

HÉROÏNES DU MANS

≡ 81 VOITURES, 100 ANS D'HISTOIRE ≡

Massimo DELBÒ
Katarina KYVALOVA

Adaptation de
José PESSIS et Stéphane BARBÉ



ÉDITO DE LOUIS MONNIER	[2]
AVANT-PROPOS DE FABRICE BOURRICAUD	[4]
PRÉFACE DE PIERRE FILLON	[6]

LES GAGNANTES

1924 BENTLEY 3 LITRE SPORT	[12]	1973 MATRA-SIMCA MS670B	[100]
1925 LORRAINE-DIETRICH B3-6 SPORT	[18]	1974 MATRA-SIMCA MS670B	[104]
1926 LORRAINE-DIETRICH B3-6 SPORT	[22]	1975 GULF-MIRAGE GR8	[110]
1929 BENTLEY SPEED SIX	[26]	1977 PORSCHE 936/77	[114]
1930		1978 RENAULT-ALPINE A442B	[118]
1931 ALFA ROMEO 8C 2300 LM	[30]	1980 RONDEAU M379B	[122]
1934 ALFA ROMEO 8C 2300 BRIANZA	[34]	1981 PORSCHE 936/81	[126]
1935 LAGONDA M45R RAPIDE	[38]	LA GRANDE EXPOSITION	[130]
1952 MERCEDES-BENZ 300 SL W194	[44]	1982 PORSCHE 956	[136]
1957 JAGUAR TYPE D	[48]	1984 PORSCHE 956B	[140]
1958 FERRARI 250 TR/58	[54]	1985	
1959 ASTON MARTIN DBRI	[58]	1986 PORSCHE 962C	[144]
1960 FERRARI 250 TR/59-60	[62]	1987 PORSCHE 962C	[150]
1963 FERRARI 250 P/275 P	[66]	1988 JAGUAR XJR-9 LM	[154]
1964		1991 MAZDA 787B	[158]
LA GRANDE EXPOSITION	[70]	1992 PEUGEOT 905 EVO I BIS LM	[162]
1966 FORD GT40 MKII	[76]	1993 PEUGEOT 905 EVO I BIS LM	[168]
1967 FORD GT40 MKIV	[80]	1995 MCLAREN FI GTR	[172]
1968 FORD GT40 MKI	[84]	1996 TWR PORSCHE WSC-95	[176]
1969		1997	
1970 PORSCHE 917 K	[88]	1998 PORSCHE 911 GT1-98	[180]
1971 PORSCHE 917 K	[92]	1999 BMW V12 LMR	[184]
1972 MATRA-SIMCA MS670	[96]	LA GRANDE EXPOSITION	[188]
		2000 AUDI R8	[194]

2001	AUDI R8
2002	AUDI R8
2003	BENTLEY SPEED 8
2004	AUDI R8
2005	AUDI R8
2006	AUDI R10 TDI
2007	AUDI R10 TDI
2008	AUDI R10 TDI
2009	PEUGEOT 908 HDI FAP
2010	AUDI R15+ TDI
2011	AUDI R18 TDI
2012	AUDI R18 E-TRON
2013	AUDI R18 E-TRON
2014	AUDI R18 E-TRON
2015	PORSCHE 919 HYBRID
2016	PORSCHE 919 HYBRID
2017	PORSCHE 919 HYBRID
2018	TOYOTA TS050 HYBRID
2019	TOYOTA TS050 HYBRID
2020	TOYOTA TS050 HYBRID
2021	TOYOTA GR010 HYBRID
2022	TOYOTA GR010 HYBRID

LA GRANDE EXPOSITION

[198]

LES REMARQUABLES

[202]

[206]

[210]

[216]

[220]

[224]

[228]

[232]

[236]

[240]

[244]

[248]

[252]

[256]

[260]

[264]

[270]

[274]

[278]

[284]

[288]

[292]

1925 CHENARD ET WALCKER TANK [300]

1928 TRACTA GEPHI [304]

1931 BUGATTI 50S LE MANS [308]

1937 SIMCA CINQ GORDINI [312]

1938 ALFA ROMEO 8C 2900B LE MANS [316]

1950 CADILLAC SERIES 61 [320]

1951 PORSCHE 356 SL [324]

1954 GORDINI TI5S [328]

1957 JAGUAR TYPE D [332]

1958

1960 MASERATI TIPO 61 [336]

1962 FERRARI 250 GTO [340]

1963 ROVER-BRM TURBINE [346]

1965

1965 FERRARI 250 LM [350]

1967 FERRARI 330 P4 [354]

1967 CD SP66 [358]

1968 HOWMET TX [362]

1971 PORSCHE 917 LH [366]

1975 BMW 3.0 CSL CALDER [370]

1978 PORSCHE 935 [374]

1988 WM PEUGEOT P88 [378]

REMERCIEMENTS & CRÉDITS PHOTOS [382]





LES GAGNANTES

BENTLEY 3 LITRE SPORT

[1924]

Jours de course 14 et 15 juin 1924



Podium

- 1** Duff & Aldington, Bentley 3 Litre Sport, John Duff et Frank Clement
- 2** Société Lorraine-Dietrich, Lorraine-Dietrich B3-6 Sport, Henri Stoffel et Édouard Brisson
- 3** Société Lorraine-Dietrich, Lorraine-Dietrich B3-6 Sport, Gérard de Courcelles et André Rossignol





Page précédente.
XT1606 en parade entre Mulsanne et Indianapolis, une partie du circuit dont le tracé est resté intact depuis 1923 !

Ci-contre.
XT1606, la plus ancienne gagnante existante des 24 Heures : une icône saluée par le public très nombreux à chaque sortie du musée.

Page de droite.
John Duff, au volant, et Franck Clement à la sortie du pesage de l'édition 1924, pour la première fois à la halle aux Toiles située sur l'actuelle place d'Alger.

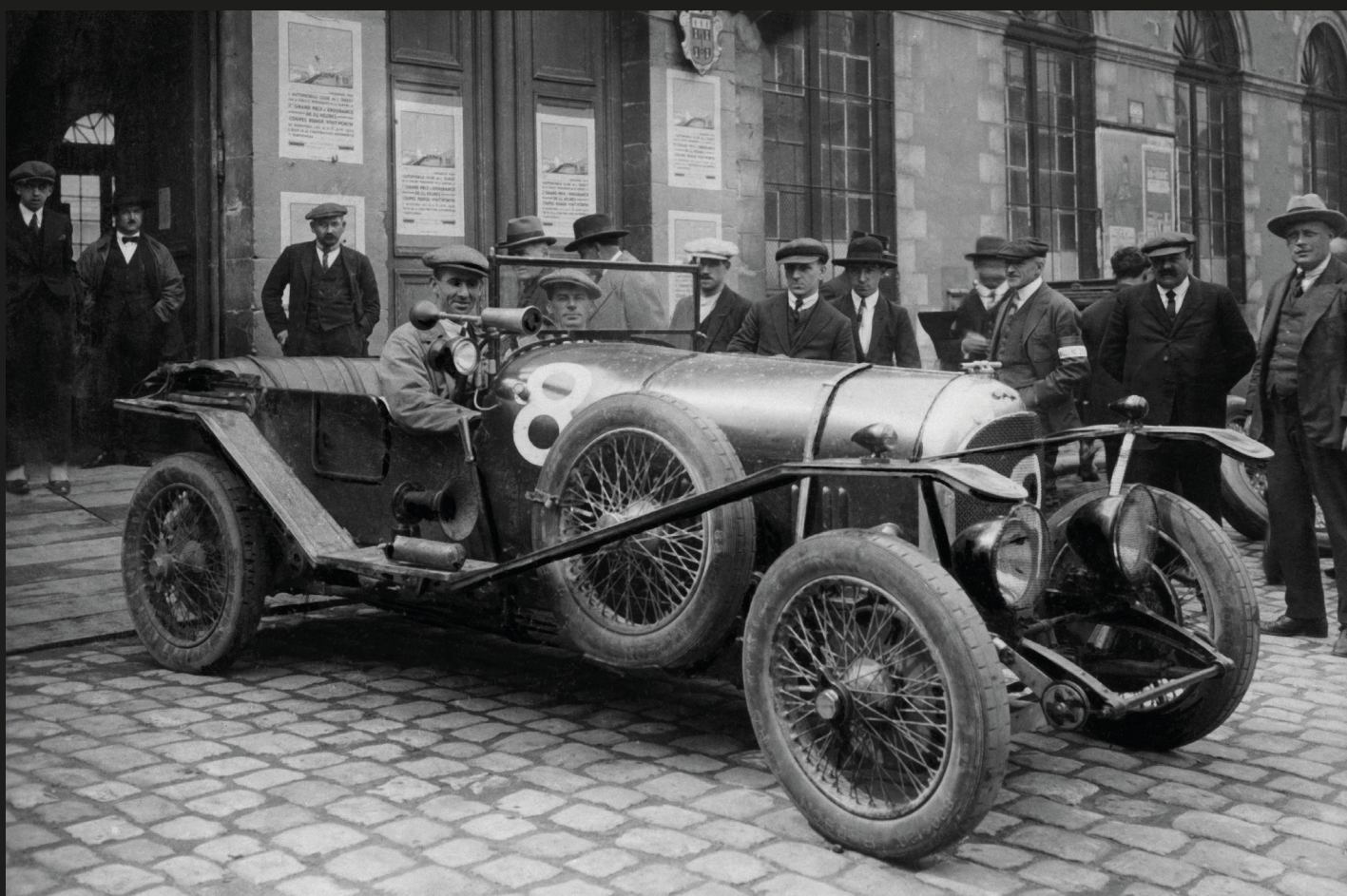




Les 24 Heures du Mans

CARNET DE PESAGE

CHASSIS NUMÉRO	ENGAGÉE SOUS LE NUMÉRO	
582	8	
ÉCURIE Duff & Aldington		
PILOTES John Duff et Frank Clement		
NOMBRE DE TOURS EFFECTUÉS	MOYENNE (KM/H)	DISTANCE PARCOURUE (KM)
120	86,5	2 077,34
CLASSEMENT FINAL		
1 ^{re}		



Connaissant l'ancienneté de son implication au Mans, on peut s'étonner que W. O. Bentley ait commencé par douter de l'intérêt d'une course de vingt-quatre heures. Toutefois, après une remarquable place de quatrième *ex aequo* lors de la première édition, John Duff revient avec une version modernisée de sa 3 Litre.

Conçu à l'origine pour bénéficier d'une fiscalité réduite, d'où un alésage relativement faible pour une cylindrée de moins de 3,0 litres, son quatre-cylindres en ligne présente une longue course assurant un fort couple, que transmet une boîte à quatre rapports. Avec son simple arbre à cames en tête actionnant quatre soupapes par cylindre, il délivre 70 ch. Pour l'édition 1924, la Bentley, seule voiture étrangère engagée, est équipée de nouveaux freins à tambours sur ses quatre roues ainsi que d'un capitonnage des réservoirs et de grilles de projecteurs la protégeant des gravillons projetés par les autres voitures.

John Duff propose aussi quelques améliorations mécaniques pour faciliter les passages au stand, ainsi que l'installation de membres de l'écurie en amont des stands, chargés d'informer les pilotes.

La course est tout sauf paisible. Lors du dix-neuvième tour, l'écurie manque d'être disqualifiée parce que Duff est entré au stand un tour avant d'en avoir le droit, par peur d'une panne d'essence ; après un avertissement donné par un officiel, il réussit à boucler un tour de plus. Pendant la nuit, il s'arrête

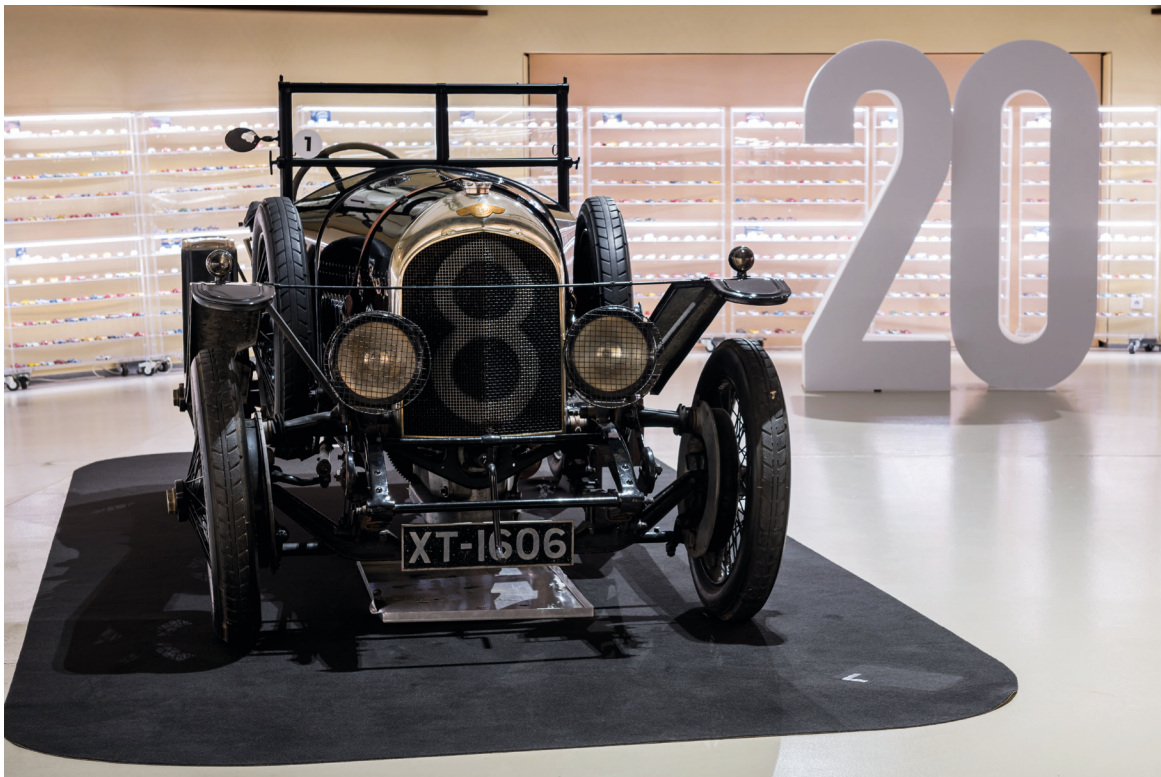
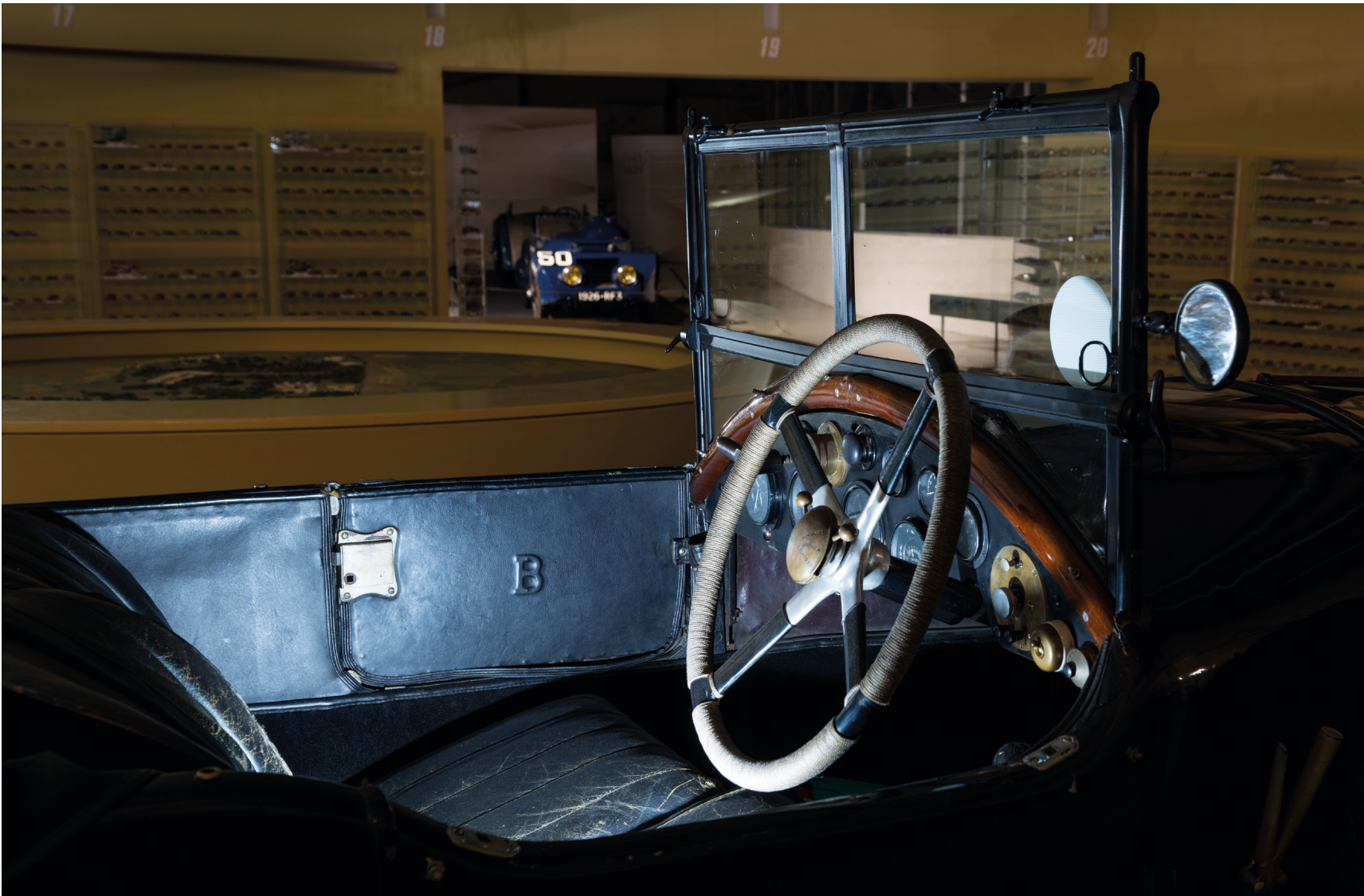
une demi-heure au stand pour traiter un blocage dans sa boîte de vitesses, en fait un problème électrique.

Clement, très en forme, ramène toutefois la Bentley à la première place après une crevaison subie par la Lorraine-Dietrich de tête.

Alors qu'il reste encore deux heures, la Bentley passe au stand pour un remplacement préventif des roues arrière, mais on ne peut pas les déposer.

Après avoir ainsi perdu une heure, Duff et Clement en sont à cent vingt tours, cinq de plus que l'objectif. Mais le temps passé au stand fait que la Bentley manque de rater la victoire, car ses cinq derniers tours ne se font pas à la moyenne précédente et contreviennent au règlement de l'ACO, ce qui fait qu'ils ne sont pas pris en compte. Bentley joue toutefois de chance, car les cent vingt tours effectués avant l'arrêt suffisent à lui assurer la victoire.

À l'issue du Mans, le châssis 582 sera équipé d'une carrosserie de berline puis racheté par Bentley en 1931. La voiture sera recarrossée en utilitaire et utilisée comme *pick-up* jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Un jeune amateur anglais rachètera XT1606 en 1963 pour la restaurer au plus près de sa configuration des 24 Heures du Mans 1924. La voiture, aujourd'hui propriété de l'ACO, est exposée au musée des 24 Heures depuis 1991. L'ACO a entamé fin 2023 une profonde restauration du châssis 582.



En tant que vétéran de l'exposition, XT1606 trône au milieu de la collection des miniatures du musée.



LA GRANDE EXPOSITION

Le Mans est une épreuve d'équipe dont la dimension humaine est exceptionnelle. La victoire repose sur les ingénieurs, les mécaniciens, les stratèges. Comme le dit Jacky Ickx, les pilotes ne sont que la partie émergée de l'iceberg.

Ambassadeurs de la course, les pilotes jouent un rôle essentiel dans la popularité de l'événement. Les plus emblématiques de l'histoire ont ainsi repris le volant à l'occasion des deux parades organisées la veille des 24 Heures du centenaire et pendant Le Mans Classic trois semaines plus tard.

Henri Pescarolo, en bleu, a retrouvé la Matra de 1974. Jacky Ickx, le volant de la Porsche de 1977 qu'il a conduite pour la plus belle victoire de toute sa carrière de pilote. Derek Bell a, lui, pris place dans l'inoubliable Porsche 917 Gulf à carrosserie longue qu'il avait partagée avec Jo Siffert en 1971. La légende Tom Kristensen aux neuf succès, dont le nom est étroitement associé à Audi, a conduit la R8 de la première victoire de la marque en 2000, tout un symbole ! Yannick Dalmas, le seul pilote à avoir gagné quatre fois avec quatre marques différentes, a retrouvé la BMW de 1999. Qui d'autre qu'Emanuele Pirro pour prendre le volant de la Rondeau de 1980 ? Le pilote romain est fin connaisseur de l'histoire des 24 Heures. Que serait Le Mans sans les pilotes amateurs de talent comme Rob Kauffman, pilote des 24 Heures en 2011 et 2012 et grand collectionneur ! Il a pu retrouver la piste avec sa Ford GT40 victorieuse en 1966 et son Alfa Romeo 8C de l'édition de 1934...

Tous ont véritablement communiqué avec le public et les fans lors de commémorations émouvantes.

➔ Jacky Ickx au volant de la 936 001, la gagnante de l'édition 1977.

➔ Gerard Larrousse assis sur la Matra avec laquelle il a remporté sa deuxième victoire en 1974.

➔ ➔ Emanuele Pirro et Rob Kauffman à bord de l'Alfa Romeo 8C 2300 qui a triomphé au Mans en 1934.





👑👑👑 Le Prince Leopold de Bavière (casquette), qui compte trois participations aux 24 Heures, en conversation avec Stefan Johansson debout dans la TWR Porsche qu'il a menée à la victoire en 1997.

👑👑 Jacky Ickx pose devant sa Porsche 936 victorieuse en 1977.

👑 Moment de complicité entre Gérard Larrousse et Derek Bell.

👑👑 Gérard Larrousse au volant de la Matra gagnante de l'édition 1974.

👑 L'équipe du musée Porsche au pied de la passerelle Dunlop : à gauche Timo Bernhard, Stéphane Ortelli et Mark Webber au centre, plus à droite Marc Lieb.



📌 Superbe image à dix-huit victoires ! Tom Kristensen : neuf ; Dindo Capello : trois ; Guy Smith : une ; Benoit Tréluyer : trois ; Alexander Wurz : deux.

➡ Guy Smith et Tom Kristensen prêts pour le départ Le Mans de la parade du centenaire.



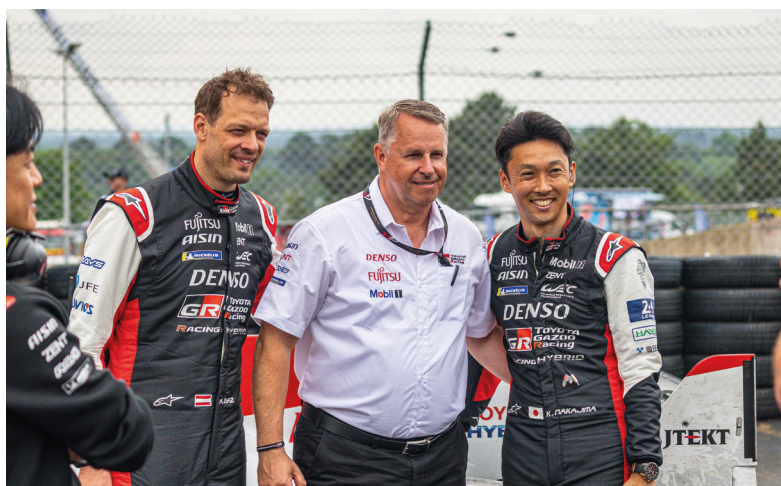


➊ Mark Lieb (une victoire), Mark Webber, Derek Bell (cinq victoires), Jacky Ickx (six victoires) et Yannick Dalmas (quatre victoires) !

➋ Henri Pescarolo et Alain Serpaggi à l'intérieur du musée.

➌ Alexander Wurz et Kazuki Nakajima entourant Jack de Keijzer, du team Toyota.

➍ Yannick Dalmas, Derek Bell, Jacky Ickx et Gérard Larrousse (dix-sept victoires à eux quatre) devant la partie la plus moderne de la grille de la parade du centenaire.







LES REMARQUABLES



CHENARD ET WALCKER TANK

[1925]

Jours de course 20 et 21 juin 1925



Podium

- 1** Société Lorraine-Dietrich, Lorraine-Dietrich B3-6 Sport, André Rossignol et Gérard de Courcelles
- 2** Sunbeam Motor Company, Sunbeam 3 Litre Super Sport, Jean Chassagne et Sammy Davis
- 3** Société Lorraine-Dietrich, Lorraine-Dietrich B3-6 Sport, Édouard Brisson et Henri Stalter





Les 24 Heures du Mans

CARNET DE PESAGE

CHASSIS NUMÉRO	ENGAGÉE SOUS LE NUMÉRO	
1001	50	

ÉCURIE

Chenard et Walcker SA

PILOTES

Raymond Glaszmann et Manso de Zúñiga

NOMBRE DE TOURS EFFECTUÉS	MOYENNE (KM/H)	DISTANCE PARCOURUE (KM)
109	78,427	1882,25

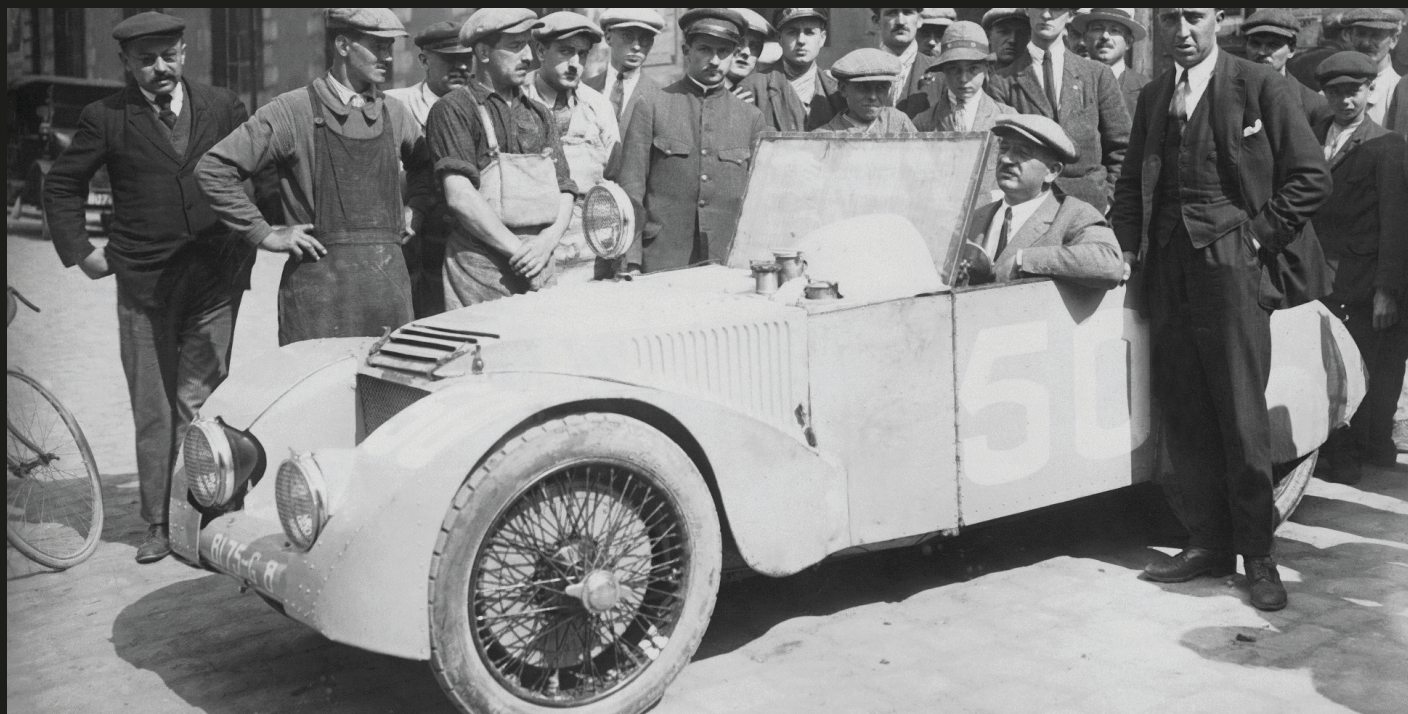
CLASSEMENT FINAL

10^e, après 109 tours

Ci-contre.
Les équipes du musée préparent le Tank Chenard & Walcker pour une parade.

Page de droite, de haut en bas.
Le Tank Chenard & Walcker à la sortie de la Halle aux Toiles après les opérations du pesage en 1925.

Le parcours de La Grande Exposition est chronologique. On voit ici les pionnières qui ont marqué la course dans les années 1920.



Chenard et Walcker avait remporté les deux premières places de tête lors de la première édition des 24 Heures du Mans, en 1923, qui avait vu André Lagache et René Léonard distancer de quatre tours leurs compatriotes et coéquipiers Christian Dauvergne et Raoul Bachmann. La chance ne lui sourit pas en 1924, année où Lagache et Léonard perdirent leur position dominante lorsque leur Type U 22 CV Sport prit feu sur les Hunaudières au bout de quatre heures, deux heures de plus que ce qu'avait réussi à tenir l'équipe de l'année précédente avant pareil incident.

Pour l'édition 1925, Chenard et Walcker joue la sécurité avec deux voitures, des 22 CV à huit cylindres en ligne de 3,95 litres confiées à Lagache et Léonard et à André Pisart et Jacques « Elgy » Ledure. Il y a aussi deux Z1 « Tank » Spéciales qui évoquent la Type 32 Tank de Bugatti. Conçues par Henri Toutée, l'ingénieur en chef de la marque, elles ne pèsent que 600 kg et sont équipées d'un 1 095 cm³ de 50 ch et de freins sur les quatre roues, une innovation pour l'époque, parmi bien d'autres sur cette voiture. Mais cela n'est rien en comparaison de leur aérodynamique, qui leur permet de tourner à 78 km/h de moyenne sur le circuit du Mans. L'une est confiée à Robert Sénéchal et Albéric Loqueheux, et l'autre à Raymond Glaszmann et Manso de Zúñiga. On peut qualifier ce Tank Chenard et Walcker de premier prototype de l'histoire des 24 Heures du Mans.

Les deux voitures terminent la course et, mieux, remportent des prix. Glaszmann et de Zúñiga, dixièmes au général, remportent la toute première coupe biennale, Sénéchal et Loqueheux, classés treizièmes, gagnent la première et unique coupe triennale Rudge-Whitworth, les deux seuls classements officiels existants à l'époque.



Ces résultats des Z1 de 1925 marquent l'apogée de la marque au Mans, où elle ne courra plus ; en 1926, deux voitures sont inscrites, mais elles ne se présentent pas, et l'écurie est dissoute à la fin de l'année.

Douze ans plus tard, en 1937, les deux voitures sont réengagées au Mans par Yves Giraud-Cabantous, qui les a achetées dans un entrepôt et a équipé la numéro 50 d'une suralimentation. Le lutteur français Charles Rigoulot, médaille d'or d'haltérophilie aux JO de Paris en 1924, fait équipe avec lui sur l'une des voitures, tandis que l'autre est confiée à Charles Roux et Charles Cotet.

Elles ne réitérèrent pas leurs exploits : celle de Giraud-Cabantous et Rigoulot abandonne au bout de dix-neuf heures sur problèmes électriques et celle de Roux et Cotet est accidentée après quatre heures de course. La numéro 50 fait partie de la collection du musée du Mans, dans sa version de 1937.