

Entretien Pescarolo : « Mes meilleurs souvenirs sont au Mans. Les pires aussi »

PAGES 4 À 10

Dans le garage de Rondeau

PAGES 24-25

Les nouveaux Porschemen français

PAGES 36-37

hors-série

L'ÉQUIPE

3,50€ mai 2023



90 CONQUÉRANTES
POUR 100 ANS D'HISTOIRE
POSTER XXL
Les 90 gagnantes

Les 100 ans des 24 Heures

HISTORIQUE MANS



La Chenard et Walcker n°9 (en haut à gauche), première vainqueur des 24 Heures en 1923, et la Toyota GR010 Hybrid, lauréate en 2022 (au premier plan).



LE MANS, 1951



TOM KRISTENSEN, 1997



SIR JACKIE STEWART, 1969



100 ANS À LA POURSUITE DE L'EXCELLENCE

Chaque année ou presque depuis un siècle, Le Mans dédie une journée entière à une poursuite singulière. Vingt-quatre heures durant lesquelles les meilleurs pilotes au monde repoussent toutes les limites. Une course qui les propulse sans cesse vers l'avant, où ils défient les performances de leur voiture et, plus encore, les leurs. En un siècle d'existence, ces 24 heures se sont imposées comme la référence de l'endurance pour se hisser au sommet de la discipline. Pourtant, à ce jour, cette course si particulière continue encore et toujours. Car c'est une course à l'excellence. Une poursuite qui ne connaît pas de fin. **Rolex célèbre les 100 ans des 24 Heures du Mans.**

*#Perpetual**



OYSTER PERPETUAL COSMOGRAPH DAYTONA



24 HEURES DU MANS
CIRCUIT DE LA SARTHE
LE MANS, FRANCE
DU 10 AU 11 JUIN 2023

* Perpetuel


ROLEX

SOMMAIRE

LA LÉGENDE « PESCA »

« Mes meilleurs et pires souvenirs sont au Mans » p. 4 à 10

100 ANS D'HISTOIRE

Du premier au dernier vainqueur p. 11

1923, ANNÉE 1

Souvenirs d'une première épopée p. 12

LES LEÇONS D'UN DRAME

De l'accident de 1955 à la question de la sécurité p. 14-15

UN DUEL MYTHIQUE

La rivalité Ferrari-Ford au mitan des années 1960 p. 16-17

LES GRANDES DAMES DU MANS

Mouton, Verney, Lombardi : elles ont tracé leur route p. 18-19

MATHÉMATIQUE MANS

Les 24 Heures en chiffres p. 20-21

LA QUÊTE DE GRAHAM

Hill était une fois, la Triple Couronne p. 22-23

LA SAGA RONDEAU

L'histoire des garagistes de l'impossible p. 24-25

LE LABORATOIRE LE MANS

100 ans d'innovations technologiques p. 26-27

LE TRIPLÉ DE PEUGEOT EN 1993

Les novices Hélayr et Bouchut racontent leur sacre p. 28-29

LE CARRÉ MAGIQUE

Les quatre succès de Yannick Dalmas p. 30

L'ÂGE D'OR D'AUDI

Tréluyer : « J'y ai vécu mes meilleures années » p. 32-33

TOYOTA, ÉCHEC ET MATE

Dans les coulisses du terrible abandon de 2016 p. 34-35

LES NOUVEAUX PORSCHEMEN

Les Français Kevin Estre et Frédéric Makowiecki au cœur du mythe p. 36-37

LE FACTEUR ICKX

Les six sacres du Belge en détail p. 38

LE MANS 2023

Les infos pratiques et la liste des engagés p. 39



L'arrivée de l'édition 1967, gagnée par les Ford GT 40 de Gurney et Foyt. On battit, lors de cette « course du siècle », des records d'affluence.

L'ÉQUIPE

HORS-SÉRIE N° 63H - MAI 2023

FONDATEUR : Jacques Goddet

Direction, administration, rédaction et ventes : 40-42, quai du Point-du-Jour, CS 90302, 92650 Boulogne-Billancourt Cedex - Tél : 01 40 93 20 20

L'ÉQUIPE

Société par actions simplifiée

Siège social : 40-42 quai du Point-du-Jour, CS 90302, 92650 Boulogne-Billancourt Cedex.

Principal Associé : Les Éditions P. Amaury.

PRÉSIDENT : Aurore Amaury

DIRECTEUR GÉNÉRAL, DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Laurent Prud'homme

DIRECTEUR DE LA RÉDACTION Jérôme Cazadiou

DIRECTION ARTISTIQUE Benoît Juge

CHEF DE STUDIO Thomas Bastin

ÉDITION Jean-Christophe Bassignac, Clément Aubry, Laurence Gauthier

MAQUETTE Karim Mezoudji, Jean-Marc Guyot

INFOGRAPHIE Arnaud Varatges, Vincent Dursen

ICONOGRAPHIE Côme Persat

Les services documentation, correction, photogravure et fabrication de L'Équipe

IMPRESSION : POP - La Courneuve. Sur papier PEFC.

Origine papier : Italie. Eutrophisation : 0,008 kg/T de papier

PEFC 10-31-1282 / Certifié PEFC / pefc-france.org



PUBLICITÉ COMMERCIALE : AMAURY MEDIA, Tél. : 01 40 93 20 20

CPPAP n° 1227 K 82523 - ISSN 2274-2565

HENRI PESCAROLO

« LES MEILLEURS SOUVENIRS DE MA CARRIÈRE SONT AU MANS. LES PIRES AUSSI. »

JÉRÔME BOURRET
ET STÉFAN L'HERMITTE

Il y a bien longtemps qu'Henri Pescarolo s'est mis au vert. Celui, emblématique, qui orne son casque depuis ses débuts chez Matra et qui l'a suivi toute sa vie, mais aussi celui de cette campagne de Seine-et-Marne où il s'est installé au milieu des années 1970 pour trouver la quiétude, travailler la terre et s'adonner aux joies de la pêche à la mouche et de la chasse. Ce vert qui lui colle à la peau, on le retrouve partout. Sur les habits et les bijoux de Madie, qui a su conquérir le cœur de ce célibataire endurci il y a près de cin-

quante ans, témoin privilégié de ses hauts et précieux soutien de ses bas. Sur les nombreuses photos, affiches et tableaux qui décorent les murs de ce charmant corps de ferme et retracent la riche carrière du pilote devenu patron d'équipe au début des années 2000. L'une des œuvres, un portrait de « Pesca » casqué commandé par Madie, a dû être retouchée car l'artiste, daltonien, avait initialement peint le casque en rouge.

Les 24 Heures ont cent ans, lui quatre-vingt. Alors que l'épreuve reverdit avec le retour de nombreux constructeurs, Pesca, passé par cinq pontages et touché par une maladie génétique

qui lui paralyse la partie droite du visage, s'avoue lui « dans une forme pas formidable ». Cela ne l'empêchera pas de participer aux festivités du centenaire organisées par l'Automobile Club de l'Ouest avec, notamment, son ami Jacky Ickx. Entre 1968 et 2012, il n'a raté que deux fois les 24 Heures. En 1969, il est à l'hôpital pour soigner de multiples brûlures après une effroyable envolée dans les Hunaudières lors d'une séance d'essais avec Matra. En 2010, les deux voitures de Pescarolo Sport, placées en redressement judiciaire après une rapide descente aux enfers aux mains d'un nouveau propriétaire, restent au garage. Deux cicatri-

ces géantes pour le grand barbu, qui s'est réfugié ici loin de tout et presque de tous. « Je suis content de vous recevoir, vous n'êtes pas très nombreux à venir ici », confie-t-il.

Pendant plus de cinq heures, début avril, ce couple indissociable s'est replongé pour nous dans ces moments si marquants. À Madie la précision des souvenirs et des noms, à Henri le sens de la formule. Ils ne furent pas les seuls à se mettre à table. Œufs du poulailler-mayo en entrée, gigot d'agneau en plat de résistance. « Trop cuit » pour le gourmet Henri. À cause d'une très longue discussion apéritive, plaide Madie qui, après avoir travaillé à Char-

lie Hebdo, fit les relations publiques des Relais et Châteaux, avant celles de Pescarolo Sport. Ici, même les murs ont de la mémoire, à l'image de ces taches sur la peinture blanche dans la cuisine, souvenirs d'une découpe de homard énergique de Bernard Loiseau. « Les plus grands chefs ont cuisiné ici », raconte Madie, montrant l'immense piano réalisé sur mesure par un ami du « Docteur Pescarolo », son beau-père. Le déjeuner terminé, la séance photo se prolongera jusque dans la grange, où est abrité l'hélicoptère de ce grand passionné d'aviation. « Maintenant qu'il est sorti, ça vous dit de voler un peu ? »

L'ESPRIT DES 24 HEURES

« J'ai fait quarante-cinq fois Le Mans, finalement ! »

À chacune de ses apparitions dans la Sarthe, comme à l'an dernier encore à l'occasion de son passage lors du Tour Auto, Le Mans l'adulte. Le reste de l'Hexagone, qu'il a sillonné au travers des courses de circuit, des rallyes ou des courses de côte auxquelles il a participé, n'est pas en reste. Henri Pescarolo est un mythe. Une légende. Il jure qu'il ne comprend pas trop pourquoi. Alors on peut avancer les arguments pour lui : formidable touche-à-tout du volant, des routes du Monte-Carlo aux sables du Dakar en passant bien sûr par les Hunaudières, pilote intrépide qui a vaincu la mort et de nombreux adversaires de talent, il n'a jamais eu froid aux yeux en piste et ne s'est jamais avoué vaincu face aux aléas de la vie et de la course. Pilote au sang-froid qui a autant fait rimer gloire et victoire qu'abandon et désillusion, il est ensuite devenu le patron à tempérament d'une petite équipe sacrément douée qui a donné des sueurs froides au géant Audi. Voilà pourquoi « Pesca » incarne encore aujourd'hui l'esprit des 24 Heures aux yeux de trois générations de passionnés.

« Vous n'êtes pas recordman de victoires au Mans mais vous êtes pourtant plus adulé que la plupart des pilotes qui vous devancent au palmarès. À quoi devez-vous ce statut de légende qui vous entoure ? »

Je n'en sais rien ! Peut-être parce que j'y ai participé souvent et que j'ai fait des trucs un peu spéciaux. J'ai duré longtemps, surtout. Si on cumule mes

33 départs en tant que pilote et mes 12 participations à la tête de mon équipe, on peut dire que j'ai fait 45 fois Le Mans, finalement !

Vous découvrez l'épreuve en 1966, à 23 ans...

C'est la seule fois où j'ai vraiment eu peur pendant tout le temps où j'étais au volant d'une voiture de course. C'était la première fois que Matra engageait une

voiture aux 24 Heures, la 620. J'étais le petit dernier de l'écurie, avec seulement une course de F3 derrière moi et je n'avais pas du tout conduit la voiture pendant son développement mais au dernier moment on m'annonce que je vais participer aux essais officiels avec Jean-Pierre Jaussaud. Quand la nuit arrive, on me dit que c'est mon tour. On est au pic de l'intensité du duel entre Ferrari et Ford, qui se disputent la pole. Elles me doublent dans tous les sens et moi je me demande ce que je fous dans cette putain de bagnole qui ne va pas spécialement vite, sans savoir vraiment où je suis car je n'ai jamais fait le moindre tour sur ce circuit. J'ai été terrorisé d'un bout à l'autre de mon relais, tétanisé par la peur de faire une erreur ! C'est la seule fois où cela m'est arrivé, je n'ai plus jamais eu peur au volant après ça.

Même après votre accident lors d'essais privés avant l'édition 1969, qui vous a marqué physiquement à vie ?

Ce qu'on redoute quand on est pilote, c'est la façon dont on va réagir après un accident grave. Il y a eu tellement



Henri Pescarolo lors des essais libres des 24 Heures du Mans en 1973.



Pilote tout terrain, Henri Pescarolo garde la main avec son hélico personnel autour de sa commune, Melz-sur-Seine.

LA LÉGENDE « PESCA »

d'exemples de pilotes qui n'ont plus été capables de conduire correctement après avoir frôlé la mort. Quand tu as la "chance" de perdre connaissance, tu n'as pas de difficulté à reconduire comme avant car tu ne te souviens de rien. Mais moi je n'ai pas perdu connaissance et tous les souvenirs sont restés en moi. La voiture qui décolle, ce silence absolu une fois le moteur coupé, cette sensation d'être dans un planeur, ces quelques secondes où je suis face au ciel et pendant lesquelles je me dis que je vais mourir lorsque la voiture retombera au sol. Le rapport de gendarmerie dit que j'ai volé pendant 250 mètres! Jamais personne n'était sorti vivant d'un tel accident dans les Hunaudières. Je sais que je vais mourir et la seule chose à laquelle je pense est: "Pourvu que ça ne fasse pas trop mal." La voiture explose lorsqu'elle retombe et elle prend feu instantanément. Je brûle dans la voiture et la douleur est atroce, sans doute la pire qui soit. Je sais qu'au bout de quinze secondes il vaut mieux qu'on me laisse dedans car à partir de ce délai le tissu pulmonaire est brûlé et cela ne se répare pas... Finalement, je réussis à sortir moi-même de la voiture par je ne sais quel

“Je brûle dans la voiture et la douleur est atroce, sans doute la pire qui soit”

miracle, mais le risque était que cela me traumatise à jamais car j'avais tout le temps été conscient. J'avais même entendu l'un des brancardiers dire à son collègue, à mon arrivée à l'hôpital et alors que j'avais un œdème énorme: "Tu pensais qu'il était si gros Pesca?" Au fond de moi je me disais: "Mais ils sont cons ceux-là!" Après avoir vécu ça, personne ne savait comment j'allais réagir en remontant dans une auto. Pas même moi. Quand je suis sorti de l'hôpital trois mois plus tard, l'équipe m'a directement envoyé au Grand Prix d'Allemagne de Formule 2 au Nürburgring, le pire circuit que l'on puisse imaginer sur le plan du risque. C'était incroyable! Pourquoi m'avoir envoyé là? Sportivement, cela n'avait aucun intérêt car à cause des courses manquées durant ma convalescence



Henri Pescarolo fera même un court intermède en 1986 et en 1987 au sein de l'écurie du parfum Kourors.

je n'avais plus aucune chance de décrocher le titre de Champion d'Europe. Je pense que Lagardère a voulu savoir si j'étais encore capable de conduire à la limite, comme avant. Quand je suis arrivé au circuit, j'étais encore rouge écarlate, tout le monde se demandait ce que je venais faire là. Je gagne facilement en F2 et je termine cinquième du général derrière les F1 de Ickx, Stewart, McLaren et Hill! Et ce qui est incroyable, c'est que j'ai conduit sans penser une seule seconde à ce qui m'était arrivé avant! Et ça, ça ne se commande pas. Parce que le jour où tu te dis qu'il ne faut pas que tu aies peur, c'est que tu as déjà peur. Si cela n'avait tenu qu'à vous-même, vous auriez même repris le volant dès les 24 Heures du Mans... L'accident s'était produit en avril donc j'avais deux mois pour me remettre, ce qui me paraissait suffisant. Le problème, c'est que j'avais deux vertèbres dorsales cassées et qu'ils ne pouvaient pas me plâtrer à cause des brûlures, qu'ils allaient traiter par des greffes de peau. Le chirurgien, qui était un ami de mon père, me disait de rester allongé et de ne surtout jamais bouger. Mais j'avais tellement mal que je ne pouvais pas rester immobile alors il m'engueulait. À un moment, je me suis dit que si je voulais être prêt pour le

mois de juin, il fallait que je me démerde tout seul donc je me levais la nuit et je faisais le tour du lit. Un jour, l'équipe médicale est entrée dans ma chambre toute fière d'elle en m'annonçant qu'on allait procéder à une étape importante en me mettant debout. Alors je me suis levé et j'ai commencé à me balader sous leurs yeux. (Il sourit) Ils n'avaient jamais vu ça! Malheureusement, je n'ai pas pu être prêt pour le mois de juin alors j'ai commenté les 24 Heures pour Europe 1 depuis mon lit d'hôpital, avec Robert Chapatte en duplex sur le circuit. Parmi ces "trucs spéciaux" que vous avez réussis, il y a l'édition 1968. Alors que vous êtes engagé sur la Matra numéro 28 avec Johnny Servoz-Gavin, le moteur de l'essuie-glace tombe en panne au milieu de la nuit. Quand vous êtes au repos dans une caravane du team, Jean-Luc Lagardère vient vous annoncer l'abandon de votre voiture mais vous décidez tout de même de prendre le relais de votre équipier... Oui, ça a été le début de la "légende". Ce qui s'est passé cette nuit-là, c'est un miracle absolu. Dans la tête d'un pilote, il y a un frein qui est le risque de casser une voiture car aucun constructeur n'aime ça et ils n'hésitent pas à virer le pilote qui en est à l'origine. Mais, ce jour-là, ce frein qui aurait pu me faire ralentir sous la pluie a sauté dans mon

esprit. À chaque tour, j'étais sûr de sortir. C'était une certitude absolue! J'entamais chaque boucle en me disant que c'était la dernière, mais je me rassurais en imaginant que l'équipe me remercierait quand même d'avoir essayé. Cela tenait du miracle permanent. Je rattrapais des voitures sans arrêt, sans arrêt, sans arrêt. André de Cortanze, qui pilotait une Alpine, m'a dit un jour qu'il avait cru qu'il y avait vingt-cinq Matra en piste car je le doublais tous les quatre tours! À chaque fois que je revenais sur une voiture, je distinguais le halo rouge de ses feux arrière mais je ne savais pas si elle était à droite, à gauche ou au milieu de la piste tellement je ne voyais rien. À chaque fois que je doublais, il fallait que je choisisse un côté, sans savoir s'il y aurait la piste ou l'herbe. Et vous imaginez bien que quand on met les roues dans l'herbe trempée au Mans, on est dans les arbres instantanément puisqu'il n'y avait pas de rails à l'époque. Mais pendant toute la nuit, j'ai choisi le bon côté à chaque fois. Comme si je gagnais tous les coups de poker que je tentais. On est deuxième lorsqu'on est contraint à l'abandon à cause d'une erreur de l'équipe à deux heures de l'arrivée. Mauro Bianchi (le grand-père de Jules, décédé des suites d'un accident au GP du Japon 2014) avait explosé son Alpine dans les esses du Tertre Rouge et il y avait des débris partout. J'étais passé au ralenti pour éviter le plus possible mais je n'avais pas pu éviter la crevaison. Au stand, l'équipe me change le pneu avant gauche, sans regarder l'arrière. Lui aussi crevé, le pneu déchappe à pleine vitesse peu après et arrache tout ce qu'il y a autour de la roue, dont la batterie. Cela provoque un court-jus et c'est fini pour nous. Dans le même style folklorique, il y a la première de vos deux participations sous les couleurs du parfum Kourors, en 1987... En panne, je gare la voiture dans l'échappatoire avant les virages Porsche. Un mécanicien arrive en scooter, jette un œil par-dessus le rail et voit que c'est la transmission qui a péti,

EN BREF

80 ANS
Né le 25 septembre à Paris

1967 : Champion de France de Formule 3.
1970 : Champion de France de F1/F2.
33 participations aux 24 Heures du Mans.
4 victoires 1972, 1973, 1974 (Matra), 1984 (Joest Racing).
56 GP de F1, entre 1968 et 1976 (1 podium, GP de Monaco 1970).
22 victoires en championnat du monde des sports prototypes (de 1971 à 1986).
15 participations au Dakar (meilleur classement : 9^e en 2000).
2000-2010 : Patron de Pescarolo Sport.
2011-2013 : Patron de Pescarolo Team.

me dit que c'est irréparable et retourne au stand. Mais comme j'ai l'esprit "Paris-Dakar" (il y a participé quinze fois), je ne supporte pas de laisser une voiture en panne donc je commence à fouiller dans la boîte à outils pour voir si je peux bricoler quelque chose. Après une première tentative vaine, je finis par bidouiller un truc et je me remets au volant. Je démarre tout doucement pour ne pas faire d'à-coups, je monte la petite côte puis je laisse la voiture glisser jusqu'aux stands car c'est en descente. Quand j'arrive dans la voie des stands, je vois que le garage de l'équipe est fermé. Je me dis que je deviens gâteux et que je ne sais plus où est mon stand, avant de réaliser que c'est bien celui-là. En bon Suisse, Peter Sauber avait déjà ordonné de ranger les outils, de passer un coup de balai, de fermer le rideau métallique et de déclarer l'abandon à la direction de course! En me voyant devant, le ballet inverse se met en route et la direction de course, sympa, nous autorise à repartir. La voiture a finalement cassé définitivement peu après mais c'était un épisode rigolo et j'étais assez content de moi! Toutes ces petites histoires accumulées font qu'à la fin il s'est passé pas mal de choses pour moi au Mans et c'est peut-être pour ça que les gens se souviennent de moi. »



L'accident de Mauro Bianchi (ci-dessus) provoquera la crevaison fatale de Pescarolo en 1968 sur la Matra n°24.





À bord de la Matra-Simca n°15, Henri Pescarolo remporte en 1972 avec Graham Hill sa première victoire au Mans devant une autre Matra, la n°14 (Cevert-Ganley).

LES ANNÉES MATRA

« On était comme les doigts d'une main »



Henri Pescarolo, Jean-Pierre Jabouille, François Cevert, Jean-Pierre Beltoise et Bernard Fiorentino (de g. à dr.) ont fait les beaux jours de Matra.



Jean-Luc Lagardère (tout à gauche) accompagne Gérard Larrousse et Henri Pescarolo pour le troisième sacre de suite d'une Matra.



Entre 1965 et 1974, Henri Pescarolo a participé à l'intégralité de l'aventure Matra en sport automobile. Une formidable épopée sportive couronnée par trois victoires aux 24 Heures du Mans et deux titres constructeurs en Championnat du monde en voitures de sport, mais également une grande aventure humaine aux côtés des Beltoise, Larrousse, Jaussaud, Servoz-Gavin, Jarier ou encore Cevert. Avec une ombre au tableau : un passage en F1 trop vite avorté pour « Pesca ».

« Vous entrez chez Matra en 1965 et vous débutez en rallye en tant que copilote de Jean-François Piot, avant d'être lancé en F3 en fin d'année. »

Jusqu'à là, j'étais étudiant en médecine et j'ai été embauché comme pilote à l'essai, ce qui était assez différent de pilote d'essais ! *(Il sourit.)* Au début, je n'étais pas payé, je ne conduisais pas de voiture et j'étais à l'atelier toute la journée, je nettoisais les carreaux du bureau de l'ingénieur, je passais l'aspirateur, je nettoisais les voitures. J'étais prêt à faire n'importe quoi pour devenir pilote de course un jour.

Être pilote Matra, c'était toucher à toutes les disciplines...

On faisait des rallyes en hiver, des courses de côte au printemps, puis les saisons de monoplace et de sport proto le reste de l'année. On était partout, tout le temps. J'ai fait deux Monte-Carlo avec Matra (1965 et 1966). L'année où je suis champion de France de F3 (1967), je suis également engagé au Critérium des Cévennes, l'un des rallyes les plus durs en France et je termine deuxième entre deux Alpines A110 d'usine de Larrousse et Piot, les deux meilleurs pilotes de rallye de l'époque !

C'est même à Matra que vous devez ce vert de votre casque, qui vous suivra toute votre vie !

Le team manager voulait pouvoir repérer facilement ses quatre pilotes dans le peloton. C'était pourtant pas bien dur puisque généralement on était devant mais bon... *(Rictus moqueur.)* Matra utilisait des couleurs sur ses missiles et il nous a donc été demandé de piocher parmi ces teintes. J'étais le dernier à choisir après Jaussaud, Jabouille et Servoz-Gavin et il ne restait plus que le vert, dont personne ne voulait à cause de sa réputation de porte-malheur. Mais moi, je m'en foutais !

Même si vous avez signé trois de vos quatre victoires au Mans avec son écurie (entre 1972 et 1974), vous en voudrez toute votre vie à Jean-Luc Lagardère...

Oui, car il a brisé ma carrière en F1 d'une

Lors de ses années Matra, Henri Pescarolo optera presque par défaut pour un casque vert, une couleur qui le suivra toute sa carrière.



Les voitures bleues de Matra brilleront une dernière fois au Mans grâce à la victoire du tandem Pescarolo-Larrousse et la 3^e place du duo Jabouille-Migault.

manière stupide. Fin 1970, le très influent journaliste de la revue *Sport Auto*, Gérard Crombac, avait dit à Lagardère que Beltoise ne serait plus jamais un bon premier pilote donc il est allé chercher Chris Amon (*monté six fois sur le podium en F1 avec Ferrari entre 1967 à 1969*). Par ricochet, comme il y avait seulement deux voitures par équipe, je me suis retrouvé écarté alors que j'avais parfaitement appliqué le plan en faisant une année pour apprendre et une année pour gagner. J'y parviens tout d'abord en F3, avec le titre de champion de France en 1967. En F2, je suis deuxième derrière Beltoise en 1968 comme prévu puis je suis en tête du Championnat d'Europe l'année suivante lorsque j'ai mon accident. En 1970, je suis l'équipier de Beltoise en F1, je finis troisième du GP de Monaco et je termine quatre fois dans les six premiers avec la seule auto (MS120) que Matra a ratée de toute son

histoire. Je continue d'apprendre mon métier et 1971 est l'année où je dois gagner en F1 mais Lagardère me met dehors... Lorsqu'ils sont revenus me chercher pour faire les 24 Heures 1972 avec Graham Hill (*lire pages 22-23*), j'avais tiré un trait sur Matra. Je ne voulais pas y revenir car j'avais dit que je ne pardonnerais jamais à Lagardère. Crombac essayait de me convaincre mais je l'ai envoyé balader plusieurs fois avant de finir par accepter car je savais qu'ils venaient au Mans pour gagner.

Avec vos équipiers, vous écrivez jusqu'en 1974 une page d'or du sport auto français...

Dans sa première conférence de presse de Matra Sport en 1965, Lagardère avait annoncé qu'il serait champion du monde de Formule 1 et gagnerait les 24 Heures du Mans. Ça faisait bizarre pour un inconnu mais il l'a fait (*titres pilotes avec Jackie Stewart et*

“On est partis de rien et devenus champions du monde de F1 et vainqueurs au Mans”



L'Équipe

constructeurs en 1969 côté F1). C'est pour ça qu'on a toujours du plaisir à se revoir entre "Matraciens" : on est partis de rien et on est devenus champions du monde de F1 et vainqueurs au Mans, le tout dans une très bonne ambiance, familiale. On était comme les doigts d'une main. Cevert et Beltoise étaient beaux-frères et les meilleurs amis du monde et on était tous hyper soudés. La rivalité sportive aurait pu tendre les relations mais cela n'a jamais été le cas. Mon titre en F3 en 1967 coûte sa place chez Matra à mon équipier et dauphin Jean-Pierre Jausaud mais cela n'a jamais entaché notre relation. Ça aurait

pu se tendre avec Jarier à l'occasion des 1000 km de Brands Hatch 1974. J'étais devant et alors qu'il roulait comme un malade pour me rattraper, l'équipe décidait de figer les positions mais il ne ralentissait pas. Lagardère en personne avait fini par sauter les rails devant les stands pour se mettre sur la piste et montrer le panneau demandant de rester sur nos positions. Malgré cela, Jarier était passé. Je pensais qu'il allait en prendre pour son grade mais comme on avait fait le doublé Lagardère ne lui avait rien dit!

Votre association avec Gérard Larrousse, votre équipier lors de

« Jabouille avait pris l'aspiration pour se mettre à ma hauteur et me faire un signe à 330 km/h »

vos victoires en 1973 et 1974, était redoutable...

On s'entendait comme des larrons en foire avec Gérard et on avait un principe absolu : on montait dans la voiture pour gagner ensemble et non pas pour prouver qu'on était le meilleur pilote du monde. On calculait beaucoup dans la voiture. On faisait beaucoup de raisonnements sur la gestion des

pneus, du rythme, des freins, des arrêts au stand alors que par exemple Beltoise et Cevert se focalisaient sur le meilleur temps au tour possible. Dès qu'ils voyaient leurs chronos descendre, ils s'arrêtaient pour changer les pneus ou les plaquettes histoire d'être les plus rapides en piste alors que nous on taillait la route en s'arrêtant le moins possible.

Lors de vos victoires en 1972 ou en 1974, c'était avant tout Matra contre Matra...

Oui mais il y avait quatre voitures avec rien que des bons au volant. Les positions n'étaient pas figées dès le départ, il n'y avait pas de consigne sur quel équipage devait gagner mais ils ne voulaient pas que l'on se tire la bourre comme des demeures. J'ai deux anecdotes amusantes à ce sujet. En 1972, j'étais en première ligne avec François Cevert à mes côtés. Je m'attendais à ce qu'il me double dans les Hunaudières, mais il était resté volontairement derrière. Ce n'est qu'une fois passé la ligne de départ,

Henri Pescarolo devra attendre 1984 et son passage chez Joest Racing (ci-dessus) pour regoûter à la victoire au Mans, sa quatrième et dernière.

au début du deuxième tour, qu'il était passé devant. À la fin de la course, j'étais allé lui demander pourquoi il avait attendu et il m'avait dit qu'il avait étudié les statistiques et que personne n'avait gagné Le Mans en finissant le premier tour en tête! En 1974, Lagardère nous avait demandé de ne pas nous doubler en début de course. J'étais parti en pole donc les autres devaient sagement rester derrière mais Jabouille, qui était d'un esprit assez espiègle, prenait l'aspiration pour se porter à ma hauteur et me faire un signe de la main avant de se remettre derrière. C'est sûrement la première fois qu'un mec faisait signe à l'autre à 330 km/h dans la ligne droite! **En 1973, en revanche, la concurrence est redoutable avec Ferrari et Jacky Ickx, que vous battez...**

Battre Ferrari, c'était la motivation première de Jean-Luc Lagardère et c'est dans ce but qu'il avait engagé quatre voitures. C'était la guerre absolue, il n'y avait plus de consigne d'équipe, on pouvait s'entretuer si on le voulait, à condition de battre Ferrari! »



Jacky Ickx lors de sa victoire en 1977 sur la Porsche n°4.

« Ickx était comme moi »

« Mes deux plus grandes déceptions au Mans sont les deux éditions où je suis engagé chez Porsche avec Jacky Ickx. Sur le papier, Jacky et moi dans une 936, on est imbattables. En 1977, alors qu'on est en tête, le moteur explose dans la ligne droite. Aux stands, les journalistes m'expliquent que le directeur sportif de Porsche m'a mis la responsabilité de la casse sur le dos. L'équipe se rend finalement compte qu'une bielle s'est cassée en deux. Me voilà blanchi et Porsche m'engage à nouveau en 1978. Cette fois,

c'est Jochen Mass qui a détruit la voiture dans les virages Porsche. Ces deux années, Jacky a sauté dans l'autre Porsche après notre abandon et a ajouté une victoire (en 1977). Jacky était comme moi, pas causant. On s'aimait bien, on s'appréciait, mais sans effusion. On se serrait la main, on se disait bonjour au revoir et c'était tout. Je ne l'ai jamais vu aussi causant que maintenant et désormais, quand on se voit, on se tombe dans les bras l'un de l'autre. C'est la vieillerie qui nous a rapprochés (rires). »



LA DESCENTE AUX ENFERS

«Ce qu'ils m'ont fait m'a détruit»



Henri Pescarolo a mené sa propre écurie de 2000 à 2010 sans jamais s'imposer.



La Pescarolo Sport n°17 du trio Ayari-Loeb-Hélary sera contrainte à l'abandon à quelques heures de l'arrivée en 2005 alors qu'elle pointait au troisième rang.



Henri Pescarolo a couvé de nombreux pilotes talentueux à l'image de Sébastien Bourdais (ci-dessus) et Benoît Tréluyer, futur triple vainqueur du Mans.

La carrière de pilote refermée, Henri Pescarolo est devenu patron d'équipe en 2000 à la création de Pescarolo Sport, qui engage cette année-là au Mans une Courage à moteur Peugeot pilotée notamment par un débutant nommé Sébastien Bourdais. L'écurie, installée dans la Sarthe et devenue constructeur de ses propres châssis, montera trois fois sur le podium (2005, 2006, 2007) mais perdra en coulisses la partie politique face aux géants Audi et Peugeot et leurs moteurs diesel. Sans aucun espoir de briller et confronté à l'absence de partenaires, Pescarolo Sport vit une descente aux enfers qui conduira à sa disparition après 12 participations aux 24 Heures. Un crève-cœur dont son fondateur ne se remettra sans doute jamais.

«Vous n'avez jamais gagné au Mans en tant que patron d'écurie mais Pescarolo Sport est tout de même monté trois fois sur le podium...»

Je suis devenu patron d'écurie par accident. J'étais pilote avant tout, je n'avais jamais eu envie de faire ça mais j'étais délégué général de la Filière (*) et lorsque Elf a été racheté par Total et que leur engagement avec la Filière s'est arrêté, j'ai décidé de prendre les meilleurs éléments et de créer mon écurie. Je m'étais aguerri au métier de team manager, et même si je n'avais jamais eu l'intention de faire ça, j'avais pris goût à m'occuper de jeunes pilotes. Voir débarquer des gamins de 15 ans et en faire des pilotes, ça finit par être passionnant. La plupart de ceux qui ont roulé chez Pescarolo (Bourdais, Lagorce, Minassian, Sarrazin, Montagny, Collard, notamment) sont ensuite devenus pilotes d'usine en Endurance et certains, comme Tréluyer ou Dumas, ont même gagné les 24 Heures ! Il y avait un truc sympa, c'était une ambiance particulière entre pilotes, ingénieurs, mécanos, Madie (sa femme) et moi. C'était une famille. J'ai essayé de recréer ce que j'avais apprécié chez Matra et je crois que j'y suis arrivé.

Vous terminez deux fois deuxième derrière Audi, en 2005 et 2006. Qu'est-ce qui ressort : la fierté d'avoir fait trembler un géant ou la frustration d'être passé si près de l'exploit ? Si (Sébastien) Loeb ne gagne pas Le Mans en 2005, c'est de ma faute. PlayStation m'avait donné un budget illimité pour le former et comme il bossait comme un fou, il s'était servi des acquisitions de données de Montagny pour se mettre au niveau des autres.

Arrive le choix des équipages et comme Peugeot allait arriver au Mans, j'ai voulu faire un équipage 100% PSA avec Loeb associé à (Soheil) Ayari et (Éric) Hélary (vainqueur des 24 Heures 1993 avec Peugeot, voir pages 28-29). Mais Ayari a été totalement perturbé par la notoriété de Loeb. Il fallait voir la révolution que c'était ! Pour la journée test, il était arrivé direct du Rallye de Turquie qu'il venait de gagner avec Citroën, grâce à un hélicoptère puis un jet privé. Du terrain d'aviation du Mans à notre stand, ça avait été l'émeute ! Il avait dix tours à boucler pour se qualifier et j'ai cru qu'il n'arriverait jamais à temps. Il n'y en avait que pour lui et Ayari, qui avait signé la pole, passait inaperçu et l'a mal vécu. Il s'est accroché deux fois en course avant de démolir l'auto... On était pourtant imbattables : la deuxième voiture finit à un tour d'Audi après en avoir perdu sept aux stands pour une réparation !

“J'ai essayé de recréer ce que j'avais apprécié chez Matra et je crois que j'y suis arrivé”

Votre chance de gagner au Mans en tant que patron est alors passée...

En 2006, Audi est arrivée avec un moteur diesel. C'était une première en compétition donc personne ne savait ce que ça donnerait au niveau des performances. Le responsable de l'ACO, sur le plan technique de l'époque, nous a dit de ne pas nous inquiéter car des équivalences seraient mises en place si les différences avec notre moteur essence étaient trop importantes. On se retrouve en deuxième ligne et pas trop loin, mais en 2007 les Audi nous collent six secondes au tour. Soit on avait retiré deux roues à ma voiture, soit quelque chose n'allait pas ! Selon nos estimations, les R10 TDi avaient 150 chevaux de plus que nous. Je suis allé hurler auprès de tous les responsables. Jean Todt m'a envoyé vers le patron de la commission technique de la FIA, Bernard Dudot, formidable motoriste puisque c'est le concepteur du moteur turbo Renault en F1, mais il m'a répondu que c'était trop facile de brimer ceux qui avaient travaillé. Du côté de l'ACO, ce n'était pas

la peine d'espérer grand-chose car Audi était un partenaire majeur des 24 Heures en achetant des places en tribunes, des loges VIP et en mettant à disposition une flotte de véhicules. Donc face à cela je ne pesais rien. Je n'en veux même pas à Jean-Claude Plassart (prédécesseur de Pierre Fillon à la tête de l'ACO), qui avait été engagé pour redresser les finances de l'ACO et qui ne pouvait pas se permettre de perdre un tel partenaire. En revanche, les gens du département technique et une bonne partie de la presse qui n'a pas voulu se pencher sur le dossier...

Le Docteur Ullrich (patron d'Audi Sport), qui disposait de 70 millions de budget, n'avait sans doute pas trop apprécié d'avoir failli se faire battre par une équipe dotée de 4 millions et il a donc imposé l'absence d'équivalence. À partir de là, nous n'avions plus aucune chance de bien figurer face aux Audi et aux Peugeot diesel et c'est devenu impossible de trouver des sponsors.

Le 12 juillet 2010, Pescarolo Sport est mise en liquidation judiciaire avant de renaître brièvement sous le nom de Pescarolo Team jusqu'en 2012...

L'investisseur Jacques Nicolet, qui était entré au capital à hauteur de 95 % fin 2007, était touché de plein fouet par la crise économique de 2008. En décembre, alors que tout était prêt pour la saison suivante, il me convoque pour me dire qu'ils en va. Pour sauver l'écurie, il se résout à céder ses parts pour un euro symbolique à Jean Py, un industriel spécialisé dans le composite. Ce que je ne savais pas, c'est qu'il y avait eu un appel d'offres pour construire dix protos école pour l'ACO et c'est ce business qui l'intéressait pour son activité. Il avait besoin des talents de mon équipe technique pour concevoir ces voitures, mais il n'avait pas du tout envie de faire de la course. La première chose qu'il a faite, c'est virer Madie. La deuxième, c'est de m'écarter et de me remplacer par un gérant. Mon seul gros travail a consisté à aller au Tribunal de commerce pour déposer le bilan et protéger mes salariés.

Après avoir vécu tout cela, quels sont vos rapports avec les 24 Heures aujourd'hui ? Amour ou haine ?

Ce ne sont pas les mêmes gens, je ne suis pas bête au point de haïr tous ceux qui sont au Mans parce que certains m'ont viré à l'époque ! Mais c'est vrai que lorsque je sors d'ici et que je prends la route du Mans, j'ai le cœur qui se serre. Et quand j'arrive au Technoparc, je ne tourne jamais à gauche pour éviter de passer devant nos anciens bâtiments. Les meilleurs souvenirs de ma carrière sont au Mans. Les pires aussi. C'est destructeur d'avoir affaire à ce genre de personnes quand on est quelqu'un d'honnête. Je ne m'en suis jamais remis car je ne l'ai pas vu venir et j'avais mis tout ce que j'avais là-dedans. Ce que j'ai vécu, la fin de mon écurie, ça m'a marqué à vie. Presque beaucoup plus que tout le reste. Quand on est pilote, l'accident fait partie de la course mais je n'étais pas préparé à ce qui m'est arrivé en tant que patron. Ce qu'ils m'ont fait m'a complètement détruit. C'est pour ça que je suis devenu l'ermite de Melz-sur-Seine !»

(*) Une école de détection et de formation initiée par la FFSA et Elf.

1923 CHENARD & WALCKER SPORT 3L TYPE U3

Distance parcourue :
2 209,5 km
Vitesse moyenne : 92,064 km/h
Vitesse de pointe : 145 km/h
Puissance : 100 ch
Moteur : 4 cylindres en ligne
atmosphérique 2 978 cm³



Un siècle les sépare

De la Chenard et Walcker, première lauréate en 1923, à la Toyota de Buemi, Hartley et Hirakawa, en 2022, cent ans ont passé et quatre-vingt-dix éditions se sont succédé sur le circuit manceau.

L'idée d'organiser, au Mans, une course de 24 heures est née dans l'esprit de trois hommes : Georges Durand, secrétaire général de l'Automobile Club de la Sarthe et de l'Ouest, Charles Faroux, journaliste à la rubrique automobile de *L'Auto* (l'ancêtre de *L'Équipe*), Émile Coquille, le PDG de Rudge-Whitworth, fabricant de roues détachables pour voitures

de sport, qui va donner son nom à l'épreuve et au trophée. Le samedi 26 mai 1923, 33 voitures, dont 30 françaises, prennent le départ de la première édition, nommée Grand Prix d'Endurance de 24 heures « Coupe Rudge-Whitworth », sur un circuit de 17,262 km. Elle est alors réservée aux véhicules de série, proposés à la vente dans les pays

des constructeurs. Car l'objectif est, d'abord, de tester leur fiabilité, ainsi que celle des phares et des pneus. Ainsi, chaque voiture, selon sa cylindrée, doit parcourir une distance minimale si elle veut pouvoir revenir l'année suivante. La météo est catastrophique, avec de la pluie et des rafales de grêle. Le circuit n'est qu'en partie composé de route, et

toute la partie entre Mulsanne et Arnage se fait sur des chemins de terre, source de nombreux dérapages et sorties de route. Malgré ces conditions, trente équipages rallient tout de même l'arrivée. Les vainqueurs ? André Lagache et René Léonard, au volant d'une Chenard & Walcker. Ils ont parcouru 128 tours à la moyenne de 92,064 km/h. **F.Bo.**



2022 TOYOTA GR010

Distance parcourue :
5 177,17 km
Vitesse moyenne :
215,4 km/h
Vitesse de pointe : 342 km/h
Puissance : 680 ch
(limitée par la réglementation)
Moteur : V6 biturbo 3 500 cm³
+ un moteur électrique de
272 ch sur les roues avant



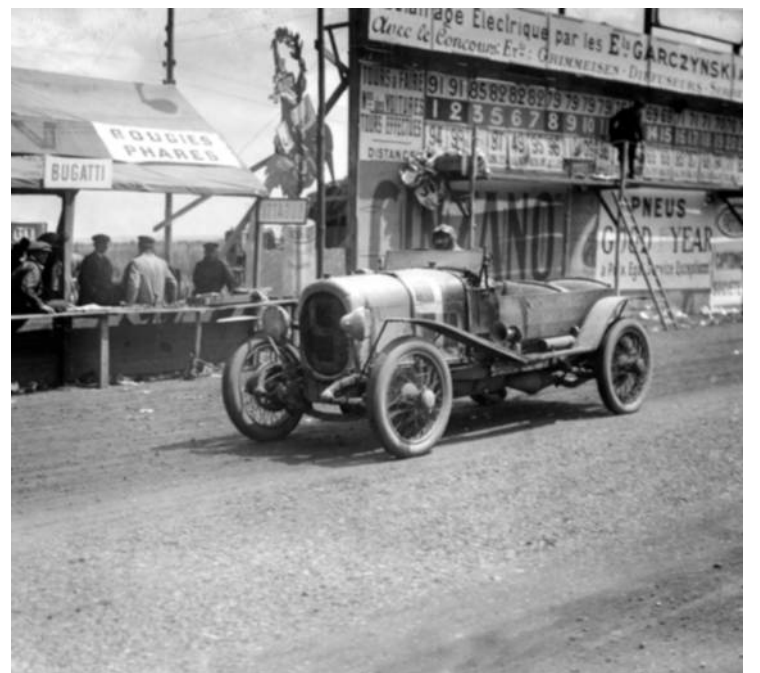
Loin des routes asphaltées et bitumées contemporaines, les pionniers des 24 Heures du Mans s'engageaient sur des pistes boueuses et glissantes, à l'instar des deux voitures Georges Irat (n°21 et n°22), au premier plan, qui finirent respectivement 15^e et 29^e. Le public se trouvait au plus près des participants, tout au bord du parcours.

Aux sources du mythe

On ne les appelait pas encore les 24 Heures du Mans : «*Le concours d'endurance de vingt-quatre heures fut un très grand succès*», titre à sa une le quotidien *L'Auto*, le lundi 28 mai 1923, au lendemain de cette curieuse épreuve, qui tranche alors avec les courses de vitesse pure, plus populaires. Dans ces colonnes, on insiste beaucoup sur les

conditions atmosphériques dans lesquelles les voitures ont évolué et on félicite «*les conducteurs pour leur parfaite maîtrise, grâce à laquelle aucun accident ne fut à déplorer, même dans la nuit obscure et pluvieuse, sur des routes très boueuses.*» Des routes, des pistes, plutôt, qui, à l'heure du départ, étaient encore couvertes de grêle, ce qui explique

aussi le faible nombre de spectateurs présents... De même que le très faible éclairage des routes. Le surlendemain, on apprend aussi dans *L'Auto* que si la «*Chenard et Walcker*» a battu le record du monde de distance sur vingt-quatre heures, elle a également battu celui des 2000 km. Le mythe de cette compétition est en marche.



Devant des tableaux d'affichage, modifiés à la main au fur et à mesure des passages des voitures, la Chenard et Walcker n°9 passe sur une route caillouteuse. La première monoplace vainqueur du Mans parcourra un total de 2 209,5 km en 24 heures, à la vitesse moyenne de 92,064 km/h. Un record et une prouesse pour l'époque.



La première édition du Mans est un succès presque total pour Chenard & Walcker : la marque basée à Gennevilliers remportera la course pour sa seule participation avec la n°9 (Léonard-Lagache) devant la n°10 (R. Bachmann-Dauvergne). La n°11 finira 7^e (F. Bachmann-Glaszmann).



Les trente-trois équipages engagés sont réunis et briefés avant de prendre part à la première course de 24 heures jamais organisée au Mans.



À l'occasion des 50 ans de la victoire de la Chenard et Walcker Sport lors de la première édition des 24 Heures, Henri Pescarolo pose avec la célèbre monoplace n°9. Cette photo fera la Une de «*L'Équipe*» le 9 juin 1973.



100 ANS À NOUS FAIRE TOURNER LA TÊTE.

MERCI !



Année après année, la difficulté de la compétition s'intensifie mais l'équipe ne se repose jamais sur ses acquis et cherche toujours à aller plus loin. En repoussant les limites des innovations technologiques sur circuit et avec plus de 25 ans d'expertise hybride, Toyota réussit à développer des voitures pour tous, toujours plus performantes.

La ronde macabre

Il y a soixante-huit ans, lors de la 23^e édition des 24 Heures, eut lieu la plus grande tragédie de l'histoire du sport automobile. 83 morts, après que le moteur de la Mercedes désintégrée de Pierre Levegh se fut écrasé sur les spectateurs. Et la course ne fut pas interrompue...

L'ÉQUIPE DU 9 JUIN 1995

JOHNNY RIVES

Ces vingt-troisièmes 24 Heures du Mans s'annonçaient passionnantes. Aux équipes officielles de chez Ferrari, Jaguar, Aston Martin et Cunningham, classiques animatrices de l'épreuve, s'ajoutaient en effet trois redoutables Mercedes 300 SLR officielles emmenées par l'équipage vedette Juan Manuel Fangio-Stirling Moss.

D'entrée, une bagarre acharnée opposa le champion du monde argentin à deux de ses plus jeunes et ardents rivaux : l'Anglais Mike Hawthorn (Jaguar) et l'Italien Eugenio Castellotti (Ferrari). Mais le drame survint dès la troisième heure de course. Ce samedi 11 juin 1955, il était 18h29, c'était le moment des premiers ravitaillements. Hawthorn précédait Fangio de peu et l'Argentin passa miraculeusement. Le pilote Ja-

guar avait reçu son signal d'arrêt. Après la courbe de Maison Blanche, il dépassa cependant l'Austin-Healey de l'Anglais Lance Macklin avant de serrer à droite pour freiner le plus énergiquement possible. Les circuits étaient, alors, loin d'être aménagés comme ils le sont aujourd'hui. Il n'y avait pas de piste de décélération, ni même de surlargeur devant les stands. La puissante décélération de la Jaguar d'Hawthorn, équipée de freins à disque, surprit Macklin. Celui-ci freina en catastrophe pour éviter la collision. L'Austin-Healey effectua un écart à gauche au moment même où survenaient deux Mercedes : celles du Français Pierre Levegh et de Fangio, dans ses roues, qui s'apprêtait à lui prendre un tour.

L'écart inattendu de Macklin prit totalement Levegh de court. L'infortuné pilote n'eut que le temps d'esquisser un geste – Fangio affirme que cela lui sauva la vie. Puis, tout se déroula atrocement vite. Car Levegh roulait à environ 260 km/h. Ayant percuté l'Austin-Healey à l'arrière, sa Mercedes fut soulevée comme par un tremplin. Elle se désinté-

gra littéralement sur les barrières qui séparaient le public de la piste. Levegh fut tué. Son moteur arraché sous le choc fut projeté sur les spectateurs, où il fit des ravages. On dénombra 83 morts et plus de cent blessés.

Mercedes retira ses voitures en signe de deuil

De son côté, l'Austin-Healey de Macklin, en perdition, faucha elle aussi plusieurs personnes devant les stands – officiels, mécaniciens et journalistes. Fangio réussit miraculeusement à passer à travers le déluge de métal et de feu. En dépit de l'ampleur de la tragédie, la course ne fut, pourtant, pas interrompue. Les organisateurs manœuvrèrent





alors que cela aurait déclenché un mouvement de panique et de curiosité dans cette immense foule et entravé l'organisation des secours. Un responsable de Jaguar convainquit Hawthorn de reprendre l'épreuve... Et, sinistre ironie, c'est lui qui l'emporta ! En revanche, Mercedes retira ses deux autres voitures, en signe de deuil.

À la fin de la saison 1955, la firme allemande renonça même purement et simplement à la compétition pour plusieurs années. Dans plusieurs pays, à commencer par la France, les compétitions automobiles furent suspendues sine die. La Suisse n'est même jamais vraiment revenue sur cette décision, sauf pour les rallyes et les courses de

côte, un parti pris paradoxal car ce sont sans doute les épreuves où le public est le moins bien protégé. En France, le ministère de l'Intérieur redonna son feu vert pour les courses en circuit dès 1956, non sans avoir fixé des normes de sécurité renforcées.

Pourtant, il fallut attendre quinze ans avant que les circuits ne subissent des transformations réellement efficaces : la voie des stands n'est séparée de la piste proprement dite que depuis le début des années 1970, les glissières de sécurité ont été imposées par les pilotes à la même période. Quant aux grillages protégeant le public, curieusement, ils ne furent érigés que bien plus tard encore. **E**

Deux gerbes seront placées à l'endroit précis de l'accident de la Mercedes Benz n°20 pilotée par Pierre Levegh (ci-dessus).



La sécurité, une quête obsessionnelle

Depuis la naissance de la course, et bien plus encore après le drame de 1955, la sécurité des pilotes, des spectateurs et des commissaires de piste a été améliorée par les organisateurs.

FABRICE BOSSET

Course d'endurance éreintante pour les organismes, qui par définition se déroule en partie la nuit, dans des conditions météo parfois difficiles malgré sa tenue au mois de juin, les 24 Heures du Mans ont été marquées, en 90 éditions, par de nombreux accidents. Certains mortels (22 pilotes ont perdu la vie lors de cet événement). Et si le plus marquant, et le plus dramatique, a été celui de 1955, avec le décès de 82 spectateurs en plus du pilote Pierre Levegh, les organisateurs ont œuvré dès les origines pour contribuer à rendre l'épreuve la moins dangereuse possible, conscients néanmoins que le risque zéro n'existe pas en matière de compétition automobile.

Dix ans après la première édition, la ligne droite des Hunaudières, devenue « laboratoire national » pour les Ponts et Chaussées en 1932, est déjà transformée par le traçage d'une ligne jaune afin de la rendre plus visible pour les pilotes. C'est la naissance de la ligne médiane que tous les conducteurs connaissent, et le premier aménagement du circuit pour en améliorer la sécurité. Toutes les évolutions n'ont pas eu le même impact et n'ont pas demandé le même investissement. Certaines ont touché au circuit, d'autres à la course et à son règlement, mais chacune a été prise avec le souci d'assurer la pérennité des 24 Heures du Mans, parfois en avance sur les autres grandes compétitions de sports mécaniques.

LE CIRCUIT Chicanes dans les Hunaudières, barrières et murets

Conséquence directe du drame de 1955, le panneautage est, par exemple, déplacé l'année suivante à Mulsanne, un des points les plus lents du circuit, afin que les pilotes restent concentrés lors du passage de la ligne droite des stands, l'endroit où le plus de monde est massé autour du circuit. Les stands sont également modifiés avec la création d'une voie de décélération.

Par la suite, le circuit des 24 Heures, non permanent sauf la partie du Bugatti, va être à plusieurs reprises aménagé. On peut citer, notamment, la mise en place de rails de protection en 1969, qui remplacent les anciennes fascines (des talus artificiels en serrés de bois) et protègent bien mieux commissaires et spectateurs. Deux ans plus tard, la voie des stands est enfin séparée de la piste par une



En 1990, des travaux sont entrepris pour dessiner une chicane dans la ligne droite des Hunaudières afin de ralentir les voitures.

glissière, puis un muret, lui-même surmonté de vitres de protection, en 2009.

En 1990, après les records de vitesse réalisés dans les Hunaudières (405 km/h en 1988 pour la WM P88), il est décidé de couper cette ligne droite longue de 5,8 km par deux chicanes, afin de répondre aux exigences de la FIA. L'année 1999 marque ensuite l'apparition de caméras de surveillance sur l'ensemble du circuit, ce qui permet à la direction de course de voir partout et tout le temps, même la nuit. En 2014, des dégagements sont créés au niveau des virages Porsche et, deux ans plus tard, des Safer Barrier – une barrière de sécurité utilisée sur les ovales aux États-Unis, composée d'une glissière en métal montée sur des supports en polystyrène extrudé – sont installées au même endroit.

LE RÈGLEMENT Départ sanglé, départ lancé et safety-car

Concernant le règlement de la course, la première grande innovation est évidemment la modification du départ en 1970. L'année précédente, Jacky Ickx avait marqué les esprits en se rendant, en marchant, à sa voiture garée en épi, quand tous

ses rivaux s'y ruiaient en courant (voir page 38). Le Belge cherchait à dénoncer ce type de départ, qui incitait les pilotes à ne pas s'attacher avant les Hunaudières, voire le premier ravitaillement (en 1969, John Woolfe fut d'ailleurs éjecté de sa Porsche 917 dès le premier tour et se tua). L'année suivante, le règlement fut alors modifié et les pilotes obligés de partir sanglés. En 1971, le départ lancé est institué et perdure toujours aujourd'hui.

Dix ans plus tard, nouvelle révolution avec l'instauration de la voiture de sécurité, dont le but est de ralentir les concurrents le temps que les commissaires interviennent sur un accident, évacuent une voiture voire réparent le circuit. Étant donné la longueur du circuit, trois sortent en même temps et créent donc trois groupes distincts. En 2015 est créée la *slow zone*, qui permet une intervention sans recourir à la safety-car. Le circuit est divisé en 35 sections et chacune peut être placée en mode *slow zone* par la direction de course : la vitesse maximum est alors limitée à 80 km/h, et les dépassements y sont interdits. Enfin, l'année 2017 sonne le glas des cockpits ouverts, forcément plus dangereux. C'est la fin des fameuses barquettes : désormais tous les protos ont un toit.

UN DUEL MYTHIQUE



Pour la neuvième et dernière fois, Ferrari triomphe au Mans en 1965 grâce à la n°21 pilotée par Masten Gregory et Jochen Rindt.



Ferrari, l'étalon des sixties

La célèbre marque italienne, de retour en Hypercar cette année, rêve de renouer avec sa formidable domination du début des années 1960 où la Scuderia écrasait tout.

THIBAUT VILLEMANT

Entre les logos Ferrari et les multiples sculptures de cheval cabré, il est peu de dire que Maranello ne vit que pour sa marque automobile, fondée ici même en 1947. La tradition veut d'ailleurs qu'après chaque victoire de la Scuderia en F1, le curé de la ville fasse sonner les cloches de son église. Sera-ce le cas si la 499P s'impose dans la Sarthe le 11 juin prochain ? Peut-être bien... Car depuis quelques mois, on ne parle plus uniquement de F1 dans les rues de cette cité d'Émilie-Romagne. Au sein même du Museo Ferrari, les monoplaces ont d'ailleurs fait place à quelques GT et autres prototypes. On y trouve notamment une 250 LM similaire à celle ayant triomphé aux 24 Heures du Mans en 1965 aux mains de Masten Gregory-Jochen Rindt. Ou encore la somptueuse 330 P4 ayant terminé troisième de l'édition 1967 avec Willy Mairesse-Jean Blaton. Fierté de Mauro Forghieri, le plus emblématique des ingénieurs Ferrari, la lignée 330 P

De la victoire des Belges Paul Frère et Olivier Gendebien en 1960 (ci-dessus) à la victoire de la Ferrari n°20 de Jean Guichet et Nico Vaccarella en 1964 (ci-contre), la Scuderia a régné sans partage sur les 24 Heures.

marque pourtant le premier échec de la marque transalpine aux 24 Heures du Mans à l'issue d'une domination sans partage entre 1958 et 1965, avec sept victoires en huit éditions.

La première à six succès de rang

En 1949, Enzo Ferrari s'était pourtant montré réticent à l'idée de voir l'une de ses autos alignée au départ du double tour d'horloge le plus célèbre de la planète. N'en ayant cure, son importateur américain Luigi Chinetti – bien aidé par Lord Selsdon – avait engagé lui-même une 166 MM... qu'il avait menée à la victoire. De là a débuté l'histoire entre la classique mancelle et le constructeur italien, qui a fait du Mans son jardin. À cette époque, l'Endurance est aussi importante que la F1. Il n'est pas rare que des constructeurs demandent à leurs pilotes de privilégier une manche du Championnat du monde des voitures de Sport à un Grand Prix, ce qui serait impensable aujourd'hui. La discipline permet de mettre en avant la robustesse des machines et leurs prouesses techniques... quitte à faire changer d'avis « il Commendatore », pourtant réputé têtue.

Pour justifier son obstination à conserver ses moteurs à l'avant, il aimait à répéter : « *Le cheval tire la charrue, il ne la pousse pas.* » Mais il lui a fallu se ren-

dre à l'évidence. Ainsi la 330 TRI lauréate en 1963 avec Olivier Gendebien et Phil Hill demeure la dernière auto dotée d'un moteur à l'avant à avoir triomphé dans la Sarthe. Et la 275 P victorieuse l'année suivante avec Lorenzo Bandini-Ludovico Scarfiotti la première à moteur arrière à l'emporter. Mais quelle que soit l'architecture technique de l'auto, Jaguar, Aston Martin, Porsche ou encore Maserati subirent la loi de ce cheval qui avale au triple galop tous les records existants.

En 1962, avec son sixième succès, Ferrari devient – et pour vingt ans – la marque la plus victorieuse dans la Sarthe. Elle sera aussi la première à engranger six succès de rang, entre 1960 et 1965. Olivier Gendebien, sacré en 1958, 1960, 1961 et 1962 restera lui le pilote le plus prolifique en terre mancelle jusqu'en 1981 et la cinquième victoire de Jacky Ickx.

Seul Ford réussira à mettre fin, en 1966, à l'hégémonie de la firme au cheval cabré aux 24 Heures du Mans. Après avoir chuté face à Porsche en 1970 et 1971 puis face à Matra, décision sera prise fin 1973 de se concentrer sur la Formule 1. Cinquante ans plus tard, Ferrari veut réécrire l'histoire, faire à nouveau sonner les cloches de Maranello et faire vibrer les tifosi pour une autre raison qu'une victoire en Grand Prix. **FE**

Ford a vu rouge

Les quatre succès consécutifs de Ford, entre 1966 et 1969, trouvent leur origine dans un revers, presque une humiliation : la tentative avortée de racheter Ferrari.

JÉRÔME BOURRET

Au début des années 1960, le géant américain Ford veut améliorer son implantation en Europe et briller en compétition. Va alors naître l'idée de racheter un géant du sport auto du Vieux Continent : mettre la main sur Ferrari. L'emblématique constructeur italien règne alors en maître aux 24 Heures du Mans avec des succès en 1958, 1960, 1961, 1962 et 1963, mais connaît des difficultés financières.

Des négociations sont engagées, une délégation de Ford se rend même à Maranello en mai 1963 afin de racheter la marque italienne, mais le Commendatore Enzo Ferrari se montre réticent, ne veut surtout pas lâcher la direction sportive – ce que Ford exige – et joue aussi un double jeu afin de faire monter les enchères auprès de Fiat. Ce rendez-vous manqué marque Henry Ford II, le

Après un premier succès de Ford en 1966, le duo Gurney-Foyt permettra à la marque américaine de prendre à nouveau le dessus sur Ferrari en 1967 dans la n°1.

petit-fils du fondateur, capitaine d'industrie qui ne goûte que très peu ces négociations inabouties. Un esprit de revanche s'instille en lui. Et quel meilleur terrain de jeu pour faire la nique aux Italiens que Le Mans ? Pour atteindre son objectif, le constructeur américain crée, sur la base d'un châssis conçu par Lola, la GT40 (GT pour « Grand Touring » et 40 pour sa hauteur de caisse en pouces, soit 1,02 m).

La révolution Shelby puis la domination

Les deux premières participations de Ford au Mans ne sont pas à la hauteur des attentes, avec une profusion d'ennuis mécaniques. Trois GT40 engagées en 1964, trois abandons ; six voitures présentes en 1965, aucune à l'arrivée. Cette même année, Carroll Shelby entre dans la danse.

L'ancien pilote de l'Air Force est celui qui a réussi à battre Ferrari dans une Aston Martin en 1959. Il se charge du développement de la GT40 et gomme ses défauts de conception, notamment aérodynamiques. En 1966, Henry Ford II est présent au Mans pour

Dans le sillage des cinq sacres de suite de Ferrari, Ford s'imposera quatre fois de rang au Mans, comme en 1968 avec, à son bord, Pedro Rodriguez et Lucien Bianchi.

donner le départ de la 38^e édition. Il a amené avec lui huit GT40 Mk II, une évolution de la GT40, plus puissante et à la meilleure tenue de route.

En face, seulement trois Ferrari 330 P3. Cette fois, la fiabilité fait défaut aux bolides italiens, puisqu'aucune ne voit l'arrivée. La revanche du constructeur américain est complète, avec un fabuleux triplé. « *La Chevauchée fantastique des Ford* », comme le titre *L'Équipe* le 20 juin, est seulement entachée par la consigne d'équipe qui coûte la victoire au duo Ken Miles-Denny Hulme, au profit de Bruce McLaren et Chris Amon, afin d'avoir trois GT40 passant la ligne d'arrivée ensemble.

L'année suivante, l'armada Ford est encore impressionnante, et la Mk IV d'A.J. Foyt et Dan Gurney, une nouvelle évolution de la GT40, domine largement la course, s'imposant avec quatre tours d'avance sur une Ferrari 330 P4 qui ne fait plus le poids. Durant cette édition, les records de distance parcourue (5 232,90 km), de vitesse moyenne (218,04 km/h) et de tour le plus rapide (3'23"6) sont battus. Son pari réussi et le devoir accompli, Ford désengage ses équipes d'usine, mais la GT40 remporte deux victoires supplémentaires, en 1968 et 1969, avec l'écurie britannique de John Wyer.



LES GRANDES DAMES DU MANS

Plus adepte des rallyes que de l'Endurance, Michèle Mouton ne participera qu'une fois aux 24 Heures, en 1975 (21^e).



La même année que Mouton, l'Italienne Lella Lombardi, pilote de F1, prend part pour la première fois à l'épreuve à bord de l'Alpine A441.

JÉRÔME BOURRET

Entre les 24 Heures du Mans et les femmes, cela ressemble presque à une longue histoire d'amour. Dès 1930, un premier équipage féminin constitué d'Odette Siko et de Marguerite Mareuse se présente au départ de la septième édition... et voit l'arrivée. Deux ans plus tard, la même Odette Siko, associée à un homme cette fois, termine quatrième au volant d'une Alfa Romeo.

Aucune femme ne fera aussi bien ensuite. L'après-guerre est bien différent puisque le plateau des 24 Heures est 100 % masculin entre 1951 et 1971, mais les seventies sont une décennie beaucoup plus prolifique pour les femmes grâce à Marie-Claude Beaumont (6 participations), Christine Beckers (4), la femme aux 12 GP de F1 Lella Lombardi (4), Yvette Fontaine (2) et bien évidemment Anny-Charlotte Verney, dite « la reine de l'Endurance » avec un record de dix départs au Mans (lire ci-contre). Michèle Mouton n'a participé qu'une fois à l'épreuve, en 1975,

associée à Christine Dacremont et Marianne Hoepfner sur une Moynet. « C'était déjà très tendance à l'époque d'engager des équipages 100 % féminin pour faire de l'image », s'amuse celle qui est aujourd'hui déléguée sécurité FIA sur le WRC.

Comme elle, ses deux équipières sont au début d'une carrière en rallye et vont découvrir les 24 Heures. « Le rallye était hyper populaire, on devait être 25 ou 30 équipages féminins au départ de chaque épreuve, précise Mouton. Comme il n'y en avait presque pas en circuit, c'était un bon vivier pour trouver des candidates aux 24 Heures. Et je n'allais quand même pas dire non à une participation à cette course mythique. C'était quelque chose de différent et j'ai toujours été ouverte à tout. »

Arrivées au Mans, la découverte du tracé les propulse donc dans de nouvelles sphères. « J'étais très impressionné par la ligne droite des Hunaudières, qui n'avait pas de chicane à l'époque et qui était interminable, se souvient Mouton. On n'avait rien à faire au volant et c'est à ce moment-là que je ressentais le plus la légèreté de la voiture. J'avais la sensation, sûrement parce qu'une femme a plus de sensibilité qu'un homme, de pouvoir m'envoler à tout moment, donc à chaque tour je languissais que la ligne droite se termine. »

En revanche, la pluie qui tombe cette année-là sur Le Mans ne perturbe en rien la future as des rallyes. Bien au contraire. « Me retrouver en



Elles tracent aussi leur route

Si les femmes sont rares en monoplace, elles ont trouvé leur place en Endurance depuis longtemps. Cinq seront au départ des 24 Heures cette année, dont deux Françaises, avec des espoirs de podium en LMP2 et en GT.

slick sous l'averse n'était pas un problème pour moi car j'y étais habituée, assure celle qui sera vice-championne du monde en 1982. On avait une petite voiture mais je commençais à doubler tout le monde. L'équipe me demandait de rentrer aux stands pour chausser des pneus pluie mais je ne voulais pas m'arrêter. C'est la première fois qu'on me disait ce que je devais faire en course et j'ai attendu deux ou trois tours avant d'obéir. » Le trio se classe 21^e du géné-

ral sur trente équipages classés et remporte la catégorie 2 litres. Christine Dacremont et Marianne Hoepfner reviendront au Mans trois autres fois. Michèle Mouton jamais. « Je n'aime pas déranger et je n'aime pas non plus être dérangée, donc la course en peloton n'était pas mon truc. Tourner en rond non plus ! »

Présidente de la commission « Women in Motorsport » de la FIA de 2010 à début 2022, Michèle Mouton n'a toute-

fois pas perdu contact avec les 24 Heures, qui entretiens sont restées le terrain d'expression privilégié des femmes pilotes avec notamment les cinq participations de Lilian Bryner dans les années 1990 ou les sept départs pris par Vanina Ickx au début des années 2000. « L'Endurance est, avec le rallye-raid, la discipline qui correspond le mieux aux qualités des femmes, très fortes pour doser leur effort et pour tenir la cadence », assure Mouton.

“ L'Endurance est avec le rallye-raid la discipline qui correspond le mieux aux qualités des femmes, très fortes pour doser leur effort et pour tenir la cadence »

MICHÈLE MOUTON, VICE-CHAMPIONNE DU MONDE DES RALLYES EN 1982



Pour la première participation de femmes aux 24 Heures, le duo composé de Marguerite Mareuse (à gauche) et Odette Siko (à droite) termine 7^e.

Des percées timides dans un univers encore très masculin

Cette année, cinq femmes seront au départ : les Françaises Doriane Pin (en LMP2 au sein de Prema Racing) et Lilou Wadoux, pilote officielle Ferrari en GT, ainsi qu'un équipage 100 % féminin qui a déjà fait sensation cette année en Championnat du monde d'Endurance à bord de sa Porsche rose, en signant la pole des GT aux 1000 Miles de Sebring. Sarah Boy, Rahel Frey et Michelle Gattling représentent le team d'Iron Dames créé par Deborah Mayer, qui a

succédé à Michèle Mouton à la tête de la commission « Women in Motorsport ». « Nous avons beaucoup travaillé ensemble et c'est incroyable d'avoir ce genre de soutien financier pour permettre aux filles les plus douées de bénéficier d'une bonne voiture et des meilleures conditions d'entraînement, apprécie Mouton. Si on veut avoir des femmes en haut de la pyramide du sport auto, il n'y a pas de secret : il faut qu'elles se mesurent aux hommes pour progresser. Si j'ai réussi à percer, c'est parce que tout ce qui m'importait c'était de faire les chronos des meilleurs, donc des hommes. À voiture égale, je ne supportais pas d'être battue. C'est cette mentalité qu'il faut avoir. Donc, faire courir les femmes entre elles ne sert à rien, si ce n'est repérer la meilleure d'entre elles. La solution, c'est de sélectionner les plus douées très jeunes, dès le karting, et de leur donner ensuite l'appui nécessaire pour les amener vers le plus haut niveau, chez un constructeur. » La preuve : si Lilou Wadoux a testé en novembre 2022 la Toyota GR010 Hybrid victorieuse des deux dernières éditions des 24 Heures du Mans, la catégorie Hypercar est pour l'heure réservée aux hommes. **E**

10

Elles étaient dix au départ de l'édition 1935, record de l'épreuve (sept à l'arrivée). Dont trois équipages 100 % féminins sur MG Midget.

Anny-Charlotte Verney : « Je ne martyrisais pas les voitures »

La « Reine de l'Endurance » a marqué les 24 Heures du Mans avec 10 participations, un record pour une femme.

« Vous êtes surnommée la Reine de l'Endurance. Qu'est-ce que cela vous inspire ?

Sur les courses sprint, j'étais un peu derrière. Mais en Endurance, une fois acquis un certain rythme, je le maintenais. Souvent, je faisais deux relais de suite la nuit, et la voiture ne souffrait pas. Je ne martyrisais pas les voitures, et cela donnait des résultats.

Les 24 Heures du Mans, c'est une histoire de famille...

Mon grand-père, Louis Verney, était un des fondateurs de la course. Et mon père a été le vice-président de l'ACO pendant plus de vingt ans. Quand j'étais petite, je baignais dans l'atmosphère des 24 Heures du Mans. Dès l'âge de 4-5 ans, j'assistais à chaque édition. Je me souviens avoir dit à mon père que j'y participerais un jour. Et lui me répondait : « Oui, oui, c'est ça... » Lorsque j'ai fait les 24 Heures du Mans pour la première fois (en 1974 dans une Porsche 911), je n'ai pas prévenu ma famille et ils l'ont appris le lendemain dans le journal. Mon père a failli avoir une attaque.

Cette première participation, quels slouvenirs en gardez-vous ?

Avant de prendre le départ, je ressentais une certaine anxiété. Je me demandais juste si j'allais être à la hauteur. J'ai commencé ma carrière en monoplace (la Coupe Citroën MEP en 1972) et on avait l'habitude de rouler très près les uns des autres. J'ai trouvé les GT moins difficiles à piloter que les monoplaces, et comme j'ai un physique assez résistant, je n'ai pas trop souffert de la longueur de la course.

Vous n'avez jamais connu de problèmes pour trouver une équipe,

une voiture ?

J'étais une femme, et nous n'étions pas nombreuses, à part Michèle Mouton et moi, donc peut-être était-ce plus facile. Nous étions un bon « support publicitaire », donc j'ai toujours relativement facilement trouvé des sponsors.

Être femme et pilote à cette époque, c'était comment ?

Au début, comme tous les hommes sont des machos (sourire), ils voulaient voir de quoi j'étais capable. Et quand ils prenaient un coup dans le pare-chocs, ils comprenaient. Et ils m'ont très bien acceptée. Je dois reconnaître que je n'ai jamais eu de problèmes. Je ne sais pas si c'est juste de la chance...

Est-ce que vous vous sentiez investie d'une mission en tant que femme pilote ?

Lorsque des petites filles qui étaient intéressées par ce que je faisais venaient me voir, je leur répondais volontiers. Mais elles n'étaient pas nombreuses, car on n'orientait pas naturellement les filles vers le pilotage. Je pense que c'est une question d'opportunités, de milieu dans lequel vous grandissez aussi. Ma famille avait un certain renom au Mans, ça m'a facilité les choses.

Est-ce que vous avez le sentiment qu'aujourd'hui les instances en font assez pour promouvoir les femmes pilotes ?

Elles font ce qu'elles peuvent et il y a de bonnes initiatives. Mais ensuite cela dépend des sponsors. Aujourd'hui, il existe des écuries féminines qui arrivent à être performantes. Elles ont de très bons sponsors et ce serait impossible sans ça. Dans ce milieu, l'argent est très important. »



Les 64 pilotes

(l'année de leur première apparition)

- 1930 Odette SIKO, Marguerite MAREUSE
- 1937 Joan CHETWYND (GBR)
- 1933 Elsie WISDOM (GBR), Marie DEPRET
- 1934 Dorothy CHAMPNEY (GBR), Kay PETRE (CAN), Anne-Cécile ROSE-ITIER, Gwenda HAWKES (GBR)
- 1935 Eva GORDON-SIMPSON, Doreen EVANS, Barbara SKINNER, Colleen EATON, Margaret ALLAN (GBR), Joan RICHMOND (AUS)
- 1937 Suzanne LARGEOT-DAVIET, Dorothy STANLEY-TURNER, Enid RIDDELL, Marjorie ECCLES (GBR)
- 1938 Fernande ROUX, Germaine ROUAULT, Marjorie FAWCETT (GBR)
- 1949 Viviane ELDER
- 1950 Régine GORDINE, Yvonne SIMON
- 1957 Betty HAIG (GBR)
- 1977 Marie-Claude BEAUMONT
- 1973 Christine BECKERS (BEL)
- 1974 Anny-Charlotte VERNEY, Marie LAURENT, Martine RÉNIER, Yvette FONTAINE (BEL)
- 1975 Michèle MOUTON, Corinne TARNAUD, Christine DACREMONT, Mariane HOEPFNER, Lella LOMBARDI (ITA)
- 1977 Anna CAMBIAGHI (ITA)
- 1978 Juliette SLAUGHTER (GBR)
- 1982 Desiré WILSON (AFS)
- 1984 Margie SMITH-HAAS (USA)
- 1989 Lyn SAINT-JAMES (USA)
- 1991 Cathy MULLER (SUI)
- 1992 Tomiko YOSHIKAWA (JAP)
- 1993 Lillian BRYNER (SUI)
- 1997 Claudia HÜRTGEN (ALL)
- 2001 Vanina ICKX (BEL), Milka DUNO (VEN)
- 2005 Elisabeth HALLIDAY (USA)
- 2008 Amanda STRETTON (GBR)
- 2010 Natacha GACHNANG, Cyndie ALLEMAN, Rahel FREY (SUI)
- 2017 Andrea ROBERTSON (USA)
- 2012 Keiko IHARA (JAP)
- 2016 Inès TAITTINGER, Christina NIELSEN (DAN)
- 2019 Michelle GATTING (DAN), Manuela GOSTNER (ITA)
- 2020 Tatiana CALDERON (COL), Sophia FLÖRSCH (ALL), Beitske VISSER (HOL)
- 2021 Sarah BOVY (BEL)
- 2022 Lilou WADOUX

1

L'Italienne Lella Lombardi est la seule femme à avoir disputé à la fois les 24 Heures du Mans (1975, 1976, 1977, 1980) et le Championnat du monde de Formule 1 (1975, 1976).

Anny-Charlotte Verney a atteint son meilleur classement au Mans en 1981 (6^e) sur la Porsche 935 K3 n°42.

AU TABLEAU DE BORD



Les pilotes les plus titrés

- 9** T. KRISTENSEN (DAN)
- 6** J. ICKX (BEL)
- 5** D. BELL (GBR), F. BIELA (ALL), E. PIRO (ITA).
- 4** S. BUEMI (SUI), Y. DALMAS, O. GENDEBIEN (BEL), H. PESCAROLO.
- 3** W. BARNATO (GBR), R. CAPELLO (ITA), L. CHINETTI (ITA ET USA), M. FÄSSLER (SUI), B. HARTLEY (NZL), H. HAYWOOD (USA), P. HILL (USA), A. HOLBERT (USA), A. LOTTERER (ALL), K. LUDWIG (ALL), A. MCNISH (GBR), K. NAKAJIMA (JAP), B. TRÉLUYER, M. WERNER (ALL).
- 2** F. ALONSO (ESP), E. BAMBER (NZL), T. BERNHARD (ALL), H. BIRKIN (GBR), I. BUEB (GBR), R. DUMAS, R. FLOCKHART (GBR), J. JARVILEHTO (FIN), J.-P. JAUSSAUD, G. LARROUSSE, M. REUTER (ALL), A. ROSSIGNOL, R. SOMMER, H.J. STUCK (ALL), G. VAN LENNEP (HOL), J.-P. WIMILLE, A. WURZ (AUT).



14

Outre son record de neuf victoires, le Danois Tom Kristensen possède le record du nombre de podiums réalisés au Mans. Il a terminé deux fois 2^e (2012 et 2014) et trois fois 3^e (2006, 2009 et 2010), soit quatorze podiums. En dix-huit participations.

100%

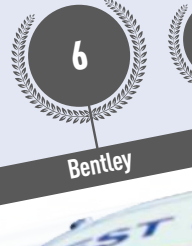
Woolf Barnato (GBR, Bentley) l'a emporté à chacune de ses trois participations (1928, 1929, 1930). À noter que le Français Jean-Pierre Wimille (1937, 1939) et l'Espagnol Fernando Alonso (2018, 2019) ont gagné lors de leurs deux participations.



Bentley en 1923



PORSCHE
loin devant
Victoires par constructeurs



Porsche

Audi

Ferrari

Jaguar

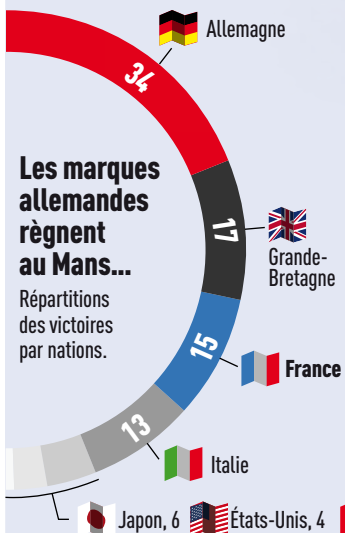
Bentley

Toyota

Alfa Romeo

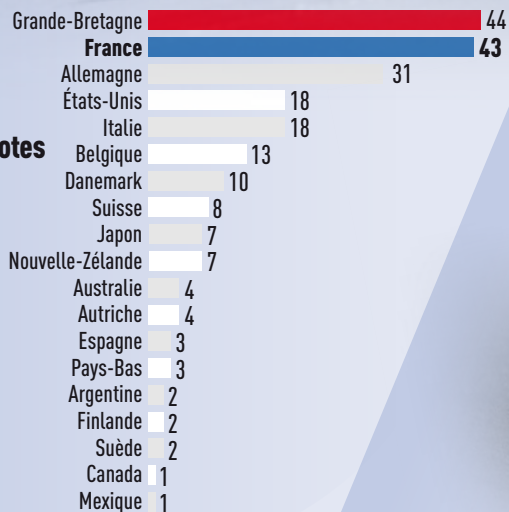
Ford

**MATHÉMATIQUE
MANS**



...Mais les pilotes britanniques et français dominent

Répartitions des victoires par nationalités des pilotes.



18

Le nombre record de podiums consécutifs réalisés par Audi entre 1996 et 2016.

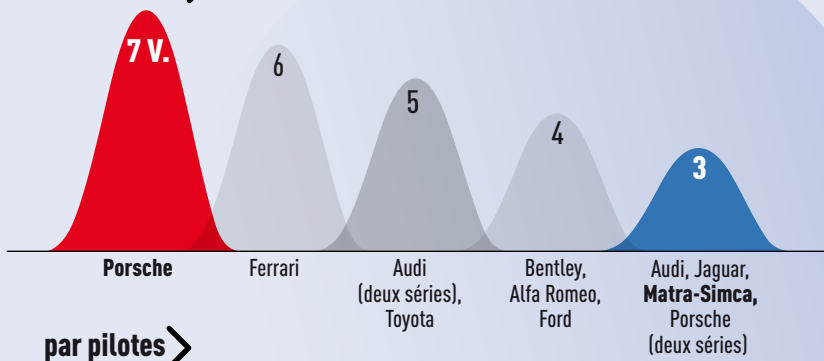


9

Emanuele Pirro s'est hissé sur le podium à neuf reprises de 1999 à 2007 (une fois sur BMW, huit sur Audi).

Les vainqueurs en séries

par marques >



par pilotes >



Les vainqueurs

le plus rapide >

R. Dorchy (Peugeot, 1988, vitesse max.)

405 km/h

le plus jeune >

A. Wurz (AUT, 1966)

22 ans et 91 jours

le plus âgé >

L. Chinetti (USA, 1949)

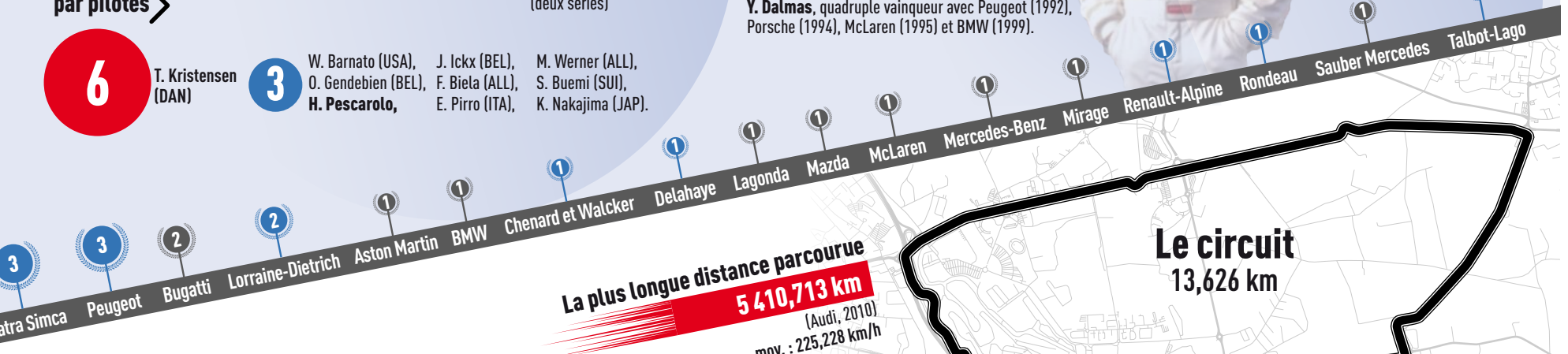
47 ans et 343 jours

le plus éclectique >

Y. Dalmas, quadruple vainqueur avec Peugeot (1992), Porsche (1994), McLaren (1995) et BMW (1999).

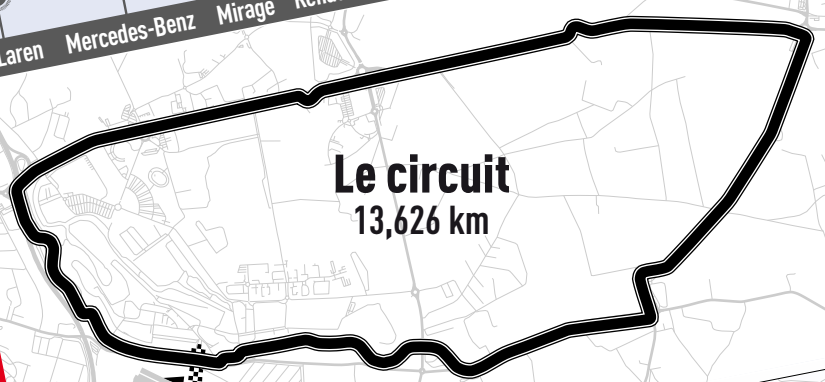


Yannick Dalmas



La plus longue distance parcourue
5 410,713 km
(Audi, 2010)
moy. : 225,228 km/h

Le meilleur tour en course
3'17"297
(Mike Conway, Toyota, 2019)
moy. : 251,821 km/h



De plus en plus loin

Cap des

- 2 000 km (1923, Chenard & Walcker, Lagache-Léonard ; 2 209,563 km ; moy. : 92,064 km/h).
- 3 000 km (1931, Alfa-Romeo, Howe-Birkin ; 3 017,654 km ; moy. : 125,735 km/h)
- 4 000 km (1953, Jaguar, Rolt-Halmiton ; 4 088,064 km ; moy. : 170,336 km/h)
- 5 000 km (1967, Ford, Gurney-Foyt ; 5 232,900 km ; moy. : 218,038 km/h)

De plus en plus vite
(moyenne horaire)



Cap des

- 100 km/h (1926, Lorraine-Dietrich, Bloch-Rossignol ; 106,350 km/h)
- 150 km/h (1951, Jaguar, Whitehead-Walker ; 150,466 km/h)
- 200 km/h (1966, Ford, Amon-McLaren ; 201,785 km/h)
- 225 km/h (2010, Audi, Bernhard-Dumas-Rockenfeller ; 225,228 km)



25

Le nombre de pilotes qui ont gagné dès leur première participation. Parmi eux figurent 7 pilotes français : André Lagache, Philippe Étancelin, Jean-Pierre Wimille, Christophe Bouchut, Eric Hélary, Laurent Aiello.

Pescarolo, le plus fidèle

Nombre de présences au départ.

H. Pescarolo

33 départs

30

B. Wollek

29

Y. Terada (JAP)

26

D. Bell (GBR)

25

E. Collard

24

F. Migault, J. Lammers (HOL)

23

C. Ballot-Lena, O. Beretta (MON)

Henry Pescarolo

Dans un fauteuil !

Le plus grand écart.



(1927, entre la Bentley 3 Litre Super Sport de Benjafield-Davis et la Salmson GS de Victor-Hasley)

Sur le fil !

L'arrivée la plus serrée.



(1966, entre les Ford GT40 d'Amon-McLaren et celle de Miles-Hulme)

Hill était une fois, la Triple Couronne

Associé à Henri Pescarolo chez Matra en 1972, Graham Hill avait ajouté les 24 Heures du Mans à un palmarès déjà riche du titre mondial en F1 et des 500 Miles d'Indianapolis. Un exploit unique dans l'histoire.

JÉRÔME BOURRET

Pour certains, il y aurait débat. La définition même de la Triple Couronne semble en effet sujette à discussion, certains estimant qu'une victoire au Grand Prix de Monaco fait partie des cases à cocher pour y prétendre tandis que d'autres, beaucoup plus nombreux et parmi lesquels Graham Hill lui-même, assurent que, côté F1, c'est le titre mondial qu'il faut avoir décroché, en plus d'un succès sur les 500 Miles d'Indianapolis et les 24 Heures du Mans.

«Le Grand Prix de Monaco n'a rien à voir avec la Triple Couronne», tranche Henri Pescarolo. L'imbroglio ne change rien à l'histoire ni au prestige de Graham Hill, à la fois double champion du monde de F1, quintuple vainqueur en Principauté et, ainsi, seul détenteur de cette fameuse Triple Couronne, quelle que soit la définition retenue. Point de débat là-dessus.

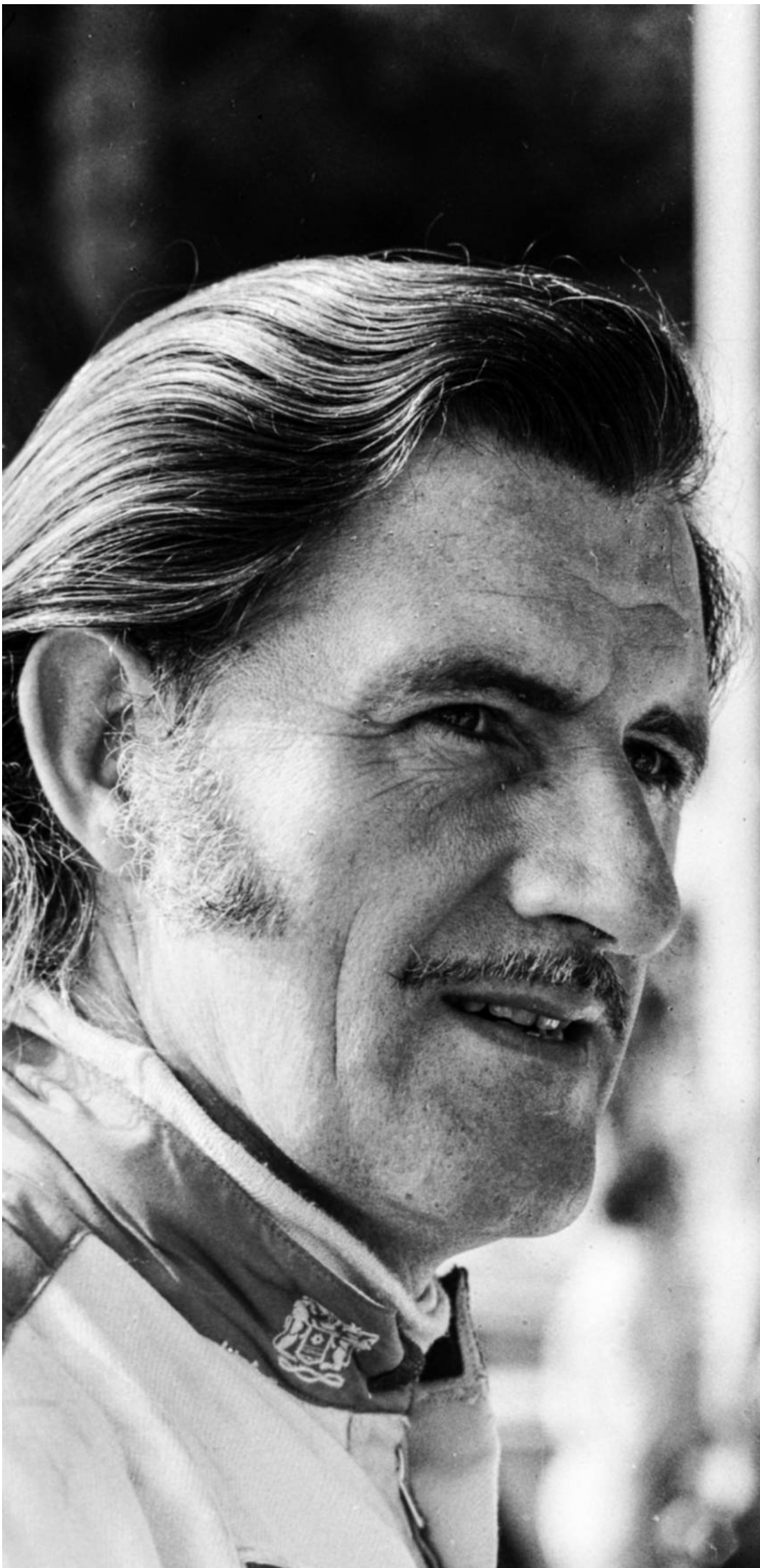
Titré une première fois en F1 en 1962, Graham Hill signe un succès contesté aux 500 Miles d'Indianapolis en 1966. «Il

ya visiblement eu une confusion dans le classement des tours mais lorsque Jim (Clark, 2^e) revendiqua la victoire, mon père lui répondit: "Trop tard, j'ai déjà bu le verre de lait!"», raconte un jour Damon Hill, en référence à cette célébration réservée au vainqueur de l'épreuve américaine.

La conviction de Lagardère, les doutes de «Pesca»

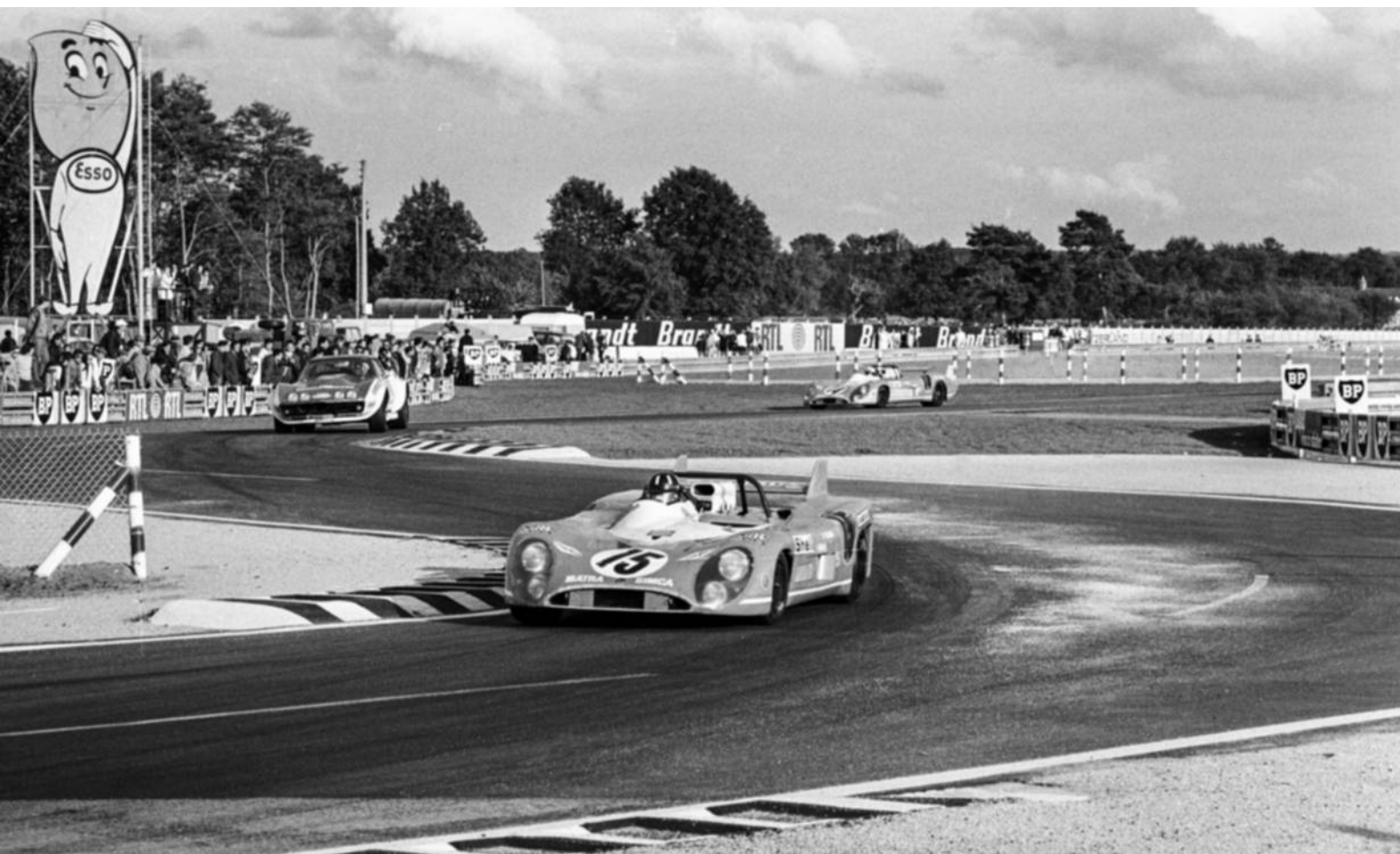
Quelques mois après cette belle victoire outre-Atlantique, le génie britannique s'attaque pour la première fois à la Triple Couronne. Lui qui avait terminé deuxième des 24 Heures en 1964 avec Ferrari se présente cette fois dans la Sarthe au volant d'une GT40, avec l'Australien Brian Muir comme équipier. Le génie britannique pointe en tête au bout du premier tour, mais il est finalement contraint à l'abandon à mi-course alors que les Ford de Carroll Shelby signent un retentissant triplé.

Pari manqué. Hill attendra 1972 pour revenir au Mans. Il a alors 43 ans et sa quatorzième et dernière victoire en F1 remonte au GP de Monaco 1969, quel-



L'Équipe - Sébastien Boué/L'Équipe

Graham Hill lors du Grand Prix de Monaco 1973, qu'il abandonnera à bord d'une voiture de sa propre écurie (Embassy-Hill).



Après un premier échec en 1966, Hill complète la Triple Couronne à bord de la Matra-Simca MS670 n°15 en 1972 au Mans.

ques mois avant un grave accident au GP des États-Unis dans lequel il a été blessé aux jambes. Même si la carrière de Hill est sur le déclin, Jean-Luc Lagardère décide d'intégrer celui qui défend les couleurs de Brabham sur les Grands Prix à des équipages Matra déjà très marqués F1, avec Chris Amon et Jean-Pierre Beltoise sur la MS 672 n°12 et le duo Cevert-Ganley sur la n°14, alors que Jean-Pierre Jabouille et David Hobbs se partagent le volant d'une voiture de l'année précédente.

Après avoir été convaincu par le très influent journaliste Gérard Crombac de revenir chez Matra (voir pages 4 à 10), Henri Pescarolo est tout près de renoncer lorsqu'on lui annonce qu'il devra faire équipe avec le doyen des GP. « Tel un jeune con (il n'avait alors pas 30 ans), je considérais que les gens d'un certain âge n'avaient plus envie de prendre des risques et je me disais qu'un vieux comme lui ne serait pas dans le coup sous la pluie ou dans le brouillard, au petit matin, explique "Pesca". Ce n'est pas que je n'aimais pas Hill, bien au contraire. C'était un mec ex-

traordinaire, nous avions l'aviation comme passion commune et je le considérais comme une légende. Mais je craignais qu'à ce stade de sa carrière, il ne soit plus enclin à se livrer sans retenue sur cette épreuve aussi dangereuse. Mais Crombac m'a dit que Hill était super motivé par la Triple Couronne, qu'il voulait absolument gagner les 24 Heures et qu'il ferait tout pour. Alors j'ai fini par me laisser convaincre. »

Mario Andretti s'en est approché à... trois minutes

En l'absence de Porsche et Ferrari, Lagardère a fait de la victoire dans la Sarthe la priorité de Matra pour cette saison 1972. Très tôt dans la course, les équipages Cevert-Ganley et Pescarolo-Hill, côte à côte sur la première ligne, se retrouvent en bagarre pour la première place. Le moteur de la paire Amon-Beltoise, considérée comme favorite, avait cassé au bout de deux tours alors que la MS660C de Jabouille et Hobbs avait été retardée par une panne d'essence. Pour assurer la victoire, Lagardère calme ses

deux équipages de tête, qui sont classés dans la même boucle. Des temps au tour doivent être tenus par chacun, avec interdiction d'aller plus vite et de déclencher une bagarre interne.

Mais la pluie vient brouiller les cartes dans la matinée. Impossible, pour l'état-major de Matra, de fixer des chronos cibles dans ces conditions, où seul le pilote est en position de juger sa prise de risque. « C'est à ce moment-là que Graham a été le meilleur, applaudit Pescarolo. Il a été plus clairvoyant que tout le monde car il a changé de pneus au moment opportun, ce qui lui a permis de faire la différence sur Ganley, qui avait trop attendu pour monter les pneus mixtes. »

Victime d'un problème d'allumage, le Néo-Zélandais rentrait au ralenti vers les stands lorsqu'il fut percuté par la Corvette de Marie-Claude Beaumont. « Ça nous a mis devant définitivement, poursuit Pescarolo. Graham avait vraiment fait ce qu'il fallait pour gagner. Il a été fantastique et j'ai regretté d'avoir eu des doutes sur lui. » Hill tenait sa Triple Couronne et entraînait un peu plus dans la lé-

gende. Il ne remonta plus jamais sur un podium de F1 et ne revint pas au Mans.

Pilote de sa propre équipe, il termina sa carrière en fond de grille début 1975 et se tua quelques mois plus tard lors du crash de son avion privé, au retour d'une séance d'essais de son écurie au Castellet. Personne, après lui, ne releva cet immense défi de la Triple Couronne qui, de Jim Clark (3^e des 24 Heures en 1960) à Fernando Alonso, en passant par Jacques Villeneuve (voir ci-contre), en a attiré plus d'un.

Vainqueur des 500 Miles en 1969 et champion du monde de F1 en 1978, Mario Andretti est celui qui s'en est le plus approché. L'Américain passa, en effet, à trois minutes de la victoire aux 24 Heures en 1995, alors qu'il était engagé au volant d'une Courage avec Bob Wollek et Éric Hélary. « On avait perdu quatre minutes en fin de course: l'équipe nous avait fait rentrer au stand pour changer le capot arrière parce qu'il manquait l'autocollant d'un sponsor, relate Hélary. Sans cela, on aurait gagné les 24 Heures et Mario l'aurait décrochée, la Triple Couronne. » **E**

Plus que deux prétendants

Deux pilotes actuellement en activité sont en mesure de décrocher ce trophée honorifique : l'Espagnol Fernando Alonso et le Canadien Jacques Villeneuve.

VILLENEUVE

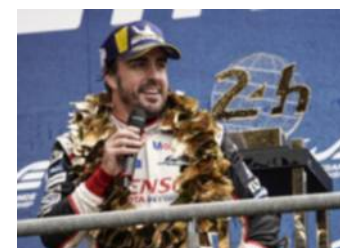
tout pour Le Mans



Pour le Canadien, aucun doute possible : la Triple Couronne comprend les 24 Heures, Indy 500 – qu'il a remporté en 1995 – et le titre mondial en F1, qu'il a décroché en 1997, et non le Grand Prix de Monaco. « C'est ainsi que Graham Hill l'a définie », explique-t-il. « Ça m'arrange aussi », ajoute-t-il dans un sourire. Villeneuve ne s'est, en effet, jamais imposé en Principauté. Pour rejoindre Hill, l'ex-pilote Williams doit s'imposer au Mans. Il a déjà tenté sa chance dans la Sarthe en 2007 et 2008. Avec Peugeot, le Canadien a abandonné lors de sa première tentative et fini deuxième l'année suivante. Désormais intermittent des circuits, Villeneuve, 52 ans, a dit oui au projet Vanwall mené par Colin Kolles en Hypercar. Une saison complète dans l'équipe autrichienne, qui le fera passer par la Sarthe cette année, avec un petit espoir de victoire.

ALONSO

en quête d'Indy



Le double champion du monde de F1, en 2005 et 2006, est également un double vainqueur des 24 Heures. En 2018, alors qu'il est pilote McLaren en F1, l'Espagnol s'engage avec Toyota pour disputer l'épreuve sarthoise. Excellent choix puisqu'il s'impose dès sa première participation, avec Buemi et Nakajima, offrant ainsi au constructeur japonais un premier succès au Mans. Alonso réédite la performance l'année suivante, avant de se retirer de l'Endurance. Il lui reste donc à s'imposer sur les 500 Miles d'Indianapolis pour coiffer la Triple Couronne. L'Espagnol s'est déjà attaqué trois fois au mythe américain, en 2017, 2019 et 2020, à chaque fois avec McLaren. C'est lors de sa première tentative, pour laquelle il choisit même de faire l'impasse sur le Grand Prix de Monaco, qu'il est passé le plus près de s'imposer. Cinquième sur la grille, Alonso mène même durant 27 tours mais abandonne sur casse moteur à 21 tours de l'arrivée. Désormais pleinement concentré sur la F1 avec Aston Martin, il n'a pas abandonné l'idée de revenir dans l'Indiana, mais pas avant plusieurs années. **F.B.**



49

Le nombre de pilotes de Formule 1 qui ont, au moins une fois, remporté les 24 Heures du Mans. Le premier fut le Français Louis Rosier en 1950, les derniers en date Sébastien Buemi (2018, 2019, 2020, 2022) et Brendon Hartley (2017, 2020, 2022).

Déjà vainqueur du GP de Monaco en 1964 (à gauche), des 500 Miles d'Indianapolis en 1966, et champion du monde de F1 (1962, 1968), Graham Hill est félicité par le président Pompidou lors de son unique sacre au Mans en 1972, à 43 ans.

1980 LA SAGA RONDEAU

L'improbable victoire de Jean Rondeau en 1980 au volant d'une de ses voitures est aussi celle d'une poignée de mécaniciens et techniciens débutants, qui surent s'élever au niveau des illusions du pilote-constructeur local.

STÉFAN L'HERMITTE

« Et si on les construisait ces bagnoles ? » Charles James avait redécollé du Mans en se promettant de dire non à cette demande de sponsoring incongrue. Il retournerait à la gestion de ses papiers peints. Et puis, devant sa glace, chez lui vers Lyon, ce redresseur d'entreprise – qui sait à quel point le manque d'argent annihile les plus belles illusions, pilote d'essai d'avions de chasse défrôqué par un accident – surprit à infléchir la route de sa pensée. Il avait eu froid au corps dans cette bicoque mancelle sans chauffage, où une poignée de fanas, boostés par Jean Rondeau, profession décorateur d'intérieur, lui exposèrent qu'une voiture, ça peut se construire plutôt que de payer des fortunes pour un volant d'infortune. Il n'avait juste pas eu le courage de dire non instantanément devant l'impossible, incarné par le cœur des hommes. Il avait eu raison.

Alors, ils les feront bien ces bagnoles, que Rondeau préférait appeler « autos ». Les deux premières, baptisées « Inaltera » pour Le Mans 1976, le furent en deux cents jours et elles achevèrent bien leurs deux tours d'horloge (8^e et 21^e). Une bonne base. Une Rondeau, ça n'abandonne pas.

Une proche descendante, dès 1980, noire à liserés dorés, numéro 16, pilotée par le rigoureux professionnel Jean-Pierre Jaussaud et l'amateur-constructeur Jean Rondeau lui-même, marrera Ickx et Porsche en 24 heures et 338 tours. *L'Équipe* avait son titre tout trouvé : « David Rondeau devant Goliath Porsche ». Edouard Seidler, directeur de la rédaction, cisèlera ces mots : « Rondeau a montré qu'un artisan désargenté mais sérieux et déterminé peut encore accéder à la scène sportive dans ce sport impitoyable. »

Rondeau pistait l'impossible. Petit, il se couchait sur sa trottinette pour doubler son fréro à vélo. Champagne de la victoire à peine dégluti, il énoncera : « J'ai fait 10 % de ce que je veux faire. » Il avait dessiné un proto à six roues ; il se projetait aussi vers la F1.

Le Paris-Quimper le cueillera trop tôt, à 39 ans, entre Noël 1985 et le jour de l'An 1986, au passage à niveau de Champagné (Sarthe). Il aura eu le temps de laisser son nom au palmarès indélébile des 24 Heures, constructeur-pilote bleu-blanc-rouge.

Charles James, patriote, mandataire social des papiers peints « Inaltera », qui avait aussi le sens du sponsoring et du management, avait donc finalement dit oui et octroyé les premiers fonds de roulement. Avec cette belle enveloppe – 2,5 millions de francs par an (soit environ 1,1 million d'euros) – il avait embauché les premières mains et déniché un local.

“On était payés comme rien, mais on ne comptait pas les heures. On fonçait tête baissée”

JEAN-CLAUDE THIBAUT,
UN DES TOUT PREMIERS MÉCANOS

Au Mans, au 100 rue Hoche, il n'y a plus le téléphone – le 28 83 15 –, il y a désormais des murs qui abritent des appartements aux vies réglées. Il n'y a plus tellement de lumière tard la nuit. « On était payés comme rien, nous narre Jean-Claude Thibault, un des tout premiers mécanos, on ne comptait pas les heures, ce n'est pas ça qui comptait. C'était pas simple, mais on fonçait tête baissée. » Ils avaient 20 ans, ils avaient souvent des moustaches, ils rêvaient, ils inventaient. Ils étaient du Mans ou



Les Rondeau n°15 et 16 connaîtront des fortunes diverses en 1980 : abandon pour la première, victoire finale pour la seconde.

des alentours, infusés à la-plus-grande-course-automobile-du-monde. Pour Thibault, c'était la chaudronnerie : « On partait d'une plaque d'acier et à la main, à la lime, on construisait un châssis. Chacun connaissait son boulot. Rondeau savait ce qu'il voulait. »

Son œuvre foncerait à 350 km/h sur la ligne droite des Hunaudières, plus vite que sa 4 chevaux, boostée moteur Gordini, dans les courses de côte des collines voisines. En bas du 100 rue Hoche s'étalait l'atelier de montage. En haut, se succédaient une cuisine, une grande salle et une chambrée. Comprendre que ça ressemblait à un phalanstère et qu'à part ramener des filles, on y vivait tous, sept jours sur sept, avec juste parfois « un tour en boîte ». Les plans, dessinés à la main et à la règle à calcul, étaient poussés sur un coin de la table quand madame Rondeau posait la marmite. « Ils étaient comme des moines au fond d'un monastère, discourra Charles James. Ils avaient la témérité de la jeunesse et l'abnégation sublime. »

Ils étaient une douzaine maximum aux premières heures. Ils ont blanchi. Ils se voient encore, indissociables. Les Thibault, Besneville, Ménagé, Bone, Belou, Rohée, Monté, Desmottes... Ils étaient un. « Chacun faisait un peu tout », reprend Thibault. Un bénévole évoque « l'esclavage consenti des mécanos » (*). « On n'en sortait pas, consent le plus ancien, Daniel Ménagé, chaudronnier de

formation. Rondeau ne tolérait pas trop qu'on lui refuse quelque chose. » Un 1^{er} mai, le patron s'étonna que les gars tardent un peu à embaucher...

“Rondeau croyait pouvoir gagner, nous on trouvait ça improbable. Il était persuasif”

PHILIPPE BELOOU, UN DES MÉCANOS

Ils venaient souvent du lycée de Saumur, BTS moteurs à explosion. Ils se cooptaient. Philippe Belou, potache à Saumur, justement : « On n'y connaissait pas grand-chose en course auto, au départ. On a appris sur le tas, c'est l'humain qui a tout fait. Rondeau croyait pouvoir gagner, nous on trouvait ça improbable. Il était persuasif. » Lucien Monté, un autre Saumurois, débuta en affinant un crobard de porte-moyeux : « Il n'y avait pas un pet' d'électronique, que de la mécanique, c'est à des millénaires d'aujourd'hui. » À l'atelier, ils voyaient, bouche bée, débarquer des pilotes dont ils avaient chassé les autographes, ceux de la F1 Pescarolo et Beltoise, ceux du rallye Ragnotti et Darniche. « Ils roulaient dans des voitures qu'on avait fabriquées, nous », s'étonne encore Monté.

L'aventure ne fut pas qu'une ligne droite. Un matin, après deux saisons, s'étaient présentées deux semi-remorques, diligentées par l'actionnaire-constructeur-payeur, « Inaltera », qui changeait de direction. « Un sinistre hold-up », rôle toujours Charles James, qui sera aussi remercié, mais ne s'éloignera jamais de Rondeau. « On avait réussi à planquer deux ou trois caisses à outils », raconte Monté. Et les plans des autos. Ils chômeraient quelques mois et redémarreraient dans des ateliers municipaux désaffectés, puis à Champagné, près de la voie ferrée.

La flamme tricolore ne pouvait pas s'éteindre. Un Britannique argenté adroit au volant, suivi par un majordome qui lui servait son whisky, loua une voiture. La femme du préfet, Marjorie Brosse, très amoureuse du projet, ouvrit bien des portes. Le ministre du coin, Joël Le Theule, flanqué de son jeune assistant parlementaire, François Fillon, aussi. On prêta même un bout pas encore ouvert de l'autoroute Le Mans-Paris pour un essai à haute vitesse. Ils gagneraient. « Le problème, c'est que Rondeau avait aussi des dettes énormes », soupire Monté.

Il y eut donc aussi des dépôts de bilan. Mais, nécessaires au drapeau et à

la région, les Rondeau roulèrent toute une décennie, de 1978 à 1988, survivant, un peu, à leur créateur. Il n'y a pourtant ni tribune ni virage au nom de Jean Rondeau au fil des 13,626 km du circuit. Une amnésie... Alors les mécanos et les techniciens perpétuent l'histoire orale. Ils ne manquent jamais une occasion de regarder dans le rétro, ils vont parfois voir rouler la 16 ou une autre chez un collectionneur suisse.

« On perd nos pilotes les uns après les autres, note Ménagé. Beltoise, Jaussaud, Tambay, Streiff, Ferté, Lombardi ne sont plus là, mais nous c'est comme si on était bâtis sur l'endurance, on n'en a encore aucun d'absent. » Ils disent plutôt l'« Inaltera », la « SKF », l'« ITT », la « Merlin », la « Le Point », l'« Otis », la « Belga » quand ils évoquent une des 44 voitures qui ont pris le départ des 24 Heures. Belou était le chef de voiture de la « Le Point », la 16, et Bone, Thibault, Burky et Soguer les mécanos dédiés. Elle frôla la non-qualification, se prit un capot fou sur le museau, toucha le rail et était néanmoins en tête sous une pluie quasi continue.

En début d'après-midi, il fallut évacuer Rondeau quasi de force, épuisé, et le remplacer par Jaussaud pour aller jusqu'au point final. « Ça été les heures les plus longues de notre vie », assure Ménagé. Les 24 Heures diffractent les heures. Il s'était déjà habitué à ne pas les compter. « Ce qu'on a fait, ce ne serait plus possible », résume Monté, à moins que ce soit Rohée ou Belou ou un autre. Jean Rondeau dort au cimetière Saint-Pavin-des-Champs, au bord de la D338, sous un bas-relief imageant une piste automobile. Chaque 27 décembre, jour anniversaire de l'accident avec le Paris-Quimper, un homme – raporte le gardien – apporte une rose. Un mécano peut-être. **E**

(*) La preuve par 24 Heures et Le Défi, par Charles James, à compte d'auteur.



Jean-Pierre Jaussaud (au premier plan) et Jean Rondeau (à sa droite) ont déjoué les pronostics en 1980 pour s'imposer.

3

Sur un total de 44 voitures engagées entre 1976 et 1988, Rondeau (Inaltera entre 1976 et 1978) a atteint trois autres fois le podium des 24 Heures en plus de la victoire en 1980 (3^e en 1980, 2^e et 3^e en 1981).

Rondeau et les garagistes de l'impossible

Derrière Jean Rondeau (manteau blanc), une belle équipe de jeunes locaux, souvent moustachus, mena la monoplace n°16 à la victoire.





1926 Phares antibrouillard

La victoire du « Cyclope »

Le principe d'une course de 24 heures, c'est qu'elle se dispute également de nuit. C'est pourquoi l'éclairage a toujours été un sujet sensible au Mans, et les écuries ou constructeurs qui ont su apporter des innovations dans ce domaine ont souvent eu un avantage en piste. C'est le cas dès 1926, pour les Lorraine-Dietrich qui implantent un troisième phare au milieu de leur calandre, ce qui leur vaudra le surnom de

« Cyclope ». L'anecdote raconte qu'un petit ruisseau d'un mètre de large seulement, le Roule-Crotte, provoquait un puissant brouillard, particulièrement gênant au matin, du côté de Maison Blanche. De nombreux accidents ont eu lieu à cet endroit lors des trois premières éditions de la course. L'entreprise Marchal invente donc ce phare antibrouillard, qui permet à Lorraine-Dietrich de signer un triplé en 1926.

Moteur de progrès

En plus d'acquérir la réputation d'une course de légende au fil des décennies, les 24 Heures se sont muées en terrain d'expérimentation pour améliorer à la fois les performances des voitures sur le circuit sarthois et appliquer des dispositifs novateurs sur les modèles de série pour les conducteurs lambda dans la vie de tous les jours.

FABRICE BOSSET

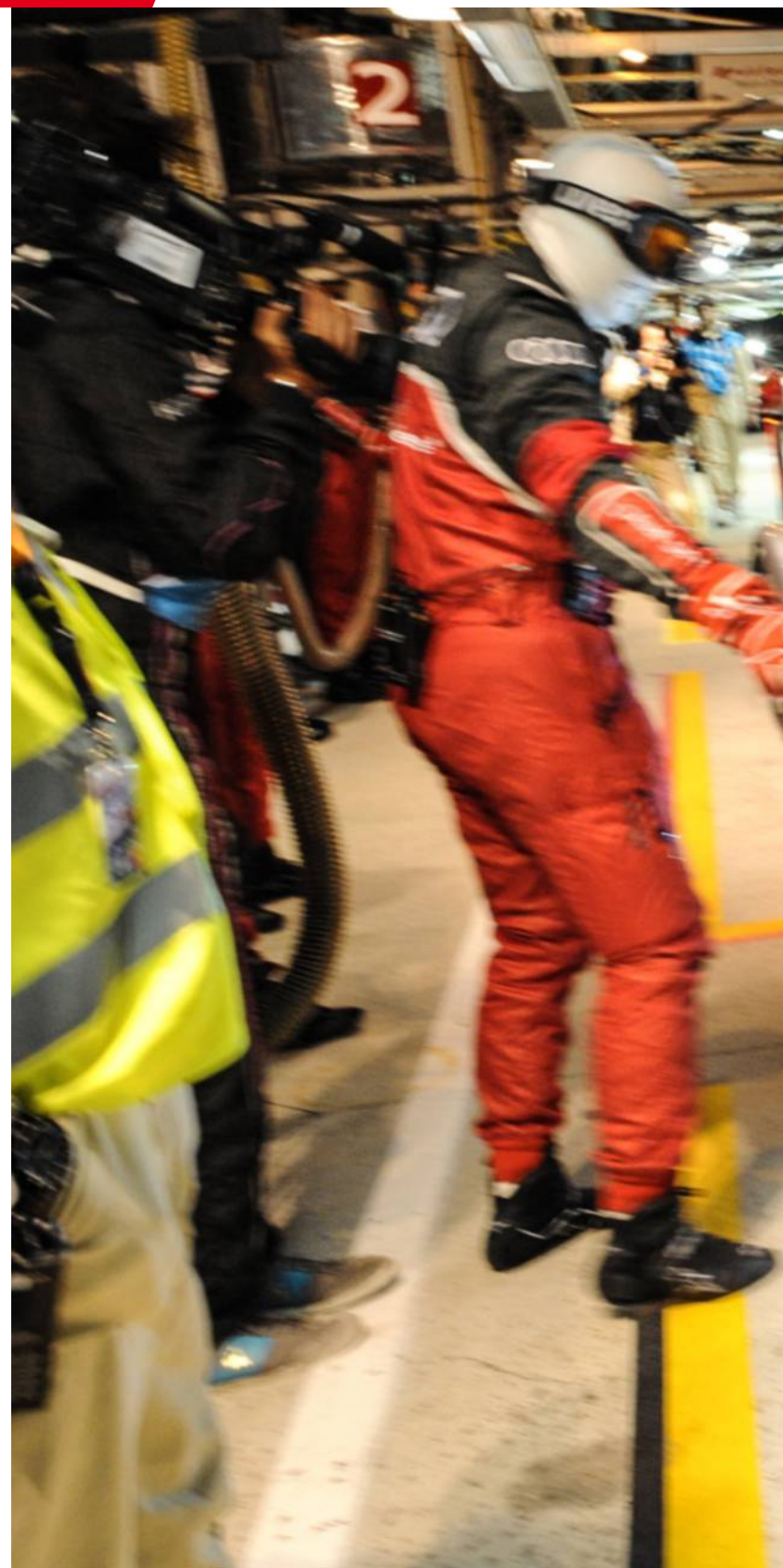
C'était la vocation première des 24 Heures du Mans, en 1923 : tester les voitures de série sur un double tour d'horloge, observer les mécaniques et leur comportement, de jour comme de nuit, les pousser à bout même. Puis, la compétition a pris le dessus sur le banc d'essai, la course a peu à peu acquis une renommée mondiale et les meilleurs pilotes et plus grands constructeurs de l'histoire s'y sont donné rendez-vous pour inscrire leur nom au palmarès. Mais jamais le concept de

laboratoire et d'expérimentation n'a abandonné Le Mans au fil des éditions.

Par conséquent, beaucoup de ce que chacun d'entre nous utilisons au volant, dans nos voitures de tous les jours, a été lancé, testé, éprouvé sur le circuit sarthois avant d'être intégré aux véhicules de série. Cinq de ses innovations techniques, parmi d'autres, sont détaillées ici. Elles concernent des éléments aussi sensibles et importants que les phares, les pneus ou les freins, ou même la traction avant, qui a modifié l'architecture des voitures.

Mais on pourrait aussi citer l'aérodynamisme des carrosseries, avec la

quête du meilleur coefficient de pénétration dans l'air, le pneu slick, l'aile arrière, le turbo qui offre une suralimentation via un compresseur entraîné par les gaz d'échappement, ou le moteur hybride, apparu en 1998 au Mans sur une Panoz et présent aujourd'hui au catalogue de quasiment tous les constructeurs. Et l'ACO n'a pas abandonné sa volonté d'innover, de toujours regarder vers le futur, en ambitionnant de lancer dans la course une voiture fonctionnant à l'hydrogène en 2025.



La Tracta, conduite par Jean-Albert Grégoire et Lucien Lemesle, a été la première à disposer de la traction avant.

1927 Traction avant

La Tracta de Grégoire

La Traction avant, lancée en 1934, est connue mondialement et a fait le succès de Citroën avant-guerre. Mais c'est quelques années auparavant que ce type de propulsion est né au Mans. Hervé Guyomard, historien des 24 Heures, raconte comment : « L'ingénieur Jean-Albert Grégoire était associé à un industriel, Pierre Fenaïlle. Ce dernier a inventé le joint homocinétique, qui permet aux roues de tourner et de braquer en même temps, ce qui n'était pas possible avant. C'est grâce à cette invention que la traction peut apparaître, car auparavant les roues arrière poussaient et les roues avant braquaient. » L'histoire de la participation des deux compères aux 24 Heures du Mans en 1927 dans une Tracta, le nom de leur voiture, est à la fois dramatique et savoureuse. Le matin de la course, ils sont victimes d'un

accident à Arnage et sont hospitalisés. Fenaïlle est dans le coma, Grégoire sérieusement blessé, mais il s'enfuit pour rejoindre le circuit car il veut tout de même prendre le départ.

Une fois sur place, Charles Faroux, le directeur de course, lui demande ce qu'il fait là. Ému par la volonté de Grégoire, il demande qui veut conduire avec lui. Un mécanicien, nommé Lemesle, se présente. Mais il n'est pas très bon pilote et ne peut pas conduire la nuit. Grégoire passe donc la majorité du temps au volant et atteint le nombre de kilomètres requis pour être classé vers midi. Il s'arrête donc à Mulsanne et se couche au pied d'un arbre. Le directeur de course le contraint à reprendre la course mais lui permet de ne rouler que deux tours par heure. Il conclut la course à la 7^e place.



2011 Phares à LED

Voitures nyctalopes

La technologie LED (Light Emitting Diode) est d'abord apparue sur les concept cars pour affirmer la signature lumineuse d'un constructeur. En course, et plus particulièrement au Mans, c'est Audi, jamais avare d'innovations technologiques, qui va l'utiliser pour la première fois, en 2011 sur l'Audi R18 TDi. Les phares à LED, qui

remplacent les phares à xénon, ne proposent quasiment que des avantages. Tout d'abord, ils éclairent mieux, premier objectif sur un circuit en grande partie non éclairé la nuit. Ensuite, leur délai d'allumage est très court, ce qui est très utile pour les appels de phares, ils sont moins énergivores et émettent une lumière plus blanche. Ils sont éga-

lement plus légers et moins encombrants, ce qui offre plus de liberté pour dessiner la calandre des prototypes. En 2014, le constructeur allemand a encore innové, avec les phares laser, qui fournissent un éclairage encore plus homogène grâce à un faisceau bleu associé à une lentille en cristal de phosphore.

1951 Pneu radial

À toute épreuve

Ce n'est pas à proprement parler pour les 24 Heures du Mans que le pneu radial a été inventé, mais sa réputation s'est construite grâce à la mythique course d'endurance. Michelin met au point cette nouvelle technologie en 1946.

Le pneu radial possède un triple avantage: la tenue de route est améliorée, la durée de vie est doublée et du carburant est économisé. C'est l'introduction de fils textiles dans la carcasse du pneu qui permet de renforcer ses flancs et augmente sa solidité. Logiquement, de tels progrès doivent être soumis au test de la compétition.

Ce sera le cas dès 1951 avec Michelin, qui équipe une Lancia Aurelia B20 GT. La voiture italienne termine première de sa catégorie S 2.0 et 12^e



L'Alpine A442, première monoplace à s'imposer en 1978 avec des pneus radiaux.

au classement général. Une réussite pour le manufacturier français, très minoritaire à l'époque face à Dunlop. La première victoire d'un pneu radial au Mans a lieu en 1978, avec l'Alpine

A442 de Jean-Pierre Jaussaud et Didier Pironi, quelques mois après son premier succès en F1, au Brésil avec Ferrari: 312 T2 de l'Argentin Carlos Reutemann.

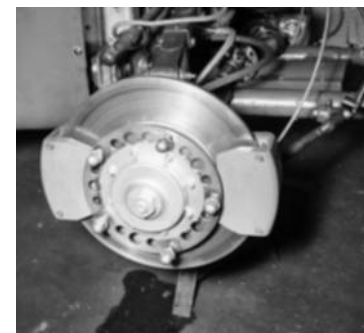
1953 Les freins à disque

Du porte-avions à la DS

Lors d'une course d'Endurance, les freins des voitures sont logiquement soumis à rude épreuve et ne peuvent pas être changés sans perdre beaucoup de temps. Qui plus est, avec la hausse de performance des voitures après-guerre, des progrès sont nécessaires dans ce domaine. L'objectif est donc de parvenir à rouler vingt-quatre heures sans intervention.

De la même manière que le pneu radial, les freins à disque n'ont pas été inventés pour les 24 Heures, mais la course a contribué à leur démocratisation. Cette technologie avait fait son apparition sur les avions destinés à atterrir sur les porte-avions, et elle va remplacer avec succès les freins à tambour, incapables de tenir deux tours d'horloge. C'est Jaguar qui installe le nouveau système en premier,

dès 1953 sur sa Type C, grâce à une association avec Girling et Dunlop. Le constructeur britannique signe un doublé et s'impose encore en 1955, 1956 et 1957 avec la Type D. Toutes les autres voitures vont peu à peu adopter les freins à disque, et Citroën va les installer sur sa révolutionnaire DS.



1993 LE TRIPLÉ DE PEUGEOT

Bruno Fablet, Sébastien Boué/L'Équipe - Peugeot

Les Lionceaux surgissent et rugissent

Il y a trente ans, les Peugeot 905 signaient un triplé retentissant. Avec deux novices français dans l'équipage vainqueur, Christophe Bouchut et Éric Hélary, qui nous a raconté ses souvenirs.

JÉRÔME BOURRET

Une piste envahie par une foule en délire pour célébrer un triomphe français. Ce 20 juin 1993, Le Mans honore Peugeot, qui vient de réaliser un sacré numéro en signant un incroyable triplé, et salue la réussite d'un génial meneur d'hommes, Jean Todt, pour sa dernière course à la tête de l'équipe française avant de prendre la direction de la gestion sportive de Ferrari.

« C'était du délire. Peugeot gagnait au Mans avec deux pilotes français, tout ça mêlé au départ de Jean Todt, c'était historique », se souvient Éric Hélary. Le Francilien, 26 ans à l'époque, fait partie de l'équipage vainqueur surprise, avec son conscrit Christophe Bouchut (26 ans également) et l'Australien Geoff Brabham – le plus âgé des trois fils du triple champion du monde de F1 aus-

tralien (1959, 1960, 1966) – qui fait office de grand frère du haut de ses 41 ans. Avec deux bizuths dans ses rangs, l'atelage ne faisait évidemment pas partie des favoris vingt-quatre heures plus tôt, face à trois Toyota TS010 et deux autres équipages Peugeot composés de vieux briscards : Boutsen-Dalmas-Fabi d'un côté, Alliot-Baldi-Jabouille de l'autre.

Un an plus tôt, lors de la première victoire de Peugeot au Mans, avec Yannick Dalmas aux côtés des Britanniques Derek Warwick et Mark Blundell, Éric Hélary ne s'imaginait même pas faire partie de cette incroyable épopée. « Les 24 Heures m'étaient totalement étrangères, je considérais ça comme un truc de vieux, de mecs qui ne pouvaient plus rien faire d'autre », assure-t-il aujourd'hui. Après avoir perdu son baquet en F3000 à la suite du dépôt de bilan de son écurie, le champion de France de



Directeur de Peugeot Talbot Sport et artisan du triplé de la marque française, Jean Todt est porté en triomphe sur le podium par Philippe Alliot (à sa gauche) et Yannick Dalmas (à sa droite).

venais pas, il en imposait tellement que je n'osais pas lui parler.» Le patron de Peugeot Talbot Sport propose aux deux jeunes pousses de terminer leur saison en montant à bord de la 905 à l'occasion de la dernière manche du Championnat du monde des voitures de sport, sur le circuit de Magny-Cours. Sans rien promettre pour la suite.

Pas facile, pour les deux gamins, d'intégrer cette machine à gagner au milieu des stars. « Quand je suis arrivé à l'usine pour mouler mon baquet, raconte Hélyary, un mécano m'a accueilli en me disant : "Je ne sais pas ce que tu fais là, ce n'est pas une école de pilotage ici !" On ne nous calculait pas trop, mais c'était compréhensible car il n'y avait que des cadors dans l'équipe. » Les gamins gagnent le respect en terminant deuxièmes de ce baptême du feu, derrière Baldi et Alliot.

La découverte de l'Endurance plonge Hélyary dans un nouveau monde. Loin des clichés qu'il avait en tête : « Je réalisais que cette 905 était, en fait, une F1 à carrosserie. Le moteur faisait un bruit formidable, la tenue de route était sidérante, les freins en carbone étaient d'une efficacité incroyable et l'équipe était de très haut niveau. Todt avait rassemblé les meilleurs à chaque poste, comme il le fera ensuite chez Ferrari. À partir de là, je sais que je vais vivre un truc formidable. »

Début 1993, les deux espoirs enchaînent les séances d'essais. Testent autant qu'ils sont testés, sans savoir s'ils seront ou non de la partie aux 24 Heures. « C'est après six ou sept simulations de course que Jean Todt me demande enfin si je veux faire Le Mans », se souvient Hélyary. Déjà facétieux à l'époque, il répond d'un « Devinez ? » qui n'amuse pas son nouveau patron. « On n'est pas là pour plaisanter ! », lui rétorque Todt.

Après quasiment 30 000 km bouclés en essais, la 905 n'a plus de secret pour Hélyary. Lui reste à découvrir un autre monde, en ce mois de juin : le tracé du Mans, ses 13,626 km et sa mythique ligne droite des Hunaudières. « Je découvre un autre monde. À Magny-Cours et au Castellet, je n'avais pas été impressionné par la vitesse de la voiture, mais là, je vois les arbres défilier à une vitesse folle. Devant mes yeux, la piste ressemble à un entonnoir. Je prends une claque. »

Avant le départ, les consignes de

Todt sont claires : « Il nous dit que pour gagner Le Mans il ne faut pas s'arrêter et qu'il faut donc respecter la voiture. » Les bizuths, sixièmes en début de course, appliquent cette maxime à la lettre. « Aucun de nous n'a joué au héros », apprécie Hélyary. En tête de course les pointures, Alliot et Boutsen côté Peugeot, Lammers et Irvine à bord des Toyota, se mesurent. Se chauffent. S'échauffent un peu trop, parfois. Alliot se fait peur en escaladant un vibreur à Mulsanne au 8^e tour.

“Sur la route du retour vers Paris, les radios ne parlaient que du triplé. Et quand je suis arrivé à la maison, le JT de 20 heures parlait de moi !”

Après trois heures de course, cette même 905 rentre au garage pour réparer un tuyau d'aspiration d'huile. Les Toyota, elles, rendent les armes les unes après les autres, victimes d'incidents mécaniques ou d'accrochages. À mi-course, au cœur de la nuit, la 905 n° 3 du trio Hélyary-Bouchut-Brabham est en tête, à la lutte avec la n° 1 de Dalmas-Boutsen-Fabi. Au petit matin, peu avant 9 heures, Dalmas voit ses rêves de doublé s'envoler lorsqu'un problème de collecteur d'échappement fait perdre dix minutes à la n° 1. Jean Todt décide alors de figer les positions.

La victoire est promise aux lionceaux. Un peu après midi, alors qu'il est

au volant, Hélyary craint pourtant de voir la raison supérieure s'imposer. « On m'arrête au stand pour intervenir sur la voiture et je me demande si ce n'est pas une manœuvre pour me faire passer derrière la n° 1, car ce n'était pas forcément une bonne opération pour la marque de voir l'équipage le moins connu s'imposer. Finalement, il y avait un petit souci avec l'échappement sur notre voiture. Il est vite réglé. Je respire. »

À l'arrivée, avant de filer au chevet de son père malade, Jean Todt glisse aux vainqueurs : « Vous n'imaginez pas le temps que j'ai passé à expliquer aux gens qui vous étiez ! » Le monde va désormais apprendre à les connaître. « Sur la route du retour vers Paris, les radios ne parlaient que du triplé. Et quand je suis arrivé à la maison, le JT de 20 heures parlait de moi ! C'était complètement fou ! », se remémore Hélyary.

Peugeot Talbot Sport, avec Jabouille comme nouveau patron (il avait fini 3^e en 1993 avec Alliot et Baldi), quitte l'Endurance sur ce triplé retentissant et devient motoriste en F1. Après un passage en rallye, le lion reviendra chasser au Mans à partir de 2007 avec la 908 HDi (lire ci-contre). Bouchut et Hélyary, eux, devinrent des habitués des 24 Heures du Mans. Le premier revint au Mans dix-neuf fois, le second à dix reprises. Sans jamais parvenir à revivre la folie d'une victoire. Pour le dernier de ses quatre podiums, en 2006, Hélyary joua à son tour le rôle de grand frère chez Pescarolo. Pour un certain Sébastien Loeb. **FE**



Éric Hélyary, ici avec le dernier prototype Hypercar de Peugeot, est toujours resté proche du constructeur français avec qui il s'est imposé au Mans en 1993.

PEUGEOT 908

Après le triplé, un doublé

Quatorze ans après le triplé de la 905 au Mans, Peugeot est de retour dans la Sarthe en 2007. Le projet 908 HDi FAP, mené par Bruno Famin, est annoncé deux ans plus tôt, et le constructeur français fait tout de suite part de son intention de s'aligner avec un moteur diesel, comme le permet alors le règlement technique de l'ACO, un choix également fait par Audi. La voiture est motorisée par un V12 HDi turbocompressé, d'une cylindrée de 5,5l, développant entre 700 et 800 ch et un couple assez phénoménal de 1 200 Nm, pour un poids de 925 kg. Les premiers équipages sont composés de Stéphane Sarrazin, Nicolas Minassian, Sébastien Bourdais, Pedro Lamy, Marc Gené et Jacques Villeneuve. La 908 HDi FAP a participé, en cinq saisons, à 32 courses, et en a remporté 22, dont un doublé aux 24 Heures du Mans en 2009. Sa descendante se nomme 908 tout court, et débarque dans le Championnat LMP1 en 2011. Équipée d'un V8 diesel, moins puissante (550 ch) et conçue pour accueillir un système hybride, sa durée de vie est assez courte, puisque Peugeot annonce son retrait de l'Endurance en janvier 2012. En une saison et sept courses, elle parvient tout de même à signer cinq poles et cinq victoires, mais doit se contenter des deuxième et troisième places au Mans, derrière l'Audi R18 TDI.

PEUGEOT 9X8

Retour hybride



La 9X8 a marqué, en 2022, le retour en Endurance du constructeur sochalien, dans la catégorie Hypercar lancée l'année précédente, qui remplace les LMP1. Hybride, comme le permet le règlement, la 9X8 est équipée d'un V6 biturbo de 680 ch (500 kW) accouplé à un moteur électrique de 268 ch (200 kW), l'ensemble ne pouvant délivrer plus de 680 ch, pour un poids minimal de 1 030 kg. Elle a été conçue, main dans la main, par les départements « technique » et « design » de Peugeot, et lors de sa présentation, la 9X8 a fait le buzz avec son absence d'aileron arrière. Une nouveauté permise par le règlement Hypercar dont l'objectif était de permettre à de nombreux constructeurs de participer sans dépenser des millions. Objectif atteint avec la présence, en 2023, outre Peugeot, de Toyota, Ferrari, Porsche, Cadillac, Glickenhaus et Vanwall, en attendant Alpine, Lamborghini et BMW en 2024. Réussie esthétiquement, la 9X8, confiée à Paul di Resta, Mikkel Jensen et Jean-Éric Vergne (n°93), Loïc Duval, Gustavo Menezes et Nico Müller (n°94), rencontre néanmoins des difficultés en piste depuis ses débuts à Monza en juillet 2022, avec des problèmes de fiabilité et des performances en deçà de Toyota et Ferrari.

F3 1990 a trouvé refuge en Peugeot 905 Spider, une formule de promotion lancée par la marque au lion en parallèle de son engagement en Endurance. « Il y avait des primes d'arrivées énormes et cela me permettait de gagner ma vie », explique Hélyary, aujourd'hui à la tête d'une écurie de préparation de véhicules historiques.

“Ma mère répond au téléphone et me dit : « C'est Monsieur Todt. » Je n'en revenais pas. Je n'osais pas lui parler”

Christophe Bouchut et lui écrasent la série en remportant toutes les courses. Un appel au Café du Métro, à Arcueil, tenu par les parents Hélyary, va changer le destin du fiston. « Ma mère répond et me dit : "C'est Monsieur Todt." Je n'en re-

LE POLYVALENT

Le carré magique de Dalmas

Le Français est le seul pilote à s'être imposé quatre fois au volant de quatre voitures différentes.

La McLaren F1 GTR de Yannick Dalmas passe sous le drapeau pour ce qui reste la seule victoire de la marque au Mans.

1995 McLaren F1 GTR

FABRICE BOSSET

Champion du monde d'Endurance en 1992 avec la Peugeot 905, Yannick Dalmas décroche en prime son premier succès au Mans avec le bolide sochalien. Associé à Mark Blundell et Derek Warwick, l'ancien pilote de F1 (24 départs entre 1987 et 1994) se joue des Toyota et des éléments lors de cette 60^e édition. La pluie tombe en effet sans interruption du départ samedi après-midi au dimanche matin, rendant la course encore plus dangereuse et incertaine (seuls 14 des 30 participants voient l'arrivée). « C'est la première fois depuis bien longtemps que je me suis fait peur, raconte d'ailleurs Dalmas à l'arrivée. Cette nuit, j'ai quand même freiné deux ou trois fois à fond de six. Devant de véritables murs d'eau... C'était dur, mais tellement incroyable. Je crois que je ne réaliserai que beaucoup plus tard. » Après 352 tours et 4 787 km, l'équipage franco-britannique devance de six tours la Toyota TS010 de Masanori Sekiya, Pierre-Henri Raphanel et Kenny Acheson.

1992 Peugeot 905



Ce troisième succès du Français est sans doute le plus surprenant pour lui, le plus inattendu. Car sa McLaren F1 GTR n'est pas destinée, au départ, à jouer la gagne. Elle n'avait même jamais roulé vingt-quatre heures de suite avant cette 63^e édition. L'écurie japonaise Kokusai était plutôt spécialiste des courses de voitures historiques, et ses coéquipiers, le Finlandais J.J. Lehto et le Japonais Masanori Sekiya, pas franchement des foudres de guerre. Et pourtant... La pluie a permis de niveler les écarts, et sa GT1 a fait la

nique aux protos. « Quand au bout de la souffrance, il y a un tel résultat, c'est fantastique, raconte le Français, épuisé, à l'arrivée. C'est la première fois que je me donne autant. La première victoire est toujours très belle, mais celle de cette année a été la plus dure physiquement et moralement. De nuit, c'était vraiment difficile. Il y avait très peu de lumière. Il y avait pas mal de trafic aussi. Je pilotais une voiture plus compliquée à maîtriser que la Peugeot ou la Porsche. La bataille a été permanente. Mais je prenais du plaisir tout le temps. »

1999 BMW V12 LMR



1994

Porsche 962 Dauer

Deuxième lors du triplé historique de la 905 en 1993, Yannick Dalmas doit trouver une nouvelle écurie lorsque Peugeot décide de se retirer du Championnat. Il trouve refuge chez Porsche où, au volant de la 962 Dauer, il est associé à un Italien, Mauro Baldi, et un Américain, Hurley Haywood. Les conditions de course sont différentes de celles de 1992, la voiture aussi. « La Porsche est très physique, raconte le Toulonnais, la main droite pleine d'ampoules, après l'arrivée, franchie avec un tour d'avance sur une... Toyota, encore. Contrairement à la 905, elle ne dispose pas de la direction assistée. » Et cette 62^e édition met du temps à choisir son vainqueur. « C'est une joie totalement différente, résume Dalmas. Notre succès s'est dessiné au tout dernier moment. Mais nous y avons toujours cru. Après notre incident de transmission le samedi soir, nous avons dû constamment attaquer. Une course de vingt-quatre heures, ça se joue jusqu'au bout. Rien n'est jamais perdu. Ni gagné. »

Marquée par l'envol des deux Mercedes CLR, la 67^e édition est également le théâtre d'un affrontement entre de nombreux constructeurs. Parmi eux, BMW, et dans la V12 LMR n°15, Yannick Dalmas, associé à Joachim Winkelhock et Pierluigi Martini. Face à Mercedes, Toyota, Nissan, Audi ou Panoz, le constructeur allemand ne part pas forcément favori, mais encore une fois, Le Mans se montre intraitable. Entre les accidents, les accrochages, les problèmes mécaniques, l'écrémage se fait, et l'équipage de Dalmas se retrouve en position de gagner. Car le Français a su imposer la bonne stratégie, celle de se montrer patient en début de course

pour ne pas trop user la mécanique. Il en est récompensé et savoure sa quatrième victoire : « C'est fantastique, et je suis très ému. Nous avions une excellente voiture. Mais, pour être franc, compte tenu du potentiel affiché par la concurrence, je nous voyais plutôt profiter des circonstances de course pour monter sur le podium que gagner à la régulière. Il y a eu des incidents et des accidents, et de notre côté nous avons su mener notre bonhomme de chemin. Nous n'avons pas rencontré l'ombre d'un problème technique pendant les vingt-quatre heures. Le Mans a démontré, encore une fois, que c'était une course unique : la plus belle, la plus dure et, sans aucun doute, la plus émouvante! »

MAZDA CÉLÈBRE LE CENTENAIRE DES 24H DU MANS

ET ADRESSE UN CLIN D'OEIL
À TOUS LES PASSIONNÉS DE SPORT AUTOMOBILE



MAZDA 787B : VAINQUEUR DE L'ÉDITION 1991 DES 24H DU MANS



REVIVEZ UN TOUR DE CIRCUIT À BORD
DE LA 787B ET RETROUVEZ LA SONORITÉ
DU MYTHIQUE QUADRI-ROTOR MAZDA



L'ÂGE D'OR D'AUDI

Benoît Tréluyer s'est imposé trois fois au Mans : une fois à bord de la R18 TDI n°2 (à droite), deux fois dans la R18 e-tron en 2012 (ci-dessus à gauche) et 2014 (ci-dessus à droite).



Benoît Tréluyer : « Avec Audi, c'était l'assurance de finir »

La fiabilité, la vitesse, la quête permanente d'innovations, tels étaient les points forts d'Audi, équipe avec laquelle le Français Benoît Tréluyer a remporté trois victoires (2011, 2012, 2014) : une avec un prototype diesel, deux avec un hybride.

FABRICE BOSSET

« Comment s'est passée votre arrivée chez Audi ? »

Ils m'avaient contacté une première fois pour rejoindre le DTM, alors que je roulais au Japon à l'époque. Mais j'étais en négociations avec Nissan pour devenir leur pilote n° 1, donc j'avais décliné l'offre, même si j'étais très flatté. Ils m'ont rappelé fin 2009 pour effectuer un test au Castellet. Je n'ai finalement pas roulé, mais j'ai beaucoup discuté avec le responsable de projet là-bas. Quelques jours après, le Dr Ullrich (Wolfgang Ullrich, le directeur d'Audi Sport) m'appelle pour me dire qu'il souhaite me faire rouler au Mans. On s'est mis d'accord au téléphone, je n'ai même pas fait d'essais.

Quel était votre regard sur cette équipe avant de signer pour elle ?

J'ai roulé avec Pescarolo au Mans pendant quelques années (2004, 2007, 2008 et 2009). Face aux Audi, je savais de quoi ils étaient capables. Le souvenir le plus marquant que j'avais d'eux, c'était le changement de boîte de vitesses en cinq minutes (lors de l'édition 2000). En 2010, je comptais rouler avec "Pesca", je voulais revenir piloter en Europe. Quand Audi m'a contacté, j'ai appelé Henri pour le prévenir. Il m'a dit : "T'es fou, signe avec eux ! Ne pense pas à moi."

Signer chez eux c'était le Graal pour un pilote d'Endurance ?

Oui, c'était comme si j'avais signé pour Ferrari en F1. On était dans une période où ils gagnaient tout (succès au Mans

en 2006, 2007 et 2008). Le fait qu'ils viennent me chercher, moi un petit Français né à côté d'Alençon et qui pilotait à l'autre bout du monde, c'était totalement improbable. Je suis allé à fond dans ce projet.

« Ils avaient des centaines de stratégies prêtes au cas où (...) On savait même où on allait dépasser telle ou telle voiture »

Qu'est-ce qui vous a le plus impressionné lors de vos premières semaines dans cette équipe ?

La rigueur, même si j'étais déjà habitué à ça après avoir travaillé avec des Japonais. Mais en plus, chez Audi, il y avait des moyens beaucoup plus importants. Au Japon, tout l'argent ou presque partait dans la voiture et on se retrouvait avec des sièges de camping pour se reposer. Dans le stand Audi, il y avait un double sol avec un pont intégré, pour pouvoir monter rapidement la voiture durant la course en cas de réparation. Lors des essais, on simulait des pannes de turbo ou d'autres éléments de la voiture pour que les mécaniciens soient rodés. Il y avait des entraînements dans tous les domaines, pas juste du théorique. Et alors que je m'attendais à une équipe froide, ce n'était pas du tout le cas. Avec André (Lotterer, son coéquipier lors de ses trois victoires, avec Marcel Fässler), on a pas mal détendu l'atmosphère. **Il y avait des domaines où ils étaient**

vraiment en avance sur les autres équipes ?

Au niveau organisation, anticipation des problèmes, fiabilité, ils étaient très impressionnants. Et c'est vrai qu'au fil des années ils ont un peu perdu cette maîtrise, car on avait moins de temps pour préparer aussi profondément Le Mans. La concurrence était plus forte et on passait beaucoup de temps à améliorer les performances de la voiture. Quand Porsche est arrivé (2014), c'a été plus difficile.

Par rapport à Pescarolo et Peugeot, c'était une grosse machine ?

Oui, et une grosse machine bien huilée. On faisait aussi beaucoup de simulations. En 2011, lorsqu'on gagne Le Mans grâce à la stratégie, c'est aussi parce qu'ils l'avaient préparée en amont. Ils avaient des centaines de stratégies prêtes, au cas où : si jamais une safety-car sort à telle heure, ou à telle heure, comment on réagit... En 2011, on savait qu'on pouvait faire cinq relais avec les mêmes pneus, si jamais c'était utile, si jamais une safety-car arrivait à tel moment. C'est effectivement arrivé et ils ont réagi immédiatement. Dans les autres équipes que j'avais connues, il n'y avait pas assez de têtes pensantes, d'ingénieurs, pour tout anticiper. Et la stratégie de course n'était pas aussi bien préparée. On savait même où on allait dépasser telle ou telle voiture, du coup on ralentissait à certains endroits afin de doubler plus facilement dans le virage d'après. C'était un truc de fou ! **La première année, en 2010,**

vous roulez dans la R15+ diesel.

Votre expérience avec la Peugeot 908 la saison précédente, elle aussi diesel, vous a-t-elle aidé à vite vous adapter ?

C'a été assez simple, en effet, la voiture avait les mêmes contraintes et les mêmes avantages. Mais le moteur Audi était assez lourd, cela avait des conséquences sur le pilotage de la voiture, rendu un peu moins facile. La R15 n'était pas très bien née, il y avait des problèmes de stabilité avec le train arrière. La R15+ était quand même plus performante et facile à conduire. Ensuite est arrivée la R18 avec un V6 diesel, plus léger, ce qui a changé drastiquement le comportement de la voiture. Elle était super agile.

« J'y ai vécu mes meilleures années. J'avais deux coéquipiers extraordinaires, et on avait un outil de travail génial »

Qu'a changé pour vous le passage à l'hybride ?

C'a été plus compliqué (sourire). Comme on avait gagné en 2011, on avait droit à la nouvelle technologie, à la voiture la plus performante sur le papier. Donc on était contents. Sauf que la première fois qu'on a roulé avec la R18 e-tron, on a moins rigolé. Le fait que le moteur soit à l'avant, ça nous empêchait d'entrer dans les virages aussi rapidement. On n'arrivait pas à garder de l'élan dans les virages,

Les maîtres du siècle

LES 13 VICTOIRES D'AUDI

2000, 2001, 2002, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014

LES 5 MODÈLES VAINQUEURS

R8 (2000, 2001, 2002, 2004, 2005)
R10 TDI (2006, 2007, 2008)
R15+ TDI (2010)
R18 TDI (2011)
R18 e-tron quattro (2012, 2013, 2014)

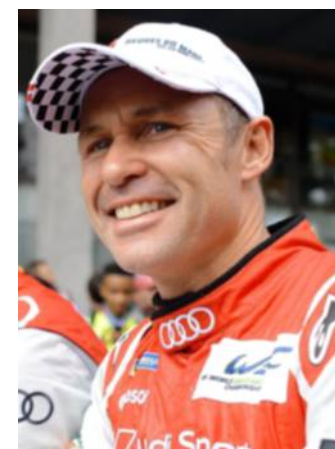
LES PILOTES LES PLUS VICTORIEUX AVEC AUDI

Tom Kristensen (DAN) : 7 victoires (2000 à 2002, 2004, 2005, 2008, 2013)
Emanuele Pirro (ITA)
et Frank Biela (ALL) : 5 victoires (2000 à 2002, 2006, 2007)

LES FRANÇAIS VAINQUEURS AVEC AUDI

Romain Dumas (2010)
Benoît Tréluyer (2011, 2012, 2014)
Loïc Duval (2013)

la voiture tournait moins bien. Ce qu'on gagnait en sortie de virage grâce au boost électrique, on le perdait en vitesse au milieu de la chicane. La première année, même si on a réussi à gagner Le Mans, je n'aimais pas, j'aurais préféré être sur l'autre voiture. **Le slogan commercial d'Audi, c'est "l'avancée par la technologie" : vous avez ressenti ça dans cette équipe ?** Oui, complètement. C'était aussi comme ça qu'on pouvait récupérer des budgets pour l'équipe. Les départements Recherche & Développement d'Audi Sport et d'Audi AG (le constructeur) étaient en relation permanente. Ils faisaient des réunions toutes les semaines et ils partageaient tout. On empruntait des technologies à la voiture de série, et inversement. Par exemple, le développement des rétroviseurs caméra a débuté en Motorsport, tout comme le quattro (un système de transmission) et l'hybride. Mais nos écrans intérieurs avaient été développés pour les véhicules de série. C'était vraiment la force d'Audi, ça nous a aidés dans plein de domaines. **Les pilotes étaient-ils impliqués dans le développement de la voiture ?** Oui, j'allais en Allemagne toutes les semaines pour participer aux réunions,



Le Danois volant

Lié à Audi, avec qui il a remporté sept fois les 24 Heures, Tom Kristensen s'est construit le plus beau palmarès dans la Sarthe sans forcément y être prédestiné.

Kristensen n'est pas surnommé « Monsieur Le Mans » pour rien. Orienté vers la monoplace, comme tous ses collègues, dans ses jeunes années, le Danois obtient quelques résultats probants, comme le titre en F3 allemande puis japonaise en 1991 et 1993, et il a même tâté de la F1 comme pilote d'essais pour Minardi et Tyrrell. Mais faute de budgets suffisants, c'est en Endurance que le natif de Hobro va faire décoller sa carrière et garnir son palmarès, et plus particulièrement lors de la mythique course sarthoise.

Sa première participation, en 1997, s'est pourtant faite au dépourvu. Alors pilote en F3000, Kristensen est appelé à la dernière minute, une semaine avant la course, par le Joest Racing pour épauler Michele Alboreto et Stefan Johansson, deux anciens pilotes de F1. Au volant d'une Porsche WSC-95 avec laquelle il n'a disputé que 18 tours avant de prendre le départ, le Danois s'impose dès son coup d'essai.

“C'est pour moi la plus belle course au monde”

TOM KRISTENSEN,
RECORDMAN DE VICTOIRES AU MANS

La légende est en marche. Suivent huit autres victoires, dont sept avec Audi, et six d'affilée entre 2000 et 2005. Il s'est imposé avec trois modèles différents (R8, R10 TDI et R18 e-tron) et détient donc le record de succès totaux (9) et consécutifs (6) dans la Sarthe. Lorsqu'il a terminé la course (il compte quatre abandons en 18 participations), Kristensen a toujours été sur le podium.

Invité il y a quelques mois à choisir ses victoires préférées, le Danois, nommé ambassadeur du Centenaire des 24 Heures du Mans, en a sélectionné trois : « Celle de mes débuts avec un record du tour sur la Porsche privée en 1997, celle avec Audi Sport sous la pluie cauchemardesque de 2001 et la dernière, en 2013, ont une place à part. Je suis extrêmement attaché à cette course, qui est pour moi la plus belle au monde. Dure, rapide et historique. » **F.B.**

et on pouvait mener des projets. On a par exemple initié celui concernant un nouveau volant. Les cockpits des voitures de course sont assez archaïques et les ingénieurs n'attachent pas trop d'importance à l'ergonomie de manière générale et ce sont les pilotes qui se chargeaient de ça. On a eu des réunions avec l'armée, on a discuté avec des pilotes d'avions de chasse. Ils faisaient du brainstorming non-stop. Parfois cela ne servait à rien, parfois cela débouchait sur quelque chose de très innovant.
Les ingénieurs étaient-ils plus importants que dans d'autres

équipes ?
Pas forcément plus qu'ailleurs. Les choses ont changé lorsque le système hybride est arrivé. Beaucoup de nouveaux ingénieurs ont été embauchés car aucun ancien n'avait d'expérience avec cette nouvelle technologie. En caricaturant, on est passé de 150 personnes à 300. Et ces 150 jeunes sont arrivés en disant "vous n'avez rien compris, ce n'est pas comme ça qu'il faut faire". Donc il y a eu des tensions (rire). Quand un petit jeune qui sort d'école arrive pour t'expliquer comment il faut conduire, c'est un peu dur à accepter. J'ai écrit des rapports

dont je pensais qu'ils seraient peut-être les derniers (sourire).
Vous avez participé sept fois au Mans avec Audi, pour trois victoires. Quels souvenirs gardez-vous de cette période ?
J'aurais aimé que ça continue. J'y ai vécu mes meilleures années. J'avais deux coéquipiers extraordinaires, et on avait un outil de travail génial. Mais à la fin, avec toute cette technologie, il est vrai que j'avais l'impression, en tant que pilote, de moins apporter. Je travaillais plus sur le développement, qui est quand même un domaine que j'aime. C'est pourquoi j'ai continué à travailler

avec eux jusqu'en 2020, après l'arrêt du programme Endurance fin 2016.
Vous n'avez également subi aucun abandon avec Audi en sept participations...
Les voitures étaient très fiables, et il y avait toujours quelque chose pour ramener la voiture au stand et réparer en cas de besoin. Abandonner sur un problème mécanique, c'était quasiment impossible. En 2010, quand on fait le triplé (il termine 2^e), on est moins rapides que les Peugeot, mais ils cassent quatre moteurs. Nous on finit la course. Avec Audi, c'était l'assurance de finir. » **F**

Thierry Gromik, Jérôme Prévost, Alain Mounic, Rondeau/L'Équipe



Un dernier tour et puis ça gagne

Le 19 juin 2016, peu avant 15 heures, Toyota file tranquillement vers son premier succès aux 24 Heures du Mans. Jusqu'à un ultime tour de circuit fatal, qui ouvrira la voie aux cinq sacres entre 2018 et 2022.

LEMAGAZINEL'ÉQUIPE DU 17 JUIN 2017

STÉFAN L'HERMITTE

Il restait moins de six minutes pour faire vingt-quatre heures. « *No power, no power* », a soudain grésillé la radio de la Toyota n° 5, alors en tête. Les techniciens ont d'abord cru que Kazuki Nakajima plaisantait, même occupé derrière son volant. « *Kazu* » est sympa mais ne rit jamais au boulot. « *No power, no power* », serinait le pilote japonais de 31 ans. Absence de puissance moteur.

Restait un ultime tour, qui serait celui des drapeaux agités, des honneurs, et il en serait fini d'une injustice. Dix-huit fois que Toyota, longtemps premier constructeur mondial, s'essaye au Mans et s'y manque. Les caméras faisaient focale sur deux hommes, au premier rang du stand, deux importants, un Japonais, Koei Saga, impassible, bras croisés, un tout en haut de l'or-

ganigramme, et un Français, cheveux gris, élégant comme un lord british, Hugues de Chaunac, qui dirige l'écurie Oreca, partenaire de Toyota au Mans. « *Tu passes vingt-quatre heures à ne pas vouloir croire à la victoire, tu te retiens, mais, là, tu t'autorises enfin à y croire* », résume aujourd'hui De Chaunac.

Sur le muret des stands, sous le petit auvent fermé, David Flourey, l'ingénieur en chef de Toyota, avait fait pas-

ser à Nakajima, un virage plus tôt, la dernière consigne : « *Ne monte pas sur les vibreurs, ne pousse pas trop loin les rapports de vitesse* ». Ils sont six sur le muret, ingénieurs et stratèges, face à dix-huit écrans. Eux seuls parlent aux pilotes. Flourey : « *Il n'y avait plus qu'à amener gentiment la voiture à l'arrivée* ». Encore cinq tours de trotteuse. Au Japon, où l'on vénère les épreuves jusqu'au-boutistes, les 24 Heures du

Mans ont gagné l'appellation « *le long jour* ». « *No power* ». De Chaunac : « *Oui, je me suis dit que Kazu plaisantait* ». La Toyota n° 5 file encore, sur son erre, sur l'énergie emmagasinée par la batterie. Le moment, fugace mais si intense, ne peut pas être rempli de normalité.

“Je vois la tête des mécanos, je comprends ce que je ne voulais pas entendre”
HUGUES DE CHAUNAC, PATRON DE L'ÉCURIE ORECA

Le déni s'invite. L'interface émotionnelle. Kazu forcément se lâche, il entre en légende, jamais un pilote japonais n'a gagné Le Mans avec une voiture japonaise. Il a dit quoi ? De Chaunac se retourne : « *Je vois la tête des mécanos, je comprends ce que je ne voulais pas entendre* ». Sur la piste, l'autre Toyota, la numéro 6, troisième mais atardée à plusieurs tours après une rédhibitoire touchette, se rapproche de la 5. Au volant, Stéphane Sarrazin, dix ans de 24 Heures du Mans, un ration-

nel, croit comprendre que le leader l'attend pour un dernier tour, portière contre portière, pour la photo de groupe. Il interpelle son ingénieur :

« *Je reste derrière ?* »

– *Non, non, il a un problème, roule !*

– *Vous voulez que je le pousse ?*

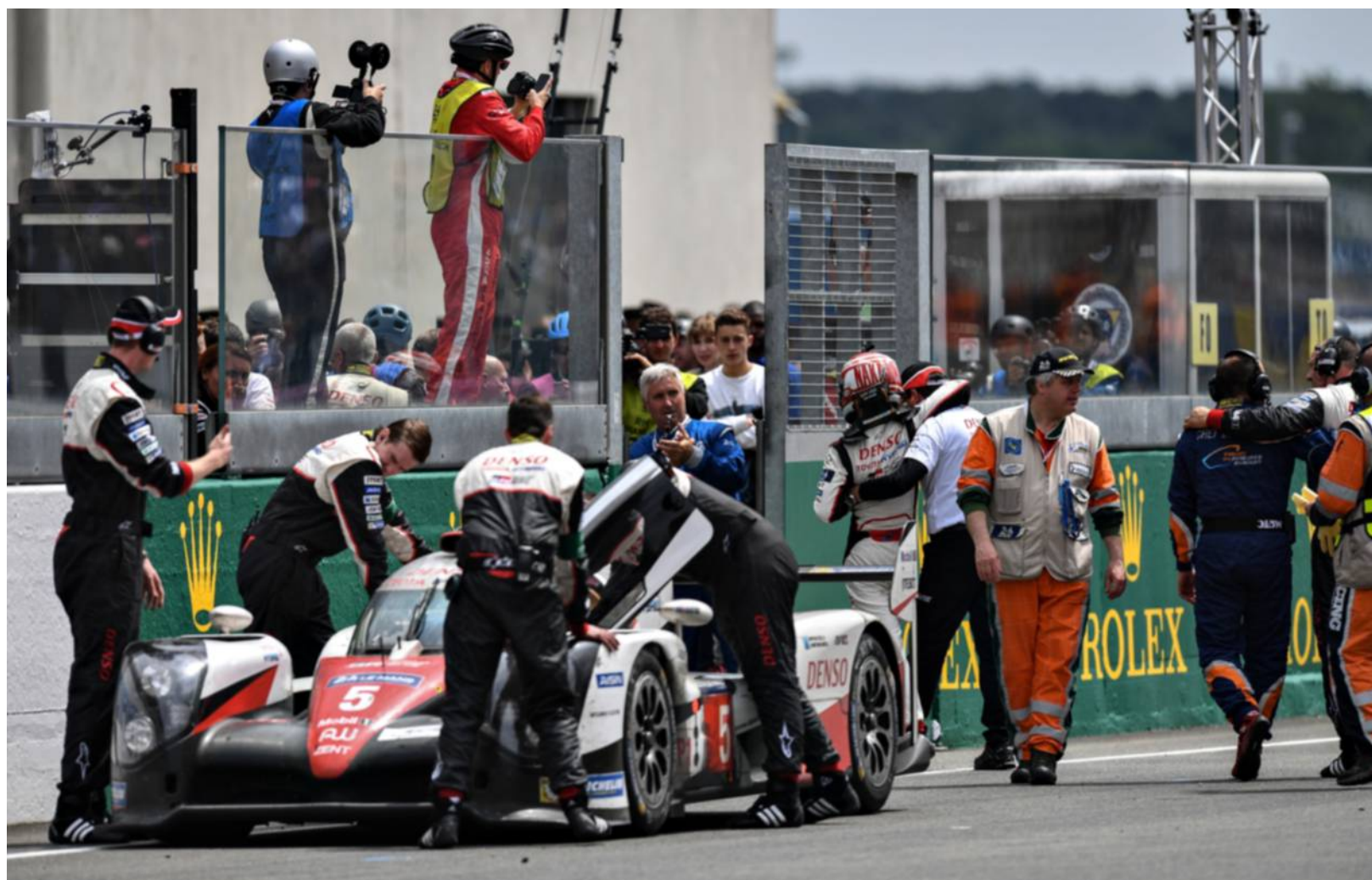
– *Non, roule.* »

La 6 passe. Dans la 5, Nakajima ne plaisante pas, sans paniquer non plus : « *Je passais les infos, sobrement. À l'autre bout, je sentais un peu de flottement, mais on avait déjà eu un problème de baisse de pression, je pensais qu'ils allaient trouver la solution* ». Il y a des circonstances où les secondes sont plus ou moins courtes. Sur le muret, aucune précipitation. Pascal Vasselon, directeur technique de Toyota : « *J'engage des collaborateurs résilients au stress et à l'émotion, pas perturbés par les imprévus* ». Aucun cri, aucune tête dans les mains. « *À ce moment-là de la course, bémolise David Flourey, on n'est peut-être pas dans l'optimum de l'efficacité* ». Réfléchir, agir. Sur les écrans de la télémétrie le diagnostic saute aux neurones : dissymétrie du bloc moteur, trois cylindres sur six ne sont plus ali-



Deux ans après le terrible abandon de la Toyota n°5, l'écurie japonaise récoltera les lauriers cinq fois de suite dans la Sarthe, série en cours.





Après 384 tours de course, la Toyota n°5 de Kazuki Nakajima s'arrête et le pilote japonais sort de la voiture abattu, soutenu par son team manager Rob Leupen (ci-dessus).

mentés. « Alors en essaye de mettre en place les protocoles par défaut », décrypte Flourey. De faire avancer la voiture en mode dégradé. Boutons, électronique, manettes, diodes. Un tableau de bord est aussi un ordinateur.

Nakajima, 36 Grands Prix de F1 disputés chez Williams, cinquième participation au Mans : « Il n'y a pas de place pour l'émotion, tu limites les mots, tu rapportes, tu fais ce qu'on te dit. » Vaines opérations, la Toyota se meurt.

“T'es content mais gêné, on se bat mais on est potes, j'ai connu de plus belles victoires”

ROMAIN DUMAS, VAINQUEUR DES 24 HEURES DU MANS AVEC PORSCHE

Dans son stand, Romain Dumas, un des trois pilotes de la Porsche n°2, se contente de la deuxième place qui se profile : « Ils ont de quoi fumer la pipe chez Toyota. » Une minute trente d'écart, à ce moment de la course, c'est irréversible. Une crevaison de la Porsche, pendant la nuit, semble avoir figé l'ordre. Dumas note sur l'écran de

télé que la vitesse de pointe de la Toyota fléchit. Gestion de course sûrement. Le Néo-Zélandais Brendon Hartley, pilote de la Porsche n°1, scrute d'un peu plus près et ose : « Ils ont un problème. » Dumas réplique, incrédule : « Mais non. »

Mais si, ça va si vite. À l'amorce du dernier tour, la Toyota vacillante est doublée par la Porsche vaillante. Dumas, déjà vainqueur au Mans en 2010, combinaison blanche, bondit sur un équipier, se jette au sol, l'inconscient un rien insolent. « J'ai pris un coup de jus, un coup de foudre. C'est plus de la violence que du bonheur. T'es content mais gêné, on se bat mais on est potes, j'ai connu de plus belles victoires. » Une autre caméra, impudeur de verre, guette le board Toyota.

« Saga san » était prêt à la victoire, il assume la défaite, bras toujours croisés, impassible statue. Toshio Sato, président de Toyota Motorsport, un rang derrière, garde le même maintien : « On n'a pas à exhiber notre déception. » Hugues de Chaunac a le corps droit, mais les larmes embrument ses yeux. « Le sport, je le vis avec le bide. »

Cent millions de téléspectateurs. À l'arrière du stand Toyota, Sébastien Buemi, coéquipier suisse de Nakajima, balance son casque audio, se venge sur n'importe quoi : « J'avais envie de tout péter, je crois bien que j'ai pleuré, dégoûté de cette poisse. » Le Britannique Anthony Davidson, le troisième pilote de la Toyota n°5 : « Même un film ne peut pas se terminer ainsi, ce n'est pas crédible. » La 5 s'est immobilisée sur la ligne d'arrivée, donc un tour trop tôt. Durite d'admission décollée. 17 000 km d'essais, trois fois la distance du Mans. Pièce validée, puis changée bien sûr. « Elle a probablement sauté sur le dernier vibreur pris par Kazu au virage du karting », analyse Flourey. Au moins finir. Check-up total. Tout éteindre et espérer repartir.

Le moteur s'invente un dernier souffle. Nakajima repart au ralenti, trop au ralenti. Son dernier tour sera trop lent, près de huit minutes. Or, dans le règlement, le maximum autorisé, c'est six... 384 tours mais pas classée. Fausse deuxième. « Saga san » console. Derrière les stands, dans l'enclos d'un camion labo, les

motoristes japonais, eux, osent le lacrymal, s'apitoient, s'excusent. « On gagne ensemble, on perd ensemble », leur répète Flourey. Kazuki Nakajima sort de son auto maudite. Soutenu, groggy. « Ça semblait dramatique, raconte-t-il. Rob Leupen (le team manager) pensait que j'étais si déçu qu'il fallait me porter, alors il m'a empoigné, et comme il est beaucoup plus grand que moi, on a pu avoir l'impression qu'il me soutenait. »

Sur le podium, Dumas dissimule un peu sa joie. Loïc Duval, troisième avec la Porsche n°8, lui admoneste de se lâcher. En bas, derrière, sur un escalier, Sébastien Buemi, seul, cache sa peine dans ses mains. Mais une défaite est parfois plus historique qu'une victoire sans histoire. Toyota n'y a vu nul affront, s'est réengagé dès le soir. « On a gagné en sympathie », sourit Toshio Sato. « Le Mans, c'est une leçon d'humilité », résume Flourey. Kazu, l'homme qui ne plaisante pas au volant, a enfin décroché le succès qu'il cherchait en 2018. Plus aucun fan ne l'interpelle en disant « no power, no power ». **E**

L'éveil du Levant

UNE HISTOIRE « RÉCENTE »

1^{re} participation en 1985
24 participations

LE CINQ À LA SUITE

2018, 2019, 2020, 2021, 2022.

LES 2 MONOPLACES SACRÉES

TS050 Hybrid (2018, 2019, 2020)
GR010 Hybrid (2021, 2022)

LES PILOTES TOYOTA LES PLUS VICTORIEUX

Sébastien Buemi (SUI) : 4 victoires
(2018, 2019, 2020, 2022)
Kazuki Nakajima (JAP) : 3 victoires
(2018, 2019, 2020)

LES FRANÇAIS SUR LE PODIUM

Pierre-Henri Raphanel (2^e en 1992)
Nicolas Lapierre (3^e en 2014)
Stéphane Sarrazin (2^e en 2013 et 2016)



Porsche, le mythe en VF

Après avoir fait briller Porsche en GT, les Français Kevin Estre et Frédéric Makowiecki ont intégré le programme Hypercar de la marque la plus victorieuse au Mans.

Sébastien Boué/L'Équipe - Porsche AG



Frédéric Makowiecki (à gauche) et Kevin Estre tenteront de succéder à leur compatriote Romain Dumas, dernier Français à s'être imposé au Mans en 2016 à bord... d'une Porsche (919 Hybrid).

JÉRÔME BOURRET

Avec quatre 963 engagées, trois officielles et une par le team JOTA, Porsche sera la marque la plus représentée en catégorie Hypercar cette année dans la Sarthe. Alors que le Nordiste Frédéric Makowiecki (42 ans) pilotera à bord de la n°5 avec l'Américain Dane Cameron et le Danois Michael Christensen, le Lyonnais Kevin Estre (34 ans) partagera le volant de la n°6 avec l'Allemand André Lotterer triple vainqueur de l'épreuve (2011, 2012 et 2014), et le Belge Laurens Vanthoor. Six ans après le dix-neuvième et dernier succès de Porsche dans la Sarthe, en 2017 avec le trio Bernhard-Bamber-Hartley et la 919 Hybrid, les deux Français devront être à la hauteur d'un héritage qui pèse lourd.

Une marque qui marque

Bien que séparés de huit ans, Estre et Makowiecki sont tombés dans la marmite Porsche quand ils étaient petits. « Mon oncle avait une 964 et, ce qui me fascinait quand je montais dedans, c'était le bruit si particulier du moteur à refroidissement à air, la violence de ses

accélération et les vibrations, se souvient "Mako". Pour moi, c'était quelque chose d'hors norme. Les voitures faisaient 300 chevaux à l'époque, cela paraît ridicule aujourd'hui, mais elles étaient petites et très légères. »

« Comme tout gamin qui aime l'automobile et la vitesse, j'ai toujours été impressionné en voyant une Porsche, assure Estre. Il faut dire qu'elles sont si faciles à reconnaître qu'à 3 ans tu es déjà capable de les distinguer des autres marques. On faisait des jeux avec mes parents quand on prenait la route et je n'avais aucun mal à identifier une 911. Ma préférée c'était la 930, la turbo avec le "Wide Body". Je suis né en 1988 donc il y en avait encore un peu qui circulaient à cette époque-là et pour moi c'était la plus belle des voitures. »

Une fois les portes de la monoplace refermées devant lui, après une saison en Formule Renault, Kevin Estre bifurque en 2008 vers la Porsche Carrera Cup France, disputée avec une 997 GT3, qu'il remporte trois ans plus tard. Il découvre ensuite sa version internationale, la Supercup disputée en lever de rideau des GP de F1 (2^e en 2012), et la version allemande, qu'il gagne en 2013. « C'était une voiture sans assistance électronique donc il faut

une technique de pilotage parfaite pour être rapide, explique le pilote lyonnais. Tu ne peux pas te permettre d'avoir un gros défaut dans ta panoplie car cela ne pardonne pas. Cela conduit à une réelle sélection et je pense que c'est ce qui fait la force des pilotes Porsche aujourd'hui : ceux qui sont passés par la Cup ont montré assez tôt qu'ils pouvaient être rapides dans n'importe quelle voiture et c'est sans doute pour cela que Porsche n'a pas hésité à faire "monter" des gars comme (Earl) Bamber (vainqueur en 2015 et 2017) et (Nick) Tandy (vainqueur en 2015) dans la LMP1, avec le succès que l'on sait. »





Un héritage à respecter

Si Kevin Estre a été biberonné aux coupes Porsche, Fred Makowiecki a, lui, entraîné sa combinaison dans de multiples Championnats GT multimarques et piloté des Viper, Ferrari et autres Aston Martin. « La singularité de Porsche c'est son passé, chargé d'histoire, signale-t-il. Quand tu deviens pilote officiel Porsche, tu ressens vraiment cette pression, cette volonté de faire perdurer cet esprit, cette culture du respect de ce qui a été accompli avant. Même si j'ai piloté pour des constructeurs qui, comme

Honda au Japon, ont également une grosse histoire, ce n'est jamais aussi marqué que chez Porsche, où on nous remémore sans cesse tout ce qui s'est passé avant. Ça pousse chaque membre de l'équipe à donner le meilleur de lui-même pour être à la hauteur de ce passé. Quand ce programme Hypercar a été lancé, on nous a bien signalé que quand Porsche a quitté le LMP1, la marque restait sur trois victoires au Mans. À nous d'être capables de reprendre la série. »

« Tu ne peux pas oublier que tu pilotes pour la marque qui a le plus gros palmarès en Endurance au monde, confirme

La Porsche n°6 de Kevin Estre, André Lotterer et Laurens Vanthoor durant les 6 Heures de Portimao où elle s'est classée troisième derrière la Toyota de Buemi-Hartley-Hirakawa et la Ferrari de Fuoco-Molina-Nielsen.

Estre. Quand on va à Weissach (le centre de recherche Porsche, près de Stuttgart, où est installé Porsche Motorsport), il y a des photos de victoires sur tous les murs, des posters de la GT1 qui a gagné en 1998 et plein de petits trucs qui te rappellent l'histoire. Dans l'atelier, il y a souvent des voitures du musée en rénovation et quand tu les vois tu imagines les gars qui roulaient à 400 km/h dans la ligne droite des Hunaudières. Ça fait vraiment partie du mythe. »

Dans les traces de Ickx

Qui dit Porsche dit évidemment Jacky Ickx, qui a conquis quatre de ses six victoires au Mans avec Porsche (1976, 1977, 1981, 1982). « C'est une légende du sport automobile, un funambule qui a brillé au Dakar, en F1, en sports prototypes, qui a gagné partout et qui a une

La livrée spéciale du modèle Hypercar qui sera au départ du Mans pour le centenaire.

grande histoire avec Porsche, rappelle Kevin Estre. Je ne le connais pas bien, mais j'adore le voir car il a une classe incroyable. Il est vraiment charismatique, quand il est dans les parages il se dégage quelque chose de particulier. C'est un exemple pour moi, je serais fier de ce que j'ai fait si je suis comme lui à son âge. »

« Il incarne une époque où la sécurité était bien moins importante qu'aujourd'hui et il a fait partie de ceux qui ont su gérer ce risque-là car il avait conscience qu'aller au-delà de la limite pouvait conduire à la mort, retient Makowiecki. Alors que certains ont laissé leur vie en jouant un peu trop avec la limite, Jacky a su trouver le bon compromis. Ce qu'il a fait au Mans en 1969, en prenant le départ en marchant plutôt qu'en courant vers sa voiture, illustre bien son état d'esprit qui était de dire: "OK, on est tous là pour gagner des courses mais il faut que tout ça ait du sens." Il a montré la voie pour dire qu'il fallait aller à la bagarre de manière intelligente et il a changé les mentalités. » **E**

La référence Porsche

SES 19 VICTOIRES AU MANS

1970, 1971, 1976, 1977, 1979, de 1981 à 1987, 1994, 1996 à 1998, de 2015 à 2017.

6 « SACRÉS » NUMÉROS

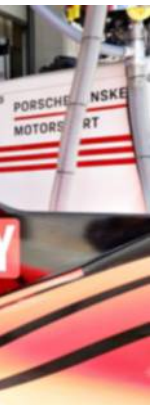
917 K (1970, 1971)
936 (1976, 1977, 1981)
935 (1979) 956 (1982 à 1985)
962 (1986, 1987, 1994)
919 Hybrid (2015 à 2017).

LES PILOTES PORSCHE LES PLUS VICTORIEUX

Derek Bell (GBR) : 5 victoires (1975, 1981, 1982, 1986, 1987).
Jacky Ickx (BEL) : 4 victoires (1976, 1977, 1981, 1982).

LES FRANÇAIS VAINQUEURS AVEC PORSCHE

Henri Pescarolo (1984),
Yannick Dalmas (1995),
Laurent Aiello
et Stéphane Ortelli (1998),
Romain Dumas (2016).



LE FACTEUR ICKX**1969 Ford GT40****VICTOIRE AVEC 120 MÈTRES D'AVANCE SUR UNE PORSCHE 908**

Au lieu de courir vers sa voiture au départ comme tous les autres concurrents, Jacky Ickx se dirige vers elle en marchant et en prenant tout son temps. En 2021, il expliquait : « En 1969, l'homme a marché sur la Lune et un autre, plus discrètement, a pris le départ



des 24 Heures du Mans en marchant (...) Cette façon de faire (ce départ hors voiture) impliquait que l'on boucle la première heure de course à 300 km/h sans ceinture de sécurité puisqu'on ne prenait pas le temps de s'attacher (...) En 1969, j'ai donc pris mon temps, bien attaché ma ceinture et je suis parti dernier. C'était une course de 24 heures, pas un sprint comme aujourd'hui, qu'importait de perdre cinq minutes au départ ? »

**1981****Porsche 936****VICTOIRE AVEC 14 TOURS D'AVANCE SUR UNE RONDEAU**

L'Équipe

En tête pendant vingt-et-une heure avec son équipier Derek Bell, Ickx égale le record d'Olivier Gendebien (5 victoires). À l'époque, il relativise encore : « Les records sont faits pour être battus et celui-ci le sera peut-être un jour. Cette épreuve m'a sans doute rendu l'intérêt que je lui porte. C'est miraculeux, insensé, d'avoir tant de réussite. Ce qui est surprenant, c'est que ce sont les mêmes pilotes qu'en 1975 (lui et Derek Bell) et que la voiture portait le même numéro (le 11) que la Mirage. »

M. Le Mans

Sextuple vainqueur, entre 1969 et 1982, le Belge Jacky Ickx a incarné cette course pendant plus d'une décennie, avec Ford puis avec Porsche. Picorées au fil du temps, voici ses réflexions sur chacun de ses succès.

1975 Mirage GR 8 (Ford)**VICTOIRE AVEC 1 TOUR D'AVANCE SUR UNE LIGIER (FORD)**

Pourtant fâché par de nouvelles dispositions réglementaires liées à la consommation de carburant, Jacky Ickx se réjouissait cependant, juste après la course, de sa victoire sur Gulf-Ford : « Gagner au Mans représente tout de même une grande victoire, même si l'épreuve est contestable, ce qui n'est

pas la faute de l'ACO (...) En réalité, nous avons roulé avec une épée de Damoclès au-dessus de la tête pendant huit heures à cause d'un ennui de différentiel impossible à réparer. On s'est bien gardés de le montrer car, à ce moment-là, Ligier s'occupait plus de la lutte pour la deuxième place que de la victoire... »

1976 Porsche 936**VICTOIRE AVEC 11 TOURS D'AVANCE SUR UNE AUTRE PORSCHE 936**

Après une large victoire, sans beaucoup de suspense, le Belge, grand seigneur, avait laissé le triomphe à son équipier et le moteur turbo, récent à l'époque, progressait : « Gagner les 24 Heures du Mans devant un public aussi nombreux est la chose la plus réjouissante du monde. Il était normal que je laisse mon partenaire

(Gijs Van Lennep) terminer l'épreuve, c'était prévu à l'avance. Il finit sa carrière par une grande victoire internationale (...). Les moteurs turbo sont une solution d'avenir. Jusqu'ici, les voitures équipées de turbo avaient toujours connu des problèmes en course. Nous sommes, cette fois, parvenus à une espèce de perfection. »

1977 Porsche 936**VICTOIRE AVEC 11 TOURS D'AVANCE SUR UNE MIRAGE GR8 (RENAULT)**

Malgré le large écart à l'arrivée, le quatrième succès du Belge ne fut pas le plus aisé. Entre remontada et inquiétudes terminales sur la fiabilité de sa Porsche, Ickx raconte, en 2021 : « En partant d'une situation désespérée, j'ai, cette nuit-là, rattrapé douze tours au petit matin (...) Nous n'avions plus rien à perdre, j'avais juste à rouler à fond. Certains tours, je roulais quinze secondes plus vite que les voitures de tête. Je me sentais incroyablement libre, c'est resté un moment formidable (...) Après être remonté au classement, j'étais vraiment épuisé, déshydraté, je n'aurais pas pu finir. (Après que la Porsche n°4 eut



passé plus d'une demi-heure au stand pour faire repartir le moteur), je n'ai pas assisté dans le stand aux deux derniers tours de Jürgen (Bärth) car j'avais une trouille bleue. Je croisais les doigts car nous n'avions plus d'emprise sur ce moteur malade. Il fallait juste qu'il tienne. »

1982**Porsche 956****VICTOIRE AVEC 3 TOURS D'AVANCE SUR UNE AUTRE PORSCHE 956**

À nouveau, une réglementation sur la consommation met en rogne l'ensemble des marques au départ. Et la course s'en ressent. Ce millésime sera considéré très insipide par la plupart des observateurs. Mais Ickx n'en a cure. Il est le premier sextuple vainqueur : « Il y a quelque temps que je n'aborde plus cette course avec l'angoisse de ne pas la gagner. Ce n'est pas le nombre de victoires qui me motive mais la course. À un moment, j'étais sûr que nous ne gagnerions pas car les autres 956 avaient été retardées (pour des pépins techniques). Je m'attendais à ce que notre tour vienne. »

LE MANS 2023, 91^e ÉDITION

Les principaux prototypes engagés en Hypercar ont pu se tester lors des 6 Heures de Portimao au mois d'avril.



Sébastien Boué/L'Équipe

Principaux engagés

Liste arrêtée au 5 mai 2023

HYPERCAR

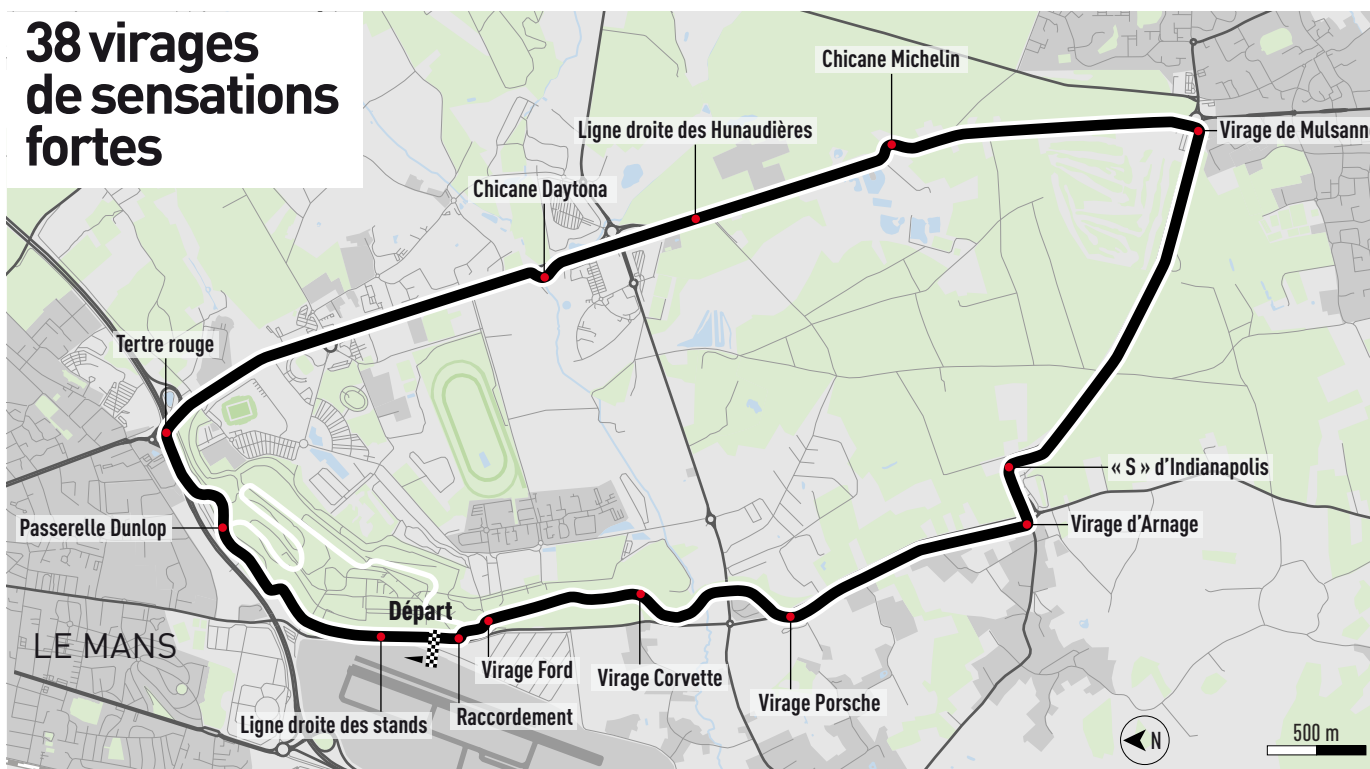
- Cadillac V - Series. R
Bamber (NZL) - Lynn (GBR) - Westbrook (GBR)
- Cadillac V - Series. R
Bourdais - Van Der Zande (HOL) - Dixon (NZL)
- Vanwall Vandervell 680
T. Dillmann - Guerrieri (ARG) - J. Villeneuve (CAN)
- Porsche 963
Cameron (USA) - M. Christensen (DAN) - Makowiecki
- Porsche 963
Estre - Lotterer (ALL) - Vanthoor (BEL)
- Toyota GR010 - Hybrid
Conway (GBR) - Kobayashi (JAP) - J. M. Lopez (ARG)
- Toyota GR010 - Hybrid
Buemi (SUI) - Hartley (NZL) - Hirakawa (JAP)
- Porsche 963
A.F. Da Costa (POR) - Stevens (GBR) - Ye (CHN)
- Ferrari 499P
Fuoco (ITA) - Molina (ESP) - Nielsen (DAN)
- Ferrari 499P
Guidi (ITA) - Calado (GBR) - Giovinazzi (ITA)
- Porsche 963
Nasr (BRE) - Jaminet - Tandy (GBR)
- Peugeot 9X8
Di Resta (GBR) - Jensen (DAN) - Vergne
- Peugeot 9X8
Duval - Menezes (USA) - Müller (SUI)
- Cadillac V - Series. R
Derani (BRE) - Sims (GBR) - Aitken (GBR)
- Glickenhaus 007
Dumas - Pla - Briscoe (USA)
- Glickenhaus 007
Mailleux - Berthon - Gutierrez (MEX)

LMP2

- Oreca 07 - Gibson
Cullen (GBR) - Aubry - Kaiser (LIE)
- Oreca 07 - Gibson
Farano (CAN) - Taylor (USA) - Rast (ALL)
- Oreca 07 - Gibson
Sales (USA) - Beche - Hanley (GBR)
- Oreca 07 - Gibson
Hanson (GBR) - Albuquerque (POR) - Lubin (GBR)
- Oreca 07 - Gibson
Pierson (USA) - Blomqvist (GBR) - Jarvis (GBR)
- Oreca 07 - Gibson
Heinemeier Hansson (DAN) - Rasmussen (DAN) - P. Fittipaldi (BRE)
- Oreca 07 - Gibson
Jani (SUI) - Binder (AUT) - Pino (CHI)
- Oreca 07 - Gibson
Gelaef (ILN) - Habsburg-Lothringen (AUT) - Frijns (HOL)
- Oreca 07 - Gibson
Kvamme (USA) - Jan Magnussen (DNK) - Anders Fjordbach (DNK)
- Oreca 07 - Gibson
Jiechowski (POL) - Costa (ESP) - Scherer (SUI)
- Oreca 07 - Gibson
Negrão (BRE) - Caldwell (GBR) - Rojas (MEX)
- Oreca 07 - Gibson
Vaxivière - Milesi - Canal
- Oreca 07 - Gibson
Lapierre - Coigny (SUI) - Jakobsen (DAN)
- Oreca 07 - Gibson
Heriau - Van der Garde (HOL) - Pilet
- Oreca 07 - Gibson
Andrade (AGO) - Delétraz (SUI) - Kubica (POL)
- Oreca 07 - Gibson
Van Rompuy (BEL) - De Wilde (BEL) - Martin (BEL)
- Oreca 07 - Gibson
Kurtz (USA) - Allen (AUS) - Braun (USA)
- Oreca 07 - Gibson
De Gêrus - Lomko (RUS) - Pagenaud
- Oreca 07 - Gibson
Lafargue - Chatin - Hörr (ALL)
- Oreca 07 - Gibson
Pin - Kvyat - Bortolotti (ITA)
- Oreca 07 - Gibson
Maldonado (VEN) - Van der Helm (HOL) - Van Uiter (HOL)
- Oreca 07 - Gibson
Perrodo - Barnicoat (GBR) - Nato
- Oreca 07 - Gibson
Yoluc (TUR) - Gamble (GBR) - Vanthoor (BEL)

La course du centenaire

38 virages de sensations fortes



En direct

sur la chaîne **L'ÉQUIPE**

Depuis un studio avec vue imprenable sur le circuit, Messaoud Benterki sera le chef d'orchestre du dispositif les 10 et 11 juin.

■ Au commentaire, Marc Minari et Adrien Paviot se succéderont, accompagnés des consultants Paul Petit, Thibaut Villemant, Thomas Laurent (notre photo) et Pierre Ragues.

■ Dans les stands, les 3 pit-reporters Sandy Heribert, Mylène Dorange et Britta Röske iront recueillir les réactions des pilotes et teams managers.

■ France Pierron montrera les coulisses des 24 Heures et ira à la rencontre des fans.



Étienne Garnier, Sébastien Boué, Stéphane Mantey/L'Équipe

Des essais libres au drapeau à damier

- Mercredi 7 juin**
Essais libres 14 h-17 h
Essais qualificatifs 19 h-20 h
Essais libres 2 22 h-minuit
- Judi 8 juin**
Essais libres 15 h-18 h
Hyperpole 20 h-20 h 30
Essais libres 3 22 h-23 h
- Samedi 10 juin**
Cérémonie de départ 14 h-16 h
Départ des 24 Heures 16 h
- Dimanche 11 juin**
Arrivée des 24 Heures 16 h

24 ORECA 07

à l'assaut du Centenaire des 24 Heures du Mans,
les 10 et 11 juin 2023 !





1923 Chenard et Walcker Sport (A. Lagache, R. Léonard)



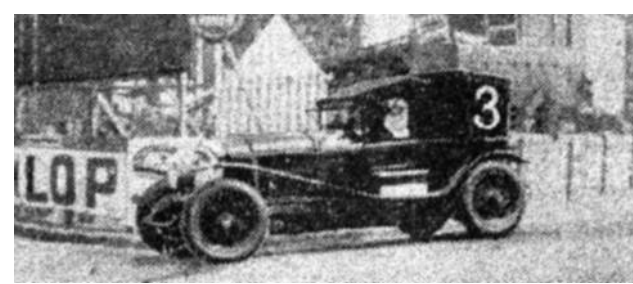
1924 Bentley 3 Litre (J. Duff, F. Clement)



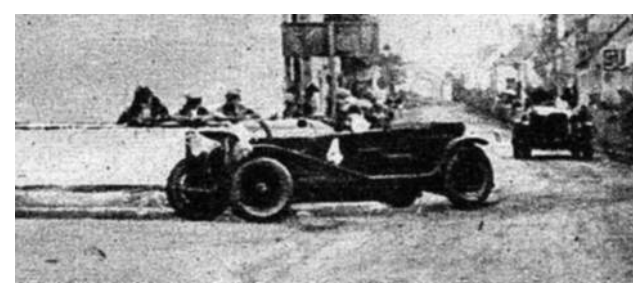
1925 Lorraine Dietrich B3-6 (G. De Courcelles, A. Rossignol)



1926 Lorraine Dietrich B3-6 (R. Bloch, A. Rossignol)



1927 Bentley 3 Litre Super Sport (D. Benjafield, S. Davis)



1928 Bentley 4 1/2 Litre (W. Barnato, B. Rubini)



1929 Bentley Speed Six (W. Barnato, H. Birkin)



1930 Bentley Speed Six (W. Barnato, G. Kidston)



1931 Alfa Romeo 8C 2300 (F. Howe, H. Birkin)



1932 Alfa Romeo 8C 2300 (R. Sommer, L. Chinetti)



1933 Alfa Romeo 8C 2300 (T. Nuvolari, R. Sommer)



1934 Alfa Romeo 8C 2300 (L. Chinetti, P. Étancelin)



1935 Lagonda M45R Rapide (J. Hindmarsh, L. Fontes)



1937 Bugatti Type 57G Tank (J.-P. Wimille, R. Benoist)



1938 Delahaye Type 135CS (E. Chaboud, J. Trémoulet)



1939 Bugatti Type 57S Tank (J.-P. Wimille, P. Veyron)



1949 Ferrari 166MM (Lord Selsdon, L. Chinetti)



1950 Talbot-Lago T26 Grand Sport (L. Rosier, J.-L. Rosier)



1951 Jaguar XK-120C (P. Walker, P. Whitehead)



1952 Mercedes-Benz W194 (H. Lang, F. Riess)



1953 Jaguar Type C (T. Rolt, D. Hamilton)



1954 Ferrari 375 Plus (J.F. Gonzales, M. Trintignant)



1955 Jaguar Type D (M. Hawthorn, I. Bueb)



1956 Jaguar Type D (R. Flockhart, N. Sanderson)



1957 Jaguar Type D (R. Flockhart, I. Bueb)



1958 Ferrari 250 TR58 (P. Hill, O. Gendebien)



1959 Aston Martin DBR1 (R. Salvadori, C. Shelby)



1960 Ferrari 250 TR59/60 (P. Frère, O. Gendebien)



1961 Ferrari 250 TRI/61 (O. Gendebien, P. Hill)



1962 Ferrari 330 TRI/LM Spyder (O. Gendebien, P. Hill)



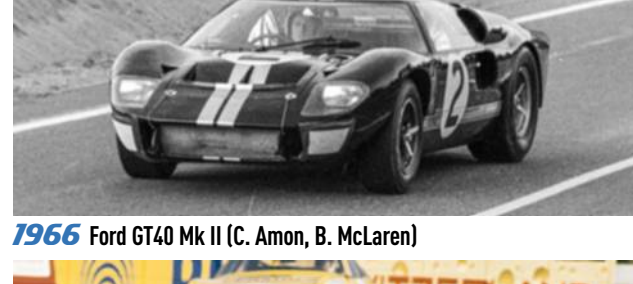
1963 Ferrari 250 P (L. Scarfiotti, L. Bandini)



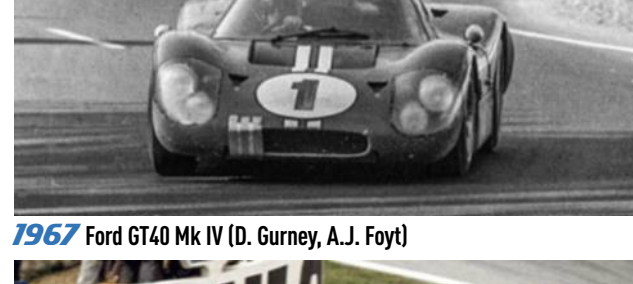
1964 Ferrari 275 P (J. Guichet, N. Vaccarella)



1965 Ferrari 250 LM (M. Gregory, J. Rindt)



1966 Ford GT40 Mk II (C. Amon, B. McLaren)



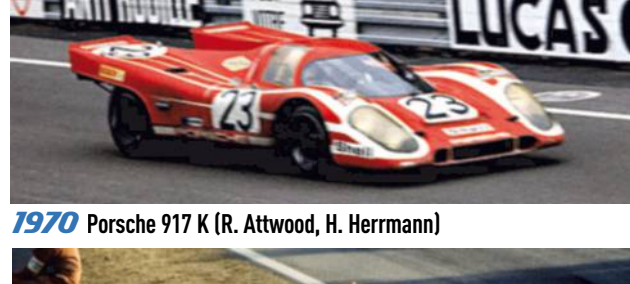
1967 Ford GT40 Mk IV (D. Gurney, A.J. Foyt)



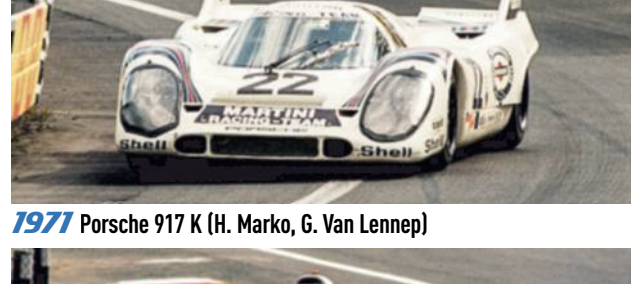
1968 Ford GT40 Mk I (P. Rodriguez, L. Bianchi)



1969 Ford GT40 Mk I (J. Ickx, J. Oliver)



1970 Porsche 917 K (R. Attwood, H. Herrmann)



1971 Porsche 917 K (H. Marko, G. Van Lenep)



1972 Matra-Simca MS670 (H. Pescarolo, G. Hill)



1973 Matra-Simca MS670B (H. Pescarolo, G. Larrousse)



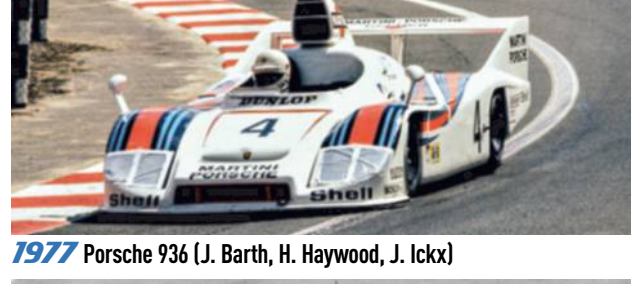
1974 Matra-Simca MS670C (H. Pescarolo, G. Larrousse)



1975 Mirage-Ford GR8 (J. Ickx, D. Bell)



1976 Porsche 936 (J. Ickx, G. Van Lenep)



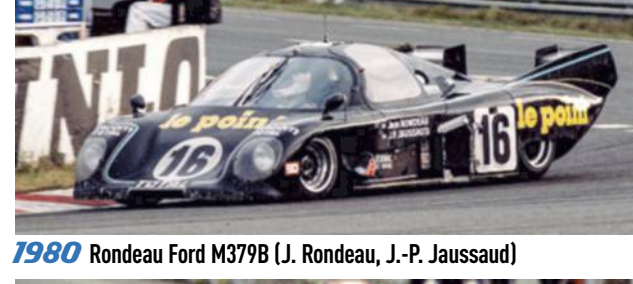
1977 Porsche 936 (J. Barth, H. Haywood, J. Ickx)



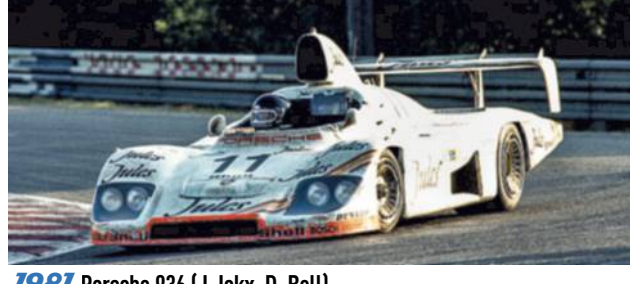
1978 Renault Alpine A442B (D. Pironi, J.-P. Jaussaud)



1979 Porsche 935 K3 (K. Ludwig, D. Whittington, B. Whittington)



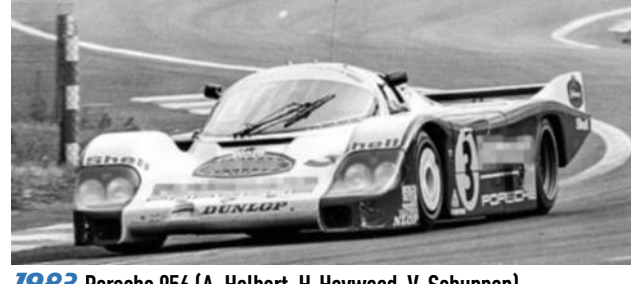
1980 Rondeau Ford M379B (J. Rondeau, J.-P. Jaussaud)



1981 Porsche 936 (J. Ickx, D. Bell)



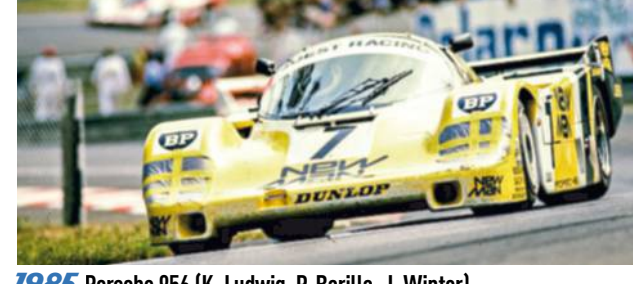
1982 Porsche 956 (J. Ickx, D. Bell)



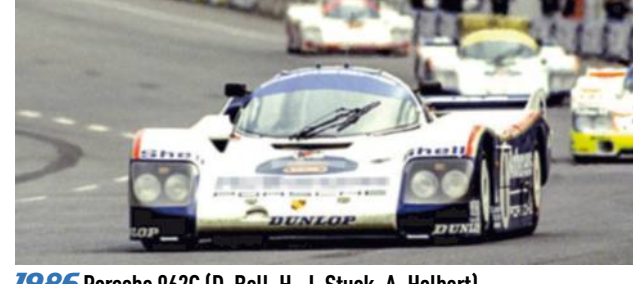
1983 Porsche 956 (A. Holbert, H. Haywood, V. Schuppan)



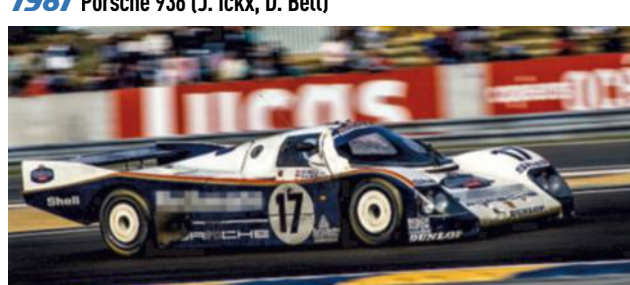
1984 Porsche 956 (H. Pescarolo, K. Ludwig)



1985 Porsche 956 (K. Ludwig, P. Barilla, J. Winter)



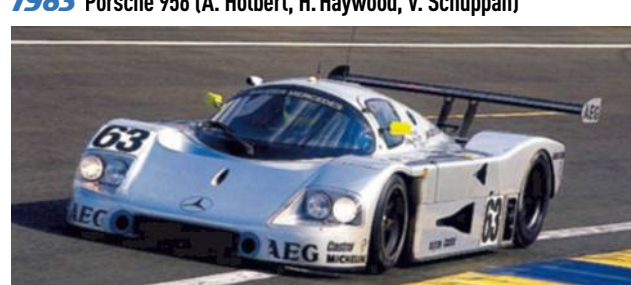
1986 Porsche 962C (D. Bell, H.-J. Stuck, A. Holbert)



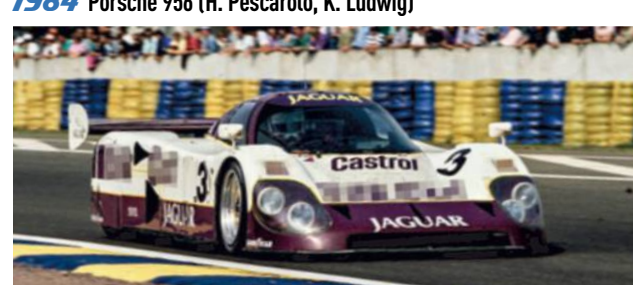
1987 Porsche 962C (D. Bell, H.-J. Stuck, A. Holbert)



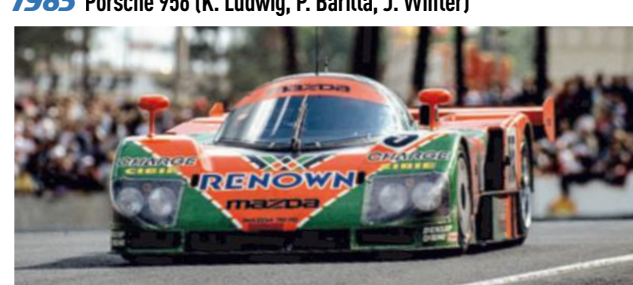
1988 Jaguar XJR-9LM (J. Lammers, J. Dumfries, A. Wallace)



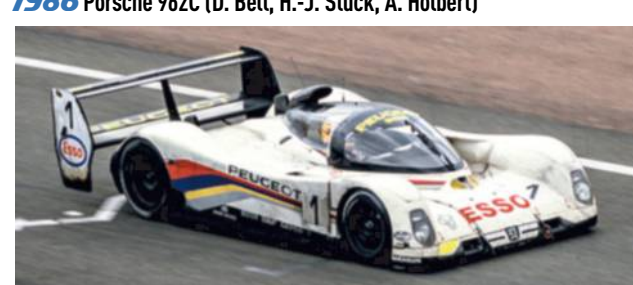
1989 Sauber-Mercedes C9 (J. Mass, S. Dickens, M. Reuter)



1990 Jaguar XJR-12 (M. Brundle, J. Nielsen, P. Cobb)



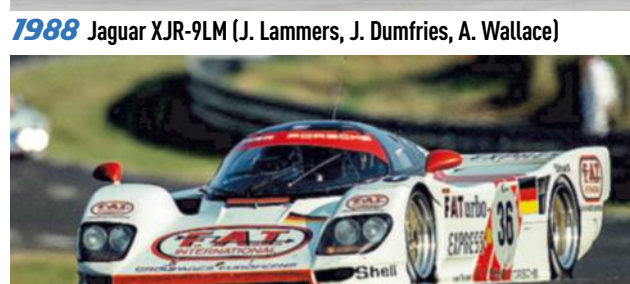
1991 Mazda 787B (B. Gachot, J. Herbert, V. Weidler)



1992 Peugeot 905 Evo 1B (D. Warwick, Y. Dalmas, M. Blundell)



1993 Peugeot 905 Evo 1B (G. Brabham, C. Bouchut, É. Hélayr)



1994 Dauer Porsche 962 Le Mans (Y. Dalmas, H. Haywood, M. Baldi)



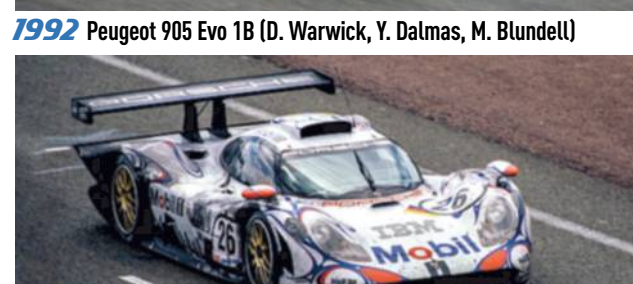
1995 McLaren-BMW F1 GTR (J. Dalmas, J. J. Lehto, M. Sekiya)



1996 TWR Porsche WSC-95 (M. Reuter, D. Jones, A. Wurz)



1997 TWR Porsche WSC-95 (M. Alboreto, S. Johansson, T. Kristensen)



1998 Porsche 911 GT1-98 (A. McNish, L. Aietto, S. Ortelli)



1999 BMW V12 LMR (J. Winkelhock, P. Martini, Y. Dalmas)



2000 Audi R8 (F. Biela, T. Kristensen, E. Pirro)



2001 Audi R8 (F. Biela, T. Kristensen, E. Pirro)



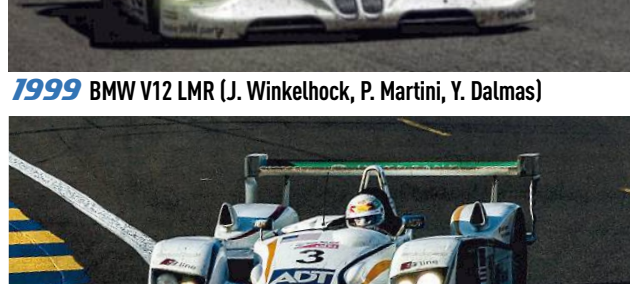
2002 Audi R8 (F. Biela, T. Kristensen, E. Pirro)



2003 Bentley Speed 8 (T. Kristensen, R. Capello, G. Smith)



2004 Audi R8 (S. Ara, R. Capello, T. Kristensen)



2005 Audi R8 (J. J. Lehto, M. Werner, T. Kristensen)



2006 Audi R10 TDI (F. Biela, E. Pirro, M. Werner)



2007 Audi R10 TDI (F. Biela, E. Pirro, M. Werner)



2008 Audi R10 TDI (R. Capello, T. Kristensen, A. McNish)



2009 Peugeot 908 HDi FAP (M. Gené, A. Wurz, D. Brabham)



2010 Audi R15+ TDI (T. Bernhard, R. Dumas, M. Rockenfeller)



2011 Audi R18 TDI (M. Fassler, A. Lotterer, B. Tréluyer)



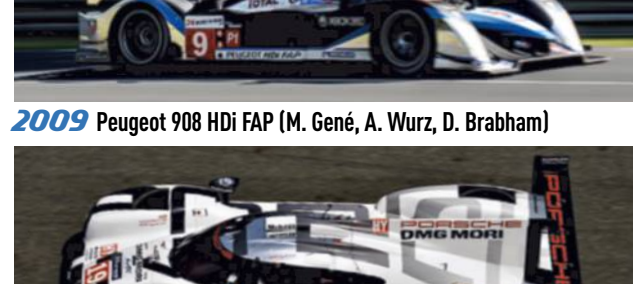
2012 Audi R18 e-tron quattro (M. Fassler, A. Lotterer, B. Tréluyer)



2013 Audi R18 e-tron quattro (T. Kristensen, L. Duval, A. McNish)



2014 Audi R18 e-tron quattro (M. Fassler, A. Lotterer, B. Tréluyer)



2015 Porsche 919 Hybrid (N. Hülkenberg, E. Bamber, N. Tandy)



2016 Porsche 919 Hybrid (R. Dumas, N. Jani, M. Lieb)



2017 Porsche 919 Hybrid (T. Bernhard, E. Bamber, B. Hartley)



2018 Toyota TS050 Hybrid (S. Buemi, K. Nakajima, F. Alonso)



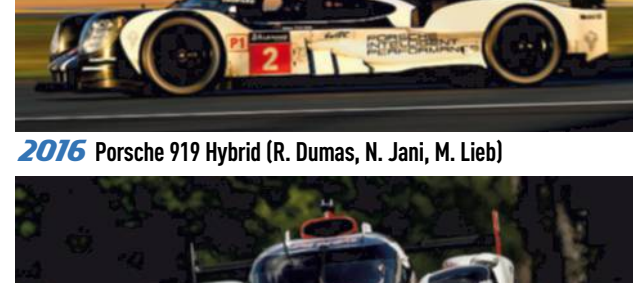
2019 Toyota TS050 Hybrid (S. Buemi, K. Nakajima, F. Alonso)



2020 Toyota TS050 Hybrid (S. Buemi, K. Nakajima, B. Hartley)



2021 Toyota GR010 Hybrid (M. Conway, K. Kobayashi, J. M. Lopez)



2022 Toyota GR010 Hybrid (S. Buemi, B. Hartley, R. Hirakawa)

L'ÉQUIPE

90 CONQUÉRANTES POUR 100 ANS D'HISTOIRE

De la Chenard et Walcker à la Toyota GR010 Hybrid, les 24 Heures du Mans ont consacré les plus grandes marques du sport auto et récompensé les plus illustres pilotes. Les voici tous regroupés dans un tableau d'honneur centenaire qui retrace aussi un peu l'histoire de l'automobile.



BMW M

HYBRID V8.

RENDEZ-VOUS EN 2024.



Cette voiture est un prototype et n'est pas commercialisée par BMW Group.