

NUMERO 025 00  
19 FÉVRIER 2025

# AUTO *hebdo*

**MATHIEU BAUMEL**  
ENTRETIEN EXCLUSIF

**WRC SUÈDE**  
TOYOTA ASSOMME HYUNDAI



CHAMPIONNAT DU MONDE

# ENDURANCE

LE GUIDE

# 2025

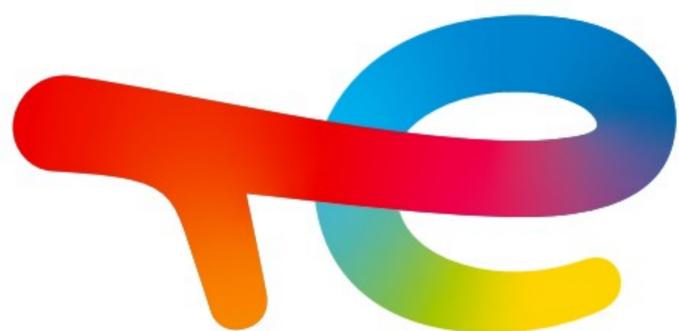
L 14545 - 2500 S - F: 6,90 € - RD



FR: 8,90 € - BELUX: 7,90 € - CH: 11,20 CHF  
ESP/PT/PORT. CONT: 7,40 € - MAR: 80 MAD  
DOM/A: 8,4 € - CAN/A: 12,98 \$CAD

**excellium**  
Racing 100

Avec TotalEnergies,  
les 24 Heures du Mans se  
disputent avec un carburant  
certifié 100 % durable



**TotalEnergies**

TotalEnergies est le fournisseur officiel de carburant certifié 100 % durable\* pour le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA (WEC). Pour la quatrième année consécutive, Excellium Racing 100 permet de réduire de 65%\*\* les émissions de CO<sub>2</sub> et propulse les voitures des 24 Heures du Mans et de l'European Le Mans Series (ELMS).

**24h**  
LE MANS



**WEC**  
FIA WORLD ENDURANCE  
CHAMPIONSHIP  
A PARTNERSHIP

L'énergie est notre avenir, économisons-la!

[competition.totalenergies.com/fr](http://competition.totalenergies.com/fr)

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

# SOMMAIRE

N°2500 / 19 FÉVRIER 2025



ÉDITO 4 - EN COUVERTURE 6 - BRIEFING 8 - MODÉLISME 18 - LIBRE ARBITRE 82

» ABONNEZ-VOUS  
VOIR PAGES 19 & 31

## REPORTAGES

<b>GUIDE WEC 2025</b>	<b>20</b>
Interview Frédéric Lequien	22
Calendrier WEC	23
Infographie : la diversité au rendez-vous	24
Covoiturage avec Bobby Rahal	26
Enjeux Hypercar	32
Enjeux LMGT3	36
Règlement sportif	37
Aston Martin, le tonnerre gronde	38
Analyse Technique Aston Martin Valkyrie	40
Interview Kevin Magnussen	42
Interview Sébastien Bourdais	44
Porsche : Julien Andlauer en pente ascendante	46
Alpine : entretenir l'élan	48
Ferrari : l'année de la maturité ?	50
Fiches écuries Hypercar	52
LMGT3 Mercedes, arrivée prudente	62

Portrait Eduardo Barrichello	64
Fiches écuries LMGT3	66
<b>WRC</b> Rallye de Suède	<b>70</b>



## COURSE

<b>NASCAR</b> Daytona	<b>69</b>
--------------------------	-----------

PROCHAIN NUMÉRO

# GUIDE F1 2025

TOUT CE QUI  
CHANGE POUR  
LA SAISON

- > Les écuries
- > Les circuits
- > Les enjeux
- > Les statistiques
- > Les règlements

# MOINS, C'EST PLUS

L'ennemi, c'est le poids. Le secret d'une bonne voiture de sport réside dans sa capacité à réduire au maximum les kilos superflus. Le mantra « *Less is more* » (Moins, c'est plus), si cher à Colin Chapman, était une valeur cardinale au siècle dernier. Cependant, l'arrivée des systèmes prônant une équité sportive (BoP, EoT, et autres acronymes) a amoindri sa prépondérance. Même le WEC va réintroduire dès l'ouverture au Qatar une règle pour uniformiser les poids par équipage ! En cela, le sport auto va à rebours de la société actuelle qui prône l'expression des différences. Or, ce qui sort du rang a tendance à se fracasser sur le mur de l'efficacité. C'était le cas du concept sans aileron arrière de la Peugeot 9X8 hier ; espérons que l'Aston Martin Valkyrie, sans assistance électrique mais avec un gros V12 digne des plus beaux concertos, ne suive pas le même chemin.

On dit aussi que les mots ont un poids. La FIA a profité du dernier Rallye de Suède pour appliquer sa grille de pénalités, en cas de dérapage verbal. Adrien Fourmaux, sanctionné de 10 000 euros pour avoir lâché le mot « *fuck* » (merde, dans la langue de Molière) au terme d'une spéciale, ne l'emploiera assurément plus à la légère ! Nous nous demandons encore ce que lui a valu pareille (in)justice. En revanche, les conséquences de ce nouveau guide du parfait pilote dicté par l'instance dirigeante sont déjà connues. Toute la chaîne de médiatisation du sport automobile est perdante. Les pilotes vont être effrayés dès qu'un micro sera brandi sous leur nez, de peur que les émotions ne sortent sans

contrôle. Lesdits médias ne recueilleront qu'un robinet d'eau tiède (ça commence à être déjà le cas). Le public va se désintéresser de la moindre prise de parole, dont la saveur sera similaire à un verre de grenadine sans sucre. Mince Merde, un peu de lâcher prise !

Alléger ne veut pas dire édulcorer la réalité. J'estime même que c'est l'inverse, la simplification permettant de faire sauter les verrous superficiels et de se reconnecter aux émotions. C'est ce que m'ont enseigné les retrouvailles avec Mathieu Baumel depuis sa chambre d'hôpital à Reims. Lui ne s'appesantit pas sur sa situation. S'il est certes émouvant, le récit qu'il fait de ses dernières semaines a surtout valeur de vie célébrée, ainsi que de ténacité à déplacer les montagnes. En revenant de cette entrevue intense, je suis tombé sur la cathédrale de Reims. Joyau de l'art gothique, lieu emblématique de l'histoire de France, sa vue a fait naître une idée. Celle que l'être humain est capable de merveilles à force de travail et d'inspiration, et que les chefs-d'œuvre les plus imposants peuvent donner une sacrée impression de finesse et de légèreté. Solidement ancré depuis bien des siècles, l'édifice religieux est un tantinet plus lourd que la somme des AUTOhebdo parus, dont nous atteignons le cap symbolique des 2 500 numéros. Merci à toutes et tous pour votre fidélité ! Je ne sais pas vous, mais ma bibliothèque commence à ployer sous la masse d'informations ! Pourtant, l'exemplaire que vous tenez entre vos mains est un poids plume : dans 140 grammes, on en met, des mots !

MEDHI CASOURANG-VERGEZ  
 medhi.casourang

**AUTO hebdo** 102, AVENUE ÉDOUARD VAILLANT,  
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

**CONTACT**  
contact@autohebdo.fr

**ABONNEMENT : 50 numéros, 199,90 euros**

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

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

**Associés**  
D&P Foncière, Romain Bernard  
**Président et Directeur de publication**  
Didier Calmels  
**Directeur général adjoint**  
Romain Bernard  
**Responsable administrative, juridique  
et financière**  
Francine Barrillet

**RÉDACTION MAGAZINE**  
**Rédacteur en chef**  
Romain Bernard  
**Rédacteur en chef adjoint**  
Medhi Casourang-Vergez  
**Grand reporter**  
Jean-Michel Desnoues  
**Reporters**  
Gautier Calmels, Michaël Duforest,  
Gonzalo Forbes, Valentin Glo, Dorian Grangier,  
Cyprien Juilhard, L. Rocci  
**Secrétaire générale de rédaction**  
Sophie Pierre  
**Secrétaires de rédaction**  
Karol Alhaire, Stéphane Goulhot  
**Collaborateurs**  
P. Barré, D. Dricot, F. Gérard, A. Herbin,  
E. Naud, Julie-Anne Popelin (stagiaire)

**VISUEL**  
**Rédacteurs graphistes**  
Étienne Kast, Julien Landeau,  
Nathalie Jacquemin-Murtin, Aline Paumard

**POLE DIGITAL**  
**Rédacteur en chef**  
Romain Bernard

**Responsable des développements  
numériques** : Michaël Duforest

**PUBLICITÉ & MARKETING**  
**Directrices de Publicité**  
Anne Bernard  
abernard@autohebdo.fr  
Sandrine Garibaldi  
sgaribaldi@autohebdo.fr

**GESTION DES VENTES AU NUMÉRO MLP**

**IMPRESSION**  
Maury Imprimeurs SAS, Zone Industrielle,  
45300 Manchecourt

Origine du papier : Belgique (couverture) et  
Autriche (intérieur)  
Le taux de fibres recyclées : 0 % (couverture) et  
39 % (intérieur)  
Eutrophisation des eaux douces :  
Ptot 0,024 kg/t de papier produit (couverture) et  
Ptot 0,011 kg/t de papier produit (intérieur)

**DISTRIBUTION MLP**  
Les manuscrits et documents non insérés  
ne sont pas renvoyés.

Dépôt légal à parution.  
CPPAP 0925 K 81794  
ISSN : 0395-4366



**WEC**

FIA WORLD ENDURANCE  
CHAMPIONSHIP  
A PARTNERSHIP **FIA**

**4**

**GR** TOYOTA  
GAZOO  
RACING

**AMR**



**M**



**FIA WEC**  
**SAISON**  
**2025**

**CADILLAC**



**AMG**  
MOTORSPORT

**CORVETTE**  
RACING

**McLaren**



**LEXUS**

**Ford**

À SUIVRE SUR  
**FIAWEC.TV**

GET IT ON  
**Google Play**

Download on the  
**App Store**

SORTIR DU SILENCE

# MATHIEU BAUMEL

“ C'EST UN MAUVAIS PASSAGE  
DE MA VIE, MAIS QUI VA DÉBLOQUER  
D'AUTRES CHOSES ”

Près de trois semaines après un dramatique accident de la route dont il a été victime à Reims, le copilote français nous livre un témoignage exclusif sans fard. Sa vie n'est plus la même depuis le 29 janvier, et il revient de loin. Mais le mental du sportif a pris le dessus et il se fixe déjà pour objectif de participer au Dakar 2026.

Propos recueillis par Medhi Casaurang-Vergez, à Reims (Marne)

Cela a tout d'un jour de février comme les autres. En bon amoureux de sport, Mathieu Baumel a commencé par suivre la première étape du Rallye de Suède. « *C'est pas mal ce qu'il fait Adrien (Fourmaux. Ndlr), sur la glace en plus, ce n'est pas évident* », s'enthousiasme-t-il, avant de zapper sur sa télé pour ne pas manquer les Mondiaux de ski alpin. Ce soir-là, jour de Saint-Valentin, il fera porter des roses pour son épouse Barbara. Le copilote aurait préféré aller chercher lui-même le bouquet, mais cela lui est impossible. Le voilà immobilisé depuis plus de deux semaines au

CHU de Reims (Marne), où il a été admis en urgence, mercredi 29 janvier dernier. De ce qu'il s'est passé sur la rocade de Reims, en marge du départ du Monte-Carlo Historique, il n'y a pas grand-chose à dire. Ce n'est pas dans le caractère de Mathieu Baumel de ressasser le passé. Il prêtait assistance à un équipage du rallye en panne sur la bande d'arrêt d'urgence, lorsqu'il a été fauché par une Renault Clio. La conductrice était une dame de 73 ans aveuglée par un pare-brise embué. « *C'est un miraculé* », confesse Barbara, admirative du sang-froid de son mari



DPP/IF. LE FLOCH

dans les instants suivants l'accident. L'état désespéré de ses jambes, la douleur inhumaine auraient rendu fou n'importe qui. Pas Mathieu Baumel, qui n'a jamais perdu connaissance sur le lieu du drame. Après avoir lui-même appelé Barbara et les secours, il puise dans ses forces pour se mettre en sécurité, puis aider les urgentistes à le déplacer dans l'ambulance. À son arrivée au CHU, il n'hésite pas à donner de la voix. Non pour se plaindre, mais pour inciter le personnel à l'opérer le plus vite possible. En tout, trois opérations sont nécessaires. La première est la plus lourde, où six litres de sang sont transfusés. « J'ai un sang tout neuf », s'en amuse-t-il aujourd'hui. Lorsque sa femme et ses deux enfants, Mathys et Chloé, arrivent au centre hospitalier, les mots employés par les médecins sont violents. On parle d'« urgence absolue », de « coma artificiel ».

Mathieu Baumel livrait alors un combat pour survivre. « *Je suis mort deux fois, et je suis revenu deux fois* », nous révèle-t-il. « *C'est juste incroyable, car je n'ai pas bénéficié d'aide mécanique ; je suis revenu ici, de moi-même, sans bénéficiaire de défibrillateur.* » Le choix s'est offert à lui. La solution de facilité eût été d'abréger les souffrances, et l'aurait arraché aux siens. Or, il ne les avait pas vus, et en particulier Barbara, le pilier de sa vie. Les amoureux se sont rencontrés au gré des violos du Tour de Corse en 2003. Elle travaillait pour la FFSA ; lui tournait les pages du cahier de notes aux côtés d'un pilote corse. « *Je ne l'avais pas vue à l'hôpital*, explique Mathieu. *Or, j'étais parvenu à une sorte de porte. J'étais conscient de devoir faire un choix, tout de suite. Soit j'y allais, et je mourais, ou alors je restais. Je me suis dit que non, ce n'était pas fini. Il y avait encore quelque chose à faire.* » Le cœur battant, Mathieu Baumel a demandé à voir la femme de sa vie. « *Je voulais que, quelque part, elle me dise... quoi faire. S'il valait mieux que je meure au vu de mon état physique. Bon, elle ne l'aurait jamais fait ! (Sourire) Ou qu'elle me demande de foncer.* » Finalement, Mathieu Baumel s'est forgé une réponse, celle de rester ici-bas.

#### UN MENTAL DE CHAMPION

Mais dans quel état ? La réflexion a été limpide. La jambe droite étant dans un état plus qu'alarmant, il aurait fallu « *10 à 15 ans* » d'efforts et de contraintes pour savoir si elle allait refonctionner. « *Sachant que les chances de réussite étaient très faibles d'après les spécialistes. Alors, j'ai enlevé cette partie. Je me suis libéré de ce truc-là.* » Amputé de la jambe droite, Mathieu Baumel aurait pu s'apitoyer sur son sort. Mais on parle là d'un individu hors du commun. Il ne pleure pas, lorsqu'il termine ce récit intime, et est même fier de montrer les progrès sur sa jambe sauvée, qu'il peut déjà plier. C'est là un trait de caractère de ce sportif accompli, sur terre, mer et à montagne. En plein désert d'Amérique du Sud ou saoudien, Nasser Al-Attiyah ou Guillaume de Mévius ne l'ont jamais vu grincer au terme d'une étape du Dakar ratée. Non, il s'agit d'aller de l'avant, de se projeter pour voir ce que l'avenir peut réserver, peu important les conditions actuelles. Il s'agit d'une seconde nature chez les sportifs de haut niveau, catégorie d'élite à laquelle fait partie Mathieu Baumel. Chaque soir, il soulève des altères pour ne pas perdre de muscles dans le haut du corps. Il aimerait même que la kiné passe plus souvent dans sa chambre pour réaliser davantage d'exercices ! « *J'ai bien fait de m'accrocher, je suis toujours resté dans le positif. Les premières journées furent très dures, bien sûr. Physiquement, moralement. Mon esprit était un peu chamboulé par les calmants (dont il diminue aujourd'hui la dose, afin qu'il apprenne à dominer la douleur ! Ndlr). Mais dès la deuxième opération, je n'avais plus de doute, je me projetais*

*déjà. On va y arriver, ça va le faire !* » Le tout grâce au travail des chirurgiens du CHU, emmenés par le docteur Garrigues, accompagnés des docteurs Joseph et Legros. Une équipe hospitalière avec laquelle Mathieu s'est lié d'amitié.

#### UNE COMMUNAUTÉ SOUDÉE

Hyperactif, le natif de Manosque (Alpes-de-Haute-Provence) ne s'ennuie pas. Il répond encore à la tonne de messages de soutien reçus sur son téléphone, provenant d'amis andorrans mais aussi des collègues du sport auto, qu'il appelle tous par leurs prénoms, des adversaires ou d'anciens pilotes avec qui il a collaboré. À cette évocation, il lâche une petite larme ; tant d'amour, ça réchauffe le cœur. « *Il y a une belle communauté du sport automobile qui s'est mobilisée spontanément autour de Mathieu* », sourit Barbara. Dans cette famille du rallye-raid, François Cazalet (copilote vainqueur d'une étape du Dakar 2025) tient une place à part. Mathieu Baumel a été son mentor, et l'a recommandé aux directeurs de Toyota Gazoo Racing pour qu'il devienne professionnel. Celui-ci n'a pas hésité à délaissier son exploitation agricole béarnaise pour rouler 1 000 km et assister Barbara dans la paperasse administrative, et servir de soutien moral durant une dizaine de jours. Les enfants de Mathieu, Mathys et Chloé, ont eux aussi quitté les bancs de l'école pour se rapprocher de leur papa et apprendre les gestes à suivre pour les exercices d'étirement. « *Ils sont vraiment courageux* », vante Barbara. Cette famille soudée prépare les prochains mois, qui passeront par des séjours dans des centres de rééducation, au Grau-du-Roi, puis à Capbreton. Mais là où Mathieu Baumel devient intarissable, c'est sur les perspectives de retour en rallye-raid. Arrêter sa passion ne lui a jamais traversé l'esprit. En revanche, la manière de modifier le règlement, ainsi que l'habitacle des T1+ pour permettre à des copilotes dans son état physique actuel de concourir, sont deux sujets qui l'intéressent au plus haut point. « *J'ai commencé à parler avec Jérôme Roussel (responsable rallye-raid à la FIA. Ndlr) en ce sens. Et puis, j'aurai un avantage. Avec une jambe appareillée, je serai plus léger ! Ce sera un atout pour mes futures courses.* » Son ambition est claire. « *Je veux revenir pour gagner le Dakar.* » Enfin, Mathieu et Barbara Baumel ont pour projet de lancer une plateforme, sous forme de fondation, afin d'aider les victimes/grands traumatisés de la route démunis face aux coûts inhérents. « *C'est un mauvais passage de ma vie, c'est sûr, mais qui va débloquent d'autres choses. Il va y avoir d'autres très belles parties de ma vie* », conclut Mathieu Baumel. Le voilà au seuil d'une nouvelle étape, la plus dure qu'il ait eu à affronter en 49 ans. Les obstacles seront élevés, mais armé d'une motivation sans faille, et le cœur gonflé d'amour de ses proches, le cap à suivre est déjà fermement fixé. Cela tombe bien, le sens de la navigation est une seconde nature chez lui ! ■

## FORMULE 1

## LES PILOTES DEMANDENT DAVANTAGE DE LIBERTÉ D'EXPRESSION

« NOUS SOMMES DÉJÀ TRÈS LIMITÉS »

Alors que la FIA tend à alourdir les sanctions pour mauvaise conduite, les pilotes réclament de leur côté plus de clémence de la part des instances.

Gonzalo Forbes

Depuis quelques mois, la FIA veut se débarrasser de toutes les vulgarités qui peuvent être entendues publiquement.

Cet hiver, elle a même modifié son règlement sportif, afin de s'autoriser le droit de pénaliser toute mauvaise conduite de la part d'un pilote, de la simple peine financière au retrait de point, et même jusqu'à la suspension en cas de récidive. Désormais, elle serait tentée d'exporter cet autoritarisme jusqu'aux radios diffusées en direct comme l'a récemment laissé entendre son président Mohammed Ben Sulayem. De quoi provoquer un peu plus l'ire des principaux concernés. « Il y a eu des discussions à ce sujet, a confirmé Alex Albon lors

de la présentation de la nouvelle Williams (voir pages suivantes). Nous sommes toujours en train de réfléchir à la manière dont nous voulons formuler ce que nous pensons à propos de ce thème. C'est une question délicate... Pensons-nous que c'est une bonne chose ? Bien sûr que non. » Son nouvel équipier Carlos Sainz a développé un peu plus son argumentaire. Selon l'Espagnol, il ne faut pas oublier de prendre en compte le contexte avant d'agir, surtout lorsqu'un pilote se retrouve dans le feu de l'action.

« Il ne faut pas être trop dur avec ce genre de choses. Ceux qui ne sont pas dans la voiture ne peuvent pas comprendre la pression, l'adrénaline et tout ce que l'on ressent dans la voiture quand on parle à la radio. Quand vous entendez cette passion, même si parfois nous prononçons des injures à la radio, c'est un élément essentiel de la F1 et c'est quelque chose dont nous ne devrions pas nous débarrasser. » Reste à voir si Mohammed Ben Sulayem sera prêt à prendre en considération l'avis des pilotes. ■

WILLIAMS



McLAREN

## FORMULE 1

## McLAREN PROLONGE SON CHEF AÉRODYNAMICIEN

Peter Prodromou continuera de décider de l'aérodynamique des monoplaces oranges pour plusieurs années.

Chez McLaren, on mise sur la continuité et le long terme. Championne du monde en titre chez les Constructeurs, l'écurie anglaise ne veut pas

être ralenti dans son élan. C'est dans cette optique qu'elle a prolongé pour plusieurs saisons Peter Prodromou au poste de directeur technique de l'aérodynamique. L'ingénieur occupe ce poste depuis mars 2023 et son travail a directement eu une influence sur les progrès des Papayes dès l'été suivant. « Le leadership culturel, organisationnel et technique apporté par Peter est inestimable, rappelle le team principal Andrea Stella. Il a été l'un des principaux architectes

du redressement des performances de l'équipe, sur la piste et en dehors, assurant à l'équipe son neuvième championnat Constructeurs en 2024. »

Peter Prodromou est en réalité un ancien de la maison McLaren. Il a rejoint Woking pour la première fois en 1991 au sein du bureau d'études, jusqu'à devenir aérodynamicien en chef. Après une aventure du côté de Red Bull, il revint en 2014 en tant qu'ingénieur en chef.

« C'est un honneur de faire partie d'une telle équipe et de contribuer à cette ascension, se réjouit l'intéressé. Après les succès de la saison dernière, j'ai hâte d'apporter ma patte à l'effort collectif et notre ambition commune reste de remporter d'autres titres mondiaux. » G.F.

## « DÉCLA

Je vois Hadjar comme le nouvel Oscar Piastri. Si j'avais été chez Red Bull, je lui aurais donné le baquet qui est revenu à Liam Lawson. Hadjar aurait été plus facile à gérer et un meilleur coéquipier pour Max Verstappen. » Juan Pablo Montoya auprès de CasinoApps.

26, 27 & 28 FEV

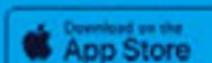


# 18h QATAR 12



FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

EN DIRECT SUR  
**FIAWEC.TV**



FORMULE 1

# McLAREN MCL39

## UN APPÉTIT D'OGRE

**En dévoilant sa nouvelle monoplace à la surprise générale sur le circuit de Silverstone, McLaren a envoyé un message clair : en 2025, l'écurie vise le doublé.**

Cyprien Juilhard

Lorsque McLaren avait remporté son dernier titre de champion du monde, la France venait d'être sacrée au foot quelques mois plus tôt face au Brésil (3-0), l'Euro ne circulait pas dans l'Union européenne et Michael Schumacher n'était encore que double champion du monde. Si l'année 1998 paraît déjà si loin pour les nostalgiques, le temps s'est écoulé infiniment lentement chez McLaren, à la recherche de sa gloire perdue depuis tant d'années. En remportant le titre des Constructeurs fin 2024, à Abou Dhabi face à Ferrari, l'écurie de Woking a mis fin à vingt-six ans de disette, en décrochant son deuxième titre au XXI<sup>e</sup> siècle après celui des Pilotes obtenu par Lewis Hamilton en 2008.

La malédiction a beau être enfin brisée, pas question de s'en satisfaire. Lando Norris a manqué sa chance de remporter le championnat des Pilotes, une quatrième fois revenu à Max Verstappen, mais le Britannique et son coéquipier Oscar Piastri sont déterminés à prendre leur revanche. Leur arme ? La toute nouvelle MCL39, censée faire à minima aussi bien que sa devancière. Les troupes d'Andrea Stella ne veulent pas lâcher leur titre et s'imaginent déjà ramener en fin de saison les trophées célébrant les meilleurs équipe et pilote. « *Nous sommes une équipe qui ne cesse jamais de se battre et nous donnerons tout ce que nous pouvons pour ramener les deux championnats à Woking* », clame Zak Brown, le P-D.G. de McLaren Racing.

Quand on assume une telle ambition, mieux vaut confier à ses pilotes une machine capable d'atteindre ces objectifs. « *Nous avons placé la barre plus haut dans de nombreux domaines* », affirme Andrea Stella. Si la monoplace doit assurer la continuité des performances de 2024, elle intègre également de nombreuses évolutions « *y compris dans son agencement fondamental, afin de donner à notre département aérodynamique des volumes avec lesquels travailler* ». Parmi les modifications notables, McLaren a retravaillé ses pontons en forme de L, désormais adoptant une forme de P inversé, inspirés de ceux de Mercedes en fin de saison 2023, et redessiné l'entrée d'air au-dessus du cockpit, qui est devenue plus ovale. Les ailettes autour du cockpit, les rétroviseurs ou encore les ouïes d'extraction d'air du capot moteur sont repensés.

Toutes ces nouveautés seront testées pour la première fois à Bahreïn lors des essais de présaison (26-28 février), où la monoplace alignée sera « *sensiblement la même que celle dévoilée à Silverstone* », dicit Andrea Stella. « *Sur le papier, la voiture 2025 devrait représenter un progrès considérable, poursuit l'Italien. Mais si je regarde de plus près, je pense que ce*



*progrès s'inscrit dans la continuité de certaines des autres améliorations ou développements que nous avons réalisés en 2023 et en 2024. Je pense que la voiture 2025, du moins d'après nos chiffres, devrait se situer dans cette ligne, ce qui est une bonne nouvelle en soi. Cela signifie que nous ne sommes pas à court d'énergie.* » Certes, mais changer ce qui fonctionne, c'est aussi prendre le risque que la magie n'opère soudainement plus.

### NORRIS ET PIASTRI RÉVENT DE GLOIRE

McLaren n'est ni à court d'énergie, ni à court d'idées pour tenter de repartir sur les mêmes bases qu'elle a terminée 2024, mais la concurrence sera rude avec des niveaux de performance amenés à converger pour la dernière année de la réglementation technique actuelle. Pour les Britanniques, le principal danger pourrait être... eux-mêmes. Les deux dernières saisons n'ont pas été entamées de manière idéale par McLaren : le début d'année 2023 a été catastrophique, jusqu'à l'arrivée d'évolutions à l'été qui ont transformé le potentiel de la MCL60. En 2024, la MCL38 avait démarré en demi-teinte avant d'exploser en performances après l'introduction de correctifs majeurs dès Miami. En 2025, l'objectif est clair : être compétitif dès la première course, d'autant que Norris et Piastri visent chacun



McLAREN



DPPI / E. ALONSO

leur premier titre mondial. Ce qui pourrait là aussi générer quelques étincelles en interne... « Cette année sera plus disputée que jamais, prévient le vice-champion du monde 2024. Nous avons beaucoup de travail pour défendre notre titre Constructeurs et aller chercher celui des Pilotes ». Espérons que les ingénieurs auront été plus inspirés et imaginatifs que cette tautologie. Son coéquipier australien semble déjà plus combatif : « Nous ne pouvons pas nous relâcher, mais c'est agréable d'arriver en tant que champions. Tout le monde veut nous détrôner, mais je pense que nous avons une bonne carte à jouer. »

Confiance, ambition et détermination : McLaren avance le vent dans le dos avec l'assurance du champion. La MCL39 a réalisé ses premiers tours à Silverstone lors du traditionnel shakedown, permettant de s'assurer que la voiture fonctionne normalement avant de s'envoler pour Bahreïn. En attendant la révélation de son look officiel lors de la soirée londonienne du 18 février, la MCL39 s'est offerte une première sortie vêtue d'une livrée camouflage orange et noir. Peut-être l'unique moment de discrétion de la saison pour l'écurie de Woking, qui compte bien occuper le devant de la scène jusqu'au bout de l'année. ■



## FORMULE 1

# WILLIAMS FW47 EN TRANSITION

Deuxième équipe à dévoiler sa monoplace 2025, Williams espère progresser et remonter dans la hiérarchie. Mais en coulisse, les esprits sont déjà tournés vers la nouvelle réglementation de 2026.

Cyprien Juilhard - Photos Williams

**E**n annonçant, dès janvier, la présentation de sa FW47 pour le 14 février, Williams pensait être la première écurie à dégainer. Mais McLaren, la voisine championne du monde, a pris tout le monde de court en dévoilant sa MCL39 sur la même piste de Silverstone la veille. Le berceau de la Formule 1 a ainsi vu naître deux nouvelles monoplaces en l'espace de 24 heures. Williams a mené depuis le Northamptonshire la présentation de sa nouvelle voiture lors d'une émission d'un peu plus de trois quarts d'heure animée par le présentateur Steve Jones, la journaliste Naomi Schiff et l'ambassadeur de l'écurie - et accessoirement champion du monde 2009 - Jenson Button. L'attente était bien sûr centrée sur la présentation de cette FW47, dernière-née de l'usine de Grove. La monoplace arbore des différences notables avec sa devancière, la FW46 exhibe un nez affiné et un aileron avant différent, inspiré de ce qu'avaient apporté McLaren et Mercedes l'an dernier. La pièce sera utilisée lors des huit premières manches seulement, avant un changement de règlement prévu à partir du GP d'Espagne pour limiter la flexibilité des ailerons. Preuve de la prise de risque de Williams pour gratter de la performance. On note également des pontons repensés avec une plongée plus tardive. La monoplace change sa boîte de vitesses Mercedes pour utiliser la version 2025, alors que c'était encore la 2023 qui équipait les FW46, l'an passé. « La FW47 est une évolution de la FW46, explique James Vowles, directeur de l'écurie. Le problème, c'est que nous ne pouvons pas savoir à quel point les autres se sont améliorés avant le début de la saison. En tout cas, je suis très fier du travail réalisé. Quand vous regardez la voiture, vous pouvez voir une multitude de détails qui sont une évolution de ce qui était là avant. Nous nous assurons de toujours pousser l'équipe vers l'avant. » On notera que la suspension à pousoirs à l'avant est

conservée, tandis que les flancs sont là aussi, comme McLaren, très profondément modifiés. Le travail premier de la FW47 serait donc avant tout aérodynamique.

#### PAS DE RÉVOLUTION AU PROGRAMME

Pour concrétiser ses ambitions, Williams a réalisé un joli coup en attirant Carlos Sainz en provenance de Ferrari. Le Madrilène, qui découvre sa cinquième écurie après Toro Rosso, Renault, McLaren et Ferrari, apporte son expérience à une équipe en pleine reconstruction. Sainz a d'ailleurs été le premier à prendre le volant de la FW47 lors du shakedown à Silverstone, chaussé de pneus Pirelli pour effectuer les premiers tours de vérification. Une fois la diffusion en direct terminée, il a rejoint son coéquipier Alex Albon pour poursuivre les essais dans la limite des 200 km autorisés pour ce type de roulage promotionnel. Avec un quadruple vainqueur de Grands Prix au côté d'Albon (2 podiums en 104 Grands Prix), l'un des pilotes les plus performants du milieu de grille ces dernières années, Williams peut rêver d'un retour aux avant-postes. Mais de là à imaginer dès 2025 un podium, une première depuis la 2<sup>e</sup> place de George Russell, lors de la course tronquée en Belgique en 2021 ? « Rien n'est impossible, il faut se souvenir des surprises de l'an dernier, nuance James Vowles. Nous avons plus d'atouts que l'année passée, mais sur une course normale, cela reste peu probable. Toutefois, les choses peuvent tourner en notre faveur. Surtout avec le duo de pilotes le plus fort de la grille. Ils donneront tout, tout comme moi et toute l'équipe. »

Malgré cette présentation en grande pompe, Williams ne s'attend pas à des miracles cette saison. James Vowles le reconnaît lui-même : la FW47 n'est pas une révolution, mais l'évolution d'une voiture qui a terminé 9<sup>e</sup> du championnat des constructeurs en 2024. Comme pour beaucoup d'autres équipes, l'objectif principal se situe déjà en 2026,

avec la nouvelle réglementation. Depuis son arrivée à la tête de l'équipe en 2022, c'est cette dynamique que Vowles cherche à insuffler. « Vous verrez une progression cette année, mais comme je l'ai toujours dit, notre véritable objectif est 2026, 2027 et 2028, détaille-t-il. Nous développons des éléments dans cette optique. Cette année marque un changement majeur d'infrastructure en prévision de 2026. Nous étions 700 personnes, nous sommes

aujourd'hui plus de 1500 (quid du budget cap avec autant de monde. Ndlr), et ce n'est pas fini. Je veux m'assurer que nous ne nous contentons pas de gain à court terme, mais que nous nous construisons sur le long terme pour revenir à la lutte pour les championnats. Cela demande de la patience, mais c'est un investissement nécessaire. » Avant 2026, il reste 24 Grands Prix 2025 à disputer, mais visiblement, il ne faudra pas trop attendre de Williams. ■



## ENDURANCE

# 24 HEURES DU MANS

## TOUTES LES INVITATIONS CONNUES



### La finale de l'Asian Le Mans Series a distribué les ultimes tickets pour la 93<sup>e</sup> édition de la classique sarthoise, les 14-15 juin.

Gonzalo Forbes et Valentin Glo

**A**lors que se profile la nouvelle saison du FIA WEC (voir Guide pages 20 à 68) avec les 1812 Km du Qatar (28 février), 11 invitations comme autant de « carottes » pour motiver les concurrents à se surpasser ont été délivrées à des équipes et pilotes pour venir participer aux 24 Heures du Mans 2025.

Outre-Atlantique, la dernière manche de la campagne 2024 de l'IMSA, en octobre, a permis de connaître les trois premiers heureux élus : Porsche Penske Motorsport, écurie championne en IMSA dans la catégorie GTP, Nick Boulle (Inter Europol by PR1/Mathiasen), vainqueur du prix Jim Trueman (destiné aux pilotes ayant construit une carrière en dehors de la course), et Orey Fidani (AWA Racing - Corvette), vainqueur du prix Bob Akin (destiné au meilleur pilote Bronze dans la catégorie GTD).

L'European Le Mans Series en a décerné cinq autres (AO by TF, Inter

Europol Competition, AF Corse, RLR MSport pour le LM P2, Iron Lynx pour le GT3), tandis que le GT World Challenge Europe, dont la finale a eu lieu en novembre dernier en Arabie saoudite, a récompensé Sky Tempesta Racing, vainqueur de la Bronze Cup. Les deux dernières invitations ont été distribuées dimanche 16 février au terme de la saison 2024-2025 de l'Asian Le Mans Series. Algarve Pro Racing a décroché le dernier ticket en LM P2 en s'adjugeant le titre par l'intermédiaire de la n°25 copilotée par Michael Jensen, Malthe Jakobsen et Valerio Rinicella, tandis que l'équipe Manthey a obtenu un nouveau billet pour la catégorie GT3 en étant sacrée en GT avec Klaus Bachler, Joel Sturm et Antares Au. La grille des 24 Heures du Mans sera complétée par l'intégralité du plateau du FIA WEC et une sélection de voitures supplémentaires décidée par le comité spécial de l'ACO, afin d'équilibrer les forces en présence, et donc le spectacle. ■

### LES INVITÉS

**Hypercar :** Porsche Penske Motorsport, écurie championne GTP en IMSA  
**LM P2 :** Nick Boulle (Inter Europol by PR1/Mathiasen), vainqueur du prix Jim Trueman  
**LM P2 :** AO by TF, écurie championne LM P2 en European Le Mans Series 2024  
**LM P2 :** Inter Europol Competition, écurie vice-championne LM P2 en ELMS 2024  
**LM P2 :** AF Corse, écurie championne LM P2 Pro-Am en ELMS 2024  
**LM P2 :** RLR MSport, écurie championne LM P3 en ELMS 2024  
**LM P2 :** Algarve Pro Racing, écurie championne de l'Asian Le Mans Series 2024-2025  
**LMGT3 :** Orey Fidani (AWA Racing - Corvette), vainqueur du prix Bob Akin  
**LMGT3 :** Iron Lynx, écurie championne LMGT3 en ELMS 2024  
**LMGT3 :** Sky Tempesta Racing, vainqueur de la Bronze Cup en GT World Challenge Europe  
**LMGT3 :** Manthey, écurie championne de la catégorie GT de l'Asian LMS 2024-2025

### VITE

#### CLX MOTORSPORT

L'écurie de Nicolas Lapierre, anciennement COOL Racing, a officialisé les deux pilotes qui accompagneront Manuel Espírito Santo durant la saison 2025 d'ELMS. Le Portugais LV2 sera nécessaire, puisqu'Enzo Fittipaldi (en provenance directe de la Formule 2) et Luis Felipe "Pipo" Derani, ancien pilote Cadillac en IMSA et membre du projet Genesis 2026, sont titularisés. La seconde Oreca 07 du CLX Motorsport sera pilotée par Tom Blomqvist, Harry King et Alex Malykhin. Gros niveau !

#### HÔTEL

L'Automobile Club de l'Ouest, créateur et organisateur des 24 Heures du Mans, ouvrira au printemps 2027 un hôtel 4 étoiles de 104 chambres offrant une vue exclusive sur le circuit Bugatti, le virage de la Chapelle et les S de la Forêt. Un restaurant et une large terrasse panoramique viendront compléter ce nouvel espace qui créera 70 emplois permanents.





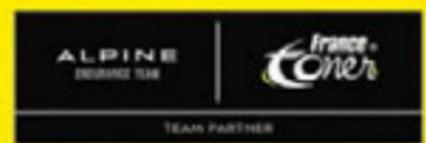
**N°1 FRANÇAIS **  
**DE LA VENTE DE CARTOUCHES  
D'ENCRE ET TONERS EN LIGNE**



RENDEZ-VOUS SUR :

**[WWW.FRANCETONER.FR](http://WWW.FRANCETONER.FR)**

**VOS CARTOUCHES ET TONERS COMPATIBLES  
JUSQU'À -75% MOINS CHERS\***



## INDYCAR

# DU REMUE-MÉNAGE À TOUS LES ÉTAGES

Sans aucun pilote français au départ, le Grand Prix de St Pete (2 mars) ouvrira les hostilités d'une saison ramassée sur seulement six mois. Vingt-sept pilotes seront sur les rangs, avec Alex Palou en guise de favori à sa propre succession.

Michaël Duforest

Il n'y a pas qu'en piste que le jeu des chaises musicales a eu lieu cet hiver. L'IndyCar a décidé de faire bouger les cases au sein de son état-major. En place depuis une dizaine d'années, Jay Frye va laisser sa place à Doug Boles à la tête du championnat américain. Ce dernier cumulera ses fonctions avec la présidence de l'Indianapolis Motor Speedway (IMS) qu'il occupe depuis 2013. La saison 2025 de l'IndyCar voit en outre l'arrivée d'une nouvelle formation étrangère, Prema Racing. Comme les années précédentes, le calendrier de dix-sept courses se compose de circuits urbains, routiers et d'ovales, avec une finale prévue le 31 août à Nashville. ■

## LES ÉQUIPES

**Team Penske (Chevrolet) N°2** - Josef Newgarden N°3 - Scott McLaughlin N°12 - Will Power

Pas de changement dans l'écurie du « Captain » Roger Penske, qui conserve son trio rodé depuis plusieurs années déjà. Leur ambition sera de garder la main sur l'Indy 500 tout en reprenant le titre IndyCar à son rival n°1, Chip Ganassi.

**Arrow McLaren (Chevrolet) N°5** - Pato O'Ward N°6 - Nolan Siegel N°7 - Christian Lundgaard

Pato O'Ward, figure de proue de l'équipe, rempile. Nolan Siegel, arrivé à la mi-saison 2024, fait connaissance avec Christian Lundgaard, remercié par RLL.

**Chip Ganassi Racing (Honda) N°8** - Kyffin Simpson N°9 - Scott Dixon N°10 - Alex Palou

Pas de raison de changer une équipe qui gagne ! Les trois pilotes Ganassi prolongent leur bail, mais Marcus Armstrong et Linus Lundqvist ont été priés de voir ailleurs, en raison du quota limitant à trois le nombre de voitures par écurie.

**A.J. Foyt Racing (Chevrolet) N°14** - Santino Ferrucci N°41 - David Malukas

Un gros coup a été réalisé en chipant David Malukas à Meyer Shank. Parfaitement intégré dans l'équipe, Santino Ferrucci poursuit son bail avec l'écurie texane.

**Rahal Letterman Lanigan Racing (Honda) N°15** - Graham Rahal N°30 - Devlin DeFrancesco N°45 - Louis Foster

Outre le fils de Bobby Rahal, Graham, on change tout chez RLL, avec l'arrivée du riche Devlin DeFrancesco à la place de Pietro Fittipaldi et l'entrée en lice de Louis Foster, champion Indy NXT en titre, en lieu et place de Christian Lundgaard, parti chez Arrow McLaren.

**Dale Coyne Racing (Honda) N°18** - Rinus VeeKay N°19 - Jacob Abel  
Dale Coyne Racing mise sur un duo composé du Néerlandais Rinus VeeKay et du débutant Jacob Abel pour cette nouvelle saison.

**Ed Carpenter Racing (Chevrolet) N°20** - Alexander Rossi N°21 - Chris-



tian Rasmussen

Alexander Rossi apporte son expérience des teams de pointe, tandis que le Danois est promu sur la saison complète après une belle campagne de rookie.

**Andretti Global (Honda) N°26** - Colton Herta N°27 - Kyle Kirkwood N°28 - Marcus Ericsson

Aucun changement chez Andretti Global, qui a terminé deuxième du dernier championnat avec Colton Herta. Kyle Kirkwood et Marcus Ericsson tâcheront de hausser leur niveau de jeu.

**Meyer Shank Racing (Honda) N°60** - Felix Rosenqvist N°66 - Marcus Armstrong

Après une belle saison 2024, Felix Rosenqvist prolonge chez Meyer Shank, où il retrouve le Néo-Zélandais Marcus Armstrong. Ce dernier n'évoluera pas totalement en terre inconnue, puisque MSR se dote d'une alliance avec Chip Ganassi, son ex-employeur.

**Juncos Hollinger Racing (Chevrolet) N°77** - Conor Daly N°78 - Sting Ray Robb  
Conor Daly, pigiste monté sur un podium à Milwaukee, est conservé. Sting Ray Robb arrive de chez A.J. Foyt avec un financement conséquent.

**Prema Racing (Chevrolet) N°83** - Robert Shwartzman N°90 - Callum Ilott  
La nouvelle écurie du plateau fait confiance à deux de ses anciens pilotes de F2. Callum Ilott est expérimenté en IndyCar, tandis que Robert Shwartzman, issu du WEC avec AF Corse, découvre la discipline.

## RALLYE

# QUEL AVENIR POUR LE JWRC ET LES RALLY4 ?

À quoi vont ressembler les petites catégories dans les années à venir ? Entre les changements sur le marché de l'automobile, l'évolution des modèles et la recherche d'économies, les sujets de réflexion sont nombreux.

Loïc Rocci

**A** lors que la saison 2025 ne fait que commencer, il faut déjà songer aux prochaines. La réglementation qui entrera en vigueur en 2027 pour le sommet de la pyramide de la FIA a déjà été dévoilée, et misera sur des Rally2 « + ». La Commission WRC s'attaque désormais aux étages inférieurs. Lors de la première réunion qui s'est déroulée juste avant le Rallye de Suède mi-février, l'un des thèmes abordés a concerné le Junior WRC. Les personnes impliquées dans ce groupe de travail s'interrogent sur la possibilité de ne plus faire de cette série une coupe monomarque.

La Ford Fiesta n'étant plus produite, est-elle en train de connaître sa dernière année au sein du JWRC ? La Renault Clio Rally3 deviendrait-elle la nouvelle référence dans ce championnat ? Il existe une

ultime voie que les décideurs vont devoir explorer et qui conduirait à remplacer les Rally3 actuelles par des Rally4. Cela aurait tout d'abord l'avantage d'être moins cher (moins de 80 000 euros pour un modèle neuf, contre 120 000 euros H.T. pour une Rally3). Ensuite, en laissant la liberté aux concurrents de choisir leur modèle, cela pourrait offrir un plateau avec une grande diversité. Les nostalgiques y verraient un sympathique retour au Junior de 2001, quand des Citroën Saxo Kit-Car affrontaient des Fiat Punto ou des Ford Puma...

### LES RALLY4 POUR LE JUNIOR OU UN CHAMPIONNAT WRC4 ?

Plusieurs freins existent cependant à la réalisation de ce projet. Tout d'abord, les Rally4 sont des deux roues motrices et cela signifie que le

fossé se creuserait de nouveau entre la sortie du Junior et le Rally2 et ses quatre roues motrices. Ensuite, de par leurs caractéristiques, les Rally4 s'avèreront-elles assez solides pour disputer les épreuves sur terre les plus cassantes du calendrier ? Pour le Portugal, la Sardaigne ou l'Acropole, cela apparaît très compliqué. Faudrait-il seulement choisir des manches sur de la terre roulante (Finlande, Estonie...) avec en complément des rendez-vous sur asphalté ? Le projet de créer un championnat WRC4 existe également, mais là encore les doutes subsistent concernant la fiabilité des véhicules. Les débats vont probablement durer une bonne partie de l'année. Il faudra aussi prendre en compte la « carotte » qui sera mise en jeu en 2026. Si M-Sport n'a pas été retenu, qui sera en mesure de proposer une

voiture et un budget pour quelques événements en WRC2 en 2027 ? Le sujet du Junior peut apparaître simple sur le papier, mais en choisissant d'en modifier les règles, cela aura des répercussions sur l'ensemble du plateau. Durant cette réunion qui a été dirigée par Pernilla Solberg (présidente de la commission WRC) et Marina Dunach (responsable du championnat), d'autres sujets ont été abordés tels que les futurs appels d'offres, les stratégies de promotion et la vision du promoteur concernant la manière d'améliorer la couverture du championnat. Ces réunions auront lieu tous les deux mois et ont pour ambition d'aboutir à une première ébauche de règlement 2026 d'ici septembre prochain, laquelle sera soumise à l'approbation du Conseil mondial du sport automobile en octobre. ■



DPPI/B. ROUX



# NOUVEAU

## En kiosques NOTRE COLLECTOR N°21

ÉGALEMENT DISPONIBLE  
EN VERSION NUMÉRIQUE

COMMANDEZ-LE EN LIGNE  
sur [autohebdoboshop.fr](https://autohebdoboshop.fr)

ou en scannant ce QR code



## SHOPPING

### MODÉLISME

Le sport automobile est une passion, le modélisme aussi et il arrive souvent que les deux se rejoignent dans le cœur des fans. Chaque mois, *AUTOhebdo* vous proposera un tour d'horizon des nouveautés les plus intéressantes.

Jean-Marc Teissedre

#### CADILLAC V-SERIES.R

**SPARK**

Réf. S9111  
1/43



Sébastien Bourdais-Renger van der Zande-Scott Dixon ont vu leurs 24 Heures du Mans 2024 se terminer brutalement le dimanche matin à la suite d'une fuite d'huile. Dommage, car après avoir cédé du terrain en début d'épreuve, ils étaient parvenus à réintégrer le groupe des Hypercars de tête. Le Sarthois est décidément maudit au Mans.

#### PORSCHE 963

**SPARK**

Réf. S9124  
1/43



Jouant habilement avec les changements climatiques de l'édition 2024 des 24 Heures du Mans et l'équipement pneumatique, l'équipe Jota Sport a ramené ses deux 963 à la 8<sup>e</sup> place pour la n°12 et à la 9<sup>e</sup> pour cette n°38 confiée à Jenson Button, Philip Hanson et Oliver Rasmussen. Seules 34 secondes, et leurs numéros, différencient deux voitures bien sûr reproduites par Spark.

#### FERRARI 499P

**LOOK SMART**

Réf. LSLM184  
1/43



Grâce au punch de Robert Kubica, Robert Shwartzman et Ye Yifei, cette 499P à la livrée jaune - celle de la ville de Modène - a animé les 24 Heures du Mans 2024, menant l'épreuve et portant l'espoir d'une victoire pour un public de collectionneurs nombreux. La réussite ne lui a pas souri, mais sûr qu'elle figurera en bonne place dans de nombreuses vitrines.

#### TOYOTA GRO10 HYBRID

**SPARK**

Réf. 18LM21.  
1/18



Comme l'indique sa référence, ce modèle reproduit au 1/18<sup>e</sup> la gagnante des 24 Heures du Mans 2021, saison où l'hybride a eu droit au terme de Hypercar et non plus de LMP1. Toyota, toujours en pointe dans ce domaine, l'a emporté grâce à Mike Conway, Kamui Kobayashi et Jose María López (Également disponible au 1/43<sup>e</sup> sous la référence 43LM21).

#### MASERATI MC12 GT1

**SPARK**

Réf. 100SPA19  
1/43



Premier signe tangible de la licence Maserati dont dispose désormais Spark, ce fabricant attaque avec la MC12, dernier prototype à avoir remis les voitures frappées du trident en haut de l'affiche. Avec cette n°15, Andrea Bertolini, Karl Wendlinger et Philipp Peter ont terminé 2<sup>es</sup> des 24 Heures de Spa 2005... deux tours derrière la Maserati MC12 GT1 Vitaphone.

#### CORVETTE DP

**SPARK**

Réf. US152  
1/43



Dans la série IMSA 2014, l'équipe managée par Wayne Taylor a signé deux victoires, dont Petit Le Mans avec ses fils Jordan et Rick associés à Max Angelelli, et une deuxième place finale au championnat Pilotes. C'était il y a onze ans mais, au fil des ans, le rendez-vous de Road Atlanta est devenu un thème de collection au même titre que Daytona, Sebring ou Le Mans.

# Papier + Numérique

L'offre intégrale

Je m'abonne

# 3,99 € / semaine\*

## Les avantages de votre abonnement Papier + Numérique

- ▶ Le magazine livré **chez vous chaque semaine**
- ▶ Le magazine en **version numérique** en avant-première **chaque lundi dès 20 heures**
- ▶ Tous les **articles du site** Autohebdos **en illimité**
- ▶ L'accès aux **archives numériques** du magazine depuis 2012

### FORMULE MENSUELLE

Sans engagement

**15,90€**

(\*\*soit

/tous les 4 numéros

### FORMULE ANNUELLE

Engagement 1 an

**199,90€**

(\*\*soit

50 numéros

**EN CADEAU**

AVEC LA FORMULE ANNUELLE

**Le tote bag Autohebdos**



## Bulletin d'abonnement

Je retourne cette page complétée, je me connecte à [autohebdos.aboshop.fr](http://autohebdos.aboshop.fr) ou je scanne le QR code



**Oui, je m'abonne à AUTOhebdos.** Je réside en France métropolitaine ou en UE et Suisse (hors DOM), je choisis l'une des offres ci-dessous et je renvoie cette page dûment remplie accompagnée de mon règlement à AUTOhebdos :

**SERVICE ABONNEMENT 20, rue Rouget-de-Lisle, 92130 Issy-les-Moulineaux.**

À nos lecteurs résidant hors France métropolitaine, UE et Suisse, abonnez-vous sur [autohebdos.aboshop.fr](http://autohebdos.aboshop.fr)

### COORDONNÉES DE L'ABONNÉ

Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Code Postal \_\_\_\_\_ Ville \_\_\_\_\_

E-mail \_\_\_\_\_

J'accepte de bénéficier par e-mail des offres spéciales proposées par AUTO HEBDO ÉDITION

J'accepte de bénéficier par e-mail des offres des partenaires sélectionnés par AUTO HEBDO ÉDITION

**Je choisis l'offre annuelle (1 an/50 numéros) et je règle en une fois 199,90 euros (version numérique incluse)**

Je règle par **chèque bancaire** ou **postal** à l'ordre de AUTO hebdo édition

**Vous souhaitez régler par carte bancaire ?**

**Rendez-vous sur [autohebdos.aboshop.fr](http://autohebdos.aboshop.fr)**

**C'est rapide, simple et 100 % sécurisé !**



**Je choisis l'offre mensuelle sans engagement et je règle 15,90 euros par prélèvement tous les 4 numéros (version numérique incluse).**

Je règle par **prélèvement automatique**, je complète le mandat de prélèvement et je joins un RIB

**Mandat de prélèvement SEPA**

TYPE DE PAIEMENT : PAIEMENT RÉCURRENT

En signant ce Mandat de Prélèvement SEPA, vous autorisez AUTO HEBDO ÉDITION à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de AUTO HEBDO ÉDITION. Vous bénéficiez du droit d'être remboursé par votre banque selon les conditions décrites dans la convention que vous avez passée avec elle. Toute demande de remboursement doit être présentée dans les 8 semaines suivant la date de débit de votre compte. Vos droits concernant le présent Mandat de prélèvement SEPA sont expliqués dans un document que vous pourrez obtenir auprès de votre banque. Votre premier prélèvement interviendra à la mise en place de votre abonnement.

Titulaire du compte : Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Code postal \_\_\_\_\_ Ville \_\_\_\_\_

Désignation du compte à débiter : BIC (identification internationale de la banque) \_\_\_\_\_

IBAN \_\_\_\_\_

(numéro d'identification international du compte bancaire)

Etablissement teneur du compte : Nom \_\_\_\_\_ Adresse \_\_\_\_\_

Code postal \_\_\_\_\_ Ville \_\_\_\_\_

Date et signature obligatoires \_\_\_\_\_

N° ICS FR35ZZ86D75E ORGANISME CRÉANCIER :  
AUTO HEBDO ÉDITION 102, AVENUE ÉDOUARD VAILLANT  
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

Cette offre est valable jusqu'au 31 mars 2025. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du 1<sup>er</sup> numéro en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Retour des numéros déjà reçus à vos frais. Après enregistrement du règlement, vous recevrez votre premier numéro sous 3 semaines au minimum. Les délais de livraison sont des délais moyens et correspondent aux délais de traitement et à la livraison pour les articles à destination de la France métropolitaine. La société AUTO HEBDO ÉDITION, située 102, avenue Édouard Vaillant, 92100 Boulogne-Billancourt, est responsable de traitement et collecte des données afin de réaliser l'abonnement à AUTOhebdos. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, AUTO HEBDO ÉDITION ne pourra pas procéder à l'abonnement. Vos données sont conservées pendant 5 ans. Vos données sont transmises aux sociétés en charge de la gestion de l'abonnement. Vos données sont susceptibles d'être transférées pour des raisons techniques vers un pays hors UE avec un encadrement approprié. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne le souhaitez pas, cochez cette case :  Vous êtes susceptibles de faire l'objet d'étude de préférence. Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse mail du délégué à la protection des données : [dpo@autohebdos.fr](mailto:dpo@autohebdos.fr) ou à l'adresse postale ci-dessus.

**ABONNEZ-VOUS**



CHAMPIONNAT DU MONDE  
**ENDURANCE**  
LE GUIDE 2025



**INTERVIEW****FRÉDÉRIC LEQUIEN**

Directeur général FIA WEC

“ CE CHAMPIONNAT EST UNIQUE À LA FOIS SUR LA PISTE ET DANS LES TRIBUNES ”

À quelques jours du Prologue au Qatar (21-22 février), le grand chef d'orchestre du Championnat du monde d'Endurance est dans les starting-blocks.

**COMMENT VOUS SENTEZ-VOUS AU MOMENT D'ABORDER CETTE NOUVELLE SAISON ?**

Nous sommes tous impatients que la saison débute, les pilotes, l'ensemble des écuries, les fans, la course nous manque ! Tout le monde attend cette saison avec beaucoup d'enthousiasme, l'actualité du FIA WEC a été particulièrement riche ces dernières semaines, avec notamment l'annonce du retour de Ford en 2027 et l'arrivée de Genesis en 2026 dans la catégorie reine.

**QUE REPRÉSENTE L'ARRIVÉE DE L'ASTON MARTIN VALKYRIE DANS LA CATÉGORIE HYPERCAR ?**

Aston Martin est une marque prestigieuse. Nous ne pouvons qu'être ravis de leur engagement dans la catégorie reine de notre championnat. Leur histoire est intimement liée à l'Endurance. Il s'agit donc d'un retour aux sources, avec une voiture qui ne laisse personne indifférent. C'est une excellente nouvelle.

**UN AUTRE CONSTRUCTEUR FAIT ÉGALEMENT SON ENTRÉE DANS LA CATÉGORIE LMGT3, AVEC MERCEDES, PREUVE QUE LES VOITURES ÉTROITEMENT ISSUES DE LA SÉRIE INTÉRESSENT...**

Nous avons autant de voitures en Hypercar qu'en LMGT3. Et pas moins de neuf constructeurs cette année en GT. Cette catégorie est indispensable à notre championnat, à son ADN. Il suffit de se pencher sur les réactions déclenchées par l'annonce de la venue de Mercedes, en novembre dernier, pour comprendre l'intérêt des fans pour cette classe.

**LE SUCCÈS DU CHAMPIONNAT NE SE DÉMENT PAS AVEC L'ARRIVÉE PROCHAINE DE PLUS EN PLUS DE CONSTRUCTEURS. COMMENT GÉREZ-VOUS TOUTE CETTE DEMANDE ?**

Avec beaucoup d'humilité, le travail que nous avons accompli avec Pierre Fillon (président de l'ACO), Richard Mille (président de la commission Endurance à la FIA), les équipes de l'ACO, de LMEM, de l'IMSA et de la FIA porte ses fruits. Nous devons continuer à œuvrer pour faire encore grandir le championnat. L'arrivée de nouveaux constructeurs rassure et offre une très bonne visibilité sur les prochaines saisons.

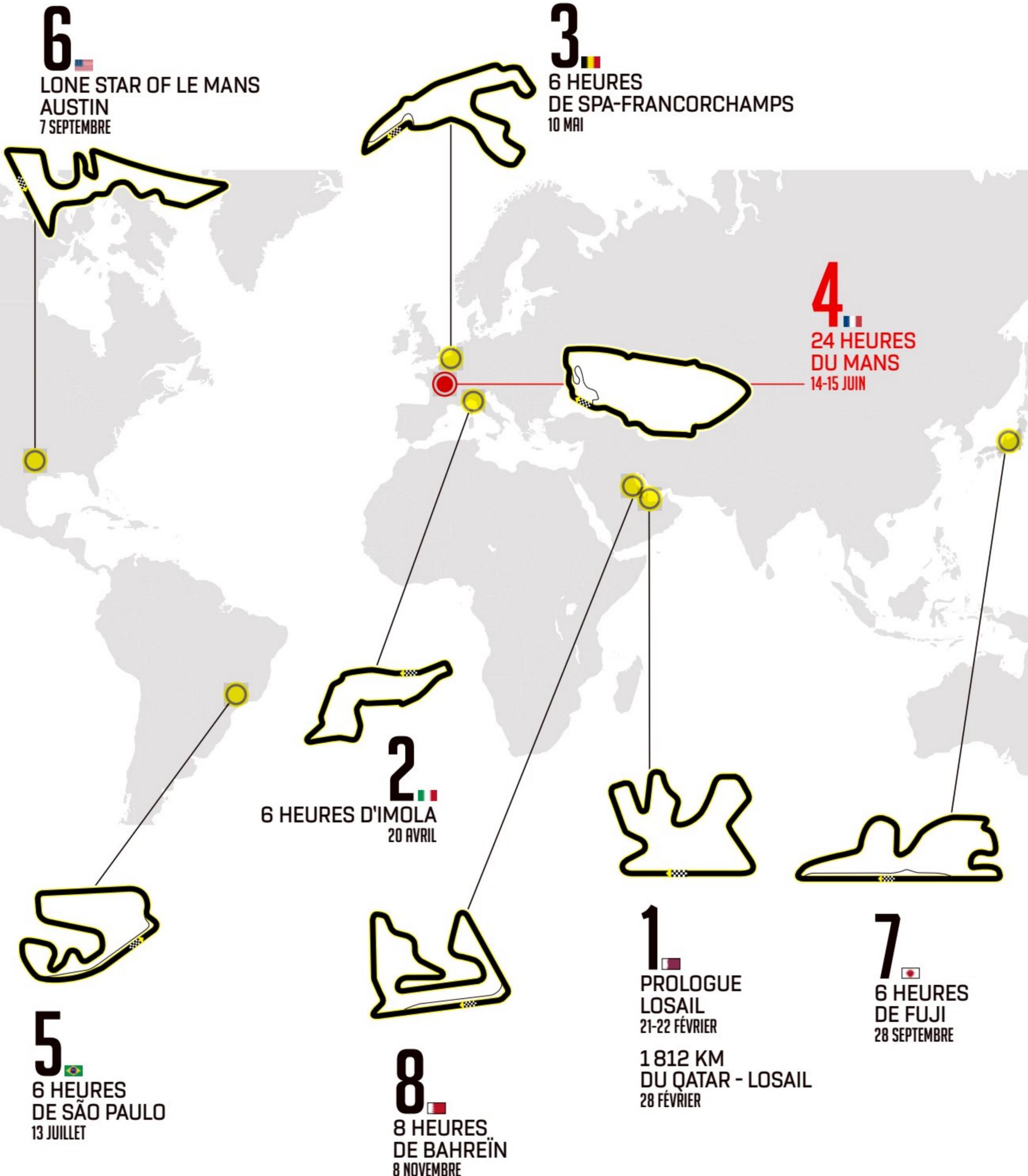
**LE CALENDRIER 2025 N'ÉVOLUE PAS PAR RAPPORT À 2024. EST-CE UNE VOLONTÉ ?**

Oui. Nous échangeons quotidiennement avec les acteurs du championnat et le désir unanime est celui de la stabilité. Nous devons être vigilants sur les aspects budgétaires. Nous n'excluons pas d'augmenter le nombre de manches à l'avenir, mais cela devra se faire très progressivement.

**QUELLE PROMESSE POUVEZ-VOUS FAIRE À CELLES ET CEUX QUI DÉCOUVRIRONT L'ENDURANCE CETTE ANNÉE ?**

Celle que le WEC leur procurera incroyablement d'émotion, à la fois pour les téléspectateurs et pour nos fans qui nous retrouvent sur les circuits. Ce championnat est unique à la fois sur la piste et dans les tribunes. ■

# CALENDRIER WEC 2025



## INFOGRAPHIE

**LA DIVERSITÉ** AU RENDEZ-VOUS

De Sébastien Bourdais à Nico Pino, de Toyota à Aston Martin, la grille 2025 sera une nouvelle fois très compétitive, mais surtout très hétéroclite avec des profils de tous âges et tous horizons.

Dorian Grangier - Photos DPPI

**SÉBASTIEN BUEMI**  
**LA RÉFÉRENCE DU WEC**

Pilote le plus expérimenté en LM P1 / Hypercar : 86 départs  
 Pilote le plus victorieux en LM P1 / Hypercar : 26 victoires

## ÂGE MOYEN DES PILOTES

**HYPER CAR** 31,94 ANS

**LM GT3** 34,67 ANS

## PILOTES LES PLUS JEUNES\*

**HYPER CAR** Nico Pino 20 ANS 5 MOIS 7 JOURS

**LM GT3** Lin Hødenius 18 ANS 6 MOIS 27 JOURS

## PILOTES LES PLUS VIEUX\*

**HYPER CAR** Sébastien Bourdais 46 ANS 0 JOUR

**LM GT3** Claudio Schiavoni 64 ANS 3 MOIS 14 JOURS

Sébastien Bourdais



**D**e nouveaux visages, de nouvelles voitures et de nouvelles histoires : il y a de quoi se réjouir en vue de cette saison 2025 du Championnat du monde d'Endurance ! Cette année encore, le WEC devrait proposer un superbe spectacle avec dix-huit voitures engagées dans chacune des deux classes, en Hypercar et en LMGT3. Un chiffre légèrement en baisse par rapport

à 2024, où l'on comptait dix-neuf Hypercars avec la présence de Lamborghini et d'Isotta Fraschini. La principale attraction de cette année sera bien évidemment l'arrivée d'Aston Martin dans la catégorie reine avec sa majestueuse Valkyrie. La firme de Gaydon fait le pari de la jeunesse et de la nouveauté puisque entre les six pilotes du constructeur britannique, seul Harry Tincknell compte

## HYPERCAR L'ESPRIT INTER-GÉNÉRATIONNEL

Équipage le plus jeune (âge moyen)

Alpine n°35 (Habsburg - Chatin - Milesi) : 27,67 ans

Équipage le plus vieux (âge moyen)

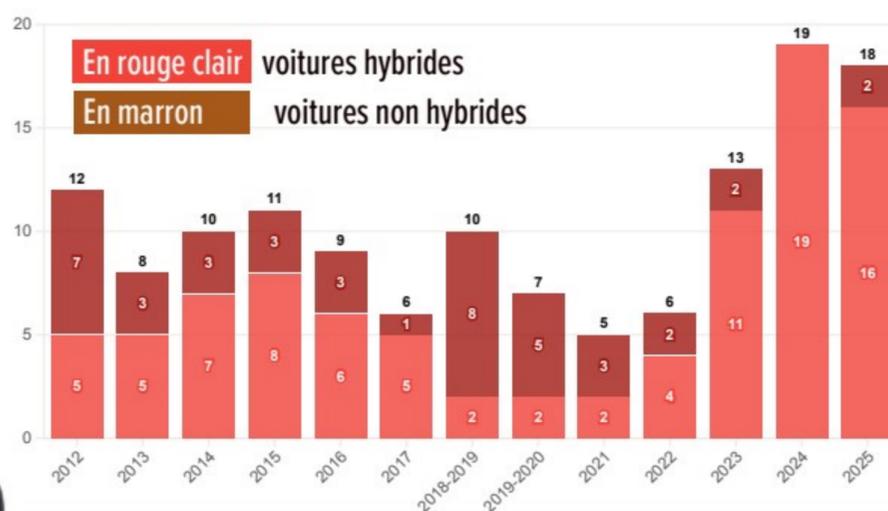
Cadillac n°38 (Bourdais - Button - Bamber) : 41,67 ans



## TOYOTA - ASTON MARTIN AUX ANTIPODES

Équipage le plus expérimenté en Hypercar	Équipage le moins expérimenté en Hypercar
<b>Toyota n°8</b> (Buemi - Hirakawa - Hartley) 177 départs, 55 victoires	<b>Aston Martin n°009</b> (Sørensen - De Angelis - Riberas) 0 départ, 0 victoire

## NOMBRE DE LM P1 / HYPERCAR ENGAGÉES EN WEC PAR SAISON



**108**  
PILOTES

Représentant

**28**  
NATIONS

**9**

**NOMBRE  
DE ROOKIES  
EN HYPERCAR**

Gamble, De Angelis, Riberas, Gunn, Sørensen, Magnussen, Jakobsen, Pino, Varrone

au moins un départ en Hypercar ! À l'extrême opposée du spectre, Toyota mise sur des équipages rodés et éprouvés, véritables références en Hypercar. Avec ses 86 départs et ses 26 victoires en catégorie reine depuis la création du WEC en 2012, Sébastien Buemi est la figure de proue de cette discipline en plein âge d'or qui attire des pilotes de plus en plus jeunes et d'horizons divers.

Les benjamins du championnat, Lin Hohenius en LMGT3 et Nico Pino en Hypercar, ont respectivement 18 et 20 ans, symbole d'une grille qui se rajeunit et se diversifie. D'ailleurs, en 2025, ils seront neuf à découvrir la catégorie Hypercar, dont un certain Kevin Magnussen, recrue phare de BMW. Les acteurs sont là, la scène est posée : place au spectacle !



## FRANCE - ITALIE LE MATCH DES NATIONALITÉS



**France**, 11 pilotes (Andlauer, Jaminet, Estre, Nato, Chatin, Milesi, Gounon, Makowiecki, Duval, Vergne, Bourdais)



**Italie**, 11 pilotes (Schiavoni, Cressoni, Drudi, Rossi, Castellacci, Levorato, Pera, Rovera, Rigon, Cairoli, Gattuso)

# AVEC BOBBY RAHAL

Triple champion IndyCar, vainqueur de l'Indy 500 en 1986, patron de l'écurie RLL

“ JE MOURRAI PROBABLEMENT SUR UN CIRCUIT ”



Franciscus van Meel, le directeur général de BMW M, fait confiance à Bobby Rahal pour aligner les LMDh en IMSA.

C'est au lendemain de la pole position de Dries Vanthoor aux 24 Heures de Daytona que nous avons pris la route avec l'Américain de 72 ans. L'occasion de revenir sur une carrière riche et variée, débutée avec un diplôme en histoire, marquée par une victoire aux 500 Miles d'Indianapolis et poursuivie jusqu'au rôle de patron d'écurie.

Propos recueillis par Valentin Glo - Photos BMW

**BONJOUR ROBERT ! BMW VIENT DE VOUS OFFRIR CETTE SUPERBE M5 TOURING EN RAISON DE VOS FONCTIONS DE GRAND MARSHAL DE L'ENDURANCE CHALLENGE DU CONSTRUCTEUR ALLEMAND. FAITES-NOUS PARTAGER CETTE FOLLE LIAISON AVEC BMW !**

Mon histoire avec BMW a débuté lors de ma deuxième année d'université. À 19 ans, je possédais une 2002 TII de 1972. Ce n'était pas ma première voiture – j'avais eu une Volkswagen avant – mais c'est avec cette BMW que j'ai vraiment accroché. J'en ai conduit pendant des années et, après ma retraite de pilote, la première voiture

que j'ai restaurée fut justement ma 2002 TII, que j'ai encore aujourd'hui. Une voiture fantastique. Je possède également une 3.0 CS et une 3.0 CSL. J'ai toujours admiré BMW pour ses voitures au caractère unique. C'est en partie pourquoi j'ai voulu collaborer avec eux en sport auto. Longtemps, il n'y a pas eu d'opportunités, mais j'ai gardé le contact avec BMW North America, dans le New Jersey. Finalement, en 2007, une occasion s'est présentée, et le reste appartient à l'histoire. J'ai toujours été un grand fan de BMW, tant pour la marque que pour ses performances en course : IMSA, Formule 2, Formule 1, Endurance, notamment aux 24 Heures du Mans. Nous avons bâti une relation solide et remporté de nombreux succès avec des modèles comme la M3, la M8 et la Z4.

**SIMPLE CURIOSITÉ : QU'ÉTUDIEZ-VOUS À L'UNIVERSITÉ ?**

J'ai un diplôme en histoire, même si, de toute évidence, je ne l'ai pas vraiment utilisé depuis bien longtemps.

**COMMENT EST NÉE VOTRE PASSION POUR LE SPORT AUTOMOBILE ?**

Ma passion est aussi forte aujourd'hui qu'elle l'était

quand j'étais enfant. Mon père faisait de la course automobile pour le plaisir, comme un hobby, et il a commencé avec des voitures de sport, notamment des Alfa Romeo et des Porsche. Dans les années 1960, j'ai grandi en assistant à ses courses et en voyant les plus grands pilotes du monde concourir en CanAm et dans d'autres catégories similaires. Je n'ai jamais pensé que je ferais de la course moi-même, car dans ma famille, il fallait d'abord aller à l'université et trouver un vrai travail. Ce n'est qu'après cela que l'on pouvait envisager la course, comme mon père l'avait fait. Pourtant, à l'université, j'ai commencé à courir... et à gagner. Quand j'ai obtenu mon diplôme en 1975, je me suis dit qu'une année de plus ne ferait pas de différence. Pourquoi ne pas voir jusqu'où je pouvais aller ? J'ai donc couru en Formule 3 en 1978, en Formule 2 en 1979, et même en Formule 1 à la fin de 1978, aux Grands Prix des États-Unis et du Canada. J'ai eu la chance de pouvoir en vivre et d'en faire un véritable métier. En 1991, nous avons fondé l'équipe Rahal, qui s'appelle aujourd'hui RLL. C'est ma vie et ça le restera toujours. Quand on me demande : « *Quand vas-tu t'arrêter ?* », je réponds : « Jamais ». Je mourrai probablement sur un circuit, en m'écroulant, en m'endormant, ou quelque chose comme ça... mais ce sera sur un circuit.

### **EN 1977, VOUS TERMINEZ DEUXIÈME DU CHAMPIONNAT DE FORMULE ATLANTIC DERRIÈRE UN CERTAIN GILLES VILLENEUVE. QUEL SOUVENIR CONSERVEZ-VOUS DE LUI ?**

J'ai commencé en 1975. À l'époque, nous étions les deux jeunes pilotes de pointe. En 1976, Gilles faisait partie d'une très bonne équipe, avec la même voiture que moi (*une March 76B*. Ndlr), mais mieux encadré. Ils avaient recruté Ray Wardell, un ancien de chez March qui avait dirigé leur équipe de Formule 2. C'est lui qui a pris ce talent brut, courageux, indiscipliné qu'était Gilles et l'a façonné et aidé à évoluer. Sous sa direction, Gilles a dominé le championnat en 1976. En 1977, nous avons terminé premier et deuxième. Gilles était un ami formidable. Nous étions jeunes, moi 22 ans, lui 24, et nous avons fait de très belles courses ensemble.

[Franciscus van Meel, directeur général de BMW M, entre dans le motor-home où nous sommes installés et félicite Bobby Rahal pour la pole position des 24 Heures de Daytona, signée la veille par Dries Vanthoor sur l'une des deux BMW l'écurie RLL. Après quelques instants de discussion, nous reprenons l'interview.]

Gilles était incroyablement courageux. Il prenait plus de risques que moi, parfois avec succès, parfois non. À l'époque, la grande course au Canada, c'était celle des Trois-Rivières, un rendez-vous majeur en Formule Atlantique. Les organisateurs invitaient souvent des pilotes de Formule 1 et de Formule 2, principalement des Français, mais aussi des noms comme Tom Pryce, James Hunt ou Alan Jones. Pour nous, pilotes nord-américains, c'était l'occasion parfaite de prouver notre valeur. On voulait absolument les battre. C'est d'ailleurs après cette course que James Hunt a recommandé Gilles à McLaren,

qui lui a ensuite donné sa chance en Formule 1. Quand il a accédé à la F1, c'était fantastique, j'étais vraiment heureux pour lui. Gilles était un homme simple : seule la course comptait pour lui. Tout ce qu'il voulait, c'était une voiture et aller vite. Et il le faisait mieux que quiconque. Sa mort (*le 8 mai 1982 lors du GP de Belgique*. Ndlr) a été une tragédie. Aujourd'hui encore, il est aimé, même par ceux qui ne l'ont jamais connu.

### **VOUS AVEZ DÉCOUVERT LA FORMULE 1 EN 1978, À L'OCCASION DU GRAND PRIX DES ÉTATS-UNIS, À WATKINS GLEN. RACONTEZ-NOUS ?**

La Formule 1 était mon objectif. À 25 ans, j'étais encore jeune pour l'époque. J'ai eu l'opportunité de courir avec Walter Wolf Racing et de participer non seulement à Watkins Glen, mais aussi au Grand Prix suivant à Montréal. C'était la première édition de la course là-bas, et Gilles l'a remportée. Un moment incroyable. J'ai été déçu de ne pas pouvoir rester plus longtemps en Formule 1, mais j'y étais arrivé par mon talent, sans sponsor ni place achetée sur la grille. Ces deux courses étaient les dernières de la saison, et il était prévu que je pilote la deuxième voiture l'année suivante. Mais l'équipe a engagé James Hunt, qui ne voulait qu'une seule voiture. Pour moi, l'aventure s'est arrêtée là.

### **EST-CE UN REGRET POUR VOUS ?**

Oui, piloter en Formule 1 était un vrai plaisir. J'adore ces voitures. Courir en Europe représentait tout ce que j'avais toujours espéré. L'année suivante, j'ai roulé en Formule 2 et disputé quelques courses de voitures de sport là-bas. C'est là que je voulais être, car j'admirais Dan Gurney et Mario Andretti, ces Américains qui avaient traversé l'Atlantique pour prouver au monde entier le talent des pilotes américains. C'était aussi mon objectif. En 1979, alors que je courais en F2, on m'a demandé de remplacer George Follmer en CanAm. J'ai pris sa place en milieu de saison. De nombreux pilotes européens y participaient, et à l'époque, c'était selon moi le plus grand championnat de courses sur route en Amérique du Nord. C'est ce qui m'a ramené aux États-Unis, et je ne suis jamais vraiment retourné en Europe, sauf pour quelques grandes courses comme les 24 Heures du Mans en 1980 et 1982. Finalement, fin 1981, j'ai eu la chance d'accéder à l'IndyCar.

### **UN CHAMPIONNAT OÙ VOUS AVEZ ÉTÉ TITRÉ À TROIS REPRISES, EN 1986, 1987 ET 1992. FINALEMENT, POUVONS-NOUS DIRE QUE LA FIN DE VOTRE AVENTURE EN FORMULE 1 FUT UNE BONNE CHOSE POUR VOTRE CARRIÈRE ?**

C'est vrai que cela m'a ouvert de nombreuses opportunités, mais aurais-je aimé piloter en Formule 1 quelques années de plus ? Bien sûr. Cependant, en revenant aux États-Unis, il est vite apparu que mes véritables opportunités étaient ici, en Amérique, et non en Europe.

### **VOUS GAGNEZ ÉGALEMENT LES 500 MILES D'INDIANAPOLIS 1986 AU TERME D'UNE FIN DE COURSE INTENSE !**



**La BMW M5 Touring M est une sacrée bête, équipée d'un moteur V8 4,4 litres biturbo de 585 chevaux, couplé à un moteur électrique de 197 chevaux. Ça pousse : 3''6 pour réaliser le 0 à 100 km/h !**

J'ai pris la tête à deux tours de la fin ! La course avait été dominée par Rick Mears et moi-même, chacun menant un tiers de l'épreuve. Dans les derniers tours, nous étions en tête, mais la gestion du carburant devenait une préoccupation. J'ai commencé à réduire la pression de suralimentation, comme Rick, ce qui a permis à Kevin Cogan de nous rattraper et de nous dépasser. Ma voiture était plus performante que la sienne, mais j'économisais du carburant. Cogan a donc creusé un léger écart à une douzaine de tours de l'arrivée. Puis, Arie Luyendyk a eu un accident en sortant des stands, provoquant une neutralisation. À la relance, à deux tours du drapeau à damier, j'ai dépassé Kevin et réalisé le tour le plus rapide de la course dans l'ultime boucle. Nous avons gagné avec moins de deux secondes d'avance sur le troisième, Rick Mears. C'était extrêmement serré, un moment incroyable. Quand je suis rentré à l'hôtel ce soir-là, il y avait une effervescence folle. Je me suis allongé sur mon lit, fixant le plafond, en me disant que dix ans plus tôt, je n'aurais jamais imaginé participer à l'Indy 500, et encore moins le gagner. Ma carrière avait débuté en 1975, et nous étions en 1986. C'était un de ces moments où l'on se pince pour y croire. Tant de travail, de déceptions, de bons et de mauvais jours pour en arriver là. J'ai réalisé à quel point j'avais de la chance, car peu de pilotes peuvent se vanter d'avoir remporté l'Indy 500.

**PASSONS AUX ANNÉES 1992 ET 1993. LA PREMIÈRE, VOUS REMPORTEZ LE TITRE INDYCAR EN TANT QUE PILOTE-PROPRIÉTAIRE, ET LA SECONDE, VOUS NE PARVEZ PAS À VOUS QUALIFIER POUR L'INDY 500. COMMENT AVEZ-VOUS VÉCU CES DEUX SAISONS OPPOSÉES À L'EXTRÊME ?**

En 1992, tout le monde disait qu'il était impossible de réussir en tant que pilote-proprétaire. On ne pouvait pas être à 100 %, ni se permettre d'avoir un accident, car cela coûtait trop cher. Pourtant, cette année-là fut exceptionnelle. Nous avons remporté quatre courses. Partis de zéro fin 1991, nous avons gagné dès notre première course à Phoenix et, contre toute attente, nous avons décroché le championnat – mon troisième. C'était une immense satisfaction, car personne ne s'y attendait. A.J. Foyt avait connu le succès en tant que pilote-proprétaire, mais au début des années 1990, plus personne n'occupait ce double rôle. Cette année-là, j'ai aussi été désigné pilote de l'année, un titre décerné par un vote réunissant plusieurs catégories. J'en suis très fier. Aussi formidable que fut 1992, nous avons ensuite tenté un nouveau défi : construire notre propre châssis américain (après avoir été champion avec une Lola en 1992, il aligne une voiture à son nom en 1993. Ndlr). Ne pas se qualifier pour l'Indy 500 fut incroyablement décevant et émouvant. Nous avons laissé tomber nos sponsors, notre équipe, tout le monde. Nous étions persuadés que cette voiture pouvait être compétitive,

mais ce fut une erreur. La seule chose qui m'ait un peu réconforté, c'est qu'un an plus tard, Roger Penske n'a pas réussi à qualifier ses deux voitures. Je me suis dit que j'étais en bonne compagnie.

**VOUS AVEZ MENTIONNÉ VOS DEUX PARTICIPATIONS AUX 24 HEURES DU MANS UN PEU PLUS TÔT. MALHEUREUSEMENT, ELLES SE SONT CHACUNE SOLDÉES PAR UN ABANDON ET UNE NON-QUALIFICATION EN 1981. QUE S'EST-IL PASSÉ ?**

En 1980, pour ma première participation (avec Bob Garretson et Allan Moffat. Ndlr), nous avions une superbe voiture : une Porsche 935 K3, sponsorisée par Apple Computer. L'équipe était solide, et nous avons fait une belle course, mais le carburant que nous utilisions n'était pas optimal. Vers trois ou quatre heures du matin, un piston a lâché. Mon père avait couru en Endurance avec une Porsche Carrera 6 à la fin des années 60, et j'avais grandi en admirant les Porsche 917, les Ferrari 512, les Matra et les Alfa Romeo 3 litres. Aller au Mans était un rêve pour moi. Nous n'avons pas terminé, mais l'expérience était incroyable. J'ai eu la chance de courir à l'époque où il n'y avait pas de chicane sur les Hunaudières, ce qui me réjouit encore aujourd'hui. En 1981, j'y suis retourné avec Brian Redman, l'un des plus grands pilotes d'Endurance. Nous partagions une Lola T600 équipée d'un moteur Porsche, une combinaison prometteuse. Mais la voiture n'avait jamais roulé avant d'arriver au Mans, ce qui n'est pas la meilleure façon de se préparer à une course de 24 heures. Elle accumulait tellement de problèmes que nous ne nous sommes même pas qualifiés. L'année suivante, en 1982, j'étais au volant d'un prototype March (qu'il partageait avec Jim Trueman et Skeeter McKitterick. Ndlr), mais notre course s'est arrêtée prématurément : le réservoir d'essence s'est fendu après seulement trois heures. Je n'ai jamais réussi à gagner Le Mans en tant que pilote, alors j'espère pouvoir le faire un jour en tant qu'équipe.

**VOUS N'AVEZ JAMAIS ESSAYÉ DE REVENIR AU MANS APRÈS CES TROIS TENTATIVES INFRUCTUEUSES ?**

J'aurais pu revenir. En 1987, après avoir remporté les 12 Heures de Sebring avec Jochen Mass sur une Porsche 962, il m'a proposé de courir au Mans. Malheureusement, cela tombait le même week-end qu'une course d'IndyCar à Portland, où je me suis d'ailleurs imposé. C'était frustrant de ne pas pouvoir y aller, mais à cette époque, mon attention était entièrement tournée vers l'IndyCar. Cette année-là, j'ai gagné trois des cinq courses IMSA auxquelles j'ai participé. J'adorais l'Endurance, mais je devais me concentrer sur mon programme principal. Avec le recul, je regrette un peu de ne pas y être retourné. J'aurais dû continuer.

**VOUS AVEZ REMPORTÉ LES 24 HEURES DE DAYTONA EN 1981. PLUS DE 40 ANS PLUS TARD, EN 2025, QU'ÉPROUVEZ-VOUS EN VOYANT L'UNE DE VOS VOITURES S'ÉLANCER DEPUIS LA POLE POSITION, CETTE ANNÉE ?**

Lors de la première année d'exploitation de la M Hybrid V8 en 2023, nous avons rencontré des problèmes de fiabilité ici. C'était une période intense avec une nouvelle voiture, de nouveaux systèmes... Tout était à apprendre



*Bobby Rahal a reçu en marge des 24 Heures de Daytona une BMW M5 Touring flambant neuve.*



et à optimiser. L'équipe a énormément travaillé. L'année a été difficile, mais nous avons progressé course après course. Nous avons décroché notre première victoire à Indianapolis, et plusieurs systèmes qui posaient problème ont été constamment améliorés. À Road Atlanta, nous étions très compétitifs, mais une pénalité pour un contact avec un autre pilote, suivie d'une autre sanction à quinze minutes de la fin, nous a relégués à la quatrième place. Sans cela, qui sait ? Nous aurions peut-être pu finir premiers ou deuxièmes. En arrivant ici, nous étions confiants. Le Roar s'est très bien passé, et nos essais en novembre avaient été prometteurs. Cette pole position est une grande satisfaction, autant pour l'équipe que pour les pilotes.

**LA VOITURE SEMBLE AVOIR BEAUCOUP PROGRESSÉ DURANT L'HIVER...**

Oui. Certaines des améliorations de l'année dernière sont le fruit du double programme avec WRT en WEC. Travailler sur les mêmes aspects nous permet d'aboutir plus rapidement à des conclusions et à des optimisations. Comme je l'ai dit, nous étions très performants à Indianapolis et à Petit Le Mans, ce qui nous a permis d'aborder l'intersaison avec confiance. ▶

“ ÊTRE UN ANCIEN PILOTE EST UN RÉEL AVANTAGE EN TANT QUE PROPRIÉTAIRE D'ÉCURIE, CAR CELA PERMET DE COMPRENDRE LA MENTALITÉ DES COUREURS ”



D'autres améliorations ont suivi, et la voiture actuelle est une évolution directe de celle de l'année dernière. Je suis très optimiste à son sujet.

**REVENONS AU DÉBUT DU XXI<sup>e</sup> SIÈCLE. VOUS AVEZ BRIÈVEMENT DIRIGÉ L'ÉCURIE JAGUAR EN FORMULE 1 ET ÉTIEZ SUR LE POINT DE RÉALISER L'AFFAIRE DU SIÈCLE EN RECRUTANT ADRIAN NEWEWY. FINALEMENT, IL N'EST JAMAIS VENU. POURQUOI ?**

Comme Adrian l'a expliqué, nous avons un accord, mais il doutait de l'impact que Niki (Lauda. Ndlr) aurait sur le programme en mon absence. Ron Dennis lui répétait : « Ils sont là aujourd'hui, mais seront partis demain. Pourquoi quitter McLaren, une équipe présente depuis plus de quarante ans ? » Finalement, Ron avait raison. Ford n'avait pas la patience nécessaire. Leurs attentes étaient

irréalistes, parce qu'en F1, vous affrontez des équipes qui sont là depuis des décennies. Recruter les meilleurs éléments est un défi, car ils préfèrent rester dans des écuries bien établies comme McLaren ou Ferrari. Je me souviens avoir passé une journée entière au siège de Ford à Londres pour convaincre le directeur financier qu'Adrian Newey valait l'investissement. J'ai dit : « Si vous l'engagez, vous aurez une McLaren dès l'année prochaine, pas dans cinq ans ». Cela représentait en réalité d'énormes économies. Malgré tout, ma relation avec Adrian est restée très forte jusqu'à aujourd'hui.

**COMMENT VOTRE AMITIÉ A-T-ELLE COMMENCÉ ENTRE VOUS ?**

En IndyCar, en 1984. Fin 1983, Jim Trueman, propriétaire de l'écurie Truesports où je courais, a conclu un accord avec Robin Herd pour qu'il nous fournisse un ingénieur pour la saison. Cet ingénieur, c'était Adrian Newey. À l'époque, il était encore jeune, et au début de sa carrière. Il a été mon ingénieur de course en 1984 et 1985. La première année, nous avons remporté deux courses, puis trois l'année suivante. Il devait avoir 25 ou 26 ans. Nous passions beaucoup de temps ensemble, dînions ensemble presque tous les soirs, et c'est ainsi que notre relation s'est forgée. Ce que j'ai toujours apprécié chez Adrian, c'est qu'il n'est pas seulement un génie de la mécanique, c'est aussi un vrai compétiteur. Il ne se contente pas de la théorie, il veut gagner. Il veut que la voiture soit la meilleure, là où d'autres se concentrent uniquement sur l'ingénierie pure.

**QU'AVEZ-VOUS APPRIS EN TANT QUE PILOTE DE COURSE QUE VOUS POUVEZ UTILISER EN TANT QUE PROPRIÉTAIRE D'ÉCURIE ?**

Être un ancien pilote est un réel avantage en tant que propriétaire d'écurie, car cela permet de comprendre la mentalité des coureurs. Ils pensent tous de la même manière, et en raison de mon expérience, j'espère qu'ils respectent mes conseils. Si vous n'avez jamais été sur la piste, il est plus facile pour un pilote de remettre en question votre jugement en disant : « Vous n'avez jamais été dans cette situation ». Le fait d'avoir été pilote donne une certaine crédibilité au rôle de propriétaire.

**COMMENT JUGEZ-VOUS L'ÉVOLUTION DU SPORT AUTOMOBILE ?**

Dans les années 1970, nous n'aurions jamais imaginé voir ce que nous voyons aujourd'hui, notamment en raison de la crise du carburant et des défis économiques de l'époque. Le nombre de constructeurs impliqués aujourd'hui est impressionnant, ce qui prouve que le sport automobile reste un excellent moyen d'améliorer la réputation d'une marque et de démontrer la qualité de son approche technique. Nous vivons une période fascinante, et je ne pense pas que cela s'arrêtera. Il reste encore de nombreux défis à relever, comme l'évolution des véhicules électriques ou l'exploration de l'hydrogène, qui pourrait être la véritable solution d'avenir. Ces enjeux continueront de stimuler l'implication des constructeurs. Et puis, il y a l'essence même du sport : organiser de belles courses. Tant que les gens continueront de s'y intéresser, d'acheter des billets et de regarder les compétitions, le sport automobile restera en bonne santé. ■

En version

# Numérique

Je m'abonne

# 1,99 € / semaine\*

## Les avantages de votre abonnement Numérique

- ▶ Les 50 numéros du magazine en version numérique en avant-première chaque lundi dès 20 heures
- ▶ Tous les articles du site Autohebdo en illimité
- ▶ L'accès aux archives numériques du magazine depuis 2012



### FORMULE MENSUELLE

Sans engagement

**7,90€**

(\*)soit

/toutes les 4 semaines

### FORMULE ANNUELLE

Engagement 1 an

**99,90€**

(\*)soit

**EN CADEAU**

AVEC LA FORMULE ANNUELLE  
Le tote bag Autohebdo



RETROUVEZ NOS OFFRES

sur notre site [autohebdo.aboshop.fr](https://autohebdo.aboshop.fr)



ABONNEZ-VOUS



DPP1/J. DELFOSSE

## TOYOTA

### REPRENDRE LA MAIN

Encore battu au Mans, le Toyota Gazoo Racing a sauvé sa saison 2024 par un titre Constructeurs. Pour redevenir durablement le n°1 de l'Endurance, les Japonais vont miser sur un matériel et des pilotes éprouvés.

Étrange campagne que celle vécue par Toyota Gazoo Racing en 2024. Voilà un an, nous faisons de la reconquête des 24 Heures du Mans une question d'honneur pour le géant nippon. Toyota a déployé toutes ses forces dans la bataille sarthoise, mais a abdicé face aux Ferrari, toujours tenaces, parfois impitoyables. L'aura du double tour d'horloge emportant tout sur son passage, le reste de la saison n'a pas été justement valorisé par le grand public. Côté pile,

Toyota a vu sa série de cinq sacres consécutifs chez les Pilotes prendre fin, et n'a remporté « que » le titre Constructeurs. Admettons que nous avons été si habitués à admirer les prototypes japonais parader en tête durant les années de vaches maigres de l'Endurance, que le sursaut de compétition fait plaisir à voir. Avec un nombre de constructeurs engagés sans précédent, la compétition n'a jamais été aussi relevée dans cette discipline, si bien qu'il est devenu

impossible de dominer le WEC comme Toyota l'a fait au tournant des années 2020. Aussi, remporter trois manches sur huit (meilleur score de tous les constructeurs en 2024) tient de la gageure ! Ce côté face doit inciter à l'optimisme. Conscient de disposer de deux équipages de pointe, Masato Hirai, président du TGR Europe, n'a demandé aucun changement dans les line-up. Dans la n°7, Nyck de Vries s'est parfaitement fondu dans le moule en prenant la place de José Maria Lopez.

Kamui Kobayashi devrait encore nous régaler de son sens de l'attaque incisif. À bord de la n°8, Sébastien Buemi et Brendon Hartley forment sans doute le duo le plus performant et Ryō Hirakawa atteint l'âge de maturité à 30 ans et sa 4<sup>e</sup> saison dans l'élite. Tout ce beau monde sera assisté par la batterie d'ingénieurs capables de déployer des trésors de réflexion pour établir de jolis coups stratégiques, comme ce fut le cas à Imola, ou à Bahreïn l'an passé. Medhi Casaurang-Vergez

## PEUGEOT

## SURSAUT OBLIGATOIRE

**Fort d'un podium en fin d'exercice 2024, le Lion doit absolument poursuivre sur cette lancée, au risque de voir son programme Hypercar reconsidéré et offert à une autre marque du groupe Stellantis.**

À Satory, on aurait certainement souhaité que la trêve hivernale n'ait pas lieu ! Les progrès affichés par la 9X8 ornée d'un aileron arrière ont été manifestes à l'automne. À l'ombre du mont Fuji (Japon), Mikkel Jensen, Jean-Éric Vergne et Nico Müller ont frôlé du regard un podium qui s'est enfin ouvert à eux dans le désert de Bahreïn. Une juste récompense compte tenu de la panne d'essence subie par « J.-E.V. » à l'entame du dernier tour lors du meeting d'ouverture au Qatar, alors que la 2<sup>e</sup> place semblait sienne. À l'époque, la 9X8 était dépourvue d'appendice arrière, et la version 2.0 fit naître des espoirs démesurés aux supporters du Lion. Hélas, la prestation sarthoise en a refroidi plus d'un. En réalité, la 9X8 « 2.0 » a provoqué une remise en question quasi-totale du concept initial sans aileron. Ce qui explique le délai entre l'introduction anonyme de l'Hypercar revue et corrigée en avril, et ses premiers coups d'éclat en fin de saison. « La voiture était complètement nouvelle en termes d'aérodynamique et de dimensions des pneumatiques ; je pense que l'on a un peu sous-estimé la difficulté de l'apprentissage, a admis Olivier Janssonie, le responsable technique, au soir de la finale bahreïnienne. Nous avons imaginé pouvoir transposer davantage de ce que nous avons appris avec la voiture précédente. » Ce réapprentissage terminé, Peugeot vise les podiums en 2025. Il se murmure même que le départ de Carlos Tavares à la direction générale du groupe Stellantis, fin 2024, aurait libéré les esprits et offert plus de ressources pour mieux performer. À vérifier sur la piste désormais. M.C.-V.



DPPI / J. DELFOSSE



## CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

## UN INTÉRÊT RELANÇÉ ?

**Avec la multiplication des marques impliquées et l'obligation d'aligner deux voitures par écurie en Hypercar, le titre Constructeurs gagne en prestige.**

DPPI / J. JIMENEZ

Traditionnellement, en Endurance et plus particulièrement au Mans, on retient d'abord le constructeur victorieux avant de se souvenir des pilotes vainqueurs eux-mêmes. La tendance s'est inversée depuis quelques années, notamment entre 2018 et 2021 où Toyota régnait seule sur la discipline, face à des concurrents privés impuissants. Toutefois, depuis 2023, le Championnat du monde d'Endurance vit un nouvel âge d'or avec la recrudescence des constructeurs et la multiplication des marques engagées. En 2025, l'on dénombre huit constructeurs avec l'arrivée d'Aston Martin - qui compense le départ en catimini de Lamborghini - tandis que Genesis et Ford débarqueront respectivement en 2026 et 2027. Afin de « contrôler » cette prolifération et de créer une cohérence entre les forces en présence, l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) a décidé d'imposer un quota minimum de deux voitures par constructeur (et quatre voitures maximum, équipes privées comprises). En parallèle, la FIA a adapté son règlement sportif pour 2025 : désormais, les deux voitures désignées par le constructeur marqueront des points au championnat Constructeurs Hypercar à chaque course, à l'image de ce que l'on peut avoir en F1. Jusqu'à présent, seule la meilleure voiture classée rapportait des points. Ainsi, en 2025, chaque position à l'arrivée aura son importance pour le titre Constructeurs. Un trophée qui, par conséquent, gagne en crédibilité... et en complexité, chaque place à l'intérieur du Top 10 ayant son importance. Les batailles entre Porsche, Toyota, Ferrari et consorts auront encore un peu plus de piquant !

Dorian Grangier

**BMW****UNE HÉLICE PRÊTE À DÉCOLLER**

**Des performances en hausse, une association qui fonctionne et l'arrivée d'un ex-pilote de F1 : et si le constructeur allemand était la belle surprise de cette campagne 2025 ?**

Soyons honnête : au début de la saison 2024, on ne donnait pas cher de la peau de BMW et du Team WRT en Hypercar, après une saison de rodage laborieuse en IMSA l'année précédente, avec le Rahal Letterman Lanigan Racing. Le constructeur bavarois a connu une progression linéaire tout au long du championnat afin de terminer sa campagne en force avec une superbe 2<sup>e</sup> place à l'arrivée des 6 Heures de Fuji. BMW et le Team WRT, associés aussi bien en Hypercar et en LMGT3 que dans d'autres compétitions hors du WEC (GT World, IGTC, etc.), ont appris à s'approprier et à jouer de concert pour maîtriser leur partition. Après une saison prometteuse, la firme munichoise a des raisons d'être optimiste pour 2025. La M Hybrid V8 au châssis Dallara semble enfin être en mesure d'exprimer son plein potentiel - la pole position obtenue aux 24 Heures de Daytona en IMSA, en janvier dernier, va dans ce sens. À la lecture du rythme affiché en fin de saison dernière, BMW pourrait bien figurer parmi les outsiders du championnat à venir, pour peu que le déficit d'expérience sur les références (Toyota, Porsche) soit comblé par une équipe encore jeune à ce niveau de l'Endurance. Côté pilotes, BMW a réalisé « le » transfert de l'année avec Kevin Magnussen (voir page 42). Le Danois aux 185 Grands Prix de Formule 1 a laissé entrevoir de belles choses dès ses débuts dans la M Hybrid V8 aux 24 Heures de Daytona, fin janvier. Pour le reste des équipages, on garde la ligne éditoriale de l'association entre des pilotes intrinsèquement ultra-rapides : avec les trios Marciello-Vanthoor-Magnussen et Frijns-Rast-Van der Linde, le Team WRT dispose certainement des line-up parmi les plus séduisants de la grille. À eux maintenant de transformer le potentiel en résultats. Dorian Grangier

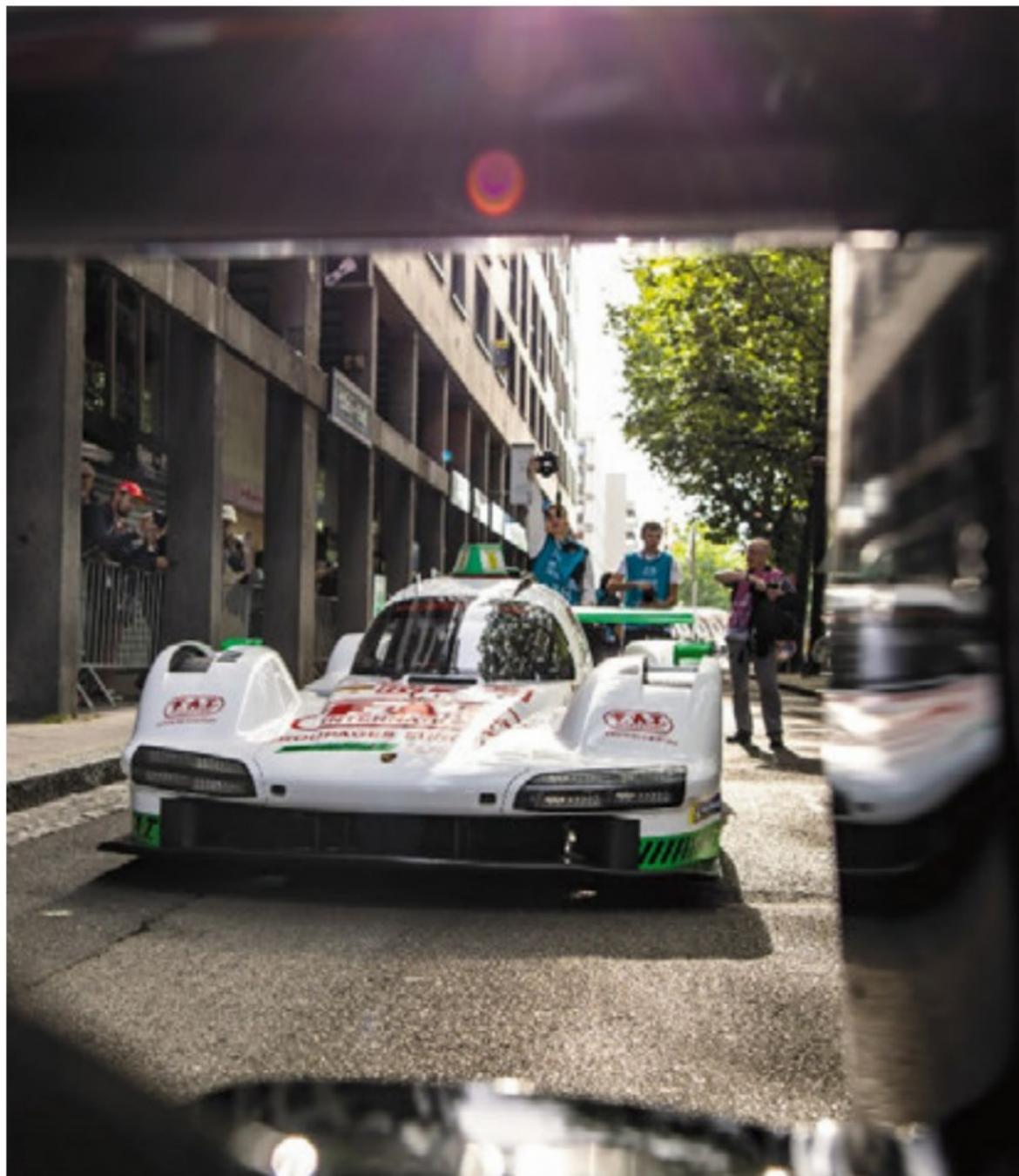


PROTON COMPETITION, AF CORSE

**DUEL EN PRIVÉ**

**Sans Jota, désormais associée à Cadillac, les deux équipes privées restantes lutteront face à face pour remporter la Coupe du monde Hypercar. Peuvent-elles espérer s'immiscer dans la lutte face aux machines d'usine ?**

Elles ne sont plus que deux. En 2025, il n'y aura plus que deux écuries privées dans la catégorie Hypercar en WEC. La Porsche 963 de Proton Competition et la Ferrari 499P d'AF Corse se retrouvent orphelines de Jota cette saison : la formation britannique a adopté un nouveau statut en s'associant avec Cadillac et en devenant la structure d'exploitation officielle du constructeur américain à la place du Chip Ganassi Racing. Désormais, elles ne sont donc plus que deux à pouvoir prétendre au titre réservé aux structures privées, la Coupe du monde FIA des équipes Hypercar. Un titre symbolique compte tenu du peu de participants... Mais pour AF Corse et Proton Competition, les ambitions vont bien au-delà de ce simple trophée de niche. Côté italien, l'objectif est clairement de jouer avec les meilleurs et de viser le titre de champion du monde chez les Pilotes. La Ferrari 499P « semi-privée », toute de jaune vêtue, n'a pas eu à rougir de ses performances en 2024 avec comme point d'orgue, une victoire lors de Lone Star Le Mans, à Austin. Si le clan transalpin a perdu un précieux élément à l'intersaison, avec le départ de Robert Shwartzman en IndyCar, le Russe sous licence israélienne a été remplacé par un pilote tout aussi talentueux en Endurance, Phil Hanson, habitué jusqu'alors à des structures anglaises (Jota, United Autosports). Côté allemand, l'intention est plus modérée après une saison en dents de scie. Sans Julien Andlauer (voir page 46), mais avec les rookies sud-américains Nico Pino et Nicolás Varrone aux côtés du vétéran Neel Jani, l'équipe de Christian Ried visera un premier podium au général avec la seule Porsche privée du plateau. Dorian Grangier



DPP/ J. DELFOSSE



DPP/ F. LE FLOCH

**RÈGLEMENT****VERS LE RETOUR D'UNE MOYENNE DE POIDS PAR ÉQUIPAGE**

**Cette règle devrait faire son retour dès le Qatar afin de garantir une meilleure équité sportive. Un lest pourrait également être ajouté lors des qualifications pour les pilotes les plus légers.**

En 2025, le WEC prévoit de réintroduire une réglementation concernant le poids des pilotes, similaire à celle qui s'appliquait à l'époque du LM P1. Cette règle viserait à uniformiser le poids moyen des équipages à 82 kg. Si la moyenne des pilotes d'un équipage est inférieure à cette valeur, un lest sera ajouté à la voiture pour compenser la différence. Cette mesure a pour objectif d'assurer une équité sportive, en évitant que les pilotes plus légers ne bénéficient d'un avantage en matière de performance. Les détails précis de cette réglementation pour la saison 2025 n'apparaissent pas encore dans les documents officiels de ce nouvel exercice à l'heure de notre bouclage, mais les créneaux horaires réservés à la pesée des pilotes sont déjà inscrits dans le programme du Prologue, y compris pour le GT3. Nouveauté par rapport au LM P1, le lest devrait également être appliqué à la qualification, en fonction du poids du pilote choisi par l'écurie. L'absence d'une telle règle avait été pointée du doigt l'an dernier par certains pilotes du WEC, mais aussi ceux roulant en Formule 1 et potentiellement intéressés pour venir au Mans à l'avenir, comme Max Verstappen et Charles Leclerc. Valentin Glo



## CHAMPION EN TITRE

## PORSCHE ET LES AUTRES

Parmi les neuf marques représentées, Porsche peut se targuer d'avoir remporté le première titre de l'ère GT3.

Voilà un an, il était difficile de poser un diagnostic sur l'état des forces en présence du LMGT3. Remplaçant le GTE, cette catégorie stipule qu'a minima un pilote Bronze soit associé à deux autres pilotes. Cela a donné lieu à des équipages hétéroclites, dont les qualités ne sautaient pas toujours aux yeux avant le coup d'envoi. Par exemple, les Biélorusse Alex Malykhin et allemand Joel Sturm n'avaient jamais roulé au niveau mondial. Ce qui ne les a pas empêchés de remporter le

titre dès leurs débuts, en compagnie de Klaus Bachler dans une Porsche 911 GT3 R (deux victoires et six podiums). Il s'en était toutefois fallu de peu pour que l'autre 911 emmenée par Richard Lietz, Morris Schuring et Yasser Shahin ne le déborde. Ce tir groupé s'explique en partie par l'efficacité de l'équipe Manthey, chargée d'engager les deux 911, un modèle qu'elle a développé conjointement avec Porsche Motorsport. La structure germanique est l'immanquable bras droit de la

filiale sportive du groupe Volkswagen depuis plus d'une décennie et le restera encore en 2025. Le raccourci est donc facile à établir : Porsche est favorite à sa propre succession en LMGT3. Ce serait oublier un peu vite les profonds remaniements au niveau des pilotes. Seul Richard Lietz, vétéran de la marque, rempile. Le quadruple vainqueur du Mans va collaborer avec Ryan Hardwick et Riccardo Pera, vus l'an dernier chez Ford (WEC) et Ferrari (ELMS).

Quant à la seconde 911, elle est réservée aux Iron Dames, auparavant représentantes Lamborghini. Ce manque de stabilité pourrait poser quelques attermoissements le temps que les automatismes se forment, tandis que d'autres équipes, Ferrari en tête, Corvette dans une moindre mesure, ont préféré garder des line-up identiques. Dans un sport où la cohésion est clé, cela n'a rien d'anodin.  
Medhi Casaurang-Vergez

DPPI / C. LOPEZ

## ÉCURIES FRANÇAISES

## LÉMAN DANS LE GRAND BAIN

La venue de Racing Spirit of Léman apporte un air frais à la catégorie. Akkodis-ASP n'est plus seule à défendre les couleurs françaises !

L'Hexagone est historiquement une des nations majeures de l'Endurance. À ce titre, l'arrivée d'une seconde écurie tricolore dans le paddock du LMGT3 est l'occasion de mieux connaître le Racing Spirit of Léman, dont le nom dérive du lac Léman situé tout près de sa base de La Roche-sur-Foron (Haute-Savoie). La structure remplace D'Station Racing pour aligner une Aston Martin Vantage AMR. Fondée en 2019 par Patrick Barbier, Racing Spirit of Léman s'est auparavant distinguée en FFSA GT et en GT4 European Series, avant de s'essayer avec succès à l'Endurance via la Michelin Le Mans Cup, puis l'European Le Mans Series (3<sup>e</sup> du LMGT3 en 2024). Pour accéder au niveau mondial, l'équipe emmène dans ses bagages Valentin Hasse-Clot (pilote officiel Aston Martin) et le gentleman driver Derek

DeBoer. Le duo va avoir pour nouveau coéquipier le fils de Rubens Barrichello, Eduardo (voir page 64), dont l'expérience en Endurance est quasi inexistante. Quant à Akkodis-ASP, la formation



basée à Rabastens (Gers) pourrait bien tailler des croupières aux écuries plus aguerries. Non seulement, l'équipe fondée et dirigée par Jérôme Policand peut compter sur une année d'expérience avec la Lexus RC-F en WEC, mais elle accueille surtout un spécialiste de la voiture japonaise : Ben Barnicoat. L'Anglais, champion GTD Pro de l'IMSA en 2023 à son bord, aura à cœur de faire mentir les mauvaises langues, qui taxent volontiers la Lexus d'engin bon pour le musée (elle a été développée en 2014). L'essentiel pour Akkodis-ASP sera surtout de rester dans les bonnes grâces de Toyota Gazoo Racing, en vue de l'arrivée prévue de la remplaçante de la RC-F pour 2026. Son nom reste un mystère même si les essais privés ont débuté voilà déjà un an.  
M.C.-V.

# RÈGLEMENT SPORTIF 2025

Dorian GRANGIER

## BoP

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

## Catégories

Les catégories sont au nombre de deux : Hypercar et LMGT3. En Hypercar, un constructeur doit engager au minimum deux voitures en Championnat du monde d'Endurance dans la catégorie Hypercar à partir de 2025. Le Comité de sélection détermine le nombre maximum de voitures par constructeur qui sont acceptées. Si un constructeur engage une ou plusieurs voitures supplémentaires en sus des deux montures obligatoires, alors celles-ci seront engagées dans la Coupe du monde des Équipes Hypercar.

## Catégorisation pilotes

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

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

## Classement

Pour être classée, une auto doit :

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

## Full Course Yellow (FCY)

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

## Slow Zones

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

## Virtual Safety Car

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

la voie des stands reste ouvert pendant toute la durée de la VSC. La sortie de la voie des stands reste ouverte.

## Numéros

Ils peuvent être choisis par les concurrents (de 001 à 999) selon le principe du « premier arrivé, premier servi », hormis pour le n°1, pour lequel le champion sortant a la priorité. Les fonds des numéros doivent respecter les couleurs ci-dessous :

Hypercar : Rouge pantone 485

LMGT3 : Vert pantone 355C

À partir de 2025, des panneaux d'affichage leds multicolores et latéraux sont obligatoires. Ces panneaux indiqueront la position de la voiture en course ou encore la durée de l'arrêt aux stands. Ils doivent être fonctionnels à tout moment de la compétition selon les caractéristiques fournies par l'ACO et la FIA. En cas de dysfonctionnement, les commissaires sportifs peuvent appliquer une pénalité.

## Pneumatiques

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

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

(\*) Qualifications comprises

Pour les concurrents accédant à l'Hyperpole, des pneumatiques seront alloués uniquement pour cette séance Hyperpole. Le nombre de pneus Pluie n'est limité pour aucune catégorie. Au début d'une course, tout pneumatique pour temps sec utilisé doit être neuf. L'utilisation de toute machine thermique ou de rétention de chaleur, ainsi que le traitement chimique ou l'utilisation de composants chimiques pour pneumatiques, jantes, roues sont interdits, à l'exception de l'enlèvement des débris ramassés sur la piste. Les concurrents ont l'interdiction d'avoir ce qui précède en leur possession pendant une compétition.

## Poids

En Hypercar, le poids moyen d'un équipage (intégralement équipé) doit être supérieur ou égal à 82 kg par pilote. Si cette moyenne est inférieure, un lest sera appliqué à la voiture de l'équipage en question, dans une limite de 20 kg.

## Qualifications

Les qualifications se disputent sur deux séances distinctes, une pour chaque classe, Hypercar et LMGT3. Les deux catégories disposent d'une première séance de 12 minutes

suivie d'une Hyperpole de 10 minutes pour les 10 meilleurs qualifiés qui déterminent la pole position. Toutefois, le règlement évolue légèrement : les qualifications et l'Hyperpole des LMGT3 s'enchaînent, avant de laisser la place aux Hypercars pour les qualifications et l'Hyperpole. De plus, en LMGT3, ce sont désormais les pilotes Silver qui disputent l'Hyperpole, et non plus les pilotes Bronze. En revanche, les pilotes Bronze seront toujours au volant pour la première séance qualificative.

## Success ballast

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

## Temps de conduite par durée de course

Pour toutes les catégories, tout pilote ayant conduit moins de 45 minutes en course ne marquera pas de points au championnat, et se verra toujours infliger les pénalités prévues par le règlement. Les pilotes LMGT3 doivent toujours respecter un temps de conduite minimum, fixé en fonction de la durée de la course.

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

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

## Titres

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

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

Les deux voitures désignées par le constructeur marqueront des points au championnat Constructeurs Hypercar à chaque course.

La distribution des points Pilotes et Constructeurs est définie ainsi :

**Course de 6h** : 1<sup>er</sup> 25 pts, 2<sup>e</sup> 18 pts, 3<sup>e</sup> 15 pts, 4<sup>e</sup> 12 pts, 5<sup>e</sup> 10 pts, 6<sup>e</sup> 8 pts, 7<sup>e</sup> 6 pts, 8<sup>e</sup> 4 pts, 9<sup>e</sup> 2 pts, 10<sup>e</sup> 1 pt.

**Course de 8h ou 10h** : 1<sup>er</sup> 38 pts, 2<sup>e</sup> 27 pts, 3<sup>e</sup> 23 pts, 4<sup>e</sup> 18 pts, 5<sup>e</sup> 15 pts, 6<sup>e</sup> 12 pts, 7<sup>e</sup> 9 pts, 8<sup>e</sup> 6 pts, 9<sup>e</sup> 3 pts, 10<sup>e</sup> 2 pts.

**24 H. du Mans** : 1<sup>er</sup> 50 pts, 2<sup>e</sup> 36 pts, 3<sup>e</sup> 30 pts, 4<sup>e</sup> 24 pts, 5<sup>e</sup> 20 pts, 6<sup>e</sup> 16 pts, 7<sup>e</sup> 12 pts, 8<sup>e</sup> 8 pts, 9<sup>e</sup> 4 pts, 10<sup>e</sup> 2 pts.

Plus 1 point pour la pole.

ASTON MARTIN

# LE TONNERRE GRONDE

L'arme de Gaydon sera la grande nouveauté de la saison. Avec son V12 atmosphérique non hybride comme échappé d'un autre temps, la Valkyrie emportera la sympathie des fans, mais sera-ce suffisant pour convaincre ?

Valentin Glo

L'air vibre sous la menace d'un orage, et au loin, une mélodie d'un autre âge résonne. C'est le chant des skalds qui annonce l'arrivée d'une guerrière. Après des années de rumeurs murmurées dans le paddock du WEC à son sujet, la Valkyrie descend d'Asgard pour fouler le champ de bataille, prête à défier les seigneurs du bitume. Cette Aston Martin a pour nom une mythologie nordique, référence à une divinité féminine qui choisissait les guerriers dignes de mourir au combat pour les emmener au Valhalla, la demeure des héros défunts d'Odin.

Voilà pour la posture, mais la Valkyrie sera-t-elle seulement capable de rivaliser avec les autres Hypercars ? Nous pouvons néanmoins déjà écrire une certitude : elle dominera la bataille des décibels haut la main. Lors des récents essais de l'IMSA sur le circuit de Sebring (Floride), ce temple de l'Endurance autrefois champ d'aviation militaire, la bête britannique s'est mêlée aux autres combattants de la catégorie GTP. Déjà, lors des tests de Daytona en novembre, son rugissement avait glacé le sang de ses adversaires. Cette fois, son hurlement fut plus assourdissant encore, écrasant le chant mélodieux du V8 atmosphérique de la Cadillac et rendant inaudible le râle des autres LMDh hybrides et suralimentées.

## PLUS DE 15 000 KILOMÈTRES EN ESSAIS

« Au début, nous avons opté pour une approche "silencieuse" de sécurité, nous raconte Adam Carter, maître d'armes du programme Aston Martin. Le pire scénario aurait été d'être stoppé pendant les premiers essais en raison d'un dépassement des limites de bruit (sur certains circuits visités lors des premiers tests, comme Donington. Ndlr). C'est pourquoi, plus tard lors

de la période de développement de la performance, nous avons réduit la taille du silencieux. Cela diminue le poids, la charge d'inertie sur l'échappement, des zones de blocage du sous-bassement et contribue au refroidissement. Nous avons progressivement libéré de plus en plus de cette magnifique bande-son. J'ai vraiment hâte de l'entendre sur la piste au Qatar. »

Précisons que la limite de décibels en WEC (article 5.17) est fixée à 110 dbA, alors que la Valkyrie est capable de 126 dbA...

Néanmoins, faire trembler la terre ne suffit pas : la Valkyrie va devoir prouver sa valeur face à des machines forgées dès leur conception pour l'épreuve exclusive de la compétition. Pourtant, Aston Martin et The Heart of Racing (Thor), l'écurie qui guidera la guerrière au

combat, n'ont rien laissé au hasard. Depuis son premier galop d'essai sur ses terres de Silverstone et de Donington Park l'été dernier, elle a sillonné les circuits du monde entier : de Daytona à Sebring en passant par Vallelunga, Jerez, Sakhir ou encore Losail. Plus de 15 000 kilomètres de bitume ont été avalés avant le premier véritable affrontement. Dès le Qatar, ses sessions d'entraînement seront limitées par la réglementation, bien qu'Aston Martin ait encore la liberté d'effectuer des séances privées à l'approche des 24 Heures du Mans.

## SIX PILOTES POUR DEUX CHAMPIONNATS

Pour mener à bien cette lutte, la marque britannique confiera les rênes de ses chars drapés du mythique British Racing Green à





FICHE ÉCURIE PAGE 52

des guerriers plus ou moins aguerris. Sur la n°007, Harry Tincknell et Tom Gamble mèneront l'assaut tout au long de la saison, en duo lors des épreuves de six heures (Imola, Spa-Francorchamps, São Paulo, Fuji), tandis que Marco Sørensen et Alex Riberas se partageront la n°009. Pour les rendez-vous les plus longs (Qatar, Le Mans, Bahreïn), les titulaires de l'IMSA Ross Gunn et Roman de Angelis viendront prêter main-forte. Ces pilotes « ont tous un passé avec Aston Martin ou un des partenaires du programme », explique Carter. Représentant Multimatic (en charge du châssis), Tincknell (33 ans) a ainsi grandement participé au développement de la voiture depuis son déverminage. Sørensen (34 ans) a remporté

par trois fois le WEC avec le constructeur anglais en GT. Riberas (31 ans) et Gunn (28 ans) sont des habitués de Heart of Racing depuis plusieurs saisons, tout comme De Angelis (24 ans), diplômé de l'académie Aston Martin en 2022. Des profils attendus, au contraire de Tom Gamble (23 ans), véritable surprise de cet effectif, puisqu'il arrive de chez McLaren. « Il est aussi talentueux que mature, l'encense Carter. Nous l'avons sur nos radars depuis un certain temps. Il a effectivement roulé pour d'autres marques, mais il voulait saisir cette opportunité. Il s'est très bien comporté quand nous l'avons testé sur le proto, son retour technique était très bon, en accord avec ce que nous attendions. Il est là parce qu'il le mérite. » Reste à savoir

si tous ces heureux élus seront au niveau exigé pour se frotter aux meilleurs éléments de la catégorie.

Nous aurions ainsi pu nous attendre à des noms un peu plus ronflants pour un tel programme, comme un Daniel Ricciardo ou Felipe Drugovich. Il est d'autant plus surprenant de ne pas voir le Brésilien lié à ce projet, alors qu'il occupe le rôle de réserviste d'Aston Martin en Formule 1, tout en ayant multiplié les premières expériences en Endurance l'an dernier, aux 24 Heures du Mans avec Cadillac (Hypercar) et en European Le Mans Series avec Vector Sport (LM P2). Il s'avère que le champion de Formule 2, en 2022, n'a même pas eu l'occasion de tester la Valkyrie. Ces choix s'expliquent par le fait que l'écurie The Heart of Racing est chargée du sportif dans ce programme, et a donc sélectionné en grande partie des pilotes de son cru.

#### QUI EST DERRIÈRE THE HEART OF RACING ?

Fondée en 2014 par l'homme d'affaires américain Gabe Newell, cofondateur et président de Valve et de Steam, deux entreprises majeures dans le domaine du jeu vidéo, dont la fortune personnelle est estimée à plus de 9 milliards d'euros, The Heart of Racing est à l'origine une organisation caritative qui recueille des fonds pour le Seattle Children's Cardiology Research, parmi d'autres causes importantes. L'équipe Thor, basée aux États-Unis, a été créée en 2020 et s'est associée à Aston Martin en concourant principalement avec la Vantage GT3 dans les deux classes GTD de l'IMSA. En janvier 2023, l'écurie a triomphé en GTD aux 24 Heures de Daytona avec De Angelis et Sørensen, en compagnie du patron de l'équipe Ian James et de l'expérimenté Darren Turner (50 ans) qui a également participé aux premiers essais de la Valkyrie LMH.

Enfin, si le design de la Valkyrie de route est l'œuvre d'Adrian Newey, le maître forgeron des monoplaces de Formule 1, Adam Carter a confirmé que l'artisan de la vitesse n'a pas participé au développement de la version LMH. Le génial ingénieur britannique ne grossira, en effet, « officiellement » les rangs d'Aston Martin F1 qu'à partir de mars 2025. In fine, on peut légitimement se questionner sur le degré d'investissement du constructeur anglais : fort ou lointain ?

Avec son V12 atmosphérique hurlant à plus de 11 000 tours par minute, la Valkyrie version LMH sera-t-elle digne d'entrer dans la légende ? Aston Martin n'a goûté à la victoire absolue au Mans qu'à une seule occasion, en 1959. Pour inscrire une nouvelle fois son nom sur les tablettes du mythe sarthois, il faudra être en mesure d'abattre les géants de la discipline que sont Ferrari, Porsche ou Toyota. Une tâche souvent attribuée à Thor (acronyme du team) et à son célèbre marteau. ■



L'ANALYSE TECHNIQUE DE STÉPHANE CHOSSE (ADESS AG)

# ASTON MARTIN VALKYRIE

Aston Martin  
s'apprête  
à ouvrir un

nouveau chapitre dans sa très riche histoire en compétition automobile avec la Valkyrie, un bolide aux caractéristiques bien étranges, sorte d'hybride entre voiture de route et de compétition.

Stéphane Chosse (avec Gautier Calmels)  
Photo Aston Martin

L'ambition de s'imposer à nouveau au général des 24 Heures du Mans (déjà concrétisée en 1959 avec la DBR1 de Carroll Shelby et Roy Salvadori) est nourrie depuis des années par une présence assidue dans les catégories GT. En cette année 2025, elle sera marquée par une démarche audacieuse, celle d'Aston Martin de devenir le premier constructeur à transformer une voiture de route en prototype LMH.

Au cœur de cette révolution se trouve un exceptionnel moteur V12 atmosphérique non hybride de 6,5 litres développé par Cosworth. Le bloc a été optimisé pour l'Endurance avec une réduction de la consommation de carburant, une résistance aux longs efforts et une puissance réglementairement plafonnée à 680 chevaux. Il est associé à une boîte de vitesses séquentielle à sept rapports, signée Xtrac et à un système d'échappement sur mesure. Si les vocalises des 12 cylindres vont enchanter les spectateurs, ce choix pose bien entendu question.

Sur le plan technologique, la décision de ne pas inclure une architecture hybride avancée, comme celles des concurrents LMH, Toyota, Peugeot et Ferrari, résulte de considérations

stratégiques. Intégrer une hybridation aurait entraîné un surpoids significatif et une complexité accrue, mais surtout le règlement LMH privilégie les systèmes hybrides montés sur le train avant, ce qui aurait nécessité des modifications majeures du châssis et de la monocoque en carbone. Le choix d'une motorisation atmosphérique et l'absence de système électrique réduisent considérablement le nombre de pièces mécaniques fragiles par rapport à un moteur suralimenté non hybridé. Cette solution va donc dans le sens de la fiabilité. En revanche, le fait de dégrader le moteur de 1 000 à « seulement » 680 chevaux peut paradoxalement fragiliser le bloc. Asphyxier une mécanique de haute précision n'est jamais une bonne chose. Sans système hybride, la voiture pourrait également souffrir sur certains tracés nécessitant de bonnes relances, ou sous la pluie. Enfin, comment ignorer l'énorme variation du comportement dynamique entre le début et la fin d'un relais, lorsque la très grande quantité d'essence embarquée (bien supérieure à celles des rivales hybrides) se consumera ? L'impact sur la masse en mouvement pourrait être de 90 kg, ce qui est forcément handicapant

FICHE ÉCURIE PAGE 52



au chronomètre, mais aussi dans la tenue des pneumatiques.

#### DE LA ROUTE À LA PISTE

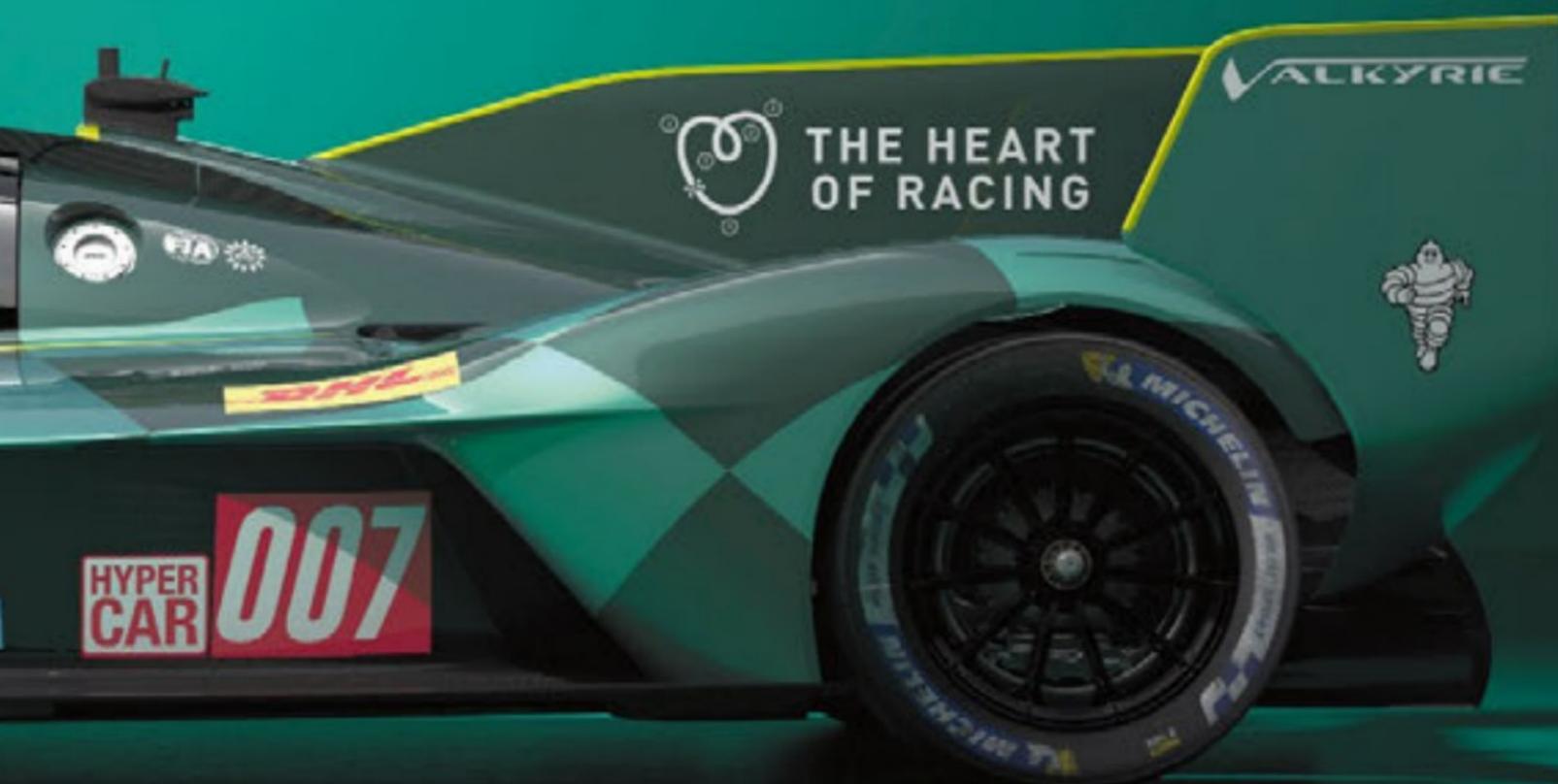
La Valkyrie LMH présente un design extérieur proche de sa version routière, mais répond aux exigences de la réglementation en termes d'appuis et de traînée. La version routière étant déjà pensée pour les très hautes performances, elle a certainement offert une base de travail quasiment idéale aux ingénieurs d'Aston Martin. Le châssis en fibre de carbone a été adapté aux exigences de la compétition, ainsi que les suspensions à double triangulation et barres de torsion activées par poussoirs. Les éléments actifs de la suspension ont été remplacés par un système passif. Les étriers de freins à six pistons développés par Alcon accueillent des disques et plaquettes carbone AP Racing. La Valkyrie LMH repose sur des pneus Michelin spécifiques à la catégorie Hypercar montés sur des jantes de 18 pouces de diamètre contre 20 pouces à l'avant et 21 pouces à l'arrière pour la version routière. Son poids total, hors pilote et carburant, est de 1 030 kg, soit 240 kg de moins que la version civile. Un allègement qui n'a pas dû être simple en raison de l'imposant moteur V12. Ce poids réglementaire ayant été pensé pour des motorisations « downsizées » V8 atmosphérique ou V6 turbo, Aston Martin a dû faire un gros effort sur certains éléments satellites, peut-être parfois au détriment de la fiabilité.

Le développement a nécessité une refonte complète de l'aérodynamique, en commençant par l'aile avant et les structures sous le plancher. Des déflecteurs au niveau du toit et de l'aile arrière contribuent à stabiliser la voiture, en particulier lors des phases critiques comme les virages à haute vitesse. Certaines solutions font penser à la Ferrari 499P, ce qui n'est certainement pas la pire référence ! Si les comparaisons avec la version routière ne sont pas directement pertinentes en raison des différences fondamentales dans les systèmes de suspension ou le concept aérodynamique, Aston Martin a tout de même tenu à conserver l'identité visuelle de la Valkyrie. On peut juste se demander si certains appendices latéraux résisteront aux contacts avec les voitures concurrentes. Il n'est pas rare de voir deux prototypes s'affronter flanc contre flanc et la frêle britannique semble bien mal armée pour le « close racing ».

#### AUSSI BELLE QUE RAPIDE ?

Finalement, c'est le chronomètre et lui seul qui jugera la pertinence des choix faits par Aston Martin. Lors des premiers essais officiels à Sebring, la Valkyrie est apparue très nettement en retrait par rapport aux références Hypercar, signant des temps proches de ceux des LM P2. Une situation qui n'a rien de véritablement alarmant, car la voiture est encore au début de son processus de développement. La performance vient avec l'expérience,

et rien ne remplace l'acquisition de données en conditions de course réelles. Ce n'est pas Peugeot qui dira le contraire. Sebring est par ailleurs un des circuits les plus durs et atypiques au monde avec un revêtement bosselé totalement anachronique à l'heure des pistes modernes, dénuées de la moindre aspérité. Il ne faut donc pas craindre un manque de performance de la Valkyrie. La base technique est excellente et l'équipe d'exploitation, Heart of Racing, est parfaitement rodée à l'Endurance moderne. Attendons l'ouverture de la saison au Qatar, un environnement où elle devrait être plus à son aise, pour juger la belle anglaise. Impossible à ce point de notre analyse de ne pas évoquer l'inévitable BoP. Les choix faits par Aston Martin doivent avoir provoqué quelques migraines du côté de l'ACO et la FIA. Le fait de transformer une voiture de route en voiture de course est totalement dans l'ADN de la réglementation Hypercar, et à ce titre, la Valkyrie mériterait un petit coup de pouce. En revanche, l'absence d'hybridation n'est pas dans l'air du temps et cet aspect un peu daté ne joue pas pour elle. Depuis le début de l'ère Hypercar, l'ACO a prouvé maîtriser les équivalences de performance comme en attestent les luttes acharnées en piste depuis deux saisons. Faisons donc confiance au législateur pour définir le plus juste équilibre. Ce qui est le plus à craindre pour cette voiture est ce qui en fait une merveille : son noble cœur à 12 cylindres. ■



## INTERVIEW

# KEVIN MAGNUSSEN

Pilote BMW M Team WRT n°15

## “ PASSER DE LA FORMULE 1 À BMW N'EST PAS UNE RÉGRESSION ”

Trois ans après son aventure avortée avec Peugeot en WEC pour revenir en F1, Kevin Magnussen s'apprête à disputer sa première saison du championnat du monde d'Endurance, avec BMW et l'écurie WRT. Le Danois de 32 ans, passé proche d'un podium aux 24 Heures de Daytona en janvier, s'est confié sur ce nouveau chapitre.

Propos recueillis par Valentin Glo - Photos BMW

### QUE RESSENTEZ-VOUS DE REPRÉSENTER BMW DORÉNAVANT ?

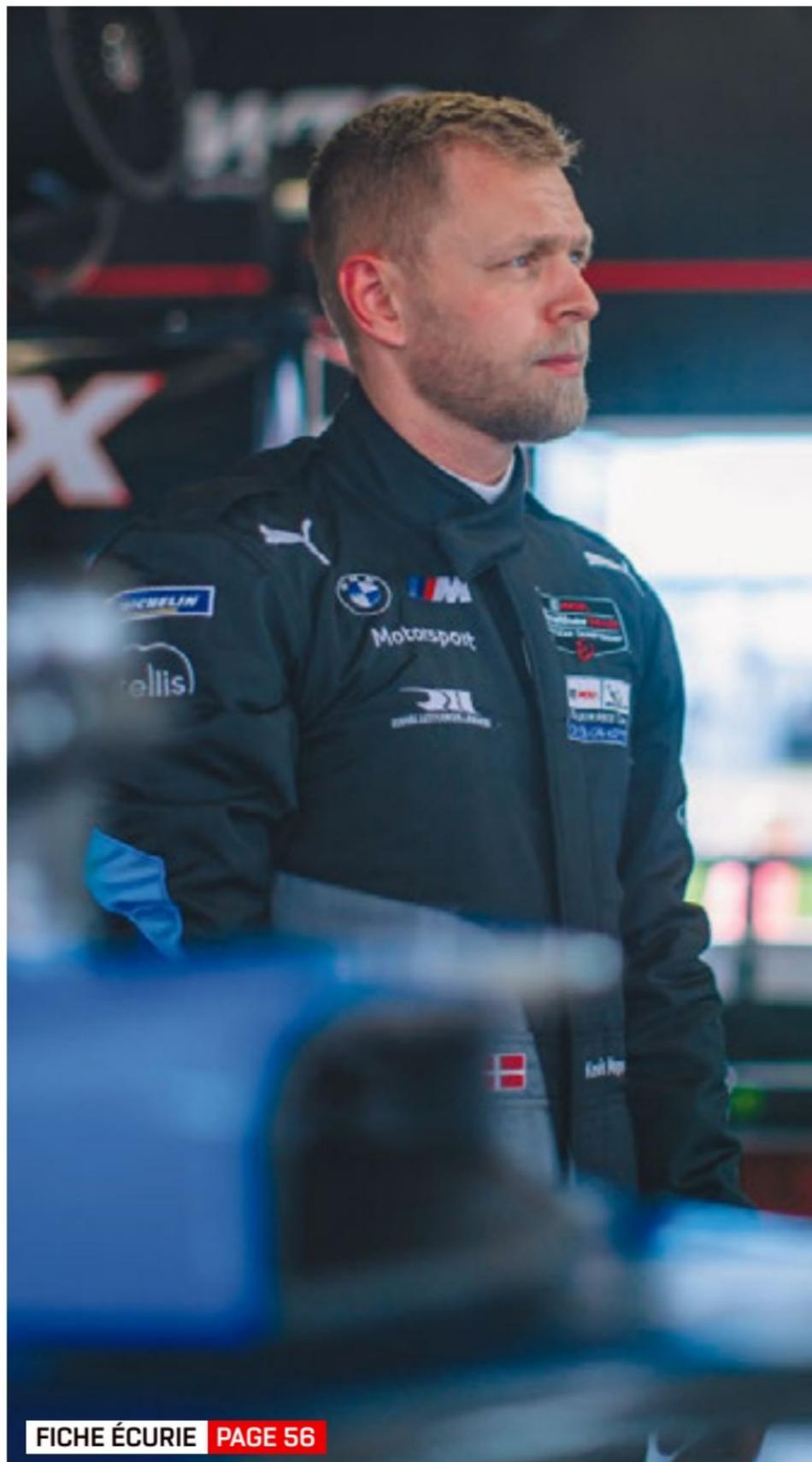
C'est une période formidable pour les courses d'endurance. Il y a beaucoup de constructeurs impliqués et en tant que pilote, vous voulez être avec un constructeur compétitif, avec de grandes ambitions, ce qui est totalement le cas de BMW. Je pense avoir toutes les chances de réussir en Hypercar avec eux, je suis donc très heureux.

### QUAND LES DISCUSSIONS ONT-ELLES DÉBUTÉ AVEC BMW ?

Il y a bien longtemps... Je connais Vincent (Vosse. Ndlr) depuis le début de ma carrière. Nous sommes restés en contact et nous nous parlons depuis cette époque.

### QUELLES SONT LES SENSATIONS AU VOLANT DE LA BMW M HYBRID V8 ?

J'ai déjà été au volant de différents prototypes : LM P2 (une participation aux 24 Heures du Mans en 2021 avec son père Jan et Anders Fjordbach sur une Oreca 07. Ndlr), DPI (la Cadillac DPi-V.R, lors de la saison 2021 de l'IMSA, ainsi qu'aux 24 Heures de Daytona 2022. Ndlr), LM P1 (la Porsche 919 Hybrid, lors d'une séance d'essai à Barcelone en novembre 2015. Ndlr). La BMW LMDh est très différente ! C'est un compromis entre une voiture GT et un prototype, et c'est très complexe. Il y a beaucoup de choses à apprendre, notamment au niveau des systèmes et de la manière dont tout fonctionne. Mais le but reste inchangé : c'est d'être compétitif. Nous avons signé



FICHE ÉCURIE PAGE 56

la pole position aux 24 Heures de Daytona (par l'intermédiaire de Dries Vanthoor. Ndlr), ce qui prouve la rapidité de la voiture.

### PENSEZ-VOUS QUE GAGNER DES COURSES EST POSSIBLE, DÈS VOTRE PREMIÈRE SAISON EN WEC ?

Nous avons l'ambition de gagner des courses. Nous avons de bonnes chances à Daytona. Nous avons une excellente vitesse et, à part cet incident dans le dernier relais (le capot moteur s'est détaché dans la dernière heure, coûtant à Magnussen et ses équipiers Philipp Eng, Dries Vanthoor et Raffaele Marciello une place sur le podium. Ndlr), nous avons réussi à faire une course propre. La voiture a terminé le double tour d'horloge sans aucun problème technique, ce qui prouve que tout le travail acharné de l'équipe pour la développer a porté ses fruits. Pour le reste de l'année, si vous regardez la trajectoire de BMW au cours de la dernière saison, elle est dans la bonne direction. Nous avons l'intention de continuer sur cette voie, de nous améliorer encore et, je l'espère, gagner en WEC. Bien sûr, Le Mans est la grande course que tout le monde veut gagner et nous allons essayer de le faire.

### LE NOUVEL ÂGE D'OR DE L'ENDURANCE VOUS A-T-IL MOTIVÉ À VENIR EN WEC ?

Tout à fait. Je ne sais pas si la discipline a déjà été aussi compétitive dans son histoire. Il est certain que le niveau des 24 Heures du Mans sera extrêmement relevé. Être dans la catégorie supérieure, avec autant de voitures, ce sera fantastique.

### L'ENDURANCE EST UNE DISCIPLINE QUI A TOUJOURS TENU UNE PLACE IMPORTANTE DANS VOTRE FAMILLE...

Oui, surtout à travers mon père (Jan, quadruple vainqueur en GT au Mans avec Corvette. Ndlr). C'est quelque chose que j'ai suivi de très près, qui m'a toujours passionné. En regardant mon père piloter, j'ai toujours eu envie d'essayer cette partie du sport automobile.

### À QUEL POINT L'ORGANISATION QUE VOUS TROUVEZ CHEZ BMW EST DIFFÉRENTE DE CE QUE VOUS AVEZ PU CONNAÎTRE EN FORMULE 1, PRÉCÉDEMMENT ?

En fin de compte, ce n'est pas si différent, surtout par rapport à Haas (écurie qu'il a côtoyée entre 2017 et 2024. Ndlr). Là-bas, le châssis est construit par Dallara, tout comme pour BMW. Ensuite, Ferrari apporte l'unité de puissance, l'électronique et les composants pour Haas. BMW fournit son propre moteur. Il s'agit d'une

configuration similaire. Le niveau reste également très élevé. Ce n'est pas comme si l'on descendait d'un cran. C'est presque la même chose.

### COMMENT VOTRE EXPÉRIENCE DE LA F1 PEUT-ELLE VOUS AIDER DANS CETTE NOUVELLE AVENTURE ?

J'espère que mon expérience au plus haut niveau du sport automobile pourra aider l'équipe sur la manière d'être plus efficace au niveau des procédures, du développement de la voiture, sur la manière d'établir le retour d'information et la relation de travail avec l'ingénieur. Honnêtement, passer d'une équipe de Formule 1 à BMW n'est pas une régression. J'ai l'impression d'être déjà à un niveau très élevé.

### PARTAGER LA VOITURE AVEC D'AUTRES PILOTES VOUS OBLIGE-T-IL À CHANGER VOS HABITUDES ?

C'est certainement différent des courses en Monoplace, où vous

bénéficiez de toute l'attention du team. Vous bouclez tous les tours avec la voiture, alors qu'ici, vous n'en avez pas beaucoup. Vous devez vous contenter d'une voiture avec des réglages qui ne sont peut-être pas parfaitement adaptés à vos besoins. Vous devez faire des compromis. C'est quelque chose d'unique à l'Endurance. Comme vous l'avez mentionné, j'ai déjà roulé dans cette discipline, ce n'est donc pas vraiment nouveau pour moi.

### QU'EST-CE QUI EST LE PLUS DÉLICAT À ADAPTER DANS VOTRE STYLE DE PILOTAGE ? LA CHAUFFE DES PNEUMATIQUES ?

C'est, en effet, un élément important. La F1 dispose de couvertures chauffantes, vous avez donc une bonne adhérence, dès que vous sortez des stands, ce qui n'est pas le cas en Endurance. Les tours de sortie sont très glissants, cela l'était particulièrement à Daytona avec les températures

hivernales. Je dois m'adapter.

### QUELLE EST VOTRE RELATION AVEC VOS NOUVEAUX COÉQUIPIERS ?

Vraiment bonne. J'ai été un peu surpris de voir à quel point l'alchimie est bonne entre tous les pilotes, pour être honnête.

### ANDREAS ROOS (RESPONSABLE BMW M MOTORSPORT. NDLR) NOUS A DIT QUE VOUS AVIEZ TOUJOURS LE SOURIRE ET QU'IL ÉTAIT TRÈS FACILE DE TRAVAILLER AVEC VOUS...

Il est facile de sourire quand on est heureux. Je m'amuse ! C'est une période formidable pour moi, et le lancement d'un nouveau chapitre dans ma carrière. Je me sens un peu comme un jeune pilote, qui apprend tout. C'est un nouveau défi. Non pas que la F1 n'en était pas un. C'est très difficile. Tout est nouveau, un nouvel environnement, de nouvelles personnes, un nouveau type de course. C'est passionnant ! ■



**INTERVIEW**

# SÉBASTIEN BOURDAIS

Pilote Cadillac Hertz Team JOTA n°38

## “ JOTA VA APPORTER DE NOUVELLES PERSPECTIVES À CADILLAC ”

Alors qu’il fêtera ses 46 ans le jour même de l’ouverture de la saison, le Manceau va disputer sa première saison complète dans la catégorie-reine du WEC avec l’écurie Hertz Team JOTA, nouveau partenaire de Cadillac. Une équipe dont la manière de travailler impressionne déjà le Français.

Propos recueillis par Valentin Glo



**SÉBASTIEN, DANS QUEL ÉTAT D'ESPRIT ÊTES-VOUS AVANT D'ABORDER CETTE NOUVELLE SAISON ? ESTIMEZ-VOUS COMMENCER UNE NOUVELLE AVENTURE AVEC L'ÉCURIE JOTA OU EST-CE UNE CONTINUITÉ DE CE QUE VOUS AVEZ CONNU AVEC CADILLAC ?**

C'est une suite logique avec de belles perspectives. Jota est une belle équipe et la voiture a clairement du potentiel. Il y a plein de belles choses à venir, mais aussi pas mal d'inconnues et de travail. C'est très excitant de faire partie de cette nouvelle aventure.

**COMMENT SE SONT DÉROULÉES LES DISCUSSIONS ? ÉTAIT-CE IMPOSSIBLE DE CONTINUER AVEC CADILLAC EN IMSA AVEC LE CHANGEMENT D'ÉCURIE (LE CONSTRUCTEUR AMÉRICAIN EST DÉSORMAIS ASSOCIÉ À WAYNE TAYLOR RACING EN AMÉRIQUE DU NORD. NDLR) ?**

Renger (*Van der Zande, parti chez Acura. Ndlr*) et moi-même, nous nous sommes retrouvés dans une situation un peu difficile. Nous pensions qu'il y aurait des solutions avec Chip Ganassi. Il y avait un désir commun de faire quelque chose avec Cadillac, mais les pilotes de Wayne Taylor Racing étaient déjà sous contrat. Il a rapidement été clair que la seule solution pour continuer avec Cadillac était d'être en WEC avec Jota. De leur côté, ils avaient également des situations contractuelles à clarifier, donc cela a pris pas mal de temps à se mettre en place. Ce n'était pas évident.

**COMMENT SE PASSE VOTRE ADAPTATION À VOTRE NOUVELLE ÉCURIE ?**

Tout est encore assez nouveau, mais c'est globalement une super équipe qui se connaît bien. Jota va apporter de nouvelles perspectives à Cadillac et faire progresser tout le monde.

**VOUS AVEZ EFFECTUÉ QUELQUES COURSES EN WEC AVEC LA V-SERIES.R, MAIS VOUS AVEZ PRINCIPALEMENT ROULÉ AVEC IMSA. COMMENT CETTE EXPÉRIENCE DU CHAMPIONNAT AMÉRICAIN PEUT-ELLE VOUS SERVIR ?**

Mon expérience de l'IMSA, ainsi que celles d'Alex (*Lynn sur la voiture-sœur n°12. Ndlr*) et d'Earl (*Bamber, sur la n°38. Ndlr*) en WEC, ne sont pas forcément les mêmes. Il va y avoir pas mal d'échanges et chacun apportera son savoir-faire, bien que certaines procédures soient différentes. Nous fonctionnons sur un mode consultatif. Certaines idées sont mises sur la table et il faut faire en sorte de combiner les expériences de toutes les parties impliquées, à la fois celles de Dallara, des pilotes, de Jota et de Cadillac, afin de réunir le meilleur de tout le monde.

**COMMENT S'EST DÉROULÉE VOTRE PREMIÈRE SÉANCE D'ESSAIS AU CASTELLET, MI-DÉCEMBRE ?**

Très bien, même si nous n'avions pas énormément de temps pour faire tout ce que nous voulions. Le but était de donner un maximum de temps possible dans la voiture à Norman (*Nato. Ndlr*) et Jenson (*Button. Ndlr*) qui n'ont pas l'expérience de la Cadillac. Les membres de l'équipe savent bien ce qu'ils doivent faire pour être prêts et ne pas avoir de problème. Ils ont réalisé le déverminage à l'Anneau du Rhin (*en novembre avec Will Stevens et Nato. Ndlr*) sous la pluie, mais cela leur a permis d'extraire tout ce dont ils avaient besoin avant de venir au Paul-Ricard, pour y accomplir une véritable séance de travail avec une voiture qu'ils ne connaissaient pas. Ils sont assez impressionnants, ils savent ce qu'ils font.

**AVEC JENSON, VOUS VOUS ÊTES CROISÉS EN FORMULE 1 (2008-2009. NDLR) ET VOUS VOUS RETROUVEZ COÉQUIPIERS. QUELLE EST VOTRE RELATION ?**

Nous ne nous connaissons pas très bien et n'avons jamais travaillé ensemble, mais Jenson a toujours fait partie des gars sympathiques. C'est un mec simple avec qui il est aisé de communiquer, ce qui n'est pas le cas de tout le monde en F1. Cela s'est tout de suite très bien passé. S'il est toujours dans l'équipe, c'est qu'il a certaines qualités à divers niveaux...

**CONNAISSIEZ-VOUS DÉJÀ UN PEU LE RESTE DE VOS COÉQUIPIERS ?**

En dehors d'Earl et d'Alex, et un tout petit peu Jenson, je ne connaissais pas du tout Will et Norman. Nous ne sommes pas du tout de la même génération. Avec Jenson, nous sommes un peu les dinosaures de l'équipe. (*Rires*) Nous avons passé une semaine tous ensemble à Lanzarote (*Espagne. Ndlr*) après les essais du Paul-Ricard. Nous avons vite sympathisé, dès le Castellet.

**VOUS CONSIDÉREZ-VOUS COMME LE CAPITAINE DE CE GROUPE DE PAR VOTRE ÂGE ET VOTRE EXPÉRIENCE AU MANS ?**

Ce n'est pas mon style de me présenter comme tel. Nous avons tous nos expériences, nos qualités et nos défauts. C'est à nous tous d'apporter nos forces et de minimiser nos faiblesses. J'estime que le groupe que nous formons est capable d'apporter plein de choses à l'équipe et au constructeur, ce qui est un très bon point de départ. Tout le monde s'entend bien, ce qui n'est pas toujours le cas.

**CELA PEUT SEMBLER UN PEU PARADOXAL VU VOTRE NOMBRE DE PARTICIPATIONS AU MANS, MAIS CE SERA VOTRE PREMIÈRE SAISON COMPLÈTE DANS LA CATÉGORIE-REINE DU WEC. EST-CE QUELQUE CHOSE QUI MANQUAIT À VOTRE CARRIÈRE ?**

Ce sera ma première saison complète en WEC tout court, car je n'avais pas fait Sebring en 2022 (*Bourdais était prévu pour l'ensemble de la saison en LM P2 avec Vector Sport, mais n'avait pas disputé la manche d'ouverture à cause de son engagement en IMSA avec Cadillac. Ndlr*). J'adore rouler aux États-Unis et je ne peux pas dire que je courais après, mais le défi est très intéressant. Le WEC est devenu la référence de l'Endurance depuis un moment. C'est un privilège et un honneur d'avoir l'opportunité de disputer le championnat dans son intégralité, de se concentrer là-dessus et d'être vraiment prêt pour attaquer Le Mans.

**CONTRAIREMENT AUX ANNÉES PRÉCÉDENTES OÙ VOUS DISPUTIEZ L'IMSA, QU'EST-CE QUE CELA PEUT CHANGER DANS VOTRE PRÉPARATION DES 24 HEURES DU MANS ?**

Quand nous sommes arrivés au Mans l'an dernier, nous étions vraiment compétitifs, que ce soit notre voiture de l'IMSA ou celle du WEC. Le groupe était cependant un peu trop dysfonctionnel, et en termes de réglages, nous étions à des années-lumière les uns des autres. Le but cette année sera d'apprendre le plus vite possible des quelques séances d'essais (*après le Castellet, Jota a roulé à Abou Dhabi, début février. Ndlr*) et des premières courses de la saison pour arriver au Mans avec un niveau d'expérience nous permettant d'optimiser ce que nous avons à notre disposition, afin de briller. J'espère qu'il y aura une autre opportunité en 2026, mais il faut essayer de saisir chaque année qui passe. Nous ne sommes pas dans une optique d'une année d'apprentissage, nous voulons nous donner les meilleures cartes d'entrée de jeu. ■

FICHE ÉCURIE PAGE 55



PORSCHÉ

# JULIEN ANDLAUER

## PENTE ASCENDANTE

FICHE PILOTE PAGE 53

PORSCHÉ

**Après une saison d'apprentissage de la catégorie Hypercar chez Proton Competition, le Lyonnais de 25 ans pilotera l'une des Porsche 963 officielles. Une opportunité lui donnant le droit de rêver d'un sacre aux 24 Heures du Mans.**

Valentin Glo

**J**ulien Andlauer est un garçon pressé. En atteste son année 2017, celle de ses 18 ans, où le jeune homme, en parallèle d'obtenir son baccalauréat et son permis de conduire, décroche le titre honorifique de plus jeune vainqueur de la Porsche Carrera Cup France avec 7 victoires et 8 podiums en 11 courses. La même année, il remporte la Porsche International Cup Scholarship, devenant le plus jeune pilote à remporter ce titre.

Ce ne sera pas le dernier record de précocité battu par le Rhodanien puisqu'il récidive l'année suivante en Porsche Mobil 1 SuperCup avec une double victoire au Mexique. Andlauer découvre quelques mois plus tard les 24 Heures du Mans sur une Porsche 911 RSR de l'écurie Dempsey-Proton Racing. Associé à Christian Ried et Matt Campbell, le Français remporte la catégorie LMGTE Am dès sa première participation à la classique mancelle. Du haut de ses 18 ans et 352 jours, il devient surtout le plus jeune vainqueur

de l'épreuve depuis sa création en 1923. Un record toujours d'actualité, même si Morris Schuring s'en est approché avec son succès en GT3 en 2024, à 19 ans et 117 jours.

Couvé par Porsche, Julien Andlauer a gravi les échelons de l'Endurance de manière impressionnante ces deux dernières années. Spécialiste du Grand Tourisme (six participations aux 24 Heures du Mans en GTE Am), le Lyonnais a découvert le sport-protos en compétition fin 2023, en Asian Le Mans Series sur une Oreca 07 engagée par Proton Competition, la même écurie avec laquelle il avait remporté Le Mans en 2018. C'est au sein de l'écurie des frères Ried (Christian et Michael) que le Rhodanien a fait ses gammes depuis plusieurs années. Y compris en Hypercar, puisqu'il a disputé sa première saison à ce niveau l'an dernier au sein de la structure allemande. Pour Porsche, il s'agissait également d'un moyen de le tester à cette altitude avant de le lancer dans une voiture officielle. Enca-

dré par les expérimentés Harry Tincknell et Neel Jani (vainqueur des 24 Heures du Mans 2016), le Français a répondu présent, brillant de mille feux aux 6 Heures de Spa-Francorchamps où ses multiples dépassements dans l'Eau Rouge ont émerveillé les suiveurs. « *Cela a forcément joué en ma faveur*, sourit Andlauer à l'évocation de cette course. *C'était la cerise sur le gâteau. Cette course a beaucoup aidé pour répondre à certaines questions et certains doutes que Porsche pouvait, logiquement, avoir sur moi en tant que jeune pilote qui n'avait roulé qu'avec des voitures clientes* ». Frédéric Makowiecki et André Lotterer partis vers d'autres cieux, respectivement chez Alpine et Genesis, la firme de Stuttgart a logiquement donné sa chance à son poulain pour la saison 2025 où il sera associé à Michael Christensen et Mathieu Jaminet. Quand nous l'avons croisé aux 24 Heures de Daytona fin janvier, où il était engagé dans la catégorie GTP avec Proton Competition



*Julien Andlauer s'est distingué à bord de la Porsche 963 du Proton Competition en 2024, notamment aux 6 Heures de Spa avec plusieurs dépassements exceptionnels.*

DOPPI / J. JIMENEZ

aux côtés de Neel Jani, Nico Pino et Tristan Vautier (abandon), le Français a remonté le fil de sa carrière. « Après le karting, tout s'est très vite enchaîné de mes débuts en Carrera Cup en 2016 à mon premier contrat Porsche Junior fin 2017, se souvient l'intéressé. J'ai donc obtenu mon premier contrat avec Porsche après seulement deux années en Carrera Cup. Tout s'est plutôt bien passé en 2017 et 2018 en tant que Junior. C'est en passant Jeune Professionnel qu'il y a un petit bémol : je me suis retrouvé sur une pente descendante à cause de la pandémie de Covid-19. Certaines opportunités sont tombées à l'eau. J'ai eu deux, trois années un peu difficile. En faisant les bons choix, j'ai su rebondir correctement en 2023 en disputant le WEC et l'European Le Mans Series. Cela m'a permis de décrocher un volant en LM P2, puis en Hypercar, et de faire une belle année 2024. Il faut parfois être patient, regarder un peu plus loin que le bout de son nez, se fixer des objectifs concrets et

réalistes. Je me retrouve là où je voulais être plus tôt que prévu. »

#### UN EMPLOI DU TEMPS PLUS CHARGÉ

Au-delà de son indéniable pointe de vitesse, Julien Andlauer a su se montrer persévérant pour obtenir cette place dans une voiture officielle. « Travailler tête baissée, c'est bien, mais cela ne suffit pas toujours, explique-t-il. Dans un sport comme celui-ci, il faut réussir à se créer les bonnes opportunités et savoir où aller, ne pas se perdre en chemin. D'une année sur l'autre, on peut être oublié ou avoir une super opportunité. Je suis très heureux et j'ai juste hâte de commencer (le WEC 2025. Ndlr). En plus de ça, j'ai signé pour plus d'une année. Je devrais donc rester un petit moment. Je suis très content aussi de commencer l'aventure avec Michael (Christensen) en tant que coéquipier, ainsi que Mathieu (Jaminet) sur la plupart des courses. Ce sont deux des meilleurs coéquipiers que je pouvais avoir. Nous formons un bon groupe ».

Forcément, intégrer une structure aussi imposante que Porsche Penske Motorsport apporte quelques changements dans la préparation de la saison par rapport à une écurie cliente comme Proton Competition. « Je n'ai jamais eu autant de réunions jusqu'à maintenant, raconte Andlauer. Chez Proton, nous n'avions pas forcément de meetings d'avant-course. Depuis décembre, nous en avons faits quasiment toutes les semaines, ou toutes les deux semaines. C'est bien plus structuré avec des objectifs plus concrets, nous avons des informations plus précises. Ce qui fait que nous devrions être prêts à décrocher un résultat dès la première course, même si je suis nouveau avec également un nouvel ingénieur. »

#### AMBITION 24 HEURES DU MANS

Le nombre de jours d'essais étant encadré, Porsche Penske Motorsport n'a pas effectué de tests en début d'année avant de se rendre au Qatar, mais le Tricolore a l'avantage de déjà connaître la 963. «

*Nous arrivons à un stade où la voiture est bien développée, nous avons déjà utilisé des jokers techniques (deux. Ndlr). Nous faisons du simulateur. Je connais la voiture, je connais tous les circuits du championnat. La saison 2024 a été une année de préparation parfaite pour moi. C'était loin d'être parfait au niveau de l'exécution, mais je ne pourrai jamais cracher sur quoique ce soit, car c'était une année extrêmement formatrice. Cela m'a permis d'être là aujourd'hui. »*

Intégrer l'écurie officielle qui a dominé la campagne 2024 vient forcément avec quelques ambitions, même si Julien Andlauer préfère tempérer les attentes. « C'est difficile de fixer un objectif, répond le Lyonnais. Sans même parler de la Balance de Performance (BoP), une saison est souvent en dents de scie. Quand on voit comment Porsche a été dominateur en 2024, peut-être que d'autres constructeurs auront un peu plus de chances cette année. Je n'ai pas envie d'arriver sans objectif, mais je n'ai pas envie d'être trop optimiste non plus. Je pense que nous aurons de belles cartes en main. Cela devrait pas mal s'éclaircir au Qatar ».

Malgré une saison presque parfaite, Porsche a manqué de cocher une case l'année dernière. Celle des 24 Heures du Mans. Le Français ne s'y trompe pas. « Il faut gagner Le Mans, appuie-t-il. Je ne sais pas si nous en aurons les capacités. Je ne sais pas si nous serons au niveau d'exécution de la n°6 au Qatar qui aura les mêmes ingénieurs et les mêmes pilotes qu'en 2024 (Kévin Estre et Laurens Vanthoor. Ndlr). Ils sont bien plus rodés que nous ». Avec son talent, sa pointe de vitesse, son humour et son esprit d'équipe, Andlauer sera un nouvel atout majeur dans le jeu collectif de Porsche. ■

ALPINE

# ENTREtenir l'ÉLAN

Si le A fléché se présente avec bien plus de certitudes en 2025, pour sa deuxième saison en Hypercar avec l'A424, le clan français maintient des objectifs prudents et réalistes.

Dorian Grangier

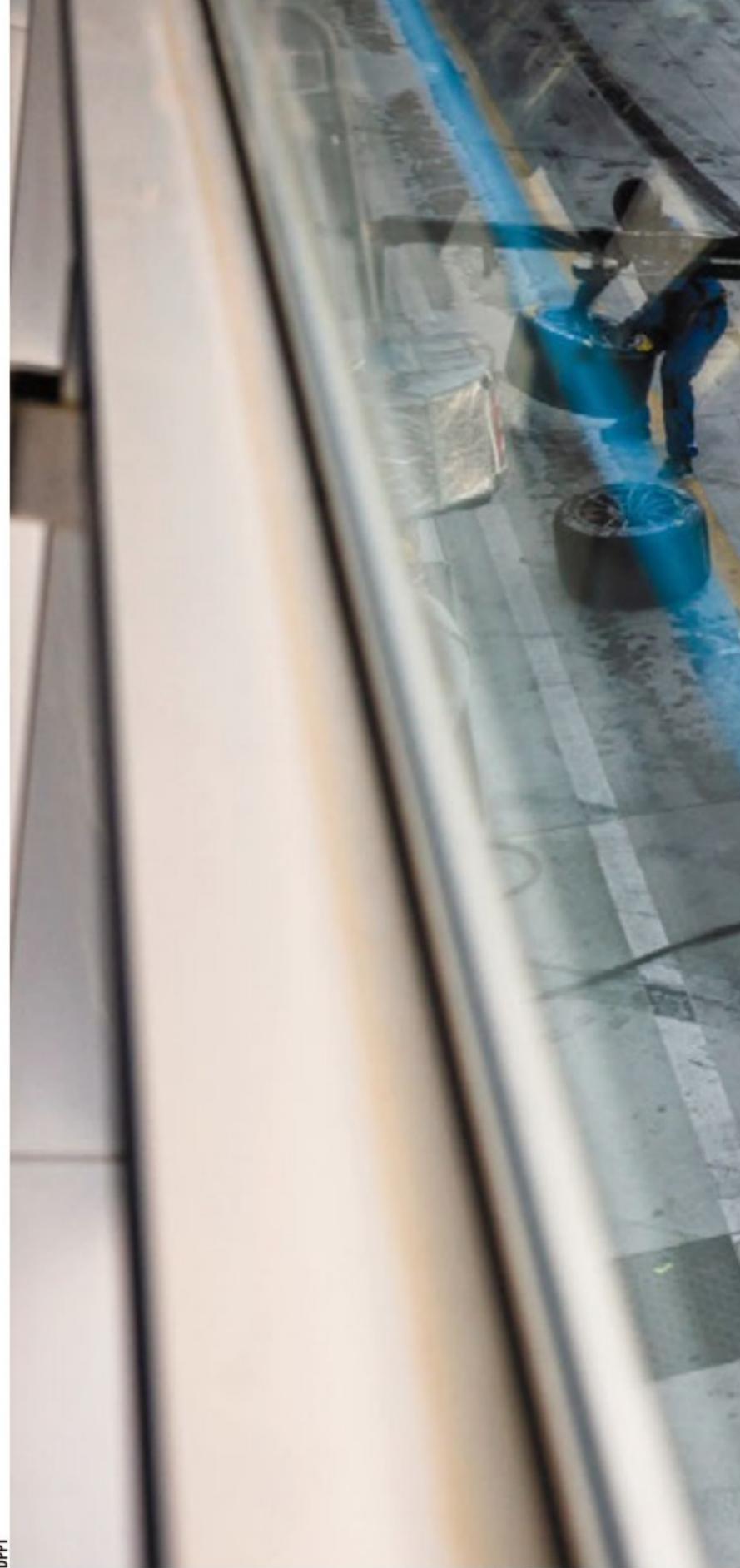
**P**rojet A424, An II. Les attentes sont élevées chez Alpine, surtout après une première campagne très convaincante l'an passé. Malgré des débuts discrets et une déconvenue aux 24 Heures du Mans - avec l'abandon des deux voitures à la tombée de la nuit, chacune sur panne moteur - l'écurie française a terminé en trombe avec un premier podium aux 6 Heures de Fuji et une surprenante 4<sup>e</sup> place finale au championnat Constructeurs. Alpine a donc été « la meilleure des autres » derrière le triptyque intouchable Toyota-Porsche-Ferrari. Pour sa première saison avec sa LMDh, Alpine avait de quoi être satisfaite. Côté organisationnel, l'arrivée de Nicolas Lapierre en tant que directeur sportif, qui aura la responsabilité de la performance globale des pilotes et de l'équipe, mais également des liens entre les pilotes et l'équipe technique, renforce l'organigramme d'un programme LMDh qui prend de l'ampleur au sein du groupe Renault. Celui-ci se compose désormais d'un corps à trois têtes : Philippe Sinault reste le team principal de l'écurie française tout en étant sous la supervision directe de Bruno Famin, vice-président d'Alpine Racing. Attention toutefois à ne pas se marcher sur les pieds, le risque de toute organisation « multi-managériale » en sport automobile. La relation presque filiale entre Philippe Sinault et Nicolas Lapierre, associés depuis une vingtaine d'années chez Signatech, a tendance à rassurer. Côté piste, Alpine a dégainé son premier joker de développement afin d'améliorer la fiabilité du moteur Mecachrome, point faible de l'A424 l'an dernier. Il semblerait notamment que la gestion électronique du contrôle de traction génèrait des coupures moteur trop violentes, notamment en pneus froids, ce qui aurait fragilisé les soupapes jusqu'à la rupture. D'où le double abandon manceau à la tombée de la nuit. Un travail a notamment été réalisé sur l'unique turbocompresseur du V6 français afin de le fiabiliser. D'un point de vue technique, pas de changements drastiques sur l'A424 à châssis Oreca, une base saine et déjà performante dès sa première saison d'exploitation en Endurance. Néanmoins, Alpine a identifié plusieurs axes de travail durant l'hiver.

« Nous avons vu l'année dernière que la voiture était assez rapide. Nous nous sommes qualifiés en Hyperpole et de manière générale, nous étions heureux de la performance de la voiture. Nous devons encore travailler sur la partie opérationnelle, sur la dégradation des pneumatiques, reconnaît Nicolas Lapierre. L'année dernière, nous avons également connu des difficultés sur les tracés bosselés comme à Imola, donc l'objectif sera de nous améliorer sur ces points-ci cette année. Clairement, notre package est efficace, nous avons démontré qu'il peut fonctionner. Notre cible est de le faire fonctionner sur chaque circuit cette saison et d'être plus réguliers. De plus, nous avons vu à plusieurs reprises l'an dernier que nous étions en difficulté sur les départs et que vers la fin de course, nous étions bien plus forts. La régularité sera l'une des clés de

la performance cette saison. » Le clan français s'attend surtout à progresser grâce à l'expérience acquise sur la première saison et grâce aux données récoltées sur les huit circuits du calendrier en WEC.

Côté pilotes, il y aura un nouveau visage chez les Bleus en 2025 : Frédéric Makowiecki débarque et apportera toute son expérience engrangée chez Porsche pour aider Alpine à progresser. L'Arrageois sera associé à Jules Gounon - promu titulaire et débarrassé de son rôle de réserviste - et Mick Schumacher sur la n°36 cette saison. L'Allemand, qui a coupé les liens avec Mercedes en Formule 1, assure désormais que « le WEC est sa priorité n°1 ». Sur la voiture-sœur, la n°35, Alpine repart avec le même trio composé de Charles Milesi, Paul-Loup Chatin et Ferdinand Habsburg. Une stabilité principalement liée à la cohésion entre les pilotes et à leur complémentarité, avant même de penser à l'équilibre de poids entre les trois coéquipiers. « Nous avons considéré ce sujet, c'est un point-clé de cette nouvelle réglementation, souligne Philippe Sinault, directeur principal d'Alpine. Nous avons également gardé à l'esprit la valeur humaine, c'est notre principal atout pour

DPI





avoir du succès. Nous avons donc d'abord considéré l'état d'esprit de nos équipages, leurs performances, et à partir de cela nous avons géré nos équipes. La principale qualité de nos deux équipages est leur mentalité. » À noter que Matthieu Vaxiviere, titulaire en 2024, a été conservé au sein du clan tricolore en tant que réserviste.

#### PAS D'OBJECTIF PRÉCIS EN 2025

Et côté objectifs alors ? Chez Alpine, on se refuse de donner une cible ou un classement, ne serait-ce qu'un chiffre. Par excès de prudence ou par fausse modestie ? Pour Nicolas Lapierre, si l'ambition est évidemment de faire mieux, on préfère prendre des pincettes pour éviter toute déception en fin de championnat. « Ces voitures sont très compliquées, nous avons vu que tout le monde était en difficulté lors de leur première année. C'était également notre cas sur la première partie de saison, mais nous avons réussi à réagir rapidement et nous avons connu une belle deuxième partie à la fin de l'année, après Le Mans, rappelle le nouveau directeur sportif des Bleus. On attend plus cette année, on s'attend à franchir un cap. Nous ne voulons pas

établir d'objectif précis, car nous connaissons la difficulté de ce championnat et ça sera encore plus difficile cette année. Mais bien sûr, nous voulons faire un pas en avant ». Et à Philippe Sinault d'enchaîner : « Nous savons où nous nous situons, nous savons ce que nous devons améliorer, surtout sur la piste. Nous avons un package de haute qualité, que ce soit techniquement ou sportivement, signale le Berruyer. Nous verrons où nous sommes au Qatar, mais nous savons que nos concurrents travaillent dur aussi durant l'hiver. Nous sommes sur une bonne dynamique et l'objectif est de surfer sur celle-ci pour continuer à apprendre et être plus forts afin de prendre toutes les opportunités cette saison ».

On s'en contentera, mais cela ne tempère pas les attentes autour de l'Alpine A424 que l'on attend encore plus performante et plus vélocité en 2025. Avec une organisation renforcée, une monture fiabilisée (en théorie...), l'arrivée d'un pilote expérimenté et des connaissances développées, aussi bien des circuits que de la voiture elle-même, le A fléché a-t-il réuni tous les ingrédients pour viser les sommets ? Sur le papier, oui. Dans les faits, réponse au Qatar ! ■

**FERRARI**

## L'ANNÉE DE LA MATURITÉ ?

Le Cheval cabré a brillamment réussi son retour en prototype en remportant les deux dernières éditions des 24 Heures du Mans. Mais à Maranello, l'ambition ne s'arrête pas là. En 2025, la marque vise désormais le titre mondial. A-t-elle réellement les moyens d'y parvenir après deux saisons marquées par une certaine irrégularité ?

Valentin Glo



DPA

Ferrari entretient un paradoxe depuis les débuts en compétition de la 499P à Sebring en 2023. Son prototype a certes triomphé dans la course d'endurance la plus prestigieuse, signant un retour éclatant après un demi-siècle d'absence dans la catégorie reine, mais en deux ans, aucune de ses deux voitures officielles n'a réussi à s'imposer sur une autre épreuve

du calendrier. Seule la 499P privée, la n°83, a franchi la ligne d'arrivée en vainqueur en dehors de l'Hexagone, lors de Lone Star Le Mans à Austin (Texas) en septembre dernier.

Un mélange d'erreurs stratégiques (Imola), d'incidents de course (Spa) et de problèmes de fiabilité (Austin) a coûté à Ferrari plusieurs victoires potentielles, mais surtout des points cruciaux dans la lutte pour les titres mondiaux Pilotes et Constructeurs. « Nous avons eu quelques opportunités l'année dernière, confesse Nicklas Nielsen, tenant du titre des 24 Heures du Mans en compagnie de Miguel Molina et Antonio Fuoco. Nous devons mieux nous concentrer sur nos courses, car nous avons parfois réagi un peu trop précipitamment à ce qu'il se passait autour de nous. Nous n'avons pas été bons lors de certaines prises de décision, comme à Imola (les trois Ferrari sont restées sur les Slicks sous la pluie alors que les autres constructeurs avaient opté pour les Full Wet. Ndlr). Cela nous concerne tous, les ingénieurs, les pilotes, etc. Je suis convaincu que nous serons plus forts à ce niveau cette année. Dans une équipe, il est également important que tout le monde se connaisse bien. Nous sommes arrivés à un point où nous savons ce dont chacun a besoin. C'est un projet tellement énorme qu'il faut du temps pour tout aligner ».

#### PAS DE JOKER POUR 2025

« Malheureusement, l'année dernière, nous n'avons pas réussi à 100 % toutes les courses, ajoute Antonello Coletta, responsable Endurance et Corse Clienti de Ferrari. Nous avons perdu quelques points à certaines occasions. Avec seulement huit courses, il sera très important d'être au top à chaque rendez-vous. Il est clair que nous aurons des pistes moins bonnes pour notre voiture et d'autres plus confortables pour nous. Mais nous devons pousser sur chaque piste, lors de chaque course, et nous verrons. Il sera très important de prendre le maximum de points lors de chaque week-end de compétition parce qu'avec beaucoup de constructeurs compétitifs, et seulement huit épreuves, la lutte sera très, très forte ».

Aucune carte joker n'ayant été jouée cet hiver du côté de Maranello, Ferrari misera en 2025 sur des atouts déjà connus. « Nous n'avons pas

la possibilité de modifier la voiture, alors nous avons modifié la livrée », plaisante Antonello Coletta à ce sujet. Effectivement, les 499P officielles arboreront une décoration légèrement différente de l'an dernier, avec un rouge plus sombre et davantage de jaune. D'un point de vue technique, cependant, tout semble identique... du moins en apparence. Car si Ferrari n'a pas utilisé de jeton d'évolution sur sa voiture, l'hiver n'a pas été passé en pantoufles au coin du feu à Maranello.

« Même si vous ne voyez pas de différence au niveau de la carrosserie parce que nous n'avons pas utilisé de joker, nous avons passé la moitié de la saison dernière et la période hivernale à améliorer la voiture, développe Ferdinando Cannizzo, le directeur technique. La moitié des modifications sont faites avec une intention de fiabilité. Environ un quart des notifications que nous avons faites sont davantage liées aux mises à jour des nouvelles réglementations comme les nouveaux panneaux d'affichage latéraux. Le dernier quart est plus axé sur les performances, qui ne sont pas des changements sur ou dans la voiture, mais une meilleure interprétation pour explorer l'aérodynamique, les pneus et notre potentiel ».

#### FERRARI VEUT GAGNER EN RÉGULARITÉ EN 2025

La saison 2024 a été marquée par quelques soucis en course pour Ferrari. Aux 24 Heures du Mans, la n°83 a abandonné en raison d'un problème électrique, tandis qu'à Lone Star Le Mans et aux 6 Heures de Fuji, la n°51 a été contrainte à l'abandon, d'abord à cause d'un souci de transmission, puis d'un problème lié au système hybride.

« Ces abandons étaient davantage liés à certaines fonctionnalités ou à certains processus de production qu'à une réelle fiabilité, mais c'est néanmoins quelque chose que nous aimerions éviter », explique Ferdinando Cannizzo. « Nous avons beaucoup travaillé pour comprendre comment prévenir ce type d'incident cette année, et c'est pourquoi j'ai mentionné que nous avons apporté de nombreuses améliorations à la voiture en termes de fiabilité. » Ferrari peut malgré tout se satisfaire de la régularité de la

n°50, qui a franchi la ligne d'arrivée à chaque course de la saison 2024. D'ailleurs, son unique abandon en deux saisons n'était pas lié à un problème mécanique, mais à la sortie de piste d'Antonio Fuoco à Spa-Francorchamps en 2023.

Le mot d'ordre chez Ferrari pour cette nouvelle saison est limpide : remporter le championnat « Ce sera une saison importante pour nous après nos résultats fantastiques au Mans ces deux dernières années », confie Antonio Giovinazzi, pilote de la n°51 aux côtés de James Calado et Alessandro Pier Guidi. « Désormais, notre objectif principal est de gagner le championnat. Bien sûr, Le Mans reste une priorité, mais le titre mondial est notre véritable cible cette année. Nous avons montré une très bonne vitesse l'an dernier, la voiture était rapide sur presque tous les circuits. Ce qui nous a manqué, c'est la régularité, et c'est ce dont nous aurons besoin cette saison. »

Pour décrocher la couronne, Ferrari doit franchir un cap dans plusieurs domaines, au-delà de la simple performance de la voiture. « C'est une combinaison de plusieurs facteurs », reconnaît Ferdinando Cannizzo. « La fiabilité, l'exploitation de la voiture, la performance, la concentration, la prise des bonnes décisions au bon moment, la stratégie... Tout compte. Chaque élément a son importance pour remporter un championnat. »

« Le championnat du monde est évidemment très important pour nous », insiste Antonello Coletta. « 2025 sera probablement l'année de la maturité pour nous. En 2023, nous avons débuté très fort. En 2024, nous avons commis quelques erreurs. Cette année, nous espérons nous concentrer sur la régularité à chaque course. Tous nos efforts viseront à obtenir le meilleur résultat possible aux 24 Heures du Mans et au Championnat du monde. »

Malgré cette priorité accordée au championnat, Ferrari aura à cœur de ne pas manquer son rendez-vous au Mans. Une troisième victoire consécutive dans la Sarthe ne serait pas seulement un exploit sportif, mais permettrait également à la marque d'inscrire encore un peu plus son nom dans la légende. En effet, un tel succès offrirait à Ferrari le droit de conserver définitivement le prestigieux trophée de l'épreuve, à l'image de Porsche, Audi et Toyota avant elle. Un défi de taille, à la hauteur des ambitions du Cheval cabré. ■

# ASTON MARTIN THOR TEAM

Banbury Road, Gaydon  
Warwick CV35 0DB,  
Royaume-Uni

http://www.astonmartin.com/  
@AMR\_Official @astonmartinracingofficial  
facebook.com/astonmartinracing @astonmartin

## ASTON MARTIN VALKYRIE AMR-LMH

MOTEUR ASTON MARTIN-COSWORTH RA 6.5 V12



1 VICTOIRE AUX 24 HEURES DU MANS 1959

ASTON MARTIN

DÉBUTS 2025 QATAR	0	0	0	0	0	0
	DÉPART	VICTOIRE	PODIUM	POLE POSITION	TITRE CONSTRUCTEUR	TITRE PILOTE

La présence d'une paire de Valkyrie AMR au départ des manches du WEC constituera probablement la plus grande victoire du clan britannique cette saison. Débarquer avec deux, voire trois ans de retard sur certaines équipes de pointe du championnat, engendre forcément un manque de connaissances et de maîtrise que l'équipe The Heart of Racing (THOR) mettra du temps à combler. Celle-ci n'étant par ailleurs pas habituée aux joutes de la catégorie Hypercar, car elle se cantonnait jusqu'alors au GT. Malgré la beauté et la sonorité envoûtante du V12 anglais, les premières courses risquent de mettre les nerfs des pilotes à rude épreuve. Parmi eux, Harry Tincknell (responsable du développement, double vainqueur au Mans en LM P2, puis GTE Pro) et Marco Sørensen (triple champion GT WEC) présentent un niveau plus élevé que les nouveaux venus Tom Gamble et Alex Riberas.

### FICHE TECHNIQUE

Moteur	V12 6,5 à 65° (500 kW / 680 ch)	Châssis	Multimatic
ERS	Non présent	Dimensions L x l x H.	N.C.
Puissance cumulée	Limitée à 680 ch*	Pneumatiques	Michelin 29/71-18 av. 34/71-18 ar.
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports	Poids	1 030 kg*
		Réservoir	90 litres*

(\*) Avant BoP

### ÉVOLUTION SUR 2 SAISONS EN GTE AM / EN GT3

2023 (4 PARTICIPATIONS SUR 7)	2024
VICTOIRE 0/4	VICTOIRE 1/8
□ □ □ □ □ □ □	■ □ □ □ □ □ □ □

**Lawrence Stroll**  
PRÉSIDENT  
EXÉCUTIF  
ASTON MARTIN

**Adam Carter**  
RESPONSABLE  
ENDURANCE  
ASTON MARTIN

**Ian James**  
TEAM  
PRINCIPAL  
THE HEART  
OF RACING

#### LA COTE AUTOHEBDO

PILOTES	■ □ □ □ □
VICTOIRES	■ □ □ □ □
POINTE DE VITESSE	■ □ □ □ □
FIABILITÉ	■ □ □ □ □
EXPÉRIENCE	■ □ □ □ □

### ÉQUIPAGES

#007

**HARRY TINCKNELL**



33 ans Grande-Bretagne  
Né le 29 octobre 1991

DÉPARTS 10  
VICTOIRE 0 - PODIUM 0  
POLE POSITION 0

Meilleur classement : 30<sup>e</sup> en 2024.  
2 victoires aux 24 Heures du Mans  
(2014 LM P2, 2020 GTE Pro).

**ROSS GUNN**



28 ans Grande-Bretagne  
Né le 1<sup>er</sup> janvier 1997

DÉBUTS EN HYPERCAR

Trois participations aux 24 Heures du Mans  
(2017, 2020, 2021 en GTE Am).

**TOM GAMBLE**



23 ans Grande-Bretagne  
Né le 7 novembre 2001

DÉBUTS EN HYPERCAR

Deux participations aux 24 Heures du Mans  
(2021 en GTE Am, 2023 en LM P2 Pro-Am).

#009

**ALEX RIBERAS**



31 ans Espagne  
Né le 27 janvier 1994

DÉBUTS EN HYPERCAR

Deux participations aux 24 Heures du Mans  
(2023 GTE Am, 2024 GT3).

**MARCO SØRENSEN**



34 ans Danemark  
Né le 6 septembre 1990

DÉBUTS EN HYPERCAR

Triple champion WEC (GTE Pro en 2016 et 2018-19, GTE Am en 2022).

**ROMAN DE ANGELIS**



24 ans Canada  
Né le 15 février 2001

DÉBUTS EN HYPERCAR

Une participation aux 24 Heures du Mans  
(2024 en LM P2).

# PORSCHE PENSKE MOTORSPORT

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

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

## PORSCHE 963 MOTEUR V8 BITURBO 4.6



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

DÉBUTS  
2014  
GRANDE-BRETAGNE

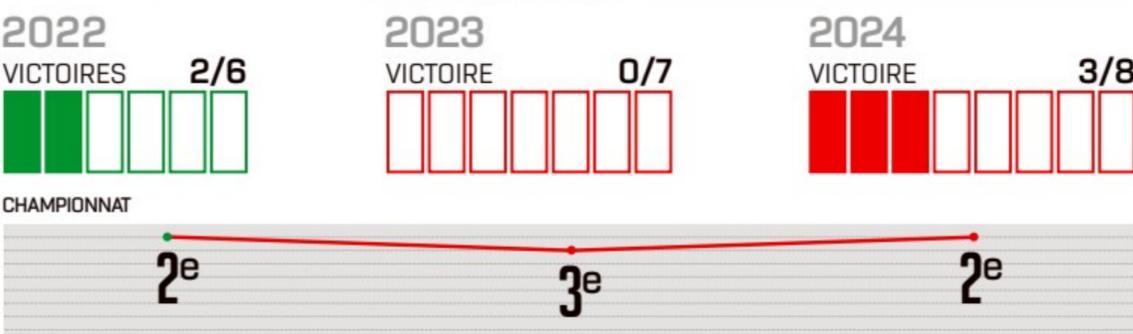
**49** DÉPARTS   **20** VICTOIRES   **54** PODIUMS   **23** POLE POSITIONS   **3** TITRES CONSTRUCTEURS (2015-2017)   **4** TITRES PILOTES (2015-2017, 2024)

En 2024, Porsche a connu la saison parfaite... ou presque. Auréolée de tous les titres possibles en IMSA et couronnée au championnat Pilotes en WEC, avec le trio Estre-Lotterer-Vanthoor, la firme de Stuttgart a manqué le carton plein en échouant face à Toyota pour le sacre chez les Constructeurs. Pour la campagne à venir, les objectifs sont clairs : faire encore mieux en visant le doublé Pilotes-Constructeurs au championnat et décrocher cette 20<sup>e</sup> victoire aux 24 Heures du Mans qui leur tend les bras ! Cette année, Porsche adoptera la formation à deux pilotes sur les manches « courtes », avec la promotion notable de Julien Andlauer aux côtés de Michael Christensen, grâce à son sens aigu de l'attaque avec la 963 de l'écurie privée Proton Compétition l'an dernier. Issu du programme en IMSA en 2024 (vice-champion), Mathieu Jaminet franchit l'Atlantique. Kévin Estre et Laurens Vanthoor tenteront de défendre leur titre sur la n°6 en compagnie de Matt Campbell, qui viendra les épauler sur les manches plus longues.

### FICHE TECHNIQUE

Moteur	V6 biturbo 3,0 l (520 kW / 707 cv)	Dimensions L x l x H.	5100 x 2000 x 1060 mm
ERS	200 kW (272 ch). Essieu avant	Pneumatiques	Michelin 29/71-78 av. et 34/71-18 ar.
Puissance cumulée	Limitée à 680 ch*	Poids	1 030 kg*
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports	Réservoir	110 litres*

### ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS EN GTE PRO / EN HYPERCAR



### ÉQUIPAGES

#5

**JULIEN ANDLAUER**



25 ans France  
Né le 5 juillet 1999

DÉPARTS 8  
VICTOIRE 0 - PODIUM 0  
POLE POSITION 0

Meilleur classement : 24<sup>e</sup> en 2024.

**MICHAEL CHRISTENSEN**



34 ans Danemark  
Né le 28 août 1990

DÉPARTS 15  
VICTOIRE 0 - PODIUMS 4  
POLE POSITIONS 2

Meilleur classement : 5<sup>e</sup> en 2024.

**MATHIEU JAMINET**



30 ans France  
Né le 24 octobre 1994

DÉPART 1  
VICTOIRE 0 - PODIUM 0  
POLE POSITION 0

Vainqueur des 24 Heures de Daytona GTD Pro 2022, champion IMSA GTD Pro 2022.

#6

**KÉVIN ESTRE**



36 ans France  
Né le 28 octobre 1988

DÉPARTS 15  
VICTOIRES 2 - PODIUMS 7  
POLE POSITION 1

Meilleur classement : 1<sup>er</sup> en 2024.

**LAURENS VANTHOOR**

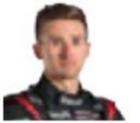


33 ans Belgique  
Né le 8 mai 1991

DÉPARTS 15  
VICTOIRES 2 - PODIUMS 7  
POLE POSITION 1

Meilleur classement : 1<sup>er</sup> en 2024.

**MATT CAMPBELL**



30 ans Australie  
Né le 17 février 1995

DÉPARTS 8  
VICTOIRE 0 - PODIUMS 4  
POLE POSITIONS 2

Meilleur classement : 5<sup>e</sup> en 2024.

**Roger Penske**  
PRÉSIDENT  
PENSKE  
MOTORSPORT

**Thomas Laudenbach**  
DIRECTEUR  
PORSCHE  
MOTORSPORT

**Urs Kuratle**  
DIRECTEUR  
PROJET  
PORSCHE  
LMDH

### LA COTE AUTOHEBDO



# TOYOTA GAZOO RACING

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

toyotagazooracing.com  
@TGR\_WEC @toyota\_gazoo\_racing tgr\_wec  
facebook.com/ToyotaGazooRacingEurope



## TOYOTA GTO10 HYBRID MOTEUR V6 BITURBO 3.5

**5** VICTOIRES AUX 24 HEURES DU MANS 2018-2022

DÉBUTS  
2012  
FRANCE

**91**  
DÉPARTS

**48**  
VICTOIRES

**107**  
PODIUMS

**41**  
POLE POSITIONS

**7** 2014, 2018-2019,  
2019-2020, 2021-2024  
TITRES CONSTRUCTEURS

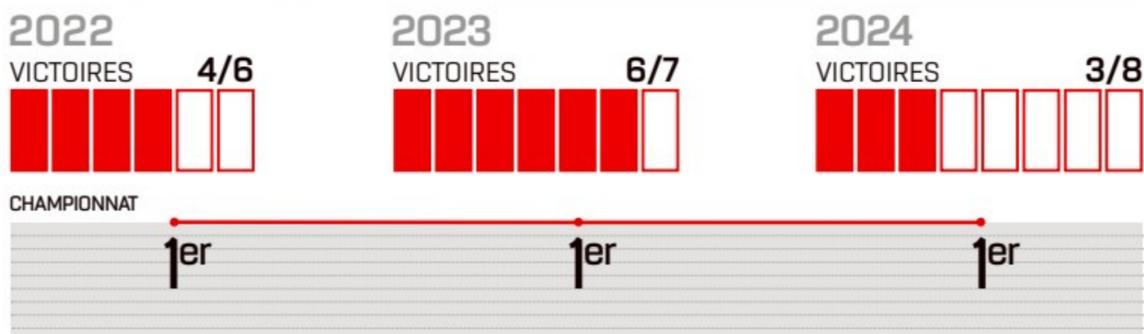
**6** 2014, 2018-2019,  
2019-2020, 2021,  
2022-2023  
TITRES PILOTES

Il existe des valeurs sûres de l'Endurance moderne et la firme nipponne en fait partie. Peu importe le circuit visité et les conditions climatiques, il est quasiment acté qu'au moins une des deux Hypercars noires tournera autour des positions de pointe. Le titre Constructeurs acquis l'an dernier (leur 7<sup>e</sup> sacre en 10 ans) face à une opposition toujours plus conséquente en est la meilleure preuve. Pourtant, jamais l'écurie n'avait été aussi rudoyée au sommet de l'Endurance. Trois victoires et une défaite sur le fil à la grand-messe du Mans ; bien des équipes s'en seraient contentées ! Toyota a connu une longue période de domination, et dispose de pilotes d'une qualité telle que le seul mot d'ordre est de s'appropriier tout ce que le WEC dresse sur sa table en début d'année. Reste à voir comment le départ soudain du pilier Rob Leupen en tant que directeur de l'équipe à l'automne dernier a été digéré.

### FICHE TECHNIQUE

Moteur	V6 biturbo 3,5 litres (500 kW / 680 cv)	Dimensions L x l x H.	4900 x 2000 x 1150 mm
ERS	200 kW (272 ch). Essieu avant	Pneumatiques	Michelin 29/71-18 av. et 34/71-18 ar.
Puissance cumulée	Limitée à 680 ch*	Poids	1030 kg*
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports	Réservoir	90 litres*

### ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS



### ÉQUIPAGES

**#7**

#### MIKE CONWAY

41 ans Grande-Bretagne  
Né le 19 août 1983  
DÉPARTS 72  
VICTOIRES 18 - PODIUMS 43  
POLE POSITIONS 20  
Meilleur classement : 1<sup>er</sup> 2019-2020, 2021. Vainqueur des 24 Heures du Mans 2021.

#### KAMUI KOBAYASHI

38 ans Japon  
Né le 13 septembre 1986  
DÉPARTS 61  
VICTOIRES 17 - PODIUMS 42  
POLE POSITIONS 20  
Meilleur classement : 1<sup>er</sup> 2019-2020, 2021. Vainqueur des 24 Heures du Mans 2021.

#### NYCK DE VRIES

30 ans Pays-Bas  
Né le 6 février 1995  
DÉPARTS 8 - VICTOIRE 1 -  
PODIUMS 3 - POLE POSITION 1  
Meilleur classement : 3<sup>e</sup> 2024.

**#8**

#### SÉBASTIEN BUEMI

36 ans Suisse  
Né le 31 octobre 1988  
DÉPARTS 86  
VICTOIRES 26 - PODIUMS 53  
POLE POSITIONS 13  
Meilleur classement : 1<sup>er</sup> en 2014, 2018-2019, 2022, 2023. Vainqueur des 24 Heures du Mans 2018, 2019, 2020, 2022.

#### BRENDON HARTLEY

35 ans Nouvelle-Zélande  
Né le 10 novembre 1989  
DÉPARTS 70  
VICTOIRES 23 - PODIUMS 50  
POLE POSITIONS 17  
Meilleur classement : 1<sup>er</sup> en 2015, 2017, 2023. Vainqueur des 24 Heures du Mans 2017, 2020, 2022.

#### RYŌ HIRAKAWA

30 ans Japon  
Né le 7 mars 1994  
DÉPARTS 21  
VICTOIRES 6 - PODIUMS 13  
POLE POSITIONS 5  
Meilleur classement : 1<sup>er</sup> en 2022, 2023. Vainqueur des 24 Heures du Mans 2022.



**Masato Hirai**  
PRÉSIDENT  
TOYOTA GAZOO RACING



**Kazuki Nakajima**  
VICE-PRESIDENT  
TOYOTA GAZOO RACING



**David Flourey**  
DIRECTEUR  
TECHNIQUE

### LA COTE AUTOHEBDO



# CADILLAC HERTZ TEAM JOTA

General Motors LLC  
330 Renaissance Center  
Detroit, MI 48265 (États-Unis)

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



**CADILLAC V-SERIES.R**  
MOTEUR LMC55R V8 ATMOSPHÉRIQUE 5.5

6 PARTICIPATIONS AUX 24 HEURES DU MANS 1980, 2000-2002, 2023, 2024

DÉBUTS 2023 USA	15	0	1	1	0	0
	DÉPARTS	VICTOIRE	PODIUM	POLE POSITION	TITRE CONSTRUCTEUR	TITRE PILOTE

Tout change, ou presque, pour Cadillac. Après deux saisons en dents de scie, où la firme de Détroit n'a toujours pas décroché la moindre victoire, le constructeur américain a décidé d'unir ses forces avec JOTA afin d'ouvrir un nouveau chapitre de son aventure en WEC. Une alliance anglo-américaine censée faire franchir un cap à Cadillac avec l'expertise de JOTA qui, rappelons-le, est devenue la première écurie privée à remporter une manche du WEC lors des 6 Heures de Spa 2024. La belle (et bruyante) V-Series.R, désormais parée d'une sublime livrée dorée, sera confiée à des pilotes expérimentés, combinaison de pilotes Cadillac (Bourdais, Bamber, Lynn) et JOTA (Nato, Stevens, Button). Avec deux voitures engagées, une nouvelle équipe d'exploitation et des équipages éprouvés, les « Caddies » auront tous les ingrédients pour chercher cette victoire qui leur échappe.

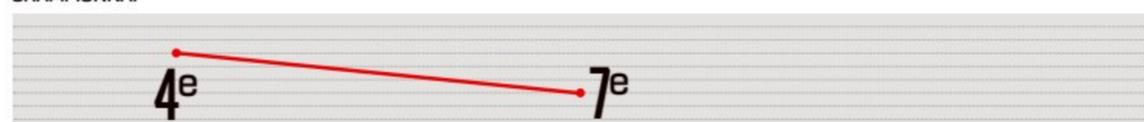
## FICHE TECHNIQUE

Moteur	V8 atmosphérique à 90° 5,5 l)	Châssis	Dallara
ERS	50 kW (68 cv) Essieu arrière	Dimensions L x l x H.	5000 x 2000 x 1170 mm
Puissance cumulée	Limitée à 680 ch*	Pneumatiques	Michelin 29/71-18 av. - 34/71-18 ar.
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports	Poids	1030 kg*
		Réservoir	110 litres*

## ÉVOLUTION SUR 2 SAISONS

2023	2024
VICTOIRE 0/6	VICTOIRE 0/8
□ □ □ □ □ □	□ □ □ □ □ □ □ □

CHAMPIONNAT



## ÉQUIPAGES

#12

**ALEX LYNN**

31 ans 🇬🇧 Grande-Bretagne  
Né le 17 septembre 1993  
DÉPARTS 15 - VICTOIRE 0 -  
PODIUM 1 - POLE POSITION 1  
Meilleur classement : 5<sup>e</sup> en 2023.



**NORMAN NATO**

32 ans 🇫🇷 France  
Né le 8 juillet 1992  
DÉPARTS 14  
VICTOIRES 2 - PODIUMS 7  
POLE POSITIONS 4  
Meilleur classement : 3<sup>e</sup> en 2019-2020.



**WILL STEVENS**

33 ans 🇬🇧 Grande-Bretagne  
Né le 28 juin 1991  
DÉPARTS 13  
VICTOIRE 1 - PODIUMS 2  
POLE POSITION 0  
Meilleur classement : 7<sup>e</sup> en 2024.  
2 victoires aux 24 Heures du Mans (2017 GTE Am, 2022 LM P2),  
champion LM P2 2022.



#38

**EARL BAMBER**

34 ans 🇳🇿 Nouvelle-Zélande  
Né le 9 juillet 1990  
DÉPARTS 26  
VICTOIRES 5 - PODIUMS 11  
POLE POSITIONS 3  
Meilleur classement : 1<sup>er</sup> en 2017.  
Victoire aux 24 Heures du Mans :  
2 (2015, 2017).



**SÉBASTIEN BOURDAIS**

45 ans 🇫🇷 France  
Né le 28 février 1979  
DÉPARTS 6 - VICTOIRE 0 -  
PODIUM 0 - POLE POSITION 0  
Meilleur classement : 25<sup>e</sup> en 2024.  
Vainqueur des 24 Heures du Mans  
en 2016 (GTE Pro).



**JENSON BUTTON**

45 ans 🇬🇧 Grande-Bretagne  
Né le 19 janvier 1980  
DÉPARTS 12  
VICTOIRE 0 - PODIUM 1  
POLE POSITION 0  
Meilleur classement : 15<sup>e</sup> en 2018-19.  
Champion du monde de F1 2009.



**Keely Bosh**  
RESPONSABLE  
COURSE  
CADILLAC



**Sam Hignett**  
CODIRECTEUR  
JOTA



**Dieter Gass**  
TEAM  
PRINCIPAL

## LA COTE AUTOHEBDO

PILOTES	██████████
VICTOIRES	██████████
POINTE DE VITESSE	██████████
FIABILITÉ	██████████
EXPÉRIENCE	██████████

# BMW M TEAM WRT

BMW M Daimlerstr. 19  
85748 Garching  
Hochbrück - Allemagne

www.bmw-m.com/en/fastlane/motorsport/motorsport.html  
@BMWMotorsport @bmwmotorsport  
facebook.com/BMWMotorsport/ @bmwm



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

**1 VICTOIRE AUX 24 HEURES DU MANS 1999**

<b>DÉBUTS</b> 2024 QATAR	<b>8</b> DÉPARTS	<b>0</b> VICTOIRE	<b>1</b> PODIUM	<b>0</b> POLE POSITION	<b>0</b> TITRE CONSTRUCTEUR	<b>0</b> TITRE PILOTE
--------------------------------	---------------------	----------------------	--------------------	---------------------------	--------------------------------	--------------------------

Est-ce enfin l'heure du décollage pour BMW ? Après des débuts laborieux avec sa LMDh, la firme à l'hélice semble enfin avoir trouvé la bonne recette avec une voiture qui progresse de course en course, que ce soit en IMSA (avec la pole position des dernières 24 Heures de Daytona) qu'en WEC. En 2024, le constructeur allemand avait terminé sa saison en trombe, avec un premier podium en mondial lors des 6 Heures de Fuji. BMW et le Team WRT comptent bien poursuivre sur cette dynamique en s'appuyant sur leur recrue phare de l'hiver, l'ex-pilote de F1 Kevin Magnussen, qui vient renforcer les rangs du clan germano-belge. Avec, dans le viseur, une première victoire dans la catégorie reine du WEC.

## FICHE TECHNIQUE

<b>Moteur</b>	V8 biturbo 4,0 à 90° (500 kW / 680 cv)	<b>Châssis</b>	Dallara
<b>ERS</b>	50 kW (68 ch), Essieu arrière	<b>Dimensions L x l x H.</b>	N.C.
<b>Puissance cumulée</b>	Limitée à 680 ch	<b>Pneumatiques</b>	Michelin 29/71-18 av. 34/71-18 ar.
<b>Boîte de vitesses</b>	Séquentielle à 7 rapports	<b>Poids</b>	1 030 kg*
		<b>Réservoir</b>	90 litres*

## ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS EN LM P2 / EN HYPERCAR



## ÉQUIPAGES

#15

**KEVIN MAGNUSSEN**



32 ans Danemark  
Né le 5 octobre 1992

DÉBUTS EN HYPERCAR

185 départs en Formule 1, 1 podium, 1 pole position.

**RAFFAELE MARCIELLO**



30 ans Suisse  
Né le 17 décembre 1994

DÉPARTS 8

VICTOIRE 0 - PODIUM 1  
POLE POSITION 0

Meilleur classement : 14<sup>e</sup> en 2024.

**DRIES VANTHOOR**



26 ans Belgique  
Né le 20 avril 1998

DÉPARTS 8

VICTOIRE 0 - PODIUM 1  
POLE POSITION 0

Meilleur classement : 14<sup>e</sup> en 2024.  
Vainqueur des 24 Heures du Mans GTE Am 2017.

#20

**ROBIN FRIJNS**



33 ans Pays-Bas  
Né le 7 août 1991

DÉPARTS 8 - VICTOIRE 0 -  
PODIUM 0 - POLE POSITION 0

Meilleur classement : 27<sup>e</sup> en 2024.  
Vainqueur des 24 Heures du Mans LM P2 2021. Champion LM P2 2021.

**RENÉ RAST**



38 ans Allemagne  
Né le 26 octobre 1986

DÉPARTS 10

VICTOIRE 0 - PODIUM 0  
POLE POSITION 0

Meilleur classement : 27<sup>e</sup> en 2024.

**SHELDON VAN DER LINDE**



25 ans Afrique du Sud  
Né le 13 mai 1999

DÉPARTS 8

VICTOIRE 0 - PODIUM 0  
POLE POSITION 0

Meilleur classement : 27<sup>e</sup> en 2024.



**Franciscus van Meel**  
CEO BMW M



**Andreas Roos**  
RESPONSABLE  
COMPÉTITION  
BMW M



**Vincent Vosse**  
TEAM  
PRINCIPAL  
WRT

## LA COTE AUTOHEBDO

<b>PILOTES</b>	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
<b>VICTOIRES</b>	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
<b>POINTE DE VITESSE</b>	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
<b>FIABILITÉ</b>	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
<b>EXPÉRIENCE</b>	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

# ALPINE ENDURANCE TEAM

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

www.alpinecars.fr/championnat-wec.html  
 @SignatechAlpine @alpine\_endurance\_team  
 facebook.com/AlpineEnduranceTeam/ @alpine\_endurance\_team



**ALPINE A424**  
 MOTEUR ALPINE 3.4 TURBO V6

1 VICTOIRE AUX 24 HEURES DU MANS 1978

DÉBUTS 2021 BELGIQUE	20	2	12	2	0	0
	DÉPARTS	VICTOIRES	PODIUMS	POLE POSITIONS	TITRE CONSTRUCTEUR	TITRE PILOTE

Nous voilà à l'an II du projet Alpine A424. Après une première campagne très convaincante (4<sup>e</sup> place au championnat, un podium lors des 6 Heures de Fuji), les attentes sont élevées concernant le constructeur français. Pour continuer de progresser, Alpine n'a pas chamboulé son organisation, ni sa LMDh au châssis Oreca, mais a évolué par petites touches. Côté pilote, le recrutement de l'expérimenté Frédéric Makowiecki, en provenance de Porsche, sera un atout majeur pour les Bleus en 2025. Côté technique, un joker d'évolution a été utilisé par le clan français pour retravailler le moteur V6 Mecachrome dans l'optique de le fiabiliser. Si le A fléché ne se fixe pas d'objectif précis cette saison, l'ambition sera évidemment de faire mieux qu'en 2024. Avec une victoire à la clé ?

FICHE TECHNIQUE		Châssis	
Moteur V6 monoturbo à 90° 34 l (500 kW / 675 ch)		Oreca	
ERS 50 kW (68 ch). Essieu arrière		Dimensions L x l x H. 5 000 x 1998 x 1058 mm	
Puissance cumulée Limitée à 680 ch*		Pneumatiques Michelin 29-71/R18 av.et 34-71/R18 ar	
Boîte de vitesses Séquentielle à 7 rapports		Poids 1 030 kg*	
		Réservoir 110 litres*	

## ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS EN HYPERCAR / EN LM P2



### ÉQUIPAGES

#35

**CHARLES MILESI**



23 ans France  
 Né le 4 mars 2001  
 DÉPARTS 8 - VICTOIRE 0 -  
 PODIUM 0 - POLE POSITION 0  
 Meilleur classement : 17<sup>e</sup> en 2024.  
 Vainqueur des 24 Heures du Mans LM P2 2021. Champion LM P2 2021.

**FERDINAND HABSBURG**



27 ans Autriche  
 Né le 21 juin 1997  
 DÉPARTS 6 - VICTOIRE 0 -  
 PODIUM 0 - POLE POSITION 0  
 Meilleur classement : 11<sup>e</sup> en 2024.  
 Vainqueur des 24 Heures du Mans LM P2 2021. Champion LM P2 2021.

**PAUL-LOUP CHATIN**



33 ans France  
 Né le 19 octobre 1991  
 DÉPARTS 7 - VICTOIRE 0 -  
 PODIUM 0 - POLE POSITION 0  
 Meilleur classement : 18<sup>e</sup> en 2024.

#36

**MICK SCHUMACHER**



25 ans Allemagne  
 Né le 22 mars 1999  
 DÉPARTS 8 - VICTOIRE 0 -  
 PODIUM 1 - POLE POSITION 0  
 Meilleur classement : 22<sup>e</sup> en 2024.

**FRÉDÉRIC MAKOWIECKI**



44 ans France  
 Né le 22 novembre 1980  
 DÉPARTS 15  
 VICTOIRE 0 - PODIUMS 4  
 POLE POSITIONS 2  
 Meilleur classement : 5<sup>e</sup> en 2024.  
 Vainqueur des 24 Heures du Mans 2022 GTE Pro.

**JULES GOUNON**



30 ans France  
 Né le 31 décembre 1994  
 DÉPARTS 4 - VICTOIRE 0 -  
 PODIUM 0 - POLE POSITION 0  
 Meilleur classement : 21<sup>e</sup> en 2024.

**Bruno Famin**  
 VICE-PRÉSIDENT  
 MOTORSPORT  
 ALPINE RACING

**Philippe Sinault**  
 TEAM  
 MANAGER

**Nicolas Lapierre**  
 DIRECTEUR  
 SPORTIF

### LA COTE AUTOHEBDO

PILOTES	██████████
VICTOIRES	██████████
POINTE DE VITESSE	██████████
FIABILITÉ	██████████
EXPÉRIENCE	██████████

(\*) Avant BoP

# FERRARI AF CORSE

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

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



## FERRARI 499P MOTEUR V6 BITURBO 3.0

11 VICTOIRES AUX 24 HEURES DU MANS 1949, 1954, 1958, 1960-1965, 2023, 2024

DÉBUTS  
2023  
USA

15

DÉPARTS

2

VICTOIRES

10

PODIUMS

4

POLE POSITIONS

0

TITRE CONSTRUCTEUR

0

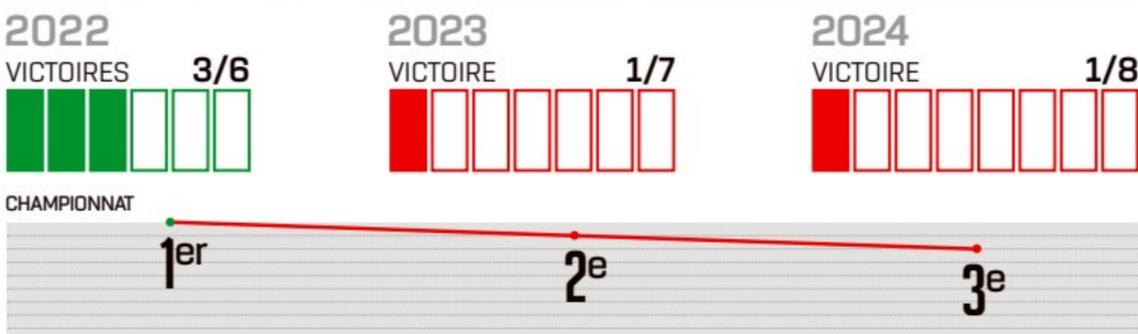
TITRE PILOTE

Les lecteurs ne jurant que par les 24 Heures du Mans auront tendance à croire le programme Hypercar du Cheval cabré déjà doublement couronné de succès. Dans la Sarthe, assurément, mais il n'y a pas que Le Mans dans la vie ! En WEC, Ferrari a encore tant à prouver. Humainement, les six pilotes (tous reconduits en 2025) répartis sur les deux 499P rouges n'ont pas toujours partagé la même vision de l'esprit d'équipe, ce qui donna parfois lieu à des passes d'armes à la limite du clash. Un joker utilisé notamment pour améliorer l'efficacité du freinage a apporté un gain de performance certain en seconde moitié de saison. Conscient de bénéficier d'un des meilleurs matériels en Hypercar, Ferdinando Cannizzo, responsable du programme Endurance, annonçait dès la clôture de la saison dernière son désir de s'occuper de domaines transverses, comme « la prise de décision et l'exécution en piste ». Nous serons vite fixés sur l'efficacité du coaching...

### FICHE TECHNIQUE

Moteur	V6 biturbo 3 l (520 kW / 707 cv)	Dimensions L x l x H.	N.C.
ERS	200 kW (272 ch). Essieu avant	Pneumatiques	Michelin 29/71-78 av. et 34/71-18 ar.
Puissance cumulée	Limitée à 680 ch*	Poids	1 030 kg*
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports	Réservoir	N.C.

### ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS EN GTE PRO / EN HYPERCAR



### ÉQUIPAGES

#50

ANTONIO  
FUOCO



28 ans Italie  
Né le 20 mai 1996  
DÉPARTS 15  
VICTOIRE 1 - PODIUMS 7  
POLE POSITIONS 3

MIGUEL  
MOLINA



35 ans Espagne  
Né le 17 février 1989  
DÉPARTS 15  
VICTOIRE 1 - PODIUMS 7  
POLE POSITIONS 3

NICKLAS  
NIELSEN



28 ans Danemark  
Né le 6 février 1997  
DÉPARTS 15  
VICTOIRE 1 - PODIUMS 7  
POLE POSITIONS 3

#51

ALESSANDRO  
PIER GUIDI



41 ans Italie  
Né le 18 décembre 1983  
DÉPARTS 15  
VICTOIRE 1 - PODIUMS 3  
POLE POSITION 1

JAMES  
CALADO



35 ans Grande-Bretagne  
Né le 13 juin 1989  
DÉPARTS 15  
VICTOIRE 1 - PODIUMS 3  
POLE POSITION 1

ANTONIO  
GIOVINAZZI



31 ans Italie  
Né le 14 décembre 1993  
DÉPARTS 15  
VICTOIRE 1 - PODIUMS 3  
POLE POSITION 1

John Elkann  
PRÉSIDENT  
FERRARI



Antonello  
Coletta  
DIRECTEUR  
PROGRAMME  
ENDURANCE  
ET CLIENTS



Ferdinando  
Cannizzo  
DIRECTEUR  
TECHNIQUE



### LA COTE AUTOHEBDO



## AF CORSE

Strada Farnesiana 242/B,  
29122 Piacenza - Italie

https://afcorse.it

@AFCorse @afcorse\_official

afcorseofficial

FERRARI 499P  
MOTEUR V6 BITURBO 3.0

1 PARTICIPATION AUX 24 HEURES DU MANS 2024

DÉBUTS  
2024  
QATAR

8

DÉPARTS

1

VICTOIRE

1

PODIUM

0

POLE POSITION

0

TITRE  
COUPE DU MONDE  
HYPERCAR

0

TITRE  
COUPE DU MONDE  
HYPERCAR PILOTES

Le jaune « Giallo » a réchauffé les cœurs des tifosi à l'occasion du Lone Star Le Mans en 2024. Sur la piste technique d'Austin (Texas), la 499P faussement privée (car exploitée par AF Corse, la même entité en charge des deux machines officielles) a apporté la première victoire hors-Le Mans à la firme de Maranello en deux ans de présence en WEC. Des trois hommes victorieux au Texas, Robert Kubica et Yifei Ye ont été conservés, Robert Shwartzman ayant préféré goûter à l'IndyCar avec Prema. Le Polonais, toujours animé d'un exceptionnel degré de hargne en dépit de ses 40 ans, et l'efficace Chinois, accueillent avec plaisir Phil Hanson. Ex-taulier de United Autosports en LM P2, l'Anglais âgé de 25 ans a démontré sa pointe de vitesse chez Hertz Team Jota l'année passée, et a su se vendre auprès d'Amato Ferrari.

## FICHE TECHNIQUE

Moteur	V6 biturbo 3,0 l (520 kW / 707 cv)	Dimensions L x l x H.	N.C.
ERS	200 kW (272 ch). Essieu avant	Pneumatiques	Michelin 29/71-78 av. et 34/71-18 ar.
Puissance cumulée	Limitée à 680 ch*	Poids	1 030 kg*
Boîte de vitesses	Séquentielle à 7 rapports	Réservoir	N.C.

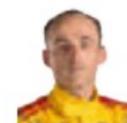
(\*) Avant BoP

## ÉVOLUTION SUR 3 SAISONS EN GTE PRO / EN GTE AM / EN COUPE DU MONDE FIA DES ÉCURIES HYPERCAR



## ÉQUIPAGE

#83

PHILIP  
HANSON25 ans 🇬🇧 Grande-Bretagne  
Né le 5 juillet 1999DÉPARTS 8  
VICTOIRE 0  
PODIUM 0  
POLE POSITION 0Meilleur classement : 19<sup>e</sup> en 2024.  
Vainqueur des 24 Heures du Mans  
2020 LM P2.ROBERT  
KUBICA40 ans 🇵🇱 Pologne  
Né le 7 décembre 1984DÉPARTS 8  
VICTOIRE 1  
PODIUM 1  
POLE POSITION 0Meilleur classement : 9<sup>e</sup> en 2024.  
Champion LM P2 2023.YIFEI  
YE24 ans 🇨🇳 Chine  
Né le 16 juin 2000DÉPARTS 13  
VICTOIRE 1  
PODIUM 1  
POLE POSITION 0Meilleur classement : 9<sup>e</sup> en 2023  
et 2024.Antonello Coletta  
DIRECTEUR  
PROGRAMME  
ENDURANCE  
ET CLIENTSAmato  
Ferrari  
DIRECTEUR  
AF CORSEFerdinando  
Cannizzo  
DIRECTEUR  
TECHNIQUE

## LA COTE AUTOHEBDO





# PROTON COMPETITION

Fabrikstraße 1  
D-88444 Ummendorf  
Allemagne

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



DPP

## PORSCHE 963

### MOTEUR V8 BITURBO 4.6

**2** VICTOIRES AUX 24 HEURES DU MANS 2010 (LMGT2), 2018 (GTE AM)

DÉBUTS  
2023  
ITALIE

11

DÉPARTS

0

VICTOIRE

0

PODIUM

0

POLE POSITION

0

TITRE COUPE DU MONDE

HYPERCAR

0

TITRE COUPE DU MONDE

HYPERCAR PILOTES

Proton va-t-elle franchir un cap en 2025 ? L'an dernier, l'écurie privée allemande n'avait pas réussi à surfer sur la progression de la Porsche 963, et n'était parvenue à intégrer le Top 10 qu'à deux reprises en huit manches. Orpheline de son pilote phare Julien Andlauer - promu au sein de l'écurie officielle - l'équipe doit se refaire une santé. Pour cela, l'écurie dirigée par Christian Ried pourra compter sur deux Sud-Américains, les prometteurs Nico Pino (20 ans) et Nicolás Varrone (24 ans) qui, malgré leur jeune âge, ont déjà fait leurs preuves en Endurance, comme en témoigne le titre du second nommé en WEC GTE Am en 2023. Le vétéran Neel Jani sera de nouveau présent pour les accompagner et faire grandir cette écurie en catégorie Hypercar. D'autant plus que cette année, avec l'association entre JOTA et Cadillac, Proton Competition sera la seule écurie cliente de Porsche. Avec les résultats qui vont avec ?

### FICHE TECHNIQUE

Moteur V8 Biturbo à 90° 4,6 litres (515 kW / 700 ch)	Dimensions L x l x H. 5100 x 2000 x 1060 mm
ERS 50 kW (68 ch). Essieu arrière	Pneumatiques Michelin 29/71-18 av. et 34/71-18 ar.
Puissance cumulée Limitée à 680 ch*	Poids 1 030 kg*
Boîte de vitesses Séquentielle à 7 rapports	Réservoir 110 litres*

(\*) Avant BoP

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

2022	2023 (3 PARTICIPATIONS SUR 7)	2024
VICTOIRES 2/6	VICTOIRE 0/3	VICTOIRE 0/8

CHAMPIONNAT



### ÉQUIPAGE

#99

NEEL  
JANI

41 ans Suisse  
Né le 8 décembre 1983

DÉPARTS 64  
VICTOIRES 4  
PODIUMS 22  
POLE POSITIONS 10

Meilleur classement : 1<sup>er</sup> en 2016

NICO  
PINO

20 ans Chili  
Né le 21 septembre 2004

DÉBUTS EN HYPERCAR

NICOLÁS  
VARRONE

24 ans Argentine  
Né le 6 décembre 2000

DÉBUTS EN HYPERCAR



Christian Ried  
CO-DIRECTEUR  
D'ÉCURIE



Michael Ried  
CO-DIRECTEUR  
D'ÉCURIE



Arne Peeters  
INGÉNIEUR  
EN CHEF

### LA COTE AUTOHEBDO

PILOTES	
VICTOIRES	
POINTE DE VITESSE	
FIABILITÉ	
EXPÉRIENCE	



DPP/J. JIMENEZ

**Enfin ! Mercedes-AMG débarque en WEC. Il n'est pour l'heure pas question d'une phase de rodage en vue de l'Hypercar, mais bien de maîtriser les spécificités d'un nouveau championnat pour la marque à l'étoile, avec l'aide de l'expert Maxime Martin et d'Iron Lynx.**

Medhi Casaurang-Vergez

Ce n'est pas tous les ans qu'une marque victorieuse aux 24 Heures du Mans ainsi que dans l'ancien Championnat du monde des voitures de sport effectue son retour. Certes, c'était dans les années 1950, un autre monde, mais il n'empêche ! À l'instar de McLaren l'an dernier, le retour d'une firme de référence dans le domaine des voitures de sport constitue un événement en WEC, quand bien même il s'agit de la seconde catégorie du plateau, le LMGT3. Les esprits chagrins devraient surtout être heureux d'admirer un neuvième constructeur différent dans ladite classe Grand Tourisme, car dans un premier temps, Mercedes-AMG n'avait pas droit de cité dans la liste des engagés 2025 ! En dépit du pressing appliqué par Stefan Wendl, le patron de la compétition-client de l'Étoile, auprès de l'ACO et de la FIA, le nombre de GT3 acceptées sur la grille de départ du WEC n'allait pas bouger d'un iota (18 voitures). La porte s'est entrouverte lorsque Lamborghini Squadra Corse a fait savoir à l'écurie italienne Iron Lynx l'arrêt de son soutien

en WEC... dans la foulée de la finale 2024 à Bahreïn. Il ne restait alors que quelques jours avant la date butoir des dépôts des inscriptions pour la campagne 2025, le 18 novembre. Andrea Piccini, le team principal et P.-D.G. d'Iron Lynx, fait alors appel à Stefan Wendl en toute urgence. Est-il capable de fournir deux Mercedes-AMG GT3 et surtout le support technique pour un programme d'envergure mondiale ? La réponse est quasi-immédiate : c'est un « oui » franc... mais qui engendre un travail d'envergure. Les mécaniciens et ingénieurs d'Iron Lynx reçoivent un programme de formation dicté par les Allemands. Il faut également prévoir plusieurs séances d'entraînement intensif dans une période raccourcie, la saison débutant pour les deux parties du côté de la Floride pour les 24 Heures de Daytona fin janvier.

Près de trois mois après le début de l'association, tout roule d'après Wendl. « La collaboration avec Iron Lynx est très professionnelle. Si l'on considère que la décision de commencer ensemble dans le FIA WEC n'a été prise

qu'après la dernière course de la saison 2024 et que l'on voit où nous en sommes aujourd'hui, c'est impressionnant et c'est une très belle réussite, tant pour l'équipe que pour nous. Iron Lynx a évidemment l'expérience des séries de course, a assimilé le règlement de fond en comble et est parfaitement établie. Nous connaissons la voiture dans ses moindres détails et nous essayons de soutenir l'équipe du mieux que nous puissions. »

Plutôt que de voir dans l'âge bientôt respectable de la Mercedes-AMG un défaut (l'évolution actuelle a été introduite en 2020, tandis que le modèle remonte à 2017), Stefan Wendl estime que la parfaite maîtrise de ce modèle sera un avantage pour performer en WEC. « Il s'agit d'une voiture bien équilibrée, qui a prouvé sa compétitivité et sa fiabilité depuis des années sur tous les types de circuits et dans toutes les conditions. » Pour se plier au règlement WEC, l'Allemande, toujours pourvue du V8 de 6,2 litres, a été équipée d'un nouveau système de ventilation pour le pilote. La filiale sportive



**Maxime Martin est devenu pilote officiel Mercedes-AMG cet hiver.**



**Les deux Mercedes-AMG porteront des livrées fluo et argentées en LMGT3.**

de la marque germanique planche toutefois sur la remplaçante la GT3, mais celle-ci ne devrait pas débarquer en piste avant 2027.

### PILOTES COMPLÉMENTAIRES

Justement, les équipages dans le Championnat du monde d'Endurance ont ceci de particulier qu'ils doivent panacher gentlemen drivers et professionnels. Pour composer les deux trios, Iron Lynx a eu le dernier mot, Mercedes-AMG mettant à disposition son répertoire de pilotes d'usine. Le choix n'a pas été simple comme le révèle Andrea Piccini. « *Tout pilote de GT est désireux de participer à de telles séries, mais les coûts sont très élevés. Il s'agit donc toujours d'une question d'équilibre, de trouver les meilleurs pilotes, mais aussi les bons partenaires pour soutenir la saison.* » En d'autres termes : mieux vaut arriver avec des valises bien fournies pour obtenir une chance en LMGT3 ! À cela s'ajoute la liste de pilotes chouchoutés par Iron Lynx depuis sa fondation en 2019, comme Claudio Schiavoni (64 ans) ou Matteo Cressoni (40 ans), réunis dans la n°60. « *Nous avons apprécié de travailler avec Matteo l'année dernière, car il s'est très bien intégré dans l'équipe, explique Andrea Piccini. Il est très rapide (3<sup>e</sup> à Spa en 2024 avec la Lamborghini Huracán GT3. Ndlr) et toujours motivé pour aller plus loin. Nous avons estimé*

*qu'il était le mieux placé pour ce programme et nous espérons que cette collaboration donnera de bons résultats.*

La n°60 est dévolue aux Italiens, car l'ancien pilote officiel Lamborghini Hypercar, Matteo Cairoli, revient en GT. En revanche, il n'était pas forcément prévu d'assister au come-back de Christian Ried (45 ans) dans la n°61 un peu plus d'un an après avoir signifié l'arrêt de sa carrière de pilote. « *Christian était impatient de reprendre la compétition, car nous avons passé beaucoup de temps ensemble sur les circuits l'année dernière, confirme Piccini. L'arrivée de Mercedes-AMG était la cerise sur le gâteau. Il n'a pas pu résister et nous avons décidé de tenter notre chance ! Je me souviens qu'il se battait au sommet du GTE Am il y a seulement deux ans et je suis sûr qu'il sera de nouveau à la hauteur très bientôt.* » L'influence la plus manifeste de Mercedes-AMG se situe dans la présence de Maxime Martin à son côté. Le Belge, qui a quitté le giron BMW en raison, selon lui, d'un manque de considération, fait déjà le bonheur de son nouvel employeur. « *C'est un pilote très expérimenté et il sait que nous pouvons lui offrir des programmes très compétitifs en GT. Il a déjà disputé ses premières courses avec nous (Daytona et les 12 Heures de Bathurst. Ndlr) et s'intègre parfaitement à l'ensemble de l'équipe.* » Andrea Piccini est aux anges, et voit

en Martin une peinture de l'Endurance. « *Il est étincelant dans les conditions périlleuses, et nous entretenons une amitié de longue date, ce qui aide son intégration dans le team.* »

Le sixième homme est le plus méconnu, car issu de la F4 Italie et Espagne. Lin Hodenius constitue « *une excellente surprise* » selon Piccini. « *Nous l'avons testé récemment et il s'est montré très rapide et régulier, malgré son âge (18 ans) et son manque d'expérience en GT. J'ai vraiment hâte de le voir piloter au Qatar lorsque les choses sérieuses commenceront.* » Avec de tels atouts, Mercedes et Iron Lynx peuvent-ils viser le titre dès leur première année en commun ? Stefan Wendl est catégorique. La mission est presque impossible. « *De manière réaliste, je ne nous vois pas dans le rôle de favoris pour remporter le titre dès notre première année de participation. Il y a beaucoup d'inconnues dans une nouvelle série et nous avons encore beaucoup à apprendre ! Mais j'espère que nous serons en lice pour remporter au moins une course.* » Ce serait en tout cas une première étape nécessaire en vue d'un potentiel programme Hypercar, attendu de pied ferme par tous les passionnés de l'Étoile. « *Il n'y a pas vraiment de nouvelles à présenter de notre côté à ce stade* », botte en touche Wendl. On redemandera en temps voulu... ■

## PORTRAIT

# EDUARDO BARRICHELLO

## PLUS QU'UN NOM, UNE AMBITION

**D**udu », de son surnom, est un mordu de sport automobile. Alors, à ses heures perdues, dans ses derniers week-ends de liberté avant d'endosser de nouvelles responsabilités, il aime revenir aux sources. Un karting, un circuit, des amis et de la compétition. Et quelques courbatures. « *C'est dur de se remettre au karting, on dirait que je suis déjà vieux !* », nous lance notre interlocuteur de 23 ans, qui profite de ses instants de répit aux États-Unis avant de se lancer dans le grand bain du WEC.

Eduardo Barrichello réalise, jour après jour, qu'il va bientôt entrer dans la cour des grands. Un baquet en championnat du monde d'Endurance, avec l'écurie savoyarde Racing Spirit of Léman, c'est déjà un premier rêve qui se réalise pour le jeune Brésilien qui a grandi aux sons des moteurs et des vapeurs d'essence, dans les paddocks de Formule 1 avec son père, Rubens. « *C'étaient des moments géniaux, mais j'adorerais les revivre maintenant, car à l'époque, pour moi, tout paraissait normal, et j'ai cru que cela durerait pour toujours, confie-t-il, presque avec regret. C'est un sentiment étrange : plus je grandis, plus je comprends la chance que j'ai eue de vivre tout ça, ces expériences et ces opportunités. J'aimerais avoir neuf ans maintenant, pour que je puisse revivre de nouveau ces instants.* »

### SON PÈRE À SON CHEVET

Tombé dans la marmite dès son plus jeune âge, au fil des succès glanés par son paternel chez Ferrari, puis chez Brawn GP, Eduardo cède rapidement au chant des sirènes et pousse son papa à lui mettre le pied à... l'accélérateur. « *Il ne m'a jamais poussé à faire du sport automobile, c'est même l'inverse, reconnaît le Pauliste. Je pense qu'il ne voulait pas que j'en fasse parce qu'il savait la difficulté de ce milieu. Quand j'étais petit, j'ai toujours dit que je voulais devenir joueur de football... mais après, je ne pouvais pas résister à l'appel du sport automobile.* » Rubens décide alors d'offrir un simulateur à « Dudu », pour qu'il s'essaie virtuellement. Quelques mois plus tard, l'adolescent remporte ses premiers championnats en ligne. Cela finit par convaincre ses parents qui lui achètent un kart pour passer du virtuel au réel. « *C'était super de l'avoir à mes côtés. Au début, ce n'était pas génial pour être honnête, parce qu'il attendait de moi la même discipline que lui, lorsqu'il était en Formule 1, raconte Eduardo concernant la rigueur de son père. En plus, c'est un homme très émotif et il me rendait nerveux avant les courses. Il m'a dit que si j'avais suffisamment de discipline, il me*

**Son père, Rubens, est devenu une légende au cours de ses dix-neuf saisons de Formule 1. Lui entend écrire sa propre histoire en Endurance, et son premier chapitre commence avec Racing Spirit of Léman en 2025. Portrait d'un « fils de » aussi modeste qu'ambitieux.**

Dorian Grangier

*laisserait devenir pilote. Il n'a jamais attendu de résultats de ma part et ne s'est jamais énervé, si je ne gagnais pas, mais il a toujours été strict : bien dormir, bien manger, et aimer ce sport.* » Toutefois, n'allez pas penser qu'à la simple évocation de son nom de famille, son chemin vers les hautes sphères de l'Endurance ait été tout tracé, dès ses plus jeunes années. Au contraire : on a beau s'appeler Barrichello, être le fils d'une des légendes de la Formule 1 (323 Grands Prix, 11 victoires) qui a accompagné Michael Schumacher chez Ferrari, lors des années glorieuses de la Scuderia, il n'empêche que la voie du sport automobile demeure un sentier périlleux. De la Formule 4 américaine à la FRECA, Eduardo ne connaît pas le succès escompté, exaspéré de ne pas avoir une voiture équivalente à ses concurrents. Après une expérience manquée en Europe, le Pauliste décide de retourner sur ses terres, au Brésil, et de tenter sa chance dans le championnat très relevé du Stock Cars Pro Series, où l'on retrouve notamment des noms, comme Felipe Massa, Daniel Serra, Nelson Piquet Jr. ou encore... Rubens Barrichello. Engagés dans la même écurie, père et fils jonglent entre vie de famille et de pilotes. « *Il y avait du bon et du mauvais : d'un côté, j'étais toujours très inquiet pour lui, et lui était préoccupé pour moi. (...) De l'autre, c'était amusant. Nous nous sommes vraiment entraînés, j'ai pu apprendre de lui, surtout en visionnant sa caméra embarquée et sa télémétrie. La plupart du temps, on rigolait et on s'amusait, on vivait le moment. C'était génial pour moi, pas seulement en tant que pilote, mais aussi en tant que personne.* »

### LE STOCK-CAR, UNE RÉVÉLATION

Aux côtés de son père, Eduardo progresse, semaine après semaine. Après une saison d'apprentissage en 2023, il se révèle parmi les meilleurs de la discipline en 2024 et décroche ses premiers succès. Deux victoires et une troisième place au championnat : l'élève a enfin dépassé le maître. « *C'est incroyable de piloter contre les meilleurs pilotes du Brésil. Il y avait*

*une courbe d'apprentissage importante : la première année était difficile, car tout était si différent par rapport à ce que j'avais l'habitude. Et la deuxième année, c'était bien mieux. C'est, je pense, ce qui a attiré l'attention sur moi.* »

En effet, ses performances en Amérique du Sud ne laissent pas l'Europe indifférente. Après avoir noué des premiers contacts avec Aston Martin en 2023, notamment avec un test sur le circuit de Snetterton, la marque de Gaydon est revenue à la charge cet hiver pour s'offrir les services du Brésilien en WEC, direction Racing Spirit of Léman aux côtés de Derek DeBoer et du pilote officiel du constructeur britannique, Valentin Hasse-Clot. « *Mon rêve ultime serait d'être pilote d'usine, et j'en ai un dans mon équipe. Je l'ai à peine rencontré et je suis déjà un grand fan de lui !* », assure Eduardo Barrichello en évoquant son coéquipier français.

Avec eux, le jeune homme de 23 ans fera ses premières armes en Mondial, mais aussi aux 24 Heures du Mans. Une participation que le Brésilien peine à imaginer. « *Je n'arrive pas à y croire. Je dois d'abord voir mon nom sur la voiture pour réaliser ce qui se passe ! C'est un rêve qui devient réalité. J'ai déjà hâte de disputer mes premiers essais et d'avoir un avant-goût du Mans. Tout le monde en parle, donc les attentes sont très élevées. Je suis également assez anxieux !* » Pour l'aider dans cette préparation, Eduardo pourra se fier aux conseils de Rubens, qui a participé à l'épreuve sarthoise en 2017 dans la catégorie LM P2. D'ailleurs, pourrait-on les voir ensemble à l'avenir ? Eduardo y songe ! « *Un jour, j'aimerais partager une voiture avec lui et mon frère (Fernando Barrichello, lui aussi pilote. Ndlr). Ce serait génial.* »

Avant de penser au Mans, il faudra s'attacher aux premières manches de la saison, à commencer par les 1 812 Km du Qatar, le 28 février. À Losail, Eduardo Barrichello aura tout à apprendre : le travail d'équipe, les longs relais, la voiture, la piste. Le garçon garde la tête froide face à cette montagne qui se dresse devant lui. « *Pour être honnête, mon objectif est de devenir un meilleur pilote et une meilleure personne, ambitionne modestement le Pauliste. En termes de résultats, je ne sais pas. Je ne connais pas la voiture, ni le système de BoP. Je veux juste m'améliorer de course en course, être patient, gagner en maturité tout au long de l'année. (...) Je suis juste un "enfant" avec un rêve, et je ferai tout pour le réaliser et prendre du plaisir.* » Et pour perpétuer la lignée des Barrichello. Au nom du père... et du fils. ■

## TRAJECTOIRE

Né le 23 septembre 2001 (23 ans),  
à São Paulo (Brésil)

**2018** | 20<sup>e</sup> de F4 USA

**2019** | 11<sup>e</sup> de U.S. F2000

**2020** | Vice-champion de U.S. F2000  
(3 victoires, 3 pole positions)

**2021** | 29<sup>e</sup> de FRECA

**2022** | 11<sup>e</sup> de FRECA (1 podium)

**2023** | 21<sup>e</sup> de Stock Cars Pro Series  
(1 victoire)

**2024** | 3<sup>e</sup> de Stock Cars Pro Series  
(2 victoires, 4 podiums)

**2025** | Pilote WEC avec Racing Spirit  
of Léman

FICHE PILOTE **PAGE 66**



# ASTON MARTIN

RACING SPIRIT OF LÉMAN ÉQUIPAGE #10  
HEART OF RACING ÉQUIPAGE #27

Eduardo Barrichello 🇧🇷 (BRA) – Valentin Hasse-Clot 🇫🇷 (FRA) – Derek DeBoer 🇺🇸 (USA)  
Ian James 🇺🇸 (USA) – Mattia Drudi 🇮🇹 (ITA) – Zacharie Robichon 🇨🇦 (CAN)

ASTON MARTIN VANTAGE AMR GT3



Si, du côté d'Aston Martin, la grande nouveauté de cette saison sera l'arrivée de la Valkyrie en Hypercar, n'en oublions pas leur engagement en LMGT3 avec leurs deux Vantage. Comme l'an dernier, la firme de Gaydon a décidé de « partager » ses montures entre deux écuries. Heart of Racing, partenaire du constructeur britannique en Hypercar, sera toujours présent en LMGT3. Le directeur de l'écurie américaine, Ian James, sera de nouveau au volant de la n°27, accompagné cette saison par Mattia Drudi, transfuge de chez Audi, et Zacharie Robichon. Vainqueur de Lone Star Le Mans en 2024 en catégorie GT3 et 5<sup>e</sup> du championnat, Heart of Racing aura l'ambition de jouer le titre cette saison. En revanche, en 2025, Aston Martin a décidé de confier sa deuxième Vantage à l'écurie savoyarde Racing Spirit of Léman, qui remplace donc D'station Racing sur la liste des engagés. La formation française s'appuiera sur un pilote officiel Aston Martin, à savoir Valentin Hasse-Clot, mais également sur le jeune Eduardo Barrichello - fils de Rubens - et Derek DeBoer pour sa première saison en WEC dans la catégorie LMGT3.



# BMW

TEAM WRT ÉQUIPAGE #31  
TEAM WRT ÉQUIPAGE #46

Augusto Farfus 🇧🇷 (BRA) – Timur Boguslavskiy 🇷🇺 (ANA) – Yasser Shahin 🇦🇺 (AUS)  
Valentino Rossi 🇮🇹 (ITA) – Kelvin van der Linde 🇿🇦 (ZAF) – Ahmad Al-Harthy 🇸🇦 (OMN)

BMW M4 GT3



C'était certainement l'une des formations les plus attendues (et parmi les plus suivies) en 2024. Hélas, BMW et le Team WRT ont vécu une saison contrastée avec seulement une victoire à Imola, fruit d'une incroyable stratégie sous la pluie italienne. En 2025, le clan germano-belge repart à l'attaque, toujours avec deux équipages très intéressants sur le papier. Sur la n°31, seul Augusto Farfus rempile : le Brésilien sera désormais épaulé par l'une des références du GT, Timur Boguslavskiy, et par Yasser Shahin, vainqueur des 24 Heures du Mans en GT3 avec Porsche Manthey. Après des mois de doute, Valentino Rossi sera finalement bien de la partie avec le Team WRT, sur la populaire BMW M4 GT3 n°46. La légende du MotoGP a perdu son lieutenant Maxime Martin, parti chez Iron Lynx, mais va retrouver Amhad Al-Harthy et sera désormais accompagné par Kelvin van der Linde, vice-champion de DTM et récent vainqueur des 12 Heures de Bathurst pour sa première en tant que pilote officiel BMW. Si, sur le papier, le Team WRT fait partie des favoris en 2025, l'équipe belge devra confirmer ce statut avec des résultats plus réguliers.



# CORVETTE

TF SPORT ÉQUIPAGE #33  
TF SPORT ÉQUIPAGE #81

Ben Keating 🇺🇸 (USA) – Jonny Edgar 🇬🇧 (GBR) – Daniel Juncadella 🇪🇸 (ESP)  
Tom von Rompuy 🇧🇪 (BEL) – Rui Andrade 🇵🇹 (ANG) – Charlie Eastwood 🇮🇪 (IRL)

CORVETTE Z06 GT3.R



La réputation d'épouvantail des différentes itérations de la Corvette en Endurance s'est effritée depuis le passage à la réglementation GT3. La Z06 GT3.R, qui n'émet plus la sonorité gutturale si habituelle des Chevy d'antan, est rentrée dans le rang en 2024. Une finale menée tambour battant à Bahreïn (2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup>) a permis in extremis à Corvette de figurer dans le Top 10 final, mais l'on attendait mieux compte tenu du pedigree de TF Sport. L'équipe d'exploitation anglaise et la marque de Détroit semblent avoir pris conscience de l'ampleur de la tâche cet hiver, en atteste le retour de Ben Keating, gentleman driver le plus épris d'Endurance, et sans doute le plus adroit en dépit de ses 53 ans. Le businessman américain revient au GT au terme d'une parenthèse en LM P2 en 2024. Sa saison 2023 d'anthologie (titre WEC GTE Am et victoire au Mans) avec la Corvette C8.R le place automatiquement comme un favori, surtout qu'il est associé à la peinture espagnole Daniel Juncadella et à l'Anglais Jonny Edgar (champion ELMS 2024 en LM P2 à 19 ans). Sur la n°81, le trio Tom von Rompuy-Rui Andrade-Charlie Eastwood est reconduit, un gage bienvenu de stabilité.



## FERRARI

VISTA AF CORSE ÉQUIPAGE #21 François Hériaux (FRA) – Simon Mann (GBR) – Alessio Rovera (ITA)  
 VISTA AF CORSE ÉQUIPAGE #54 Thomas Flohr (CHE) – Francesco Castellacci (ITA) – Davide Rigon (ITA)

## FERRARI 296 GT3



Impossible de ne pas voir dans les deux 296 GT3 des prétendantes au titre ! La liste des éléments plaidant pour leur cause est longue. AF Corse n'a plus grand-chose à apprendre dans cette discipline, et a depuis longtemps démontré sa rigueur et sa capacité à gérer les turpitudes des épreuves de longue haleine. Les deux équipages de la structure transalpine n'ont pas bougé d'un iota cet hiver, ce qui permet à chacun de construire l'année à venir avec une compréhension de la gestion humaine au beau fixe. Surtout, les réglages nécessaires à la préparation des deux Ferrari sont déjà connus sur l'ensemble des circuits visités, le calendrier étant resté identique depuis l'an dernier. Chacune victorieuse à une reprise, la n°21 et la n°54 ont donc tous les ingrédients pour jouer les premiers rôles. Le Rennais François Hériaux, 3<sup>e</sup> en 2024 et chef d'entreprise de métier, constitue la

meilleure chance française de sacre dans la catégorie, et peut s'appuyer sur la rapidité de son collègue Alessio Rovera.



DPP/ F. LE FLOC'H

## FORD

PROTON COMPETITION ÉQUIPAGE #77 Ben Barker (GBR) – Ben Tuck (GBR) – Bernardo Sousa (POR)  
 PROTON COMPETITION ÉQUIPAGE #88 Dennis Olsen (NOR) – Giammarco Levorato (ITA) – Stefano Gattuso (ITA)



## FORD MUSTANG GT3

Il a enchanté les spectateurs lors des 24 Heures du Mans 2024. Le V8 américain des Mustang a donné de la voix, avec un podium acquis à la surprise générale par Dennis Olsen, Mikkel Pedersen et Giorgio Roda. Ce fut l'unique fait d'armes de cette nouvelle voiture, dont les équipages ne se sont classés que 13<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> au championnat. Pourtant forte d'une riche expérience en Grand Tourisme, l'écurie allemande n'a jamais été perçue comme un client dangereux l'an dernier. La faute à une politique de programmes tous azimuts, entre les Porsche 963 privées en IMSA et en WEC ? En tout cas, le ménage a été fait chez les pilotes. Olsen et Ben Barker (les pilotes d'usine Ford) accueillent de nouveaux équipiers. Bernardo Sousa est un expert des modèles à l'Ovale... mais en rallye (champion du Portugal en 2010). Stefano Gattuso, également Bronze, n'a jamais roulé au niveau mondial. Comptons sur Ben Tuck (vainqueur des 24 Heures

de Dubaï 2025) et Giammarco Levorato (vice-champion de l'ELMS 2023 en GT) pour relever le niveau.



FORD

## LEXUS

AKKODIS ASP TEAM ÉQUIPAGE #78 Arnold Robin (FRA) – Ben Barnicoat (GBR) – Finn Gehrsitz (GER)  
 AKKODIS ASP TEAM ÉQUIPAGE #87 Petru Umbrurescu (ROU) – José María López (ARG) – Clemens Schmid (AUT)

## LEXUS RC F GT3



La grand-mère accuse le poids des ans, et ce n'est pas faire injure à la vaillante écurie gersoise emmenée par Jérôme Policand que de l'écrire. Malgré une cure de jouvence et des évolutions apportées l'an dernier, la RC-F, dont les débuts remontent à une décennie, semble incapable de boxer avec les GT3 plus récentes. Ancien espoir de la Monoplace, Ben Barnicoat pourrait toutefois remettre le constructeur japonais sur le devant de la scène. L'Anglais est « the » expert de la RC-F, pour l'avoir emmenée au titre dans le relevé GTD Pro de l'IMSA en 2023. Nul doute qu'il aura un effet positif sur les réglages et la motivation de ses équipiers, à savoir le Français Arnold Robin (déjà présent en 2024) et le jeune Allemand Finn Gehrsitz (20 ans), managé par l'ancienne vainqueur en DTM, Ellen Lohr. Sur la voiture-sœur, José María López doit jouer le rôle du leader en compagnie du nouveau venu Clemens Schmid et de Petru

Umbrurescu, lequel était encore catalogué comme un pilote Silver par la FIA l'an dernier avant d'être rétrogradé Bronze.



AKKODIS ASP

# McLAREN

UNITED AUTOSPORTS **ÉQUIPAGE** #59 Grégoire Saucy  (CHE) – James Cottingham  (GBR) – Sébastien Baud  (FRA)  
 UNITED AUTOSPORTS **ÉQUIPAGE** #95 Marino Sato  (JPN) – Darren Leung  (GBR) – Sean Gelael  (IDN)



UNITED AUTOSPORTS

McLAREN 720S GT3 EVO

Le retour de McLaren en Endurance était une des attractions du championnat l'an dernier. Le constructeur anglais, associé à United Autosports pour son effort en LMGT3, n'avait pas de grandes attentes pour sa première saison en WEC. Pourtant, force est de constater que le clan britannique a bien progressé au cours de la saison 2024 avec, comme point d'orgue, un podium aux 6 Heures de São Paulo. McLaren et United Autosports entament donc leur deuxième saison en LMGT3 avec plus de certitudes et d'ambitions. Leur principal objectif sera de décrocher une première victoire dans la catégorie. Sur la n°59, Grégoire Saucy et James Cottingham seront rejoints par Sébastien Baud, le Français sortant d'une saison convaincante avec Corvette-TF Sport. Sur la voiture-sœur, la n°95, Marino Sato sera épaulé par le duo Darren Leung-Sean Gelael, qui étaient déjà associés au sein du Team WRT l'an dernier. Avec plus d'expérience, McLaren et United Autosports pourraient jouer des coudes face aux meilleurs en 2025.



# MERCEDES

IRON LYNX **ÉQUIPAGE** #60 Claudio Schiavoni  (ITA) – Matteo Cressoni  (ITA) – Matteo Cairoli  (ITA)  
 IRON LYNX **ÉQUIPAGE** #61 Christian Ried  (GER) – Maxime Martin  (BEL) – Lin Hoenen  (NED)



IRON LYNX

MERCEDES-AMG GT3

Avec un an de retard, l'Étoile prend le train du GT3 en WEC. Afin de combler le plus rapidement possible son déficit d'expérience, Mercedes compte sur Iron Lynx en tant qu'équipe d'exploitation. La formation italienne, bien que fondée récemment, a connu pas moins de trois constructeurs différents lors des quatre saisons antérieures : Ferrari de 2020 à 2022, Porsche en 2023 et Lamborghini en 2024. L'épisode avec la firme de Sant'Agata Bolognese fut des plus brefs, et ne restera pas dans les mémoires. En dépit d'un podium à Spa-Francorchamps, Claudio Schiavoni et Matteo Cressoni se sont contentés de la 19<sup>e</sup> place finale au championnat. Le duo italien reste associé pour la cinquième saison d'affilée, et sont accompagnés par Matteo Cairoli, ancien pilote Lamborghini dans la catégorie Hypercar. Du côté de la n°61, Christian Ried effectue son retour à temps plein dans le championnat après une saison partielle en 2024. Recordman du nombre de départs en WEC, il sera accompagné de Maxime Martin, transfuge de BMW. Lin Hoenen, jeune espoir néerlandais de 18 ans, complète cet équipage séduisant.



# PORSCHE

IRON DAMES **ÉQUIPAGE** #85 Rahel Frey  (CHE) – Michelle Gatting  (DNK) – Célia Martin  (FRA)  
 MANTHEY 1ST PHORM **ÉQUIPAGE** #92 Richard Lietz  (AUT) – Ryan Hardwick  (USA) – Riccardo Pera  (ITA)



MANTHEY RACING

PORSCHE 911 GT3 R

À l'instar de la Porsche 963 en catégorie reine, la Porsche 911 GT3 R a dominé les débats la saison dernière avec Manthey et PureRxcing. Cinq victoires, dont celle obtenue au Mans, un titre et un doublé au championnat : la monture allemande a été redoutable d'efficacité pour la première année du LMGT3 en WEC. Ce sera difficile de faire mieux en 2025, surtout que beaucoup de choses ont bougé durant l'intersaison. L'équipage champion en titre (Malykhin-Sturm-Bachler) n'est plus là, remplacé par un trio Richard Lietz-Ryan Hardwick-Riccardo Pera qui n'a pas à rougir de son potentiel. Grande nouveauté cette année : la deuxième Porsche a été confiée aux Iron Dames qui, à l'image d'Iron Lynx, ont délaissé la Lamborghini Huracán pour revenir auprès du constructeur de Stuttgart. Rahel Frey et Michelle Gatting seront associées à Célia Martin, la Française aura la lourde tâche de remplacer Sarah Bovy dans le rôle de la pilote Bronze, mais les Dames savent s'adapter à leur monture et à leurs équipières. Attention à elles !





NASCAR / DAYTONA 500

## BYRON DOUBLE LA MISE

Le pilote Chevrolet a remporté pour la deuxième année consécutive le joyau de la saison, non sans un coup de pouce du destin sous la forme d'un carambolage.

Michaël Duforest

**E**n Nascar plus que dans tout autre sport automobile, rien ne sert de courir, il faut partir à point. William Byron n'a en effet mené que dix des 200 tours de course, mais il a surtout mené celui qui comptait le plus : le dernier. Et encore, il a fallu attendre la ligne droite opposée pour voir la Chevrolet porteur du n°24 et des flammes chères à Jeff Gordon sortir de la mêlée en tête.

En fin de Top 10 à l'entame de la dernière boucle, le pilote Hendrick Motorsports a bénéficié d'un accident causé par les Toyota et Ford devant lui à l'entrée du Turn 3. « J'ai senti qu'ils devenaient nerveux devant moi, analysait celui qui est devenu ce week-end le premier double vainqueur consécutif à Daytona depuis Denny Hamlin en 2020. J'allais prendre la ligne extérieure de toute façon pour tenter de remonter, car j'étais aux alentours de la sixième place. Oui, j'ai eu de la chance, mais je me suis

fié à mon instinct. Mais j'avais une voiture extraordinaire. J'ai juste eu beaucoup de mal à économiser du carburant et à rester à l'avant. Je n'arrive pas à y croire ! ».

Derrière Tyler Reddick, deuxième pour 23XI Racing, les spectateurs ont chaleureusement applaudi Jimmie Johnson (Chevrolet, 49 ans) pour sa troisième place. Depuis l'arrêt de sa carrière à temps plein en 2020, le recordman de titres en Cup Series (7) se fait plaisir avec quelques courses par-ci, par-là, au volant d'une voiture de son propre team, le Legacy Motor Club. « Je ressens des émotions auxquelles je ne m'attendais pas. Je n'ai jamais été dans cette position en tant que propriétaire d'écurie ! Ma fierté est absolue. »

### PLUIE ET BIG ONE

Cette 67<sup>e</sup> édition du Daytona 500 a été interrompue près de quatre heures à cause d'une averse survenue au dixième tour. À la nuit

tombée l'épreuve est repartie sous le commandement des Ford et Toyota, décidément très en verve sur les superspeedways. Joey Logano (Ford) disposait certainement de la voiture la plus rapide, mais le champion en titre de la Cup Series a rencontré des problèmes de moteur sur un *restart*. Conséquence directe de ces courses en peloton, un effet accordéon engendra un accident impliquant les Chevrolet Trackhouse de Ross Chastain et Helio Castroneves. Le quadruple vainqueur des 500 Miles d'Indianapolis était contraint à l'abandon pour sa découverte de la course floridienne.

Mais c'est surtout Ryan Preece (Ford) qui a livré la cabriole de la soirée. À cinq tours de l'arrivée, le pensionnaire du RFK Racing a décollé avant de partir en tonneaux. « Lorsque la voiture s'est envolée, le silence s'est installé et je n'ai pensé qu'à ma fille. J'ai eu de la chance de m'en sortir indemne ! ».

## VITE

### JORDAN

Dans l'affaire l'opposant aux écuries 23XI Racing (propriété de Michael Jordan et Denny Hamlin) et Front Row Motorsports (propriété de Bob Jenkins), la NASCAR a fait appel de la décision du tribunal de permettre aux deux écuries de courir en tant que franchisées, et donc d'être automatiquement qualifiées à toutes les courses. Affaire à suivre.

### CLASSEMENT NASCAR

16 février 2025. Manche 1/36

**Course :** 1. **W. Byron** (Chevrolet), 2. T. Reddick (Toyota), 3. J. Johnson (Toyota), 4. C. Briscoe (Toyota), 5. J. H. Nemechek (Toyota), 6. A. Bowman (Chevrolet), 7. R. Blaney (Ford), 8. A. Cindric (Ford), 9. J. Allgaier (Chevrolet), 10. C. Buscher (Ford), etc.

### CHAMPIONNATS

**Pilotes :** 1. **R. Blaney** (Ford) 51 pts, 2. W. Byron (Chevrolet) 50, 3. A. Cindric (Ford) 48, 4. T. Reddick (Toyota) 44, 5. A. Bowman (Chevrolet) 42, 6. C. Buescher (Ford) 40, 7. E. Jones (Toyota) 40, 8. J. Johnson (Toyota) 34, 9. J. H. Nemechek (Toyota) 34, 10. C. Briscoe (Toyota) 33, etc.

**Constructeurs :** 1. **Chevrolet** 40 pts, 2. Toyota 35, 3. Ford 30.



# EVANS DEUXIÈME ÉTOILE

Au sein du Toyota Gazoo Racing, Elfyn Evans et Takamoto Katsuta, deux pilotes régulièrement critiqués ont été des animateurs majuscules de l'épreuve hivernale. Il est tôt dans la saison, mais jusqu'ici le Gallois, vainqueur une deuxième fois en Suède, fait forte impression.

Loïc Rocci, envoyé spécial



Le thermomètre avait beau afficher un petit -8 °C, la bataille était brûlante en tête de la course. Le soleil brillait fort dans un ciel d'un bleu sans nuages lorsque les concurrents sont revenus au parc d'assistance d'Umeå après la première spéciale du dimanche matin. Takamoto Katsuta venait de coller 7"5 à Elfyn Evans, lui prenant par la même occasion la première place pour 4"5. L'épreuve avait-elle basculé en faveur du Japonais ? Bien qu'adversaires, les deux équipiers ne se sont pas ignorés dans la zone de regroupement avant de rejoindre leurs mécaniciens. « Comment êtes-vous passé dans le croisement avant la maison ? », a demandé Elfyn en s'approchant de Takamoto, lequel inspectait les clous de ses pneus. « J'ai trop freiné avant le virage et cela a été une galère pour s'en extraire. » « Oh... là, s'est exclamé le Japonais visualisant immédiatement l'endroit dont parlait son rival. Non, cela a été correct, pas de problème. J'ai trouvé que les conditions étaient vraiment bonnes. »

Ces deux pilotes font partie des acteurs les plus sympathiques de la petite troupe du WRC. Malgré la tension à ce moment-là de l'épreuve, ils se sont montrés parfaitement accessibles. Elfyn s'est d'abord mis à sourire avant de répondre à une question posée en les regardant l'un après l'autre. « Est-ce que c'est plus difficile à accepter de se faire battre par un équipier ? Ce n'est jamais agréable d'être devancé... par personne... ». « Moi, je trouve que c'est plus compliqué, l'a coupé Taka. Tu as la même auto que lui, les mêmes pneus, les mêmes infos et une préparation identique... et pourtant il est plus rapide... Ce n'est pas toujours facile à admettre. » Rejoignant leur team, ils ont eu une ultime discussion avec Jari-Matti Latvala avant de s'affronter dans les deux dernières ES. Comme le veut la règle chez Toyota, ils ont pu le faire sans recevoir de consigne. Cela a offert une course ouverte, très plaisante à suivre.

## ELFYN PREND LES RÊNES

S'ils se sont retrouvés en duel dans les derniers kilomètres, les deux pilotes Toyota ont connu auparavant des courses différentes. Bien qu'ouvrant la route, Evans a su profiter des chemins gelés pour rester aux avant-postes. Son plus grand défi a été de traverser la 2<sup>e</sup> boucle du vendredi après-midi après notamment le passage des voitures historiques. Malgré une surface plus polluée et quelques portions de terre, il est parvenu à achever cette première étape en leader. À partir de là, tout était envisageable pour lui, au grand étonnement ▶

# 1



Elfyn Evans-Scott Martin  
(Toyota)

en 2h33'39"

# 2



Takamoto Katsuta-Aaron  
Johnston (Toyota)

à 3"8

# 3



Thierry Neuville-Martijn  
Wydaeghe (Hyundai)

à 11"9

*Elfyn Evans et Scott Martin ont renoué avec la victoire en Suède. En 2020, l'épreuve se déroulait au sud du pays et manquait cruellement de neige !*



RED BULL CONTENT POOL

10<sup>E</sup>

victoire d'Elfyn Evans

2<sup>E</sup>

victoire d'Evans en Suède

95<sup>E</sup>

victoire de Toyota en WRC

7<sup>E</sup>

victoire de Toyota en Suède

de Latvala. « Avant le départ, j'étais persuadé que les positions sur la route, l'évolution des conditions et les nouveaux pneus créeraient des écarts importants... mais je m'étais trompé. »

En début de course, Evans a résisté aux assauts des Hyundai d'Adrien Fourmaux et Ott Tänak (voir page 74). Les débats étaient dictés par les conditions, mais aussi par les contraintes que les concurrents acceptaient de faire subir à leurs pneus. Fallait-il « taper » dedans au risque de voir les clous disparaître ? Était-il plus prudent d'en prendre deux de rechange pour les derniers tronçons, quitte à être handicapé par le poids supplémentaire ? Tandis que chacun se creusait la tête, la tendance générale a été que les Hankook détestaient absolument la neige fraîche, mais qu'ils permettaient de s'exprimer sur la glace. Alors qu'une catastrophe était redoutée, les gommes se sont fait oublier durant le week-end en ne perturbant pas du tout le déroulement de la course, ce qui n'a pu que ravir le manufacturier asiatique. Il n'y avait guère que Kalle Rovander à pester contre les montes sud-coréennes (voir page 76).

Le sujet majeur de cette 72<sup>e</sup> édition était en revanche la superbe performance de Takamoto Katsuta. L'année dernière déjà, il était passé tout près de la victoire, se laissant submerger par la pression et finissant dans une congère. Sorti essoré d'une saison 2024 durant laquelle il a bien failli perdre son baquet (il a été mis à



*Takamoto Katsuta est satisfait : il sent que sa 1<sup>re</sup> victoire en WRC approche.*

DPPI/N. KATIKIS

pied pour une manche à l'automne en raison d'erreurs à répétition), le Japonais tente une autre approche. « Je voulais inscrire des points pour le team », expliquait-il. Peu dans le rythme au Monte-Carlo, il avait eu la malchance d'abandonner en se coincant dans un endroit improbable le dimanche. Échaudé par cette nouvelle mésaventure, il a cette fois pris l'épreuve par le bon bout, se montrant rapide, mais prudent en début de meeting et haussant le tempo le vendredi après-midi sur un tronçon qu'il apprécie (ES5). Leader, il n'a toutefois pas tout tenté pour garder sa position. « Car les conditions s'annoncent différentes samedi. »

Placé en embuscade au 2<sup>e</sup> rang, il connaissait, comme pour l'ensemble de ses collègues, quelques frayeurs sur des chemins à l'adhérence variable. Rien ne l'empêchait cependant de rester au contact d'Evans et de profiter d'un moment de relâchement du Britannique le dimanche matin. « J'ai été étonné de voir notre temps et de réaliser que nous étions en tête, se remémorait-il. Je savais que nous avions effectué une bonne 16<sup>e</sup> spéciale, mais pas au point de devenir leaders ! ». À distance, Latvala sentait la nervosité gagner Evans à cet instant. « Là, j'ai vu ressurgir "l'ancien Elfyn" (rires), celui qui était trop nerveux. Mais ce que j'ai trouvé très fort chez lui, c'est la manière dont il a su se ressaisir. »

Effectivement, Evans reprenait son bien dès l'ES sui-

## INSTANT DÉCISIF

Avec la mise en place du « dimanche en or » (porteur de points sur la base des chronos dominicaux), il est rassurant de constater que les organisateurs programment des ultimes étapes suffisamment sélectives pour que les points distribués aient une réelle valeur. C'était déjà le cas au Monte-Carlo. Cela l'a encore été en Suède où trois ES et 67,32 km étaient à couvrir. Si la Power Stage n'était pas forcément très intéressante, elle de Västervik (29,35 km) à faire deux fois était redoutable. Elfyn Evans s'est montré excellent au cours du 2<sup>e</sup> tour. Que ce soit dans la partie technique du début, dans les portions à 190 km/h du milieu ou dans les courbes traîtresses de la fin, il n'a pas commis une seule erreur. Alors que la surface avait encore évolué par rapport à ce qu'il avait expérimenté tôt le matin, il a pris beaucoup de risques pour combler son retard. Impérial, le Gallois a repris la tête jusqu'au terme.



DPP / N. KATIKIS

vante, assez nettement. Erreur de Katsuta ? Non, juste un excès de prudence. « Je n'ai pas voulu faire d'erreur... j'ai gardé une marge. » D'où des sentiments très partagés. « Ce n'est pas facile à accepter. À la fois nous pouvons être satisfaits de ce que nous avons accompli pendant trois jours avec Aaron (Johnston son copilote. Ndlr), à la fois il y a de la frustration. J'ai cependant décidé de ne pas tout tenter pour gagner ici pour ne pas risquer de décevoir le team et c'est important de ramener un 2<sup>e</sup> doublé en deux courses. Notre tour viendra. » Le Japonais de 31 ans ne semble pas trop ruminer cette défaite, même s'il aurait aimé décrocher son premier succès en Mondial cet hiver. « Taka est désormais prêt pour gagner un rallye », confirme pour sa part Latvala.

#### CARTON PLEIN POUR EVANS

Avec Elfyn Evans, il ne faut pas trop se fier aux apparences. À la suite de son revers net dans l'ES16, il n'a rien laissé paraître de sa déception. L'expression est restée la même. Son sourire et sa décontraction après cette « taule » n'étaient qu'une façade, laquelle a laissé place à une énorme volonté de reprendre son bien. Perdu dans un faux rythme au premier passage, il a corrigé le tir dans la 2<sup>e</sup> boucle (ES17), assommant son adversaire pour redevenir leader, démontrant au passage qu'il n'est pas aussi inoffensif que sa voix et son langage corporel peuvent le laisser paraître. Emporté dans son élan, il a également signé un superbe chrono dans la Power Stage. Les 5 points inscrits sont venus s'ajouter aux 5 du « dimanche en or » et aux 25 de la victoire. Evans est donc seulement le deuxième pilote à réaliser le score parfait sur une épreuve depuis Thierry Neuville au Monte-Carlo l'an passé, ce qui témoigne de la difficulté de l'exercice. Le bilan de ce début de championnat est complètement en la faveur du Gallois. Il reste certes 12 courses, mais jusqu'ici la solidité du pilote de 36 ans, à laquelle il faut associer son copilote Scott Martin impeccable et une Yaris GR Rally 1 performante en toutes circonstances, font de cet attelage un prétendant très crédible pour un titre dont il est passé tout près en 2020 et 2021. ■



RED BULL CONTENT POOL

## QR ? ELFYN EVANS

Double vainqueur du Rallye de Suède (2020, 2025)

“ IL EST BIEN TROP TÔT POUR S'EMBALLER ”

**Le nouveau leader du championnat a pris la clé des champs face aux Hyundai, mais il sait que les deux premières épreuves disputées ne sont pas représentatives de la suite du calendrier.**

**Comment expliquez-vous votre aisance en Suède, cinq ans après votre premier succès ici ?**

(Rires) Je ne sais pas vraiment. C'est un beau rallye que j'ai toujours apprécié. Le profil des routes convient bien à mon pilotage. C'est fluide, avec de très hautes vitesses, un peu comme en Finlande.

**Pensiez-vous pouvoir gagner avant le départ ?**

Non. Après les reconnaissances, je me disais qu'avec les conditions dans lesquelles nous allions évoluer, il serait peut-être possible de se battre. Au shakedown, nous avons vu que la glace pouvait nous fournir un petit avantage, mais je m'attendais à souffrir beaucoup le vendredi après-midi. En fait, cela s'est beaucoup mieux passé que redouté. Cette manière avec laquelle nous avons négocié cette étape est ce qui me satisfait le plus à l'issue de cette manche.

**C'est à partir de ce moment-là que vous vous êtes dit que la victoire était possible ?**

Effectivement. C'était encore très serré avec plusieurs autres équipages et j'ai essayé de ne pas trop penser à la première place, mais il était certain que nous avions toujours nos chances.

**Durant toute l'épreuve, vous avez été un des rares pilotes à ne jamais se plaindre de la voiture ou des pneus. Est-ce que cela signifie que vous avez connu une course parfaite ?**

C'était marrant de discuter avec d'autres concurrents et de se rendre compte à quel point nous pouvions avoir des perceptions ou des analyses différentes à l'issue des spéciales. Dès ma journée d'essai, j'ai trouvé des réglages qui me convenaient bien et même si j'ai tenté d'aller dans d'autres directions, je suis toujours revenu à la position de départ. De même durant la course. Malgré les conditions, je n'ai quasiment fait aucun changement sur ma voiture hormis quelques « clicks » d'amortisseurs.

**Avec deux podiums, dont une victoire, vous voilà bien parti pour le titre ?**

Ce n'est que le début de saison. Pour le moment, il semble que le package dont nous disposons fonctionne en notre faveur. Il ne faut cependant pas oublier que nous venons de disputer deux épreuves très spécifiques et que nous n'utiliserons plus ces pneus cloutés de la saison... Il est bien trop tôt pour s'emballer.

Propos recueillis par Loïc Rocci



HYUNDAI

## ÇA PATINE

**Si les i20 Rally1 ne sont pas larguées par les Yaris en performances pures, cela n'a pas empêché l'équipe sud-coréenne d'être battue pour la deuxième fois en autant de courses. Les erreurs des équipages, les soucis de fiabilité et le manque d'adaptation aux pneus Hankook ont favorisé un nouveau doublé japonais.**

Loïc Rocci

L'an dernier, au même moment de la saison, Hyundai comptait deux victoires en deux courses. Thierry Neuville avait triomphé au Monte-Carlo et Esapekka Lappi en Suède. Ces succès n'avaient pas empêché la marque sud-coréenne de perdre le titre Constructeurs en fin d'année, mais cela avait obligé Toyota à demander à Sébastien Ogier de faire des heures sup... La situation est complètement inversée alors que le line-up constitué par Cyril Abiteboul apparaissait plus solide que celui de Toyota quand Ogier n'est pas là. Jusqu'ici, cela n'est cependant pas suffisant. En Suède, les i20 ont trop rapidement laissé

les Yaris occuper les meilleures places sans pouvoir modifier la hiérarchie.

Il faudra sans doute quelques jours à Adrien Fourmaux et Alex Coria pour oublier ce cauchemar suédois. Tout avait pourtant très bien démarré avec deux meilleurs temps sur des spéciales nouvelles du vendredi où les Tricolores ont su profiter de leur position et de tout le travail de préparation accompli en amont. « Sans un moteur calé dans l'ES5 sur un freinage, nous aurions même pu prendre la tête », souriait celui qui était parfaitement dans le match le vendredi soir avec 7"9 de retard sur le leader. Le samedi matin, Adrien commettait

une erreur de débutant en oubliant d'attacher son casque avant le départ de l'ES11. « Cela ne m'était jamais arrivé et je peux te dire que depuis je suis sans cesse en train de vérifier (il se touche le cou. Ndlr). Après, nous avons fait une petite faute (dans l'ES13. Ndlr), mais elle a eu de lourdes conséquences. Il faut parfois un peu de chance avec les murs de neige. Ce n'était pas notre jour. Il y avait un moment que je n'avais pas eu de mauvais week-end et cela me procure une sensation que je n'aime pas du tout. Après le podium au Japon, la victoire à Monza, celle au Dévoluy, la 3<sup>e</sup> place au Monte-Carlo... c'est dur à accepter,



RED BULL CONTENT POOL

*mais nous n'allons pas rester là-dessus et nous allons rebondir. »*

Son erreur a sans doute été due à une trop forte volonté de réparer sa faute avec le casque, bien que le Nordiste n'adhère pas à cette analyse. Dans l'ES12 d'avant sa sortie, il y avait déjà eu une alerte qui s'était traduite par la traversée d'un mur de neige et, quelques minutes plus tard, par le retrait pour la journée. La suite ne pouvait pas être agréable avec du balayage et l'impossibilité de marquer de gros points le dimanche. « *Nous en avons pris un (celui de la 10<sup>e</sup> place. Ndlr), minuscule, juste histoire de dire que nous ne sommes*

*pas venus jusqu'ici pour rien. »* Afin de bien terminer le week-end, Fourmaux recevait tardivement de la part de la FIA une amende de 10 000 euros pour un juron qu'il s'est adressé à lui-même à l'arrivée de la Power Stage. Avec encore 20 000 euros en sursis en cas de récidive, il n'est pas certain qu'Adrien fasse beaucoup d'efforts pour parler aux arrivées des spéciales. Et on le comprendrait. Son camarade d'écurie, Ott Tänak, lui a montré la voie à suivre notamment quand rien ne va, se montrant ingénieux en Suède dans cet exercice de la langue de bois.

### **TÄNAK RONGE SON FREIN**

En début de course, l'Estonien était parfaitement dans le tempo. Ne disposant pourtant pas des meilleures conditions de route, il parvenait à suivre le rythme de la Yaris d'Evans tout en repoussant celle de Katsuta. « *J'ai essayé de préserver mes pneus dans les premières spéciales de la 2<sup>e</sup> boucle, expliquait-il, mais le dernier tronçon était tellement recouvert de neige que cela n'a pas joué en ma faveur. La journée a cependant été positive* ». Il était la menace principale des japonaises, s'installant même ponctuellement en tête après l'ES7. Bien calé en embuscades et bénéficiant cette fois d'un ordre de départ avantageux, il affichait ses intentions en se plaçant à 1"6 d'Elfyn au moment de l'ouverture des débats. Tout s'écroulait alors. Au volant d'une Rally1 affectée par un souci de pression sur le liquide de refroidissement, l'Estonien devait composer avec des projections sur son pare-brise et une i20 ne répondant pas à ses désirs pratiquement durant toute la journée. « *Alors que cette étape s'annonçait prometteuse, nous avons ensuite perdu de la vitesse. Nous n'avons jamais retrouvé nos performances et cela a été difficile.* »

S'élançant avec une auto désormais en pleine possession de ses moyens, Ott tentait de reprendre le podium au cours des ultimes spéciales, mais il se heurtait à son équipier Thierry Neuville. « *Quand tout était réuni, nous avons pu voir que nous avons les arguments pour viser le podium, résumait-il. Cela n'a cependant pas toujours été le cas. Nous avons concédé trop de temps pour espérer remonter. À nous de faire mieux sur le prochain rallye... même si je n'ai pas encore pu voir à quoi ressemble les pneus Hankook pour la Terre.* »

### **LA PATIENCE DE NEUVILLE RÉCOMPENSÉE**

Sachant parfaitement qu'il allait souffrir en début d'épreuve malgré un excellent ordre de départ (6<sup>e</sup> au Monte-Carlo), Thierry Neuville est progressivement rentré dans son rallye en poursuivant sa découverte des pneumatiques. « *En fonction de l'évolution des conditions, nous n'avons pas cessé de travailler sur la voiture pour corriger le sous-virage, expliquait le champion du monde 2024. Parfois, nous sommes allés dans la bonne direction, parfois c'était moins bien. Comme toujours*

*dans ces moments, il fallait trouver la limite entre attaquer fort et dépasser cette limite en commettant une faute. »*

Ponctuellement 6<sup>e</sup>, il a su peu à peu reprendre des places et se montrer de plus en plus dangereux, signant quatre meilleurs temps. Sans jamais s'énerver, il a distancé ses équipiers, puis s'est mis à croire à la victoire. Son 3<sup>e</sup> rang final constitue une belle récompense pour son abnégation et celle de Martijn Wydaeghe qui a été malade tout au long du rallye. « *Il y a même un petit sentiment de déception de finir à cette position, reconnaissait-il. Aujourd'hui encore (dimanche. Ndlr), j'y ai cru... Nous n'avons que 6" de retard, mais cela n'a pas fonctionné. Depuis le début, notre week-end a été perturbé. Il y a eu des hauts et des bas contrairement à Elfyn et Taka qui ont connu une épreuve pas loin d'être parfaite. Cela n'a pas été notre cas. Jeudi soir, je n'avais pas le bon feeling et, par la suite, je me suis battu avec du sous-virage qui intervenait en plein milieu des ES surtout si elles étaient longues. Il a été difficile durant cette manche de savoir réellement quelle était la meilleure position sur la route. Parfois, nous avons pu faire de gros temps, mais d'un autre côté il nous est aussi arrivé de recevoir 5" ou 6" dans le tronçon.* » Thierry concède 15 points supplémentaires à Evans pendant que Hyundai perd du terrain, ce qui a le don d'agacer le patron Cyril Abiteboul.

### **« UN MAUVAIS DÉMARRAGE POUR HYUNDAI »**

« *Même si ce qui compte, c'est la fin de la saison, nous venons de vivre un très mauvais démarrage de championnat, a concédé le Français, président de Hyundai Motorsport. Avec le nouveau barème de points, il est vrai que cela donne un écart important (120 pour Toyota, 72 pour Hyundai. Ndlr), mais qu'il est aussi facile à combler. Nous avons surtout voulu éviter de repartir de Suède avec un 0. L'objectif est atteint. Il n'est pas très étonnant que les évolutions apportées à la voiture n'aient pas transfiguré son comportement ici. Elles seront surtout utiles plus tard dans l'année sur l'asphalte et sur les spéciales de terre souple comme la Finlande ou le Chili. Ce qui est certain, c'est qu'il nous manque quelque chose pour battre les Toyota et que nous devons travailler. Cela a été compliqué pour Adrien (Fourmaux. Ndlr), mais également pour nos deux autres équipages. Notre retard aurait pu être encore plus grand si nous avions pris plus de risque. Je trouve que les Toyota sont plus compétitives en ce début de saison. Il s'agit de rallyes assez atypiques, donc nous devons attendre des épreuves plus classiques avant de pouvoir nous prononcer* ».

Le raisonnement du Français se tient, mais il devra cependant patienter plusieurs semaines avant de se retrouver sur une manche « classique », car le prochain déplacement va s'effectuer au Kenya, l'une des chasses gardées de Toyota depuis 2021. Hyundai sera-t-elle en mesure d'inverser cette tendance ? ■



TOYOTA

## ROVANPERÄ CHAMPION AU FOND DE LA CALE

**Comme au Monte-Carlo, Kalle Rovannerä est passé à côté de son sujet. Jamais dans le rythme et ne trouvant pas la solution pour faire fonctionner ses pneus, le prodige est apparu congelé. Au point d'inquiéter pour la suite ?**

Loïc Rocci

Sur le port de Monaco, Kalle Rovannerä avait essayé de se rassurer. À la fin d'un Rallye Monte-Carlo quelconque (4<sup>e</sup>) durant lequel il avait surtout répété qu'il était incapable de conduire vite dans de telles conditions, le double champion du monde WRC (2022, 2023) jouait la carte de la fausse décontraction. « Nous verrons en Suède si je sais encore conduire », avait-il lancé. Au regard de ce qu'il a affiché sur les chemins du comté de Västerbotten, il semble que non. Le sociétaire de Toyota était pourtant celui qui avait le mieux préparé cette manche. Avant d'effectuer sa journée de test, il avait en effet été l'unique pilote de Rally1 à évoluer dans des conditions hivernales en se rendant à l'Arctic Rally (Finlande). Les sensations ressenties durant cette épreuve n'avaient pas été exceptionnelles, notamment en raison des pneus fournis par le nouveau fabricant Hankook, et il avait entamé la Suède sans réelles certitudes. Les seules dont il dispose à présent ne sont guère réjouissantes. Il est

le candidat au titre qui sait le moins bien exploiter les nouvelles enveloppes sud-co-réennes. À Umeå, Kalle n'a pas été capable de se mêler à la bagarre, dès les premiers kilomètres. La surface était bien différente du Monte-Carlo, mais ses commentaires ont été du même ordre.

### UN PILOTAGE À REVOIR

Kalle Rovannerä s'était bâti une solide réputation de talent brut avec ses vidéos de roulage sur glace, alors qu'il n'était qu'un gamin. Or, désormais un adulte de 24 ans, le fils de Harri Rovannerä est apparu désemparé. Sans rythme en début d'épreuve, il ne s'est immiscé dans le trio de tête du général que lors de la super spéciale du jeudi. Ayant retrouvé quelques sensations, il s'est ébroué le samedi matin lorsque le thermomètre est descendu sous les -10 C°. Auteur d'un scratch et de deux 2<sup>e</sup> temps, il a donné l'impression d'être de retour... avant de retomber dans sa léthargie et un anonymat qui dénote avec

son palmarès et les attentes placées en lui. « Je suis incapable de piloter de cette façon, assénait-il sans même apparaître véritablement affecté. J'ai essayé plusieurs choses, mais cela ne marche pas. Nous avons beaucoup travaillé sur les réglages voiture tout au long du week-end sans réellement mettre le doigt sur quelque chose qui me convienne parfaitement. Cela a fonctionné par moments, selon les conditions de route. C'était notamment très verglacé le deuxième jour et cela nous a permis d'être plus performants, mais dans la seconde boucle, sur de la neige brassée, je me suis de nouveau retrouvé à la peine ».

Perdant un peu de sa motivation, le Finlandais s'est contenté d'un 5<sup>e</sup> rang peu flatteur. « J'ai un peu de mal avec les pneus, a-t-il reconnu. Ils ne conviennent pas vraiment à mon style de conduite. Je ne peux pas être agressif sur la prise de virages comme à mon habitude. La manière dont je rentre dans les courbes et dont je freine, ne fonctionne pas. Il n'est pas facile de lutter contre son instinct et de changer sa façon de conduire quand on se bat à coups de dixièmes de seconde. Pour moi, ce n'est pas naturel. À partir du moment où je dois réfléchir à ce que je fais... ce n'est pas bon. En arrivant ici, je pensais que cela ne serait pas simple. Je ne m'attendais cependant pas à ce que cela soit si mauvais. J'espère juste que cela ne sera pas comme ça sur la terre aussi... ou alors la saison va être très longue ! ». Il est encore bien trop tôt pour s'alarmer, mais Kalle Rovannerä doit vite trouver une solution, car ses rivaux ne sont pas disposés à l'attendre. ■

M-SPORT

# McERLEAN DÉJÀ VERT



**S'il y en a bien un qui n'était pas attendu sur les spéciales nordiques, c'est l'Irlandais. Étonnant pour ses débuts avec la Puma dans de telles conditions, Joshua n'a pas eu à rougir face à ses équipiers, même s'il n'a pu éviter de sortir la pelle pour s'extraire d'un mur de neige le dimanche.**

Loïc Rocci

Il serait injuste de ne retenir que ces images de la Ford Puma n°55 proprement garée et complètement enneigée dans l'ES16 de Västervik. Avant de se retrouver dans cette situation qu'ont connu tous les grands champions avant lui sur ce terrain, l'Irlandais avait affiché des performances surprenantes, alors qu'il expérimentait pour la première fois la Suède avec une Rally1. Respectant au pied de la lettre les consignes de M-Sport, Joshua (« quand mes proches m'appellent comme cela, je sais que je vais passer un mauvais moment », rigole-t-il) n'avait absolument rien tenté au Monte-Carlo. Il était juste allé au bout du week-end sans abîmer un seul rétroviseur, mais sans étinceler non plus (7<sup>e</sup> à plus de 10 minutes). S'il était important de franchir cette première marche,

sa progression en WRC ne pouvait pas fonctionner plus longtemps de cette manière. Il fallait qu'il expérimente des choses, qu'il se serve enfin de la pédale de droite pour voir ce que la Puma a dans le ventre et ce que lui est capable d'en faire. N'ayant pour bagage à Umeå qu'une participation assez anonyme en 2022 (13<sup>e</sup> sur 16 du WRC2...), il était clair qu'il avait beaucoup à apprendre. « J'ai été le 3<sup>e</sup> à effectuer des tests avec M-Sport, donc il y avait pas mal d'informations disponibles, notamment sur les nouveaux pneus Hankook, racontait-il avant le départ. C'est bien d'avoir Martins (Sesks. Ndlr) et Greg (Munster. Ndlr) dans le team, parce qu'ils ont déjà de l'expérience sur la neige. Pour moi, il me semble que c'est moins compliqué de passer de la Rally2 à la Rally1 sur ce type de terrain

que de le faire au Monte-Carlo, par exemple. Cela m'est plus naturel et je réussis un peu plus à jouer avec la voiture. Il faut que je parvienne à croire en mes capacités tout en n'oubliant pas de sourire et de prendre du plaisir. (Rires) J'espère que cela nous aidera à atteindre une place dans le Top 7. » Son début de course a dépassé ses attentes.

## DES SIGNES ENCOURAGEANTS

Le parcours et les spécificités du rallye de Suède représentent un excellent test pour juger des aptitudes d'un pilote. Certains n'ont jamais trouvé la bonne méthode pour réussir à exploiter le grip proposé par les pneus à clous. Parvenir à glisser des quatre roues et à se servir des murs de neige, mais pas trop pour rester sur la route, est une science que des spécialistes de l'asphalte n'ont quasiment jamais assimilée. McErlean a eu de la chance que sa formation soit mixte. Il n'est pas apparu aussi perdu et hésitant qu'au Monte-Carlo et cela s'est ressenti dans les chronos. En début d'épreuve, il s'est même permis de figurer en tête des Ford, ce qui n'était pas attendu alors que

Munster disputait son 2<sup>e</sup> rallye de Suède et que Sesks connaît mieux la voiture et ces conditions. Si McErlean est ensuite progressivement rentré dans le rang, ces premières ES ont laissé entrevoir de belles promesses. « Certes, je regrette vraiment d'être parti à la faute dimanche matin, concluait-il, mais je considère que cela fait aussi partie de l'apprentissage. Au moins, je sais me servir de la pelle. (Rires) C'est tout de même positif d'avoir pu terminer la course. Je retiens également les bonnes performances du premier jour. C'est prometteur de voir que nous avons la vitesse pour nous hisser dans les cinq premiers. J'en ai été le premier surpris, mais c'est encourageant et le team a aussi apprécié ces chronos. Nous nous tournons désormais vers un exercice encore complètement différent où il s'agira de se montrer patients. »

Au Kenya (20-23 mars), Josh McErlean vivra une nouvelle phase dans son apprentissage. Mais attention de ne pas se laisser griser et de griller les étapes, la sanction serait immédiate. ■

WRC2

# SOLBERG INTOUCHABLE

Pour la troisième année consécutive, Oliver Solberg s'est montré intraitable. Un souci de moteur a généré des inquiétudes, mais le Suédois a triomphé devant des Finlandais impuissants.

Loïc Rocci



DPP

Quelques heures avant le départ du rallye, la liste des engagés en WRC2 apparaissait très alléchante. Dans le parc d'assistance d'Umeå, ils étaient plusieurs à vouloir battre le fils de Petter Solberg, vainqueur voilà pile deux décennies. Préférant laisser planer le doute, Oliver se montrait pour sa part plus réservé. « J'ai encore besoin de travailler sur la voiture, disait-il. Je dois maîtriser les nouveaux pneus. J'avais pour coutume de partir fort et d'ensuite contrôler à mon rythme, mais je ne pense pas pouvoir faire de même cette fois. » Les premiers chronos de la Toyota

GR Yaris disaient le contraire. Sans se montrer peut-être autant dominateur qu'avec la Škoda Fabia RS, le Suédois est tout de même parvenu à progressivement distancer ses rivaux. Au milieu du vendredi, il comptait déjà 20" de marge. C'est alors qu'il a éprouvé la seule alerte du week-end, à savoir une perte de la puissance de son moteur 3 cylindres. « Ce qu'il y a eu de très perturbant, racontait son copilote Elliott Edmondson après coup, c'est que personne ne connaissait l'origine du problème. Entendre le team nous répondre qu'ils n'étaient pas certains d'avoir résolu le souci a été un peu déstabilisant ! »

## ROOPE LE MEILLEUR DES AUTRES

Sceptique, Oliver est reparti prudemment le samedi. Se rendant compte que la réparation du team Printsport fonctionnait, il a pu continuer sa marche en avant, jusqu'à compter 39" de marge à la fin de la 2<sup>e</sup> étape. Il ne lui restait plus qu'à conclure pour offrir un joli cadeau d'anniversaire à sa maman, Pernilla. « Cela a été un excellent week-end, souriait-il. Le travail effectué a payé. Les performances sur la glace sont encourageantes. Nous devons maintenant débiter les essais sur la terre pour aller chercher des points au Kenya (20-23 mars). »

Derrière Oliver, la bataille a été plus serrée. Sans une excursion hors piste (ES10), Georg Linnamäe avait ses chances pour la 2<sup>e</sup> place. Il a laissé les Finlandais en découdre et Roope Korhonen s'est affirmé, comme le plus vélocé. Le champion de Finlande en titre a résisté à Mikko Heikkilä et Lauri Joonas. Chez les locaux, Isak Reiersen s'est montré plus convaincant que le revenant Pontus Tide- mand (8<sup>e</sup>) qui a eu du mal face à des garçons tous plus jeunes que lui (34 ans). Découvrant la Ford Fiesta en WRC2, Romet Jürgenson a confirmé le talent déjà affiché en JWRC, lors de son



INSTAGRAM CLAIRE SCHÖNBORN

## VITE

### SCHÖNBORN

Le programme mis en place par le promoteur pour trouver la pilote féminine qui disputera le JWRC, cette année, a connu son épilogue en Suède. Claire Schönborn était opposé à Lyssia Baudet. Si elle a connu une alerte le jeudi soir avec un souci d'intercom, l'Allemande de 25 ans a dominé les débats. Améliorant ses performances, la Belge n'a cependant pas réussi à faire douter son adversaire pour inverser la tendance. Celle qui disputait seulement son 5<sup>e</sup> rallye et le premier sur la neige va donc poursuivre son apprentissage avec comme prochain objectif le Portugal (15-18 mai).

### FRANÇAIS

Plusieurs Tricolores avaient fait le déplacement jusqu'à Umeå avec comme ambition majeure de se faire plaisir. Habitué du Trophée Andros, Didier Thorat (associé à Olivier Brouze, 51<sup>e</sup>) retentera l'expérience en travaillant un peu plus ses notes. Thibaut Poizot et Marion Grand (48<sup>e</sup>) savent qu'ils doivent bûcher les parties rapides pour être plus à l'aise en Suède. Éric Royère et Alexis Grenier, (42<sup>e</sup>) reviendront en passant d'abord par l'Arctic avec l'équipe Chazel en 2026 et Tony Ribaud et Cyrielle Delorme (41<sup>e</sup>) ont constaté que les bosses de la Barna Arena peuvent se négocier sans souci.

### JWRC

## GILL S'IMPOSE, JOHANSSON MÈNE

**Dans un plateau en nette diminution, une faute a privé Mille Johansson de réaliser le doublé après 2024, laissant Taylor Gill l'emporter.**

Avec douze autos contre dix-neuf engagées l'an passé sur la neige suédoise, le bilan de cette ouverture du Junior WRC n'est pas bon. Il est d'autant plus inquiétant au moment de détailler l'effectif. Sur ces douze Rally3, deux sont directement alignées par la FIA et deux par le promoteur (c'était quatre pour le FIA Rallye Star en 2024). Il existe clairement une désaffection pour cette compétition censée repérer les talents de demain. Les causes sont évidentes. Le JWRC est un championnat trop coûteux, qu'il va peut-être falloir repenser.

En attendant, les favoris ont été au rendez-vous. Après son succès voilà douze mois au même endroit, Mille Johansson était attendu. Sur ses terres, le Suédois s'est immédiatement porté en tête. Désireux de marquer beaucoup de points en gagnant des spéciales (le JWRC sanctionne les meilleurs performeurs avec des unités bonus), il a maintenu son niveau d'attaque... jusqu'à se planter dans un mur de neige (ES11). Taylor Gill n'en demandait pas tant ! Tandis que l'Australien, couvé par la FIA et résidant en Finlande, se dirigeait tranquillement vers la victoire, Johansson continuait d'empiler les scratches. Cela lui permettait de revenir au 2<sup>e</sup> rang et d'engranger aussi 12 points supplémentaires. Sur la troisième marche du podium, l'expérimenté Eamonn Kelly obtient une belle récompense après une manche disputée contre les deux Turques (Ali Türkkan et Kerem Kazaz). Possédant la vitesse pour viser le podium Tristan Charpentier (associé à Florian Barral) était 3<sup>e</sup> du JWRC avant de se faire piéger dans l'ES5. Tombé 11<sup>e</sup> de la catégorie, il parvenait à remonter jusqu'en 9<sup>e</sup> position, inscrivant 3 points. Ayant déjà grillé son joker, il devra se montrer irréprochable pendant les quatre courses restantes. Enfin, Mattéo Chatillon (Renault), aligné en WRC3, a connu une nouvelle mésaventure après le Monte-Carlo. Malgré de très bons temps, il doit se contenter de la 8<sup>e</sup> place.

L.R.

sacre l'an dernier. L'Estonien ne disposait pas de la monture la plus performante, mais il n'a pas été ridicule, accrochant un 7<sup>e</sup> rang très acceptable. Enfin, débutant en WRC2, Tuukka Kauppinen (50<sup>e</sup> après un radiateur percé à la suite d'une sortie) s'est signalé par des chronos surprenants. Le gamin de 18 ans, vainqueur de l'Arctic devant Kalle Rovanperä, a effectué une formation accélérée en anglais, pour mieux maîtriser la langue. S'il continue à s'exprimer aussi bien derrière le volant, cela ne sera pas une barrière ; il sera intéressant de suivre ce pilote dans les prochains mois. ■



DPPI

CHECK-LIST

**10**  
/10



**ELFYN  
EVANS  
SCOTT  
MARTIN**

Auteur d'un Monte-Carlo très solide, il a confirmé en Suède son excellent état d'esprit. Bien qu'ouvrant la route vendredi, cela ne l'a pas empêché d'être à la bagarre pour la victoire. Se jouant de toutes les situations, il fut régulier et fiable.

**9**  
/10



**TAKAMOTO  
KATSUTA  
AARON  
JOHNSTON**

Toujours malade, le Japonais est apparu diminué, mais cela ne s'est pas ressenti dans les temps. Il s'est hissé ponctuellement en tête avant de continuer à lutter pour la victoire jusqu'à la fin. Il n'a pas déçu.

**8**  
/10



**THIERRY  
NEUVILLE  
MARTIJN  
WYDAEGHE**

Impressionnant de régularité, il s'est accroché pour monter sur le podium. Avant le départ, le Belge savait qu'il devait trouver le mode d'emploi des pneus Hankook, mais sans prendre tous les risques. Une tactique payante.

**7**  
/10



**OTT  
TÄNAK  
MARTIN  
JÄRVEOJA**

Ayant conservé le même état d'esprit agréable qu'au Monte-Carlo, il figurait sur la liste des vainqueurs potentiels. Des ennuis mécaniques samedi l'ont écarté du podium, mais son bilan n'est pas catastrophique. Sa patience aura cependant une limite...

**6**  
/10



**MARTINS  
SESKS  
RENARS  
FRANCIS**

Moins flamboyant que lors de ses débuts et ne voulant pas hypothéquer ses chances d'apprentissage, il s'est montré trop sage, ne sortant de sa réserve qu'à quelques timides reprises.

**5**  
/10



**JOSH  
McERLEAN  
EOIN  
TREACY**

Avec une seule journée de test dans ces conditions, il s'est signalé par des temps étonnants le vendredi. L'Irlandais s'est attaché

à accumuler les kilomètres. Pas très loin de Sesks, il s'est même permis de devancer Munster, pourtant plus expérimenté. Son hors-piste du dimanche ternit un peu le bilan.

**5**  
/10



**GRÉGOIRE  
MUNSTER  
LOUIS  
LOUKA**

Bien que disputant son 2<sup>e</sup> Rallye de Suède avec la Ford Puma, il a éprouvé des difficultés à se mêler à la lutte des plus rapides, perdant du temps le vendredi qui l'a ensuite obligé à ouvrir la route. Le Luxembourgeois inscrit tout de même ses premiers points en 2025.

**4**  
/10



**SAMI  
PAJARI  
MARKO  
SALMINEN**

Après un Monte-Carlo quelconque, l'espoir finlandais était attendu sur un terrain qu'il maîtrise mieux. Une crevaison dès l'ES2 et 40<sup>e</sup> perdues l'ont plombé, mais il n'a rien montré d'époustouflant ensuite. Son résultat final est correct, mais la manière a déçu.

**3**  
/10



**ADRIEN  
FOURMAUX  
ALEXANDRE  
CORIA**

Son entame a été excellente avec deux temps scratches dans des ES inédites. Tout était encore jouable pour le podium samedi lorsqu'il oublia d'attacher son casque au départ de la 11<sup>e</sup> spéciale Reparti le couteau entre les dents, il finissait dans un mur de neige.

**2**  
/10



**KALLE  
ROVANPERÄ  
JONNE  
HALTTUNEN**

Il était très attendu, mais il a de nouveau été décevant. Incapable d'utiliser ses pneus, le double champion du monde a traversé l'épreuve de manière anonyme, se consolant avec quelques points.

MENTION SPÉCIALE

**10**  
/10



**JOURDAN  
SERDERIDIS  
FREDERIC  
MICLOTTE**

Alors qu'il pourrait choisir des épreuves « faciles », le gentleman-mécène préfère affronter des manches compliquées. Son sourire aux arrivées des spéciales et son analyse très réaliste de ses performances sont un plaisir et devrait servir de modèle à certain de ses confrères !

**10**  
/10

**TOYOTA GAZOO  
RACING**



Après deux éditions difficiles, le TGR renoue avec le succès en Suède. Deux des trois pilotes se sont toujours battus pour la victoire et la combinaison entre la Yaris et les pneus Hankook est apparue très efficace.

**5**  
/10

**M-SPORT FORD**



Le team n'a pas connu d'alerte concernant la fiabilité et le résultat final est essentiellement corrélé au potentiel des équipages. Les pilotes de pointe n'ayant pas eu d'incident majeur, il était difficile pour ceux de M-Sport d'espérer de meilleures positions.

**4**  
/10

**HYUNDAI**



Même si l'équipe de Cyril Abiteboul n'a pas effectué un mauvais rallye, ce nouveau doublé des Toyota fait mal. Les pilotes des i20 ne se sont pas montrés aussi véloces que ceux des Yaris. Les évolutions sur la Coréenne n'ont pas fait la différence à Umeå, mais ce n'était pas vraiment une surprise. L'écart au championnat est déjà important, il faut vite réagir.

**DIGEST**  
**72<sup>e</sup> édition, du 13 au 16 février, 2<sup>e</sup> manche des championnats du monde WRC, Pilotes et Constructeurs, du WRC2 et du WRC3, 1<sup>er</sup> manche du JWRC.**  
**Parcours :** 1 060,05 km, dont 301,16 chronométrés sur 18 ES.  
**Première journée :** 8 ES (129,48 km).  
**Deuxième journée :** 7 ES (101,96 km).  
**Troisième journée :** 3 ES (68,78 km).  
**Engagés :** 62, dont 12 équipages nominés par trois équipes inscrivant des points au championnat Constructeurs. 20 participants en WRC2, 19 en WRC3 et 12 en JWRC.  
**Partants :** 62  
**Arrivés et classés :** 54  
**Conditions :** Verglacées et ensoleillées.  
**Prochaine manche :** Safari Rally du Kenya (Naivasha, 20-23 mars).

**FAITS MARQUANTS**

RALLYE	VOITURES	PILOTES
Quatre nouvelles spéciales au programme de ce rallye qui se déroule au nord du pays depuis 2022.	Septième succès de Toyota en Suède.	Deuxième victoire d'Elfyn Evans en Suède, record pour un Britannique.

MEILLEURES PERFORMANCES	1	2	3	4	5	6	A	B
Evans	7	3	2	2	1	0	15	18
Neuville	4	4	1	1	5	3	18	18
Katsuta	2	5	3	3	2	2	17	18
Fourmaux	2	0	1	4	3	0	11	15

A : nb de classements dans les 6 premiers. B : nb de spéciales terminées

ABANDON
Aucun.

**AUTRES CHAMPIONNATS**

WRC2 PILOTES	WRC2 CONSTRUCTEURS	WRC3	JUNIOR WRC
1. Y. Rossel (FRA) 25 pts, 2. O. Solberg (SWE) 25, 3. É. Camilli (FRA) 18, 4. R. Korhonen (FIN) 17, 5. L. Rossel (FRA) 15, 6. M. Heikkilä (FIN) 15, 7. J. Cerny (CZE) 12, 8. L. Joona (FIN) 12, 9. R. Dapra (ITA) 10, 10. I. Reiersen (SWE) 10, etc.	1. PH Sport 42 pts, 2. Sarrazin Motorsport-Iron Lynx 27.	1. M. Fontana (ITA) 34 pts, 2. A. Pelamourgues (FRA) 25, 3. T. Gill (AUS) 25, 4. G. Rossi (FRA) 15, 5. A. Türkkan (TUR) 15, 6. D. Dominguez (DOM) 12, 7. T. Matsushita (JAP) 12, 8. Y. Desangles (FRA) 10, 9. K. Kazaz (TUR) 10, 10. É. Royere (FRA) 8, etc.	1. T. Gill (AUS) 25 pts, 2. M. Johansson (SWE) 17, 3. E. Kelly (IRL) 15, 4. A. Türkkan (TUR) 12, 5. K. Kazaz (TUR) 10, 6. T. Martens (BEL) 8, 7. C. Schönborn (GER) 6, 8. L. Baudet (BEL) 4, 9. T. Charpentier (FRA) 2, 10. D. Dominguez (PAR) 1.

ES	VILLE	KM	Vainqueur
1	Umea Sprint 1	5,16 km	Evans 3'21"6
2	Bygdsiljum 1	28,27 km	Evans 13'58"8
3	Andersvattnet 1	20,51 km	Fourmaux 10'43"8
4	Bäck 1	10,80 km	Fourmaux 5'54"6
5	Bygdsiljum 2	28,27 km	Katsuta 13'50"1
6	Andersvattnet 2	20,51 km	Tänak 10'49"2
7	Bäck 2	10,80 km	Neuville 6'02"5
8	Umea Sprint 2	5,16 km	Evans 3'29"9
9	Vännäs 1	15,65 km	Rovanperä 9'00"5
10	Sarsjöleden 1	14,23 km	Evans 6'37"5
11	Kolksele 1	16,06 km	Neuville 8'06"5
12	Vännäs 2	15,65 km	Fourmaux 8'59"1
13	Sarsjöleden 2	14,23 km	Evans 6'42"4
14	Kolksele 2	16,06 km	Neuville 8'14"9
15	Umea 1	5,16 km	Neuville 3'29"5
16	Västervik 2	29,35 km	Katsuta 14'15"3
17	Västervik 2	29,35 km	Evans 14'13"3
18	Umea 2	10,08 km	Evans 4'58"9



RED BULL CONTENT POOL

**CLASSEMENT FINAL**

1	Evans-Martin	Toyota GR Yaris Rally1	2h33'39"2
2	Katsuta-Johnston	Toyota GR Yaris Rally1	à 3"8
3	Neuville-Wydaeghe	Hyundai i20 Rally1	à 11"9
4	Tänak-Järveoja	Hyundai i20 Rally1	à 16"8
5	Rovanperä-Halttunen	Toyota GR Yaris Rally1	à 32"8
6	Sesks-Francis	Ford Puma Rally1	à 2'09"4
7	Pajari-Mälkönen	Toyota GR Yaris Rally1	à 2'27"0
8	Munster-Louka	Ford Puma Rally1	à 4'08"6
9	Solberg-Edmondson	Toyota GR Yaris Rally2	à 8'23"1 (1 <sup>er</sup> WRC2)
10	Korhonen-Viinikka	Toyota GR Yaris Rally2	à 9'05"1
21	Gill-Brkic	Ford Fiesta Rally3	à 17'38"5 (1 <sup>er</sup> WRC3)
40	Fourmaux-Coria	Hyundai i20 Rally1	à 33'05"6
45	McErlean-Treacy	Ford Puma Rally1	à 55'31"9

**CHAMPIONNAT**

WRC		MONTE-CARLO	SUÈDE	KENYA	CROATIE	PORTUGAL	SARDAIGNE	POLOGNE	LETTONIE	FINLANDE	GRÈCE	CHILI	EUROPE CENTRALE	JAPON	ARABIE SAOUDITE
PILOTES	PTS														
1	Evans	61	17 <sup>5+4</sup>	25 <sup>5+5</sup>											
2	Ogier	33	25 <sup>3+5</sup>	-											
3	Rovanperä	31	12 <sup>4+2</sup>	10 <sup>1+2</sup>											
4	Neuville	29	8 <sup>1</sup>	15 <sup>2+3</sup>											
5	Tänak	26	10 <sup>1</sup>	12 <sup>3</sup>											
6	Katsuta	25	0	17 <sup>4+4</sup>											
7	Fourmaux	21	15 <sup>2+3</sup>	0 <sup>1</sup>											
8	Sesks	8	-	8											
9	McErlean	6	6	0											
10	Pajari	6	0	6											
CONSTRUCTEURS															
1	Toyota Gazoo Racing	120	60	60											
2	Hyundai Motorsport	72	36	36											
3	M-Sport Ford	25	11	14											
4	Toyota Gazoo Racing 2	11	0	11											

Points : 1<sup>er</sup>=18 pts / 2<sup>e</sup>=15 pts / 3<sup>e</sup>=13 pts / 4<sup>e</sup>=10 pts / 5<sup>e</sup>=8 pts / 6<sup>e</sup>=6 pts / 7<sup>e</sup>=4 pts / 8<sup>e</sup>=3 pts / 9<sup>e</sup>=2 pts / 10<sup>e</sup>=1 pt.  
 Points du dimanche : 1<sup>er</sup>=7 points, 2<sup>e</sup>=6 pts, 3<sup>e</sup>=5 pts, 4<sup>e</sup>=4 pts, 5<sup>e</sup>=3 pts, 6<sup>e</sup>=2 pts, 7<sup>e</sup>=1 pt  
 Points de la Power Stage : 1<sup>er</sup>=5 pts / 2<sup>e</sup>=4 pts / 3<sup>e</sup>=3 pts / 4<sup>e</sup>=2 pts / 5<sup>e</sup>=1 pt, signalés en exposant)

# PROFITER À FOND

“ À peine l'ultime manche de l'Asian Le Mans Series disputée, il faut presque immédiatement rembrayer sur le WEC ! Si l'impatience me gagne, l'arrivée en championnat du monde après seulement une saison en GT3 représente une énorme étape pour moi. Ce sera un beau défi, et c'est ce que j'aime. Manthey est une équipe au top, exigeante, qui sait ce qu'elle fait. Cela ne peut aller que dans la bonne direction. J'ai hâte de commencer. Je dois néanmoins prendre un peu de recul afin d'éviter de me mettre la pression. Il faut que je sois la plus détendue possible pour faire de mon mieux. Somme toute, cela revient à me convaincre qu'il s'agit d'une saison normale, même si la perspective de disputer les 24 Heures du Mans est loin d'être anodine. Chez les Iron Dames, toutes les conditions sont réunies pour me mettre à l'aise et en confiance. C'est un atout majeur d'avoir le soutien des filles. Ayant beaucoup roulé avec Michelle (Gatting) ces dernières semaines, nous avons appris à nous connaître. Cela va



IRON DAMES

compter en WEC. Je n'ai pas encore eu beaucoup d'occasions de partager la voiture avec Rahel (Frey), mais elles ont tellement d'expérience que je ne me fais pas de soucis. J'ai plus d'appréhension me concernant et sur comment gérer tout cela. Ce sera mon plus gros défi. Toutefois, nous avons des coaches pour nous aider à ce

niveau-là. Les Iron Dames sont vraiment au point au niveau de la préparation. Je vais aborder la saison course par course. J'apprends de nouvelles choses chaque week-end, me sentant de plus en plus en confiance. Je dois aussi m'habituer à une nouvelle voiture, après avoir roulé sur une Lamborghini Huracán GT3 l'an dernier, me voici désormais sur une Porsche 911 GT3 R. À ce titre, je suis très contente d'avoir fait l'Asian Le Mans Series pour me roder avec l'auto. Participer à un championnat du monde, aussi relevé et avec une telle renommée, c'est fou ! Mon parcours est atypique. Je n'ai pas fait de karting, je suis partie en Allemagne pour rouler sur la Nordschleife. J'apprends des choses totalement différentes en roulant sur des circuits « normaux » depuis l'an dernier. Participer aux 24 Heures du Mans m'a toujours semblé impossible. Il ne faut jamais lâcher et toujours y croire. Je dois profiter à fond et mettre toutes les chances de mon côté pour obtenir de bons résultats. ”

Célia Martin  
Pilote Iron Dames en FIA WEC

# SPA CLASSIC

23-25 MAI 2025



Plus d'informations  
sur la saison Peter Auto

[WWW.SPA-CLASSIC.COM](http://WWW.SPA-CLASSIC.COM)

HISTORIC  
RACING  
BY PETER AUTO

Design by Peter & Associés



THE  
BEAUTIFUL  
WATCH



CIRCUIT DE SPA  
FRANCORCHAMPS



EDMOND  
DE ROTHSCHILD



PETER  
auto

# RICHARD MILLE



## RM 65-01

Calibre squeletté à remontage automatique  
Réserve de marche de 60 heures ( $\pm 10\%$ )  
Platine et ponts en titane grade 5  
Chronographe à rattrapante  
Sélecteur de fonctions et mécanisme de remontage rapide  
Rotor à géométrie variable  
Boîtier en or rouge 5N et Carbone TPT®

\* LA PERFORMANCE MÉCANIQUE POUSSÉE À L'EXTRÊME

## A Racing Machine On The Wrist