

**SPÉCIAL
100 ANS**

**AUTO
Sport
MAGAZINE**

HORS-SÉRIE

LE MANS



ALPINE



**LA LÉGENDE
DES 24 HEURES**



LA COURSE DU SIECLE



L'ÉPOPÉE MATRA





L'AVENIR DES 24 HEURES DU MANS

Dans la lignée de leurs engagements en matière de RSE, l'Automobile Club de l'Ouest et la FIA ont décidé de supprimer la chauffe des pneumatiques pour l'ensemble des catégories dès l'an prochain en Championnat du Monde d'Endurance de la FIA.

Cette décision sera également mise en œuvre en European Le Mans Series dès la saison prochaine, et en Asian Le Mans Series à partir de 2024.

Cette décision va permettre de réduire l'impact environnemental des équipes. Par ailleurs, l'ensemble des concurrents participants au WEC et aux 24 Heures du Mans sera engagé au DHL Sustainable Endurance Award. Ces mesures viennent compléter les engagements déjà mis en œuvre (carburant 100% renouvelable, bilan carbone, certification FIA Environmental Accreditation

Programme,...). Afin de garantir l'équité sportive, un constructeur ne pourra engager au maximum que deux voitures concourant pour le Championnat du Monde FIA des constructeurs Hypercar.

Au-delà de deux voitures inscrites dans ce championnat, les voitures supplémentaires devront concourir pour la Coupe du Monde des équipes Hypercar. Cette Coupe du Monde trouve notamment tout son sens pour les écuries privées.

Le constructeur devra indiquer préalablement quelles voitures sont engagées en Championnat du Monde et en Coupe du Monde.

Pour la saison 2023 du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA, la puissance et le régime des moteurs de la catégorie LMP2 seront légèrement revus à la baisse par l'ACO et la FIA (-10KW / -500 tours / minutes). Une décision motivée pour garantir le meilleur équilibre entre la catégorie Hypercar et la catégorie LMP2, qui s'appliquera donc aux 24 Heures du Mans. En European Le Mans Series, où les LMP2 représentent la catégorie reine, la puissance sera relevée en moyenne de ~15 KW comparé à la puissance 2022.

Avenir de l'endurance

Le succès du règlement Hypercar, l'engouement des constructeurs et l'introduction du



LMGT3 en 2024 entraînent des ajustements logiques sur les grilles. Face à ces éléments nouveaux et afin d'accueillir ces deux catégories dans les meilleures conditions, l'ACO et la FIA se réservent la possibilité de n'admettre que celles-ci en Championnat du Monde d'Endurance de la FIA à partir de 2024.

Indépendamment de cette décision, le LMP2, catégorie cruciale pour l'endurance, occupera toujours une place centrale dans la discipline et continuera de constituer la catégorie reine en European Le Mans Series ainsi qu'en Asian Le Mans Series. Ainsi, dès 2024, l'ACO lui réservera 15 places au minimum sur la grille des 24 Heures du Mans. Ces places seront attribuées aux équipes participant aux séries labellisées ACO. Enfin, comme approuvé par le Conseil Mondial du Sport Automobile, après consultation des concurrents et afin de leur offrir plus de souplesse, l'ACO et la FIA ont pris la décision de repousser l'introduction de la nouvelle génération de LMP2 à 2026.

Après la fin du LMGTE Pro en 2022, c'est au tour du LMGTE Am de faire sa tournée d'adieu en 2023. Dès 2024, la catégorie LMGT3 prendra le relais. Cette catégorie a été conçue selon des principes forts : il s'agit d'une catégorie compétition-client, basée sur des règles sportives de type Pro/Am et qui utilisera des pneumatiques du commerce fournis par un fabricant unique. Les constructeurs auront la possibilité d'effectuer des modifications de carrosserie (pour des

raisons promotionnelles et/ou pour atteindre une fenêtre de performance Aérodynamique adaptée aux particularités des 24 Heures du Mans) et devront utiliser des couplemètres afin d'assurer le suivi des performances des voitures.

De son côté, la catégorie LMP3 remporte un succès indéniable. Près de 40 voitures sont ainsi en compétition lors des week-ends d'European Le Mans Series, tandis que les grilles sont également conséquentes en Asian Le Mans Series, en IMSA ou dans les championnats sous licence ACO.

Cette catégorie d'entrée dans les championnats ACO, qui sert de tremplin vers la catégorie LMP2 pour de nombreux pilotes, possède un rapport prix/performance excellent. Afin de permettre aux équipes d'amortir leurs investissements existants, l'ACO a décidé de décaler l'introduction de la prochaine génération de deux saisons, pour un démarrage en 2027.

Pilier central de la stratégie de l'ACO, l'hydrogène, à travers le programme MissionH24, poursuit son développement. Après ses débuts cette année en Michelin Le Mans Cup, la H24 va continuer d'enrichir de l'expérience en compétition et à démontrer tout le potentiel de l'hydrogène.

Un groupe de travail est dédié à cette énergie et collabore avec les constructeurs intéressés.



LE MANS, LES MYTHES DES RECORDS

C'est aux 24 Heures du Mans que l'on retrouve le plus de records en tous genres, du plus prestigieux au plus insolite ! Petit tour d'horizon.

Les arrivées les plus serrées

1966 : Ford (Amon-McLaren) 20 mètres d'écart

1969 : Ford (Ickx-Oliver) - PORSCHE (Larrousse-Hermann) 120 mètres d'écart

1933 : Alfa Romeo (Nuvolari-Sommer) - Alfa Romeo (Chinetti-Varent) 401 mètres d'écart

2011 : Audi (Fässler-Lotterer-Treluyer) - Peugeot (Lamy-Bourdais-Pagenaud) 775 mètres d'écart (13s854)

2004 : Audi (Ara-Capello-Kristensen) - Audi (Davies-Herbert-Smith) 2 ,267 km d'écart (41s,354)

Les écarts les plus importants

1927 : Bentley (Benjafield-Davis) - SALMSON (De Victor-Hasley), 349,808 km d'écart

1987 : Porsche (Stuck-Bell-Holbert) - PORSCHE (Yver-de Dryver-Laessig), 259,785 km d'écart

1963 : Ferrari (Scarfiotti-Bandini) - FERRARI (Beurlys-Langlois) 215,390 km d'écart

1981 : Porsche (Ickx-Bell) - RONDEAU (Haran-Streiff-Schlesser), 186,025 km d'écart

1934 : Alfa Romeo (Chinetti-Etancelin) - RILEY (Sébilleau-Delaroche) 180,208 km d'écart.

Les pilotes de Formule 1 ayant gagné Le Mans

Mike Hawthorn

Champion du monde de Formule 1 en 1958

Vainqueur des 24 Heures du Mans en 1955

Graham Hill

Champion du monde de Formule 1 en 1962 et 1968

Vainqueur des 24 Heures du Mans en 1972

Phil Hill

Champion du monde de Formule 1 en 1961
Vainqueur des 24 Heures du Mans en 1958/1961 et 1962

Jochen Rindt

Champion du monde de Formule 1 en 1970

Vainqueur des 24 Heures du Mans en 1965

Pilote Graham Hill



Porsche 962, 1985



Mazda 1991

Fernando Alonso

Champion du monde de Formule 1 en 2005 et 2006

Vainqueur des 24 Heures du Mans en 2018 et 2019

Pilotes ayant réalisé le doublé 24 Heures du Mans/500 Miles d'Indianapolis

Graham Hill

Vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis en 1966

Vainqueur des 24 Heures du Mans en 1972

Anthony Joseph Foyt

Vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis en 1964/1967 et 1977

Vainqueur des 24 Heures du Mans en 1967

Pilote ayant réalisé le triplé, 24 heures du Mans/Championnat du Monde de F1/500 Miles d'Indianapolis

Graham Hill

Champion du Monde de Formule 1 en 1962 et 1968

Vainqueur des 500 miles d'Indianapolis en 1966

Vainqueur des 24 heures du Mans en 1972.

Vitesse moyenne au tour la plus élevée

251,882 km/h

C'est la vitesse moyenne du tour le plus rapide de l'histoire des 24 Heures du Mans (moyenne horaire la plus élevée, quelle que soit la longueur du circuit et les conditions de roulage -essais ou course-). L'ancien record de 251,815 km/h fut réalisé par Hans-Joachim Stuck en 1985 avec une Porsche 962 lors des essais qualificatifs (3'14"80 sur le circuit de 13,626 km). Il fut battu en 2017 par Kamui Kobayashi en 3'14"791 sur sa Toyota TS050-Hybrid lui aussi lors des essais qualificatifs, portant ainsi ce record à 251,882km/h.



Record de distance Audi

À noter : si l'on ne tient compte que du temps chronométré, le tour le plus rapide fut réalisé par Jackie Oliver sur Porsche 917 en 3'13"6 à 250,457 km/h de moyenne en 1971 lors des essais préliminaires sur le circuit de 13,469 km.

Vitesse moyenne la plus élevée en course

248,628 km/h

C'est la vitesse moyenne du tour le plus rapide -en course- de l'histoire des 24 Heures du Mans (quelle que soit la longueur du circuit). Ce record détenu pendant 37 ans par Jackie Oliver (Porsche 917LH) avec 244,387 km/h en 1971 ne fut battu qu'en 2008 par Stéphane Sarrazin (Peugeot 908 HDi- FAP) avec 246,068 km/h puis en 2010 par Loïc Duval (Peugeot 908 HDi-FAP) avec 246,463 km/h et un tour en 3'19"074. En 2015 c'est André Lotterer sur Audi R18 e-tron quattro qui en 3'17"475 soit à une moyenne de 248,458 km/h inscrit son nom dans l'histoire.



Pilote Fernando Alonso



Tom Kristensen

En 2019, ce record a de nouveau été battu par Mike Conway sur sa Toyota TS050-Hybrid dès son 4ème tour de course avec un chrono de 3'17"297 soit à la moyenne de 248,628 km/h.

Alfa Romeo
Moteur à turbo compresseur / 1976
Porsche
Voiture à propulsion hybride / 2012
Audi

La technique

Voici la liste des premières victoires

Voiture à moteur avant / 1923
Chenard & Walcker
Voiture à moteur central / 1963
Ferrari
Voiture « tout à l'arrière » / 1979
Porsche
Moteur diesel, 6 cylindres en V / 2011
Audi
Moteur diesel, 10 cylindres en V / 2010
Audi
Moteur diesel, 12 cylindres en V / 2006
Audi
Moteur rotatif / 1991
Mazda
Moteur à compresseur / 1931

Répartitions de victoires, voitures ouvertes ou fermées

Voitures ouvertes : 51 victoires
Voitures fermées : 35 victoires

Record de distance

5 410,713 km

Record réalisé par l'Audi R15+TDI de Timo Bernhard, Romain Dumas et Mike Rockenfeller en 2010, soit 397 tours à la moyenne de 225,228 km/h



Les arrivées les plus serrées 2011



Palmarès Constructeurs

19 victoires : Porsche
13 victoires : Audi
9 victoires : Ferrari
7 victoires : Jaguar
6 victoires : Bentley
5 victoires : Toyota
4 victoires : Alfa Romeo

Ford

3 Victoires : Matra Simca

Peugeot

2 victoires : Bugatti

Lorraine-Dietrich

1 victoire : Aston-Martin

BMW

Chenard & Walcker
Delahaye
Lagonda
Mazda
McLaren
Mercedes-Benz
Mirage
Renault-Alpine
Rondeau
Sauber Mercedes
Talbot-Lago

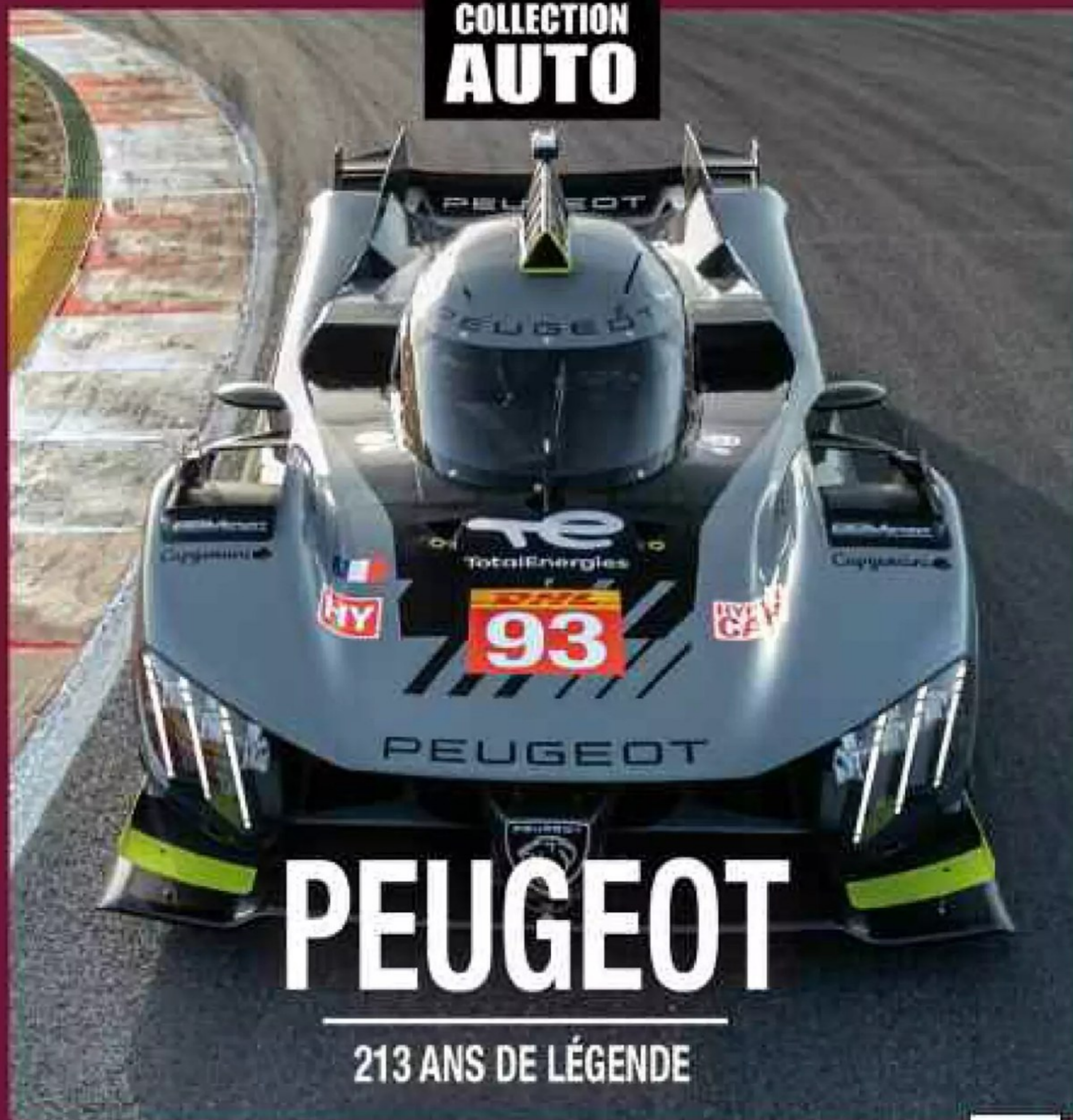
Les pilotes les plus titrés

9 victoires : Tom Kristensen
6 victoires : Jacky Ickx
5 victoires : Derek Bell, Frank Biela
Emanuele Pirro
4 victoires : Sébastien Buemi, Yannick Dalmas, Olivier Gendebien,
Henri Pescarolo

Derek Bell



COLLECTION
AUTO



PEUGEOT

213 ANS DE LÉGENDE

Peugeot 508



Peugeot 208



Peugeot 404



© 2021 Peugeot. Tous droits réservés. (1/2021)

**Lafont
presse**

c'est positif !

En kiosques ou en digital sur www.lafontpresse.fr

ZOOM



WEC

SCRUTINEERING

WEC

WEC

SCRUTINEERING

WEC

WEC

WEC



42



HY

ZAGHEBI

HYPER CAR

6

PENSKY

Mobil 1

708

WEC



**Plateau 2023 24
Heures du Mans**

ZOOM



Plateau 2023

Le Mans 2023



UNE ÉDITION HISTORIQUE

**LES 24 HEURES DU MANS FONT PARTIE DE CES RARES ÉVÉNEMENTS
SPORTIFS OÙ LES CONSTRUCTEURS COMME LES ÉQUIPES PRIVÉES
RIVALISENT POUR LA VICTOIRE.**



Les pilotes amateurs et professionnels évoluent sur le même terrain. Trois catégories existent : des Hypercars, des prototypes (LMP2) et des machines de Grand Tourisme (LMGTE) dédiées à la route.

62 voitures et 186 pilotes évoluent sur un circuit de 13,626 km. Pour encadrer cette épreuve hors norme, deux types de règlements existent : le règlement technique qui s'applique aux voitures et le règlement sportif qui établit les règles de la course. Certaines spécificités s'appliquent uniquement aux 24 Heures du Mans et non pas sur les autres épreuves du Championnat du monde d'endurance. Voici quelques points clés pour comprendre la course.

Journée test

Obligatoire pour toutes les équipes, elle permet aux pilotes de s'entraîner aux spécificités du circuit. Elle sert aussi à évaluer et étalonner les performances des voitures entre elles, dans les différentes catégories. Les pilotes débutants doivent boucler dix tours minimums, dont cinq chronométrés.

Successivement baptisés préparatoires, préalables, pré-qualificatifs ou préliminaires, ces essais ont fait leur apparition dans le programme de la course en 1959. Leur histoire est donc discontinuée.

Vérifications administratives et techniques

Communément appelées « Pesage », ces vérifications marquent traditionnellement le début de la grande semaine des 24 Heures du Mans. Durant deux jours, place de la République, les commissaires s'attachent à vérifier la conformité des voitures par rapport au règlement technique établi. Des vérifications administratives ont aussi lieu. Les commissaires contrôlent alors la conformité des équipements des pilotes et des voitures ainsi que les licences et autres documents administratifs des équipes. Le Pesage permet aux concurrents d'aller à la rencontre des fans et d'effectuer différentes opérations de communication (photos individuelles, photos des équipes avec les voitures, interviews avec les médias présents). Accessible à tous gratuitement, le pesage est le théâtre d'une formidable communion entre les équipes et le public. Le premier pesage s'est tenu à deux pas de la place de la République. Il s'est successivement déroulé Place de la Halle aux Toiles, place d'Alger, dans l'ancienne caserne Cavaignac, gare des tramways, aux Quinconces des Jacobins ou même sur le circuit (de 1961 à 1976 puis en 2020 et 2021 en raison de la crise sanitaire internationale).





Essais libres et qualificatifs

Afin d'établir les réglages des voitures en vue de la course, les équipes bénéficient de trois séances d'essais libres. Durant ces roulages, les équipes réalisent aussi de longs relais, des essais aérodynamiques ainsi que des tests de pneumatiques et de consommation de carburant. Sur le plan chronométrique, une première hiérarchie est établie. Puis, vient le temps des essais qualificatifs durant lesquels les pilotes se lancent dans une chasse au chrono. L'enjeu c'est une qualification pour l'Hyperpole. Les six premiers de chaque catégorie sont qualifiés.

Hyperpole

Introduite en 2020 pour revaloriser et redonner sens à l'exercice de recherche de vitesse, les six meilleurs de chaque catégorie, à l'issue des essais qualificatifs, sont qualifiés pour participer à l'Hyperpole. Comme pour une séance d'essais classique, c'est le chrono le plus rapide de chaque équipage qui détermine le classement. Les concurrents n'ont pas le droit de rentrer dans le stand ni de ravitailler. En revanche, ils peuvent opter librement pour les pneumatiques de leur choix, dans la limite de leur capital alloué pour l'épreuve. Une cérémonie en présence des polemans est organisée dans la ligne droite des stands dans la foulée.

Parade

Depuis 1995, l'association Classic Automotive constituée uniquement de

bénévoles organise la plus formidable des rencontres entre le public et les pilotes. Cet événement est devenu une animation majeure, unique et incontournable. Lors de la parade organisée le vendredi veille de la course, les fans rendent hommage aux 186 pilotes. C'est aussi l'occasion d'ob-

tenir des « goodies », photos dédiées ou selfies. Ce moment de communion avec le public est aussi particulièrement apprécié des pilotes. C'est leur dernier moment de répit avant d'entrer réellement dans la course.





La course

C'est à 16 heures que le départ de la course est donné par le starter officiel. Les minutes qui précèdent le départ sont marquées par un cérémonial remarquable grâce à la mise en épi des voitures, l'arrivée du drapeau tricolore par hélicoptère, la Marseillaise reprise en cœur par le public ou le survol du circuit par la





patrouille de France. Pour les pilotes, la pression monte au fur et à mesure que les minutes s'égrènent, mais lorsque le directeur de course libère les 62 voitures, les concurrents se lancent alors pour 24 heures de lutte acharnée.

De 1923 à 2005, hormis quelques exceptions, le départ fut donné à 16 heures. En 2006 ce fut exceptionnellement à 17 heures. À partir de 2007, il fut avancé à 15 heures et ce jusqu'en 2019. En 2020, en raison du huis clos, il fut donné à 14 h 30. Depuis 2021 il a retrouvé son horaire historique.

4 480

C'est le nombre de voitures qui ont participé aux 24 Heures du Mans depuis la création de l'épreuve.



Le Trophée du Centenaire

Le 20 août dernier, à l'occasion d'une conférence organisée dans le cadre du célèbre concours d'élégance de Pebble Beach, le Trophée du Centenaire des 24 Heures du Mans a été révélé. Une pièce unique, réalisée par la Monnaie de Paris et soutenue par Rolex, Partenaire Majeur. Les 10 et 11 juin 2023, la plus grande course d'endurance au monde fêtera son

centenaire. Un évènement hors norme, marqué par un plateau sportif qui s'annonce exceptionnel.

À l'occasion de cette édition qui sera à tout jamais gravée dans l'histoire du sport automobile, l'Automobile Club de l'Ouest, créateur et organisateur des 24 Heures du Mans, a scellé un partenariat avec la Monnaie de Paris. La plus ancienne des

institutions de France a ainsi créé un Trophée unique, qui sera remis au vainqueur des 24 Heures du Mans 2023.



MAGAZINES, JOURNAUX, CARNETS, ENVELOPPES...

COMMENT TOUS VOS PAPIERS TRIÉS SONT-ILS TRANSFORMÉS POUR ÊTRE RECYCLÉS?

En 2019, grâce au geste de tri des Français, 57% des papiers graphiques ont été recyclés. Découvrez les 5 étapes qui permettent cette transformation dans une usine papetière.

1. ARRIVÉE DES BALLES DE PAPIERS DU CENTRE DE TRI

Dans ces gros paquets appelés balles, on retrouve tous les papiers triés par les habitants.



2. TRANSFORMATION EN PÂTE À PAPIER



Les balles de papiers sont plongées dans un gros mixeur : **le pulpeur**. Ce brassage avec l'eau permet de séparer les fibres de cellulose.

3. NETTOYAGE ET FILTRAGE DES FIBRES

Cette étape permet d'**éliminer tous les indésirables** (agrafes, spirales, encres, colles...). La pâte recyclée peut maintenant rejoindre le procédé habituel de la fabrication des papiers.



4. FABRICATION DES FEUILLES



Grâce à une machine à papier, la pâte est aplatie, étirée et séchée sur des cylindres chauffés à la vapeur pour devenir une immense feuille de papier. On peut ainsi fabriquer jusqu'à **110 km de papier** par heure.

5. MISE EN BOBINE DU NOUVEAU PAPIER

Les feuilles de papier recyclé sont mises en bobine et seront ainsi vendues à des imprimeurs qui les utiliseront en tout ou partie pour la fabrication de papiers graphiques (journaux, magazines, cahiers,...).



TRIER, C'EST DONNER DU RÉPIT AUX RESSOURCES DE LA PLANÈTE

1,3 million de tonnes de papiers recyclés permettent d'économiser annuellement :



23 milliards de litres d'eau soit l'équivalent de la consommation d'une ville comme Toulouse.



4 000 GWh, soit l'équivalent de deux fois la consommation d'électricité d'une ville comme Marseille.

Le Mans 2023



UN CENTENAIRE EXCEPTIONNEL

LE PLATEAU SERA EXCEPTIONNEL, À LA HAUTEUR DE L'ANNIVERSAIRE. AUX CÔTÉS DES HYPERCARS (LMH, LMDH), IL Y AURA LE PLATEAU LMP2, LMGTE ET UNE TRÈS ATTENDUE NASCAR MODIFIÉE, UNE VOITURE HORS CLASSEMENT.



TOYOTA PATRON TAILLE XL !



Depuis de nombreuses années Toyota rafle quasiment tout. Le palmarès du constructeur japonais est énorme, mais cela pourrait changer. Car cette fois la menace est grande et frappe à la porte du géant Japonais.

Deux Toyota GR010 Hybrid sont engagées dans le championnat et aux 24 heures du Mans et elles vont tenter de faire la passe de six, en nombre de victoires consécutives (après avoir remporté l'épreuve en 2018, 2019, 2020, 2021 et 2022).

L'incroyable série actuelle de succès de l'équipe TOYOTA GAZOO Racing, avec cinq victoires consécutives au Mans et quatre doubles titres mondiaux (pilotes et constructeurs) consécutifs en WEC, sera

challengee au cours d'une saison 2023 de sept courses, avec notamment l'édition du centenaire des 24 Heures du Mans.

Une catégorie reine très relevée

Dévoilée en janvier 2021, la GR010 HYBRID fut la première Hypercar de l'histoire.

Elle fait en 2023, comme en 2022, l'objet d'un programme d'évolutions dans des domaines clés afin d'optimiser sa fiabilité et son efficacité.

Des ajustements ont été apportés à la motorisation hautes performances Racing Hybrid, qui se compose d'un moteur de 3,5 litres de 520 kW (707 ch) et d'un moteur électrique de 200 kW (272 ch), pour réduire le poids et améliorer la fiabilité en exploitant les connaissances uniques acquises au cours de plus d'une décennie d'expérience au Mans avec des motorisations hybrides. De nouveaux dispositifs aérodynamiques. Les changements les plus visibles sur la GR010



HYBRID 2023 concernent la carrosserie. De nouveaux dispositifs aérodynamiques aux extrémités avant et un plan réduit au bout de l'aileron arrière, ainsi que d'autres modifications de détail, ont été mis en œuvre pour améliorer le comportement de la voiture et sa cohérence aérodynamique.

Des modifications ont également été apportées à la carrosserie dans le but d'améliorer le refroidissement des freins et de permettre le changement rapide des options de refroidissement pendant une course, grâce à de nouvelles bouches d'aération à l'avant et à l'arrière.

De plus, une nouvelle disposition des phares permettra d'améliorer encore la vision des pilotes pendant les courses de nuit.



Sous la carrosserie, la GR010 HYBRID a fait l'objet d'un programme d'allégement afin de ramener son poids total au minimum de 1 040 kg autorisé par la réglementation. Cette saison, la GR010 HYBRID utilisera à nouveau un biocarburant 100 % renouvelable, fabriqué à partir de résidus de vin et de produits agricoles, qui réduit les émissions de CO₂ d'au moins 65 % et contribue aux efforts continus effectués pour accroître la durabilité dans les courses d'endurance.

Pour compléter ces efforts, le préchauffage des pneus avant leur utilisation n'est plus autorisé, ce qui réduit la consommation d'énergie et les émissions. En conséquence, Michelin a introduit une nouvelle gamme de pneus conçus pour atteindre rapidement leur température optimale de fonctionnement, tout en restant performants et durants.

Cette année encore, la GR010 HYBRID bénéficie de l'expertise technique des partenaires de longue date de TOYOTA GAZOO Racing qui contribuent de manière significative à son succès. DENSO fournit des radiateurs et des bougies d'allumage

tout en collaborant au moteur avant aux côtés d' AISIN. RAYS fournit des jantes en alliage léger de magnésium, Akebono fournit des étriers de frein en alliage monobloc et Mobil 1 est le lubrifiant de référence.

Une équipe de pilotes confirmés

TOYOTA GAZOO Racing se distinguera sur la grille 2023 grâce à une équipe de pilotes exclusivement composée de vainqueurs du Mans et de champions WEC. Mike Conway, Kamui Kobayashi et José María López seront associés pour la sixième saison consécutive au volant de la voiture n°7, tandis que les vainqueurs en titre des 24 Heures du Mans et du WEC, Sébastien Buemi, Brendon Hartley et Ryo Hiramawa, uniront leurs forces dans la GR010 HYBRID n°8.

Le rôle de pilote d'essai et de réserve sera assumé par Kazuki Nakajima, qui a pris sa retraite de la course fin 2021 après une riche carrière couronnée par trois victoires au Mans et un championnat du monde, ainsi que deux titres en Super Formula. Il exercera ce rôle parallèlement à son poste de vice-président de TOYOTA GAZOO Racing Europe.



PEUGEOT 9X8 C'EST L'HEURE !

Peugeot a obtenu de fantastiques résultats, par le passé, sur le plan sportif.

Mais c'est déjà loin. En 1992 et 1993, Peugeot gagne deux fois de suite les 24 heures du Mans avec la fameuse 905 Evo 1B, puis, il faudra attendre 2009 pour voir de nouveau une victoire de Peugeot, cette fois avec une Peugeot 908 Hdi FAP et depuis, plus rien (c'est encore pire avec Renault qui gagnera les 24 heures du Mans 1978, avec Jaussaud/Pironi sur une Alpine A442B).

La Peugeot 9X8 relève le défi !

Grâce à l'expérience acquise lors des trois courses effectuées en 2022, et à plus de 10000km réalisés lors de tests hivernaux, des évolutions techniques ont pu être apportées à la PEUGEOT 9X8 afin d'optimiser sa fiabilité, comme le souligne Jean-Marc Finot, senior VP de Stellantis



Motorsport : « Nous avons accompli un grand nombre de kilomètres pour améliorer la performance de la voiture et valider sa fiabilité. Nous attaquons cette saison avec beaucoup d'enthousiasme et une équipe qui a envie de se battre. C'est une grande fierté d'intégrer ce championnat et de faire face à de grands constructeurs et des grands noms de l'endurance. »

Une saison ultra compétitive

Cette saison s'annonce très compétitive, avec l'arrivée des plus grands constructeurs au monde au cœur de la catégorie Le Mans Hypercar qui sera composée de pas moins de onze voitures. L'objectif pour le Team Peugeot TotalEnergies reste clair, « se battre pour la victoire, pour toutes les courses. Après nous savons que rien n'est acquis, cela va être dur et nous ne sommes pas les seuls sur la grille à avoir cet objectif », ajoute Jean-Marc Finot.

Pour atteindre ses objectifs et se battre aux avant-postes tout au long de la saison, l'équipe sera soutenue par de précieux partenaires : TotalEnergies, Capgemini, Yahoo, Marelli, Établissement Peugeot Frères, Sparco et Jack and Jones. Les équipages des deux PEUGEOT 9X8 restent également inchangés avec Paul Di Resta, Mikkel Jensen, Jean-Eric Vergne sur la PEUGEOT #93 et Loïc Duval, Gustavo Menezes et Nico Müller sur la PEUGEOT #94.

Loïc Duval – PEUGEOT #94

« Cette saison sera très excitante car au-delà de marquer le retour de Peugeot, nous allons vivre une ère magique pour l'endurance avec les Hypercars. C'est assez sexy de voir un plateau avec beaucoup de constructeurs, de belles équipes, des voitures magnifiques et de grands pilotes. Il y aura énormément de bagarre en piste, je suis donc très impatient de commencer. Revenir en WEC, dans la catégorie reine est aussi important pour moi. Je l'ai quitté en 2016 et pouvoir revenir avec potentiellement la chance de pouvoir gagner le championnat et les 24 Heures du Mans au général c'est quelque chose d'assez merveilleux. »

Jean-Éric Vergne – PEUGEOT #93

« Je pense que c'est super pour le WEC et en général d'avoir autant de constructeurs, cela va susciter beaucoup d'intérêt pour le sport, et en tant que pilote on a l'impression de faire partie d'une nouvelle génération, d'une nouvelle ère.

« Je pense que cette saison nous devons nous fixer des objectifs réalisables. Aujourd'hui nous ne pouvons pas nous comparer aux autres équipes car nous n'avons jamais roulé face à elles. Il s'agira de la première saison complète de l'équipe, et on va faire face à des concurrents très expérimentés. Il est important que nous nous améliorions tous, que nous travaillions tous dans la même direction et



que nous arrivions à nous perfectionner course après course en prenant en compte toutes les personnes de l'équipe, les éléments extérieurs, tous les paramètres possibles afin d'être en position pour

aller gagner des courses. Personnellement, je veux arriver à la fin de l'année et que l'on puisse tous se regarder dans les yeux en se disant que l'on a fait notre maximum. »





CADILLAC V-SERIES.R RACING ELLE PEUT SURPRENDRE

On ne pensait pas une marque Américaine engagée au Mans dans la catégorie reine des Hypercars et c'est pourtant le cas avec cette Cadillac V-Series.R. L'une des deux voitures engagées sera d'ailleurs piloté par le français Sébastien Bourdais.

« Cadillac est prête à affronter les meilleurs en Amérique du Nord et à l'échelle internationale, y compris l'une des courses les plus difficiles au monde, les 24 Heures du Mans », a déclaré le vice-président mondial de Cadillac Rory Harvey. "Alors que Cadillac se dirige vers un avenir entièrement électrique, le tout nouveau V-LMDh renforce notre engagement à explorer de nouvelles technologies de performance avancées."

Cadillac Racing participera au championnat IMSA

WeatherTech SportsCar avec les voitures n° 01 Cadillac Racing et n° 31 Whelen Engineering V-LMDh et au championnat du monde d'endurance de la FIA avec la n° 2 Cadillac Racing V-LMDh. Les trois livrées partagent un thème graphique et coloré de la série V. Chaque voiture porte l'une des couleurs primaires du logo V-Series, y compris le n° 01 en or, le n° 2 en bleu et rouge sur le n° 31.





Le V-LMDh est propulsé par le tout nouveau V8 LMC55R de 5,5 L à DACT de Cadillac, associé au système hybride commun LMDh. Développé en interne, le moteur de course à aspiration naturelle développe jusqu'à 670 chevaux, selon les spécifications de la série, et est soutenu par une boîte de vitesses séquentielle à sept rapports.

Une vraie LMDh

Co-développé par Cadillac Racing, Cadillac Design et Dallara, le design final de la Cadillac V-LMDh a été inspiré par le projet GTP Hypercar qui a fait ses débuts l'été dernier. Il intègre des éléments de conception Cadillac distinctifs tels que l'éclairage vertical et les lames flottantes.

"D'un point de vue esthétique, la réglementation LMDh nous a permis de créer une vision de la voiture qui est clairement Cadillac", a déclaré Chris Mikaluskas, concepteur créatif extérieur en chef, Cadillac. "Et c'est vraiment excitant pour les fans et pour les vrais passionnés, chaque voiture est unique."

L'équipe

Chaque pilote Cadillac Racing a contribué au développement du V-LMDh. Earl Bamber, Alex Lynn et Richard Westbrook copiloteront la Cadillac V-LMDh n°2 dans les compétitions FIA WEC, y compris les 24 Heures du Mans centenaires, et les 24 Heures de Daytona Rolex, où la voiture concourra en tant que n°02. La n°2 est un hommage à la première Cadillac engagée au Mans en 1950, « Le Monstre » de Briggs Cunningham.

De plus, Sébastien Bourdais et Renger van der Zande piloteront la Cadillac V-LMDh n°01 dans le championnat IMSA

WeatherTech SportsCar. Ils seront rejoints par Scott Dixon, six fois champion d'IndyCar et quadruple vainqueur du Rolex 24 At Daytona, pour le Rolex 24 At Daytona 2023.

Pipo Derani et Alexander Sims piloteront la Cadillac V-LMDh n°31 de Whelen Engineering dans le championnat IMSA WeatherTech SportsCar. Tout au long de la saison, ils seront rejoints par Jack Aitken.

Une histoire de succès en course

Le programme de course élargi de Cadillac pour 2023 s'appuie sur une longue histoire de succès en course. En fait, Cadillac est le seul constructeur américain de luxe à grand volume à concourir au Mans pour la victoire au classement général depuis 1969. La marque a concouru depuis 2017 à l'avant-garde des courses de voitures de sport américaines dans le Cadillac DPi-VR. Avant cela, Cadillac Racing a remporté plu-

sieurs victoires dans le Pirelli World Challenge.

Les faits saillants récents incluent

Gagner trois fois le championnat IMSA WeatherTech SportsCar : 2021, 2018 et 2017.

Gagner les Rolex 24 à Daytona quatre fois de suite : 2020, 2019, 2018 et 2017

Gagner la Michelin North American Endurance Cup quatre fois de suite : 2020, 2019, 2018 et 2017

Gagner cinq championnats des constructeurs Pirelli World Challenge (2015, 2014, 2013, 2007 et 2005) et cinq championnats des pilotes (2015, 2014, 2013, 2012 et 2005).

Cette riche histoire a influencé le projet GTP Hypercar, qui a fait ses débuts en juin 2022 et a présenté en avant-première le tout nouveau prototype de voiture de course Cadillac V-LMDh. Il s'agit du prototype de voiture de course de troisième génération de Cadillac et représente le début de la cinquième génération de la célèbre série V de la marque.

Cadillac revient au Mans

Cadillac reviendra aux 24 Heures du Mans en juin avec trois des Cadillac V-Series.R nouvellement nommées pour concourir pour la victoire au classement général dans la catégorie Hypercar.

« Nous sommes ravis de revenir aux 24 Heures du Mans avec toute l'équipe Cadillac Racing », a déclaré le vice-président mondial de Cadillac Rory Harvey.

"Au cours des 20 dernières années, Cadillac Racing a construit un héritage de victoires sur la piste et nous nous sentons très privilégiés de revenir au Mans pendant cette nouvelle ère passionnante de la course électrifiée." Cadillac a participé aux 24 heures du Mans, pour la première fois en 1950.





PORSCHE PENSKE MOTORSPORT ECRIRE UNE NOUVELLE PAGE

L'équipe Porsche Penske Motorsport lance la nouvelle Porsche 963 dans la course aux victoires générales disputée lors des plus grandes courses d'endurance au monde.

Deux prototypes hybrides conformes au règlement LMDh participeront à partir de 2023 au Championnat du monde d'endurance FIA WEC et au WeatherTech SportsCar Championship.



Notre nouvelle Porsche 963 doit renouer avec les grands succès de modèles mythiques comme les 917, 935, 956, 962 ou 919 Hybrid. Je suis sûr que nous serons parfaitement armés sur le plan technique et que nous avons mis en place les structures d'équipe adéquates pour pouvoir gagner dans cette compétition passionnante entre de nombreux constructeurs et différents concepts.»

Des pilotes chevronnés

Pour les courses du Championnat du monde d'endurance FIA WEC et du championnat IMSA WeatherTech SportsCar, nous savons d'ores et déjà que seront sur la ligne de départ les pilotes d'usine che-



vronnés Kévin Estre (France), Michael Christensen (Danemark), André Lotterer (Allemagne), Laurens Vanthoor (Belgique), Matt Campbell (Australie), Mathieu Jaminet (France), ainsi que les deux pilotes de voitures de sport aguerris Dane Cameron (USA) et Felipe Nasr (Brésil). Pendant la première phase de développement, Frédéric Makowiecki a joué un rôle central. Lors du lancement à Weissach en janvier, le Français a fait parcourir à la Porsche 963 ses tout premiers mètres et a aussi bouclé ses premiers tours dans le simulateur. A l'avenir, d'autres pilotes expérimentés viendront compléter les équipages des cockpits dans les courses d'endurance de Daytona, Sebring et sur la Road Atlanta (« Petit Le Man »).

Sur ses sites de Mooresville (Caroline du Nord) et de Mannheim (Allemagne), Porsche Penske Motorsport prépare les deux 963 engagées dans chacune des deux plus grandes séries de courses de voitures de sport au monde. Au Bade-Wurtemberg, la base du WEC a été construite selon les normes les plus modernes dans un ancien Centre Porsche de Penske Automotive. Une ligne de données haute performance relie les équipes de Mooresville et de Mannheim au centre de développement Porsche de Weissach. L'échange de données entre les trois centres high-tech de Porsche Penske Motorsport se fait pour ainsi dire en temps réel. L'équipe du WEC s'installera sur le site de Mannheim à l'automne prochain.

Comme le veut le règlement LMDh, la Porsche 963 est basée sur un châssis de catégorie LMP2.

Pour la toute nouvelle base du véhicule, Porsche collabore avec l'entreprise high-tech canadienne Multimatic. Les composants hybrides standard sont fournis par Bosch, Williams Advanced Engineering et

Xtrac. C'est un V8 biturbo de 4,6 litres qui est au cœur de l'entraînement. Les bases du moteur proviennent de la voiture de sport hybride haute performance 918 Spyder. Son ADN remonte à la voiture de course RS Spyder, avec laquelle Porsche et le Team Penske ont connu de nombreux succès de 2005 à 2008. Le design de la nouvelle Porsche 963 s'inspire de la 956 et de la 962, classiques des années 1980 qui ont accumulé les victoires. À l'arrière, une bande lumineuse continue constitue le point fort le plus marquant de la génération 911 actuelle, celle des 992. Le design blanc, rouge et noir du véhicule souligne la référence aux voitures de course Porsche à succès. Une autre tradition perdue : la nouvelle Porsche 963 sera disponible pour les clients dès sa première année d'engagement. Les premières équipes clients de Porsche communiqueront leur programme dans les jours qui viennent.



Pour s'engager dans le Championnat du monde d'endurance FIAWEC et dans l'IMSA WeatherTech SportsCar Championship (IWSC), les deux séries de courses d'endurance les plus importantes au monde et qui comprennent les classiques 24 Heures du Mans, 24 Heures de Daytona et 12 Heures de Sebring, Porsche Penske Motorsport s'associe à des partenaires solides et éprouvés. Le fabricant de pneumatiques Michelin poursuit son étroite coopération, tout comme ExxonMobil avec la marque Mobil1.

Une série spéciale pour Le Mans

Porsche a présenté cette livrée spéciale à Spa-Francorchamps ce soir, à la veille des 6 heures, troisième manche du FIA WEC. Quinze bandes de sept couleurs différentes, qui partent de l'avant et s'évasent à l'arrière de la Porsche 963, sont l'élément central du design. Pour différencier les trois voitures de course, les ailerons de chaque capot moteur sont de couleurs différentes : noir pour la voiture n° 5, blanc pour la n° 6 et rouge pour la troisième voiture n° 75 du Mans.

« Cette année, nous célébrons les 75 ans des voitures de sport Porsche. Le sport automobile, et en particulier les courses d'endurance, est un élément essentiel de l'ADN de Porsche. C'est pourquoi l'édition des 100 ans des 24 Heures du Mans revêt également une importance particulière pour Porsche », déclare Detlev von Platen, membre du Conseil d'administration, Ventes et Marketing. « La palette de couleurs des trois voitures de course fait le lien entre ces deux anniversaires. Chaque couleur des Porsche 963 a sa propre histoire au Mans. Et nous sommes très fiers de chacune d'entre elle ».



FLOYD VANWALL RACING TEAM JACQUES VILLENEUVE MOUILLE LA COMBINAISON



La canadien Jacques Villeneuve, champion du monde Formule 1 en 1997 revient à la compétition dans un projet un peu fou et atypique.

Dans la catégorie des Hypercars, il va piloter une Vanwall-Gibson Vandervell 680. La voiture est une écurie austro-roumaine, basée en Allemagne, elle roule sous pavillon autrichien depuis 2015. En 2023, ByKolles Racing a officiellement changé de nom pour devenir l'équipe Vanwall Racing, et le nom de la voiture a été officiellement révélé sous le nom de Vanwall Vandervell 680, du nom du fondateur de Vanwall, Tony Vandervell. Le 12



janvier 2023, l'équipe a été approuvée par la FIA et l'ACO pour participer au Championnat du Monde d'Endurance FIA 2023.

La voiture a été conçue et développée entièrement en interne à la base du Vanwall Racing Team à Gredding, en

Allemagne. ByKolles Racing prévoyait d'utiliser un moteur Gibson LMP1 pour son Hypercar Le Mans non hybride, alors que son développement se poursuit avant ses débuts dans le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA. L'équipe a dû abandonner le moteur Gibson V8 pour une unité plus puissante quand Aston

Martin s'est engagé dans la catégorie en juin dernier avec son hypercar Valkyrie de 1 160 ch. Cependant, suite au retrait ultérieur d'Aston et à l'annonce récente de la réduction des niveaux de puissance LMH, ByKolles peut désormais utiliser son plan initial d'utilisation du moteur Gibson GL458 V8, qui produit environ 700 ch. La voiture est dépourvue de système hybride, contrairement aux autres grands constructeurs automobiles impliqués dans LMH et LMDh. Cependant, l'équipe ne s'attend pas à ce que l'absence d'un système hybride apporte un avantage décisif dans les premières courses, malgré certaines équipes rencontrant des difficultés dans leur préparation.

Malgré un budget réduit, elle est inscrite pour la totalité du championnat 2023, avec, une participation aux 24 heures du Mans.

Pour l'heure, les résultats décevants, une 17ème place à Sebring, derrière de très nombreuses LMP2, puis une 20ème place au Portugal et enfin, un abandon à Spa-Francorchamps après un accrochage dans Blanchimont.

Il y a encore beaucoup de travail pour l'écurie. On peut raisonnablement penser que si la voiture terminait les 24 heures du Mans, ce serait déjà une petite victoire.





GLICKENHAUS RACING RETROUVER LA PISTE

Si le constructeur avait fait des merveilles en 2022, en terminant en troisième et quatrième position derrière les intouchables Toyota.



Un résultat incroyable qui a fait connaître la marque au monde entier, et ça tombait plutôt bien, Glickenhaus vend aussi des voitures de tourisme, à une certaine élite, il est vrai.

La Scuderia Cameron Glickenhaus a été fondée en 2004 à New York par le producteur de films et entrepreneur James Glickenhaus. L'objectif était de développer des voitures de course limitées, à faible volume et hautes performances pour les courses des 24 Heures du Nürburgring. Dans les premières années, une équipe professionnelle a participé à des compétitions utilisant des constructions Ferrari modifiées.

En 2010, la Ferrari P4/5, construite d'un seul tenant sur commande spéciale, a servi de référence aux travaux de la pre-



Résultats prometteurs

Après une première année compliquée, la 007 terminait sur le podium à trois reprises en 2022, avec notamment une troisième place sur les 24h du Mans derrière les Toyota. Une victoire aux 6h de Monza était même envisageable grâce à un rythme plus élevé que quiconque en piste, mais un problème de fiabilité finissait par gâcher cette opportunité.

Seulement une seule 007 devait être alignée en 2023, Glickenhaus pourrait en revanche, comme c'était déjà le cas l'année passée, aligner un deuxième prototype sur l'épreuve mancelle, en partenariat avec son distributeur américain.

En attente de résultats pour 2023

Nous étions habitués aux bons résultats de Glickenhaus en WEC, qu'il faut bien le dire, que nous sommes un peu déçus de ce début de championnat. Même son patron, le mythique Jim Glickenhaus n'est pas bavard et quand on connaît le personnage, on peut s'en étonner !

Souhaitons à l'écurie de rebondir, car Glickenhaus apporte un vrai vent de fraîcheur qui reste très agréable par ces temps si difficiles, et son entreprise de voitures de sport se porte plutôt bien.



mière construction propriétaire SCG, dont le cahier des charges initial et le concept ont été présentés en septembre 2012. Les prototypes de pré-production sont entrés dans leur phase de test finale en décembre 2014, et ont finalement fait leurs débuts en février 2015 en tant que véhicule de course SCG 003 et hypercar de route SCG 003S.

Pour la production des deux véhicules, une coopération a été établie avec le studio de design italien et constructeur de voitures de sport MAT, qui a prêté ses lignes de production à Turin. En 2017, un plan de lancement de la production d'une autre voiture civile appelée 004S, a été présenté, qui est finalement entré en production en 2020. La même année, une variante de course, SCG 004 C a été produite pour la compétition.





FERRARI-AF CORSE FERRARI APPREND TRÈS VITE

Ferrari engage deux voitures, des Ferrari 499P, avec son partenaire AF Corse.

De l'étude théorique et des simulations virtuelles, de la soufflerie aux traitements effectués dans le simulateur de Maranello et aux essais sur piste, le processus de conception de l'aérodynamique d'une voiture de course comme la Ferrari 499P est complexe. Cet engagement a duré plus de 22 mois et 3 000 heures d'essais, « y compris des calculs, des essais en tunnel, à grande échelle et sur piste », explique Stefano Carmassi, Endurance Race Cars Program and Technical Manager.

Le chemin parcouru par les techniciens de Ferrari était fascinant et complexe, s'articulant autour de trois points pivots. "L'idée derrière le concept aérodynamique du 499P", explique Carmassi, "était de créer une voiture avec des performances constantes, atteignables et polyvalentes." Trois facteurs décisifs rendent les performances reproductibles, prévisibles et adaptables à tous les types de circuits du Championnat du Monde d'Endurance.





Mauro Barbieri, responsable de la simulation et de la réglementation des performances des voitures de course d'endurance, considère l'aérodynamique comme l'un des facteurs décisifs pour garantir des performances élevées dans les voitures de course modernes. C'est un monde mystérieux pour certains, mais fascinant par tous ses développements connexes. "L'aérodynamique est la science qui étudie l'interaction entre l'air et la voiture", commence Barbieri. "Concrètement, l'air est utilisé pour générer des forces qui contribuent à donner à la voiture plus d'adhérence et donc plus de vitesse dans les virages."

Compte tenu des limites imposées par le règlement technique du Championnat du Monde d'Endurance de la FIA, les ingénieurs ont un double objectif : minimiser la force de traînée et maximiser l'appui aérodynamique. Pour obtenir le meilleur résultat, l'étude en soufflerie et l'étude avec CFD (Computational Fluid Dynamics) comptent. Les données de ces études ont permis d'identifier le facteur sur lequel travailler en piste pour optimiser les performances de la voiture. En effet, la réglementation autorise l'utilisation de ce qu'on appelle un dispositif aérodynamique réglable, ce que Barbieri explique en détail. "C'est un composant qui peut être ajusté pour modifier l'appui aérodynamique et, par conséquent, le répartir entre l'avant et l'arrière. Dans notre 499P, ce levier est représenté par l'aileron arrière."

Simulateur. La voie de développement exploite le potentiel des instruments électroniques et du simulateur de Maranello, en particulier. "La simulation nous permet d'aller plus dans les détails que les simula-

tions hors ligne", explique Barbieri. Les commentaires et opinions des conducteurs sont également essentiels pour comprendre les domaines à améliorer et la meilleure façon de résoudre les problèmes et d'améliorer les performances de la voiture. Ce travail, qui se déroule dans le simulateur, est organisé en parallèle avec le travail en soufflerie. "Le développement dans le simulateur", explique Barbieri, "a été coordonné avec l'équipe d'aérodynamique afin que chaque session de tunnel soit suivie d'une session dans le simulateur." Cette façon de travailler permet de vérifier si chaque étape évolutive produit les résultats attendus.

Calendrier 2023

Le calendrier 2023 du FIA WEC comprend sept manches sur des types de pistes très différents. Le Mans et Monza sont synonymes de vitesse, tandis que d'autres pistes présentent des vitesses moyennes

inférieures. "Deux circuits sont aux extrémités opposées du spectre", explique Barbieri. « Au Mans, tout est question de vitesse atteinte sur les longues lignes droites, il faut donc rechercher une configuration à faible appui avec le moins de traînée possible. Bahreïn est à l'opposé, une piste avec peu de lignes droites qui soumet les pneus à de fortes contraintes, où nous recherchons un maximum d'appui pour améliorer le temps au tour.

Ferrari est une marque pas comme les autres

On le sait, Ferrari à la course automobile dans son ADN, ce fut même son unique but, durant de nombreuses années. Alors, il n'est pas très étonnant que la 499P soit déjà aux avant-postes dans le championnat. Elle vient tout juste d'exister que déjà, elle fait de l'ombre à Toyota et a largement dépassé Peugeot et Alpine en termes de résultats. Quand Ferrari s'engage dans une épreuve, ce n'est jamais que pour y participer, mais pour la gagner !

Le calendrier

11-12 mars

Sebring, prologue (Etats-Unis)

17 mars

Sebring, 1000 miles (Etats-Unis)

16 avril

Portimão, 6 heures (Portugal)

29 avril

Spa-Francorchamps, 6 heures (Belgique)

10-11 juin

Le Mans, 24 heures (France)

9 juillet

Monza, 6 heures (Italie)

10 septembre

Fuji, 6 heures (Japon)

04 novembre

Bahreïn, 8 heures



Le Mans 2023



LMP2 LES FAVORIS

LA CATÉGORIE LMP2 RESTE LA PLUS FOURNIE DU PLATEAU, AVEC 24 PARTICIPANTS ET UNE CHANCE DE VICTOIRE FRANÇAISE AVEC ALPINE.



Les Le Mans Prototypes sont des voitures à cockpit fermé, pour lesquels aucune production minimale n'est requise. Généralement construites pour le Championnat du Monde d'Endurance FIA (WEC), qui comprend les 24 Heures du Mans et les courses ELMS et IMSA, ces voitures sont exclusivement conçues pour la compétition sur circuit et répondent aux exigences du règlement technique de l'Automobile Club de l'Ouest. Du fait de leurs performances supérieures et de leur niveau de développement technologique, les prototypes sont les vedettes de l'endurance.



ALPINE ELF TEAM RETOUR EN LMP2

Pour l'édition du centenaire, Alpine ne sera pas présente en Hypercar, elle ne fera son retour dans la catégorie reine qu'en 2024... si tout va bien.



C'est presque une chance d'accrocher le podium, voire la victoire de cette catégorie LMP2.

La marque dévoile ses couleurs pour retrouver le LMP2, célébrer ses dix ans depuis son retour dans la discipline et participer aux festivités liées au centenaire des 24 Heures du Mans.

Déterminés à rebondir après un début de saison difficile, Alpine Elf Endurance Team et ses deux trios reprenaient le combat dès jeudi pour la troisième manche du FIA WEC sur le célèbre Circuit de Spa-Francorchamps.

Après deux séances d'essais sur le sec, les pilotes découvraient des conditions plus humides avant que les qualifications ne soient confiées pour la première fois de l'année à Olli Caldwell et Charles Milesi. Abaissant régulièrement sa marque, le Britannique prenait la dixième position devant Charles Milesi, pénalisé par le trafic dans ses deux dernières tentatives.

Malgré le crachin s'abattant sur l'Ardenne belge samedi, Memo Rojas et Julien Canal chaussaient les pneumatiques slicks pour le départ donné devant des tribunes garnies, plus de 72 000 spectateurs s'étant rendus cette semaine à Spa. Auteurs de bons envols, avec notamment trois rangs gagnés pour le Français, les deux hommes s'installaient dans le top dix et s'appli-



quaient pour consolider leurs places sur une piste séchante, mais piègeuse.

L'équipe poursuivait son offensive en plaçant André Negrão au volant de la n°35 au début de la deuxième heure tandis que Julien Canal prolongeait son effort avant de transmettre le témoin à Charles Milesi dans la n°36. Les faits de course impactaient toutefois les plans des Bleus. La voiture de sécurité faisait son apparition au moment où Charles Milesi s'était déjà engagé dans la voie des stands, le contrai-

gnant alors à un ravitaillement éclair de cinq secondes avant un second arrêt. Le Français était également pénalisé d'un drive-through pour avoir mordu la ligne à la sortie des stands alors que la voiture-sœur écopait aussi d'une pénalité de cinq secondes pour avoir créé un léger écart derrière le safety car.

Dixième au moment d'entamer son triple relais, Olli Caldwell partait à la reconquête du terrain perdu tandis que Charles Milesi, puis Matthieu Vaxiviere gardaient de gros points en vue au jeu des stratégies déca-

lées. Toujours prompt à réagir rapidement, l'écurie profitait ensuite d'une nouvelle neutralisation pour tenter un coup stratégique. L'excellente réactivité des mécaniciens et de l'équipe d'exploitation permettait aux deux Alpine A470 de gagner des positions avant qu'André Negrão et Charles Milesi ne reprennent la piste après une quatrième voiture de sécurité.

Généreux dans l'effort, le Français – auteur du tour le plus rapide en course en LMP2 – et le Brésilien mettaient tout leur cœur à l'ouvrage dans leurs doubles relais finaux et franchissaient la ligne d'arrivée aux septième et huitième rang. Cette prestation permet également à Alpine Elf Endurance Team de signer son meilleur résultat de l'année avec dix unités inscrites en Belgique.

Des raisons d'espérer une victoire

Fort de ses nouveaux apprentissages sur l'Alpine A470 et les pneumatiques Goodyear, Alpine Elf Endurance Team se tourne désormais vers l'épreuve phare du calendrier qu'est l'édition du centenaire des 24 Heures du Mans. Démarrant dès le Pesage vendredi 2 juin, ce rendez-vous sera rythmé par plusieurs événements concoctés par Alpine tout au long de cette longue semaine qui culminera par la grande classique sarthoise les 10 et 11 juin. Alpine espère bien accrocher la victoire pour le centenaire de la course mythique.





TEAM WRT LA SURPRISE

Le team WRT engagé dans le championnat 2023, est un sérieux postulant à la victoire finale. L'équipage de la voiture #41 vient d'ailleurs de gagner à Spa-Francorchamps.

remporté le titre de classe en FIA WEC et une victoire de classe mémorable aux 24 Heures du Mans en 2021. Gelael et Frijns ont partagé trois victoires en LMP2 l'année dernière.

L'équipe WRT a remporté une fantastique victoire en FIA WEC LMP2, devant son public, lors des 6 Heures de Spa-Francorchamps. Rui Andrade, Louis Delétraz et Robert Kubica dans la voiture #41 ont pris la tête à la toute fin d'une course palpitante, tandis que Sean Gelael, Robin Frijns et Ferdinand Habsburg, également en lice pour la victoire dans la voiture #31, ont franchi la ligne d'arrivée alors que sixième, après avoir été malchanceux avec la voiture de sécurité.

Le Team WRT confirme l'équipage de la voiture n°31, qui disputera la catégorie LMP2 du Championnat du Monde d'Endurance FIA 2023, puisque l'Oreca 07 Gibson sera confiée à Robin Frijns, Sean Gelael et Ferdinand Habsburg.

Les trois sont des membres bien établis de l'équipe belge. Pour Frijns et Habsburg, qui participent au programme LMP2 du Team WRT depuis sa création, ce sera leur troisième campagne consécutive, tandis que Gelael disputera sa deuxième. Frijns et Habsburg faisaient partie du trio qui a





Cette victoire tombe à point nommé, avant les 24 Heures du Mans à la mi-juin.

Le directeur de l'équipe WRT, Vincent Vosse, était heureux après une journée stressante : « Nous l'avons fait, mais c'était vraiment une course difficile à comprendre et à gérer. Nous avons dû faire face à de nombreux changements de stratégie. Finalement, nous étions au bon endroit au bon moment. Il semblait que la voiture n° 31 pouvait gagner, puis c'était l'un d'eux,

et finalement c'était la n° 41, mais nous nous sommes montrés compétitifs avec les deux. Rui, Louis et Robert sont

contents, et je suis content pour eux, l'autre équipe est un peu déçue, mais c'est normal. Ce qui est bien, c'est que nous avons gagné et que nous sommes deuxièmes du championnat, à huit points des leaders, à l'approche du Mans.



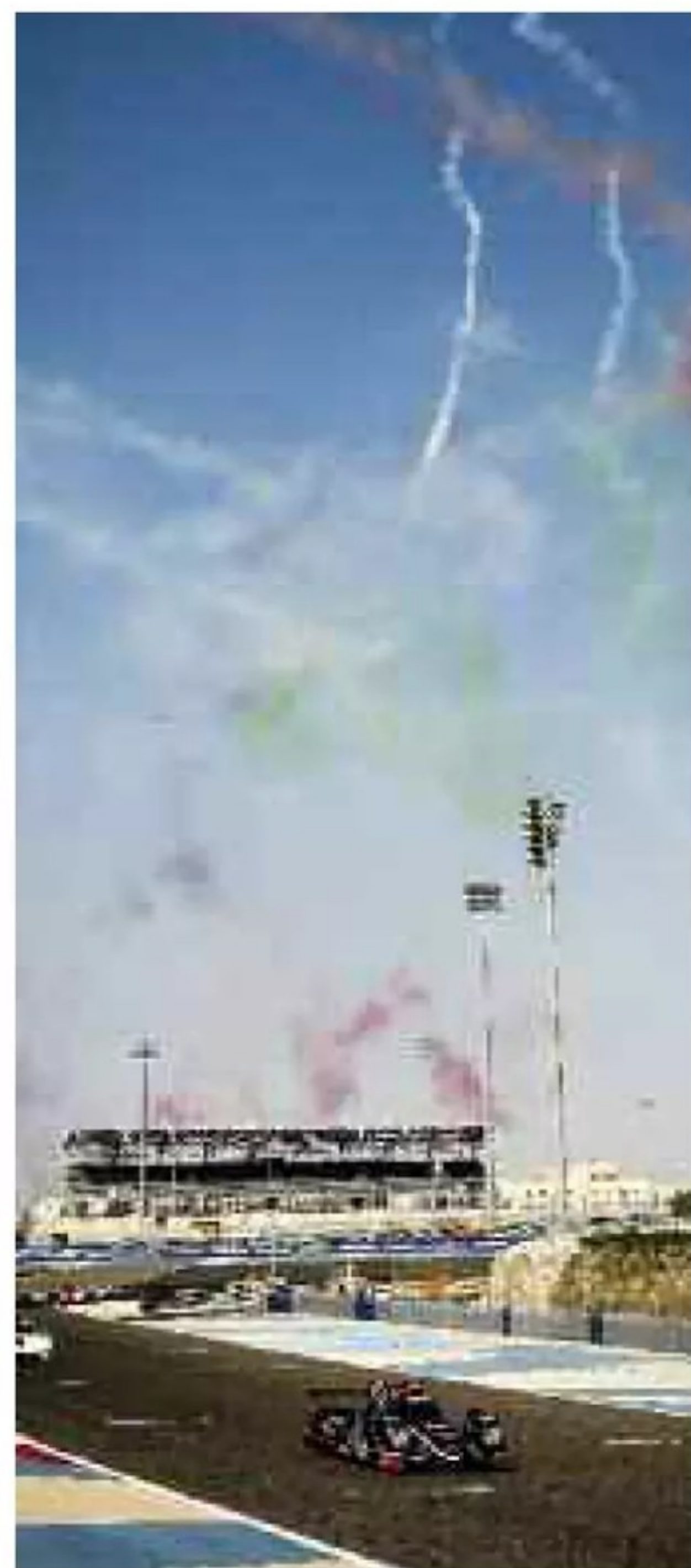
Les deux dernières heures ont vu les deux voitures se battre avec acharnement, et pour la voiture n° 41 monter des positions, bien qu'étant sur des stratégies différentes. Finalement, une nouvelle intervention de la voiture de sécurité a complètement changé la forme de la course puisque Louis Delétraz dans la voiture n°41 s'est retrouvé dans une meilleure position, a chargé fort pour prendre la deuxième place, puis a réduit considérablement l'écart avec la voiture n°23 de United Autosports de Tom Blomqvist.

Tous deux ont dû s'arrêter pour une dernière éclaboussure et s'élancer à 12 minutes de l'arrivée. L'équipage du Team WRT était plus rapide dans les stands et cela signifiait la victoire, tandis que Robin Frijns terminait sixième, à seulement 27 secondes derrière.



UNITED AUTOSPORTS LEADER

Deux voitures engagées dans le championnat LMP2 2023 et elles occupent avant Le Mans la première et la troisième place du championnat !





U

nited Autosports a remporté une victoire très attendue en LMP2 après la déception de Sebring

La catégorie LMP2 nous a de nouveau offerts une course disputée jusqu'au bout ! La jeune Française Lilou Wadoux est entrée dans l'histoire du sport automobile en devenant la première femme à remporter une course en FIA WEC !

La catégorie LMP2 nous a de nouveau offerts une course disputée jusqu'au bout ! Prema Racing, Team WRT et United

Autosports ont chacun cru avoir le dernier mot. Mais c'est finalement la n°41 de

l'équipe belge qui s'impose sur ses terres ! Louis Delétraz a dépassé la n°23 de Tom Blomqvist lors d'un "Splash" dans le dernier quart d'heure de course.

L'Oreca n°41 du Team WRT complète le podium. Parti de la deuxième place, Vector Sport n'a pu défendre ses chances de victoire. Un problème technique d'accélérateur a repoussé l'Oreca n°10 à la dernière place de la catégorie.

A Spa-Francorchamps, la bataille fut rude entre United Autosports, WRT et Jota. Ce sera finalement le team WRT qui remporte la victoire, laissant la deuxième place à United Autosports à seulement 6 secondes après 6 heures de course.

Le team arrive en leader sur les terres du Mans, et en troisième position, de quoi lui donner des idées pour l'épreuve.



Le Mans 2023





LE PLATEAU

LILOU VA TOUT DÉCHIRER !

EN CATÉGORIE LMGTE AM OÙ 21 VOITURES SONT INSCRITES, UNE TRIANGULAIRE OPPOSERA PORSCHE, FERRARI, ASTON MARTIN ET CHEVROLET CORVETTE. ET CETTE ANNÉE, LILOU WADOUX, PREMIÈRE FEMME À GAGNER UNE ÉPREUVE D'ENDURANCE AURA SON MOT À DIRE...



RICHARD MILLE AF CORSE **FORZA LILOU !**

On espère une victoire française aux 24 heures du Mans, mais peut-être pas celle que vous attendez ! Le plus grand espoir de victoire repose sur les épaules d'une jeune femme de 22 ans, Lilou Wadoux, la première pilote femme à avoir gagné en Endurance en LMGTE et terminant 8ème au général.



endurance. Il reste beaucoup de travail, mais nous serons à ses côtés à chaque moment pour l'aider à atteindre les plus hautes marches du podium.



Le fait d'être pilote officiel Ferrari lui ouvre aussi les portes à piloter une Hypercar Ferrari 499P dès 2024.

Le résultat de Spa-Francorchamps permet au Richard Mille Racing Team d'intégrer le top dix du Trophée FIA Endurance LMP2 avant de relever le défi des 24 Heures du Mans (3-12 juin).

"Le merveilleux travail des équipes technique et des pilotes de la Richard mille racing Team nous a permis d'atteindre notre objectif : emmener des femmes pilotes au plus haut niveau et décrocher leurs places au sein des plus grandes écuries. Lilou n'est qu'au début de sa carrière, mais déjà elle écrit une nouvelle page dans l'histoire de la course automobile en rejoignant Ferrari comme pilote officielle en



CORVETTE RACING L'ÉPOUVANTAIL

C'est toujours pareil, partout où les Chevrolet Corvette passent, on s'en souvient et cela réchauffe les cœurs, sauf que cette fois, ce n'est plus monstre inconduisible, mais une voiture de course capable de gagner le championnat et les 24 heures du Mans.



Nous sommes bien loin de la Corvette « Old Scrappy » (vieux tas de ferraille) de 1968 ou encore de la « monstreuse » Spirit of Le Mans de 1976, une voiture capable d'atteindre 355 km/h, mais avec une tenue de route assez aléatoire.

Lorsqu'il s'agit de construire des Corvettes de course extrême, un nom qui monte constamment en tête de liste est John Greenwood. Sa propre voiture avait également été endommagée à Sebring, et il n'y avait pas assez de temps pour en construire une nouvelle à partir de zéro, alors Greenwood a persuadé Mancuso de lui prêter CC007 pour la tentative. Mancuso devait faire partie de l'équipe, avec le pilote de F1 émergent Jacques Laffite. Mancuso, un employé de la grande concession Chevrolet de son père, se souvient que son père a refusé de lui accorder des vacances supplémentaires et qu'il a dû décliner l'invitation. Laffite n'a pas non plus pu participer. Greenwood a ramené son frère Burt dans le projet et a recruté le pilote de rallye français Bernard Darniche pour remplacer Laffite. Avec beaucoup d'assistance « dérobée » de la part des ingénieurs de General Motors, la voiture a été achevée et expédiée au Mans.

Greenwood a placé la renommée Spirit of Le Mans, 9ème sur la grille de départ, un exploit impressionnant en soi, avec un temps de qualification de 3: 54.6. La Corvette à fuselage large, ornée d'une livrée éblouissante de drapeaux américains et français et portant le numéro "76"



pour commémorer le bicentenaire de l'Amérique, a constamment dépassé les 350 km/h sur la longue ligne droite de Mulsanne, en témoignage de la force brute et de l'efficacité aérodynamique. La

voiture a roulé fort jusqu'à 8 heures le lendemain matin, dans sa 16e heure, lorsqu'un pneu crevé a contraint Spirit of Le Mans à abandonner. La voiture a été classée à la 49e place.



Le Mans 2023





La Chevrolet Corvette C8.R 2023 est une vraie voiture de course moderne, avec des aptitudes hors-normes.

La Chevrolet Corvette C8.R est en tête du championnat du monde, après sa victoire,

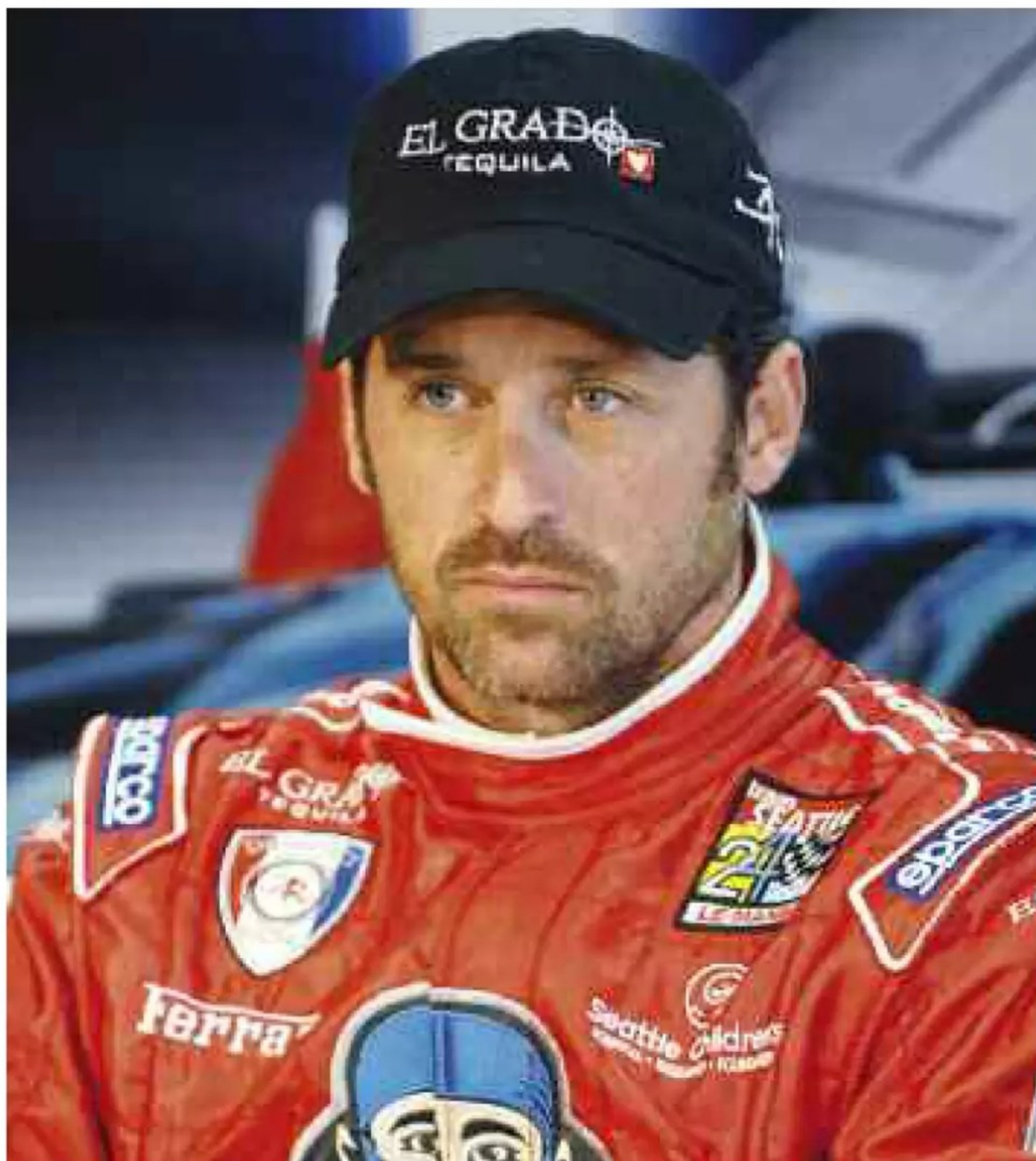
lors de la première épreuve à Sebring, puis une seconde victoire en terre portugaise, consolide sa place de leader après sa deuxième place à Spa-Francorchamps. Le Néerlandais a lutté jusqu'au bout pour

garder dans ses rétroviseurs l'Aston Martin Vantage AMR n°25 d'ORT by TF, partie de la pole. Trois constructeurs différents siègent donc sur les trois marches du podium.



PROTON COMPÉTITION & DEMPSEY PROTON LES PORSCHE TOUJOURS DANS LE COUP !

L'écurie Proton fait courir des Porsche depuis la nuit des temps. Ce sera encore le cas cette année au Mans. Proton est aussi associé au Team Dempsey, célèbre écurie appartenant à l'acteur américain Patrick Dempsey, qui est un fidèle de l'épreuve du Mans.



La Porsche 911 RSR numéro 88 Proton Competition a raté de peu le podium des six heures de Spa-Francorchamps : Ryan Hardwick (USA), Zach Robichon (Canada) et Harry Tincknell (Grande-Bretagne) étaient en tête. Des conditions difficiles. Après 139 tours sur la piste traditionnelle des Ardennes belges, ils ont finalement terminé quatrième de la solide catégorie GTE-Am.

Dempsey dans la course

Dans la Porsche 911 RSR n°77 de Dempsey Proton Racing, Christian Ried (Allemagne), Mikkel O. Pedersen (Danemark) et Julien Andlauer (France), qui ont terminé deuxième lors de l'ouverture de la saison à Sebring, ont terminé dixième.

Christian Ried, propriétaire de l'écurie Proton

Compétition (Porsche 911 RSR #77) : « C'était une course difficile. Nous sommes presque en mai et nous avons eu des températures inférieures à dix degrés Celsius. C'est très inhabituel même pour Spa, où le temps se détraque régulièrement. Malheureusement, après notre bon début de saison à Sebring, nous n'avons pas pu nous battre pour la première place cette fois. Mais nous analyserons exactement quelles étaient les raisons et nous reviendrons encore plus forts au Mans. »

La victoire au Mans de Patrick Dempsey

Après que la Porsche 911 RSR numéro 77 ait remporté les 24 Heures du Mans 2018, Patrick Dempsey était ce qu'un acteur ne



devrait jamais être : sans voix. "Je suis à court de mots", a balbutié la star hollywoodienne, visiblement bouleversée, mais ravie et secouant la tête : "Incroyable. Je ne sais pas quoi dire."

Il n'a pas fermé l'œil pendant ces 24 heures, n'a pas raté une minute de la course automobile la plus difficile au monde. Il a passé la nuit dans les stands de Dempsey Proton Racing, l'équipe dont il est copropriétaire. Pas étonnant qu'il soit incroyablement fier de ses garçons. "Tout le monde a fait un travail fantastique, c'était une victoire pour toute l'équipe", a-t-il déclaré, réalisant ce qui s'était passé. "Gagner Le Mans est la plus grande chose."

Il n'y a pas si longtemps, Patrick Dempsey courait encore lui-même. Maintenant, il

croise les doigts pour ses garçons. Le changement de rôle n'a pas altéré son enthousiasme pour la course automobile et son faible pour Porsche. "C'est formidable de découvrir le sport automobile sous un angle différent", déclare-t-il. "Avant tout, j'ai hâte d'être au Mans chaque année et de soutenir mon équipe du mieux que je peux."

Une touche hollywoodienne

Lorsque Patrick Dempsey se présente à l'hippodrome, une touche d'Hollywood flotte dans le paddock. Surtout les filles et les femmes de tous âges sont époustouflées quand elles le voient. L'Américain inspire toujours les fans du monde entier, notamment dans la série hospitalière "Grey's Anatomy". En tant que pilote de course, il a réalisé son rêve très personnel du Mans en 2015 avec sa deuxième place

dans la catégorie GTE-Am. Il regarde toujours avec émotion ce succès. Le souvenir de sa première et unique victoire en WEC, qu'il a également célébrée en 2015 à Fuji, au Japon, fait encore briller ses yeux aujourd'hui.

"Avec ces succès, un rêve est devenu réalité pour moi", dit-il, convaincu qu'il peut encore mieux sympathiser avec ses pilotes : "En tant qu'athlète, le succès est ce que vous voulez atteindre. Avec toute la préparation et l'entraînement intensif, vous n'avez jamais que le succès en tête. C'est votre motivation."

Il a encore la chair de poule quand il repense à la cérémonie de remise des prix 2018 au Mans, où il était monté sur la plus haute marche du podium – aux côtés de ses pilotes Christian Ried, Matt Campbell et Julien Andlauer. "Il est difficile de mettre des mots sur le sentiment de se tenir debout devant ces foules", dit-il. "C'était totalement écrasant et émouvant dans un sens positif. Surtout quand on se rappelle l'importance et l'histoire du Mans. Je me souviendrai sûrement de ce jour pour le reste de ma vie."



Le Mans 2023

INNOVATION



LA NASCAR DÉBARQUE AU MANS !

Près d'un demi-siècle après que Bill France Sr a emmené pour la première fois des voitures de série aux prestigieuses 24 Heures du Mans, NASCAR et Hendrick Motorsports ont annoncé leur participation à l'événement 2023 en tant que voiture « laboratoire » du Garage 56.

CAR



Le Mans 2023



Le garage 56 est tout simplement un très célèbre garage, réservée aux voitures innovantes ou spéciales, et ne concourant pas pour la victoire et ne possède pas de catégorie. Il s'agit en fait d'une catégorie unique, elle du garage 56 !

La voiture sera une version modifiée de la prochaine génération de Chevrolet Camaro ZL1 voiture de course et est une collaboration de NASCAR, Hendrick Motorsports, Chevrolet, IMSA et Goodyear.

« Dès les débuts de NASCAR, il était important pour mon père que nous jouions un rôle visible dans le sport automobile international, et il n'y a pas de plus grande scène que les 24 Heures du Mans », a déclaré Jim C.France, président et PDG de la NASCAR. "En partenariat avec Hendrick Motorsports, Chevrolet et Goodyear, nous avons l'équipe, le fabricant et le pneu les plus gagnants de l'histoire de NASCAR.

Hendrick Motorsports est le leader de tous les temps en NASCAR Cup Series championnats, victoires payantes et tours menés. L'équipe vient de remporter son deuxième titre consécutif et a remporté deux des quatre courses en 2022.

Chad Knaus, chef d'équipe sept fois cham-





Jimmie Johnson, Mike Rockenfeller, Jenson Button

pion, sera le directeur du programme Garage 56.

"Participer à l'un des événements les plus emblématiques de la course automobile et représenter NASCAR et Chevrolet sur la scène mondiale est un privilège", a déclaré Rick Hendrick, propriétaire de Hendrick Motorsports. "Jim mérite un énorme crédit pour avoir eu la vision du projet, et nous le remercions d'avoir confié cette responsabilité à notre organisation. Même si Garage 56 est une « classe à part entière »,

nous sommes des concurrents et avons la ferme intention de mettre un produit audacieux sur le circuit pour les fans du Mans. C'est une leçon d'humilité – une opportunité qui présentera un défi passionnant depuis ces 15 derniers mois – mais notre équipe est prête.

La NASCAR revient au Mans !

Chevrolet se réjouit d'être un partenaire clé avec NASCAR, Hendrick Motorsports et Goodyear dans cet effort historique du Garage 56 », a déclaré Jim Campbell, vice-

président, Chevrolet Performance and Motorsports. " Alors que beaucoup nous connaissent comme le constructeur le plus victorieux en NASCAR, nous avons également eu beaucoup de succès avec notre programme Corvette Racing au Mans, avec huit victoires de classe en 21 départs depuis 2000.

"Goodyear est fier de produire des pneus pour NASCAR depuis plus de 60 ans, et nous sommes impatients de faire passer notre innovation au niveau supérieur aux





24 Heures du Mans", a déclaré Stu Grant, directeur général de Goodyear, Global Race Tires. "En plus de la présence de Goodyear au Mans sur les véhicules de la catégorie LMP2, être impliqué dans cette course historique dans le cadre de l'engagement du Garage 56 est une nouvelle démonstration de notre engagement à faire progresser la technologie des pneus de course."

Bill France a amené pour la première fois des voitures de série au Mans le 12 juin 1976, après avoir conclu un accord avec les organisateurs de l'événement. Deux voitures de course NASCAR ont concouru dans une classe Grand International nouvellement créée.

"Garage 56 est une opportunité spéciale au Mans puisque cette course a été un chef de file en matière de processus technologique pour l'industrie automobile pendant près d'un siècle d'existence", a déclaré Pierre Fillon, président de l'Automobile Club de l'Ouest (ACO, l'organisateur des 24 Heures du Mans. Lorsque l'ACO reçoit une candidature pour un programme Garage 56, nous commençons par discuter avec les concepteurs, les par-

tenaires de l'équipe et les fournisseurs afin de définir des paramètres de performance tels que le programme puisse réussir pour toutes les personnes impliquées. Nous continuerons à travailler avec NASCAR et tous leurs partenaires alors qu'ils travaillent à leur projet de garage 56 proposé en 2023. »

Un trio de pilotes exceptionnels

Même si la voiture ne court dans aucune

catégorie, cela ne l'empêche pas d'être entre les mains de pilotes exceptionnels.

Le pilote Jenson Button, champion du monde de Formule 1 en 2009 sera au volant, ainsi que Jimmie Johnson, septuple champion de la Nascar et enfin, Mike Rockenfeller, vainqueur des 24 heures du Mans avec Audi en 2010.



Le Mans 2023

UNE HISTOIRE

LES FILLES, ON COMPTE SUR VOUS !



DE FEMME



**Cette année, cinq femmes sont engagées
aux 24 heures du Mans du centenaire
et il se pourrait que l'une d'entre
elles entre un peu plus dans l'histoire.....**



Nous retrouverons Sarah Bovy, Michelle Gatting et Rahel Frey au volant d'une Porsche 911 RSR-19 du Team Iron Dames avec de réelles chances de gagner la course dans la catégorie.

Doriane Pin pilotera une LMP2 de l'écurie Prema Racing.

Mais attention, la relève arrive

Toujours prompt à casser les codes, le Richard Mille Racing Team a ouvert un nouveau chapitre de l'inclusion en optant pour un équipage mixte en 2022. Ainsi, la jeune et prometteuse Lilou Wadoux (21 ans) a partagé le volant de l'Oreca 07-Gibson #1 engagée en catégorie LMP2 avec Charles Milesi et Sébastien Ogier, octuple Champion du monde des rallyes.

A l'issue de la saison 2022 du FIA WEC, Lilou Wadoux est devenue la première femme à piloter une Hypercar en testant la Toyota GR010 Hybrid à l'occasion du Rookies Test du championnat. Le 16 janvier dernier, elle est devenue la première pilote officielle Ferrari Competizioni GT. En 2023, elle pilotera une Ferrari 488 GTE Evo dans la catégorie LMGTE Am du FIA WEC.

Retour sur un parcours exemplaire

Lilou Wadoux (21 ans) devient la première femme pilote officielle Ferrari Competizioni GT. En 2023, elle pilotera une Ferrari 488 GTE Evo dans la catégorie LMGTE Am du Championnat du monde d'endurance FIA WEC.

Après s'être distinguée dans la catégorie LMP2 du Championnat du monde d'endurance FIA WEC et des 24 Heures du Mans, Lilou Wadoux accède au statut de pilote officielle Ferrari. En 2023, elle pilotera une Ferrari 488 GTE Evo de l'équipe Richard Mille AF Corse engagée dans la classe LMGTE Am du FIA WEC. « Je suis ravie et incroyablement fière de rejoindre la famille Ferrari », confie-t-elle. « Devenir pilote officiel est un rêve devenu réalité et apporte une grande responsabilité. Cependant, le travail acharné porte toujours ses fruits et je ferai de mon mieux pour remercier les personnes qui ont cru en moi depuis le début. Ce nouveau poste est une étape importante dans ma jeune carrière, mais je suis prêt à tout donner et à représenter l'une des marques les plus célèbres au monde ».

La nomination de Lilou Wadoux en tant que pilote officielle Ferrari souligne l'atten-

tion que les marques portent au rôle des femmes dans le sport automobile et en endurance. Cela reflète également le partenariat entre la Ferrari Driver Academy et le programme « FIA Girls on Track » créé par la Commission Women in Motorsport de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA).

Quatre top 10 en 2022

Lilou Wadoux s'est d'abord fait un nom dans le championnat Alpine Elf Europa Cup. Son potentiel a émergé en 2022 lorsqu'elle fait ses débuts dans la catégorie LMP2 du Championnat du monde d'endurance FIA WEC où elle pilotait l'Oreca 07 de Richard Mille Racing Team. Une saison marquée par quatre top 10. En 2021 et 2022, Lilou Wadoux a été sélectionné pour participer au Rookie Tests du FIA WEC. Ainsi, elle est devenue la première femme à piloter une Hypercar en novembre dernier lorsqu'elle a pris le volant de la Toyota GR010 Hybrid.

Une autre très jeune pilote

Une autre pilote française participera au Championnat du monde d'endurance FIA WEC 2023. Doriane Pin (19 ans) a récemment été titularisée au volant de l'Oreca 07 #63 de l'équipe italienne Prema Racing.

En 2022, elle a participé à l'European Le Mans Series et a fait ses débuts en FIA WEC lors des 6 Heures de Spa-Francorchamps.

Elle était alors soutenue par le programme Iron Dames engagé en LMGTE Am. Elle a également remporté le Ferrari Challenge Trofeo Pirelli et la catégorie Gold Cup des 24 Heures de Spa-Francorchamps. « J'ai travaillé dur pour cela et je suis très heureuse d'avoir une telle opportunité, et je ne remercierai jamais assez l'équipe pour son soutien continu.

Son but, c'est la Formule 1 ! Elle possède toutes les aptitudes pour y parvenir... « Je regarde tous les Grand Prix en famille depuis toute petite, confie-t-elle. C'est impressionnant de voir tous les mécaniciens et toute l'équipe derrière. C'est tout ce travail qui fait qu'il y ait un champion dans la voiture. »

Sa détermination sans faille de Doriane pourrait lui ouvrir les portes du monde le F1, et c'est pour bientôt.



Lilou et Doriane





**Odette Siko
et Marguerite
Mareuse**

LES FEMMES DU PASSE

Depuis 1923, 64 femmes ont pris le départ de la course, dont 27 équipages 100% féminins. Découvrez notre diaporama consacré aux pilotes féminines qui ont marqué l'histoire des 24 Heures du Mans.



**Anny-Charlotte
Verney**

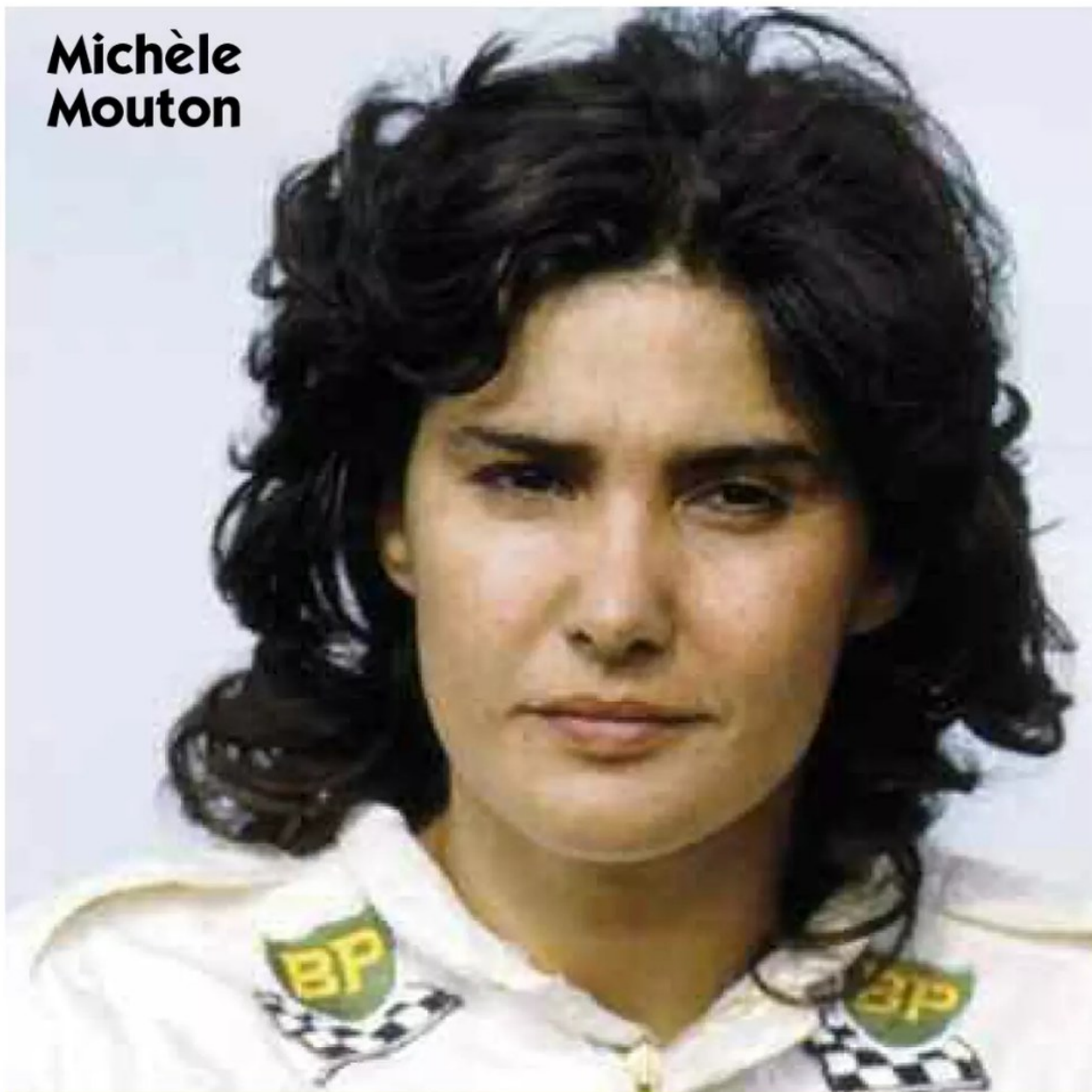
**Odette Siko et Marguerite Mareuse
Les pionnières**

L'histoire retient que le samedi 21 juin 1930, Marguerite Mareuse et Odette Siko sont les premières dames à disputer les 24 Heures du Mans. Le lendemain, elles se classent 7e au volant d'une Bugatti Type 40. Dans l'automobile comme dans l'aviation, c'est le début d'une période faste pour le mouvement féministe. En 1935, elles sont dix au départ, un chiffre jamais égalé depuis ! Cette année-là, l'équipe officielle MG Midget aligne trois équipages 100 % féminins, lesquels finissent aux 24, 25 et 26e places.

**Anny-Charlotte Verney
La recordwoman**

La mancelle Anny-Charlotte Verney est la

**Michèle
Mouton**



En résumé, les femmes aux 24 Heures du Mans

Au total, 64 femmes ont participé à la course. Dix femmes au départ en 1935, un record. Le meilleur classement : 4e en 1932 pour Odette Siko. Le record de participations : Annie-Charlotte Verney avec dix participations.

recordwoman des participations aux 24 Heures du Mans avec dix éditions consécutives entre 1974 et 1983. Elle a ainsi piloté des voitures mythiques telles que la Porsche 935 K3 ou la Porsche Carrera RSR. Elle également fait partie de l'épopée Jean Rondeau, seul pilote-constructeur à s'être imposé au classement général. En 1981, elle a réussi l'exploit de se classer sixième du classement général.

Leena Gade L'ingénieure

Aux 24 Heures du Mans, les femmes ne jouent pas seulement le rôle de pilote. Elles sont aussi ingénieures, commissaires, reporters, photographes, traductrices ou spectatrices avisés. La britannique Leena

Leena Gade





Odette Siko et Marguerite Mareuse

Gade est la première femme ingénieur de course à avoir remporté les 24 Heures du Mans avec Audi. « Leena est une fille extraordinaire, mes coéquipiers et moi lui devons une grande partie de nos victoires », martèle Benoît Treluyer, triple vainqueur.

Marjorie Fawcett **La fée Morgan**

En 1938, la première participation du constructeur britannique Morgan aux 24 Heures du Mans s'est concrétisée à l'initia-

tive de Marjorie Fawcett, qui termine treizième en compagnie de Geoffrey White. L'année suivante, elle engage à nouveau sa Morgan 4-4 pour un équipage cette fois masculin, avec à nouveau Geoffrey White, quinzième à l'arrivée en compagnie de Cuthbert Marc Anthony.

Michèle Mouton **La fée Morgan Une participation, une victoire**

Engagée aux 24 Heures 1975 sur un proto-

Marjorie Fawcett



Première femme à piloter une Hypercar

La saison 2022 du Championnat du monde d'endurance FIA WEC s'est terminée à l'occasion du Rookie Test. La pilote française, Lilou Wadoux, y a effectué une grande première en catégorie Hypercar.

Ce sont quelques heures seulement après les 8 Heures de Bahreïn, finale du FIA WEC 2022, que le Rookie Test s'est déroulé à l'occasion de deux sessions d'essais. Lilou Wadoux, est devenue la première pilote féminine à prendre le volant d'une Hypercar. La pilote de Richard Mille Racing Team cette saison était dans le baquet de la Toyota GR010 Hybrid #8. C'était la première fois depuis Vanina Ickx en 2011 qu'une femme conduisait une voiture de la catégorie reine de l'endurance.

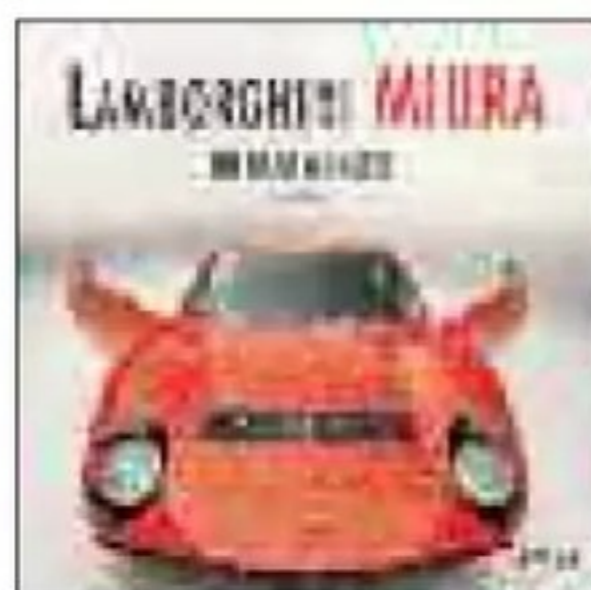
Lilou Wadoux, rookie officielle du FIA WEC pour la catégorie Hypercar, a bouclé 33 tours lors de la séance matinale et réalisé un chrono de 1'50"953, le quatrième plus rapide de la séance. « C'était une très bonne expérience et la vitesse de la GR010 Hybride était impressionnante », explique la pilote.

« C'est très différent d'une voiture LMP2, car c'est plus lourd et différent à conduire. J'ai beaucoup appris lors de cet essai, notamment avec le système hybride qui est très nouveau pour moi et qui demande du temps d'adaptation. C'était un rêve pour moi de conduire une voiture comme celle-ci et j'aimerais piloter une Hypercar à l'avenir ».

type Moynet propulsé par un moteur Simca-ROC 4 cylindres en ligne 2 litres, Michèle Mouton termine 21e du général et remporte sa catégorie au sein d'un trio entièrement féminin, avec Christine Dacremont et Marianne Hoepfner. Après avoir été la première (et toujours seule à ce jour) femme victorieuse en Championnat du monde des Rallyes, Michèle Mouton est revenue au Mans en 2010 en tant que présidente de Women in Motorsport, commission dédiée à la place des femmes en sport automobile et créée par Jean Todt, qui venait d'être élu pour le premier de ses trois mandats à la présidence de la FIA. En 2010, un équipage féminin était au départ sur Ford GT, constitué de Cyndie Allemann, Rahel Frey et Natacha Gachnang (abandon).



Peugeot l'aventure automobile
Auteur : Dominique Pagneux
296 pages • 23,5 x 31 cm
850 photos couleurs et N&B
Réf. : 26391
Prix : 49,00 euros



LAMBORGHINI MIURA, UN BEAU MONSTRE
Auteur : Joe Sackey
272 pages • 25 x 25 cm
480 photos couleurs
Réf. : 22951
Prix : 50,60 euros



Youngtimers, les sportives signées Renault
Auteur : Patrice Vergès
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs et N&B
Réf. : 26397
Prix : 39,00 euros



La VW Scirocco de mon père
Auteur : René Soulard
120 pages • 24 x 21,5 cm
200 photos couleurs et N&B
Réf. : 26407
Prix : 29,90 euros



Lotus Elise, retour aux sources
Auteur : Alain Chevalier
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs et N&B
Réf. : 26271
Prix : 39,00 euros



Mini, histoires inédites
Auteur : Enguerrand Lecesne
208 pages • 24 x 29 cm
380 photos couleurs et N&B
Réf. : 25426
Prix : 42,00 euros



Les sportives GTI, les héritières
Auteur : Philippe Taquet
224 pages • 24 x 29 cm
275 photos couleurs
Réf. : 26046
Prix : 39,00 euros



Citroën un génie d'avance
Auteur : Dominique Pagneux
300 pages • 23,5 x 31 cm
850 photos couleurs et N&B
Réf. : 26387
Prix : 49,00 euros



Restaurez Réparez votre 2CV
Auteurs : Lindsay Porter
256 pages • 21 x 27 cm
1 500 photos couleurs et N&B
Réf. : 26258
Prix : 45,00 euros



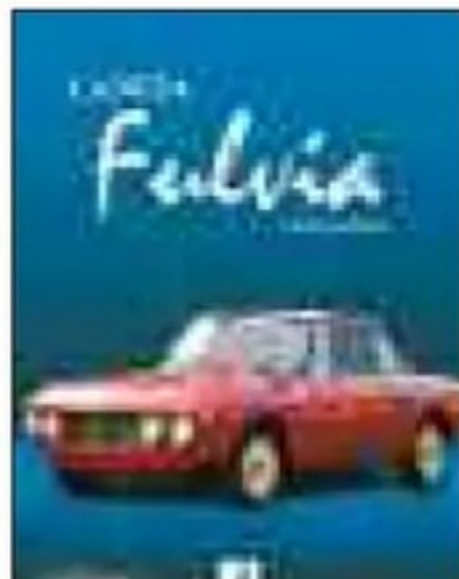
La Renault 5 de mon père
Auteur : Bernard Vermeyleen
120 pages • 24 x 29 cm
200 photos N&B et couleurs
Réf. : 26038
Prix : 29,90 euros



McQueen et ses machines
Auteur : Matt Stone
176 pages • 23 x 30 cm
330 photos couleurs
Réf. : 22400
Prix : 39,00 euros



Jeep histoire d'une légende américaine
Auteur : Patrick R.Foster
192 pages • 24 x 28 cm
284 photos couleurs
Réf. : 25997
Prix : 42,00 euros



Lancia Fulvia
Auteur : Julien Lombard
192 pages • 24 x 29 cm
500 photos couleurs
Réf. : 26404
Prix : 49,00 euros



Jaguar, l'âge classique
Auteur : Enguerrand Lecesne
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs
Réf. : 26272
Prix : 39,00 euros



BMW, les sportives mythiques
Auteur : Alain Chevalier
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs
Réf. : 26037
Prix : 39,00 euros

BON DE COMMANDE

Délai moyen de livraison en France métropolitaine : 8 à 12 jours

Nom Prénom

Adresse

Code postal [] [] [] [] [] Ville Pays.....

Tél. : [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] E-mail

Passez votre commande
en renvoyant votre bon de commande
• **Par courrier**
(règlement par chèque à l'ordre de Entreprendre) :
ENTREPRENDRE
53, rue du Chemin Vert
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

Désignation	Réf.	Prix unitaire TTC	Quantité	Montant € TTC
-------------	------	-------------------	----------	---------------

Je joins mon règlement par

Carte bancaire n° ma carte expire fin [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] []
Je note les 3 derniers chiffres du n° au verso de ma carte bancaire [] [] []

Chèque bancaire ou postal
(à l'ordre de Entreprendre)

TOTAL

Frais de port + 4,00 Euros
(quelque soit la commande)

Date et Signature (obligatoire pour le paiement par carte)

=

24 Heures du Mans





RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE

LES 24 HEURES DU MANS À L'HEURE DE LA RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DES ENTREPRISES (RSE).

Dans la continuité de sa stratégie RSE annoncée en juin 2021, l'ACO a dévoilé, lors des 24 Heures du Mans 2022, le Bilan Carbone de sa course phare. En 2019, le Bilan Carbone des 24 Heures du Mans représentait plus de 36 000 tonnes de CO₂.

24 Heures du mans



**Pierre
Fillon**

Sur cette base, l'ACO a identifié les principaux axes de réductions possibles et s'est fixé comme ambition d'atteindre la neutralité carbone en 2030, en réduisant notamment de 30 % ses émissions carbone et en développant un programme de contribution carbone afin d'atteindre le 0 Carbone. Cette ambition c'est Race to 2030.

Depuis 1906, l'Automobile Club de l'Ouest articule son développement autour d'engagements forts, de valeur de solidarité et a toujours placé l'innovation au cœur de ses préoccupations.

En 2021, l'ACO a souhaité franchir un nouveau cap sur les thématiques liées au développement durable en structurant ses

engagements, désormais identifiés sous trois enjeux principaux.

« Engagemans » pour la planète

Le premier de ces trois enjeux regroupe l'ensemble des engagements en matière de lutte contre le dérèglement climatique. Si cette composante du développement durable est prise en compte depuis plusieurs décennies par l'ACO dans ses activités, elle répond désormais à un objectif clair : contribuer à la neutralité carbone en réduisant les émissions de CO2 et en soutenant des projets durables.

L'hydrogène, objectif majeur pour l'aco, en est l'illustration

« Engagemans » pour une économie responsable. Ce deuxième enjeu est primordial dans l'organisation des événements. Regroupant tous les engagements en



Sur la piste

Sur la piste, les 24 Heures du Mans ont fait un choix fort avec l'introduction d'un carburant 100% renouvelable, l'Excellium Racing 100, depuis la 90e édition, ce qui permet de réduire considérablement l'impact carbone des activités de la piste : ainsi, la part des pneus et du carburant tombe à 1,4% du Bilan Carbone, contre

2,5% auparavant. Dans le même temps, les manufacturiers travaillent sur la réduction de la part carbone liée aux pneumatiques. A cet effet, Michelin a développé un pneu intégrant 53% de matières biosourcées et le teste actuellement sur le prototype électrique hydrogène H24. L'ACO, acteur de la mobilité durable, s'engage également à développer un pro-



matière de gestion durable et d'impact territorial positif des circuits, événements et produits, il répond à la nécessité de faire des activités des exemples en matière de gestion durable et raisonnée. Toutes les composantes de l'aco sont ici impactées positivement par cet engagement.

« Engagemans » pour tous

L'ACO a toujours placé les valeurs de solidarité et d'entraide au cœur de son développement. L'engagement solidaire est dans l'ADN des 24 Heures du Mans et l'Endurance est basée sur ces principes. Ce troisième enjeu regroupe les engagements de promotion d'une société plus juste, plus inclusive, davantage paritaire, responsable et solidaire.

Il répond à un objectif primordial pour l'aco : mettre l'humain au cœur de ses actions.

24 Heures du mans



gramme de contribution carbone ambitieux afin de soutenir des projets permettant de capturer plus de 25 000 tonnes de CO2 annuelles à horizon 2030.

L'engagement de l'Automobile Club de l'Ouest pour une transition énergétique indispensable à la défense de notre planète passe par sa stratégie Hydrogène.

Voilà plusieurs années que le créateur des 24 Heures du Mans participe au déploiement de l'hydrogène, un vecteur d'énergie sûr, performant, multi usages qui garantit une mobilité 0 émission. Par le biais de son pôle ACO H2, l'ACO décline ce programme stratégique via deux piliers : la compétition, avec le programme MissionH24, et la mobilité. Le sport de haut niveau comme le transport lourd ou encore le trafic automobile sont concernés. La défense de la planète est l'affaire de toutes et tous.



Mission H24

Le Centenaire des 24 Heures du Mans, c'est l'occasion de saluer l'Histoire et les histoires de cette course légendaire tout en déployant le futur, l'avenir de cette compétition qui a toujours représenté un formidable laboratoire technologique pour les constructeurs. Tandis que les Hypercars rivaliseront en piste en 2023, avec les noms les plus prestigieux du monde automobile, la future catégorie Hydrogène, garante d'une compétition zéro émission, se profile, à horizon 2025.

Depuis 2018, l'Automobile Club de l'Ouest, en collaboration avec GreenGT, a présenté MissionH24, un programme destiné à la création d'une catégorie dédiée à des prototypes Hydrogène aux 24 Heures du Mans, capables de postuler à la victoire au général, en ne rejetant aucune émission de CO2 aux échappements.

La création de H24Racing, entité de compétition de MissionH24, s'est accompagnée depuis 2022 de l'engagement en Michelin Le Mans Cup et donc à Road to Le Mans, de la H24, prototype électrique-hydrogène. À ce niveau de compétition international, c'est une première mondiale. La H24 a évolué en courses au milieu d'un peloton constitué de machines à moteur thermique classique. Elle a ravi-



taillé à sa propre station H2, créée par TotalEnergies, et a instauré un record de vitesse dans les Hunaudières, dépassant les 290 km/h, en ne rejetant que de la vapeur d'eau.

Une stratégie H2

En parallèle à ce programme de compétition, soutenu par TotalEnergies, Michelin, Symbio, Plastic Omnium, Richard Mille,

Essilor et Dietsmann, l'Automobile Club de l'Ouest, via ACO H2, son pôle d'activités Hydrogène, contribue au déploiement de l'hydrogène comme vecteur d'une mobilité plus globale.

L'ACO a ainsi créé une station-service H2, en face de son siège social, à l'aérodrome, qui alimente une ligne de bus du Mans, ainsi que quelques camions poubelles, avant de s'adresser à des flottes d'entreprises, puis des particuliers.

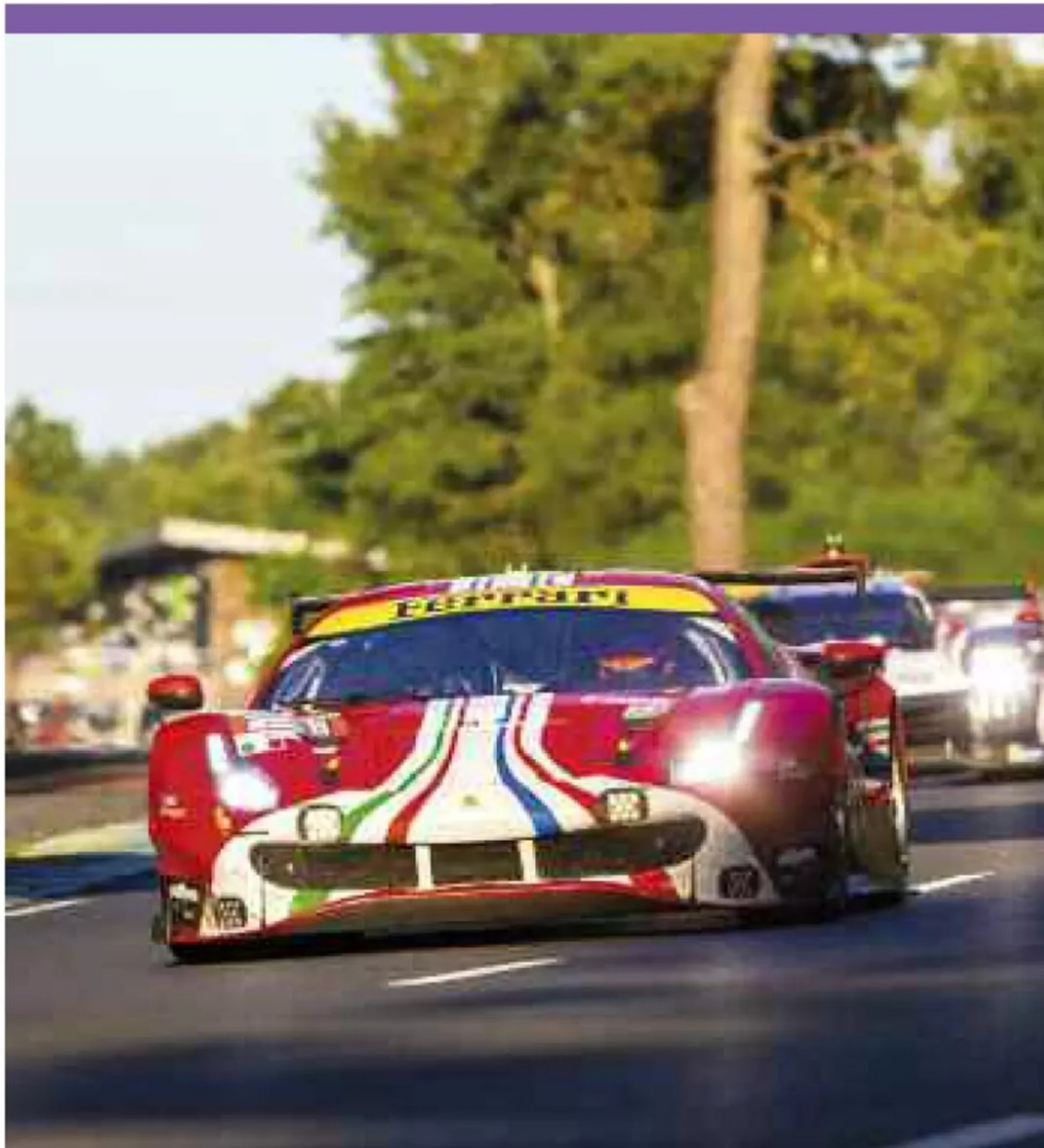
À l'occasion des 24 Heures du Mans 2023, l'ACO entend partager avec les spectateurs sa stratégie H2, pour démontrer le multi usage de cette technologie, pouvant être utilisée par le transport lourd, les camions, le maritime, le train, les avions, en plus des véhicules de série.

À la mobilité, s'ajoute le potentiel stationnaire de l'hydrogène pour alimenter les infrastructures. Aussi, le club sarthois espère proposer au public différentes activations comme des déplacements en véhicule Hydrogène, des contenus pédagogiques et ludiques, notamment pour les jeunes générations, tout comme des aires d'accueil alimentées par ce vecteur énergétique.

Les spectateurs de cette édition légendaire pourront ainsi constater que les 24 Heures, même centenaires, n'ont rien perdu de leur aspect pionnier, avant-gardiste. La transition énergétique se concrétise au Mans.

Maintenant

Le potentiel en piste que démontrera un prototype électrique-hydrogéné en sera l'une des preuves, bien réelles.



Ambassadeur d'un siècle

MONSIEUR

TOM KRISTENSEN

Tom Kristensen (né le 7 juillet 1967) est un ancien pilote automobile danois. Il détient le record du plus grand nombre de victoires aux 24 Heures du Mans avec neuf, dont six consécutives (de 2000 à 2005).

24 HEURES DU MANS





En 1997, il a remporté la course avec l'équipe Joest Racing, au volant d'une WSC95 conçue par Tom Walkinshaw Racing et propulsée par Porsche, après avoir été inclus tardivement dans l'équipe suite à l'accident de Davy Jones qui l'a finalement exclu de la course. Toutes ses victoires ultérieures sont venues au volant d'un prototype Audi, sauf en 2003, lorsqu'il a conduit un prototype Bentley. En 1999 et 2007, l'équipe de Kristensen s'est effondrée sur des avances confortables dans les dernières heures de la course. Il est considéré par beaucoup comme le plus grand pilote à avoir jamais couru les 24 Heures du Mans. Ailleurs, Kristensen détient également le record du plus grand nombre de victoires aux 12 Heures de Sebring avec un total de six.

Vous êtes l'ambassadeur du centenaire des 24 heures du Mans. Quel sentiment cela vous procure ?

« Du bonheur. Beaucoup de bonheur ! Je suis extrêmement attaché à cette course qui est pour moi la plus belle au monde. Dure, rapide et historique. Je reçois donc comme un grand honneur mon rôle d'Ambassadeur de l'édition du Centenaire. »

En quoi consiste votre rôle, justement ?

« D'abord, c'est un rôle qui implique une grande responsabilité. La responsabilité de mettre en lumière le point de vue des pilotes dans la représentation de l'histoire extraordinaire du Mans et de son présent, ainsi, certainement, que de son avenir qui s'annonce passionnant pour passer le flambeau à la prochaine génération. La plus grande course de tous les temps va

fêter ses 100 ans ; c'est l'occasion rêvée de montrer pourquoi nous, les coureurs, revenons, comme les fans, d'année en année. Nous vivons des temps incertains. Se retrouver sur le Circuit de la Sarthe en compagnie de gens de la même sensibilité, voilà ce qui nous motive profondément. »

Selon vous, quelles sont les raisons de la longévité des 24 heures du Mans ?

« L'extraordinaire circuit et cette idée folle, dès 1923, de soumettre hommes et machines à l'épreuve de l'endurance extrême. J'ai pris dix-huit fois le départ ici. L'évolution technologique que j'y ai vue et sentie est une chose qui ne cesse de m'impressionner. Les souffrances de la nuit et la montée d'énergie juste avant le lever du jour. Tant de choses... Après ma retraite, j'ai eu la chance de pouvoir assister à la course de l'extérieur. Le coucher du soleil



Tom Kristensen 2013 WEC Silverstone



Ambassadeur d'un siècle

sur Indianapolis, c'est un spectacle extraordinaire, tant de l'intérieur d'une voiture de course qu'en dehors. »

Parmi vos neuf victoires, laquelle vous a procuré le plus d'émotion ?

« Chacune de mes 18 participations m'a procuré des émotions fortes. Cependant, je mentirais si je ne disais pas que la victoire 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. Tenez, cela donne une victoire par décennie. »

Selon vous, quelle est la part de chance dans une victoire aux 24 heures du Mans ?

« Je ne crois pas à la chance. L'édition 1999 du Mans m'a appris la cruelle réalité de la course. J'étais sur la BMW LMR V12. Nous menions devant les Toyota, Mercedes,

Nissan, Audi, Porsche, Panoz et autres Ferrari. La course du millénaire. Dans la soirée, l'Écossais Peter Dumbreck s'est littéralement envolé dans la forêt du côté d'Indianapolis avec la fragile Mercedes. Il s'en est sorti indemne, mais la Mercedes a immédiatement abandonné. J'ai encore une fois battu le record du tour avant la tombée de la nuit. Le dimanche en milieu de journée, nous (Lehto, Müller et moi-même) avons une avance de plus de trois tours. Lehto a été victime d'une casse d'amortisseur et de barre antiroulis qui ont bloqué l'accélérateur dans les virages Porsche. Il est allé dans le mur, et notre rêve de victoire avec lui.

Chez Audi, on disait : Proper Preparation Prevents Poor Performance (une bonne préparation évite une mauvaise performance, NDLR). Bien sûr que la chance joue un rôle, mais je suis à peu près certain que le Dr. Ulrich n'emploierait pas le terme de

« chance » pour qualifier les treize victoires d'Audi sous sa direction... Quant à moi, je me rangerais sans doute à cet avis, parce que je ne crois à rien avant le drapeau à damier. L'édition 1999 m'a rendu plus fort et plus dur mentalement. On apprend de ses revers mêmes les plus cuisants. Les désastres peuvent être le fondement de succès à venir. »

Quel type de coéquipier étiez-vous ?

« Je serais tenté de répondre que c'est à mes coéquipiers qu'il faut poser la question. J'en ai eu 16 au fil de mes participations au Mans.

J'ai eu plaisir à courir avec tous. Bien entendu, j'ai eu plus de réussite avec certains, mais j'ai appris des choses tout au long de ce parcours et des expériences qu'il nous a fait vivre. J'espère qu'ils vous répondraient « Rapide, Engagé et Régulier » plutôt que « Rapide, Cinglé et Sympa ».





Ambassadeur d'un siècle



L'éducation que vous avez reçue a-t-elle joué un rôle dans votre carrière de pilote ?

« Il est certain que mon éducation a eu une grande influence. Je suis né dans une station-service ; mon père pilotait des voitures de tourisme sur asphalte et sur terre. C'était un monde de passionnés, de coureurs polyvalents. L'histoire est très bien racontée dans mon dernier livre, Mr LE MANS, me dit-on... »

Si vous pouviez rendre aux 24 heures du Mans tout ce qu'elles vous ont apporté, que feriez-vous ?

« J'endosserais le rôle d'Ambassadeur du Centenaire avec beaucoup de respect et de passion, pour que la génération de pilotes à venir entretienne la flamme de l'esprit Le Mans. »

A quel moment avez-vous pris conscience de votre extraordinaire parcours de pilote aux 24 heures du Mans et en endurance ?

« Eh bien... Pour moi, Le Mans est la somme de tous les concurrents, les fans, les voitures de course, les commissaires, les équipes, les organisateurs, les familles,

les coéquipiers, les sponsors venus ici depuis 1923. J'ai également piloté, en course ou non, plusieurs voitures (des Bentley, Ferrari 275 et 166MM, Ford GT40, Jaguar, Matra (MS670B), Rondeau, Porsche, Toyota TS010, etc..) appartenant à l'histoire du Mans. Cela m'a permis de goûter à d'autres époques que les trois décennies que couvrent mes victoires.

Cela me fait chaud au cœur que les gens aient la gentillesse de m'appeler Mr. Le Mans. Mais il y a bien plus que cela. Le Mans est l'une des plus belles vitrines du travail d'équipe, du dévouement et de la régularité. »



NOUVEAU

NOUVEAU

Automobile

N°1

Spécial revue
Ferrari



Lafont
presse

**Lafont
presse**

c'est positif!

En kiosques ou en digital sur www.lafontpresse.fr

24 heures du Mans



LE CINÉMA

ATTENTION, ÇA TOURNE !

LES 24 HEURES DU MANS ONT SOUVENT FAIT PARLER D'ELLES AU CINÉMA. DÈS 1934, PLUSIEURS SCÈNES DU FILM 200 À L'HEURE AVAIENT ÉTÉ TOURNÉES DANS LE STAND DE L'ALFA ROMÉO 8C 2300. EN 2019, LE MANS 66 (FORD V FERRARI) PRODUIT PAR JAMES MANGOLD FUT INSPIRÉ DES 24 HEURES DU MANS 1966.



24 heures du Mans



Michael Fassbender

Steve McQueen et Le Mans, une course, un film. En avril 1969, Steve McQueen se rend au Mans pour rencontrer Gonzague Mordret, Directeur Général de l'ACO à cette époque, puis effectue des repérages pendant la course en juin.

Avec en tête l'idée non seulement de produire et d'interpréter un long métrage consacré aux 24 Heures du Mans, mais aussi de prendre lui-même part à la course au volant d'une Porsche 917, avec Jackie Stewart pour coéquipier.

Ses assureurs s'opposent à sa participation, mais Steve McQueen va tout de même au bout de son film, non sans difficultés. Les prises de vue au Mans s'étalent sur cinq mois, de début juin à début novembre 1970, alternant images de la course, séquences de course reconstituées sur les lieux mêmes du circuit des 24



Jackie Chan DC Racing



Heures et séquences avec les comédiens. Après le départ en plein tournage de John Sturges (qui avait déjà dirigé Steve McQueen dans Les Sept Mercenaires et La grande évasion), Lee H Katzin termine Le Mans, qui sort en salles en 1971 (le 23 juin aux États-Unis et le 23 septembre en France).

Michel Vaillant sur grand écran

En 2003, Louis-Pascal Couvelaire réalise Michel Vaillant, un film adapté de la bande dessinée éponyme de Jean et Philippe Graton. Le synopsis du film est le suivant : Michel Vaillant (joué par Sagamore Stévenin) est un pilote automobile virtuose, champion incontesté dans les rallyes et les circuits du monde entier.

Ses succès et ceux de son équipe, l'écurie Vaillante, provoquent autant l'admiration que la jalousie de ceux qui se mesurent à eux... Ruth Wong est le manager de l'équipe Leader. Elle sait jouer de son

24 heures du Mans



Michael Fassbender



Brad Pitt



Tournage du film "Le Mans" en 1970



1979 Porsche 935 Paul Newman

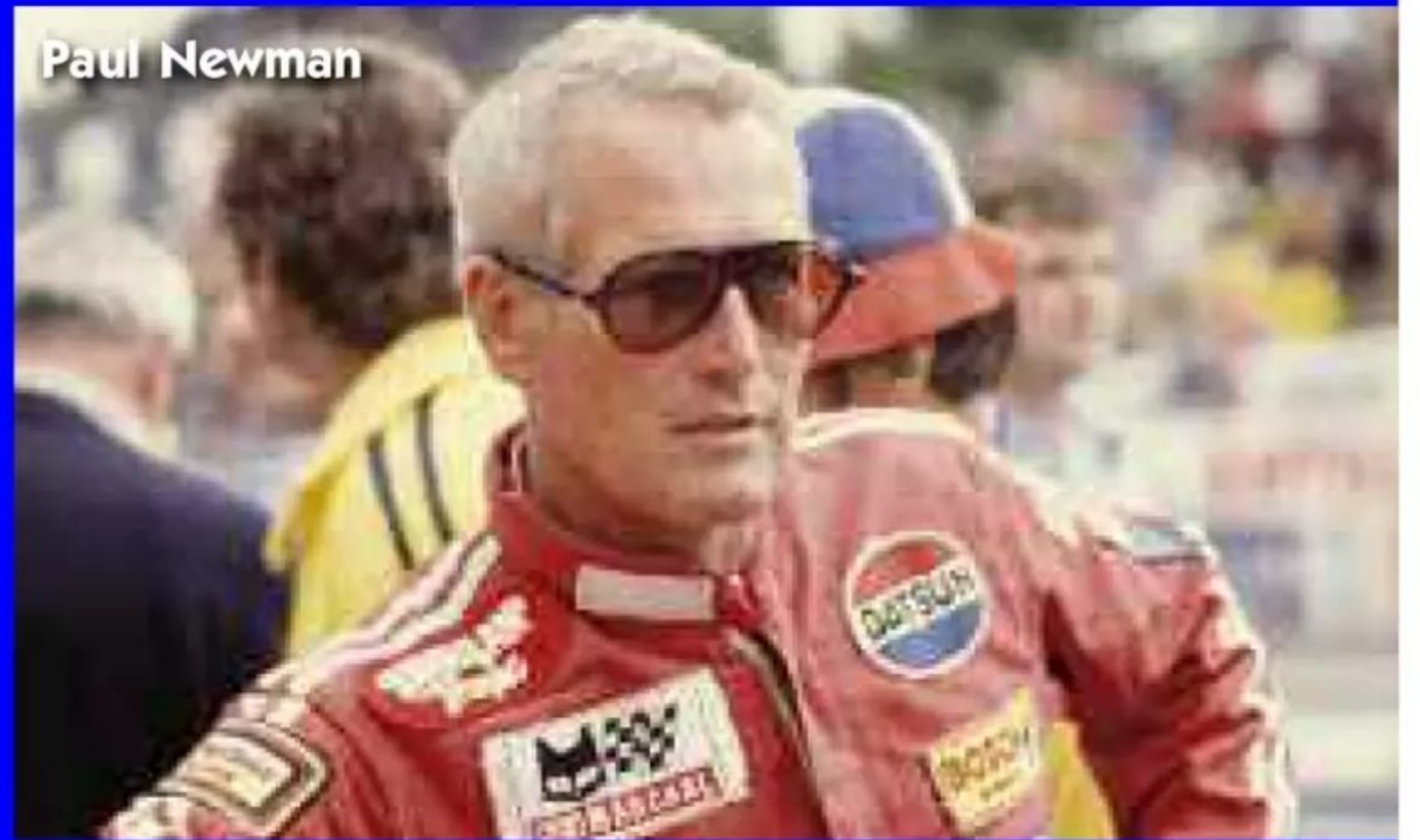
Steve McQueen



Paul Newman



Paul Newman



Jackie Chan DC Racing



Patrick Dempsey



Jackie Chan DC Racing



Brad Pitt



24 heures du Mans



caractère et de ses charmes, et n'a de cesse de venger la mémoire de son père, le fameux Leader.

Prête à tout pour gagner, elle va déployer des trésors d'imagination pour détruire les Vaillant. Michel, concentré, est au volant de sa Vaillante bleue n°10. A ses côtés : Steve Warson, son ami, fabuleux pilote américain, dans la Vaillante n°8. Ils sont sur la grille de départ des 24 Heures du Mans. Juste devant eux, deux voitures rouges monstrueusement agressives, deux pilotes Leader, Bob Cramer et Dan Hawkins.

Pour les besoins du tournage, deux voitures furent engagées par l'écurie Dams lors des 24 Heures du Mans 2002 : une Lola B98/10 jouant le rôle de la Vaillante et une Panoz LMP01 Roadster S dans celui de la Leader.

Le Mans 66 et la rivalité Ford-Ferrari

Réalisé par James Mangold, Le Mans 66 est sorti au cinéma le 13 novembre 2019. Ce



long métrage revient sur une édition mythique des 24 Heures du Mans : 1966. Cette année-là, Ford avait détrôné Ferrari. Des acteurs prestigieux ont participé au tournage et contribué au succès du film. Christian Bale a joué le rôle du pilote britannique Ken Miles et Matt Damon a incarné le constructeur de voitures Carroll Shelby. Le film fut projeté en avant-première au Mans et à Paris la veille de sa sortie. Avant cela, dix minutes du film furent montrées aux fans en marge des 24 Heures du Mans 2019. James Mangold a tenu à ce que son film soit le plus ressemblant possible à la réalité de l'époque. Ainsi, il a recréé le circuit de 1966 sur des routes américaines.

Une partie du tournage s'est également déroulée dans le Vieux Mans. Le Mans 66 fut un succès en salles et reçu un très bon accueil des spécialistes du sport automobile comme du grand public. Il a décroché deux Oscars : celui du meilleur montage et celui du meilleur montage son.

De grands noms

De grands noms du cinéma ont assisté aux 24 Heures du Mans. Brad Pitt a donné le départ de l'édition 2016 tandis que Jackie Chan a engagé sa propre écurie, le Jackie Chan DC Racing, entre 2016 et 2020. Paul Newman s'est classé deuxième du classement général des 24 Heures du Mans 1979 au volant d'une Porsche 935/77A.

Patrick Dempsey, héros de la série Grey's Anatomy, a participé à la classique mancelle à trois reprises. En 2015, il s'est classé deuxième de la catégorie LMGTE Am avec



Patrick Dempsey

une Porsche 911 RSR. Son équipe, Dempsey-Proton Racing, est toujours engagée en endurance.

Enfin, le comédien germano-irlandais, Michael Fassbender, vu dans X-Men ou

Inglourious Basterds de Quentin Tarantino, a participé à la dernière édition des 24 Heures du Mans à bord d'une Porsche 911 RSR-19 engagée en catégorie LMGTE Am.



Steve McQueen

24 heures du Mans

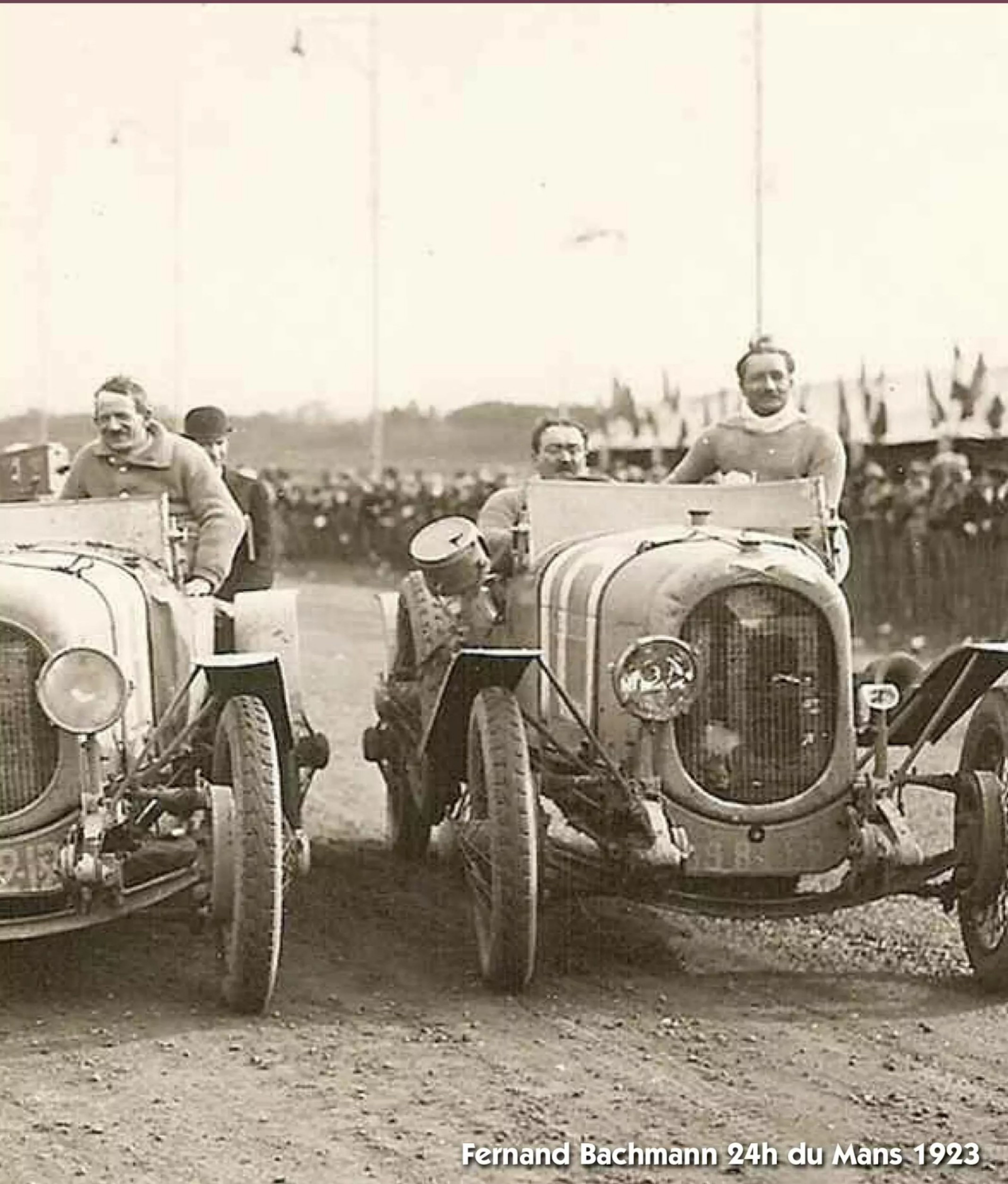
UN SIÈCLE



LES LÉGENDES NE MEURENT JAMAIS

Jaguar et Ferrari ont particulièrement brillé dans les années 1950, avant que le géant Ford choisisse Le Mans pour venir, sur la piste, laver l'affront que lui avait fait la marque italienne, qui avait repoussé manu militari l'offre de rachat de la firme à l'ovale bleu.

DE COURSE



Fernand Bachmann 24h du Mans 1923



Fernand Bachmann Chenard et Walcker N°11



Un épisode magnifié dans le film *Le Mans 66* de James Mangold, sorti en 2019, avec Matt Damon et Christian Bale dans la peau de Carroll Shelby et Ken Miles. Des acteurs justement, il y en eut pléthore sur le circuit. Steve McQueen est venu y tourner l'un de ses chefs d'œuvre, alors que Paul Newman a, lui tout simplement failli remporter l'épreuve en 1979.

Une décennie 70 qui a vu un ogre commencer à faire de ce circuit son jardin : Porsche, qui détient aujourd'hui le record de victoires avec 19 triomphes au compteur.

Mais Le Mans, c'est aussi des histoires humaines.

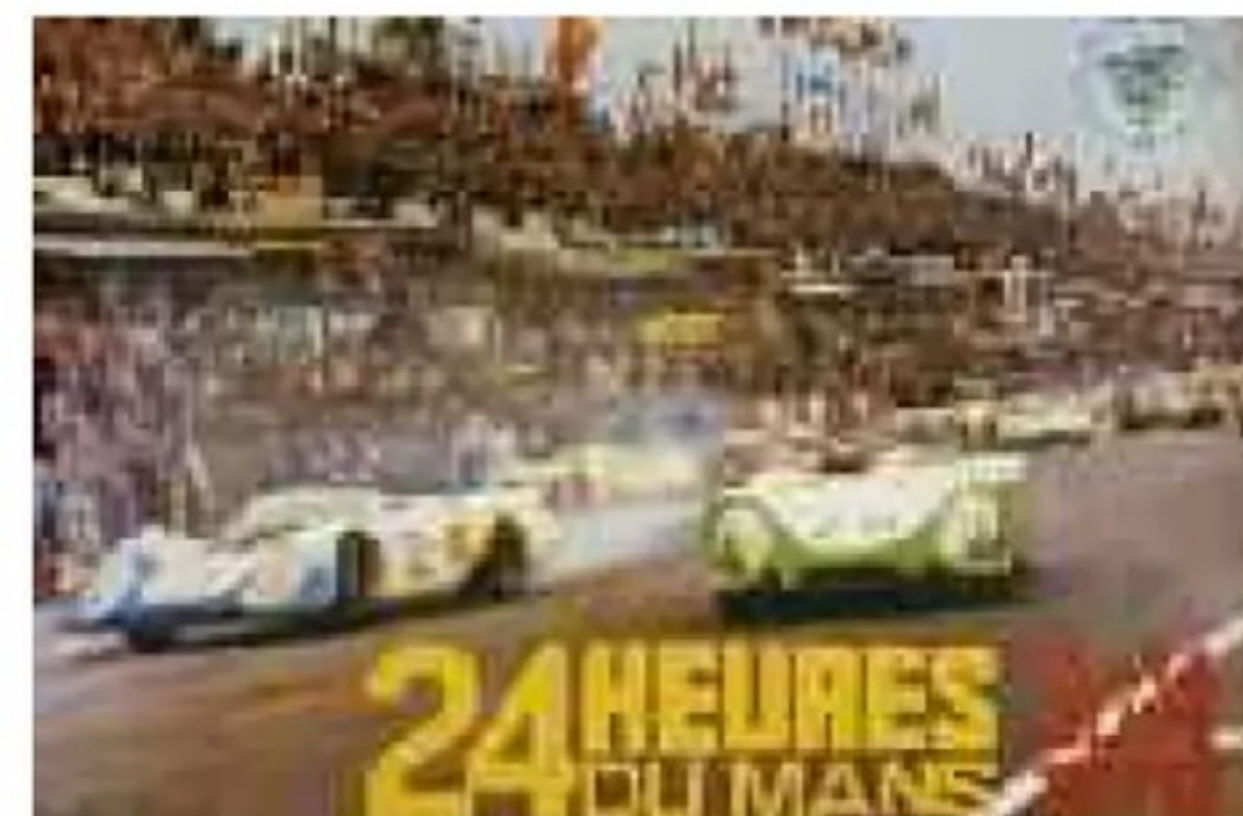
L'exploit de Louis Rosier, qui aurait passé 23h30 au volant de sa Talbot pour s'imposer en 1950, ou encore celui de Henri Pescarolo, remonté à la deuxième place dans la nuit et sous la pluie, en 1968, à bord d'une Matra en panne d'essuie-glace. Une liste non exhaustive sur laquelle figure également le Sarthois Jean Rondeau, seul pilote vainqueur au volant d'une voiture de sa propre conception en 1980. Et ce face à des Porsche officielles, dont une confiée à un certain Jacky Ickx. Le Belge - alias M.

Le Mans - a longtemps été le recordman de victoires. Nous nous sommes même demandés s'il serait possible de le détrôner. En décrochant neuf succès en 18 participations seulement, dont sept avec Audi dans les années 2000, Tom Kristensen a prouvé que les records étaient faits pour être battus, et le sien pourrait également, un jour, être effacé des tablettes.

Enfin, Le Mans, c'est une ville.

Voire même une région, qui vit à l'unisson de la course, de sa course, qui lui permet de rayonner à travers le monde. Des locaux, des commerçants qui se mettent au diapason de leur épreuve fétiche, à laquelle ils participent tous de près ou de loin. Rares sont les anciennes familles mancelles à ne pas compter dans leur rang un aïeul ayant participé à la grand-messe de la mi-juin, derrière le volant, dans l'organisation, en tant que mécanicien voire en tant que commissaire ou bénévole. Des commissaires, qui étaient encore près de 1 600 en juin 2022, lors de la 90e édition, et sans qui il serait impossible de lâcher ces 62 bolides en piste.

La sécurité et la technologie, tels ont été les deux chevaux de bataille de l'Automobile Club de l'Ouest depuis sa création en 1901. Aujourd'hui, l'avenir s'écrit avec l'Hydrogène, et cet organisme qui n'était il y a 100 ans qu'un petit club automobile régional s'inscrit encore comme le précurseur avec ce nouveau mode de propulsion. Pour aller plus loin, plus vite, plus longtemps et pour que la légende continue de s'écrire, encore et encore, comme l'avaient rêvé les trois instigateurs de cette épreuve hors normes.





En 100 ans, les 24 Heures du Mans se sont constitué un immense patrimoine sportif. Le centenaire des 24 Heures du Mans offre l'occasion de revisiter cet héritage. Voici une sélection de 21 dates de la grande saga automobile sarthoise.

1906

Voulu par l'Automobile Club de France et organisé par l'Automobile Club de Sarthe, qui deviendra l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) en 1913, la première édition du Grand Prix Automobile de France eu lieu les 26 et 27 juin 1906.

Succès populaire, cette course se déroula sur un circuit de plus de 103 km entre Le Mans, la Ferté-Bernard et Saint-Calais, sur routes nationales privatisées pour l'occasion. L'épreuve fut remportée par le Hongrois Ferenc Szisz sur une Renault AK après avoir bouclé un total de 12 tours et parcourus plus de 1 230 km. Pour éviter certaines traverses de communes, des déviations furent spécialement aménagées par l'ingénieur Verney avec des routes à revêtement en bois !





1949

Cette année 1949 marque la renaissance des 24 Heures du Mans après huit années d'interruption de la seconde guerre mondiale et sur un circuit rénové. Le Président de la République, Vincent Auriol assiste à la course. La course est marquée par la victoire de la Ferrari 166 MM pilotée par Luigi Chinetti et Lord Selsdon.



1923

C'est sur une piste boueuse et détremmée que les 33 équipages concourant à la victoire de la première édition des 24 Heures du Mans prirent le départ en ce matin du 26 mai 1923. L'enjeu principal de ce Grand Prix d'endurance de 24 Heures était de parcourir une distance minimum prédéfinie en fonction de la cylindrée des véhicules engagés. La victoire revint à l'équipage André Lagache-René Léonard sur la Chenard & Walcker Sport 3L #9, qui boucla 128 tours d'un circuit de 17,262 km, à la vitesse moyenne de 92 km/h.

1936

En raison des grèves qui sévissent en France et notamment dans l'industrie automobile, les 24 Heures du Mans sont annulées.





pour un arrêt au stand prévu, mais en lui faisant une queue de poisson violente. A cette époque, la voie des stands n'était pas structurellement séparée de la piste, les véhicules s'arrêtaient directement sur le côté droit de la ligne droite.

Les freins à disque de la Jaguar ont ralenti la voiture plus rapidement que les freins à tambour l'Austin Healey. Pour éviter le jaguar de Hawthorn qui ralentissait maintenant, Macklin a dû virer hors de la voie vers la gauche. Mais il n'a pas vu Levegh (sixième à l'époque) arriver par derrière, suivi de son coéquipier Fangio.

Dans presque toutes les publications traitant de l'accident de cette course, la malencontreuse manœuvre d'Hawthorn est présentée comme la cause de l'accident. On ne sait toujours pas pourquoi l'Anglais a d'abord dépassé Macklin, puis a immédiatement freiné fort pour se diriger vers les stands. Hawthorn ne donnera jamais d'informations ni d'explications à ce sujet.

11 juin 1955

La pire date

Même s'il s'agit d'une catastrophe, on se doit ici d'en parler, ne serait-ce que par respect pour les 82 spectateurs tués lors de cet accident et pour Pierre Levegh.

L'accident des 24 Heures du Mans 1955 le 11 juin 1955 est considéré comme la pire catastrophe du sport automobile à ce jour. À la suite d'une collision entre les voitures du Français Pierre Levegh et de l'Anglais Lance Macklin, provoquée par une manœuvre imprudente de son compatriote Mike Hawthorn, 82 personnes sont mortes.

Pierre Levegh (Mercedes) avec le numéro de départ 20 a pris le départ de la course. Son partenaire était l'Américain John Fitch, qui le remplacera plus tard. Outre Mercedes et Jaguar, les favoris pour la course étaient les voitures de Ferrari, Aston Martin et Maserati.

Les batailles pour la position ont commencé dès les premières étapes de la course.

A 18h26, près de deux heures après le départ de la course, le 35e tour était presque terminé. Mike Hawthorn a mené le peloton dans sa Jaguar juste devant Juan Manuel Fangio dans la Mercedes. Entre les deux, Pierre Levegh, qui avait déjà été doublé. Devant Hawthorn se trouvait le Britannique Lance Macklin dans son Austin-Healey 100. Hawthorn a doublé l'Anglais plus lent et a coupé juste devant Macklin





Levegh, devant Fangio, a à peine eu le temps de réagir.

À pleine vitesse, la Mercedes a touché l'arrière de l'Austin Macklin plus lent. Pour des raisons aérodynamiques, la carrosserie de l'Austin a été conçue pour s'incliner vers l'arrière, ce qui ressemblait maintenant à une rampe. La Mercedes de Levegh s'est arrêtée et a décollé. La Mercedes a fait un tour à gauche, ce qui l'a projetée sur un monticule de terre qui avait été construit pour protéger les spectateurs.

La Mercedes a heurté le monticule et la voiture s'est renversée. L'épave a été projetée plus loin dans le sens de la marche, y compris le capot et l'essieu avant, qui ont traversé les spectateurs dans la tribune. Le bloc moteur a percé le châssis et a également été projeté dans la foule.

Levegh est tombé de la voiture alors qu'elle se renversait. Le réservoir d'essence monté derrière le siège du conducteur a éclaté, le carburant a pris feu. En conséquence, le corps a été chauffé au-dessus de la température d'inflammation. Le Magnésium-Alliage brûlé à la flamme blanche, la chaussée et les spectateurs étaient recouverts de cendre. Les assistants ont tenté en vain de libérer l'épave en feu. Comme ils ne savaient pas de quel matériau était fait le corps, ils ont essayé d'éteindre le feu avec de l'eau.

Ces tentatives d'extinction n'ont fait que rendre l'incendie plus violent. La Mercedes a continué à brûler pendant plusieurs heures. Plus de 80 spectateurs sont morts des suites de l'épave et de l'incendie. Levegh a succombé à ses graves blessures sur les lieux



de l'accident. Fangio, averti par un signe de la main de Levegh, a réussi à éviter l'Austin gravement endommagé de Macklin, qui a maintenant basculé sur le côté droit de la voie. L'Austin a heurté le mur des stands, heurtant trois personnes et étant renvoyé sur la voie. Non loin de la Mercedes en flammes, l'Austin a percuté le garde-corps gauche, tuant un autre passant. Macklin a survécu à l'accident.

Plus tard, Fangio dira que Levegh lui a sauvé la vie avec son geste de la main.

The show must go on

La course a continué malgré l'accident. La justification officielle indiquait que les secouristes voulaient garder libres les voies d'accès. Hawthorn a également continué à participer à la course après son arrêt au stand, bien qu'il ait été la cause de la catastrophe.

Lorsque le siège social de Mercedes-Benz a été informé du nombre de morts et de blessés dans la nuit, il a été décidé de retirer de la course les deux équipes de pilotes restantes (Juan Manuel Fangio/Stirling Moss et Karl Kling/André Simon). À ce moment-là, Mercedes menait d'un tour sur Jaguar. Mercedes invite aussi Jaguar à en faire de même, mais Jaguar refuse.

Jaguar a laissé ses équipes en course car elles ne se sentaient pas responsables de l'accident... Mike Hawthorn a remporté la course avec son coéquipier et compatriote Ivor Bueb. Par respect pour les victimes, ils ont décidé de ne pas célébrer la victoire. Un service funèbre a eu lieu pour les morts le lendemain à la cathédrale du Mans.

1966

Ford met fin à la domination de Ferrari, neuf fois vainqueur depuis 1949 et invaincu de 1960 à 1965. Les 200 km/h de moyenne sur 24 heures sont atteints.



Un siècle de course



1968

Les 24 Heures du Mans sont reportées aux 29 et 30 septembre à la suite des événements de mai. Cette année-là, Henri Pescarolo réalise une course héroïque de nuit en pilotant sous la pluie et sans essuie-glace.

1969

Au départ, Jacky Ickx traverse la piste en marchant pour protester contre le départ type « Le Mans ». Après trois heures de lutte roue dans roue, la Ford de Ickx-Oliver bat la Porsche de Hermann-Larrousse d'un souffle.



L'essentiel de **L'auto**



DS7
Relooking
réussi

DOSSIER SPÉCIAL

Guide d'achat
thermiques - électriques - hybrides

ELECTRIQUES LE BON CHOIX

**Celles qui se vendent
Celles qu'il faut éviter**



Peugeot E-208



Fiat 500



Dacia Spring

ASSURANCE-AUTO
8 astuces pour gagner
sur votre contrat

Renault Austral



L'hybride au top

VOITURES CHINOISES
**Peut-on leur
faire confiance?**

**POUVOIR
D'ACHAT**
Économisez avec
l'éco-conduite

ABONNEZ-VOUS

Et renvoyez ce bon dument rempli à **Lafont Presse**
53 rue du Chemin Vert - 92100 Boulogne-Billancourt

L'essentiel de
L'auto

OUI, je m'abonne au L'essentiel de l'auto et le recevrai chez moi
(10 numéros au prix de 44€ au lieu de 55€)

Nom : Prénom :
Adresse :
Code Postal : Ville :
Téléphone : Date de naissance :
Courriel :

Je règle par Chèque bancaire ou postal à l'ordre de **Lafont presse**
53, rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

ou par carte Bancaire visa

N° :

expire fin

cryptogramme (les trois derniers chiffres au dos de votre carte)

Tarifs France Métropolitaine, pour les Dom-Tom et l'étranger : + 2€ par revue livrée.

Conformément à la loi "informatique et libertés" du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ou en adressant un courrier libre à Lafont presse - 53, rue du Chemin vert - CS 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex.

Abonnez-vous sur www.lafontpresse.fr

**En kiosques et sur
www.lafontpresse.fr**

**Lafont
presse**

c'est positif !

Un siècle de course



1970

Jugé trop dangereux, le légendaire départ en épi où les pilotes couraient vers leur voiture est remplacé par une procédure de départ lancé, toujours en vigueur aujourd'hui. Porsche décroche sa première victoire avec la 917 K du duo Attwood-Hermann. Le constructeur allemand est celui qui compte le plus grand nombre de victoires aux 24 Heures du Mans avec 19 succès !

1982

Le pilote belge Jacky Ickx, vainqueur au volant de la Porsche 956 avec Derek Bell, porte à six le record de victoires aux 24 Heures du Mans.

1988

Durant la course, la WM Peugeot #51 pilotée par Roger Dorchy établit un record de vitesse de 405 km/h dans la ligne droite des Hunaudières.





1990

Pour d'impératives raisons de sécurité, deux ralentisseurs sont créés dans la ligne droite des Hunaudières.

1991

Un double événement marque l'épreuve : tout d'abord, l'inauguration d'un nouvel ensemble Module Sportif/Stand de ravitail-

lement de conception inédite. Ensuite, la victoire de Mazda, premier constructeur japonais à s'imposer au Mans et à faire triompher le moteur rotatif. À noter la participation de Michael Schumacher qui signe le meilleur tour en course et une cinquième place au classement général.



Un siècle de course

1998

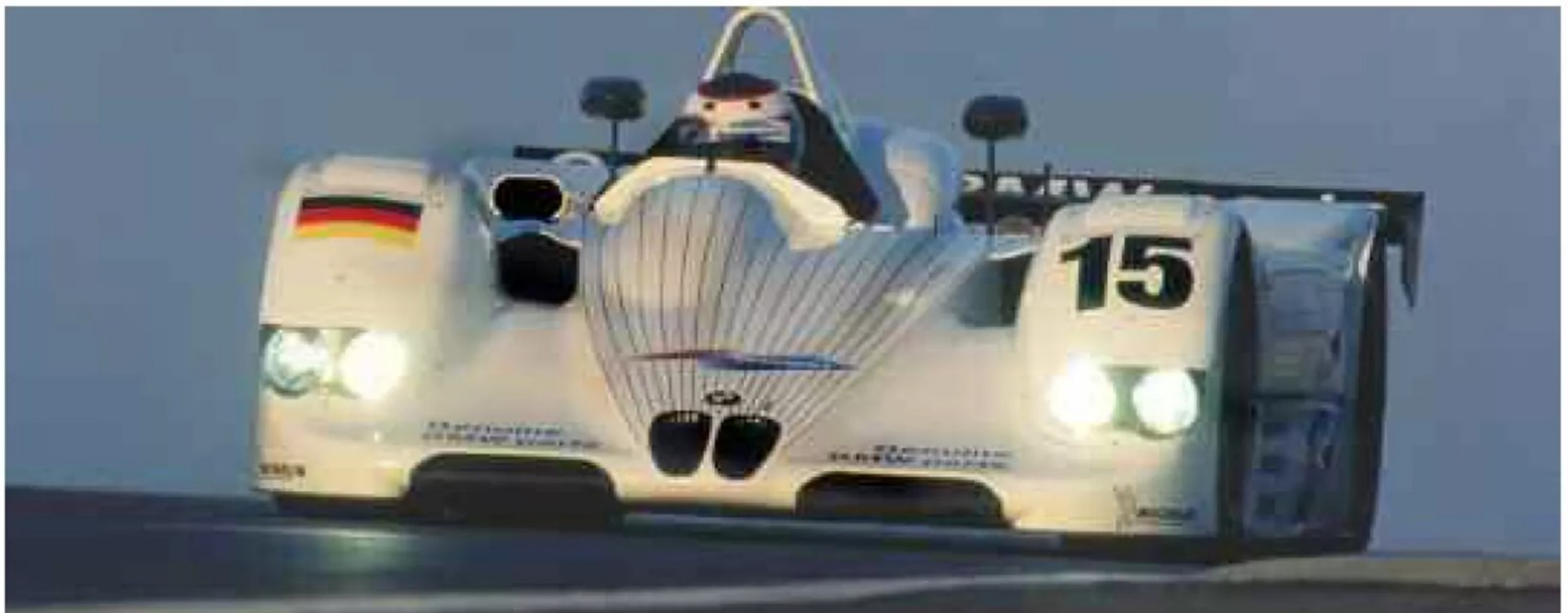
Six constructeurs participent à la course : Porsche, Toyota, Mercedes, Nissan, BMW et Chrysler. Porsche s'impose avec Allan McNish, Laurent Aiello et Stéphane Ortelli. La Moyenne d'âge du trio vainqueur est de 28,33 ans.

1999

BMW s'impose pour la première fois face à Toyota, Mercedes, Nissan et Audi. Les Mercedes CLR victimes du phénomène de « dévantage » sont retirées de la course (deux accidents à la suite d'envols dont un au warm-up et la troisième sur décision de l'équipe). Cette édition marque également la dernière du pilote français Henri Pescarolo. Avec 33 départs, il détient le record de participation à la classique mancelle, course qu'il a remportée à quatre reprises (1972, 1973, 1974, 1984).

2006

Audi signe la première victoire d'un moteur diesel aux 24 Heures du Mans avec la R10 Tdi. Le constructeur allemand réalise même le doublé.





2012

Inscrites au calendrier du nouveau Championnat du monde d'endurance de la FIA, les 24 Heures du Mans voient s'imposer une voiture hybride pour la première fois avec l'Audi R18 e-tron quattro du trio Fässler-Lotterer-Tréluyer.

2013

Le pilote danois Tom Kristensen, vainqueur au volant de l'Audi R18 e-tron quat-



tro aux côtés de Loïc Duval et Allan McNish, porte à neuf le record de victoires aux 24 Heures du Mans.



Un siècle de course



2016

Cette édition est très disputée entre Toyota, Porsche et Audi. La Toyota #5 en tête à l'amorce du dernier tour s'arrête devant les tribunes victime d'une perte de puissance moteur. Elle laisse ainsi passer la Porsche #2 qui remporte finalement la course et permet au constructeur allemand de glaner un 18e succès dans la Sarthe.

2017

La pole position de Kamui Kobayashi au volant d'une Toyota établit le nouveau record du circuit en 3'14"791 à 252,882 km/h de moyenne. Grâce à la première place de la 919 Hybrid pilotée par Timo Bernhard, Earl Bamber et Brandon Hartley, Porsche devient le constructeur qui compte le plus nombre de victoires aux 24 Heures du Mans avec 19 succès !





2018

Toyota remporte enfin les 24 Heures du Mans avec la TS050 Hybrid confiée aux pilotes Sébastien Buemi, Kazuki Nakajima et Fernando Alonso.



2020

À cause de la crise sanitaire mondiale due au virus Covid-19 apparu en début d'année, la 88e édition se déroule les 19 et 20 septembre. Un huis clos total entraîne l'annulation de toutes les animations sur le circuit et l'absence des spectateurs.

2021

Pour la deuxième année consécutive, la course est organisée dans des conditions particulières en raison de la crise sanitaire mondiale (Covid-19). La course est décalée aux 21 et 22 août et le nombre de spectateurs est limité à 50 000. Les animations autour de la course sont de nouveau annulées.



1922

Le revêtement routier

Alors que le futur circuit des 24 Heures du Mans n'est pour le moment qu'un ensemble de routes en terre battue, un revêtement dit « vialité » est posé sur la ligne droite des Hunaudières. Il incorpore à des éclats calcaires une émulsion goudron-bitume, elle-même recouverte de gravillons goudronnés. Dès 1926, l'ensemble du circuit reçoit ce revêtement. Une technique à l'origine de la résistance des routes modernes.



1925

L'aérodynamisme des carrosseries

Très tôt, les ingénieurs comprennent l'intérêt d'une carrosserie profilée. En 1925, la Chenard & Walcker Tank pose les premières bases de la recherche aérodynamique. Une quête du meilleur coefficient de pénétration dans l'air (Cx) qui donnera naissance à des véhicules iconoclastes. Comme « le Monstre », une Cadillac Coupé recarrossée et inscrite à l'épreuve de 1950. Dans les années 70, Porsche alignera un bolide, la 917 « Kurz Heck » (à queue courte) qui décrochera d'ailleurs le record de distance en 1971 avec 5 335,31 km. Il faudra attendre 2010 pour qu'Audi parvienne à battre ce record !



D' INNOVATIONS



1926

Les phares antibrouillard

Quand arrivent les premières lueurs de l'aube, il n'est pas rare qu'une partie du circuit soit plongée dans la brume. C'est pour cela que les Lorraine-Dietrich ajoutent, au centre de leur calandre, un troisième phare « antibrouillard » qui leur vaudra le surnom de « cyclope ». Il participera aussi probablement à leur écrasante victoire : les trois B3-6 s'adjugent le podium et le duo Robert Bloch/André Rossignol dépasse la barrière des 2 500 km.



1927

La traction avant

Dans les premières années de l'épreuve, l'architecture des bolides qui s'affrontent est presque standardisée : moteur avant et roues arrière motrices (propulsion). Il faut attendre 1927 pour qu'un industriel, Maurice Fenaille, finance le projet innovant imaginé par Jean-Albert Grégoire, homme aux multiples talents donc ceux de pilote et d'ingénieur. Sa voiture, la Tracta, se distingue par ses roues avant motrices. Pour sa première participation, elle se hisse à la 7e position. La version routière sera construite jusqu'en 1934, date à laquelle Citroën reprend le principe pour sa... Traction.



1949

Le moteur arrière

« Les chevaux tirent la charrue, ils ne la poussent pas », disait Enzo Ferrari. Ironie de l'histoire, c'est une Ferrari 250 P qui sera la première voiture à moteur arrière à s'imposer au Mans en 1963. Mais ce ne fut pas la première du genre à prendre le départ de la course mancelle. La primeur revient à une Renault 4 CV, préparée et engagée par un pilote privé, Camille Hardy, contre l'avis de la Régie qui considérait cette voiture inadaptée. Malheureusement, elle dut se résigner à un abandon sur problème moteur.

1951

Le pneu radial

Voilà une innovation qui n'a pas été inventée pour les 24 Heures du Mans, mais qui a été validée et dont la réputation s'est construite grâce à la course mancelle. En 1951, Michelin équipe une Lancia Aurelia B20 GT de pneus à carcasse radiale, dont le brevet a été déposé seulement cinq ans plus tôt. L'introduction de cordons disposés à 90° du sens de déplacement dans la carcasse du pneu permettait d'améliorer la tenue de route et de réduire la consommation de carburant. Équipée du Michelin X, l'Italienne remportera la victoire de sa catégorie et finira douzième au classement général.



1952

Le moteur à injection d'essence

Comment gagner en performance tout en maîtrisant la consommation ? C'est Mercedes qui, en 1952, va introduire un système développé à l'origine par Bosch pour l'aviation, capable d'améliorer le rendement des moteurs essence. L'injection permet d'introduire le carburant de manière contrôlée, ce qui évite les déperditions de carburant et optimise la combustion. Équipée de cette innovation, la célèbre 300 SL à portes-papillon remporte l'édition 1952.



1953

Les freins à disque

Les progrès en performances des voitures de course mettent à jour un nouvel impératif : améliorer l'efficacité et l'endurance du freinage. C'est Jaguar qui va trouver la solution en équipant ses Type C d'une véritable révolution technologique : les freins à disque, une solution développée à l'origine pour les avions atterrissant sur les porte-avions ! La marque anglaise signera un doublé dans l'épreuve de 1953. L'idée sera reprise par Citroën sur la révolutionnaire DS et équipe, encore aujourd'hui, toutes les voitures de série !



1962

Les phares à iode

Sur 24 Heures de course, environ huit se déroulent dans la nuit noire, la majeure partie du circuit étant bordée de forêt. L'éclairage est donc un paramètre qui peut faire la différence. En 1962, Ferrari installe pour la première fois des phares halogènes de complément, utilisant de la vapeur d'iode, sur la 330 TRI/LM. L'essai est concluant – ils permettent de doubler la portée du faisceau lumineux – et ces phares sont généralisés sur toutes les voitures à partir de 1965.



1963

Le moteur à turbine

En 1957, dans une volonté constante de favoriser l'innovation, une nouvelle catégorie réservée aux voitures équipées d'un moteur à turbine est créée. À la clef, 25 000 francs de récompense pour celle qui sera capable de dépasser les 3 600 km. En 1963, BRM aligne un étrange bolide équipé d'un moteur à turbine et d'un réservoir de kérosène de 220 litres. Il assure le spectacle avec son bruit de théière, mais, non conforme au règlement, il court hors classement. Il réussit l'exploit de finir à la septième place... non officielle. Et les tentatives appliquées à la série n'aboutissent pas...



1967

Les appendices aérodynamiques

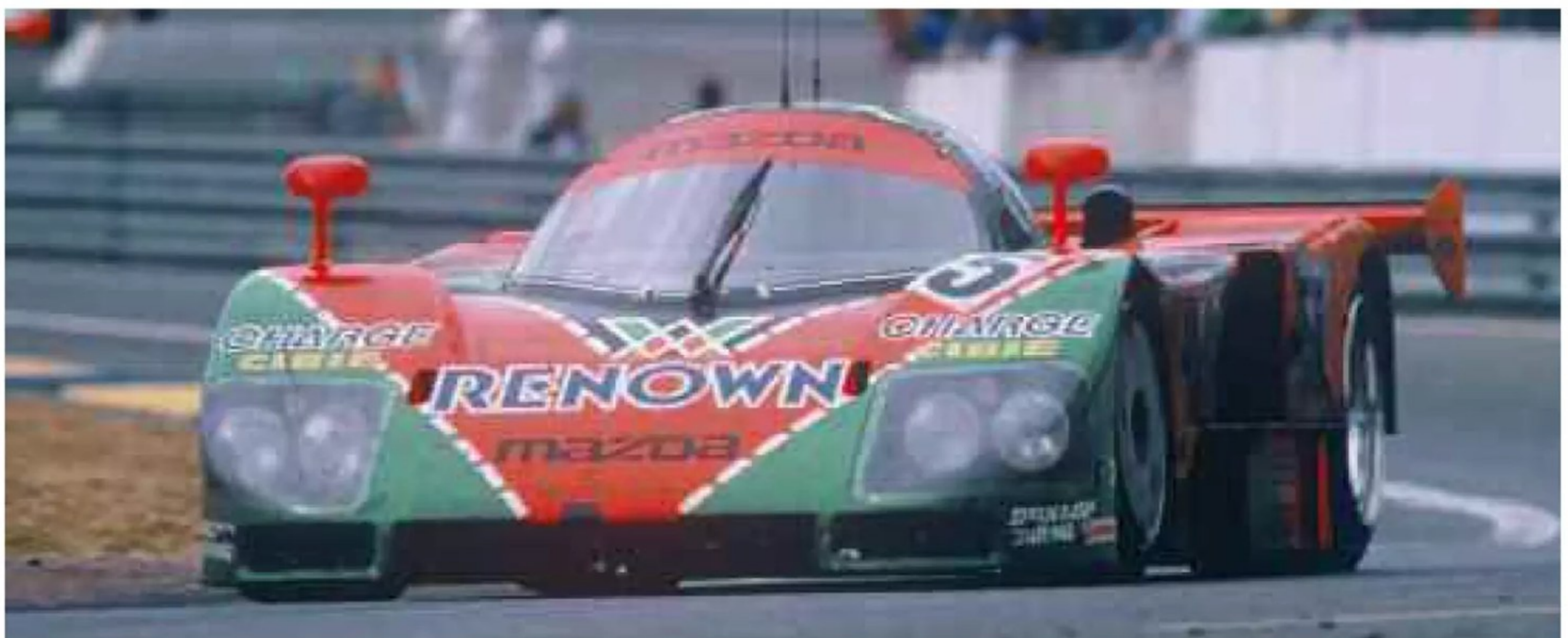
Comment augmenter l'appui aérodynamique indispensable à la stabilité à haute vitesse autrement qu'en travaillant sur le dessin de la carrosserie ? La réponse à cette question est venue de Chapparral, qui introduisit, avec son prototype 2F, le premier aileron arrière. Haut perché et aussi large que la voiture, il lui donnait un air presque caricatural. Chapparral avait également prévu un système permettant, via une pédale, d'en modifier l'inclinaison en fonction des portions du circuit ! Le premier aileron mobile est né.



1970

Le moteur rotatif

Un bruit strident à la limite du supportable, c'est ainsi que l'on reconnaît un moteur rotatif. Une technologie introduite en 1970 sur une Chevron-Mazda, propulsée par un birotor de 983 cm³ de 200 ch, mais qui casse après seulement quatre heures de course. Cette architecture prendra une revanche éclatante en 1991. Après la débâcle des Peugeot, les ennuis de Mercedes, Jaguar et Sauber, c'est la Mazda 7B7B et son moteur rotatif, conduite par Herbert/Weidler/Gachot, qui montera sur la première marche du podium, signant également la première victoire d'une marque japonaise, avant celle de Toyota en 2018.





1998

Le moteur hybride

L'idée d'une motorisation hybride associant un bloc thermique à un moteur électrique est venue de l'américain Don Panoz. Son Esperante GTR-1 Q9 est muée par un 6.0 l d'origine Ford épaulé par un moteur électrique dont les batteries se rechargent en récupérant l'énergie du freinage.

En dépit de cette technologie, la Panoz Q9 ne parviendra pas à se qualifier pour l'épreuve. Néanmoins, la technologie hybride s'imposera, en 2013, avec l'Audi R18 e-tron quattro, à la suite de l'introduction au règlement de la course d'une catégorie hybride. Audi, Toyota et Porsche développeront des prototypes hybrides, avec des caractéristiques différentes. Chacun de ces trois constructeurs gagnera les 24 Heures du Mans, avec une voiture hybride, participant grandement à la « démocratisation » de l'hybride sur les routes.

1974

Le moteur turbo

L'idée de la suralimentation (via un compresseur entraîné par les gaz d'échappement) apparaît aux États-Unis en 1962 sur la Chevrolet Corvaire Monza. BMW fera traverser l'Atlantique à cette innovation en l'adaptant sur sa 2002. Porsche l'utilise au Mans à partir de 1974 et va décrocher la victoire de l'épreuve en 1976 avec la 936.



2006

Le diesel de course

Depuis son invention à la fin du XIXe siècle, le moteur diesel a toujours rimé avec « utilitaire », prenant plus logiquement place sous le capot d'un camion que sous celui d'une voiture de course. Toutefois, les progrès techniques (injection directe, augmentation des pressions, turbo...) se sont traduits par une hausse des performances et une baisse de la consommation. Des caractéristiques qui l'ont conduit aux 24 Heures du Mans dès 1949 sous le capot d'une Delettrez, mais la victoire d'un diesel n'arrivera qu'en 2006 avec Audi.





2011

Les phares à LED puis laser

De plus en plus répandus sur les véhicules de série, les phares à LED (Light Emitting Diode) ont fait leur apparition en 2011 sur l'Audi R18 Tdi. Outre la qualité de l'éclairage, ce procédé est moins gourmand en électricité, moins lourd et moins encombrant, ce qui laisse plus de libertés pour dessiner la partie avant de la carrosserie. Enfin, il apporte une signature lumineuse unique de nuit. En 2014, la firme d'Ingolstadt a franchi un nouveau palier avec l'arrivée des feux laser, technologie encore plus performante.

2016

Plus de handicap

Engagé en stand 56, car sa machine est adaptée, Frédéric Sausset devient le premier pilote quadri amputé à courir et finir les 24 Heures du Mans. Ce projet soutenu par l'ACO veut rendre accessible l'automobile et la compétition automobile au plus grand nombre. Il permet l'élaboration de systèmes au quotidien sur la route. En 2019, Frédéric Sausset engage son équipe

à Road To Le Mans, avec trois pilotes issus du handicap. L'objectif : une invitation aux 24 Heures du Mans pour un équipage issu du handicap. Un but atteint en 2021 avec une Oreca 07-Gibson engagée en catégorie Innovative Car.

2018

L'hydrogène, missionh24

À l'occasion de la conférence officielle de l'ACO lors de la 86e édition des 24 Heures du Mans, une annonce importante est faite : en 2025, les 24 Heures du Mans verront l'introduction d'une catégorie dédiée aux voitures hydrogène. L'endurance affirme sa position de pionnière. À Spa, lors d'une manche de l'European Le Mans Series, quelques semaines plus tard, MissionH24 est présentée : l'ACO en partenariat avec GreenGT souhaite ainsi assurer la promotion de l'hydrogène en course. Grâce à ce type de propulsion, on atteint une mobilité décarbonée et multiple car elle peut s'appliquer tant aux véhicules, qu'aux trains, camions, bus, bateaux ou avions. Le 14 mai 2022, la H24 a franchi la ligne d'arrivée de sa première course. Un

événement majeur puisque jamais dans l'histoire du sport automobile un prototype à propulsion électrique-hydrogène n'avait participé à une course internationale d'Endurance.

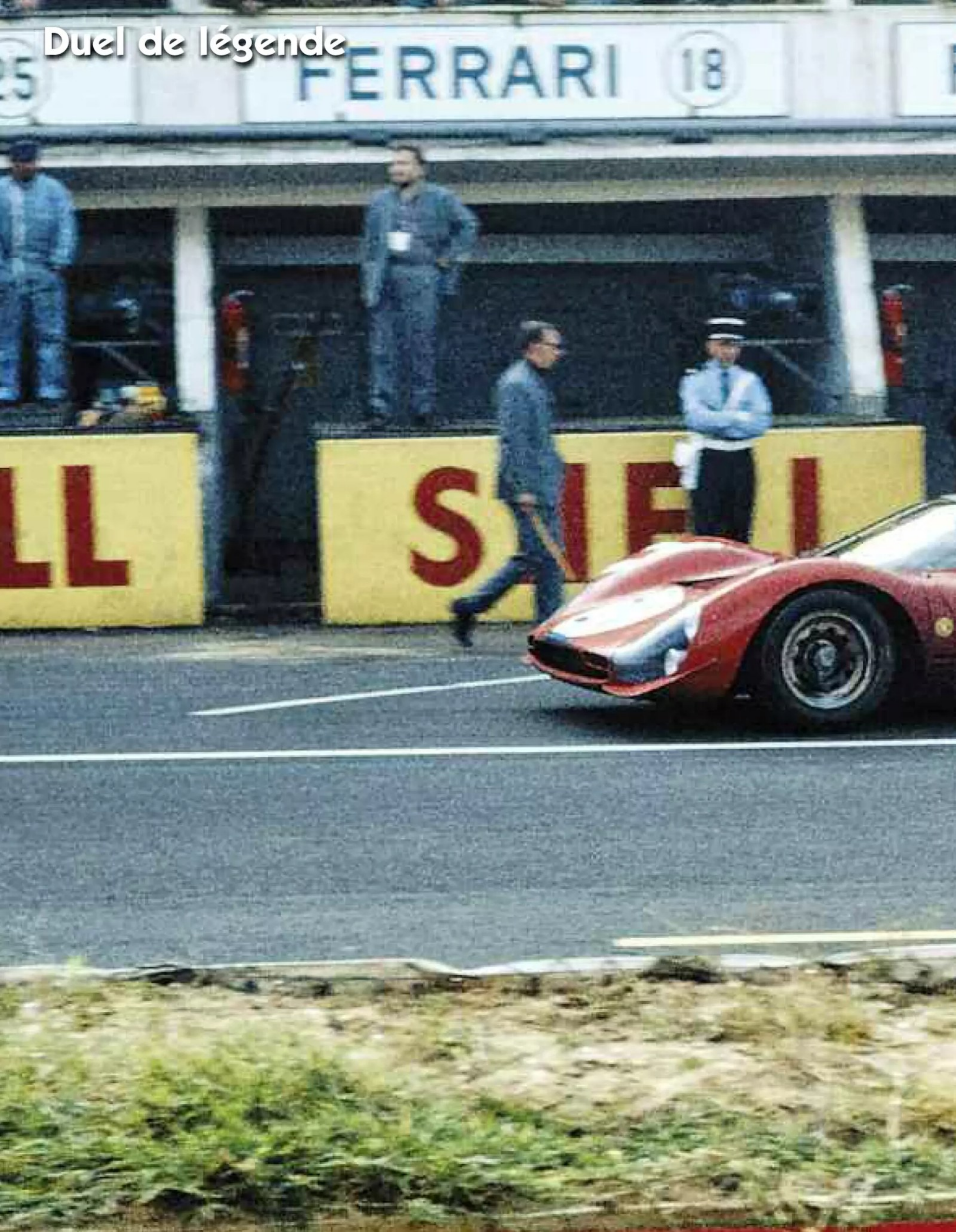
2022

Un carburant 100% renouvelable

Les 24 Heures du Mans et le Championnat du monde d'endurance FIA WEC adoptent un nouveau carburant renouvelable : Excellium Racing 100. Entièrement issu de l'économie circulaire et développé par TotalEnergies, partenaire de longue date de l'ACO, ce biocarburant sans la moindre goutte de pétrole tire son énergie du recyclage de la biomasse résiduelle de la viticulture. Excellium Racing 100 est également mis à la disposition de toutes les équipes sur chaque manche de la saison WEC. Ce carburant permet une réduction d'au moins 65% des émissions de CO2 sur son cycle de vie. À travers l'utilisation du Excellium Racing 100, les 24 Heures du Mans et l'endurance embarquent dans une nouvelle ère.



Duel de légende





FERRARI VS FORD

LES MEILLEURS ENNEMIS

ON VA ABORDER ICI LA FAMEUSE RIVALITÉ ENTRE FERRARI ET FORD QUI FAISAIT RAGE MI ANNÉES 60 POUR CONQUÉRIR LE TITRE DE CHAMPION DE L'UNE DES COURSES LES PLUS EMBLÉMATIQUES DU MONDE.

Duel de légende



En 1963, le vice-président de Ford Motor Company, Lee Iacocca, propose à Henry Ford II de booster leurs ventes de voitures en rachetant le constructeur automobile italien Ferrari, dominant aux 24 Heures du Mans. Le propriétaire Enzo Ferrari utilise l'offre de Ford pour conclure un accord avec Fiat qui lui permet de conserver la propriété de l'équipe de course de l'entreprise, la Scuderia Ferrari. Il insulte Ford II et toute la Ford Motor Company. Ford ordonne à sa division de course de construire une voiture pour vaincre Ferrari au Mans.

C'est le début d'un fantastique duel entre géants.

Il y a près d'un demi-siècle de cela, Ford avait pratiquement abandonné les courses, préférant se focaliser sur les ventes de voitures durant la semaine. Ferrari était plutôt le contraire : c'était surtout une équipe de course automobile

amenée à vendre occasionnellement des voitures.

Mais quand le temps de cette rivalité arriva, Ford resta à jamais associé aux exploits de sa GT40 et à ceux de Ferrari, notamment grâce à sa présence permanente sur les circuits, à la couleur rouge de ses voitures devenues le rêve des passionnés de voiture d'en posséder une et ses résultats.

Après qu'Enzo Ferrari ait repoussé une tentative de rachat de Ferrari par Henry Ford II au début des années 60, le roi de Detroit décida de se venger sur la piste. Et pas sur n'importe laquelle. En effet, celle du Mans représentait non seulement la course la plus éprouvante pour les pilotes et les voitures mais aussi un lieu où Ferrari régnait pratiquement en maître avec son écurie composée des 250 et des 330 et six années de victoire consécutives entre 1960

et 1965, grâce à des pilotes tels que Paul Frère et le champion du monde Phil Hill.

Retour en arrière

A son grand dam, aux 24 Heures du Mans, Enzo Ferrari est devenu indissociable de son pire ennemi, Henry Ford II, suite au duel Ford-Ferrari qui a fait les choux gras des journaux pendant des années.

Tout oppose les deux hommes ou presque.

L'un a bâti un petit bijou de constructeur qui se consacre uniquement au haut-de-gamme. L'autre a hérité d'un empire qui a assis sa puissance sur la fabrication à la chaîne des véhicules de Monsieur Tout-le-monde. Une chose les réunit : l'esprit de compétition, qui donnera naissance à l'un des plus beaux duels de l'histoire du sport automobile. Entre 1949 et 1965, Enzo Ferrari s'est imposé à neuf reprises aux 24 Heures du Mans, dont six victoires consé-



Le Mans 1966



cutives entre 1960 et 1965. Entretemps, en 1963, Enzo Ferrari, surnommé le Commendatore, a refusé une offre d'achat de la part de Ford alors que les négociations étaient déjà bien engagées.

Pour être précis, Enzo Ferrari, qui est déjà âgé de 65 ans, avait fait passer le message que son entreprise était à vendre, sans vraiment l'annoncer officiellement. Il vivait reclus depuis la mort de son fils, Dino, en 1956. Il avait aussi de grosses difficultés financières, axant toute son énergie vers la course automobile, la vente de voitures de tourisme n'étant qu'une « vache à lait », pour assurer les besoins financiers de la course automobile. Ford envoie régulièrement une armada d'avocats et d'hommes en costume cravate à Maranello, tandis qu'Enzo les reçoit seul, avec son avocat, c'est déjà un premier choc des cultures. Avec le désir de remporter la course d'endurance la plus prestigieuse du calendrier

La bataille Ford contre Ferrari aux 24 Heures du Mans de 1966 était une querelle personnelle entre Henry Ford II et Enzo Ferrari qui s'est déroulée sur la plus grande scène de course d'endurance, l'histoire suffisamment dramatique pour justifier un récit hollywoodien de l'histoire qui a amené Ford à la plus haute marche de la Sarthe.

Duel de légende

des courses automobiles, l'ambition d'Henry Ford II coïncidait parfaitement avec la volonté apparente de Ferrari de vendre. La diligence a été effectuée, l'argent offert et la transaction établie.

Malgré cela, un premier accord intervient.

Enzo Ferrari conservant 10% de son entreprise, et Ford 90%, pour une somme d'environ 18 millions de dollars (équivalent de nos jours à 160 millions de dollars, une sacrée bonne affaire pour Ford). Ferrari garderait également 90% de sa branche « course automobile », laissant seulement 10% à Ford, mais avec un droit de regard et de veto. Comprenant le sens de cette clause, Enzo Ferrari comprend vite le stratagème de Ford, pouvant ainsi racheter par la suite la division compétition, quand ils auront utilisé leur veto sur tout et n'importe quoi, fatiguant le vieil homme.

Ferrari fait volte-face, se lève et dit à son avocat, c'est fini, c'est l'heure d'aller diner ! Ce fut la fin des négociations et de la réunion !

Ce jour-là, la Ford GT 40 était née !

Il existe une autre version de cette vente ! Il se dit qu'Enzo Ferrari n'aurait jamais eu





Carroll Hall Shelby Ford gt40_road version

l'intention de vendre son entreprise à Ford, mais il voulait faire monter les enchères pour vendre son entreprise à un groupe Italien, Fiat ! Ce qui se fera, puisque Fiat achète en 1965, 50% de Ferrari, et qui se transformerons en 90% en 1988.

Henry Ford, vexé

Enzo Ferrari en rajoute une couche dans les médias. Il dit à Henry Ford : vous n'êtes pas Henry Ford, vous n'êtes qu'Henry Ford II ! » Ambiance !

Piqué au vif, le patron du constructeur américain, Henry Ford II, décidé de défier le cheval cabré sur son terrain de jeu de prédilection : les 24 Heures du Mans. Malheureusement, les débuts de Ford dans la Sarthe sont catastrophiques. Les abandons de 1964 peuvent être mis sur le compte de la jeunesse : il est rarissime de

s'imposer dans une course de 24 Heures alors que le projet n'en est qu'à ses balbutiements. En revanche, en 1965, le duel tant attendu tourne au cauchemar pour le constructeur de Dearborn : après sept heures de course, les six voitures engagées ont perdu tout espoir à cause d'une boîte de vitesses défectueuse.

Il faut dire que Ford est pressé, il voulait que sa voiture soit prête en dix mois et soit en mesure de gagner la course ! Ce que personne n'avait jamais réussi à faire, gagner le Mans aussi facilement.

Ford voulait une voiture capable d'atteindre plus de 320 km/h, ce qu'il a réussi, mais sans la fiabilité, et sur 24 heures, cela était impossible. Il avait pour réussir, racheté un petit constructeur de voitures de course, Lola, et son modèle Mk6GT, ce qui deviendra la future GT40. Pourquoi

GT40 ? tout simplement à cause de sa hauteur, 40 pouces.

En course, les trois voitures vont très vite, certes, mais aucune ne va rallier l'arrivée, la transmission ne supportant pas la puissance du gros V8 américain.



Duel de légende



Une véritable claque pour Henry Ford II et un triomphe pour Enzo Ferrari qui peut savourer... un triplé !

Il faut dire que Ferrari sait de quoi il parle aux 24 heures du Mans ! Sur les six dernières courses aux 24 heures du Mans, Ferrari en a gagné... 6 ! en 1960, avec une Ferrari 250TR59/60, en 1961 avec une Ferrari 250 TRI/61, en 1962, avec une Ferrari 330 TRI/LM Spyder, en 1963 avec une 250P, en 1964, avec sa Ferrari 275P et enfin en 1965, un triplé avec la victoire de la 250 LM de Masten Gregory et Jochen Rindt, suivi en deuxième position de la 250 LM du français Pierre Dumay, une 2756 GTB en troisième position, un triplé historique. Les Ford n'étaient pas battues, mais écrasées.

Ford embauche Carroll Shelby

Il avait tout d'abord, embauché un sorcier, Carroll Shelby, pour diriger son département course. Il prépare alors en deux mois une nouvelle voiture. Il va reconstruire la voiture de A à Z, en prenant soin d'utiliser ses propres moteurs Ford, revisité à la façon de Shelby. Il va aussi changer la boîte de vitesses, le plus gros souci de la voiture. En fait, Shelby modifie toute la voiture, sauf la carrosserie, qu'il trouve sublime. Shelby a recruté Ken Miles dans le giron. Testeur de renom, son rôle dans le développement de la GT40 a été crucial,

même si le chemin vers la plus haute marche du podium n'a pas été facile.

Le succès arrive vite, il gagne la première course où la voiture est engagée, à Daytona.

Les GT40 arrivent en force au Mans en 1966

Nous sommes en 1966, et cette fois, Ford avait mis le paquet.

Avant le départ de la course, Enzo Ferrari subit un camouflet lorsque John Surtees, seul pilote à avoir été Champion du

Monde sur deux et quatre roues, claque la porte, comme il nous l'avait expliqué dans une interview : "Je suis allé au Mans trois fois avec Ferrari et à chaque fois, j'aurais pu gagner. En 1966, après avoir réalisé le meilleur temps pendant les essais, je me suis rendu sur le circuit, mais suite à un désaccord avec le team-manager, j'ai quitté le circuit sur le champ."

Ce désaccord portait sur l'identité de son coéquipier. Il était prévu que John Surtees partage le volant de sa Ferrari 330 avec





Mike Parkes, mais lorsque le Britannique arrive dans la Sarthe, il découvre que le nom de Lodovico Scarfiotti a remplacé celui de Mike Parkes sur la voiture. John Surtees, qui reprochait à Enzo Ferrari de l'écarter après son grave accident de Mosport en 1965 au profit de Lorenzo Bandini, ne le supporte pas. Les malheurs de Ferrari ne faisaient que commencer :

aucun prototype du "cavallino rampante" ne sera à l'arrivée de l'édition 1966, une première !

La chance a tourné en faveur de Ford. En dépit d'une menace constante incarnée par les P3 et P4 sinueuses de Ferrari, la première place du podium du Mans des quatre années suivantes reviendra aux

Signe du destin, c'est Henry Ford II qui agite le drapeau pour lancer les 24 heures du Mans 1966...

pilotes soit des Ford GT40 Mark IIs soit des GT 40 Mark I Gulfs. À leur volant, l'on retrouve des noms emblématiques comme Bruce McLaren, A.J. Foyt et Dan Gurney, tous ayant eu la chance de porter au ciel le grand trophée du circuit de la Sarthe.

La polémique

Il en fallait bien une ! Henry Ford, voyant le succès arrivé, avait demandé à son écurie de faire un passage groupé des trois Ford à l'arrivée, comme l'avait fait par le passé Ferrari à Daytona. Ford voulait venger l'affront que lui avait fait Enzo Ferrari, et souhaitait que la marque Ford soit partagée et la plus retentissante possible.

Ce fut presque le cas, presque !

Ford demande à Ken Miles en tête de la course sur sa GT 40 MkII de ralentir dans le dernier tour, afin de laisser la Ford n°2, celle de Bruce McLaren et de Chris Amon revienne à sa hauteur...

Ce que fera Ken Miles, mais McLaren accélère juste avant la ligne d'arrivée et remporte l'épreuve ! Il gagne devant Miles qui l'avait attendu au dernier virage ! On ne saura probablement jamais la vraie raison qui a poussé Bruce McLaren à agir ainsi (il se tua deux ans plus tard, sans avoir dit pourquoi). Une autre version circule aussi, sans que Miles la certifie. Il se dit que c'est Miles qui a volontairement ralenti, en signe de protestation et il a volontairement saboté sa victoire en levant le pied.

Une version peu crédible à nos yeux, quand on connaît la mentalité d'un pilote ! On voit mal un pilote en tête de la plus grande course automobile au monde, lever le pied pour la perdre. Malheureusement, il ne pourra jamais expliquer sa version, il se tue à peine deux mois plus tard, en août 1966, lors des essais de la prochaine version de la GT40, le type GT 40 Mk IV.



1964 Ford GT

Duel de légende

Le Mans 1967, la consécration

Les 24 Heures du Mans 1967 marquent l'apogée du duel Ford-Ferrari entamé trois ans plus tôt. Les deux constructeurs étaient au sommet de leur art dans une course désormais considérée comme l'une des meilleures éditions des 24 Heures du Mans de l'histoire. Même un demi-siècle plus tard, elle reste gravée dans les mémoires des historiens et des fans du sport automobile du monde entier.

Un parfum de revanche était dans l'air lors de la 35e édition des 24 Heures du Mans... après que Ferrari ait refusé l'offre de rachat d'Henry Ford II en 1963, le magnat de l'industrie automobile américaine n'a jamais lâché sa vendetta contre la marque italienne. Il accomplit sa mission en 1966 avec bravade : Ford réalise un doublé alors qu'aucun prototype Ferrari ne franchit la ligne d'arrivée.

Alors en 1967, le constructeur italien cherchait définitivement à revendiquer la plus haute marche du podium, et Ford cherchait à réitérer l'exploit qui mit fin à six éditions d'invincibilité pour Ferrari. Les 24 Heures ont été le terrain de jeu d'une bataille titanesque, attirant une foule de près de 300 000 spectateurs captivés. Dans la mémoire collective des passionnés de sports mécaniques, l'édition est toujours considérée comme la "course du siècle". L'issue du duel était d'autant plus à gagner que la nouvelle version de la Ford GT40 (dite Mk IV) et la Ferrari P4 s'affrontaient pour la toute première fois. Ford a dominé



Ford GT

dès les qualifications, avec un record de pole position (3:24:4, à 237 km/h de moyenne) pour Bruce McLaren, l'un des vainqueurs en 1966... mais Ferrari a tenu bon, espérant durant la course à compter sur l'expérience pour renverser la vapeur.

Cette attitude prudente a payé en début de course.

Après les premiers ravitaillements en carburant, la Ford Mk IV n°1 pilotée par Dan Gurney et AJ Foyt prend la tête pour la première fois et maintient un rythme de course qui, selon Ferrari, serait une erreur fatale pour la marque américaine.

La nuit a semblé confirmer la prédiction du camp italien lorsqu'une collision en

Ferrari 250





Ferrari a réussi à sauver la face avec les deux autres marches du podium pour Scarfiotti-Parkes et le duo belge Mairesse-Beurlys. La quatrième place est revenue à l'autre Ford Mk IV survivante conduite par Mark Donohue et Bruce McLaren.

Henry Ford était ravi de la victoire des deux pilotes américains, tous deux déjà des légendes vivantes aux États-Unis. Et Dan Gurney a commencé la douche au champagne festive sur le podium, aujourd'hui une tradition sur les circuits du monde entier !

Enzo Ferrari, qui aurait célébré ses 125 ans aujourd'hui, ne le savait pas encore, mais 1965 constitue aujourd'hui encore la dernière victoire au classement général du constructeur italien aux 24 Heures du Mans...

Après 1969, ni Ford ni Ferrari ne remontèrent sur le podium des 24H pour glorifier leur maison.



chaîne au Tertre Rouge a emporté les Ford pilotées par Bianchi-Andretti, Ruby-Hulme et McCluskey-Gardner. Du coup, la Ferrari P4 de Ludovico Scarfiotti-Michael Parkes se hisse en deuxième position et Gurney et Foyt ont du coup trois Ferrari à leurs trousse.

Mais lorsque Franco Lini, le directeur sportif de Ferrari, a donné à Scarfiotti-Parkes le signal tant attendu d'attaquer, c'était trop peu, trop tard. Les deux Américains possédaient déjà cinq tours d'avance sur le duo italo-britannique.

Sans jamais vraiment avoir à pousser leur voiture comme un ultime effort après avoir tenu un rythme aussi soutenu, Dan Gurney et AJ Foyt ont non seulement offert à Ford sa deuxième victoire consécutive après celle de l'année précédente pour le duo néo-zélandais Amon-McLaren, mais aussi une nouvelle distance record dépassant les 5 000 km pour la première fois.



Légende



LES VICTOIRES DE FERRARI AU MANS

CES DERNIÈRES ANNÉES, ENCOURAGER LE CHEVAL CABRÉ EN DEHORS DE LA FORMULE 1 SIGNIFIAIT PRESQUE EXCLUSIVEMENT SUIVRE LES COMPÉTITIONS GT ; MAIS ÇA N'A PAS TOUJOURS ÉTÉ COMME ÇA. IL Y A QUELQUES ANNÉES, FERRARI ÉTAIT LA TERREUR DES 24 HEURES DU MANS...





Dans l'histoire de Ferrari, les courses d'endurance et, plus précisément, les 24 Heures du Mans, ont eu une importance énorme : l'entreprise de Maranello s'est battue pendant de nombreuses années pour la victoire absolue et entre 1949 et 1965 elle a atteint l'objectif à neuf reprises avec, parmi d'autres, une séquence extraordinaire de cinq succès consécutifs de 1960 à 1965.

En attendant de voir l'hypercar qui ramène le rouge Ferrari dans la première catégorie en 2023, il est bon de faire un petit tour d'horizon de tous les succès français du Cheval Cabré.

1949, la cavalcade de Chinetti

En 1949, la course sur piste la plus importante du monde recommence. Le paysage regorge de dolines causées par les bombes, de ruines d'immeubles et d'inquiétants monticules de terre qui cachent





A 8 heures, il y a quatre Ferrari aux premières places avec Phil Hill à la troisième place.

des mines à déminer. Le circuit de la Sarthe, de près de treize kilomètres et demi, a été restauré et refait. Le règlement prévoit cinq classes, des réparations avec outils et pièces de rechange à bord, des ravitaillements après vingt-cinq tours ou 210 milles. Luigi Chinetti, né en 1901, est

un vétéran : il a gagné en 32 et 34 avec l'Alfa Romeo 8C 2300. Ce n'est plus un jeune garçon, il a déjà 48 ans. Mais la guerre a créé une croûte très épaisse et consistante. De nombreuses voitures sont des modèles d'avant-guerre mis à jour, il faut en faire une vertu de nécessité. Chinetti court avec Peter Mitchell-Thomson, Lord Seldsdon dans une Ferrari 166 MM No.22. C'est l'exemple qui deux mois plus tôt a remporté le Mille Miglia avec Biondetti.

Il n'y a pas grand-chose à dire : la course démarre à 16 h et Delahaye passe en tête. Chinetti grimpe à la troisième place et prend la tête après minuit. A 4 heures du matin, il accumule un avantage de trois tours. A quatre heures de l'après-midi, l'Italo-Américain franchit la ligne d'arrivée : Luigi Chinetti avait conduit presque toute la course !

1954, Maranello contre Coventry

L'édition 1954 s'annonce équilibrée : Lancia et Mercedes ne sont pas là (elles se concentrent sur la F1), la bataille est entre Jaguar (avec la nouvelle D-Type), Porsche (avec la petite et très rapide 550 RS), Maserati avec l'A6 GCS/ '53 (on monte un 6 cylindres de 2,5 litres) et Ferrari.

Maranello dispose de deux 375 Plus avec la dernière évolution du V12 "Lampredi" porté à cinq litres et plus de 350 ch.

La course débute sous un ciel menaçant avec les Ferrari en tête mais le déluge s'installe rapidement et devient ainsi un deal entre Ferrari et Jaguar. Toujours à l'heure du dîner, Gonzales mène et après minuit, lui et son coéquipier Trintignant ont deux tours d'avance sur Duncan Hamilton et Tony Rolt dans la D-Type.





Au lever du soleil, la 375 Plus en tête commence à ressentir la pression de la Jaguar. Le Cavallino est resté premier jusqu'aux étapes finales où, arrêté au stand pour faire le plein, le 375 Plus n'a pas voulu repartir. Après sept très longues minutes, les mécanos parviennent à relancer le V12, Gonzales repart avec moins d'un tour d'avance. Mais il tient bon et remporte l'épreuve devant la Jaguar.

1958, un lac d'eau

Seuls les moteurs atmosphériques jusqu'à trois litres peuvent participer à l'édition 1958. Jaguar n'est pas officiellement présent mais la maison mère a tout de même apporté son aide aux particuliers. Le duel principal oppose l'Italie et l'Angleterre, les Ferrari 250 Testa Rossa d'un côté, Jaguar Lister, Aston Martin et Lotus de l'autre.

Maranello se présente avec pas moins de six Testa Rossa, les officiels confiés à Hawthorn/Collins, Hill/Gendebien et Von Trips/Seidel. Une autre opposition vient de Lister, Porsche, Lotus et Maserati. Au départ, Stirling Moss part en courant et dans la première heure de la course, les trois premiers tours de tous les concurrents.

A 6 heures du soir l'Anglais casse une bielle et abandonne, Hill prend la tête. Dans la nuit un déluge s'abat sur le circuit et une sélection animée commence : la piste inondée entraîne de nombreux accidents qui entraînent des chavirages continus ; mais devant l'Américain et le Belge.

A deux heures du matin, alors que l'eau continue de couler, il y a vingt-six pilotes à

pleine vitesse, la moitié des partants : Hill et Gendebien sont en tête, Duncan Hamilton et Ivor Bueb sont deuxièmes après plus d'un tour.

Dans la matinée Hamilton, excellent 2ème avec la D-Type, part à la faute à l'Arnage et manque de se noyer. La Ferrari de tête se retrouve avec un avantage de dix tours supplémentaires à gérer. Le soleil arrive enfin et l'asphalte sèche. Hill et Gendebien triomphent et apportent leur troisième succès à Maranello.

1960, stratégie et chance

Les 24 Heures du Mans 1960 ont eu lieu une semaine seulement après le tragique GP de Belgique de F1 où deux pilotes ont perdu la vie et deux autres ont été grièvement blessés, dont Stirling Moss.

Face à la perspective de conquérir le Championnat du Monde, l'entreprise de Maranello fait venir dans la Sarthe pas moins de treize voitures officielles et privées. Les adversaires sont avant tout Maserati, avec la Tipo 60 'Birdcage' à long tail et pare-brise hyper-aérodynamique, et les Britanniques. Au départ, Jim Clark est en pole position. Masten Gregory n'a pas pu être rapide, mais il a effectué une formidable remontée, dépassant vingt voitures et passant la ligne d'arrivée dès le premier tour en première position. À la troisième heure, la pluie commence et avec elle viennent les accidents.

La 250 TR 59/60 de Gendebien et Paul Frère prend la tête et de la deuxième à la sixième position il n'y a que des Rouges. Le Français et le Belge, grâce à la stratégie et



à la chance, font le plein au bon moment et commencent à prendre un avantage qu'ils ne perdront plus pour le reste de la course. A l'heure du dîner, les deux pilotes Ferrari ont déjà un tour d'avance. Mais dans la nuit Aston Martin parvient à regagner une excellente deuxième place en jouant sur la maniabilité. Cependant, aucun événement n'inquiète les 250 aux commandes.

Dans la première matinée, l'avantage accumulé atteint cinq tours, tandis que le soleil est revenu réchauffer l'atmosphère. La deuxième est une autre Ferrari et la troisième une Porsche barchetta. Dans la dernière partie de la course Gendebien et Frère se sont stabilisés pour s'administrer un avantage de quatre tours à 170 heures de moyenne. La Testa Rossa 59 du NART les poursuit. Le couple belge s'impose devant la deuxième Ferrari tandis que l'Aston Martin DBR1 de Salvadori et Clark termine à la troisième place ; quatrième, cinquième, sixième et septième sont les Ferrari GT. Parmi celles-ci les 250 SWB de Fernand Tavano et Pierre Dumay, vainqueurs de la catégorie.

1961, armée rouge

L'édition 61 marque la présence de onze Ferrari entre Sport et GT. Dans cet escadron, Enzo Ferrari insère quatre exemples officiels de pointe. Il s'agit de deux 250 Testa Rossa (une pour Olivier Gendebien et Phil Hill) et d'une nouvelle 246 SP à moteur central arrière. Le même V6 Dino 2.4 qui avait remporté la Targa Florio en avril précédent. La dernière Ferrari officielle présente est un prototype basé sur une 250 SWB. Elle est « poinçonnée » 2643GT, a une carrosserie Pininfarina et est équipée d'un moteur Testa Rossa (elle est aujourd'hui universellement reconnue



comme le prototype de la 250 GTO). La pluie a détrempe l'asphalte le matin du départ mais la surface était à nouveau sèche au départ. La 250 TRI de Hill, la 246

SP de Ginther, la Maserati Tipo 63 de Cunningham et une Ferrari NART prennent déjà la mer. A 6 heures du soir, il recommence à pleuvoir et les accidents arrivent.

Ce dernier échange régulièrement avec Gendebien et tous deux abordent la nuit mancelle à un rythme régulier.

A 22h30 du soir ils prennent la tête mais dans la nuit ils se relaient en tête avec la voiture des frères Rodriguez. Ceux-ci sont contraints de regagner les stands le premier matin, de perdre une demi-heure et de revenir avec quatre tours de retard dans la deuxième voiture. Leur course se termine à deux heures de l'après-midi en raison de problèmes de moteur.

Hill et Gendebien, déjà vainqueurs de 58, remporte cette édition au volant de la 250 TRI/61. Ferrari occupera les trois premières places du classement, avec en seconde position, Willy Mairesse et Mikes Parkes sur une 250 TRI/61 et en troisième position, la 250 GT SWB de Pierre Noblet et Jean Guichet.



1962, la fameuse 330 TRI

La saison World Sport est orientée vers la promotion des voitures GT. Le calendrier s'élargit à une quinzaine de courses : courses courtes, montées et épreuves d'endurance. Au profit de ces derniers, qui ont toujours eu beaucoup de succès, une formule à part est créée : les quatre grands rendez-vous de l'année (Sebring, Targa Florio, Nürburgring et Le Mans) sont ainsi réunis dans le Challenge Mondial de Vitesse et Endurance. Maranello est présent à l'édition 62 avec dix-huit voitures (Abarth, deuxième, avec neuf).

Le modèle haut de gamme est la 330 TRI/LM, lancée par Carlo Chiti et complétée par Mauro Forghieri après le départ de nombreux managers de masse de Ferrari en novembre 1961. Il a un moteur de quatre litres, la nouvelle limite réglementaire autorisée. Le même moteur est installé dans une 250 GTO présente.

La voiture est confiée à Hill et Gendebien, deux super-experts de la course. Les concurrents ont suivi : la nouvelle Maserati 151, l'Aston Martin Dp212 héritière de la DB4, la Jaguar Type E nouvellement homologuée en GT. Au départ de la course Phil Hill est d'abord suivi par les frères Rodriguez. L'Américain s'est assuré la première place avec son collègue tout en étant poursuivi par trois Maserati 151 (deux de l'écurie Cunningham, une de Maserati France). Tous trois sont contraints de se retirer dans la nuit. Après avoir vu les Rodriguez abandonner et éviter un accident, Hill et Gendebien marchent tranquillement vers la victoire ; derrière eux deux 250 GTO et deux Jaguar Type-E.

1963, vive l'Italie

La victoire Ferrari de 1963 a une saveur particulière : la première voiture de course de Maranello à moteur arrière, le premier équipage entièrement italien (Lorenzo Bandini et Lodovico Scarfiotti).

Le CSI crée la catégorie Prototypes et fixe la limite de cylindrée à quatre litres. Maranello participe avec onze voitures, quatre officielles et sept privées. Dans le premier groupe se trouve le nouveau 250P avec moteur arrière central.

Chez les particuliers on retrouve les 330 LMB inédites toujours à moteur avant. La compétition était animée par Maserati (avec la 151 mise à jour vers le V8 à injection de 5 litres), Aston Martin (avec les DP214 et DP215), Jaguar (avec la E-Type Lightweight) et les débutantes Lola MK6.





Ferrari démarre en trombe et place une quinte flush royale devant le groupe de poursuivants. Willy Mairesse et John Surtees prennent peu à peu une large avance tandis que Mike Parkes et Umberto Maglioli, dans la nuit, sont contraints de s'arrêter longuement sur casse mécanique et reviennent avec dix tours de retard. Scarfiotti et Bandini poursuivent à la deuxième place. Mais à 10 h 45, Surtees est revenu pour faire le plein et changer de pilote lorsque son 250P a pris feu et s'est retiré.

Le couple Bandini/Scarfiotti prend les devants et s'impose, deuxième une GTO, troisième Parkes et Maglioli.

C'est historique, Ferrari place 6 voitures aux six premières places ! 1er, Ferrari 250P de Bandini/Scarfiotti, 2ème, 250 GTO de Blaton/Langlois von Ophem, 3ème, 250P de Parkes et Maglioli, 4ème place pour Pierre Dumay et sa Ferrari 250 GTO, et 5ème, la Ferrari 330 LMB de Sears/Salmon et enfin, en 6ème position, la Ferrari 250 GTO/LMB de Gregory/David Piper.

1964, il y a Ford, mais Ferrari réalise un triplé

Enzo Ferrari entend arriver à l'édition 64 avec un maximum d'énergie : les nouvelles



GT40 n'y parviendront probablement pas mais l'ennemi ne doit pas être sous-estimé.

Le Cavallino transporte trois 275P officiels et, via NART et Maranello Concessionaires, trois 330P. La concurrence la plus féroce vient de Ford (avec la GT40 et la Cobra Daytona) et de Porsche avec la 904. Il ne faut pas négliger la présence de l'Isorivolta avec la nouvelle A3/C motorisée par Chevrolet.

Les Ferrari partent devant et tiennent tête aux Cobra Daytona, GT40 et Porsche. Le 330P de Surtees/Bandini prend l'avantage dans la 2ème heure. Maserati poursuit bien et parvient à se hisser à la troisième place mais dans la nuit la 151 abandonne suite à des problèmes électriques.

Trois Ferrari d'usine courent devant tout le monde pendant la majeure partie de la nuit, avec la 330P de Surtees/Bandini en tête, une Cobra Daytona quatrième, une Porsche 904 cinquième, la 275P de Vaccarella/Guichet. Ceux-ci prennent la tête et à 8h du matin ils ont sept tours d'avance sur les 330P de Graham Hill et Jo Bonnier.



Historique le petit poucet Ferrari bat le géant Ford et de quelle manière ! Trois Ferrari aux trois premières places ! La 275P de Guichet/Vaccarella, puis la 330P de Graham Hill et enfin, la Ferrari 330P de Surtess et Bandini.

1965, Ford coule, Ferrari triple la mise
Ferrari aligne la nouvelle 330P2. Drake est entré en conflit avec la commission des sports à propos du refus d'homologation de la 250 LM en catégorie GT. Ainsi les 250 LM des équipes privées (pas moins de cinq unités) sont inscrites parmi les Prototypes.

Dans les deux premières heures, on assiste à l'abandon de la Maserati Tipo 65 : Bonnier parvient à regagner les stands mais ici s'achève la présence du Trident

dans l'histoire des 24 Heures. Au cours de la troisième heure, les Ford GT40 MKII sont sorties et les Ferrari 330P2 d'usine prennent la tête mais commencent à ralentir après la tombée de la nuit avec des problèmes de freins.

Du jour au lendemain, le leadership des Ferrari privées se construit, la 250 LM de NART et la 275 GTB de l'Ecurie Francorchamps roulent bien grâce à leur fiabilité. Au matin le classement prend sa forme définitive : à 10h la deuxième 330P2 abandonne (la première avait abandonné dans la nuit) et à la 23ème heure la troisième jette également l'éponge.

Masten Gregory et Jochen Rindt, sur les 250 LM du NART, franchissent la ligne d'arrivée





après avoir géré une avance de cinq tours. Des années après la victoire, il sera révélé qu'un troisième pilote, Ed Hughus, a conduit la voiture gagnante pendant la nuit...

Au final, trois Ferrari aux trois premières places, la Ferrari 250LM de Gregory, Jochen Rindt, en deux, la 250 LM de Pierre Dumay et en trois, la Ferrari 275 GTB de MLairesse/Blaton.

A noter également la 6ème place d'une autre Ferrari, la 250 LM de l'écurie Filipinetti, suivi de la 365 P1/P2 spyder du North America Racing Team.



L'épopée du Mans



n°15 Cevert, n°15 Pescarolo-Graham Hill, n°16, Jabouille

MATRA

L'HISTOIRE DE MATRA A DÉBUTÉ DANS LE SPORT AVEC DES SUCCÈS ÉMINEMMENT PRESTIGIEUX EN FORMULE 1 ET AUX 24H DU MANS.

Cette histoire a pu être écrite en partie grâce à Henri Pescarolo, la légende des 24H avec ses 33 participations, ses 4 succès dont 3 avec Matra (nous fêtons cette année les 50 ans de sa première victoire en 1972).

Il y a un peu plus d'un demi-siècle, Matra remportait une victoire qui mettait fin à 22 années d'absence d'un constructeur français au palmarès des 24 Heures du Mans, depuis Talbot-Lago en 1950.

Venu de l'industrie aéronautique, Matra a conquis en piste le cœur des fans français et révélé une nouvelle génération de pilotes, dont Henri Pescarolo, triple vainqueur dans la Sarthe, est la figure de proue.

1968-1971 : des exploits et des promesses

En 1968, sur l'unique voiture engagée, Henri Pescarolo marque les esprits en pilotant de nuit sous la pluie une Matra en panne d'essuie-glace. Remontés en

deuxième position, le pilote français et son compatriote Johnny Servoz-Gavin abandonnent à trois heures de l'arrivée, à la suite d'un début d'incendie provoqué par une crevaison. L'année suivante, trois des quatre voitures engagées terminent dans les dix premiers du classement général grâce à Jean-Pierre Beltoise/Piers Courage (4e), Jean Guichet/Nino Vaccarella (5e) et Nanni Galli/Robin Widdows (7e).

En 1970, les quatre voitures engagées ont abandonné avant même les douze coups de minuit. En 1971, la seule Matra au départ est aux mains de Chris Amon et Jean-Pierre Beltoise et se hisse jusqu'en deuxième position, à la poursuite de la Porsche 917 des futurs vainqueurs Helmut Marko/Gijs van Lennep. Mais ils doivent se retirer le dimanche matin.

1972-1974 : la victoire et le panache

A partir de 1972, Matra met toutes les chances de son côté pour gagner les 24 Heures du Mans : engagement dans cette





seule course du Championnat du monde des Marques (ancêtre de l'actuel Championnat du monde d'Endurance FIA) en 1972 (ainsi qu'une présence en Formule 1), retrait de la Formule 1 pour un engagement à temps plein en Championnat du monde des Marques en 1973 et 74. Cette stratégie se solde par trois victoires consécutives. Mais le chemin du succès est loin d'être un long fleuve tranquille.

En 1972, en présence du Président de la République Georges Pompidou venu donner le départ de la course, le constructeur français perd une voiture dès le deuxième tour, tandis que la pluie arbitre un duel fratricide entre les Matra d'Henri Pescarolo/Graham Hill et François Cevert/Howden Ganley, qui tournera en faveur des premiers nommés.

Absent en 1972 à la suite d'essais préliminaires difficiles, Ferrari est de retour en 1973. Un superbe duel franco-italien rythme l'édition du demi-siècle des 24 Heures jusqu'à 90 minutes du drapeau à damier, quand abandonne la Ferrari de Jacky Ickx/Brian Redman. Henri Pescarolo s'impose une nouvelle fois, associé cette fois à Gérard Larrousse.

En 1974, Ferrari a tiré un trait sur l'endurance pour restaurer son prestige en Formule 1, où le cheval cabré n'a pas été titré depuis 1964. Alors que le duo Pescarolo/Larrousse dispose d'une confortable avance de onze tours, la Matra n°7 s'immobilise dans la ligne droite des Hunaudières, en proie à un problème de boîte de vitesses. Après avoir soulevé le

capot moteur et effectué une réparation de fortune, Henri Pescarolo regagne les stands en troisième pour réparation. Mais la Porsche de Gijs van Lennep/Herbert Müller, revenue à moins de trois minutes, connaît elle aussi des ennuis de transmission en fin de course. Matra remporte sa troisième victoire consécutive, tout comme Henri Pescarolo, qui est toujours le seul pilote français à avoir réussi cette performance aux 24 Heures du Mans.

« Génération Matra » et autres grands noms du sport automobile

De la Formule 3 à la Formule 1 en passant bien sûr par les 24 Heures, la saga Matra a permis l'épanouissement d'une exceptionnelle nouvelle génération française, qui a brillé aussi bien au Mans qu'en monoplace.

A eux trois, Jean-Pierre Beltoise, Henri Pescarolo et François Cevert ont réinventé le sport automobile français des années 1960 et 70. Par leurs exploits en piste et leur attitude, ils ont conquis en France une immense popularité. Le premier en initiant cette nouvelle vague française ; le deuxième par ses exploits sarthois (notamment en 1968) ; le troisième en devenant en 1971 le premier vainqueur français en Formule 1 depuis Maurice Trintignant en 1958, brillant aussi bien sur les circuits (pole position en 1972 et record du tour en 1973 au Mans) qu'au piano sur les plateaux de télévision.

Des pilotes de premier plan

Premier coéquipier d'Henri Pescarolo au Mans en 1966 et 67, Jean-Pierre Jaussaud signera deux victoires aux 24 Heures, en

1978 sur Renault-Alpine puis 1980 sur Rondeau. Jean-Pierre Jabouille a mis ses immenses talents de pilote ingénieur au service de Matra, de Renault pour la première victoire de la technologie du turbo-compresseur en Formule 1, avant de contribuer dans les années 1990 au programme 905 de Peugeot. Patrick Depailler était lui aussi un pilote à la sensibilité technique très prisée des ingénieurs.

Parmi les pilotes Matra des années 1970, citons également la fidélité de Bob Wollek aux 24 Heures (30 participations), la pointe de vitesse de Jean-Pierre Jarier, ainsi que les trois podiums du Manceau François Migault (3e en 1974, 2e en 1976, 3e en 1981).

Plusieurs vainqueurs des 24 Heures ont également fait briller Matra dans la Sarthe. En 1969, le Français Jean Guichet demande à Jean-Luc Lagardère de reformer le duo qu'il formait en 1964 avec le Sicilien Nino Vaccarella, pour leur victoire commune aux 24 Heures 1964 sur Ferrari. Et cinq ans plus tard, ils offrent à Matra son premier top 5 au classement général (5e).

En 1972, Graham Hill vise chez Matra un exploit qu'il est encore aujourd'hui le seul à avoir réussi : ajouter la victoire sarthoise à celle conquise à Indianapolis en 1966 et à ses deux titres mondiaux en Formule 1. Triple champion du monde F1, Jack Brabham n'a jamais gagné au Mans, mais a disputé ses troisièmes et dernières 24 Heures en 1970, associé à François Cevert (abandon). Quelques semaines plus tard, l'Australien signe sa dernière victoire internationale en compagnie du Français sur le circuit de Montlhéry lors des 1000 km de Paris, avant de prendre sa retraite.

Ce brillant panorama ne saurait être tout à fait complet sans évoquer le merveilleux feulement aigu du V12 Matra, qui enchante toujours aujourd'hui les passionnés des 24 Heures du Mans et de sport automobile.



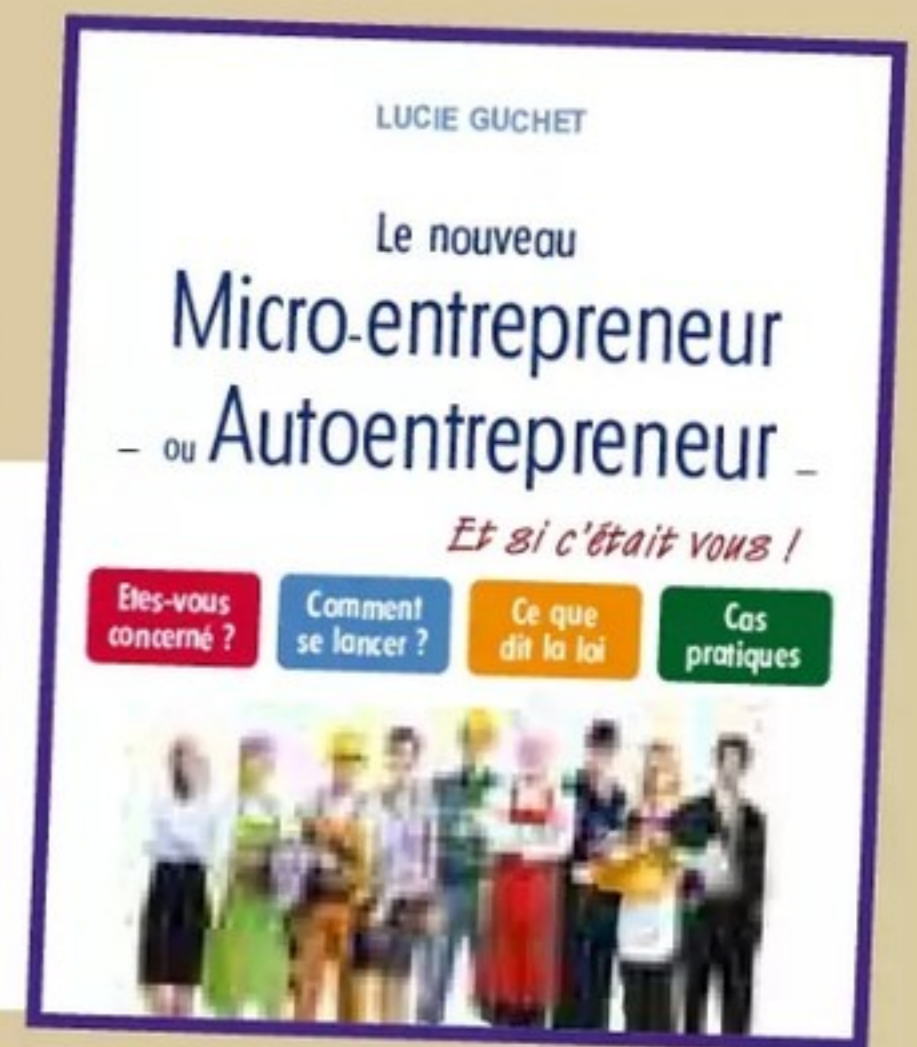
Vous voulez créer votre activité !

Retrouvez toutes les explications, formalités et conseils dans...

N°609 — 16 € — 160 p. - Dim. 14 x 19 cm

Formalités, fonctionnement, cadres juridique, social et fiscal. La micro-entreprise - ou autoentreprise, puisqu'il s'agit du même statut - séduit, chaque année, de plus en plus de Français, certains pour exercer leur activité principale, et d'autres, une activité complémentaire. Ce statut séduit notamment de par sa simplicité : gestion et comptabilité sont simplifiées à l'extrême et permettent ainsi, quel que soit son profil, de lancer une activité indépendante.

Il est temps de se lancer ! - Une micro-entreprise : qui, quoi, comment ? - Un statut à part entière - Avantages à devenir auto-entrepreneur - Vos obligations - Combien ça coûte ? - Pour une activité de complément ? - Récapitulatif sur vos charges...



N°640 — 30 €

330 p. - Dim. 15 x 21 cm
Réglementations, création, reprise et gestion d'un camping réclament des connaissances spécifiques que ce guide pratique expose.



N°612 — 33 €

290 p. - Dim. 15 x 21 cm
Comment créer ou reprendre un hôtel ? Comment rechercher une opportunité ? Toutes les clés pour un bon départ et une bonne gestion



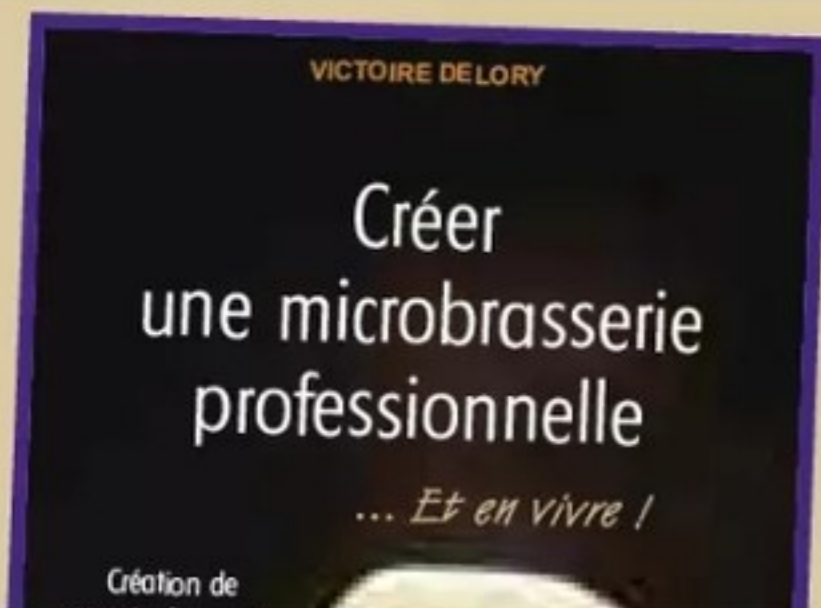
N°654 — 25 €

260 p. - Dim. 15 x 21 cm
Restaurateurs, boulangers, traiteurs... Créer son activité ou trouver un métier, voici toutes les éléments d'informations pour profiter des meilleures opportunités



N°331 — 20,80 €

160 p. - Dim. 14 x 19 cm
Sont décrits : étude et diplôme, procédure d'accès à la profession, rémunération, conditions de travail et de carrière !



N°633 — 23,50 €

200 p. - Dim. 15 x 21 cm
Comment créer une microbrasserie : Réglementation - Préparer son projet. La fabrication de la bière. Vendre : les circuits de distribution...



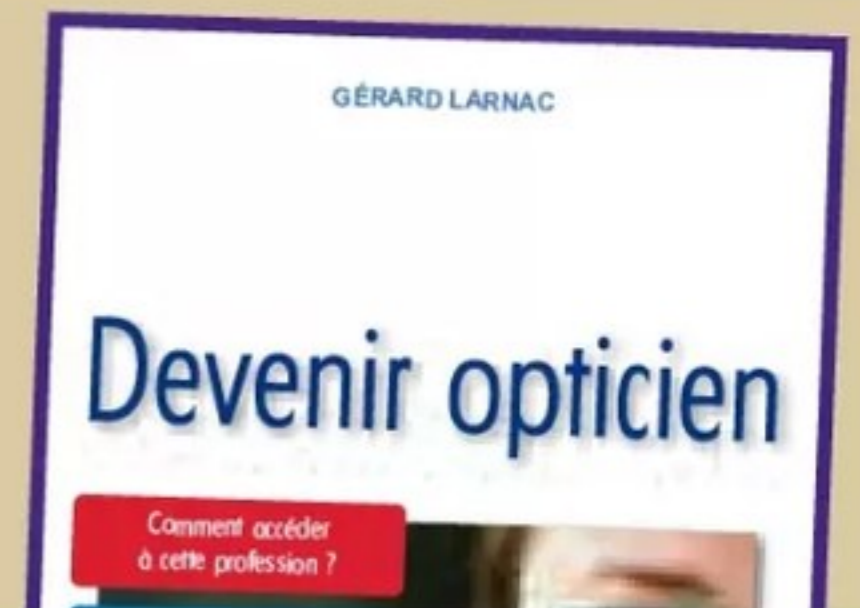
N°624 — 25 €

330 p. - Dim. 15 x 21 cm
70 métiers exercés au domicile des clients accessibles au plus grand nombre. Emplois, formations : toutes les pistes !



N°646 — 25 €

250 p. - Dim. 15 x 21 cm
Créer ou reprendre une entreprise Découvrir toutes les professions Trouver un emploi - Réglementation Tendances & perspectives



N°623 — 25 €

280 p. - Dim. 15 x 21 cm
Accès réglementé à la profession. Evolution du métier d'opticien ? Quelles sont les perspectives du marché de l'optique-lunetterie ?



N°94 — 30 €

360 p. - Dim. 15 x 21 cm
Création, administration, législation, fiscalité... Comment développer et dynamiser ses activités dans le tourisme équestre.



N°653 — 25 €

230 p. - Dim. 15 x 21 cm
Toiletteur, pet sitter, aide-soignant, comportementaliste... des métiers accessibles au plus grand nombre. Emplois, formations : toutes les pistes !



N°559 — 30 €

290 p. - Dim. 15 x 21 cm
De la création à la revente : les clés de la réussite, les pièges à éviter, les fondamentaux à respecter...



N°637 — 25 €

410 p. - Dim. 15 x 21 cm
Constat d'une crise unique Témoignages et perspectives Impact économique - Séisme social Avenir de la profession

Bon de commande à renvoyer à : **LAFONT PRESSE**
53 rue du Chemin Vert - 92100 Boulogne-Billancourt

Coordonnées complètes :

Signature
Cachet

vous commande les ouvrages dont les n° suivent :

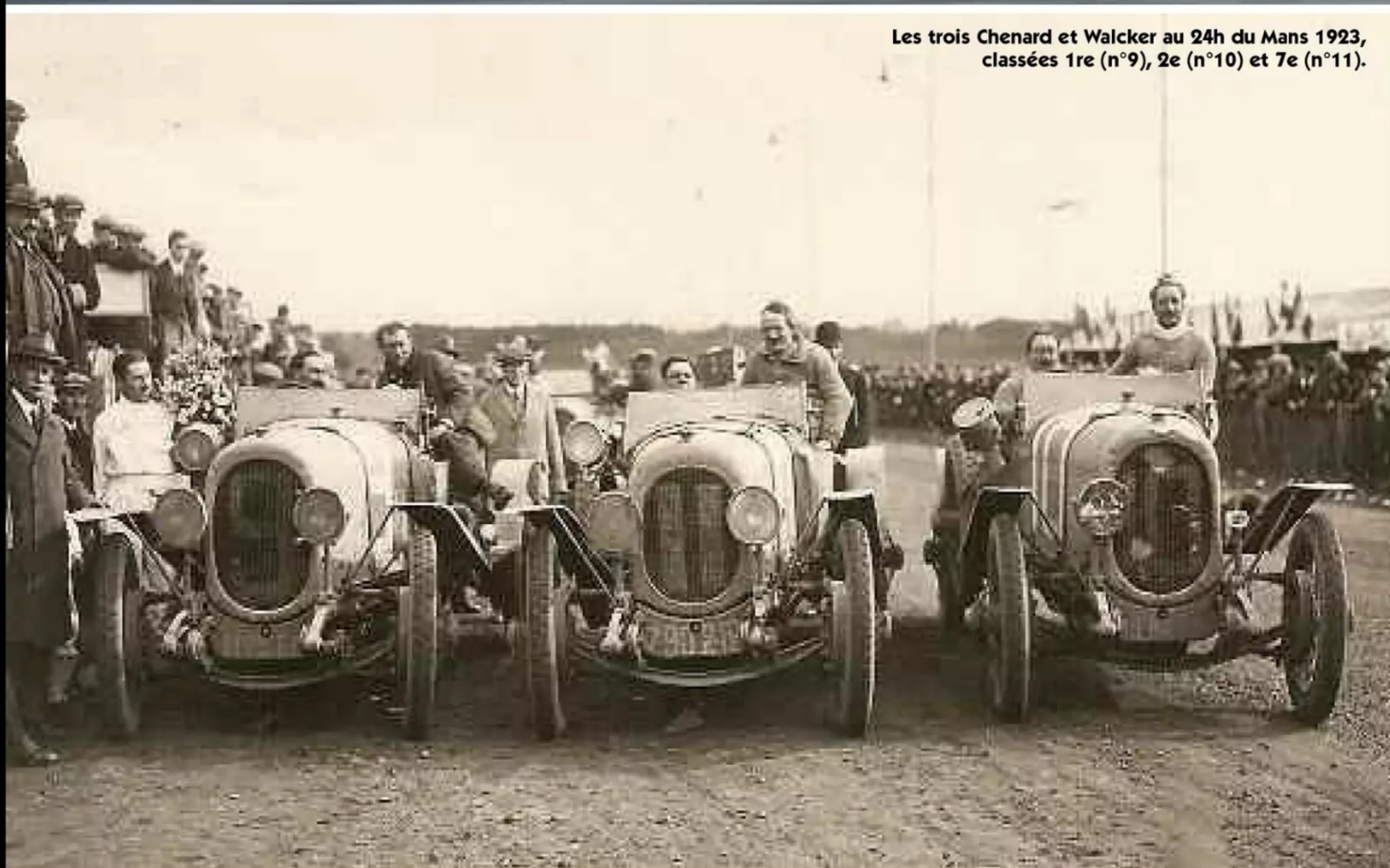
Ci-joint mon règlement par chèque ou CCP de€ à l'ordre de **LAFONT PRESSE**

Règlement par CB : N° _ _ _ / _ _ _ / _ _ _ Validité : _ _ / _ _ N° crypto. : _ _ _

Jacky Haran (FRA) Jean Louis Schlesser (FRA) Philippe Streiff (FRA)
Rondeau M379 Ford Cosworth CL GTP 3.0 Jean Rondeau.



Les trois Chenard et Walcker au 24h du Mans 1923,
classées 1re (n°9), 2e (n°10) et 7e (n°11).



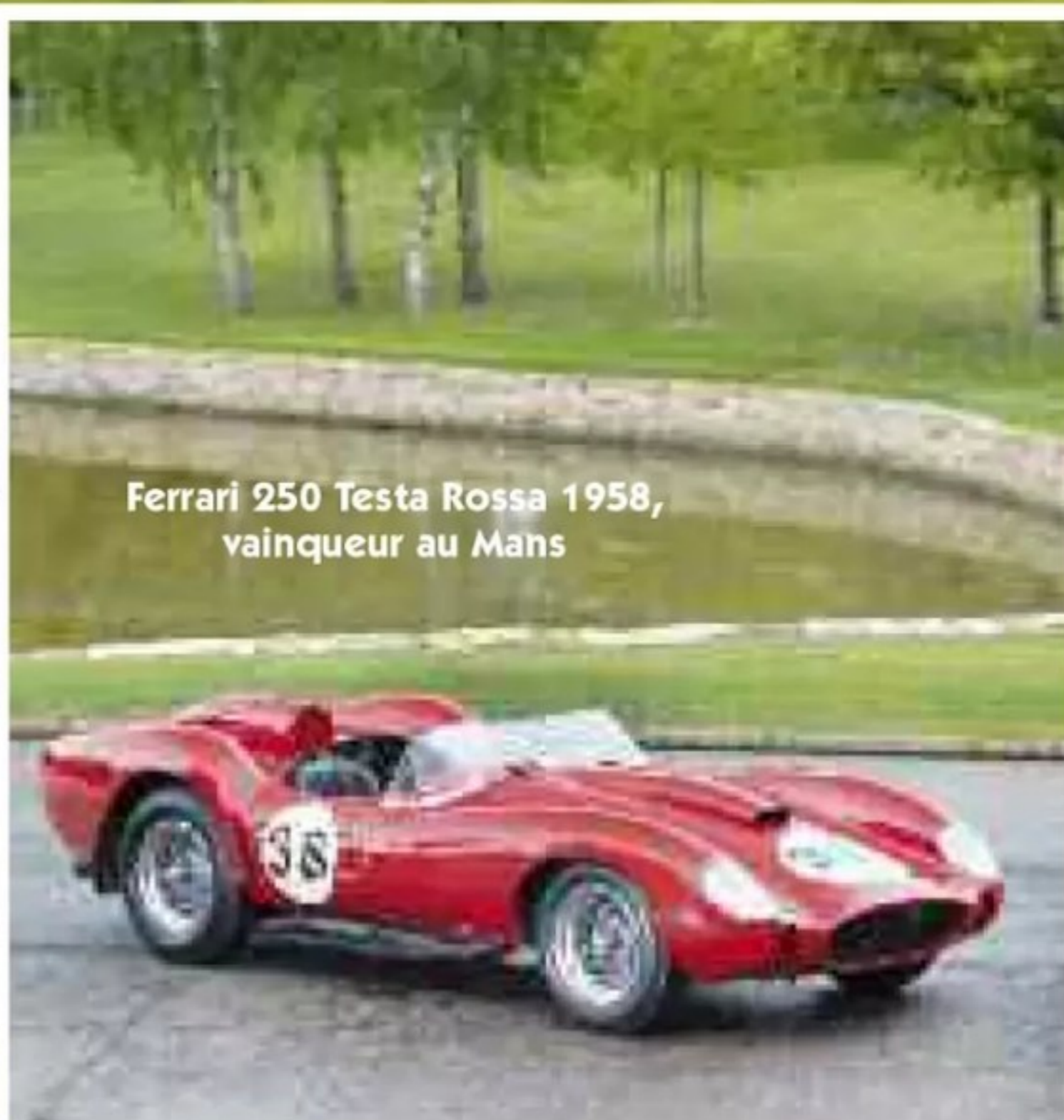
La TWR-Porsche WSC-95, victorieuse de l'édition 1997.



Une Lorraine-Dietrich B3-6 de 1925.



Ferrari 250 Testa Rossa 1958, vainqueur au Mans



Bugatti vainqueur des 24 Heures du Mans 1937, avec Robert Benoist et Jean-Pierre Wimille.



Alfa Romeo de Zehender et Marinoni aux 24 heures du Mans en 1931.

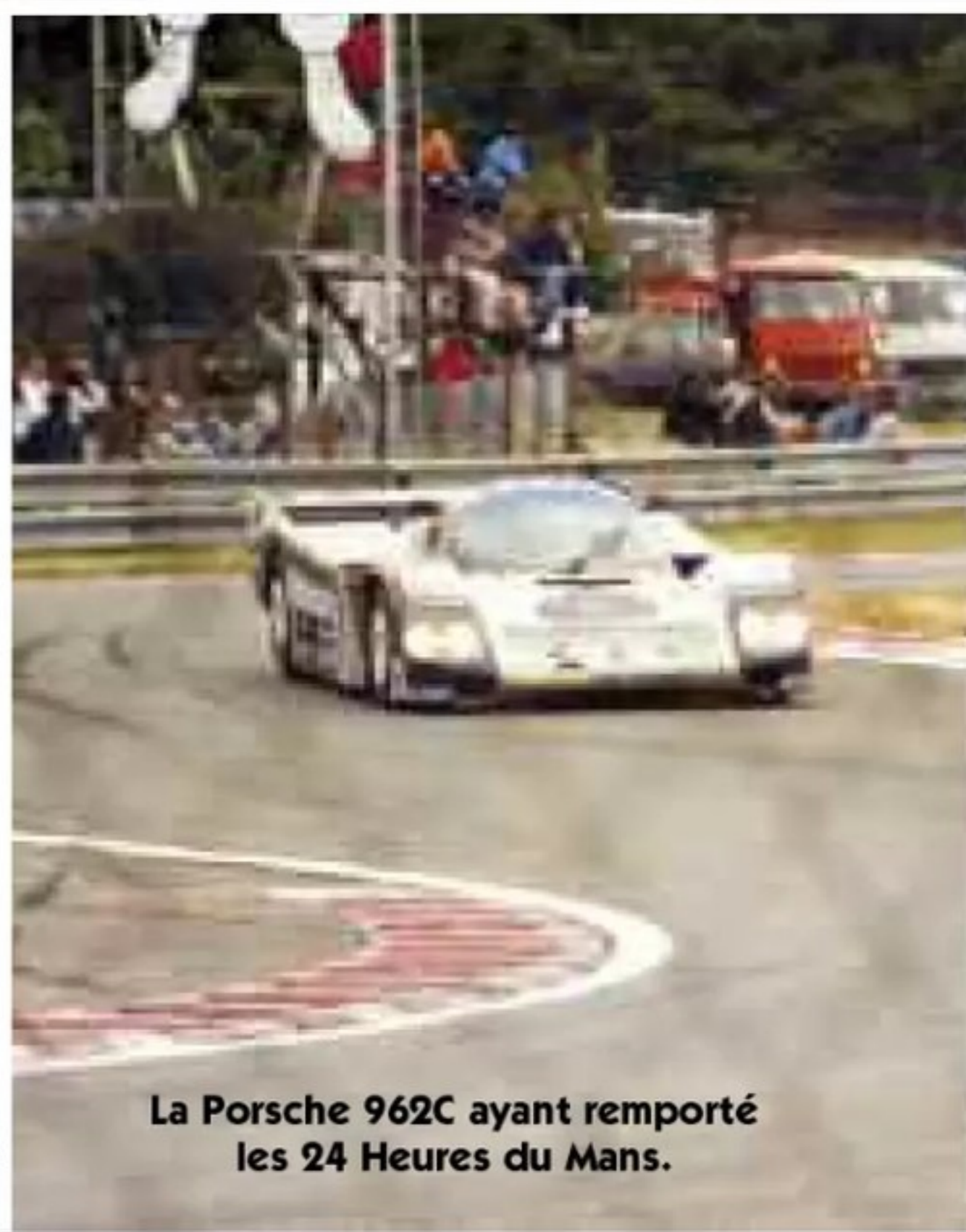




La Bentley 4½ Litre no 10, troisième aux 24 Heures du Mans 1929.



1949, première victorieuse pour Ferrari, et exploit de Chinetti.



La Porsche 962C ayant remporté les 24 Heures du Mans.



La Toyota LMP1 d'Alonso remporte l'épreuve de 2018



L'Audi R10 TDI, victorieuse de l'édition 2006



La Jaguar XJR-12, victorieuse de l'édition 1990



La Matra Simca MS670, victorieuse de l'édition 1972



La Porsche 917 K, victorieuse de l'édition 1970



La Peugeot 905 Evo 1B, victorieuse de l'édition 1993.



La Renault Alpine A442B, victorieuse de l'édition 1978.

