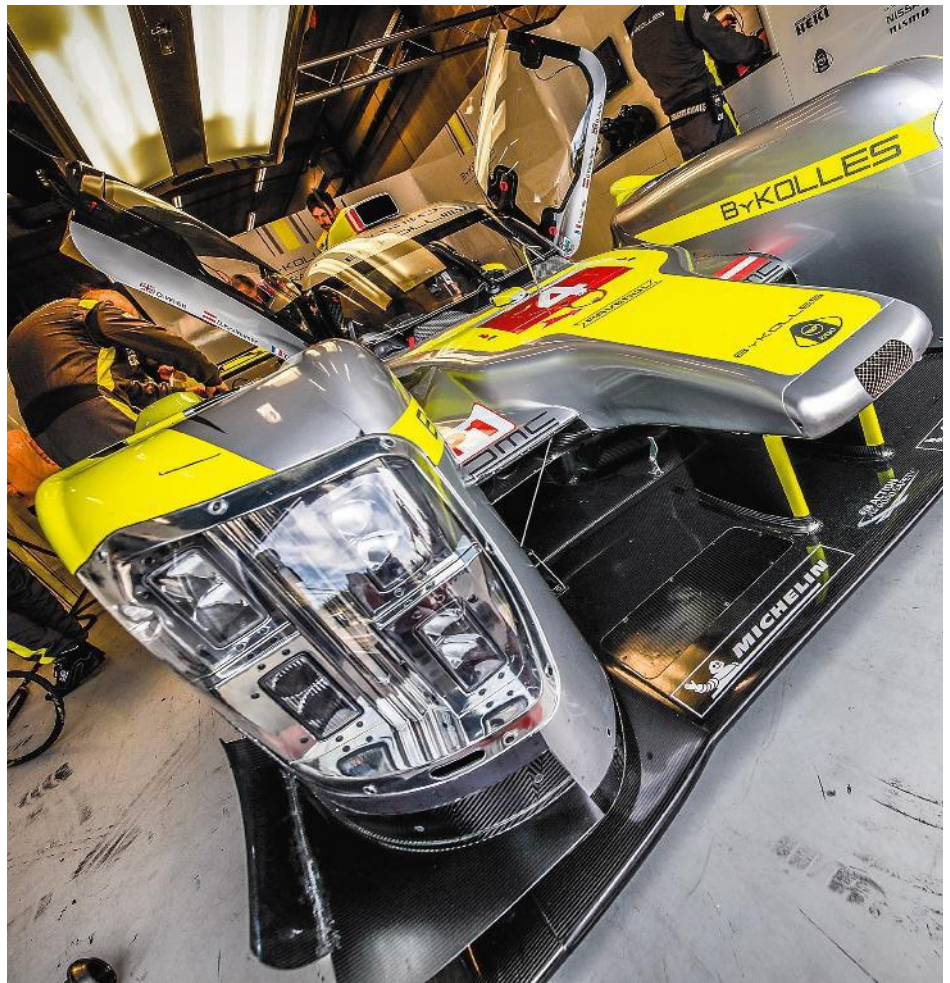


## ByKOLLES LA FIABILITÉ AVANT TOUT

*ByKOLLES, IN SEARCH  
OF RELIABILITY*

Si la Enso CLM P1/01 avait été fiable, elle aurait pu, l'an passé, faire un hold-up tant les LM P1 Hybrides avaient été décimées. Mais la seule LM P1 Non Hybride inscrite avait été incapable de profiter de cette aubaine puisqu'elle n'avait pu boucler plus de deux tours ! Depuis, l'écurie autrichienne a travaillé comme jamais pour hausser son niveau de jeu. L'aéro a été profondément remaniée quand le moteur est toujours le V6 3.0 biturbo Nissan emprunté à la Nissan GTR-LM Nismo de 2015. Au volant, le vélocé Tom Dillmann vient épauler Dominik Kraihamer et Oliver Webb.

Given the decimation of the LM P1 Hybrid field last year, the Enso CLM P1/01 could have grabbed the win had it been reliable. Unfortunately, the only non-hybrid LM P1 in the race was unable to seize the opportunity because it only managed a couple of laps itself! Since then, the Austrian team has been working extremely hard to raise its game, giving the aerodynamics a complete overhaul. The engine is still the Nissan 3.0-litre twin-turbo V6 used in the Nissan GTR-LM Nismo in 2015. Speedster Tom Dillmann will share the wheel with Dominik Kraihamer and Oliver Webb.

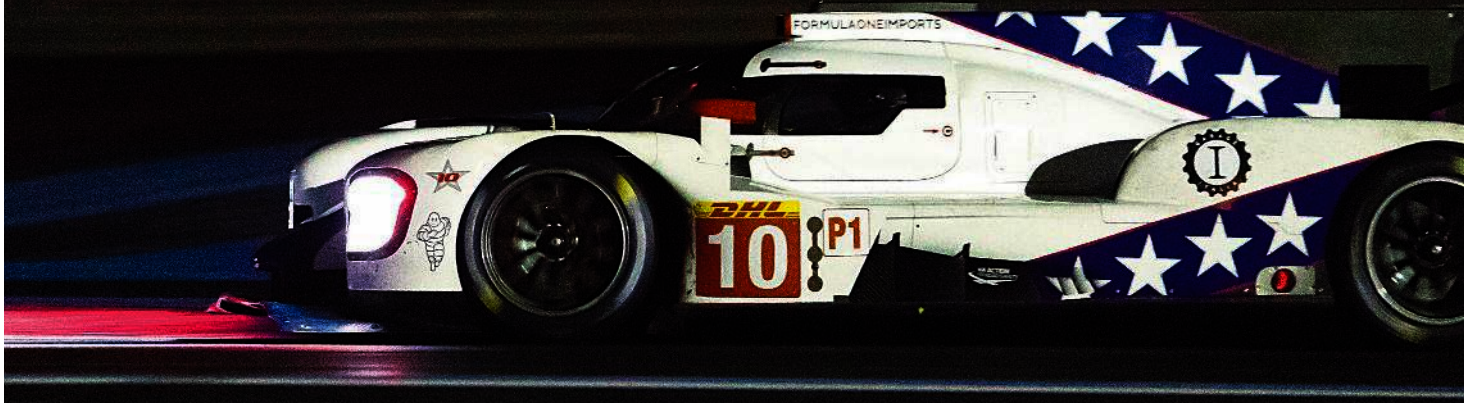


## DRAGONSPEED POUR LE PLAISIR

*DRAGONSPEED, FOR THE LOVE OF RACING*

Sa BR1 ayant été détruite dans un violent accident qui a coûté deux jambes cassées à Pietro Fittipaldi, début mai à Spa, l'écurie américaine a vu sa préparation perturbée. Depuis ses débuts en Endurance, il y a deux ans, DragonSpeed ne cesse d'impressionner, au point d'avoir décroché l'an passé le titre en ELMS sous l'appellation G-Drive Racing. Si le talent de Renger van der Zande et Ben Hanley est reconnu de tous, Henrik Hedman devrait concéder un tour par relais aux meilleurs pilotes de la classe. Les hommes d'Elton Julian ont pour but premier de rallier l'arrivée. Pour viser plus haut, il faudra compter sur des aléas.

DragonSpeed's race preparation has been somewhat compromised since its BR1 was destroyed in the dramatic accident at Spa in which Pietro Fittipaldi broke both legs. The American outfit has never failed to impress since its endurance début two years ago, taking the ELMS title under the G-Drive Racing name last season. No one can dispute the talent of Renger van der Zande and Ben Hanley, but Henrik Hedman is likely to concede one lap per stint to the class's star performers. Making it to the chequered flag will be the first target. They will no doubt need a helping hand from fate if they are to aim higher.



UNE ÉQUIPE RÉACTIVE POUR LA RÉUSSITE  
DE VOS ÉVÉNEMENTS MOTORSPORT

24h  
LE MANS

PRESTATAIRE RÉFÉRENCÉ

IEVENT  
MOTORSPORT

# i E V E N T

M O T O R S P O R T

AMÉNAGEMENT DE STAND - RÉGIE MOTORSPORT - HOSPITALITÉS



Technoparc des 24H,  
Chemin aux Bœufs  
72100 LE MANS

[WWW.IEVENT-SYSTEM.COM](http://WWW.IEVENT-SYSTEM.COM)

TEL +33 (0)2 43 75 07 07  
FAX +33 (0)2 43 61 50 86  
[contact@ievent-system.com](mailto:contact@ievent-system.com)

# ANDRÉ LOTTERER

**Beau gosse attitude et joie de vivre sont les deux marques de fabrique du triple vainqueur des 24 Heures du Mans.**

**MARCEL FÄSSLER ET BENOÎT TRÉLUYER TE MANQUENT-ILS ?**

On se voit régulièrement, mais notre histoire n'est pas finie, j'en suis sûr.

**COMMENT TE VOIS-TU DANS DIX ANS ?**

J'aurai 46 ans. Ce sera difficile d'être toujours au même niveau, mais j'irai le plus loin possible, car le pilotage est une drogue.

**À LA COUPE DU MONDE DE FOOTBALL, SUPPORTERAS-TU L'ALLEMAGNE, DONT TU ES ORIGINAIRE, LA BELGIQUE, TON PAYS DE CŒUR, OU LE JAPON, TON PAYS D'ADOPTION ?**

L'Allemagne.

**SI TU N'AVAIS PAS ÉTÉ PILOTE, QU'AURAS-TU FAIT ?**

Designer de voitures. Je dessinais beaucoup à l'école et je m'étais renseigné sur la voie à suivre.

**ÉTAIS-TU BON ÉLÈVE ?**

Bonne question, je n'y étais jamais.

**SI JE TE DIS 13"854, QUE ME RÉPONDS-TU ?**

La plus belle édition de l'histoire des 24 Heures du Mans (2011. Ndlr) ! Il n'y a pas beaucoup de choses qui changent le cours de ta vie, mais cette victoire a assurément changé la nôtre. Le scénario, la pluie, la crevaison lente dans mon avant-dernier relais et les 6" d'écart qui me séparaient de la Peugeot quand nous sommes ressortis des stands après notre dernier ravitaillement. J'ai terminé la course en passant 3h45 dans la voiture. C'était incroyable.

**QUI ÉTAIT TON IDOLE QUAND TU ÉTAIS JEUNE ?**

Ayrton Senna.

**QUELLE EST TA PLUS GROSSE BÊTISE EN COURSE ?**

Ma première course chez Audi, à Spa en 2010, quand j'ai tapé le rail aux Combes lors du tour de lancement. Je n'étais pas fier.

**QUELLE EST LA QUESTION LA PLUS STUPIDE QUE L'ON T'AIT POSÉE EN INTERVIEW ?**

Quel est ton objectif ce week-end ? À chaque fois, j'ai envie de répondre : « *Tiens, je me verrais bien terminer 16<sup>e</sup> !* »

**QU'ALLEZ-VOUS FAIRE POUR FAIRE TOMBER TOYOTA ?**

Être impeccable de bout en bout, c'est tout ce que nous pouvons faire. Si nous y parvenons, sait-on jamais...

**Natural charm and quick repartee are the triple 24 Hours of Le Mans winner's trademarks.**

**DO YOU MISS MARCEL FÄSSLER AND BENOÎT TRÉLUYER ?**

We see each other regularly, and I'm sure we'll team up again some day.

**WHERE DO YOU SEE YOURSELF IN TEN YEARS' TIME ?**

I'll be 46. It will be difficult to maintain the same level, but I'll go on as long as I can as racing is like a drug to me.

**AT THE SOCCER WORLD CUP, WILL YOU BE ROOTING FOR GERMANY, WHERE YOU WERE BORN, BELGIUM, YOUR HOMETLAND FOR MANY YEARS, OR JAPAN, YOUR ADOPTED COUNTRY ?**

Germany.

**IF YOU HADN'T BEEN A RACING DRIVER, WHAT WOULD YOU HAVE DONE ?**

I'd have designed cars. I used to draw a lot as a kid and I looked into it as a career.

**WERE YOU GOOD AT SCHOOL ?**

Tricky question - I was never there.

**IF I SAY 13.854 SECONDS, WHAT'S YOUR RESPONSE ?**

The greatest race in the history of the 24 Hours of Le Mans! There aren't many things that change the course of your life, but that win in 2011 definitely changed ours. The scenario, the rain, the slow puncture in my last-but-one stint and the six-second lead I had over the Peugeot after our final pit stop. I had spent 3 hours 45 minutes in the car at the end of the race. It was incredible.

**WHO WAS YOUR IDOL AS A YOUNGSTER ?**

Ayrton Senna.

**WHAT'S THE BIGGEST MISTAKE YOU'VE MADE IN A RACE ?**

It was in my first race with Audi, at Spa in 2010, when I hit the barrier at Les Combes on the warm-up lap. Not a proud moment!

**WHAT'S THE MOST STUPID QUESTION YOU HAVE BEEN ASKED IN AN INTERVIEW ?**

What are you aiming for this weekend? Every time, I feel like answering: "*You know, I think 16<sup>th</sup> would be good!*"

**HOW ARE YOU GOING TO TOPPLE TOYOTA ?**

Drive impeccably from start to finish, that's all we can do. If we manage that, you never know...





# 6 HOURS OF SILVERSTONE

SUPER SEASON

18/19  
AOÛT  
2018



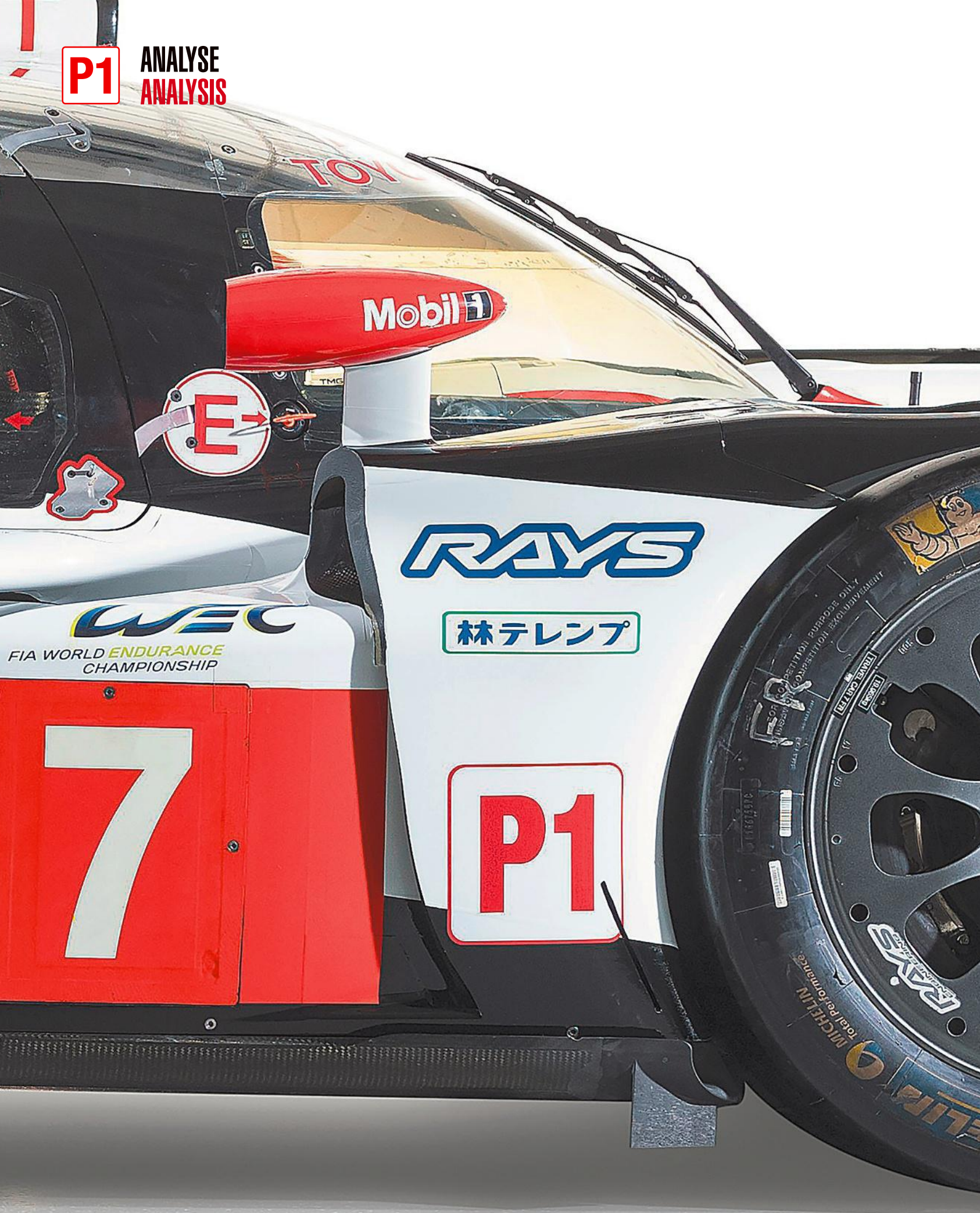
**BILLETTERIE**  
**SILVERSTONE.CO.UK**  
#6hSilverstone  
**À PARTIR DE 10£**

2018 08 18 10:00:00 www.6h.co.uk



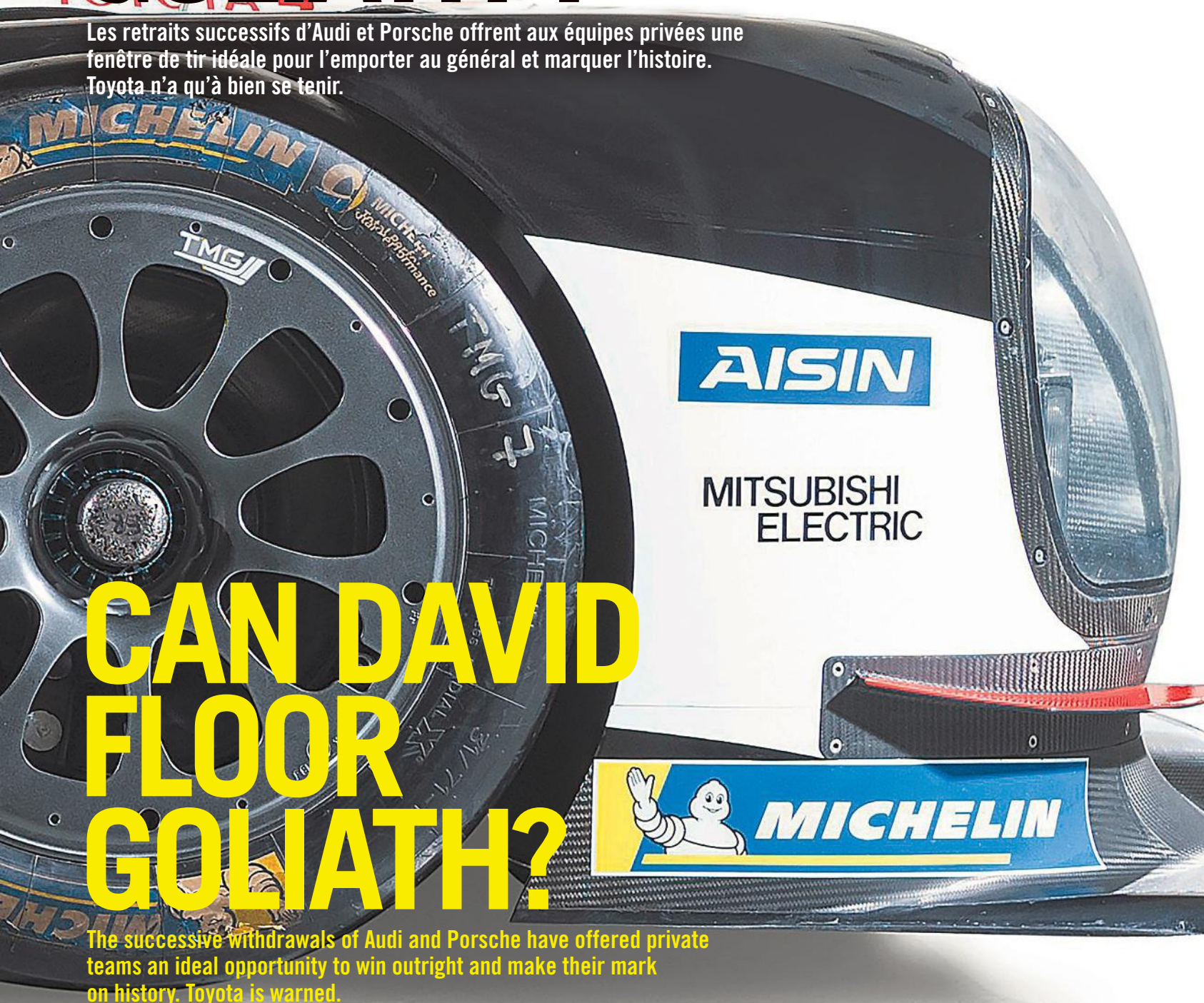
SUIVEZ NOUS





# DAVID PEUT-IL TERRASSER GOLIATH ?

Les retraits successifs d'Audi et Porsche offrent aux équipes privées une fenêtre de tir idéale pour l'emporter au général et marquer l'histoire. Toyota n'a qu'à bien se tenir.



## CAN DAVID FLOOR GOLIATH?

The successive withdrawals of Audi and Porsche have offered private teams an ideal opportunity to win outright and make their mark on history. Toyota is warned.

L'histoire de ce jeune berger qui, à l'aide d'une simple fronde et d'un caillou, réussit à mettre à terre un géant de 2,90 mètres munie d'une épée, d'une lance et d'un javelot, est connue de tous. Cette légende n'en demeure pas moins une source d'inspiration, particulièrement dans le monde du sport qui regorge d'exploits de la sorte. L'an passé, la 85<sup>e</sup> édition a failli proposer l'une des plus grandes surprises de l'histoire des 24 Heures du Mans quand la « petite » Oreca 07 LM P2 du Jackie Chan DC Racing a, aux mains d'un gamin de 19 ans débutant dans la Sarthe et dénommé Thomas Laurent, pointé pendant plus de deux heures en tête... avant de rentrer logiquement dans le rang, à 1 heure de l'arrivée, face à une Porsche 919 Hybrid LM P1 scotchée, la veille, pendant plus d'une heure à son stand. Ce scénario incroyable, les écuries privées inscrites dans la catégorie reine devront s'en inspirer, elles qui veulent croire à l'impossible face à Toyota. Ces dernières années, cette « classe » appelée LM P1 Non Hybride (ex-LM P1 Privé) s'était dépeuplée en raison de l'écart les séparant des usines. Un exil qui n'était pas pour plaire à l'ACO, qui a toujours tenu à ce que les grands constructeurs cohabitent avec des privés, spécificité faisant le charme de son épreuve. Dès le mois de juin 2016, des mesures visant à rapprocher les LM P1 Non Hybrides des Hybrides ont été prises. « En 2011, l'écart moyen avec les usines était de 2"5 au tour sur un circuit de type WEC (environ 5 km) et les écarts au bout de 6 heures étaient de 4 à 5 tours, confie Vincent Beaumesnil, directeur sports de l'ACO. En 2016, il avoisinait les 7" au tour et les 11 à

Everyone knows the biblical account of the young shepherd who, with a simple slingshot and a stone, slayed an eight-foot giant armed with a sword, spear and javelin. The legend remains a real source of inspiration, especially in the world of sport where many an underdog have upset the applecart. Last year, the 85th 24 Hours of Le Mans almost saw one of the biggest shocks in the history of the race when the "little" Oreca 07 fielded by Jackie Chan DC Racing in the LM P2 class, with a 19-year-old rookie by the name of Thomas Laurent at the wheel, led the field for more than two hours in the final stages of the race, before being swallowed up by an LM P1 Porsche 919 Hybrid that had come back from the dead. The privateers entered in the premier category with the intention of defeating Toyota will draw inspiration from this unbelievable scenario. In recent years, teams had deserted the class dubbed "LM P1 Non-Hybrid" (formerly LM P1 Privateer) due to the gap with works operations. The ACO having always championed the idea of major manufacturers doing battle against private outfits – which is, after all, what makes the charm of the race – it was not best pleased by this exodus. In June 2016, steps were taken to bring the LM P1 Non-Hybrids closer to their Hybrid counterparts. "In 2011, the gap compared with works models averaged 2.5 seconds per lap on a typical WEC circuit [approximately 5 km], which meant four or five laps after six hours", says ACO Sporting Director Vincent Beaumesnil. "By 2016, it was up to 7 seconds per lap, and between

15 tours en fin d'épreuve. Le but est donc de leur donner de la performance sans accroître les coûts. La première mesure est d'augmenter la taille de l'aileron arrière, la seconde d'accentuer la largeur de la carrosserie à l'avant de façon à leur offrir davantage de possibilités en termes d'appui. » Trop tardive pour espérer attirer de nouveaux concurrents pour 2017, cette annonce a incité BR Engineering - qui a missionné Dallara pour concevoir sa BR1 - à révéler, dès le mois de novembre 2016, son arrivée dans la catégorie en 2018. Ginetta lui a emboîté le pas au début de l'année suivante, suivie de Rebellion Racing qui a mandaté Oreca pour penser sa R13. Pour espérer faire tomber le géant nippon, les LM P1 Non Hybrides ont donc reçu tout un tas d'avantages techniques. Frustrant ? « Oui et non, répond Pascal Vasselon, directeur technique du Toyota Gazoo Racing. Cette EoT, nous l'avons acceptée. Ce qui est frustrant, c'est que Porsche soit parti. Nous sommes désormais les seuls dans notre catégorie Hybride et il n'y a pas vraiment d'intérêt à ce que notre voiture soit 15" plus rapide que les autres ou qu'elle fasse quatre tours de plus par relais. Raison pour laquelle ces mesures ont été prises. » Bravo pour le fair-play. La question est dorénavant de savoir quelles sont les chances des LM P1 Non Hybrides. À la régulière, elles sont faibles, mais dans les faits, elles sont bien réelles. L'histoire l'a prouvé à maintes reprises et elles auront la capacité de profiter du moindre faux-pas de Toyota. D'autant plus qu'au Mans, le Goliath japonais s'apparente bien souvent à un colosse aux pieds d'argile. Et ça, ce n'est pas une légende... ●

11 and 15 laps at the end of the race. The aim is therefore to boost performance without racking up the costs. The first step is to increase the size of the rear wing, and the second to allow a wider body at the front to offer more possibilities in terms of downforce." Although the announcement came too late to attract new competitors for 2017, it prompted BR Engineering to set the ball rolling. In November 2016, the Russian company revealed its plan to join the LMP1 ranks in 2018 with its BR1 designed in collaboration with Dallara. Ginetta followed suit shortly afterwards, and then Rebellion Racing commissioned Oreca to work on its R13. To put them in with a shout of toppling the Japanese giant, the LM P1 Non-Hybrids have received a host of technical perks. Is that not frustrating? "Yes and no", replies Pascal Vasselon, Technical Director of Toyota Gazoo Racing. "We accepted the EoT. What is frustrating, however, is Porsche pulling out. We're now the only ones in our Hybrid category and there is really nothing to be gained by our car being 15 seconds faster than the others or doing four laps more per stint. That's why these steps have been taken." Top marks for fair play. The question that is now on everyone's lips is what chance do the LM P1 Non-Hybrids really stand? On paper, not very much. Except that races are not run on paper, as history has proved time and time again. The slightest slip by Toyota and they are poised to take advantage. Especially as, at Le Mans, the Japanese Goliath has often had feet of clay. And that is no legend... ●



SMP, Rebellion, Ginetta et By-Kolles passeront plus de temps au stand que Toyota, mais cela ne les empêchera pas de rêver à la victoire.

SMP, Rebellion, Ginetta and ByKolles will spend more time in the pit lane than Toyota, but that will not prevent them from dreaming of victory.

# 11"783

L'écart, aux qualifications de l'édition 1991, séparant la Mazda 787B de Herbert-Gachot-Weidler de la Mercedes-Benz C11 ayant signé la pole position. Au terme des 24 heures, c'est pourtant bien la japonaise, qui répondait à la réglementation C2, qui s'est imposée.

# 11.783

The difference recorded on the 1991 qualifying time sheets between the Mazda 787B of Herbert/Gachot/Weidler and the Mercedes-Benz C11 in pole position. However, the Japanese C2-class entrant took the chequered flag in first place.



## TECHNIQUE QU'EST-CE QUE L'EOT ?

« Pour rendre la classe attractive aux écuries privées, le niveau de performance des LM P1 Non Hybrides, géré par une équivalence de technologie (EoT, pour Equivalence of Technology en anglais. Ndlr), sera en ligne avec celui des LM P1 Hybrides, assurait Gérard Neveu, directeur du WEC. Nous ne verrons plus une grille LM P1 avec des écarts aussi importants que ceux entrevus récemment. » Trois lettres qui ont causé bien des nuits blanches aux équipes de Vincent Beaumesnil, directeur sports de l'ACO, qui explique les raisons d'un tel système. « Après les départs d'Audi et Porsche, décision a été prise de faire une seule catégorie LM P1 réunissant les Hybrides et Non Hybrides. L'EoT, via l'allocation de carburant, nous permet de définir les objectifs de performance de ces dernières, de manière à les approcher de la référence qui est Toyota. C'est un exercice délicat car elles bénéficient déjà de bonus techniques que Toyota n'a pas et il ne faut pas que ceux-là, conjugués à l'EoT, leur procurent un avantage par rapport à la TS050, ce qui deviendrait totalement inéquitable. Nous les aidons pour se mettre au niveau, mais pas devant. Au chronomètre, la marge que l'on se donne au Mans est de 0"5 au tour à l'avantage de la Toyota. Mais combien de fois avons-nous vu s'imposer des concurrents ayant concédé plusieurs secondes en qualifications ? » En plus de cet écart minimum, la japonaise profitera de son système hybride pour effectuer un tour de plus que ses rivaux par relais. Son réservoir étant plus petit, elle devrait passer également 5" de moins à la pompe.

## TECHNOLOGY WHAT IS EOT?

"To make the class attractive to privateers, the performance level of LMP1 Non-Hybrids, managed by Equivalence of Technology [EoT], will be aligned with that of LMP1 Hybrids," WEC chief Gérard Neveu assured. "We shall no longer have an LMP1 grid with the gulf in lap times seen recently." EoT – three letters that have given many a sleepless night to ACO Sporting Director Vincent Beaumesnil and his team. Beaumesnil explains the reasons for such a system: "After Audi and Porsche had withdrawn, we decided to have a single LMP1 class containing Hybrids and Non-Hybrids. EoT, through the fuel allocation, is used to determine the Non-Hybrids' performance objectives to bring them closer to the benchmark, which is Toyota. It's a difficult exercise as they already enjoy technical bonuses that Toyota do not have, and we need to avoid a situation where these, plus EoT, give them an advantage over the TS050, which would be completely unfair. We can help to bring them up to the benchmark, but not to exceed it. We have established a target margin of 0.5 seconds per lap at Le Mans in favour of Toyota. But how many times have we seen cars that concede several seconds in qualifying come out on top?" In addition to this minimum pace advantage, the Japanese car will complete a lap per stint more than its rivals by virtue of its hybrid system. Its smaller fuel tank should also take five seconds less to refill.

# NEEL JANI

REBELLION RACING

## « AVEC UN PEU DE CHANGE... »

### ROULER POUR UN CONSTRUCTEUR OU UN TEAM PRIVÉ, QU'EST-CE QUE ÇA CHANGE ?

Dans une usine, tous les changements sont possibles et rapides. Si nous avons besoin d'une nouvelle pièce, nous l'avons pour la séance suivante. La principale différence est le temps de réaction aux problèmes. Dans une écurie privée, une personne fait le boulot de trois, alors que dans une usine, chacune se voit confier une tâche spécifique. Enfin, nous faisons beaucoup moins d'essais privés. Tout est une question de ressources.

### L'ABSENCE DE SYSTÈME HYBRIDE MODIFIE-T-ELLE VOTRE PILOTAGE ?

Ne bénéficiant pas de quatre roues motrices, l'entrée et la sortie de virages se négocient différemment et nous avons moins de puissance à l'accélération (mais une meilleure vitesse de pointe. Ndlr). Nous n'avons pas de régénération d'énergie à gérer, mais il nous faut parfois lever le pied pour diminuer la consommation de carburant.

### ÊTES-VOUS SATISFAIT DU NIVEAU DE PERFORMANCE DE LA R13 ?

La voiture est encore très neuve (premier roulage début avril. Ndlr) et il nous faut l'améliorer, notamment sa maniabilité, mais c'est intéressant.

### LE PODIUM DE SPA N'EST-IL PAS PROMETTEUR ?

À Spa, nous n'étions pas contents de l'écart nous séparant des Toyota (1"3. Ndlr), mais une fois encore, nous ne tirons pas la quintessence de notre package et nos arrêts au stand doivent être meilleurs. Spa était une répétition. Nous savons pouvoir faire beaucoup mieux.

### POUR VOUS, QUE SERAIT UN LE MANS 2018 RÉUSSI ?

Toyota, à la régulière, sera intouchable. Et c'est normal que l'EoT leur laisse un avantage, le contraire serait injuste. Ils ont, de plus, une voiture incroyable et une équipe de très haut niveau. Je suis bien placé pour savoir ce dont est capable une usine. Le premier objectif sera de faire le meilleur job possible afin de se battre pour le podium. Peut-être ferons-nous mieux avec un peu de chance...

## "IF LUCK IS ON OUR SIDE..."

### WHAT'S DIFFERENT ABOUT DRIVING FOR A WORKS TEAM COMPARED WITH A PRIVATEER?

In a factory team, any changes can be made – and quickly. If we need a new part, we have it for the next session. The main difference is the response time to problems. In a private outfit, one person does the job of three whereas in a works team, everyone has a specific task. We also do a lot less private testing. It's all a matter of resources.

### HAVE YOU CHANGED HOW YOU DRIVE DUE TO THE LACK OF A HYBRID SYSTEM?

As we don't have four-wheel drive, we have to enter and exit the turns differently and we have less accelerating power [although the non-hybrids do have a higher peak speed]. We do not have to worry about the energy recovery system, but we sometimes have to ease off the gas to save fuel.

### ARE YOU SATISFIED WITH THE PERFORMANCE LEVEL OF THE R13?

The car is still very new [its first outing was in early April] and there are things to improve, especially its handling, but it's an interesting challenge.

### WASN'T THE SPA PODIUM PROMISING?

We were unhappy with the gap with the Toyotas [1.3s] but, once again, we are not getting the best out of our package and we need to improve our pit stops. Spa was a rehearsal. We know we can do a lot better.

### WHAT WILL BE A SUCCESSFUL LE MANS FOR YOU IN 2018?

In theory, Toyota should be out of reach. And it's only fair that EoT leaves them with an advantage. On top of that, they have an incredible car and a top-notch team. I know myself what a works team is capable of. Our primary aim will be to do the best possible job and fight for the podium. And maybe, if luck is on our side, we'll do better...

LES QUATRE PLUS BEAUX  
EXPLOITS PRIVÉS  
DE L'ÈRE MODERNE

THE FOUR GREATEST  
EXPLOITS IN  
THE MODERN ERA

# 1979

Alors que Porsche avait décidé de faire l'impasse sur la 47<sup>e</sup> édition, le constructeur allemand retourne sa veste après avoir appris que Ford, par l'intermédiaire de sa filiale française, serait au départ avec deux M10. Deux 936 sont alignées en Gr.6 pour Jacky Ickx-Brian Redman et Hurley Haywood-Bob Wollek. Si Wollek signe la pole, la première déchape quand l'autre est retardée par divers soucis mécaniques, avant de renoncer à 8h15. Lourdes et dépassées (à 11" en qualifications), les Ford ne voient pas l'arrivée. La victoire revient à une Porsche 935 K3 modifiée par les frères Manfred et Erwin Kremer sévissant en championnat d'Allemagne Gr.5. Une voiture supposée, à la régulière, observer une douzaine de ravitaillements de plus que les Gr.6, soit un handicap de 20 minutes !



Porsche had initially decided to give the 47th 24 Hours of Le Mans a miss, but the German manufacturer U-turned on learning that Ford's French subsidiary would be fielding two M10s. Two 936s were entered in Gr.6 for Jacky Ickx/Brian Redman and Hurley Haywood/Bob Wollek. Although Wollek bagged pole position, one of the cars suffered tyre damage while the other was held up by various mechanical issues before retiring at 08:15. The Fords were heavy, overwhelmed (11 seconds adrift in qualifying) and failed to make the chequered flag. A Porsche 935 K3 modified by the Kremer brothers, Manfred and Erwin, who contested the German Gr.5 championship, won the race. The car was supposed to need around a dozen more pit stops than the Gr.6 cars – a handicap of some 20 minutes!

# 1980

Marquée par l'absence de grands constructeurs dans la catégorie-reine et par une météo capricieuse, cette édition a été menée par 29 concurrents différents ! La Porsche 908/80 de l'écurie Martini Racing-Liqui Moly, évolution de la 936 lauréate en 1976 et 1977, est la grandissime favorite. Mais une courroie de pompe à injection et la boîte de vitesses auront raison des espoirs du duo Jacky Ickx-Reinhold Joest. Après être venue à bout d'une armada de 935 K3, Rondeau impose sa M379 B n°16 que le patron partage avec Jean-Pierre Jaussaud. Malgré quelques sœurs froides dont un contact avec le rail, Jean Rondeau réalise un rêve derrière lequel il court depuis 1976, devenant le premier artisan à inscrire son nom au palmarès de la classique mancelle.



No fewer than 29 different competitors led a race marked by the absence of major manufacturers in the top class and dismal weather conditions. The Porsche 908/80 of Martini Racing-Liqui Moly, an upgrade on the 936 that triumphed in 1976 and 1977, was red-hot favourite. But a broken injection pump belt and gearbox failure put paid to the hopes of Jacky Ickx/Reinhold Joest. After overcoming a horde of 935 K3s, Jean Rondeau brought home his M379 B shared with Jean-Pierre Jaussaud. Despite a few scares, including hitting the safety barrier, the dream that Rondeau had pursued since 1976 finally came true. He became the first car builder to drive his own model to Le Mans victory.

# 1985

Après avoir boycotté l'édition 1984 et laissé le Joest Racing défendre avec succès ses intérêts, Porsche revient avec trois 962 C pour contrer Lancia, Toyota et Sauber-Mercedes (non partant). À l'époque, les concurrents se voyaient allouer une quantité de carburant pour la course. Les ingénieurs de Stuttgart se demandent encore comment la 956 n°7 du Joest Racing a pu être si frugale. Seule certitude, elle disposait d'un carénage différent et d'un 5<sup>e</sup> rapport de boîte très long lui permettant de ne pas dépasser les 7600 t./min dans les Hunaudières, quand les pilotes des 962 devaient parfois lever le pied. Décision avait aussi été prise de sacrifier la vitesse en courbe au profit de la vitesse de pointe et d'une consommation plus faible. Joest a donné une leçon à l'usine, qu'elle battra à nouveau en 1996 et 1997.



After boycotting the 1984 edition in which Joest Racing successfully defended its colours, Porsche returned with three 962Cs to take on Lancia, Toyota and Sauber-Mercedes (DNS). The participants were allocated a fuel ration for the race. How the #7 956 of Joest Racing could be so economical remains a great mystery, although it did have a different fairing and a very long fifth gear ratio that kept it below 7600 rpm on the Mulsanne Straight whereas the 962s' drivers sometimes had to step off the gas. The decision had also been taken to sacrifice cornering speed in favour of peak speed and fuel economy. Joest taught the works team a lesson and went on to beat them again in 1996 and 1997.

# 1995

C'est bien à une nouvelle WSC que devait revenir, sur le papier, ce 63<sup>e</sup> opus. Grande favorite, la Courage C34-Porsche de Bob Wollek-Éric Hélary-Mario Andretti perd rapidement six tours après que ce dernier se soit fait piéger par la pluie. À 5 heures du matin, la n°13 est revenue à trois tours de la tête, avant d'en reperdre un suite à un changement de capot arrière à 9h39. Il ne lui manquera que 9,461 km pour rattraper le McLaren F1 GTR n°59 victorieuse aux mains de Masanori Sekiya-J.J. Lehto-Yannick Dalmas. Après des qualifications où l'anglaise avait concédé 8"4 à sa rivale française, qui aurait osé miser sur cette voiture mue par un V12 BMW et qui n'avait, initialement, aucune vocation à faire de la course ?



On paper, one of the new WSC-class entries was supposed to win this 63rd 24 Hours of Le Mans. The Courage C34-Porsche of Bob Wollek/Éric Hélary/Mario Andretti was favourite, but Andretti soon lost six laps after being caught out by the rain-soaked track. By 05:00, the #13 had recovered to stand within three laps of the leader but lost another after changing its rear hood at 09:39. Ultimately, it fell 9.461 km short of the #59 McLaren F1 GTR driven to victory by Masanori Sekiya, J.J. Lehto and Yannick Dalmas. After the qualifying sessions had seen the British car concede 8.4 seconds to its French rival, who would have bet on this McLaren powered by a BMW V12 engine and which, initially, was not designed for racing?

# LM P2

## ENJEUX CHALLENGES



### ORECA PEUT-IL PERDRE ?

IS THE JOKER ON ORECA?

Au moment d'élaborer son règlement LM P2 2017, figé et ouvert à quatre constructeurs pendant quatre ans, l'ACO a donné la possibilité aux différents protagonistes d'utiliser un joker technique au cas où un déficit de performance était constaté. « *Nous ne souhaitons pas voir une voiture dominer le plateau* », explique Vincent Beaumesnil, directeur sports de l'ACO. L'an passé, Oreca a donné une leçon à la concurrence, au point de placer neuf voitures dans le Top 10 de la catégorie en qualifications, reléguant Ligier et Dallara à plus de 2". Logiquement, ces derniers ont abattu leur joker en apportant des évolutions aérodynamiques à leurs autos. Oreca est-il désormais en danger ? En ce début de saison, tant en WEC qu'en ELMS, la 07 a toujours l'avantage, même si Ligier pourra compter sur des teams et des trios plus compétitifs qu'en 2017. Avec 9 voitures contre 8 à Ligier et 3 à Dallara, Oreca peut quand même nourrir de grands espoirs.

When the ACO drew up the 2017 LM P2 regulations, restricted to four authorised manufacturers, the race organiser introduced a technical "joker" to be used if a deficit in performance became evident. "We don't want any one car to dominate the field", explained Vincent Beaumesnil, ACO sports director. Last year Oreca reigned supreme, placing nine cars in the Top 10 in the qualifying sessions, with Ligier and Dallara more than two seconds behind. The latter have used their jokers to tweak their aerodynamics. Bad news for Oreca? The fleet has started both the WEC and ELMS seasons well, although Ligier has more competitive teams and crews this year. With nine cars to Ligier's eight and Dallara's three, Oreca still has a fair chance!

### FIA WEC CLASSEMENTS CURRENT STANDINGS

#### Pilotes / Drivers LM P2

- 1 Aubry-Richelmi-Tung 25 pts
- 2 Lapierre-Negrao-Thiriet 18 pts
- 3 Jaafar-Jeffri-Tan 15 pts
- 4 Duval-Perrodo-Vaxivière 12 pts
- 5 Berthon-Gonzalez-Maldonado 10, etc.

#### Équipes / Teams LM P2

- 1 Jackie Chan DC Racing (#38) 25 pts
- 2 Signatech Alpine 19 pts
- 3 Jackie Chan DC Racing (#37) 15 pts
- 4 TDS Racing 12 pts
- 5 DragonSpeed 10 pts, etc.





## JACKIE CHAN DC VISE LA PASSE DE DEUX

*JACKIE CHAN DC HOPING FOR BACK-TO-BACK SUCCESS*

L'an passé, l'écurie chinoise a vécu un conte de fée, menant la course au gré des déboires rencontrés par les LM P1. Elle est finalement repartie avec la satisfaction de placer ses deux Oreca 07 sur le podium du général et de signer le doublé en LM P2. Jota Sport, qui se cache derrière, glanait par la même occasion sa deuxième victoire de catégorie en l'espace de quatre ans. Aussi méconnu que talentueux, l'équipage 100% malaisien aligné sur la n°37 peut créer la surprise. Mais le trio de la n°38, plus expérimenté, n'a rien à lui envier. Pour maximiser ses chances, Jackie Chan DC Racing aligne également deux Ligier - couvées par Oak Racing - ce qui porte à quatre le nombre d'autos engagées. Les chances que l'hymne chinois résonne une nouvelle fois sont bien réelles.

Last year's race was a fairytale for the Chinese outfit, which took the lead as the LM P1s fell by the wayside one after the other. Although the outright win was a wish too far, the ending was still happy, with two cars on the podium and the class win. For partner Jota Sport it was the second class win in four years. The all-Malaysian crew of talented unknowns in the #37 could well cause a stir. But the more experienced #38 line-up is just as promising. Not to put all its eggs in one basket, Jackie Chan DC Racing has also entered two Ligiers prepared by Oak Racing. The chances of seeing the Chinese team on the podium are high!



## G-DRIVE GRAND FAVORI

*G-DRIVE HOT FAVOURITE*

Toujours devant mais jamais gagnante, l'entité russe court après une victoire dans la Sarthe depuis 2012. Bien souvent en pole position, parfois sur le podium (3<sup>e</sup> en 2015, 2<sup>e</sup> en 2016), elle ne parvient pas à concrétiser. En remportant coup sur coup les Total 6 Heures de Spa et les 4 H. de Monza, l'Oreca 07 n°26 part avec les faveurs des pronostics. Son trio, emmené par l'ex-pilote de F1 Jean-Éric Vergne, a belle allure, et l'écurie TDS Racing qui exploite la voiture peut compter sur deux ingénieurs talentueux : David Leach et Jacques Morello. L'équipe de Xavier Combet, pour optimiser ses chances, aligne une deuxième Oreca 07 en son nom propre, sur laquelle François Perrodo est épaulé par Matthieu Vaxivière et Loïc Duval, vainqueur de l'édition 2013 avec Audi. Une voiture qui reste sur deux podiums de rang en ELMS. Prometteur.

Among the leaders since 2012, the Russian outfit has yet to triumph at Le Mans. Often in pole position, sometimes on the podium (third in 2015, second in 2016), the team falls short of victory. However, having won both the 6 Hours of Spa and the 4 Hours of Monza, #26 Oreca 07 is hot favourite for Le Mans. The crew led by ex-Formula One driver Jean-Éric Vergne is promising and operator TDS Racing has two talented engineers in David Leach and Jacques Morello. Team manager Xavier Combet is fielding a second Oreca 07 in his own name, for François Perrodo, Matthieu Vaxivière and 2013 winner with Audi, Loïc Duval. Their two ELMS podiums augur well for Le Mans.

## UNITED AUTOSPORTS COMPTE SUR SES STARS

### UNITED AUTOSPORTS GLITTERING LINE-UP

Malgré une Ligier JS P217 en retrait et sa découverte du Mans, l'écurie anglo-américaine a été auteure d'une prestation remarquable en 2017, terminant 5e du général. L'appétit venant en mangeant, les hommes de Richard Dean et Zak Brown – lequel est PDG de McLaren Racing - ont mis toutes les chances de leur côté pour ne pas rester au pied du podium. Les effectifs ont été doublés et des ex-pilotes de la F1 répondant aux noms de Juan Pablo Montoya et Paul di Resta ont été recrutés. L'Écossais, qui s'est fait la main aux 24 H. de Daytona et aux 12 H. de Sebring en début d'année, épaulera Phil Hanson (18 ans) et Filipe Albuquerque, quand le Colombien - qui brille en IMSA avec Acura Team Penske - est associé aux jeunes Will Owen et Hugo de Sadeleer, étincelants l'an passé.

Despite a lacklustre Ligier JS P217, the Anglo-American team made a great impression for its maiden Le Mans last year, claiming fifth place overall. Their first taste leaving them hungry for more, team managers Richard Dean and Zak Brown (McLaren Racing CEO) are determined to make the podium this time. They are fielding two cars and have enlisted the help of ex Formula One drivers Juan Pablo Montoya and Paul di Resta. Scotsman di Resta, who honed his endurance skills at the 24 Hours of Daytona and the 12 Hours of Sebring, will be teamed with 18-year-old Phil Hanson and Filipe Albuquerque. Montoya, the successful Colombian IMSA driver (Acura Team Penske), will share a car with Will Owen and Hugo de Sadeleer, who were outstanding last year.



## SIGNATECH ALPINE UN ANNIVERSAIRE À FÊTER

### SIGNATECH ALPINE: A CELEBRATION YEAR

Intouchable en 2016, Signatech Alpine n'a pas été à la fête l'an passé, perturbée par l'absence de son leader Nicolas Lapierre, rappelé en LM P1 par Toyota. Cette année, le Français sera bien là et en pleine forme, comme le prouve sa victoire aux 12 H. de Sebring mi-mars. Pour l'aider dans sa quête d'une troisième victoire en quatre ans en LM P2, il pourra compter sur André Négrão, qui a brillé l'an passé pour ses débuts dans la discipline, et Pierre Thiriet, considéré comme l'un des meilleurs gentlemen drivers de la classe. Pour le 40<sup>e</sup> anniversaire de la victoire de l'A442B, l'A470 – émanation de l'Oreca 07 – n'a d'autre choix que de briller.

Untouchable in 2016, Signatech Alpine only managed fifth place last year, leading driver Nicolas Lapierre having answered Toyota's call with a seat in LM P1. This year the Frenchman is back and in fine fettle, as proved by his win at the 12 Hours of Sebring in March. To help him in his quest for his third LM P2 victory in four years, he can count on André Négrão, who made a brilliant début last year, and Pierre Thiriet, one of the best gentlemen drivers in the class. The best way to celebrate the 40<sup>th</sup> anniversary of the A442B's triumph is for the A470 – based on the Oreca 07 – to repeat the feat!



9<sup>e</sup>

concours

25 MAI > 20 NOVEMBRE 2018

SARTHE ENDURANCE

PHotos



endurancephotos.sarthe.fr

Passionnés des 24 Heures, du Mans Classic et d'endurance d'automobile, partagez vos meilleurs clichés en participant au concours Sarthe Endurance Photos, organisé par le Département de la Sarthe. Ambiance, à-côtés, moments insolites, course... déposez vos photos pour gagner des places VIP pour les 24 Heures, Le Mans Classic 2020, des survols en hélicoptère...

Inscription gratuite, dépôt des photos et règlement sur le site.

**NOUVEAU !**  
Déposez vos photos depuis votre smartphone.



**GREEN**  
FILTER EUROPE  
MADE IN FRANCE



Le Filtre à Air Haute Performance  
Nettoyable et Réutilisable Multiple Champion du Monde

*Nouveau!!!*

Une filtration performante pour votre moteur  
Un gain de couple et de souplesse pour votre conduite  
Un service de filtre sur-mesure pour tous vos projets  
Une gamme de filtre de remplacement et d'admission direct  
Une garantie de 100.000 kms ou 5 ans gage de qualité  
Une économie durable au quotidien  
Un produit 100% **Made In France**

**ADMISSION DYNAMIQUE :**

- PEUGEOT 208 GTI
- PEUGEOT RCZ THP 156
- RENAULT Clio 4 RS
- VOLKSWAGEN GOLF MK7 2.0L TDI
- SEAT LEON III 2.0L TDI
- SEAT LEON III 1.4L TSI

*Feel The Green Blood...\**

Retrouvez la liste de nos revendeurs sur notre site Web

[www.green-filter.com](http://www.green-filter.com)



GREEN Filter Europe  
Route de Noailles 60730 CAUVIGNY  
Tel: +333.44.03.54.00  
Fax: +333.44.03.54.01  
green@green-filter.com

\* Ressentez le Sang Vert

Afin de permettre un développement constant de notre gamme, nous sommes à la recherche perpétuelle de nouveaux véhicules. Participez à notre dynamique de développement et soyez le premier à posséder un de nos produits. Si nous ne possédons pas votre affectation contactez nous et si celui-ci est réalisable, nous vous offrirons votre produit ! Email: [technique@green-filter.com](mailto:technique@green-filter.com)

## DALLARA VEUT CROIRE EN SES CHANCES

### DALLARA'S WINNING FORMULA

Avec trois exemplaires de sa P217, le constructeur italien ne part pas avec l'avantage du nombre. L'an passé, son kit Le Mans n'était à ce point pas pertinent que les équipes lui avaient préféré le package fort appui. Chose qui ne devrait pas se reproduire avec l'introduction d'un joker aéro. Pour briller cette année, Dallara compte surtout sur la n°35 du SMP Racing (ci-dessous), confiée à un trio mêlant Viktor Shaytar (vainqueur du GTE Am en 2015), Norman Nato (passé avec succès de la monoplace au LM P2) et Harrison Newey (champion Asian LMS 2017-2018), qui n'est autre que le fils d'Adrian Newey, l'un des ingénieurs les plus talentueux de l'histoire de la F1. Du côté du Racing Team Nederland, on suivra avec attention la 24<sup>e</sup> participation de Jan Lammers (lauréat de l'édition 1988), qui raccrochera le casque après l'arrivée. L'écurie néerlandaise a recruté un ex-pilote de F1, Giedo van der Garde, tout comme Cetilar Villorba Corse avec Felipe Nasr. Aucun doute, Dallara est mieux armé qu'il y a un an.

With three cars on the grid, the Italian constructor is outnumbered. Last year, the Dallara Le Mans kit was so inadequate that its teams used the high downforce package instead. The aero joker should solve that problem. Intent on shining this year, Dallara is pinning its hopes on #35 SMP Racing (below) with Viktor Shaytar (2015 GTE Am winner), successful LM P2 driver Norman Nato and Asian LMS champion Harrison Newey, son of talented Formula One engineer Adrian Newey. Watch out for Jan Lammers of Racing Team Nederland who will be retiring after the race, his 24<sup>th</sup> Le Mans. The Dutch team has its own ex Formula One driver in the shape of Giedo van der Garde, as has Cetilar Villorba Corse with Felipe Nasr. Outnumbered for sure, outgunned, maybe not.

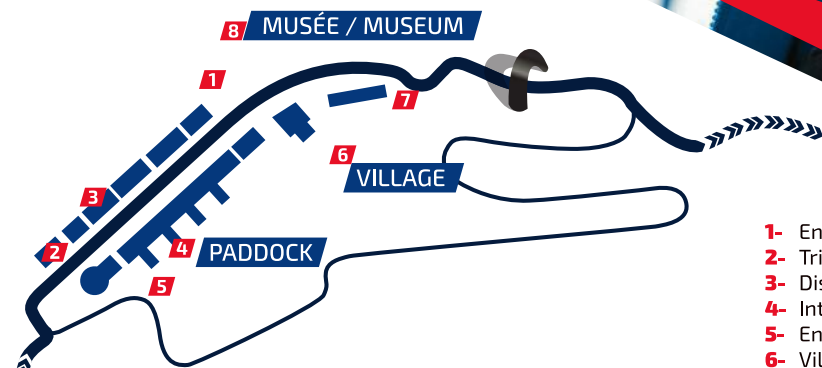


# COLLECTION OFFICIELLE

# 24h LE MANS



## BOUTIQUES OFFICIELLES OFFICIAL STORES



BOUTIQUE.**LEMANS.ORG**

- 1- Entrée Nord / North entrance
- 2- Tribune Tavano
- 3- Discount
- 4- Intérieur Paddock / Inside Paddock
- 5- Entrée Paddock / Paddock's entrance
- 6- Village
- 7- Mégastore
- 8- Musée / Museum



# LOÏC DUVAL

**Le vainqueur de l'édition 2013, aujourd'hui pilote de l'Oreca 07 n°28 du TDS Racing, revient sur son amour pour les 24 Heures du Mans... et les friandises.**

**C'EST LA PREMIÈRE FOIS QUE LES LM P1 VONT TE DOUBLER SANS ARRÊT, PAS TROP FRUSTRANT ?**

C'est un peu frustrant. Ce qu'aime un pilote, c'est la victoire au général. Les choses seront différentes. Je ne me suis jamais fait dépasser dans les virages Porsche et ça va se produire cette année. Ça risque d'être surprenant.

**QUEL EST TON MEILLEUR SOUVENIR DES 24 HEURES DU MANS ?**

Ma victoire sur l'Audi R18 TDI e-tron Quattro en 2013, avec Tom Kristensen et Allan McNish. Toute la semaine fut magique, avec notamment la pole position. Dans un autre domaine, même si sportivement cela reste un point négatif, ressortir vivant de mon crash en 2014 constitue un bon souvenir avec le recul.

**LES ODEURS DE BARBECUE DANS LES ZONES PUBLIC EN SOIRÉE, ÇA DONNE FAIM DANS LE COCKPIT ?**

J'aimerais bien m'en faire un, mais mon régime de pilote me l'interdit ! Ça fait partie des charmes de cette épreuve. On peut arriver dans les virages Porsche et noter la présence d'une fumée blanche. On se demande si c'est une voiture qui est partie en tête-à-queue ou si c'est un barbecue géant !

**AS-TU LE TEMPS DE TE RELAXER DURANT LA SEMAINE ?**

Paradoxalement, il faut parvenir à se déconnecter du Mans pendant cette semaine. Il faut savoir sortir du circuit pour éviter l'overdose en fin de week-end. On en oublie de penser à soi, il faut savoir être égoïste.

**QUEL EST TON PÊCHÉ MIGNON POUR TENIR LE COUP ?**

Je suis un grand consommateur de Balisto, j'aimerais avoir un service automatique dans le cockpit !

**EST-CE VRAI QUE CERTAINS PILOTES SE SOULAGENT DANS LEUR COCKPIT ?**

Je ne l'ai jamais fait, mais ça existe. On m'a fait une blague, il y a quelques temps, je n'arrivais plus à savoir si j'avais sauté dans le baquet d'un équipier qui transpirait beaucoup ou qui avait uriné !



PAGE 20

**The 2013 Le Mans winner is now driver of the #28 Oreca 07 for TDS Racing. He tells us about his fondness for the 24 Hours of Le Mans... and chocolate-covered biscuit bars!**

**THIS IS THE FIRST TIME YOU'LL BE CONSTANTLY OVERTAKEN BY THE LMP1S. WON'T THAT BE A BIT FRUSTRATING?**

Yes, it's frustrating. Racing drivers like to win outright. Things will be different this time. I've never been overtaken on the Porsche curves, but it'll happen this year. It'll probably feel quite odd.

**WHAT'S YOUR FONDEST MEMORY OF THE 24 HOURS OF LE MANS?**

My 2013 win in the Audi R18 TDI e-tron Quattro in 2013, with Tom Kristensen and Allan McNish. The whole week was magical, especially making the best lap in qualifying. From a different viewpoint, in sporting terms it was a negative experience but with hindsight, coming out of my 2014 crash alive is something to be thankful for.

**DON'T YOU GET HUNGRY IN THE COCKPIT WHEN YOU GET A WHIFF OF THE BARBECUES AT THE CAMPSITES IN THE EVENING?**

I'd love to have a barbecue too, but a strict racing driver's diet doesn't allow it! It's one of the quirks of Le Mans. You get to the Porsche curves and you see this white smoke. You never know if it's a car that's gone into a spin or a huge barbecue!

**DO YOU HAVE TIME TO RELAX AT ALL DURING RACE WEEK?**

Believe it or not, you sometimes have to switch off from Le Mans during the week. You need to get away from the circuit or you're absolutely sick of it by the end of the week. You often forget to think about yourself – you have to learn to be selfish sometimes.

**DO YOU HAVE A GUILTY PLEASURE THAT HELPS YOU GET THROUGH IT ALL?**

I eat a lot of Balisto biscuit bars! I'd like an automatic dispenser in the cockpit!

**IS IT TRUE THAT SOME DRIVERS RELIEVE THEMSELVES IN THE COCKPIT?**

I've never done it, but some do apparently. Someone played a trick on me a while back. I couldn't work out if I'd jumped into the seat of a teammate who'd been sweating a lot or if he'd wet himself!



AN INTIMATE LOOK INTO THE LAST 90 YEARS OF LE MANS

**WATCH NOW** on  
**MOTORSPORT.TV ON DEMAND**

**24h**  
**LE MANS**

**THE GREAT  
HISTORY**

THE GREATEST RACE IN THE WORLD



**motorsport.tv**

**Enjoy all new content including:**

*2,500+ hours of on-demand videos*

*300+ livestream events in 2018*

*LIVE broadcast TV feeds*

presented by

**motorsport.com** and

**#AUTOSPORT**

available on [www.motorsport.tv](http://www.motorsport.tv) and:

GET IT ON  
Google Play

Download on the  
App Store

**apple tv**

# JOTA SPORT GENTLEMEN RACERS

**Longtemps tapie dans l'ombre, l'écurie britannique est, depuis 2014, la référence de la catégorie au Mans. Mais quelle est l'histoire de cette entité agissant depuis l'an passé en sous-marin pour le compte du Jackie Chan DC Racing ?**

**À** quelques minutes du départ des 6 Heures de Shanghai, avant-dernière manche de la saison 2017 du WEC, le paddock s'agite. Cinquième acteur le mieux payé de la planète, Jackie Chan vient de débouler dans le stand de « son » équipe. « S'ils gagnent, ce n'est pas grâce à moi, mais parce qu'ils bossent dur », lâche l'idole locale. S'ils gagnent, c'est surtout grâce à l'équipe qui se cache derrière l'entité Jackie Chan DC Racing, nommée Jota Sport et dont le patron-fondateur, Sam Hignett, regarde, amusé, l'effervescence suscitée par son hôte. Jackie Chan sait que sans cet homme, jamais son équipe ne glanerait de tels résultats. Le Britannique n'a que faire d'être sous le feu des projecteurs. Régulièrement, le nom de son équipe n'apparaît d'ailleurs pas sur les feuilles de classements, cédant cet espace à son partenaire. Pourtant, jamais son écurie, créée en 2000, n'avait autant été sur le devant de la scène. Car plus encore que Porsche et Toyota, c'est bien elle qui a tenu le rôle principal lors de l'édition 2017 des 24 Heures du Mans. Il y a une grosse quinzaine d'années, Sam Hignett était pilote. « En 2000, je roulais en monoplace, se remémore le Britannique de 39 ans. Faute de

*budget, j'ai lancé ma propre équipe avec mon associé, John Stack. Nous avons fait l'acquisition d'une Honda Integra avec laquelle nous avons disputé les 24 Heures de Spa et du Nürburgring. Puis nous sommes passés en 2001 en Renault Clio V6 Trophy. »* Pour leur quartier-général, ils ont choisi la ville de Frant, dans la campagne anglaise du Kent, au sud-est de Londres. Cette année-là, Sam termine 16<sup>e</sup>. Mais se présente à lui l'opportunité d'acheter une Pilbeam MP84 qui le pousse à s'engager dans la catégorie SR2 du FIA SportsCar Championship. Des débuts probants, avec une 2<sup>e</sup> place finale, dont découle une discussion avec Zytek. « Nous avons été les premiers à leur acheter une O4S en 2004. Nous nous sommes donc tournés vers l'ELMS, mais n'avons malheureusement pas été invités au Mans. Tort réparé en 2005. Longtemps 5<sup>e</sup> du général, nous n'avons pas vu l'arrivée. Mais ayant accompli mon rêve de pilote, j'ai, tout comme John, raccroché. » L'équipe était de petite taille. Sam, parmi tant d'autres occupations, conduisait lui-même le camion. John Stack s'est recentré sur son business personnel et Rob Friend, actuellement directeur sportif, a débarqué. Mais aujourd'hui, Sam reconnaît : « Je n'ai jamais imaginé que ça prendrait une telle ampleur ! »

*L'an dernier, Jackie Chan DC Racing a signé un double podium au général et le doublé en LM P2.*



► PAGES 24-25





## The British outfit stepped out of the shadows in 2014 to become the reference in LM P2 at Le Mans. But what's the story behind the entity that is now the prime mover of Jackie Chan DC Racing?

The clock ticks down to the start of the 6 Hours of Shanghai, the penultimate round of the 2017 WEC season. A commotion spreads through the paddock. The world's fifth-highest paid actor, Jackie Chan, has just rocked up at "his" team's garage. "If they win, it's not down to me. It's because they work hard", the local idol informs the excited crowd. If they win, it is primarily down to the outfit behind Jackie Chan DC Racing: Jota Sport. Its founder and boss, Sam Hignett, watches on, amused by the enthusiasm generated by his host. Chan knows that this man is paramount to his team's brilliant achievements, while Hignett is happy to let Chan steal the limelight. The Jota name is regularly omitted from the results sheets to make way for its partner's. And yet Jota Sport, founded in 2000, has never featured so prominently. At the last 24 Hours of Le Mans, the outfit claimed top billing, leaving the supporting roles to the likes of Porsche and Toyota. Fifteen years or so ago, Sam Hignett was a racing driver. "In 2000, I was driving single-seaters", the 39-year-old Englishman recalls. "I lacked the budget for that so I started my own team with my partner, John Stack. We bought a Honda Integra with which we contested the 24-hour races at Spa and the Nürburgring. We then

switched to the Renault Clio V6 Trophy in 2001." That year, Hignett finished 16<sup>th</sup>. An opportunity arose to buy an S2-class Pilbeam MP84 which spurred him to enter the FIA SportsCar Championship. A convincing début season resulted in a second place in the final standings which in turn led to discussions with Zytek. "We were the first to buy an O4S from them in 2004. So we then moved into the ELMS but, unfortunately, we weren't invited to Le Mans. A wrong that was put right in 2005. We were fifth overall for quite some time but didn't make it to the finish line. But as I had fulfilled my dream as a driver, I retired – as did John." The outfit, located in the Kent countryside, was so tiny that Hignett had to take care of many jobs himself, including driving the truck. With Stack opting to focus on his own business, Rob Friend, the current Sporting Director, came in. Today, Hignett freely admits that he is dumbfounded by the team's growth. With Jota Sport's performances forcing others to sit up and take notice, Zytek entrusted its 2006 LM P1 campaign to the outfit, opening the door to America. A runners-up spot at Petit Le Mans behind a works Audi R10 TDI vindicated the decision. In 2007, the name of Jota Sport was dropped for the first time, in favour of Charouz Racing System. "We had a great season with the Lola and

Last year, Jackie Chan DC Racing finished second and third of the overall classification, first and second in LM P2.

Les prestations de l'équipe ne passent pas inaperçues, à tel point que Zytek lui confie en 2006 son programme LM P1, l'occasion de faire des débuts remarquables sur le sol américain avec une 2<sup>e</sup> place à Petit Le Mans derrière une Audi R10 TDI officielle. En 2007, pour la première fois, le nom de Jota Sport s'efface au profit du Charouz Racing System. « Avec cette Lola et des bons pilotes (Jan Charouz et Stefan Mücke. Ndlr), nous avons vécu une saison folle. En qualifications, nous n'étions pas loin des Peugeot. Mais à la fin de la saison, Charouz a rejoint Aston Martin. » Le Tchèque laisse cependant à Jota la Lola B07/17, qu'elle aligne la saison suivante sous la bannière Muscle Milk Pickett Racing.

## “CAR PLUS ENCORE QUE PORSCHE ET TOYOTA, C'EST BIEN ELLE QUI A TENU LE RÔLE PRINCIPAL LORS DE L'ÉDITION 2017”

Pendant trois ans, Jota s'éloigne du Mans. Vice-championne de la Porsche Carrera Cup GB 2008 grâce à Phil Quaife, elle vogue ensuite en VdeV et autres courses de Radical. En 2010, elle épingle à son palmarès les 24 Heures de Spa dans la catégorie GT4, avec une Aston Martin V8 Vantage, marque dont elle défendra les couleurs l'année suivante en GT2, pour son retour au Mans. « Nous avons finalement racheté deux LM P2

à Zytek, explique Hignett. En cinq ans, le châssis n°10 a parcouru plus de 85 000 km, signé un titre en ELMS, 2 podiums dont 1 victoire aux 24 Heures du Mans. »

Le titre sur la scène européenne, en 2016, Jota Sport l'a décroché sous les couleurs du G-Drive Racing, qui lui a permis parallèlement de débiter en championnat du monde en 2016. Sur le papier, tout était réuni pour signer un inédit doublé ELMS-WEC tant l'Oreca 05 n°26 semblait imbattable. En 8 courses, elle s'est adjugée de 3 victoires, 6 podiums et 5 pole positions. « C'était très sympa, mais nous avons eu un début de saison compliqué à cause d'ennuis divers, souligne Hignett. Nous aurions dû gagner Le Mans, mais avons échoué à la 2<sup>e</sup> place, les pilotes ayant écopé de trop de pénalités. C'est la deuxième fois en deux ans que la victoire nous échappait alors qu'elle nous était promise. En 2015, nous n'avions terminé qu'à 48<sup>e</sup> de la voiture victorieuse (l'Oreca 05 de KCMG. Ndlr), alors que nous avions perdu 9 minutes en début de course en raison d'une boîte de vitesses capricieuse. »

Sacré roi d'Europe, Jota Sport revoit ses projets. « C'est à ce moment-là que nous avons entamé des discussions avec David Cheng, lequel avait envie d'aligner deux voitures en WEC. Depuis, tout se passe à merveille. » La suite restera gravée dans les mémoires puisque pendant deux heures, les fans ont cru en la victoire de la LM P2 de Thomas Laurent-Ho Pin Tung-Oliver Jarvis aux 24 Heures du Mans 2017. L'équipe repartira finalement avec un double podium au général et un doublé en LM P2. Il s'agit de la première victoire dans la Sarthe d'une équipe et d'un pilote chinois (Ho-Pin Tung) et la première fois qu'une LM P2 - et même deux - monte sur le podium du classement général. De quoi faire de cette petite équipe britannique l'incontestable star de cette 85<sup>e</sup> édition. Quid de la 86<sup>e</sup>? ●

David Cheng (patron du DC Racing) et Sam Hignett (fondateur de Jota Sport), étaient loin de se douter que leur association serait aussi prolifique.

David Cheng (boss of DC Racing) and Sam Hignett (Jota Sport founder), were far from suspecting that their association would be so successful.



solid drivers [Jan Charouz and Stefan Mücke]. We weren't far off the Peugeots in qualifying. But Charouz joined Aston Martin at the end of the season." The Czech did however leave behind the Lola B07/17 that Jota fielded the following season under the Muscle Milk Pickett Racing banner.

A three-year hiatus in its Le Mans history then ensued as the team ventured from the 2008 Porsche Carrera Cup GB – where Phil Quaife finished runner-up – to the VdeV championship, as well as a number of races with its Radical. In 2010, it added the 24 Hours of Spa GT4 trophy to its cabinet after switching to an Aston Martin V8 Vantage. It defended the marque's colours again the following

## “AT THE LAST 24 HOURS OF LE MANS, THE OUTFIT CLAIMED TOP BILLING, LEAVING THE SUPPORTING ROLES TO THE LIKES OF PORSCHE AND TOYOTA”

year in GT2 for its return to Le Mans. “We finally bought two LM P2s from ZyteK”, Hignett explains. “In five years, chassis #10 covered over 85,000 km, took an ELMS title, and appeared twice on the podium at the 24 Hours of Le Mans, including our 2014 win.”

Jota Sport clinched that European title, in 2016, under the colours of G-Drive Racing. The collaboration offered Jota the chance to make its world championship début that same year. On paper, the formidable #26 Oreca 05 seemed equipped for an unprecedented ELMS-WEC double. In eight races, it secured pole position five times, resulting in three wins and three other podiums. “It was great but the start of the season was complicated by various issues”, Hignett admits. “We should have won at Le Mans but had to settle for second after the drivers incurred too many penalties. It was the second consecutive year that victory slipped from our grasp. In 2015, we finished just 48 seconds behind the winner [the Oreca 05 of KCMG] after losing nine minutes at the start of the race with gearbox trouble.” The newly crowned king of Europe revised its plans. “It was at that point that we began talking to David Cheng who was looking to enter two cars in the WEC. Since then, everything has gone marvellously.” The 2017 24 Hours of Le Mans will remain etched in racing fans' hearts for ever as the car shared by Thomas Laurent, Ho-Pin Tung and Oliver Jarvis led the field for two hours on Sunday morning. The team finally secured a one-two in LM P2 and two spots on the overall podium. It was the first Le Mans win for a Chinese team and driver (Ho-Pin Tung) and the first time an LM P2 – in this case, two! – had made the overall podium. The outcome made this small British outfit the undisputed star of the 85<sup>th</sup> running of the legendary race. Who knows what surprises the 86<sup>th</sup> has in store? ●



David Cheng, Jackie Chan et Ho-Pin Tung, aux 6 Heures de Shanghai 2017.

David Cheng, Jackie Chan and Ho-Pin Tung, during the 2017 6 Hours of Shanghai.

# SAM HIGNETT

TEAM PRINCIPAL JOTA SPORT

## « QUAND J'Y REPENSE, C'EST TOTALEMENT SURREALISTE »

### VOTRE ÉQUIPE A SIGNÉ 6 PODIUMS EN LM P2 EN QUATRE ÉDITIONS. QUEL EST VOTRE SECRET ?

Notre première venue remonte à 2005, l'endroit n'a donc plus guère de secret pour nous. Nous savons quelle préparation cette épreuve nécessite et elle n'a rien à voir avec celle d'une course de 6 heures. Par ailleurs, après chaque course, nous discutons des trois sujets principaux que chacun des membres de l'équipe peut améliorer. Il faut de la chance pour gagner, mais il faut en être le moins dépendant possible.

### PENSEZ-VOUS ÊTRE EN MESURE DE CONSERVER CE TITRE ?

## “WHEN I LOOK BACK, IT'S TOTALLY SURREAL”

### YOUR TEAM HAS CLAIMED SIX LMP2 PODIUMS IN FOUR YEARS. WHAT'S YOUR SECRET?

We first came to Le Mans in 2005, so it scarcely holds any secrets for us now. We know how we need to prepare for the event which is totally different to a six-hour race. After each race, we discuss the three main areas that every member of the team can improve on. You need an element of luck to win, but you also need to depend on luck as little as possible.

### DO YOU THINK YOU CAN RETAIN YOUR TITLE?

Beaucoup sous-estiment le potentiel de la n°37, avec un trio 100% malaisien (Jazeman Jaafar-Nabil Jeffri-Weiron Tan. Ndlr).

Et je pense que les deux nouveaux venus (Stéphane Richelmi et Gabriel Aubry, Ndlr) formeront un super trio avec Ho-Pin Tung sur la n°38. Notre line up global est meilleur que l'an passé.

### DE VOS SOUVENIRS AU MANS, Y EN A-T-IL UN QUI SE DISTINGUE ?

Notre victoire, en 2014, est particulière car il s'agissait de la première. Mais ce que nous avons vécu l'an passé est incroyable. Signer le doublé dans sa catégorie et mettre deux voitures sur le podium

du général après avoir mené l'épreuve pendant deux heures, quand j'y repense, c'est totalement surréaliste.

### ESPÉREZ-VOUS QUE VOS RÉSULTATS POUSSENT UN CONSTRUCTEUR CHINOIS À SE LANCER EN LM P1 ?

Ce partenariat est susceptible de nous ouvrir de très belles portes. Si nous parvenons à prouver que nous sommes l'une des meilleures équipes en LM P2, quand un constructeur voudra venir en LM P1, il pensera à nous.

was just incredible. When I look back, a class one-two and two cars on the overall podium after leading the race for two hours is totally surreal.

### DO YOU HOPE THAT YOUR ACHIEVEMENTS WILL ENCOURAGE A CHINESE MANUFACTURER TO COMMIT TO LM P1?

This partnership could lead to some amazing opportunities for us. If we manage to prove that we are one of the best LM P2 teams around, a manufacturer with designs on LM P1 will hopefully think of us.

### WHICH OF YOUR LE MANS MEMORIES PARTICULARLY STANDS OUT?

Our 2014 win was something special as it was the first. But what we experienced last year

CLASSIC

# RENAULT ALPINE AU SOMMIET

En juin 1978, au terme d'un long suspense, la firme française inscrivaient son nom au palmarès. À Signatech Alpine de rendre hommage, en LM P2, à cet exploit.

Le 10 décembre 1974, Jean-Luc Lagardère annonce le retrait de Matra de la compétition à l'issue d'une saison qui a vu son équipe remporter un deuxième titre de champion du monde des marques et une troisième victoire aux 24 Heures du Mans. Après le sacre de Jackie Stewart en 1969 en F1, l'homme d'affaires considère comme atteints les objectifs fixés dix ans plus tôt. Pour les pilotes, ingénieurs et mécaniciens, l'heure est venue de se recaser. Dans le cas de Gérard Larrousse, le Français a déjà consacré une partie de sa saison 1974 à piloter une A441 pour le compte de Renault, notamment avec Jean-Pierre Jabouille aux 1000 km du Nürburgring, afin de juger le potentiel du V6 2.0 litres. Renault étudie, en effet, la possibilité de viser la victoire au Mans. Dans ce contexte, le constructeur français annonce en 1975 son retour en Endurance et sa participation à quelques épreuves du championnat du monde avec une A442 propulsée par un V6 suralimenté de 1996 cm<sup>3</sup>. Pour la première course, au Mugello, Larrousse et Jabouille ne disposent encore que d'une A441 propulsée par le nouveau moteur. Une voiture pénalisée par son réservoir de 100 litres dû à son appartenance à la catégorie Gr.6-2.0 litres, là où les Gr.6-3.0 litres disposent de 20 litres de plus. Malgré ce handicap, les deux Français réussissent ▶

*Il a fallu quatre éditions à Renault pour s'imposer aux 24 Heures du Mans et faire trébucher Porsche.*

*Renault needed four editions to win against Porsche at the 24 Hours of Le Mans.*



# RENAULT ALPINE'S LE MANS GLORY

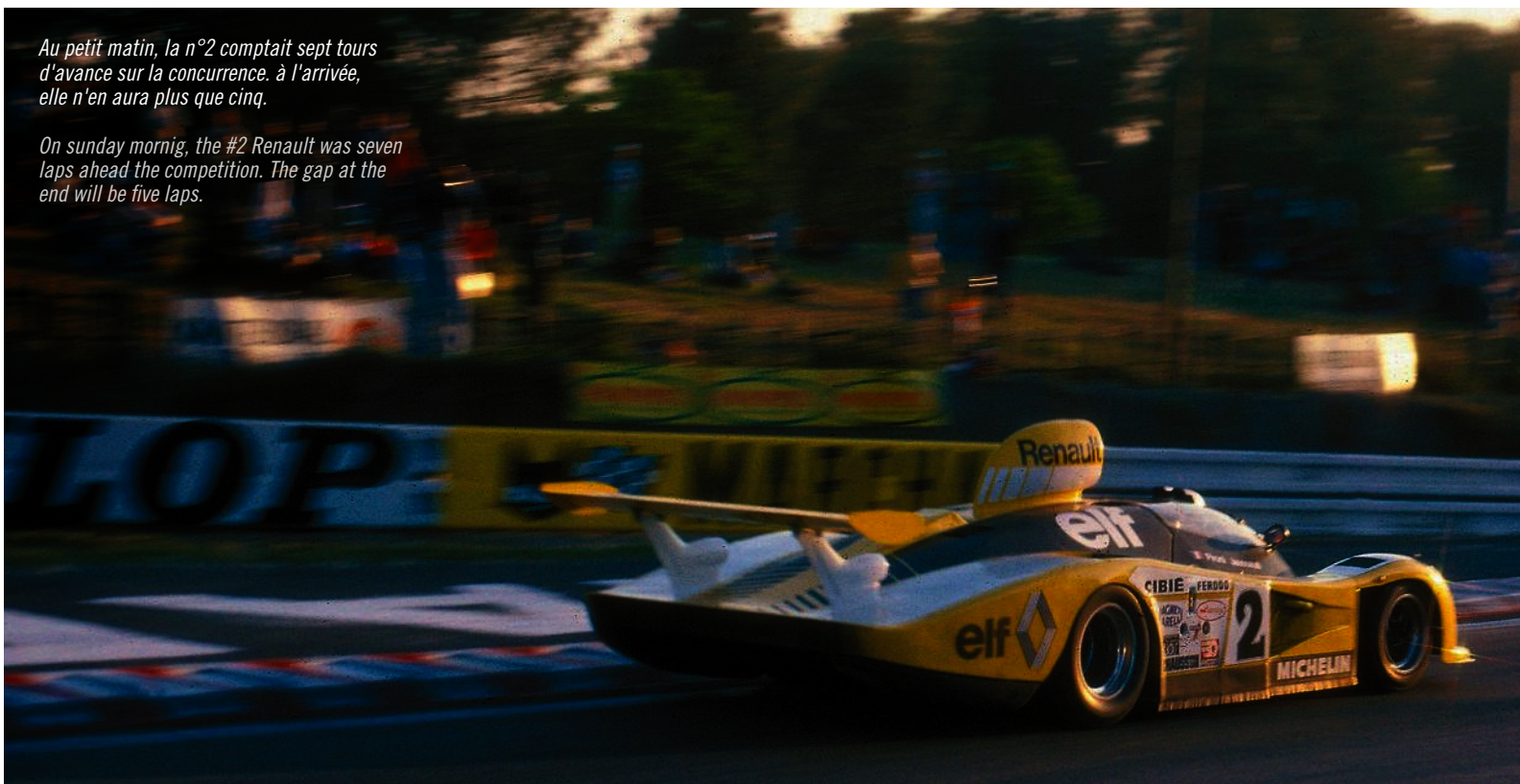
The French carmaker added its name to the 24 Hours Winners' List in June 1978, claiming victory after a nail-biting race. In the LM P2 class this year, Signatech Alpine will be racing in homage to that incredible triumph.

**O**n 10 December 1974, Jean-Luc Lagardère announced that Matra was putting an end to its racing activities at the end of a season in which the team won a second world manufacturers' title and a third Le Mans crown. With that, plus Jackie Stewart's Formula One triumph in 1969, the businessman considered that the outfit had attained the goals set ten years earlier. The drivers, engineers and mechanics set about looking for new jobs. One of them, Gérard Larrousse, had already spent part of the 1974 season at the wheel of a A441 for Renault, where he shared driving duties with Jean-Pierre Jabouille at the 1,000 km of Nürburgring, for example. Their task there was to test the 2-litre V6 2.0 engine as Renault was considering making its own bid for Le Mans victory. In 1975, the French manufacturer announced its return to endurance racing and the entry of a A442 powered by a turbocharged V6 1996 cc engine in some of the world championship races. For their first outing at Mugello, however, Larrousse and Jabouille had to make do with an A441 fitted with the new engine. Entered in the Gr.6-2.0-litre class, the car was penalised by its 100-litre fuel tank because the Gr.6-3.0-litre cars were entitled to an extra 20 litres. Nonetheless, the two Frenchmen overcame the handicap to take what would be Renault's only victory ▶



*Au petit matin, la n°2 comptait sept tours d'avance sur la concurrence. à l'arrivée, elle n'en aura plus que cinq.*

*On sunday mornig, the #2 Renault was seven laps ahead the competition. The gap at the end will be five laps.*



l'exploit de s'imposer. Ce sera la seule victoire Renault de la saison, la nouvelle A442 se montrant incapable de dominer les Alfa Romeo 33 TT12 et Porsche 908/3 turbo. Son souci ? Un manque de fiabilité dû à l'absence de connexion entre Renault-Alpine et les motoristes de Renault-Gordini, chaque département travaillant sans se préoccuper des demandes de l'autre. À la fin de l'année, Gérard Larrousse prend la tête du service compétition de la marque et crée Renault Sport, entité rassemblant toutes les composantes devant travailler sur un programme officiel en championnat du monde d'Endurance. « Il a fallu composer avec un calendrier serré, si bien que c'est dans la précipitation qu'est prise la décision de n'engager qu'une A442 aux 24 Heures 1976, se remémorer Gérard Larrousse. Faute de temps, ce ne pouvait être qu'une version sprint dont le seul objectif était d'enregistrer un maximum de données techniques sur cette course si spéciale. Je reste persuadé que c'était la bonne approche, même si elle m'a valu de nombreuses critiques. » Cette fois, Jean-Pierre Jabouille est associé à Patrick Tambay. Une entrée en matière réussie avec le meilleur chrono aux essais et les dix premiers tours de course en tête. Divers arrêts calment l'euphorie et retardent la A442 avant, à la 9<sup>e</sup> heure, un irrémédiable problème moteur. En établissant le record du tour en 3'34"00 (220,197 km/h de moyenne), Jabouille a confirmé le potentiel de la A442 face aux nouvelles Porsche 936 qui, équipées elles aussi d'un moteur turbo, s'imposent sans problème. En 1977, trois A442 sont engagées par Renault Sport. Elles sont dotées d'une carrosserie étudiée pour les contraintes spécifiques au Mans, alors que le moteur bénéficie d'un programme visant à améliorer sa fiabilité. Mainmise sur les trois premières places aux essais, abandon prématuré de la Porsche de Pescarolo-Ickx, tous les voyants semblent au vert, lorsque l'abandon de la A442 de Tambay-Jaussiaud, peu après la mi-course, vient jeter le trouble. Piston cassé. Le relais assuré par Derek Bell - Jean-Pierre Jabouille laisse croire au cas isolé mais, pour la même raison, ce duo renonce le dimanche matin. Restent Patrick Depailler et Jacques Laffite, mais l'espoir

prend fin à 11h52, lorsque leur voiture stoppe à Mulsanne, moteur cassé lui aussi. L'échec est cuisant, d'autant que le programme F1, avec pour base ce V6 turbo, doit débiter un mois plus tard en Grande-Bretagne. Pressé de tourner la page Endurance, Renault - qui a définitivement absorbé Alpine - met en place des moyens exceptionnels pour l'édition 1978. Les séances d'essais sont multipliées et un nouveau modèle, la A443, est développé. Dérivée de la version 1977, elle possède un empattement rallongé de 15 cm et un V6 à la cylindrée portée à 2140 cm<sup>3</sup> quand la puissance passe de 500 à 520 ch. Une

de se retrouver au commandement. Jusqu'au coucher du soleil, la course reste indécise. La A443, bien que plus rapide, est ralentie par des soucis de pneus puis de freins, et alors que la nuit tombe, Ickx (Porsche) perd 45 minutes à cause d'un problème de boîte. Voilà une 936 exclue de la lutte pour la victoire. Chez Porsche, on retente l'expérience de 1977 en plaçant le champion belge sur la 936 de Wollek-Barth. De son côté, la A443, qui a retrouvé son rythme des premiers tours, s'installe au commandement. Mais cette hiérarchie est fragile, comme le prouve l'abandon avant la mi-course de la A442 de Jarier-Bell. Voilà le trio Ickx-Wollek-

## À BOUT DE FORCES, ÉCRASÉ PAR LA CHALEUR RÉGNANT SOUS LA BULLE, PIRONI EST PROCHE DE L'ÉVANOUISSEMENT, MAIS LA MISSION EST ACCOMPLIE

seule A443 est construite pour Depailler-Jabouille. Par ailleurs, après plusieurs passages en soufflerie, une A442 se trouve dotée d'une bulle en plexiglas qui permet de gagner 10 km/h en vitesse de pointe, mais crée une chaleur insupportable dans l'habitacle où n'entre plus aucun air. La A442B (*B pour bulle*. Ndlr) est confiée à Didier Pironi et Jean-Pierre Jaussiaud. Enfin, les deux dernières A442 « classiques » sont destinées à Jean Pierre Jarier-Derek Bell et Guy Fréguelin-Jean Ragnotti-José Dolhem. C'est donc une armada qui se présente dans la Sarthe pour mettre un terme à la domination Porsche, qui a remporté quatre des huit dernières éditions. Pour relever le défi, le constructeur allemand engage trois 936. Les deux marques monopolisent les quatre premières lignes de la grille de départ ! Le samedi à 16 heures, Jabouille se montre le plus prompt. Stupeur au deuxième tour lorsque la 936 de tête stoppe à son stand avec des problèmes d'injection. Quelques tours plus tard, la A443 s'arrête à son tour avec des vibrations inquiétantes. De quoi permettre à la A442B

Barth deuxième à un tour de Jabouille-Depailler, mais sous la menace de Pironi-Jaussiaud. Une situation qui n'évoluera pas durant la nuit jusqu'à une nouvelle offensive de Ickx au petit matin. À 8h51, les espoirs de Porsche s'évanouissent lorsque la 936 de pointe passe 40 minutes à son stand. Renault place deux de ses voitures en tête et semble assuré d'une victoire facile. Mais à 9h51, Depailler, victime de son moteur, stoppe à Mulsanne. Pironi et Jaussiaud deviennent les nouveaux leaders d'une course qui vire au jeu de massacre. Ils possèdent 7 tours d'avance sur les 936 de Gregg-Haywood-Joest et Wollek-Barth-Ickx. C'est sans compter sur une dernière heure de course éprouvante. Chez Renault, l'inquiétude s'installe lorsque l'embrayage de la A442B donne des signes de faiblesse. Par précaution, il est demandé à Pironi de doubler son relais jusqu'à l'arrivée. L'embrayage tient bon et la Renault l'emporte après avoir parcouru 5044,530 km. À bout de forces, écrasé par la chaleur régnant sous la bulle, Pironi est proche de l'évanouissement, mais la mission est accomplie. ●



*Au lendemain de son triomphe sarthois, Renault est allé fêter son succès sur les Champs-Élysées.*

*On monday, Renault went to celebrate its success on the Champs-Élysées.*

that season: the new A442 proved incapable of surpassing the Alfa Romeo 33 TT12 and the Porsche 908/3 turbo. The problem? A lack of reliability due to poor coordination between Renault-Alpine and the engine-makers at Renault Gordini, since each department went about its business with no concern for the other's requirements. At the end of the year, Larrousse took over Renault's racing wing and created Renault Sport, pooling resources to work on an official world endurance championship programme. "We had to work to a very tight schedule, and it was only at the last minute that we decided to enter an A442 in the 1976 24 Hours, he remembers. *"With so little time to prepare, we could only enter a sprint version with the sole aim of gathering as much technical data as possible on this very specific race. I remain convinced that we took the right approach, despite the storm of criticism it provoked."* Jabouille was paired with Patrick Tambay for the race. They got off to a successful start, scoring the best time during the practice sessions and leading the race for the first ten laps. However, a series of pit stops brought them back down to earth and the A442 gradually descended in the rankings until an irreparable engine issue put an end to their race altogether. By establishing a lap record of 3:34.00 (an average 220.197 kph), Jabouille confirmed the A442's potential against the new turbocharged Porsche 936, which cruised to an easy victory. In 1977, Renault Sport fielded three A442s. Their bodywork was designed for the specific restrictions imposed by Le Mans while the engine had undergone much work to improve reliability. The team claimed the first three places in the practice sessions while the Porsche driven by Pescarolo and Ickx retired early, so things looked very promising. That was until Tambay/Jassaud's A442 was forced to pull out with a broken piston just after the 12-hour mark. That seemed to be a one-off incident as Jabouille and Derek Bell were able to press ahead, but then their race came to an end for the same reason on the Sunday morning. Only Patrick Depailler and Jacques Laffite were left in the running, but their hopes were dashed at 11:52 when their engine gave up at Mulsanne. It was a total disaster,

especially with the F1 programme, based on the same turbocharged V6, due to start a month later at Silverstone. Keen to round off its endurance campaign, Renault, which had completely taken over Alpine by then, pulled out all the stops for the 1978 race. The team ran a whole battery of tests and a new model, the A443, was developed. It was based on the 1977 version but its wheelbase was 15 cm longer, its V6 engine expanded to 2140 cc and its power stepped up from 500 to 520 hp. A single A443 was built and entrusted to Depailler/Jabouille. Meanwhile, after some time in the wind tunnel, the A442 was fitted with an

A443 was slowed by tyre and brake issues and, as night fell, Ickx (Porsche) spent 45 minutes in the garage fixing a gearbox problem, putting one 936 out of the fight for victory. The Porsche bosses attempted to repeat their 1977 achievement by switching the Belgian champion to Wollek/Barth's 936. The A443, which had regained the pace it had demonstrated in the early laps, took the lead. Yet the final order was still to be determined, as proven by Jarier/Bell's A442 retirement mid-race. That left Ickx/Wollek/Barth in second place, a lap behind Jabouille/Depailler, but under attack from Pironi/Jaussaud. Nothing

## PIRONI HAD GIVEN EVERY LAST OUNCE OF HIS STRENGTH AND WAS CRIPPLED BY THE HEAT UNDER THE BUBBLE. HE ALMOST LOST CONSCIOUSNESS BUT HIS MISSION WAS ACCOMPLISHED

acrylic bubble adding an extra 10 kph to its peak speed but making it unbearably hot in the airtight cockpit. The A442B [B for bubble] was driven by Jaussaud and Didier Pironi. The two 'conventional' A442s were assigned to Jean-Pierre Jarier/Derek Bell and Guy Fréquelin/Jean Ragnotti/José Dolhem. So, a four-car French armada lined up on the Le Mans grid, aiming to put an end to Porsche's reign, the German constructor having won four out of the last eight races. Porsche fielded three 936s against its challenger and the two outfits monopolised the first four rows on the starting grid! Jabouille got away fastest at 16:00 on the Saturday afternoon. Then, the crowd were stunned as the leading 936 went into the pits on the second lap, suffering from injection issues. A few laps later, the A443 also pitted, worried by unusual vibrations. The A442B found itself out front. The race remained wide open as the sun went down. Although it was faster, the

much changed overnight, then Ickx launched a dawn assault. However, at 08:51, Porsche's hopes faded completely when the best-placed 936 spent 40 minutes in its garage. That left Renault to occupy the first two places, seemingly assured of an easy win. Then, at 09:51, Depailler's engine gave up and the car came to a standstill at Mulsanne. Pironi and Jaussaud thus led a somewhat decimated field, with a seven-lap lead on the 936s driven by Gregg/Haywood/Joest and Wollek/Barth/Ickx. That didn't make the final hour any less gruelling and Renault started to worry when the A442B's clutch began playing up. As a precaution, they asked Pironi to do a double stint to the finish. The clutch held out and Renault took a hard-earned win, having covered 5,044.53 km. Pironi had given every last ounce of his strength and was crippled by the heat under the bubble. He almost lost consciousness but his mission was accomplished. ●

# JAN LAMMERS

RACING TEAM NEDERLAND

## « JE SUIS ACCRO AUX 24 HEURES DU MANS »

Vainqueur en 1988 sur une Jaguar XJR-9LM en compagnie de Johnny Dumfries et Andy Wallace, le Néerlandais est amoureux de l'épreuve sarthoise, dont il s'apprête à prendre le départ une 24<sup>e</sup> et dernière fois. Au passage, il deviendra le recordman de longévité, 35 ans s'étant écoulés entre ses débuts en 1983 et sa sortie de scène.

### QUEL EST VOTRE OBJECTIF POUR CETTE ULTIME APPARITION ?

Je veux ramener la voiture à l'arrivée tout en conduisant le plus proprement possible. Je ne peux pas anticiper les événements, donc je vais me concentrer sur ma part de boulot. Je ne penserai pas à la retraite, lorsque je serai au Mans.

### COMMENT VOUS SENTEZ-VOUS AVANT LES 24 HEURES DU MANS ?

Je me sens aussi motivé qu'à mes débuts ! Je me prépare physiquement et mentalement pour ce grand rendez-vous. Les Total 6 Heures de Spa-Francorchamps (5 mai. Ndlr) nous ont servi de test grandeur nature, afin d'établir une bonne relation avec mes équipiers (Giedo van der Garde et Frits van Eerd. Ndlr). Je ne sens pas énormément de changements quel que soit le nombre de participations à mon actif. C'est une routine, même s'il y a certains aspects de la compétition qui deviennent plus difficiles à gérer, car je ne rajeunis pas (Rires).

### COMMENT EXPLIQUEZ-VOUS VOTRE LONGÉVITÉ ?

C'est bien la preuve que le sport automobile représente toute ma vie ou presque ! Je suis accro aux 24 Heures du Mans. J'ai été bien aidé par l'évolution des prototypes. Elles sont beaucoup plus confortables à conduire qu'au siècle dernier. L'ergonomie de l'habitacle a fait un bond ▶

## "I'M HOOKED ON LE MANS!"

1988 winner in the Jaguar XJR-9LM with Johnny Dumfries and Andy Wallace, the Dutchman just can't get enough of the French endurance classic. He is now gearing up for his 24<sup>th</sup> and final 24 Hours, having clocked up a record 35 years between his first Le Mans appearance in 1983 and his farewell outing this year.

### HAVE YOU SET YOURSELF A GOAL FOR THIS FINAL LE MANS OUTING?

I aim to drive a clean race and see the chequered flag. I can't foresee race events so I'm just going to concentrate on the job at hand. I won't be thinking about retirement once I'm at Le Mans.

### HOW DO YOU FEEL IN THE RUN-UP TO THE RACE?

Just as motivated as the first time I drove in this magnificent event! I'm doing all the necessary physical and mental preparation. The Total 6 Hours of Spa-Francorchamps [5 May] was a full-scale test, giving me and my teammates [Giedo van der Garde and Frits van Eerd] a chance to really get to know one another. I don't feel that much has changed despite my number of appearances in the race. There's a certain routine to it but some aspects definitely become harder as I'm not getting any younger [Laughs].

### HOW DO YOU EXPLAIN SUCH A LONG LE MANS CAREER?

It just goes to show that pretty much my whole life has been about motor racing! I'm hooked on Le Mans! The technological advances made with the prototypes have helped. They are much more comfortable to drive than they were last century. Cockpit ergonomics have come on leaps and bounds and we now have power steering, air conditioning, carbon brakes... all that was just a dream not so long ago. I'm not ▶







en avant, et désormais, il y a la direction assistée, l'air conditionné, des freins en carbone, ce qui relevait du rêve, il n'y a pas si longtemps. Je ne dis pas que c'est facile de piloter une LM P2. Pour l'emmener aux limites, cela demande toujours un effort.

**QUELS SOUVENIRS GARDEZ-VOUS DE LA VICTOIRE AU CLASSEMENT GÉNÉRAL EN 1988 ?**

Que la voiture a cassé ! (Rires) L'équipe a évité de le divulguer dans les médias à l'époque, mais la boîte de vitesses m'a lâché à 1h30 de la fin. Heureusement, le rythme de l'auto était satisfaisant et nous avons une bonne avance, quelque part nous avons eu de la chance de ne casser qu'à ce moment-là. J'ai fait le dernier relais bloqué sur le 4<sup>e</sup> rapport, y compris l'arrêt aux stands pour le ravitaillement ! Au total, j'ai conduit 13 heures alors que, habituellement, les équipages à trois pilotes font en sorte de conduire huit heures chacun. À cette époque, piloter durant la moitié des 24 Heures, c'était sacrément difficile.

**ÉTAIT-CE LE POINT CULMINANT DE VOTRE CARRIÈRE ?**

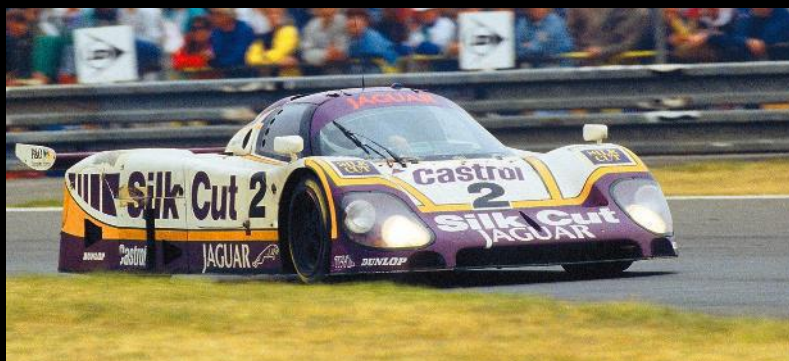
Oui, car non seulement vous avez remporté une grande course, mais derrière vous, ce sont 200 personnes qui ont reçu la satisfaction du travail accompli. À Spa-Francorchamps, j'ai retrouvé des mécaniciens qui ont travaillé sur ma Jaguar en 1988. C'est un souvenir très précieux, mais je ne vis pas sans cesse dans le passé. Le seul moment qui importe, c'est le présent.

**COMMENT FAÏTES-VOUS POUR RESTER EN FORME AVEC VOS 62 PRINTEMPS ?**

Le sport n'est pas une contrainte pour moi. Je fais notamment du football en salle, du golf et de la course à pied. J'essaie également de manger sainement. Mais je suis chanceux, ma famille est plutôt « mince », c'est certainement dans les gènes.

**QUEL EST VOTRE SOUVENIR LE PLUS ORIGINAL DES 24 HEURES DU MANS ?**

Ce n'est pas à proprement parler « original », mais mener le classement général devant les Audi officielles en 2001 fut un moment unique. L'équipe venait de naître deux mois avant et nous étions en tête de l'une des plus importantes courses au monde. En fait, il s'est mis à pleuvoir très fort, et nous avons commis l'erreur stupide de rester en piste sans changer de pneus.



*Jan Lammers a remporté les 24 Heures du Mans, sur une Jaguar, en 1988.*

*Jan Lammers won Le Mans in 1988 with the Jaguar factory Team.*

**LES PLUS JEUNES VOUS CONNAISSENT GRÂCE À VOS PROTOS DOME ENTIÈREMENT NOIRS ET BLANCS ; VOUS AVEZ SUIVI UNE DÉMARCHÉ ORIGINALE À CETTE ÉPOQUE.**

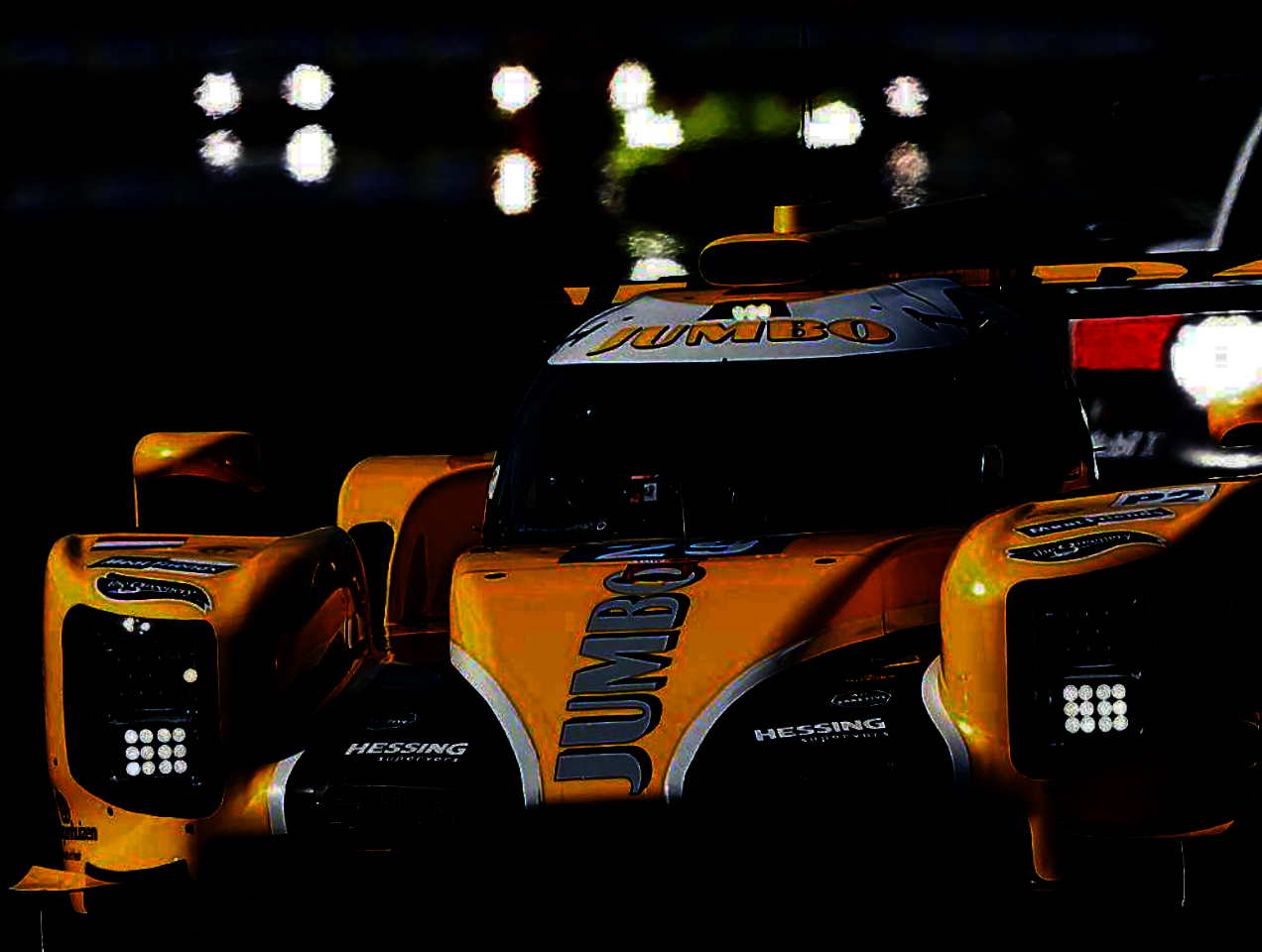
En 2001, mon sponsor principal s'est retiré à la dernière minute. Nous avons quantité de factures à régler, mais les fonds s'étaient envolés. J'ai donc eu l'idée d'un concept à bas coût, destiné à attirer uniquement des petites et moyennes entreprises telles que des boulangeries, des boucheries, etc. Le prix d'un emplacement sur la LM P1 était de l'ordre de 2500 euros. Étaient inclus des cadeaux pour les invités, une soirée en compagnie des membres de l'équipe et plein d'autres choses. Ça nous a aidés à endiguer la perte d'argent et à poursuivre l'aventure au Mans.

**À L'ÉPOQUE, VOTRE ÉQUIPE S'APPELLAIT RACING FOR HOLLAND. L'ACTUELLE DÉFEND LES COULEURS DES PAYS-BAS AVEC UN ÉQUIPAGE ENTIÈREMENT NÉERLANDAIS AINSI QU'UN NOM SANS ÉQUIVOQUE : RACING TEAM NEDERLAND. ON SENT UNE RÉELLE FIERTÉ PATRIOTIQUE...**

C'est sympa d'être Néerlandais. La population est accueillante, très chaleureuse et ne se prend pas toujours au sérieux. Nous sommes un petit pays, mais dès qu'un sportif est talentueux, nous le supportons à 100%, que ce soit en F1 avec Max Verstappen, en football avec l'équipe nationale ou en cyclisme avec Tom Dumoulin, vainqueur du Tour d'Italie.

*Cette année, la Dallara n°29 dispute l'intégralité du WEC.*

*This year, the #29 Dallara is enrolled in WEC.*





saying driving an LMP2 is easy. You still have to put in a lot of effort to take it to the limits.

**WHAT MEMORIES DO YOU HAVE OF YOUR 1988 WIN?**

I remember that the car broke! [Laughs] The team made sure that the media didn't hear about it at the time, but the gearbox gave up with an hour and a half to go. Fortunately, we had a good lead and the car's pace was sufficient. We were lucky it only broke then, really! I did the last stint stuck in fourth gear, even when I went in to refuel! I drove for 13 hours in all whereas, usually, three-man crews aim to drive eight hours each. Back then it was damn hard to drive for half of the 24 Hours.

**WAS THAT THE HIGH POINT OF YOUR CAREER?**

Yes, because not only have you won a major race but there are also 200 people behind you and they're all rewarded for having done a good job. At Spa-Francorchamps, I was reunited with the mechanics who worked on the Jaguar in 1988. It's such a great memory but I don't spend my time wallowing in the past. The only time that counts is now.

**YOU'RE 62 NOW. HOW DO YOU KEEP SO FIT?**

For me, sport is anything but a chore. I play indoor football and golf,

*Sur le podium en 1988 avec Andy Wallace et Johnny Dumfries.*

*On the first step of the podium with Andy Wallace and Johnny Dumfries.*

and I run. I also try and eat healthily. But I'm lucky – we're quite lean in my family, it must be in our genes!

**WHAT'S YOUR MOST UNUSUAL MEMORY OF THE 24 HOURS OF LE MANS?**

It's not necessarily 'unusual' but leading the overall standings ahead of the works Audis in 2001 was pretty special. Our team had only been formed a couple of months earlier and we were leading one of the greatest races in the world. It then started to pour with rain and we made the rookie mistake of staying out on track without changing our tyres.

**YOUNGER RACING FANS WILL BEST KNOW YOU FOR THE BLACK AND WHITE DOME PROTOTYPES; YOU HAD QUITE AN UNUSUAL APPROACH AT THE TIME.**

In 2001, my main sponsor pulled out at the last minute. We had a stack of bills to pay but the money was gone. So I came up with the idea of 'low-cost' sponsorship, aimed at attracting small and mid-sized businesses like bakeries, butchers, that kind of thing. They could place their name on the LMP1 for about €500. The price included goodies for their guests, an evening in the company of the team and plenty of other stuff. That helped us make up for the loss and keep going with our Le Mans campaign.

**YOUR TEAM WAS KNOWN AS RACING FOR HOLLAND THEN. YOUR CURRENT OUTFIT – RACING TEAM NEDERLAND – WAVES THE FLAG FOR THE NETHERLANDS, AS ITS NAME SUGGESTS, AND HAS AN ALL-DUTCH TEAM. THERE'S A STRONG SENSE OF PATRIOTISM...**

It's great being Dutch! The people are very warm and friendly, and they don't always take themselves seriously. We're a small country but when someone displays real sporting talent, we get 100% behind them. Take, for example, Max Verstappen in Formula One, the national soccer team or cyclist Tom Dumoulin, Giro d'Italia winner.





## FORD UN HONNEUR À RETROUVER

*FORD, A REPUTATION TO UPHOLD*

Intouchable pour ses débuts en 2016, la Ford GT n'a pas été à la fête l'an passé, même si les déboires de ses rivales ont permis à la n°67 de terminer 2° de sa classe. Si aucune évolution technique n'a été amenée durant l'hiver, une attention particulière a été portée à la relation voiture-pneumatiques. Concluante, tant la n°66 de Billy Johnson-Stefan Mücke-Olivier Pla a dominé son sujet aux 6 Heures de Spa-Francorchamps, manche d'ouverture du WEC. Comme c'est le cas depuis 2016, quatre autos seront alignées.

The Ford GT was unbeatable in its first season in 2016 but was not at its best last year. Nonetheless, the #67 benefited from its opponents' woes to finish second in class at Le Mans. There were no technical upgrades over the winter, but car/tyre interactions have been given special focus. The results are impressive: the #66 driven by Billy Johnson, Stefan Mücke and Olivier Pla dominated the proceedings at WEC season-opener, the 6 Hours of Spa-Francorchamps. As was the case in 2016, there will be four Fords on the grid.

### FIA WEC CLASSEMENTS CURRENT STANDINGS

#### Pilotes / Drivers GT

- 1 Johnson-Mücke-Pla 25 pts
- 2 Christensen-Estre 18 pts
- 3 Bird-Rigon 15 pts
- 4 Bruni-Lietz 12 pts
- 5 Blomqvist-Da Costa 10 pts, etc.

#### Constructeurs / Manufacturers GT

- 1 Porsche 30 pts
- 2 Ford 26 pts
- 3 Ferrari 15,5 pts
- 4 BMW 14 pts
- 5 Aston Martin 14 pts.

## FERRARI DE RETOUR DANS LA LUMIÈRE ?

*FERRARI BACK IN THE LIMELIGHT?*

La dernière des trois victoires de Ferrari en GTE Pro remonte à 2014. Bien trop long au goût de la firme au Cheval Cabré. Alors, pour mettre fin à ces trois années de disette, décision a été prise d'aligner, pour la première fois, trois exemplaires officiels. Confiée à l'expérimenté Toni Vilander, associé au redoutable Pipo Derani et au réserviste de la Scuderia Ferrari en F1 Antonio Giovinazzi, cette troisième auto sera dans le coup. Tout comme ses deux sœurs alignées à l'année en WEC, dont la n°51 sur laquelle les champions du monde 2017, Alessandro Pier Guidi et James Calado, seront épaulés par Daniel Serra, vainqueur sortant avec Aston Martin. Rarement aidé par la Balance de Performance, le tandem Ferrari-AFCorse (l'équipe d'exploitation) est très efficace en gestion de course. La 488, légèrement modifiée durant l'hiver, se doit de rejoindre au palmarès les 430 et 458. La troisième tentative sera-t-elle la bonne ?

The last of Ferrari's three LMGTE Pro victories dates back to 2014. For the iconic Italian marque, that's far too long ago. In a bid to end to its lean years, the firm is entering three works cars for the first time. There is an impressive line-up in the third car, with the highly-experienced Toni Vilander joined by the formidable Pipo Derani and Formula One Scuderia Ferrari reserve driver Antonio Giovinazzi. The sister cars that compete in the full WEC season are equally competitive: the #51 teams 2017 world champions Alessandro Pier Guidi and James Calado with Daniel Serra, who triumphed with Aston Martin at Le Mans last year. Rarely aided by the Balance of Performance, Ferrari and AFCorse (the operating outfit) certainly know their stuff when it comes to race strategy. The 488 has been slightly modified over the winter and now wants a trophy to place alongside those won by the 430 and 458. Will it be third time lucky?



## CORVETTE UNE VENGEANCE À PRENDRE

*CORVETTE, SEEKING REVENGE*

L'an passé, la firme américaine a vu s'envoler ses espoirs de 11<sup>e</sup> victoire de catégorie dans la Sarthe dans l'avant-dernier tour, à l'issue d'une âpre bataille avec Aston Martin. Mais depuis son arrivée en 2000, le taux de réussite de l'équipe de Doug Fehan - laquelle fête ses 25 ans d'existence - dans la catégorie reine du GT dépasse les 44 %. Une statistique qui ne doit pas rassurer la concurrence. Si le trio Oliver Gavin-Tommy Milner-Marcel Fässler repart, Antonio Garcia et Jan Magnussen accueillent, sur la n°63, Mike Rockenfeller - vainqueur en 2010 avec Audi - qui s'apprête à disputer son huitième Le Mans, le premier depuis 2012. La C7.R est la dernière GTE dont la conception remonte à plus de deux ans, mais elle a prouvé l'an passé, en offrant à Corvette les titres Pilotes et Constructeurs en IMSA, que les années n'avaient pas d'emprise sur elle.

Last year, the American team saw its hopes of an 11<sup>th</sup> class win at Le Mans dashed in the penultimate lap after a fierce tussle with Aston Martin. However, since its first appearance in 2000, Doug Fehan's team – which is celebrating its 25<sup>th</sup> anniversary – has a success rate of over 44 % in the top GT class. Not the kind of statistics its rivals can ignore. Oliver Gavin, Tommy Milner and Marcel Fässler are reunited once again, while Antonio Garcia and Jan Magnussen are joined in the #63 car by Mike Rockenfeller, 2010 winner with Audi who is gearing up for his eighth Le Mans and his first since 2012. The C7.R is now the only GTE whose design dates back more than two years, but considering it earned the Drivers' and Manufacturers' titles in IMSA last year, it has improved with age!



## BMW VEUT FRAPPER D'ENTRÉE

*BMW, AIMING HIGH FROM THE GO*



Développée en parallèle du modèle de série, la M8 GTE réussira-t-elle là où la M3 a échoué en 2010 et 2011 ? Pour trouver trace d'une victoire de catégorie dans la Sarthe de BMW, qui revient cette année après six années d'absence, il faut remonter à 1999 et au succès au général de la V12 LMR. Sa version routière pesant près de deux tonnes, la M8 GTE n'a pas été simple à concevoir pour les ingénieurs munichois. « *Le plus gros défi a été d'atteindre le niveau de poids requis* », reconnaît Jens Marquardt, directeur de la branche compétition de la firme à l'hélice. Mue par un V8 biturbo, la bavaroise a vu l'arrivée des 24 Heures de Daytona et des 12 Heures de Sebring, épreuves réputées très difficiles, preuve que jeunesse peut rimer avec robustesse.

The M8 GTE has been developed simultaneously with its road-going equivalent, but will it succeed where the M3 failed? Back at Le Mans after a six-year hiatus, BMW's last win dates back to 1999, when it claimed outright victory with the V12 LMR. With its road-going version weighing almost two tonnes, the design of the M8 GTE gave the Bavarian engineers quite a headache. "The biggest challenge was achieving the required weight", admits Jens Marquardt, head of the German firm's racing division. Powered by a twin-turbo V8, the BMW entry made it to the chequered flag at the 24 Hours of Daytona and at the 12 Hours of Sebring, both deemed very tough races, proving that youth and reliability are not incompatible.



GANT

HABILLEUR OFFICIEL DES 24 HEURES DU MANS

## ASTON MARTIN CURE DE JOUVENCE

*ASTON MARTIN, REVAMPED AND RARING TO GO*

L'ancienne Vantage, dont la conception remontait à près de dix ans, a enfin une descendante, appelée Vantage AMR, qui a préféré troquer l'ancien V8 4.3 litres atmosphérique contre un V8 4.0 litres biturbo d'origine Mercedes-AMG. Mais avant de tirer sa révérence en GTE Pro, la précédente Vantage s'est offert l'an passé la victoire. La dernière création de Prodrive débarque donc dans la Sarthe avec la pression d'avoir une couronne à défendre. Si elles ont dû se résoudre à laisser filer Daniel Serra chez Ferrari, les troupes de David Richards ont embauché deux pointures, Alex Lynn et Maxime Martin. Reste à espérer que cette nouvelle auto n'ait pas besoin, comme sa devancière, de près d'une décennie avant de s'imposer en terre mancelle.

The previous Vantage, designed more than 10 years ago, finally has a successor – the Vantage AMR which has swapped the old naturally-aspirated V8 4.3-litre engine for a twin-turbo V8 4.0-litre set-up from Mercedes-AMG. Before bowing out of the LM GTE Pro class, the old Vantage helped itself to class victory last year, so the latest Prodrive creation comes to Le Mans with the added pressure of a title to defend. David Richard's team couldn't prevent Daniel Serra from moving to Ferrari, but it has made up for his departure with the recruitment of two big names, Alex Lynn and Maxime Martin. We can only hope that this new car is a bit swifter than its predecessor in achieving Le Mans glory.



## PORSCHE À LA PUISSANCE 4

*PORSCHE TO THE POWER OF FOUR*

Le LM P1 délaissé, Porsche met les bouchées doubles en GTE, vexé de ne plus avoir joué la gagne depuis 2013. Ce ne sont donc pas deux mais quatre 911 RSR qui sont alignées. Hormis la présence sur la n°91 de Gianmaria Bruni, transfuge de Ferrari, notons la reconstitution sur la n°94 du duo magique Timo Bernhard-Romain Dumas ayant notamment épinglé à son palmarès les 24 Heures du Mans 2010, les 12 H. de Sebring 2008 ou les 24 H. du Nürburgring à quatre reprises, sans oublier deux titres LM P2 en ALMS. Patrick Pilet, Frédéric Makowiecki et Nick Tandy débarquent quant à eux dans la Sarthe en pleine possession de leurs moyens après avoir gagné coup sur coup les 12 H. de Sebring et les 24 H. du Nürburgring. Et comme la 911 RSR a l'air de mieux faire fonctionner ses gomme, c'est peut-être côté allemand que le favori de la catégorie est à aller chercher...

Having withdrawn from the LM P1 class, Porsche is redoubling its efforts in LMGT E, riled by its dearth of trophies since 2013. Four 911 RSRs will thus line up on the grid this year. Gianmaria Bruni, a defector from Ferrari, will drive the #91 car, while the #94 reunites dazzling duo Timo Bernhard and Romain Dumas, winners of the 2010 24 Hours of Le Mans and the 2008 12 Hours of Sebring, four times winners of the 24 Hours of Nürburgring, and holders of two LM P2 titles in ALMS. Patrick Pilet, Frédéric Makowiecki and Nick Tandy come to Le Mans boosted by back-to-back wins at the 12 Hours of Sebring and the 24 Hours of Nürburgring. The 911 RSR also looks to be getting better performance from its tyres now. So, perhaps we should look to Germany for the favourite in this class?





# ROMAIN DUMAS

**Triple vainqueur de catégorie, dont deux fois au général, le Français s'attaque à son 18<sup>e</sup> double tour d'horloge sarthois sur une Porsche 911 RSR.**

**TU AS 40 ANS. AS-TU PEUR DE RACCROCHER LE CASQUE ?**

Oui, clairement. Mais je n'ai pas encore de cheveux blancs. Je pense que je ferai comme mon père, je disputerai encore des rallyes à 70 ans.

**BLANCPAIN ENDURANCE, INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE, PIKES PEAK, LE MANS... COMBIEN DE WEEK-ENDS PASSES-TU CHEZ TOI CETTE ANNÉE ?**

Entre janvier et juillet, j'en aurai passé quatre ou cinq. L'enfer. Mon souci est que je demande, puis je valide... et enfin, je réfléchis. Et encore, les rallyes que je veux faire à partir du mois de juillet ne figurent pas à mon calendrier de 21 courses planifiées.

**TU VAS RETROUVER AUX 24 HEURES DU MANS TON ANCIEN ACOLYTE TIMO BERNHARD AVEC QUI TU AS TANT GAGNÉ. VOILÀ LE COUPLE REFORMÉ !**

C'est vrai qu'entre Timo et Marc (*Lieb*. Ndlr), je ne sais pas combien de courses nous avons gagnées ensemble, mais un sacré paquet. Alors continuons !

**AS-TU DE NOUVEAUX OBJECTIFS ?**

Battre le record de Pikes Peak en est un (*il s'y attaquera le 24 juin avec un proto électrique développé par Volkswagen*. Ndlr). Il y a aussi les 24 Heures de Daytona. Mais si tu n'as pas l'appui d'un constructeur, c'est compliqué.

**COMMENT AS-TU FAIT POUR QUE TA FEMME ACCOUCHE UN 9/11, DÉNOMINATION DE LA PLUS LÉGENDAIRE DES PORSCHE ?**

Pas grand-chose. J'étais sur un rallye dans la région niçoise, que j'ai évidemment délaissé pour la rejoindre. Sur le moment, je me suis dit que 9 était le numéro avec lequel j'avais gagné les 24 Heures du Mans (*en 2010 avec Audi*. Ndlr). Ce n'est qu'en complétant les feuilles, le soir, que j'ai remarqué que ça faisait 911 !

**The Frenchman is a three-time class winner and can claim two overall victories. He is now gearing up for his 18<sup>th</sup> 24 Hours of Le Mans, this time in a Porsche 911 RSR.**

**YOU'RE 40 NOW. WORRIED ABOUT RETIREMENT?**

Yes, of course. But I haven't turned grey yet! I think I'll be like my father, competing in rallies until I'm 70.

**WHAT WITH BLANCPAIN ENDURANCE, INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE, PIKES PEAK AND LE MANS, HOW MANY WEEKENDS A YEAR DO YOU SPEND AT HOME?**

Four or five, from January to July. It's a nightmare. My problem is that I say yes... and only then think about the consequences! And the rallies I want to compete in after July are not included on the calendar of 21 races I've got scheduled.

**YOU'LL BE COMPETING AT LE MANS WITH YOUR OLD ACCOMPLICE TIMO BERNHARD. YOU'VE SHARED SO MANY VICTORIES AND HERE YOU ARE, BACK TOGETHER AGAIN!**

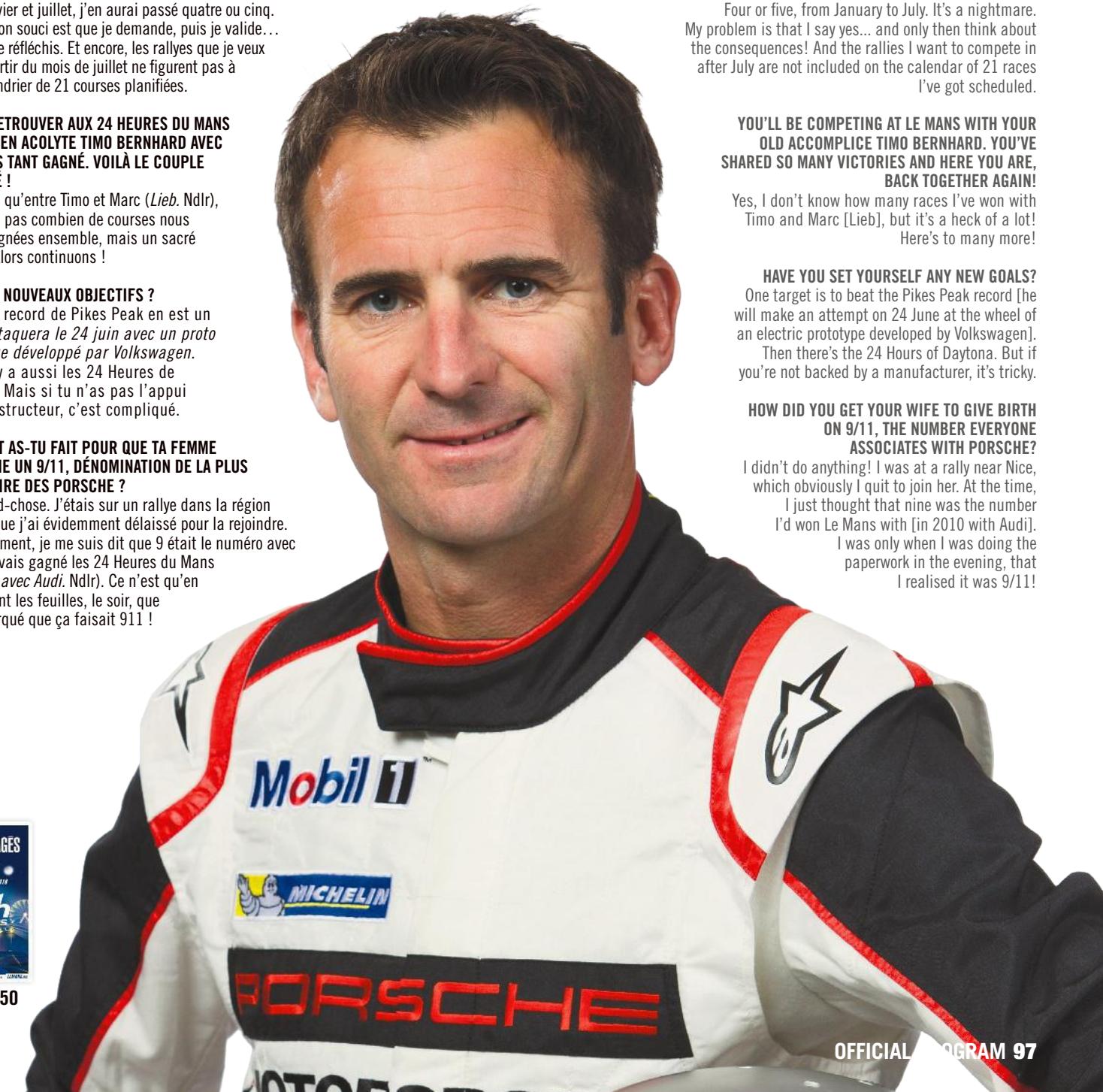
Yes, I don't know how many races I've won with Timo and Marc [*Lieb*], but it's a heck of a lot! Here's to many more!

**HAVE YOU SET YOURSELF ANY NEW GOALS?**

One target is to beat the Pikes Peak record [he will make an attempt on 24 June at the wheel of an electric prototype developed by Volkswagen]. Then there's the 24 Hours of Daytona. But if you're not backed by a manufacturer, it's tricky.

**HOW DID YOU GET YOUR WIFE TO GIVE BIRTH ON 9/11, THE NUMBER EVERYONE ASSOCIATES WITH PORSCHE?**

I didn't do anything! I was at a rally near Nice, which obviously I quit to join her. At the time, I just thought that nine was the number I'd won Le Mans with [in 2010 with Audi]. I was only when I was doing the paperwork in the evening, that I realised it was 9/11!



**PRO**

**FLASHBACK**

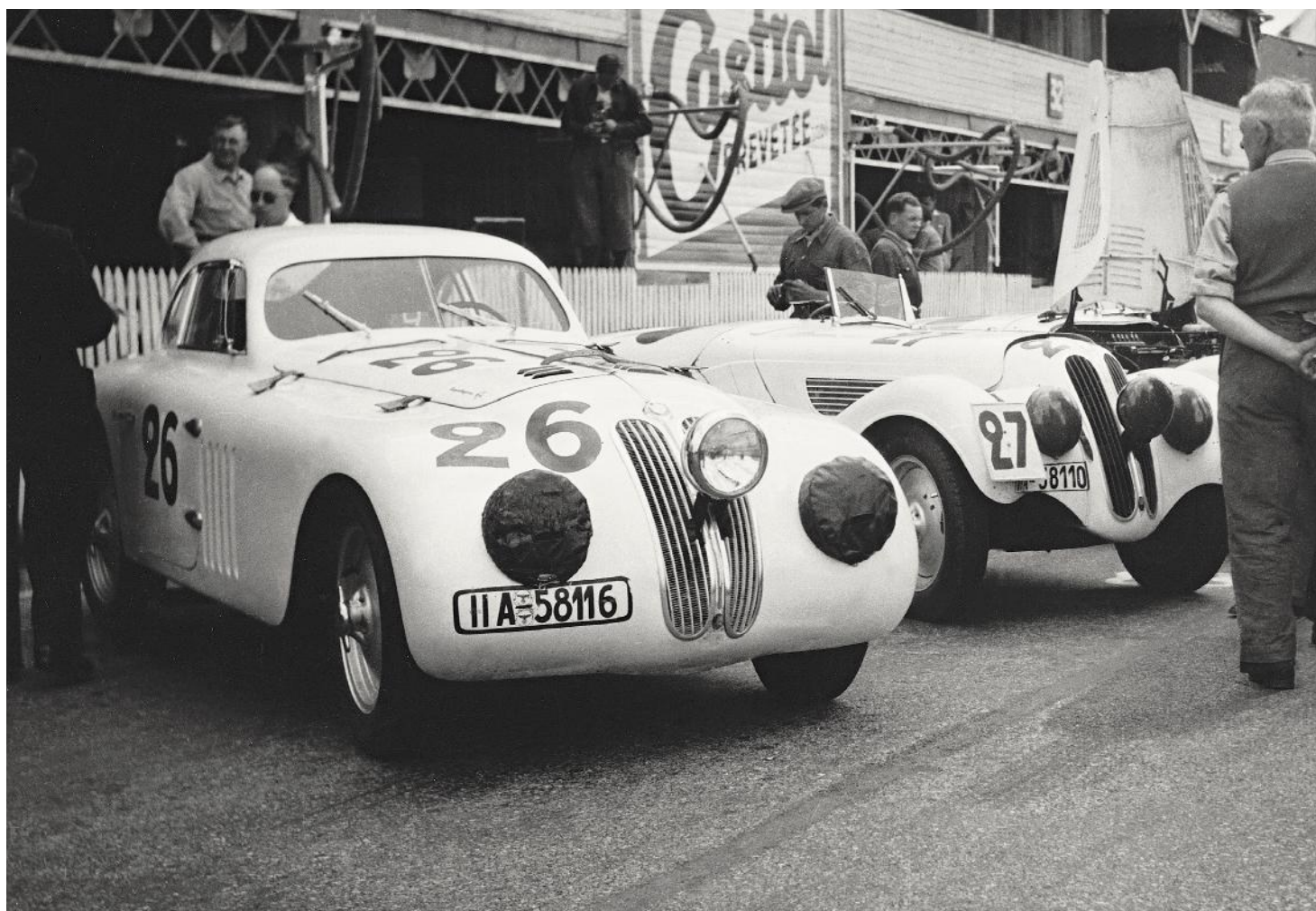
**BMW**

# L'HÉLICE AU PAYS DES MERVEILLES

Après six années d'absence, la firme munichoise revient aux 24 Heures du Mans avec la M8 GTE. Créditée de neuf victoires de catégorie, dont une au général en 1999, son histoire dans la Sarthe a surtout été marquée par cinq modèles mythiques et notamment ses Art Cars.

# ARTFUL ENGINEERING

The German marque returns to the 24 Hours of Le Mans with the M8 GTE, ending a six-year hiatus. BMW can boast nine class wins, including an overall victory in 1999. The constructor's Le Mans history features five iconic models and, of course, its famous Art Cars.



# 1937 > 1939

## BMW 328 TOURING

Conçue par Fritz Firlider, dessinée et construite à Eisenach, la 328 est alors le modèle phare de la firme bavaroise. À défaut de pouvoir ferrailer avec Alfa Romeo ou Mercedes-Benz en Grands Prix, le constructeur munichois se concentre sur la catégorie 2 litres en Endurance. Après une tentative en 1937, pour sa première apparition dans la Sarthe, elle revient en 1939 avec trois 328 avec la ferme ambition de faire tomber ces satanées Adler qui l'avaient emporté deux ans plus tôt. Malgré quelques réfractaires au sein même de l'entreprise, la conception d'une 328 Touring coupé plus léchée sur le plan aérodynamique est validée - à condition que cela n'engendre pas de surcharge pondérale - et confiée à la société italienne Touring qui, prise par le temps, reprendra un dessin pensé à la base pour l'Alfa Romeo 2500 SS. En résulte une auto de 635 kg dépassant les 210 km/h. À l'arrivée, derrière les monstres de l'époque, au 5<sup>e</sup> rang, on retrouve la BMW 328 Touring de Max von Schaumburg-Lippe et Fritz Hans Wenscher, première de la classe 2.0 litres. Un triomphe complété par les deux roadsters, passés sous le drapeau à damier aux 7<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> rangs. Depuis la deuxième place de la Mercedes SSK en 1931, jamais une voiture allemande n'avait réussi à terminer aussi haut dans la hiérarchie. C'est également la première fois qu'une voiture équipée d'un 2.0 litres atmosphérique franchit le cap des 3000 km.

Designed by Fritz Firlider and built at Eisenach, the 328 was the Bavarian firm's flagship model. Unable to compete with Alfa Romeo and Mercedes-Benz in Grand Prix racing, BMW focused its efforts on the 2-litre class in endurance. It made its first appearance at Le Mans in 1937 then returned in 1939 with three 328s and the clear ambition of toppling the Adlers that had taken the class honours two years earlier. Despite some opposition from within the firm itself, the design for a more aerodynamic 328 Touring coupe model was rubber-stamped - on condition that it would not add any extra weight - and entrusted to Touring, an Italian firm who, pressed for time, made use of a design originally produced as the basis for the Alfa Romeo 2500 SS. The resulting car weighed in at 635 kg and exceeded speeds of 210 kph. At Le Mans, the BMW 328 Touring driven by Max von Schaumburg-Lippe and Fritz Hans Wenscher came home fifth (first in the 2.0-litre class), just behind the giants of that era. A triumph made all the sweeter when two other BMW roadsters passed the chequered flag in seventh and ninth place. It was the first time that a German car had finished that high in the standings since the runner-up spot for the Mercedes SSK in 1931. It was also the first time that a car with a naturally-aspirated 2.0-litre engine had passed the 3,000-km mark.

# 1972 > 1977

## BMW 3.0 CSL

Après 33 ans d'absence, notamment en raison d'une 2<sup>e</sup> guerre mondiale, BMW revient en terre mancelle en 1972, même si la mécanique bavaroise n'a jamais vraiment quitté les lieux, puisque vue dans des Bristol, A.C. et même une Chevron B8. Si plusieurs autos sont attendues cette année-là, une seule 2800CS est au départ, mais elle ne verra pas l'arrivée. En 1973, on met les bouchées doubles. Aux deux voitures alignées par l'usine, s'ajoute une 3.3 litres exploitée par Schnitzer... et dont le moteur rendra l'âme dès le premier tour. Dominées par les Ford Capri en qualifications, les bavaroises connaissent une entame de course des plus compliquées. La n°50 capitulera définitivement suite à un contact avec une Ferrari en perdition. Mais le clan Ford est également à la peine, et le dimanche, victime de sa mécanique, la dernière capitule. De quoi offrir une victoire à l'usure dans la catégorie Tourisme 5.0 litres à la BMW 3.0 CSL n°51 de Toine Hezemans-Dieter Quester, onzième du classement général. La firme à l'hélice qui s'adjugera durant cette période quatre autres victoires de classe (1974, 1975 avec la 2002 et 1976 en TS, puis 1977 en IMSA) mais la 3.0 CSL est surtout rendue mythique par ses décorations Art Cars chères à Hervé Poulain. À Alexandre Calder en 1975 succédera l'année suivante un autre artiste en la personne de Franck Stella, des autos qui resteront à jamais dans l'histoire de la classique mancelle.

BMW was absent from Le Mans for 33 years, mainly explained by the 2<sup>nd</sup> World War and ensuing financial difficulties. Its engines were still present, however, powering the Bristols, ACs and even a Chevron B8. The German firm made its official return to La Sarthe in 1972. Several cars were expected that year but ultimately there was just one 2800CS on the grid. It never made it to the finish line. In 1973, the Bavarians pulled out all the stops. In addition to two factory cars, there was a 3.3-litre version run by Schnitzer but its engine succumbed in the first lap! Overshadowed by the Ford Capris during qualifying, BMW's race got off to a complicated start. The #50 was forced to retire after colliding with a struggling Ferrari. However, the Ford clan were also suffering and on Sunday, the last Capri in the race fell foul to mechanical issues. That handed victory in the 5-litre touring class to the #51 BMW 3.0 CSL driven by Toine Hezemans and Dieter Quester, who finished 11th overall. The Bavarian firm claimed four other class victories during this era (1974 and 1975 with the 2002, 1976 in the Touring Special (TS) class, then 1977 in the IMSA class), but the 3.0 CSL was best known for its Art Car liveries commissioned by Hervé Poulain. After Alexandre Calder in 1975, another artist, Franck Stella, was chosen in 1976. A distinctive feature which allowed these two racers to mark the French endurance race's history.

# 1979 > 1986

## BMW M1

La M1, première voiture de la marque badgée M (lettre désignant ses modèles sportifs), mue par un 6 cylindres en ligne, a débuté en compétition dans la série Procar, championnat réservé aux pilotes de renom et se produisant en lever de rideau des Grands Prix de F1. Si l'usine homologue une voiture répondant aux réglementations Groupe 5 à la fin de l'année 1980, elle ne se montre pas intéressée par des engagements dans des courses d'envergure, accaparée par son arrivée en F1 comme motoriste de Brabham. Cependant, dès 1979 et donc avant l'homologation officielle, Hervé Poulain engage au Mans un exemplaire, une Art Car bien évidemment, dont la robe est confiée à Andy Warhol, et qui est directement préparée par l'usine. Une auto qualifiée au 3<sup>e</sup> rang en IMSA et qui termine 6<sup>e</sup> du général et 2<sup>e</sup> de sa catégorie derrière la Porsche 935 du Dick Barbour Racing, emmenée notamment par Paul Newman. Si elle a su tirer avantage de la pluie, elle a perdu beaucoup de temps le dimanche matin lors d'un changement de boîte de vitesses. Un fort beau résultat qui poussera nombre d'écuries privées à se procurer la belle bavaroise, que l'on verra au départ du double tour d'horloge sarthois à huit reprises. L'écurie allemande Helmut Gall offrira même à BMW ses 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> victoires de catégorie en terre mancelle, à savoir en Groupe B, en 1984 et 1985, mettant fin à l'outrageuse domination de Porsche sur le GT depuis 1975.

The M1, powered by a straight-six engine, was the first of the marque's M-badged cars (M for motorsport) to make its racing début. It was fielded in the Procar series, a championship for professional drivers that served as a curtain-raiser to F1 Grand Prix races. While the carmaker approved a car compliant with Group 5 regulations in the late 1980s, it didn't seem interested in entering high-profile sportscar races, too busy with its foray into Formula One, providing engines for Brabham. However, as early as 1979, i.e. well before official approval, Hervé Poulain fielded a model – an Art Car with its livery designed by Andy Warhol – directly prepared by the factory. The car qualified third in the IMSA class and went on to finish sixth overall and second in class, behind the Porsche 935 entered by Dick Barbour Racing and driven by Paul Newman. A heavy storm aided it in its efforts, but it lost a lot of time on Sunday morning during a gearbox replacement. Nonetheless, it was a great result that encouraged an array of private teams to purchase the M1, which started the 24 Hours eight times in all. Germany's Helmut Gall team served BMW with its seventh and eighth Le Mans class wins in 1984 and 1985, in Group B at that time, putting an end to Porsche's decade-long reign over the GT class.





# 1998 > 1999

## BMW V12 LMR

En 1996 débute la quatrième campagne BMW au Mans. Galvanisé par le succès, un an plus tôt, d'une McLaren F1 GTR mue par un V12 sortant de ses ateliers, la firme bavaroise aligne en son nom propre deux exemplaires de la belle anglaise. Malgré une 3<sup>e</sup> place en 1997, les résultats sont décevants, puisque les officielles se font même dominer par le Gulf Team Davidoff qui dispose de la même monture. Dès 1998, deux prototypes répondant au nom de V12 LM se présentent au départ. Des LM P1 conçues en Grande-Bretagne par Williams et exploitées par Schnitzer Motorsport. Si la cylindrée est portée à 5900 cm<sup>3</sup>, le V12 de la McLaren est conservé. La première année, l'auto se montre la plus rapide des LM P1 en qualifications, tout en étant devancée par les Toyota, Porsche et autres Mercedes répondant à la réglementation GT1. Les deux allemandes abandonnent en raison de vibrations les rendant dangereuses. Pour 1999, la voiture est revue et s'avère bien plus redoutable. À tel point que vers 12 heures, profitant des déboires de ses rivaux, BMW se dirige vers un doublé, avant que J.J. Lehto ne sorte de la piste au volant de la n°17. Après s'être montrée très prudente - ce qui vaudra à Yannick Dalmas des remontrances de la part de ses supérieurs - la V12 LMR que le Français partage avec Pierluigi Martini et Joachim Winkelhock offre à BMW sa première victoire au classement général. Le Mans inscrit à son palmarès, la firme à l'hélice quitte l'Endurance et s'en va poursuivre, dès l'année suivante, son idylle avec Williams en F1.

BMW's fourth Le Mans campaign began in 1996. Boosted by the success of a McLaren F1 GTR powered by a V12 from its workshops the previous year, the Bavarian firm entered two of the magnificent British cars under its own name. Apart from a third place in 1997, results were disappointing, and the factory cars were even outclassed by Gulf Team Davidoff, which fielded the same models. In 1998, two V12 LM prototypes lined up for the start. These were LM P1 cars designed in Great Britain by Williams and operated by Schnitzer Motorsport. With capacity expanded to 5,900 cc, they used the same V12 engine as the McLaren. That year, the car was the fastest LM P1 in qualifying, but was beaten by the Toyota, Porsche and Mercedes compliant with GT1 regulations. The two BMW entries were forced to retire due to vibrations that made them dangerous to drive. The car was overhauled for 1999 and proved to be much more formidable. In fact, at around midday, benefiting from its rivals' woes, BMW was heading for a one-two finish when J.J. Lehto spun off track in the #17. After a very cautious drive, which earned Yannick Dalmas a reprimand from his superiors, the V12 LMR shared by the Frenchman, Pierluigi Martini and Joachim Winkelhock gave BMW its first ever outright win. With the Le Mans trophy safely tucked away in its cabinet, the Munich-based firm left endurance racing to pursue its idyll with Williams in Formula One.

# 2010 > 2011

## BMW M3 E92

Fin 2009, BMW met fin à sa décevante aventure en F1 vierge de tout titre mondial. Dès 2010, deux M3 E92 sont inscrites en Intercontinental Le Mans Cup, ancêtre du WEC. Cette année-là, la firme allemande fait parler d'elle en se présentant au Pesage avec une auto décorée par Jeff Koons et s'inscrivant dans la lignée des Art Cars ayant fait la légende de la marque dans la Sarthe. Mais la belle abandonne sur panne d'essence alors que la voiture sœur termine péniblement après avoir dû composer avec bon nombre de pépins mécaniques. L'année suivante, la bavaroise apparaît bien mieux au point, à tel point qu'au volant de la n°55, Augusto Farfus - qui est de la partie cette année sur l'une des deux M8 GTE officielles - offre la pole position du GTE Pro à son employeur. Las, en course, BMW devra se contenter d'une 3<sup>e</sup> place à mettre au crédit de la n°56 de Andy Priaulx-Joey Hand-Dirk Müller, qui termine à un tour de la Corvette C6.R victorieuse. Considérant que sa création n'a que peu de chance de triompher sur les longues lignes droites mancelles et trouvant la couverture médiatique de la catégorie trop faible, BMW se concentre sur le championnat américain (ALMS puis IMSA). À la M3 succède, aux États-Unis en 2014 et 2015, la Z4 GTE jamais alignée au Mans, puis la M6 GTLM, qui n'est qu'une extrapolation du modèle GT3 et ne répondant donc pas au règlement FIA. Agacé de voir ses rivaux commerciaux se disputer le trophée, BMW conçoit la M8 GTE, qui a pour mission de décrocher une première victoire en GT depuis 1985.

At the end of 2009, BMW called time on its disappointing F1 venture, without having taken a single world title. In 2010, it entered two M3 E92s in the Intercontinental Le Mans Cup, predecessor to the WEC. That year, the Bavarian marque was the talk of the town when it rolled up at scrutineering with a car decorated by Jeff Koons, carrying on its Art Car tradition. Unfortunately, the stunning racer retired after running out of fuel, while its sister car struggled to finish after a spate of mechanical issues. The following year, BMW looked on much better form and its #55 car, driven by Augusto Farfus, who will race one of the official M8 GTEs in La Sarthe this year, clinched pole position in the GTE Pro class. However, BMW had to settle for third place with the #56 shared by Andy Priaulx, Joey Hand and Dirk Müller, one lap behind the winning Corvette C6.R. Convinced that its racing machine had little chance of winning on the long straights of Le Mans and disappointed by insufficient media coverage, BMW chose to concentrate on the American championship (ALMS then IMSA). Across the pond, the M3 was replaced by the Z4 GTE in 2014 and 2015, a car that had never featured at Le Mans, and then the M6 GTLM. This was derived from the GT3 model and thus did not comply with FIA regulations. Irrked to see its market rivals battling it out for the trophy, BMW has now designed the M8 GTE with the goal of bagging its first GT victory since 1985.

# « IL VA Y AVOIR DE LA GROSSE BASTON »

Grand absent de la dernière édition suite au terrible accident dont il avait été victime lors des qualifications d'Indy 500, le Sarthois prendra son 12<sup>e</sup> départ avec la ferme intention de signer une deuxième victoire de catégorie.

## COMMENT VOUS SENTEZ-VOUS AUJOURD'HUI ?

Très bien. Après mon accident survenu en mai 2017, je suis revenu à la compétition à la fin du mois août. De mon programme Endurance avec Ford, je n'ai donc raté « que » Le Mans. En IndyCar, cette saison, nous sommes performants sur tous les types de terrains. C'est la première fois depuis ma période Champ Car que j'ai les armes pour me battre.

## VOUS AVEZ SIGNÉ, DIMANCHE 20 MAI, LE 5<sup>e</sup> TEMPS DES QUALIFICATIONS À INDY 500, EXERCICE DURANT LEQUEL VOUS AVIEZ ÉTÉ VICTIME DE CE TERRIBLE ACCIDENT L'AN PASSÉ. AVEZ-VOUS EU DE L'APPRÉHENSION ?

Quand tu te lances avec une voiture inconfortable, ça ravive de mauvais souvenirs. D'autant plus que l'an passé, j'étais très en confiance et la voiture m'a quand même échappé... Je suis content que ça se soit bien terminé, mais

je reconnais que ça a été l'une des choses les plus difficiles qu'il m'a été donné de faire dans ma vie et certainement le week-end le plus compliqué de ma carrière.

## LE MANS VOUS A-T-IL MANQUÉ ?

Le Mans, en Endurance, c'est le Graal. Plus encore pour moi qui suis Sarthois. Alors forcément ça m'a manqué.

## CETTE VICTOIRE EN GTE PRO, IL Y A DEUX ANS, ÉTAIT-CE UN GRAND MOMENT DE VOTRE CARRIÈRE ?

Oui, car cela reste une victoire de catégorie. Et mon rôle de troisième pilote (*il ne dispute pas l'intégralité d'une saison contrairement à ses équipiers Dirk Müller et Joey Hand, qui sévissent en IMSA*. Ndlr) n'est pas toujours facile. L'important est de ne pas faire d'erreur et Dieu sait que j'aurais pu en commettre, puisque je me suis retrouvé sans électronique, sans tableau de bord, sans pit limiter et sans radio. Je pense donc avoir fait ma part de

boulot. Mais je n'ai jamais caché que Le Mans restera un crève-cœur tant que je ne me serai pas vu offrir une nouvelle opportunité - si elle se présente un jour - de l'emporter au général. Mais ce que je retiens de cette victoire, c'est que j'ai été l'un des acteurs du retour victorieux de Ford aux 24 Heures du Mans, 50 ans après la première victoire de la GT40, et ça, c'est vraiment sympa.

## LES GRANDS CONSTRUCTEURS ONT DÉSERTE LE LM P1. LE GTE PRO, EST-CE LA CATÉGORIE À SURVEILLER CETTE ANNÉE ?

La grosse bagarre entre constructeurs, elle sera en GTE Pro. Il va y avoir de la grosse baston entre nous six, c'est certain.

## VOUS ATTENDEZ-VOUS À UN ACCUEIL SPÉCIAL DE LA PART DES FANS, TOUCHÉS PAR VOTRE ABSENCE DE L'AN DERNIER ?

On dit souvent « *loin des yeux, loin du cœur* », mais j'ose espérer qu'ils ne m'ont pas oublié (*Rires*). ●

# SÉBASTIEN BOURDAIS

FORD CHIP GANASSI TEAM USA

## “THERE'LL BE A TREMENDOUS SCRAP”

After missing out last year following his dramatic accident in Indy 500 qualifying, Le Mans-born Sébastien Bourdais will be back for his twelfth appearance in the French endurance classic with every intention of clinching a second class win.

## HOW ARE YOU NOW?

Very well. I returned to racing at the end of August last year, three months after my accident. I only missed Le Mans out of my endurance campaign with Ford. In IndyCar, this year, we are competitive on all types of circuit. It's the first time since my Champ Car experience that I am not fighting a losing battle.

## ON SUNDAY 20 MAY, YOU CLOCKED THE FIFTH-FATEST TIME IN QUALIFYING FOR INDY 500, WHICH IS WHERE YOU HAD THAT TERRIBLE ACCIDENT LAST YEAR. WERE YOU APPREHENSIVE?

When you go out with an uncomfortable car, it brings back bad memories. Especially as, last year, I was really confident and still managed to lose control of the car... I'm glad it's all over. All's well that ends well. I have to admit, though, that it was one of the hardest things

I've ever had to do and definitely the toughest weekend of my career.

## DID YOU MISS NOT RACING AT LE MANS?

In endurance, Le Mans is the holy grail. Especially for me as I hail from the city. So, yes, I did miss it.

## WAS THE LM GTE PRO WIN TWO YEARS AGO A HIGHLIGHT OF YOUR CAREER?

Yes, a class win is a class win. My role as third driver [Bourdais does not compete for a full season unlike co-drivers Dirk Müller and Joey Hand who race in the IMSA championship] isn't always an easy one. It's important not to make any mistakes and, God knows, I could easily have done as I found myself with no electronics, no instruments, no pit limiter and no radio! I think I did my share of the work. However,

I'll be heartbroken if I never get an opportunity to win Le Mans outright. What I'll always remember about the 2016 win, though, is that I played a part in Ford's triumphant return to the 24 Hours of Le Mans, fifty years after the GT40's maiden victory, and that's really great.

## MAJOR MANUFACTURERS HAVE PULLED OUT OF LMP1. WILL LM GTE PRO BE THE CLASS TO WATCH THIS YEAR?

LM GTE Pro will be the real battleground for the manufacturers. There'll be a tremendous scrap between the six of us, that's for sure.

## ARE YOU EXPECTING A SPECIAL WELCOME FROM FANS WHO WERE UPSET THAT YOU COULDN'T TAKE PART LAST YEAR?

“*Out of sight, out of mind*” as the saying goes, but I hope they haven't forgotten me altogether [Laughs]. ●



“LE MANS,  
EN ENDURANCE,  
C’EST LE GRAAL.  
PLUS ENCORE  
POUR MOI QUI  
SUIS SARTHOIS”

“IN ENDURANCE,  
LE MANS IS THE  
HOLY GRAIL.  
ESPECIALLY  
FOR ME AS I HAIL  
FROM THE CITY”



**Ford**  
Powered by  
**EcoBoost®**

**Castrol**  
**EDGE**

**MICHELIN**

IMSA  
**WeatherTech®**  
SPORTSCAR CHAMPIONSHIP

**GT**

Ford | FORD PERFORMANCE  
**CHIP GANASSI**  
**RACING**

**IHG® Rewards**

# GTE AM

## ENJEUX CHALLENGES

### UN 7<sup>e</sup> VAINQUEUR DIFFÉRENT EN SEPT ÉDITIONS ?

SEVEN WINNERS FOR SEVEN RACES?

Depuis les deux victoires de rang de Larbre Compétition en 2011 et 2012, jamais une équipe n'a réussi à conserver son bien en GTE Am. À IMSA Performance en 2013 ont succédé Aston Martin Racing, SMP Racing, Spirit of Race et JMW Motorsports. Si l'on se fie à la manche d'ouverture du WEC, le clan Aston Martin part favori auprès des bookmakers, la n°98 officielle ayant remporté de justesse les Total 6 Heures de Spa-Francorchamps devant l'exemplaire de TF Sport. Mais la première citée, qui a remporté le Championnat du monde d'Endurance l'an passé, n'arrive pas, dans la Sarthe, à dominer ses rivales comme elle a l'habitude de le faire sur les courses de six heures. Le Proton Racing a des atouts à faire valoir avec trois Porsche dont une, la n°77, sur laquelle sont inscrits deux jeunes pilotes liés à Porsche, à savoir Matt Campbell et Julien Andlauer. Autre 911 RSR espérant briller, Team Project 1, équipe débutante habituée de la Porsche Carrera Cup et de la Porsche Supercup, et qui s'appuie sur l'expérience de Jörg Bergmeister. Dans le clan Ferrari, JMW Motorsports, tenant du titre, sera comme toujours à suivre de près. Tout comme l'exemplaire aligné sous la bannière Keating Motorsports et exploitée par Risi Competizione, écurie détentrice de trois victoires de catégorie au Mans. Le reste des prétendants devrait avoir plus de mal à se mêler à la lutte pour la victoire. Méfiance cependant, en GTE Am plus encore que dans les autres catégories, rien n'est jamais écrit à l'avance.

Since Larbre Compétition triumphed twice in a row in 2011 and 2012, no team has managed to retain the LMGTE Am title. IMSA Performance won in 2013, followed by Aston Martin Racing, SMP Racing, Spirit of Race and JMW Motorsport. If the first round of the WEC is anything to go by, the Aston Martin clan is favourite with the bookies, the #98 works car having clinched the Total 6 Hours of Spa-Francorchamps ahead of TF Sport. Although dominant in 6-hour races, defending WEC champion Aston Martin has more trouble ruling the roost at the 24 Hours of Le Mans. Proton Racing has a good hand to play, fielding three Porsches including the #77 driven by two young Porsche experts Matt Campbell and Julien Andlauer. Another 911 RSR is looking to shine. Porsche Carrera Cup and Supercup outfit Team Project 1 is counting on Jörg Bergmeister's experience to steer it into the limelight. Defending champions JMW Motorsport (Ferrari) will be a force to be reckoned with as usual. As will the Keating Motorsports Ferrari, operated by three-time Le Mans class winner Risi Competizione. The other contenders are doubtful podium material. However, LMGTE Am is a notoriously open class and therefore difficult to predict.

*Bien que chaque année favorite, l'Aston Martin n°98 ne parvient pas à concrétiser dans la Sarthe.*

*Favorite each year, the Aston Martin #98 fails to materialize in La Sarthe.*

*Deuxième l'an passé, Spirit of Race espère gravir une marche supplémentaire.*

*Second last year, Spirit of Race wants to climb one more step in 2018.*

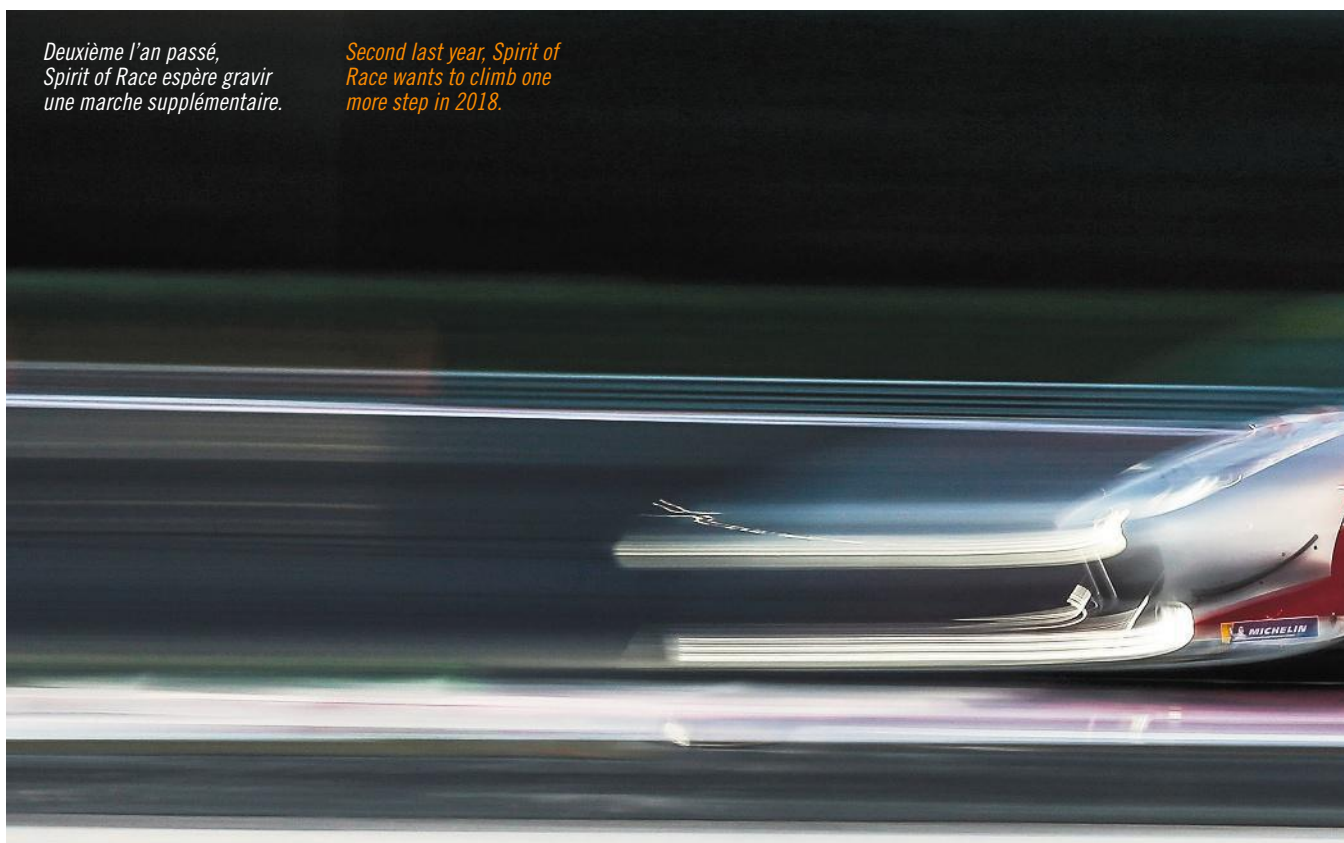
### FIA WEC CLASSEMENTS CURRENT STANDINGS

#### Pilotes / Drivers GTE Am

- 1 Dalla Lana-Lamy-Lauda 25 pts
- 2 Alers Hankey-Yoluc-Eastwood 18 pts
- 3 Sawa-Griffin-Mok 15 pts
- 4 Andlauer-Campbell-Ried 13 pts
- 5 Beretta-Ishikawa-Cheever III 10 pts, etc.

#### Équipes / Teams GTE Am

- 1 Aston Martin Racing (#98) 26 pts
- 2 TF Sport 18 pts
- 3 Clearwater Racing 15 pts
- 4 Dempsey-Proton Racing (#77) 13 pts
- 5 MR Racing 10 pts





# JÖRG BERGMEISTER

**Avant sa 16<sup>e</sup> participation, l'Allemand se confie sur sa passion pour Porsche et les 24 Heures du Mans.**

**VOUS ÊTES L'UN DES PLUS GRANDS PILOTES D'ENDURANCE... PAR LA TAILLE !**

Oui, c'est vrai (*Rires*). Je mesure 1,94 mètre ! Malheureusement d'ailleurs, car les voitures de course sont rarement construites pour accueillir de tels gabarits.

**LE SLOGAN DE VOTRE ÉQUIPE PROJECT 1 EST « BE COOL, BE FAST, BE FIRST » ; C'EST QUOI VOTRE SECRET POUR RESTER COOL AU VOLANT ?**

Il faut garder l'esprit serein et relax, même si c'est plus facile à dire qu'à faire.

**QUELLES IMAGES VOUS VIENNENT EN TÊTE À L'ÉVOCATION DU NOM LE MANS ?**

Ah Le Mans ! C'est ma course préférée. C'est un ensemble de choses, l'atmosphère est unique et le circuit est vraiment atypique.

**AVEC VOTRE ASSOURDISSANTE RSR, VOUS NE PASSEREZ PAS INAPERÇU !**

Tout le monde sera gagnant : les fans prendront beaucoup de plaisir et la conduite de la nouvelle RSR procure plus de fun que l'ancienne version. Elle possède davantage d'appui aéro, ce qui me permettra de passer des virages pied au plancher. Placez-vous à Indianapolis ou aux virages Porsche, vous verrez !

**QUEL EST VOTRE MEILLEUR SOUVENIR DU MANS ?**

Sans hésitation, ma victoire en GTS en 2004 avec mes amis Patrick Long et Sascha Maassen. C'est également le souvenir le plus douloureux. Une semaine avant le départ, je suis tombé à vélo. J'avais des brûlures sur tout le corps. Ce succès valait bien ces efforts.

**COMMENT EXPLIQUEZ-VOUS VOTRE FIDÉLITÉ POUR PORSCHE ?**

Demandez à un enfant allemand quelle est sa voiture préférée, il y a de bonnes chances pour qu'il réponde « une Porsche ». C'était mon rêve de gosse ; mon père détenait une concession du groupe Volkswagen, parfois il recevait une 911 et je passais des heures à l'admirer.

**As he prepares for his sixteenth Le Mans 24 Hours, German driver Jörg Bergmeister tells us about his passion for Porsche and for Le Mans.**

**YOU ARE HEAD AND SHOULDERS ABOVE OTHER RACING DRIVERS... LITERALLY!**

Yes, that's true! [Laughs] I'm 1.94 metres tall. Unfortunately. Because racing cars aren't usually designed for tall people.

**PROJECT 1 TEAM MOTTO IS BE COOL, BE FAST, BE FIRST. WHAT'S YOUR SECRET TO KEEPING YOUR COOL AT THE WHEEL?**

You have to keep calm and relaxed, which is easier said than done.

**WHAT PICTURES DO THE WORDS LE MANS CONJURE UP IN YOUR HEAD?**

Ah, Le Mans! It's my favourite race. It's a combination of things. The atmosphere is like nowhere else and it's no ordinary circuit either.

**YOU DON'T GO UNNOTICED IN THE DEAFENING RSR!**

Everyone wins. The fans will love it and the new RSR is a joy to drive - even more fun than the old one. It has more downforce, so we can take corners with our foot down.

Watch the race at Indianapolis or the Porsche Curves and you'll see what I mean.

**WHAT IS YOUR BEST MEMORY OF LE MANS?**

Definitely winning GTS in 2004 with my friends Patrick Long and Sascha Maassen. It's also the most painful memory. A week before the race I fell off my bicycle and was badly grazed, with road rash I had burns all over my body. But winning made all the pain worth it.

**WHY SUCH LOYALTY TO PORSCHE?**

Ask any German child what their favourite car is and chances are they'll say Porsche.

It was a childhood fantasy. My father was a Volkswagen group dealer and would sometimes have Porsches on the forecourt. I would admire them for hours on end.



PAGE 54



24h  
LE MANS

JOUR

LION

24H DU MANS

16 - 17 JUIN LIVE 

EUROSPORT

UNIQUEMENT AVEC CANAL

\*HORS OPERATEURS LOCAUX | CREDITS PHOTO : GETTY IMAGES

# KEATING PILOTE DU DIMANCHE

Propriétaire de 18 concessions de voitures dans l'état du Texas, cet Américain de 46 ans drogué d'Endurance effectue chaque année, depuis 2015, son pèlerinage dans la Sarthe.

**N**ombre d'amateurs ont remporté les 24 Heures du Mans. Aujourd'hui, la discipline s'étant professionnalisée, gagner au général est bien compliqué. Mais l'ACO a toujours tenu à faire cohabiter grands constructeurs-écuries privées et pilotes professionnels-gentlemen drivers. Cette année, sur les 180 pilotes inscrits, 62 sont dits « amateurs ». Des pilotes qui, le lundi matin, se doivent d'être au bureau. Ben Keating est de ceux-là. « Cela demande un emploi du temps réglé comme du papier à musique. Mais j'ai la chance de m'appuyer sur une équipe extrêmement professionnelle et qui comprend la passion qui est la mienne. La course participe à mon équilibre personnel. C'est mon oxygène, ce qui me permet d'être performant au bureau. » Son addiction à la compétition remonte à 2006. « En fait, jamais je ne m'étais imaginé pouvoir faire de la course, poursuit le natif de Tomball (Texas). Mais fin 2005, ma femme m'a offert à Noël un week-end de pilotage. C'est donc en 2006 que j'ai découvert la conduite sur circuit, au volant d'une Viper sur le Texas World Speedway. C'est la chose la plus géniale que j'avais pu expérimenter. Et puis j'ai pris part à la Viper Racing League (roulages réservés aux Viper. Ndlr) en 2007. Je n'ai

pas été très bon mais ai été un élève appliqué. J'ai ensuite gagné mon championnat dans ma catégorie de 2008 à 2012. J'ai gravi les échelons, ai appris en lisant des livres et en suivant les conseils de mon coach Neil Hannemann, pilote et ingénieur. Mais sans aucun espoir de participer aux plus grandes courses d'Endurance. Cela s'est fait "accidentellement" un jour, une connaissance m'a mis en contact avec une équipe cherchant un pilote pour les 24 Heures de Daytona. N'ayant pas les fonds nécessaires, j'avais utilisé l'héritage de mes grands-parents, me disant qu'ils auraient apprécié que je l'utilise pour me faire plaisir. Je suis tombé raide dingue de l'Endurance. Pour moi, plus une course est longue, plus elle est belle. » Son habilité au volant augmentant en même temps que son business, il se prend au jeu. Aujourd'hui, il possède 18 concessions automobiles aux quatre coins du Texas. Mais il s'est surtout fait connaître en devenant, en 2009, le plus gros revendeur de Dodge Viper au monde. À partir de 2013, Ben Keating s'engage en American Le Mans Series. « Je rencontre cette année-là Jeroen Bleekemolen qui est, depuis 2014, mon équipier en IMSA. Dès le premier roulage, à voiture égale, il m'a collé 2". J'ai compris que j'étais passé dans une autre sphère. » Les deux hommes

décident alors de s'attaquer au Mans, en 2015, toujours avec une Viper. « Avant ma première venue, j'avais demandé à Jeroen ce à quoi il fallait que je me prépare. Il m'avait répondu en rigolant : "Je pourrais te décrire le moindre petit détail, mais cela ne suffirait pas à te faire comprendre l'expérience incroyable que tu vas vivre." J'ai compris sur place. Le Mans, c'est plus d'une semaine dédiée à la gloire du sport automobile. Mes deux moments préférés ? La Parade, car c'est elle qui illustre le mieux le culte qui est voué à cette course, et le tour d'honneur au milieu des commissaires de piste agitant leurs drapeaux multicolores. »

Après deux apparitions en LM P2, nos deux acolytes - accompagnés du jeune Lucas Stolz - renouent avec le GTE Am sur une Ferrari 488 GTE exploitée par Risi Competizione, mais inscrite sous la bannière Keating Motorsport. Son invitation, il l'a gagnée en remportant le Bob Akin Award décerné au meilleur concurrent Pro-Am de la catégorie GTD de l'IMSA. « Cette course est si imprévisible que tout le monde a sa chance. » S'il parvient à réaliser son rêve, il sera alors le plus heureux des hommes. Que l'on soit Professionnel ou Amateur, au Mans, le goût de la victoire a la même saveur. ●



Son invitation aux 24 Heures du Mans, Keating l'a décrochée en remportant en IMSA, le Bob Akin Award.

Keating won his ticket for Le Mans by receiving the Bob Akin Award in IMSA.

# KEATING THE ADMIRABLE AMATEUR

Owner of 18 car dealerships in Texas, the 46-year-old American petrolhead has contended Le Mans for the last three years.

In the past, many 24 Hours of Le Mans winners have been amateur drivers. However, endurance racing is now dominated by professionals and an outright win would be an arduous task for a gentleman driver. All the same, it is important to the ACO to stay true to the race's origins and to continue mixing major manufacturers and private teams, professionals and amateurs. This year's 180-driver line-up comprises 62 amateurs. After a weekend's racing, they clock on at the office on Monday morning. Ben Keating is one of them. "It requires excellent organisation. I'm lucky enough to be able to rely on an extremely professional team, in whom I have complete trust and who understand my passion. Racing keeps me on an even keel. It's my oxygen. It helps me be efficient at work." He became addicted to racing in 2006. "In fact, I never imagined I'd be able to race", says the native of Tomball, Texas. "In 2005, my wife's Christmas present to me was a weekend's driving experience at the wheel of a Viper on the Texas World Speedway. It was the greatest thing ever. I joined the Viper Racing League [now

NARRA] in 2007. I wasn't very good that year, but I was very studious. From 2008 to 2012 I won the championship in my category every year. I worked my way up, read a lot and followed the advice of driver and engineer Neil Hannemann who coached me. But I never dreamed of taking part in the world's greatest endurance races. It came about by accident. One day, an acquaintance put me in touch with a team that was looking for a driver for the 24 Hours of Daytona. I didn't have the money, so I used my grandparents' inheritance. I said to myself that they would have wanted me to use it for something I really enjoyed. I fell head-over-heels in love with endurance racing. To me, the longer the race, the better."

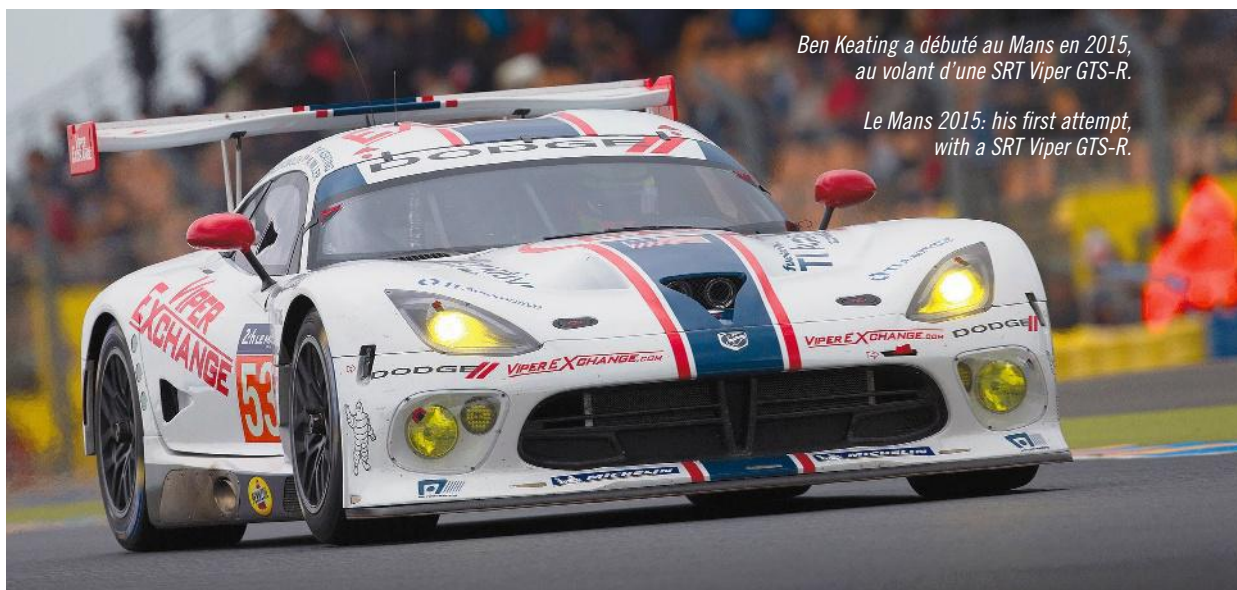
As his business grew he progressed as a driver and, after a while, he was completely hooked. He now owns 18 dealerships across Texas. He became famous in 2009 when he became the world's best seller of Dodge Vipers. Ben Keating took part in the American Le Mans Series in 2013. "That year I met Jeroen Bleekemolen who has been my teammate in IMSA since 2014. First time out, in the same

car, on the same circuit, at the same time, he had 2 seconds on me. I realised this was a whole new league." The two men decided to field a Viper at the 2015 Le Mans 24 Hours. "Beforehand, I asked Jeroen what to expect. He said: 'I could describe it down to the last detail, but you still would have no idea of the incredible experience you're in for.' I saw what he meant once I got there. Le Mans is a week's celebration of motorsport. My two favourite moments? The parade, because it shows just how popular the race is, and the lap of honour with the marshals waving their multicoloured flags. I've been lucky enough to do it for the last two years." After two outings in LM P2, Keating, Bleekemolen and the young Lucas Stolz will be returning to LM GTE Am, fielding a Ferrari 488 GTE operated by Risi Competizione but racing under the Keating Motorsport banner. As winner of the Bob Akin Award for the best IMSA Pro-Am GTD team, the outfit earned an invitation to Le Mans. This race is so unpredictable that everyone has a chance. If his dream comes true, he'll be the happiest man alive. Professional or amateur, victory tastes as sweet. ●

## 3

Ben Keating a déjà remporté, en GTD, les trois plus grandes épreuves d'Endurance américaines : 24 H. de Daytona, Petit Le Mans et 12 H. de Sebring, respectivement en 2015, 2016 et 2017.

Ben Keating has already registered GTD-class wins in the three major American endurance races: 24 Hours of Daytona, Petit Le Mans and the 12 Hours of Sebring, in 2015, 2016 et 2017 respectively.



Ben Keating a débuté au Mans en 2015, au volant d'une SRT Viper GTS-R.

Le Mans 2015: his first attempt, with a SRT Viper GTS-R.



Au volant d'une Riley dépassée, il ne pouvait rien espérer en LM P2 l'an passé.

With a very slow Riley, it was impossible to fight for the win in LM P2 last year.



# PALMARÈS / PAST WINNERS

ANNÉE / YEAR	ÉQUIPAGE / TEAM	VOITURE / CAR	CYL. / DIS	DISTANCE / LENGTH	MOYENNE / AVERAGE
<b>CIRCUIT 17,262 KM</b>					
1923	A. Lagache - R. Léonard	Chenard & Walcker	2978 A	2209,536 km	92,064 km/h
1924	J. Duff - F. Clément	Bentley « Sport »	2995 A	2077,340 km	86,555 km/h
1925	G. de Courcelles - A. Rossignol	Lorraine Dietrich B3-6	3473 A	2233,982 km	93,082 km/h
1926	R. Bloch - A. Rossignol	Lorraine Dietrich B3-6	3446 A	2552,414 km	106,350 km/h
1927	J.D. Benjafield - SCH. Davis	Bentley « Sport »	2989 A	2369,807 km	98,740 km/h
1928	W. Barnato - B. Rubin	Bentley « Sport »	4392 A	2669,272 km	111,219 km/h
<b>CIRCUIT 16,340 KM</b>					
1929	W. Barnato - HRS. Birkin	Bentley Speed Six	6597 A	2843,830 km	118,492 km/h
1930	W. Barnato - G. Kidston	Bentley Speed Six	6597 A	2930,663 km	122,111 km/h
1931	HRS. Birkin - Lord Howe	Alfa Romeo 8C	2336 C	3017,654 km	125,735 km/h
<b>CIRCUIT 13,492 KM</b>					
1932	R. Sommer - L. Chinetti	Alfa Romeo 8 C	2336 C	2954,038 km	123,084 km/h
1933	R. Sommer - T. Nuvolari	Alfa Romeo 8 C	2336 C	3144,038 km	131,001 km/h
1934	L. Chinetti - Ph. Etancelin	Alfa Romeo 8 C	2336 C	2886,938 km	120,289 km/h
1935	J.S. Hindmarsh - L. Fontés	Lagonda M45R Rapide	4451 A	3006,797 km	125,283 km/h
1936	Annulation de l'épreuve suite aux grèves affectant l'industrie automobile française. / Race cancelled due to French automotive industry strike.				
1937	J.-P. Wimille - R. Benoist	Bugatti 57 G	3266 A	3287,938 km	136,997 km/h
1938	E. Chaboud - J. Trémoulet	Delahaye 135 S	3558 A	3180,940 km	132,539 km/h
1939	J.-P. Wimille - P. Veyron	Bugatti 57 C	3251 C	3354,760 km	139,781 km/h
1940 à 1948	Suspension de l'épreuve en raison de la guerre et de ses séquelles. / Race suspended due to the war				
1949	L. Chinetti - Lord Selsdon	Ferrari 166 MM	1995 A	3178,299 km	132,420 km/h
1950	L. Rosier - J.-L. Rosier	Talbot Lago T26 GS	4483 A	3465,120 km	144,380 km/h
1951	P. Walker - P. Whitehead	Jaguar XK 120 C	3441 A	3611,193 km	150,466 km/h
1952	H. Lang - F. Riess	Mercedes-Benz 300 SL	2996 A	3733,800 km	155,575 km/h
1953	T. Rolt - D. Hamilton	Jaguar XK 120 C	3441 A	4088,064 km	170,336 km/h
1954	J.F. Gonzales - M. Trintignant	Ferrari 375 Plus	4954 A	4061,150 km	169,215 km/h
1955	M. Hawthorn - I. Bueb	Jaguar D	3442 A	4135,380 km	172,308 km/h
<b>CIRCUIT 13,461 KM</b>					
1956	R. Flockhart - N. Sanderson	Jaguar D	3442 A	4034,929 km	168,122 km/h
1957	R. Flockhart - I. Bueb	Jaguar D	3781 A	4397,108 km	183,217 km/h
1958	O. Gendebien - Ph. Hill	Ferrari 250 TR	2953 A	4101,926 km	170,914 km/h
1959	R. Salvadori - C. Shelby	Aston-Martin DBR-1	2993 A	4347,900 km	181,163 km/h
1960	O. Gendebien - P. Frère	Ferrari TR 59/60	2958 A	4217,527 km	175,730 km/h
1961	O. Gendebien - Ph. Hill	Ferrari TR 61	2961 A	4476,580 km	186,527 km/h
1962	O. Gendebien - Ph. Hill	Ferrari 330 LM TR1	3967 A	4451,255 km	185,469 km/h
1963	L. Scarfiotti - L. Bandini	Ferrari 250 P	2953 A	4561,710 km	190,071 km/h
1964	J. Guichet - N. Vaccarella	Ferrari 275 P	3299 A	4695,310 km	195,638 km/h
1965	M. Gregory - J. Rindt	Ferrari 275 LM	3285 A	4677,110 km	194,880 km/h
1966	C. Amon - B. McLaren	Ford GT 40 MK II	6982 A	4843,090 km	201,795 km/h
1967	D. Gurney - A.-J. Foyt	Ford GT 40 MK IV	6980 A	5232,900 km	218,038 km/h
<b>CIRCUIT 13,469 KM</b>					
1968	L. Bianchi - P. Rodriguez	Ford GT 40 MK I	4942 A	4452,880 km	185,536 km/h
1969	J. Ickx - J. Oliver	Ford GT 40 MK I	4942 A	4998,000 km	208,250 km/h
1970	H. Herrmann - R. Attwood	Porsche 917 K	4494 A	4607,810 km	191,992 km/h
1971	H. Marko - G. Van Lennep	Porsche 917 K	4907 A	5335,313 km	222,304 km/h
<b>CIRCUIT 13,640 KM</b>					
1972	H. Pescarolo - G. Hill	Matra Simca MS 670	2993 A	4691,343 km	195,472 km/h
1973	H. Pescarolo - G. Larrousse	Matra Simca MS 670 B	2993 A	4853,945 km	202,247 km/h
1974	H. Pescarolo - G. Larrousse	Matra Simca MS 670 B	2993 A	4606,571 km	191,940 km/h
1975	J. Ickx - D. Bell	Gulf Mirage GR8	2986 A	4595,577 km	191,482 km/h

## CHIFFRES / FIGURES

2018 / 86<sup>e</sup> ÉDITION - 85 éditions disputées depuis 1923, soit :

**2040** heures de course  
hours of running

**370 821** km parcourus par les vainqueurs  
km gone through by the winners

**4363** km de moyenne par édition  
km of average speed by edition

### PARTICIPATIONS / PARTICIPATIONS

**33**

- Henri Pescarolo (F)**
- 30** Bob Wollek (F)
- 29** Yojiro Terada (J)
- 26** Derek Bell (GB)
- 24** François Migault (F)
- 23** Claude Ballot-Léna (F)
- Jan Lammers (NL)
- Emmanuel Collard (F)
- 22** Claude Haldi (CH)
- Pierre Yver (F)
- 21** Olivier Beretta (MC)
- Andy Wallace (GB)
- 20** Christophe Bouchut (F)
- Max Cohen-Olivar (MA)
- David Hobbs (GB)
- 19** Jean-Claude Andruet (F)
- Jan Magnussen (DK)

- 18** David Brabham (AUS)
- Tom Kristensen (DK)
- Pedro Lamy (P)
- John Nielsen (DK)
- Hans-Joachim Stuck Jr (D)
- 17** Romain Dumas (F)
- Oliver Gavin (GB)
- Franz Konrad (D)
- Nicolas Minassian (F)
- 16** Patrice Goueslard (F)
- Masten Gregory (USA)
- Jürgen Lässig (D)
- Stéphane Sarrazin (F)
- Vern Schuppan (AUS)
- 15** Jean Blaton dit « Beurlys » (B)
- Jörg Bergmeister (D)
- Alain de Cadenet (GB)

- Jacky Ickx (B)
- Jean-Pierre Jarier (F)
- Stefan Johansson (S)
- Johnny O'Connell (USA)
- Maurice Trintignant (F)
- Darren Turner (GB)
- 14** Jean-Pierre Beltoise (F)
- Jean-Christophe Boullion (F)
- Walter Brun (CH)
- Rinaldo Capello (I)
- Chris Craft (GB)
- Robin Donovan (GB)
- Alain Ferté (F)
- Hurley Haywood (USA)
- Hans Herrmann (D)
- Phil Hill (USA)
- Richard Jones (GB)

- Geoff Lees (GB)
- Patrick Long (USA)
- Allan McNish (GB)
- Tiff Needell (GB)
- Stéphane Ortelli (MC)
- Pierre-Henri Raphanel (F)
- Jean-Daniel Raulet (F)
- Brian Redman (GB)
- Pedro Rodriguez (MEX)
- Raymond Touroul (F)
- Just-Emile Vernet (F)
- Jean Vinatier (F)
- 13** Jürgen Barth (D)
- Lucien Bianchi (B)
- Joakim Bonnier (S)
- Alain Cudini (F)
- Roger Dorchy (F)
- Thomas Erdos (BRE)



ANNÉE / YEAR	EQUIPAGE / TEAM	VOITURE / CAR	CYL. / DIS	DISTANCE / LENGTH	MOYENNE / AVERAGE
1976	J. Ickx - G. Van Lennep	Porsche 936	2142 T	4769,923 km	198,746 km/h
1977	J. Ickx - J. Barth - H. Haywood	Porsche 936	2142 T	4671,630 km	194,651 km/h
1978	D. Pironi - J.-P. Jaussaud	Renault Alpine A 442 B	1997 T	5044,530 km	210,188 km/h
<b>CIRCUIT 13,626 KM</b>					
1979	K. Ludwig- Bill et Don Whittington	Porsche 935 K3	2994 T	4173,930 km	173,913 km/h
1980	J. Rondeau - J.-P. Jaussaud	Rondeau M 379 B	2993 A	4608,020 km	192,000 km/h
1981	J. Ickx - D. Bell	Porsche 936/81	2649 T	4825,348 km	201,056 km/h
1982	J. Ickx - D. Bell	Porsche 956	2649 T	4899,086 km	204,128 km/h
1983	A. Holbert - V. Shuppan - H. Haywood	Porsche 956	2649 T	5047,934 km	210,330 km/h
1984	H. Pescarolo - K. Ludwig	Porsche 956	2649 T	4900,276 km	204,178 km/h
1985	K. Ludwig - P. Barilla - « John Winter »	Porsche 956	2649 T	5088,507 km	212,021 km/h
<b>CIRCUIT 13,528 KM</b>					
1986	H.-J. Stuck - D. Bell - A. Holbert	Porsche 962 C	2649 T	4972,731 km	207,197 km/h
<b>CIRCUIT 13,535 KM</b>					
1987	H.-J. Stuck - D. Bell - A. Holbert	Porsche 962 C	2996 T	4791,777 km	199,657 km/h
1988	J. Lammers - J. Dumfries - A. Wallace	Jaguar XJR 9 LM	6999 A	5332,790 km	221,665 km/h
1989	J. Mass - M. Reuter - S. Dickens	Sauber C9-Mercedes	6038 T	5265,115 km	219,990 km/h
<b>CIRCUIT 13,600 KM</b>					
1990	J. Nielsen - P. Cobb - M. Brundle	Jaguar XJR 12	6999 A	4882,400 km	204,036 km/h
1991	V. Weidler - J. Herbert - B. Gachot	Mazda 787 B	4708 R	4922,810 km	205,333 km/h
1992	Y. Dalmas - D. Warwick - M. Blundell	Peugeot 905	3499 A	4787,200 km	199,340 km/h
1993	G. Brabham - C. Bouchut - E. Hélary	Peugeot 905	3499 A	5100,000 km	213,358 km/h
1994	Y. Dalmas - M. Baldi - H. Haywood	Dauer-Porsche 962 LM	2994 T	4685,701 km	195,238 km/h
1995	Y. Dalmas - J.J. Lehto - M. Sekiya	McLaren F1 GTR	6064 A	4055,800 km	168,992 km/h
1996	M. Reuter - A. Wurz - D. Jones	TWR-Porsche	2999 T	4814,400 km	200,600 km/h
<b>CIRCUIT 13,605 KM</b>					
1997	M. Alboreto - S. Johansson - T. Kristensen	TWR-Porsche	2994 T	4909,600 km	204,186 km/h
1998	A. McNish - L. Aiello - S. Ortelli	Porsche 911 GT1 98	3196 T	4775,355 km	199,324 km/h
1999	Y. Dalmas - J. Winkelhock - P. Martini	BMW V12 LMR	5990 A	4967,974 km	207,624 km/h
2000	F. Biela - T. Kristensen - E. Pirro	Audi R8	3595 T	5007,998 km	208,666 km/h
2001	F. Biela - T. Kristensen - E. Pirro	Audi R8	3595 T	4367,200 km	180,949 km/h
<b>CIRCUIT 13,650 KM</b>					
2002	F. Biela - T. Kristensen - E. Pirro	Audi R8	3595 T	5118,750 km	213,068 km/h
2003	T. Kristensen - R. Capello - G. Smith	Bentley Speed 8	3995 T	5145,571 km	214,399 km/h
2004	T. Kristensen - R. Capello - S. Ara	Audi R8	3595 T	5169,970 km	215,415 km/h
2005	T. Kristensen - J.J. Lehto - M. Werner	Audi R8	3595 T	5050,500 km	210,216 km/h
<b>CIRCUIT 13,650 KM modifié</b>					
2006	F. Biela - E. Pirro - M. Werner	Audi R10 TDI	5499 TD	5187,000 km	215,410 km/h
<b>CIRCUIT 13,629 KM</b>					
2007	F. Biela - E. Pirro - M. Werner	Audi R10 TDI	5499 TD	5029,101 km	209,152 km/h
2008	T. Kristensen - R. Capello - A. McNish	Audi R10 TDI	5499 TD	5192,649 km	216,360 km/h
2009	M. Gené - A. Wurz - D. Brabham	Peugeot 908 HDi FAP	5499 TD	5206,278 km	216,664 km/h
2010	R. Dumas - T. Bernhard - M. Rockenfeller	Audi R15 plus TDI	5499 TD	5410,713 km	225,446 km/h
2011	M. Fässler - A. Lotterer - B. Tréluyer	Audi R18 TDI	3700 TD	4838,295 km	201,266 km/h
2012	M. Fässler - A. Lotterer - B. Tréluyer	Audi R18 e-tron quattro	3700 TD Hy	5151,762 km	214,468 km/h
2013	L. Duval - T. Kristensen - A. McNish	Audi R18 e-tron quattro	3700 TD Hy	4742,892 km	197,446 km/h
2014	M. Fässler - A. Lotterer - B. Tréluyer	Audi R18 e-tron quattro	4000 TD Hy	5165,391 km	214,927 km/h
2015	E. Bamber - N. Hülkenberg - N. Tandy	Porsche 919 Hybrid	2000 T Hy	5383,455 km	224,310 km/h
2016	R. Dumas - N. Jami - M. Lieb	Porsche 919 Hybrid	2000 T Hy	5233,536 km	217,967 km/h
2017	E. Bamber - T. Bernhard - B. Hartley	Porsche 919 Hybrid	2000 T Hy	5001,843 km	208,410 km/h

\*Type moteur : A (atmosphérique), C (compresseur), T (turbo), R (rotatif), TD (turbo diesel), Hy (hybride).

Jack Fairman (GB)  
 Michel Ferté (F)  
 George Fouche (ZA)  
 Marc Goossens (B)  
 Jean Guichet (F)  
 Jean-Pierre Jabouille (F)  
 Jean-Pierre Jaussaud (F)  
 Peter Kox (NL)  
 Xavier Lapeyre (F)  
 Herbert Müller (CH)  
 Jesus Pareja (E)  
 Emanuele Pirro (I)  
 Jérôme Policand (F)  
 Rolf Stommelen (D)  
 Wayne Taylor (ZA)  
 Didier Theys (B)

**12** Soheil Ayari (F)  
 Mauro Baldi (I)  
 Jeroen Bleekemolen (NL)  
 Guy Chasseuil (F)  
 Luigi Chinetti (I/USA)  
 Marc Duez (B)  
 Marcel Fässler (CH)  
 Antonio García (E)

Hans Heyer (A)  
 Niclas Jönsson (S)  
 Jonny Kane (GB)  
 Tracy Krohn (USA)  
 Franck Montagny (F)  
 Thierry Perrier (F)  
 Jean-Louis Ricci (F)  
 François Servanin (F)  
 André Simon (F)  
 Bruno Sotty (F)  
 Gordon Spice (GB)  
 Toshio Suzuki (J)  
 Benoît Tréluyer (F)  
 James Weaver (GB)  
 Jean-François Yvon (F)

**11** Sébastien Bourdais (F)  
 Timo Bernhard (D)  
 Pierre Dieudonné (B)  
 Pierre-Louis Dreyfus (F)  
 Patrick Gonin (F)  
 Jean-Marc Gounon (F)  
 Ian Harrower (GB)  
 Eric Hélary (F)  
 Frank Jelinski (D)

Pierre Kaffer (D)  
 Jean-Paul-Libert (B)  
 Marc Lieb (D)  
 Herbert Lingg (D)  
 Umberto Maglioli (I)  
 Jochen Mass (D)  
 Mortimer Morris-Goodall (GB)  
 Stefan Mücke (D)  
 Mike Parkes (GB)  
 Hervé Poulain (F)  
 Pierre Ragues (F)  
 Roy Salvadori (I)  
 Masanori Sekiya (J)  
 John Sheldon (GB)  
 Hubert Striebig (F)  
 Christophe Tinseau (F)  
 Pierre de Thoisy (F)  
 Nino Vaccarella (I)  
 Eric van de Poele (B)  
 Tom Wisdom (GB)  
 Takashi Yorino (J)

### VAINQUEURS / MAIN WINNERS (135 au total)

- 9** Tom Kristensen  
 (1997, 2000 à 2005, 2008, 2013)
- 6** Jacky Ickx (1969, 1975, 1976, 1977, 1981, 1982)
- 5** Derek Bell (1975, 1981, 1982, 1986, 1987)  
 Frank Biela (2000, 2001, 2002, 2006, 2007)  
 Emanuele Pirro (2000, 2001, 2002, 2006, 2007)
- 4** Yannick Dalmas (1992, 1994, 1995, 1999)  
 Olivier Gendebien (1958, 1960, 1961, 1962)  
 Henri Pescarolo (1972, 1973, 1974, 1984)
- 3** Woolf Barnato (1928, 1929, 1930)  
 Rinaldo Capello (2003, 2004, 2008)

Luigi Chinetti (1932, 1934, 1949)  
**Marcel Fässler** (2011, 2012, 2014)  
 Hurley Haywood (1977, 1983, 1994)  
 Phil Hill (1958, 1961, 1962)  
 Al Holbert (1983, 1986, 1987)  
**André Lotterer**

(2011, 2012, 2014)  
 Klaus Ludwig (1979, 1984, 1985)  
 Allan McNish (1998, 2008, 2013)  
 Benoît Tréluyer (2011, 2012, 2014)  
 Marco Werner (2005, 2006, 2007)  
**2 Earl Bamber** (2015, 2017),  
**Timo Bernhard** (2010, 2017),  
 Henry Ralpf Stanley (dit Tim),

Birkin (1929, 1931),  
 Ivor Bueb (1955, 1957),  
**Romain Dumas** (2010, 2016),  
 Ron Flockart (1956, 1957),  
 Jean-Pierre Jaussaud (1978, 1980),  
 Gérard Larrousse (1973, 1974),  
 J.J. Lehto (1995, 2005),  
 Manuel Reuter (1989, 1996),  
 André Rossignol (1925, 1926),

Raymond Sommer (1932, 1933),  
 Hans-Joachim Stuck Jr (1986, 1987),  
 Gijs Van Lennep (1971, 1976),  
 Jean-Pierre Wimille (1937, 1939),  
 Alexander Wurz (1996, 2009)  
**1** 99 pilotes

## VICTOIRES / VICTORIES

### CONSTRUCTEURS / MANUFACTURERS

**19 Porsche** (1970, 1971, 1976, 1977, 1979, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1994, 1996, 1997, 1998, 2015, 2016, 2017)  
**13 Audi** (2000, 2001, 2002, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014)  
**9 Ferrari** (1949, 1954, 1958, 1960, 1961, 1962, 1963,

1964, 1965)  
**7 Jaguar** (1951, 1953, 1955, 1956, 1957, 1988, 1990)  
**6 Bentley** (1924, 1927, 1928, 1929, 1930, 2003)  
**4 Alfa Romeo** (1931, 1932, 1933, 1934),  
 Ford (1966, 1967, 1968, 1969)  
**3 Matra** (1972, 1973, 1974)

Peugeot (1992, 1993, 2009)  
**2 Bugatti** (1937, 1939)  
**1 La Lorraine** (1925, 1926)  
**1 Chenard & Walcker** (1923)  
 Lagonda (1935)  
 Delahaye (1938)  
 Talbot (1950)  
 Mercedes (1952)  
 Aston Martin (1959)  
 Mirage (1975)  
 Renault (1978)

Rondeau (1980)  
 Sauber-Mercedes (1989)  
 Mazda (1991)  
 McLaren (1995)  
 BMW (1999)

### MOTEURS / ENGINES

**33 6 cylindres / cylinder**  
 En ligne / in line : 1925, 26, 29, 30, 35, 38, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 59.  
 À plat / flat : 1976, 77, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 94, 96, 97, 98.  
 En V : 1978, 2011, 2012, 2013, 2014  
**12 cylindres / cylinder**  
**22** En V : 1949, 54, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 72, 73, 74, 88, 90, 95, 99, 2006, 07, 08, 09.  
 À plat / flat : 1970, 71  
**8 cylindres / cylinder**  
**19** En ligne / in line : 1931, 32,

33, 34, 37, 39.  
 En V : 1966, 67, 68, 69, 75, 80, 89, 2000, 01, 02, 03, 04, 05  
**4 cylindres / cylinder**  
**7** 1923, 24, 27, 28, 2015, 2016, 17  
**10 cylindres / cylinder**  
**3** En V : 1992, 93, 2010

**76 ESSENCE / Gasoline**  
 de 1923 à 2005, 2015, 2016, 2017  
**DIESEL**  
**9** de 2006 à 2014

### PNEUMATIQUES / TYRES

**34 Dunlop** (1924, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 35, 37, 38, 39, 50, 51, 53, 55, 56, 57, 60, 61, 62, 63, 64, 77, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 91)  
**26 Michelin** (1923, 78, 89, 92, 93, 95, 98, 99, 2000, 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017)  
**14 Goodyear** (1965, 66, 67, 70, 72, 73, 74, 75, 76,

80, 90, 94, 96, 97)  
**5 Englebert** (1932, 33, 34, 49, 58)  
**3 Firestone** (1968, 1969, 1971)  
**1 Continental** (1952)  
 Pirelli (1954)  
 Avon (1959)

## ÉCARTS / GAPS

### LES 3 PLUS PETITS ÉCARTS À L'ARRIVÉE THE SMALLEST

**20 mètres**

1966 (Ford GT40 de Amon-McLaren devant la Ford GT 40 de Miles-Hulme).

**120 mètres** 1969 (Ford GT40 de Ickx-Oliver devant la Porsche 908 de Larrousse-Herrmann).

**401 mètres** 1933 (Alfa Romeo 8C de Nuvolari-Sommer devant l'Alfa Romeo 8C de Chinetti-Varent de Gunsburg).

### LES 3 PLUS GRANDS ÉCARTS À L'ARRIVÉE THE LARGEST

**349,808 km**

de Benjafield - Davis 1927 (Bentley Super Sport devant la Salmson GS de De Victor-Hasley).

**215,390 km** 1963 (Ferrari 250P de Scarfiotti-Bandini devant la Ferrari 250 GTO de Beurlys-Langlois von Ophem)

**186,025 km** 1981 (Porsche 936 de Ickx-Bell devant la Rondeau M379 de Haran-Streiff-Schlesser).

## RECORDS

### ABSOLUS / ABSOLUTE

Distance  
**5410,713 km** en 24 heures  
 (Circuit de 13,629 km) en 2010, (moy. 225,228 km/h) T. Bernhard-R. Dumas-M. Rockenfeller (Audi R15 plus TDI).

### À BATTRE (circuit actuel de 13,629 km)

Distance  
**397 tours**  
 (5 410,713 km) en 24 heures en 2010 (moy. 225,228 km/h) par T. Bernhard-R. Dumas-M. Rockenfeller (Audi R15 plus TDI).

Tour le plus rapide / fastest lap  
**3'14"791**  
 (circuit de 13,629 km) en 2017 (moy. 251,882 km/h) K. Kobayashi (Toyota TS050 Hybrid)

Tour le plus rapide aux essais / fastest lap in quali  
**3'14"791**  
 K. Kobayashi (Toyota TS050 Hybrid) en 2017 (moy. de 251,882 km/h).

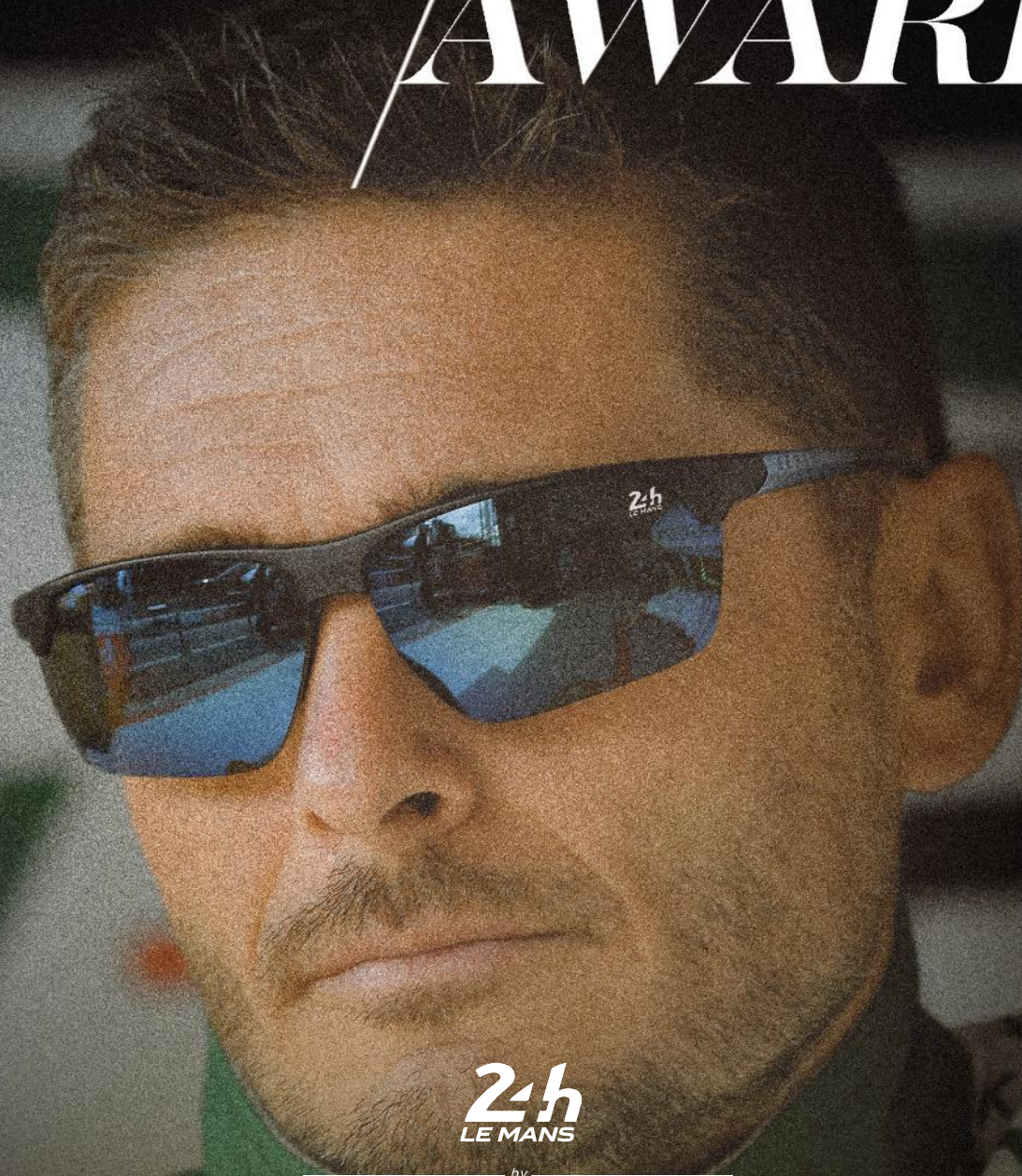
Tour le plus rapide en course / fastest race lap  
**3'17"475**  
 A. Lotterer (Audi R18 e-tron quattro) en 2015, (moy. de 248,5 km/h).



**ALIVE**

**AWARE\***

Giancarlo FISICHELLA porte le modèle LINOSA - 8749 - © Roberto Viva / ACO - Alexis Toureau



\*actif/alerte

**2h**  
LE MANS

by

**SERENGETI®**

THE MOST ADVANCED EYEWEAR



# Perfect match



BETC © Aston Martin Lagonda, 2017. All rights reserved.



## **ASTON MARTIN recommends TOTAL EXCELLIUM.**

When it comes to its engineering partners, ASTON MARTIN leaves nothing to chance. For your engine too, TOTAL EXCELLIUM is the advanced fuel technology that prevents clogging up to 93%\* and so ensures cleanliness and optimal efficiency for any engine.

**total.fr**

\*In comparison to a non-specifically additivated fuel, tests performed in 2013. The results may vary with the type of vehicle. More information on total.fr