

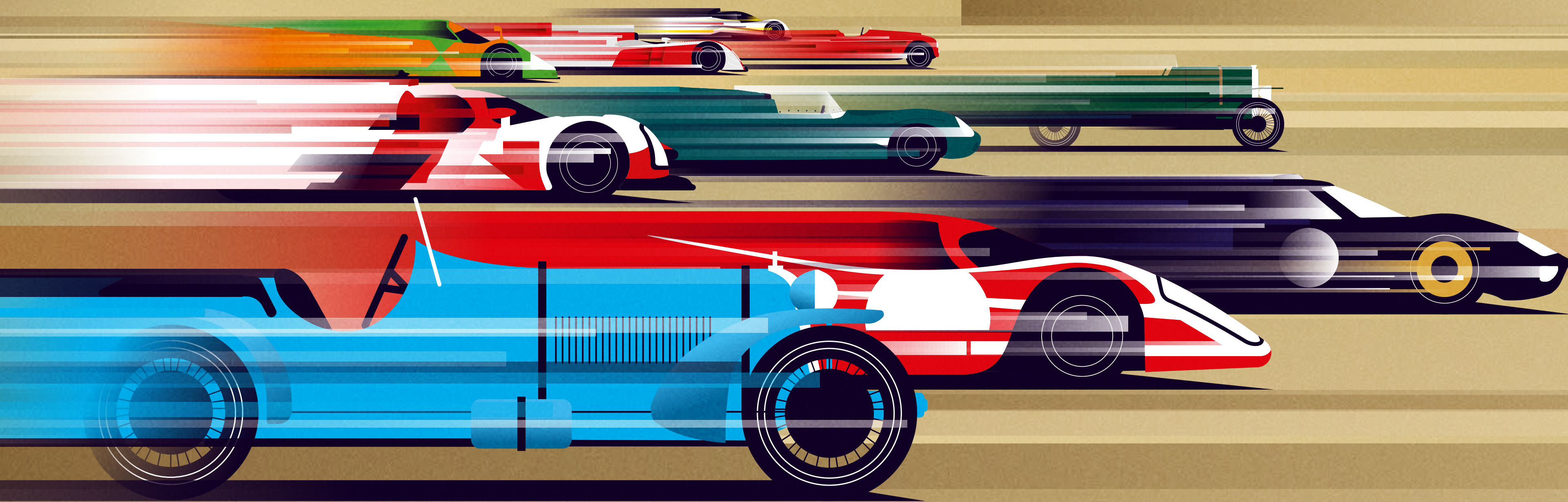


L'AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST PRÉSENTE

LA GRANDE EXPOSITION

DU CENTENAIRE DES 24 HEURES DU MANS

DU 1^{ER} JUIN
AU 2 JUILLET
2023



WWW.LEMANS-MUSEE24H.COM

Musée **24h**
DES LE MANS

SOMMAIRE

EDITO PIERRE FILLON

EDITO PATRICK PETER

TOM KRISTENSEN

LA GRANDE EXPOSITION DU CENTENAIRE DES 24 HEURES DU MANS

LES VOITURES

CHIFFRES CLÉS

LES GRANDES DATES

PARTENAIRES ACO

CENT ANS DE PASSION

Les 24 Heures du Mans s'apprêtent à souffler leur centième bougie. Ce monument du sport automobile mondial, a construit sa légende au fil des années. En 1923, les fondations étaient posées. L'objectif était de terminer la course. Près de cent ans plus tard, ce désir reste partagé par les près de 200 pilotes qui s'élancent, chaque année, à l'assaut de la classique mancelle.

Les évolutions technologiques ont, de tout temps, constitué la raison d'être du sport automobile. La compétition a poussé les constructeurs à innover. Elle leur a aussi permis de tester la validité de ces technologies. À ce titre, les 24 Heures du Mans tiennent une place à part, car à la recherche de la performance s'ajoute celle de la fiabilité. Les freins à disque, le moteur hybride, les phares antibrouillard ou encore, dès demain, l'hydrogène : nombre de ces innovations ont permis d'améliorer la performance, mais aussi et surtout la sécurité et la réduction de l'empreinte environnementale.

Car au-delà de remporter une

course, les constructeurs s'engagent au sein d'un véritable laboratoire d'innovations qui permet aux voitures de monsieur-tout-le-monde d'évoluer. Les avancées technologiques du sport automobile d'aujourd'hui préfigurent nos voitures de demain : moins polluantes et plus efficaces.

Le Mans est aussi une terre de passion. Des centaines de milliers de personnes viennent, chaque année, vivre un moment d'exception. Une parenthèse unique, un moment d'émotions qui se transmet de génération en génération. Les 24 Heures du Mans ne s'expliquent pas : il faut les vivre pour comprendre ce qui les entoure et en saisir toutes les subtilités. Cette course est profondément ancrée dans le patrimoine économique et culturel local, et permet à notre territoire de rayonner dans le monde entier.

Assister aux cent ans d'un tel mythe est une chance dans une vie. Peu d'événements affichent une telle longévité et peuvent se vanter d'avoir, pour l'occasion, ce qui s'annonce comme l'une des plus grandes édi-

tions de l'histoire sur le plan sportif.

Assister aux cent ans d'un tel mythe est une chance dans une vie. Peu d'événements affichent une telle longévité et peuvent se vanter d'avoir, pour l'occasion, ce qui s'annonce comme l'une des plus grandes éditions de l'histoire sur le plan sportif. Cette Grande Exposition, unique au monde, est la parfaite illustration de ce que représente Le Mans. Une icône, un monument. Le prestige de cette course est entièrement retranscrit grâce à ces modèles mythiques, rassemblés pour la première, et probablement dernière, fois.

Pierre Fillon, président de l'Automobile Club de l'Ouest



LA GRANDE EXPOSITION DU CENTENAIRE AU MANS CLASSIC : UNE VÉRITABLE ODE À L'HISTOIRE DU SPORT AUTOMOBILE



Depuis sa création en 2002, Le Mans Classic célèbre les voitures qui ont écrit l'histoire de l'endurance et des 24 Heures du Mans. Cette célébration rassemble des voitures exceptionnelles provenant du monde entier, pour emprunter à nouveau l'asphalte du grand circuit et pour venir à la rencontre des spectateurs toujours plus nombreux, au fil des éditions. Les pilotes gentlemen drivers qui se risquent au volant de ces gloires du passé, souvent bien plus âgées

qu'eux-mêmes, se sont aperçus que la maîtrise de ces machines était à chaque fois une nouvelle expérience. Le même sport, sans doute : de la vitesse, de l'adhérence, et la concurrence de ceux qu'il s'agit de doubler, puis de laisser derrière ! Mais des savoir-faire totalement différents à chaque fois, depuis les « hautes sauterelles », déjà si rapides, des années 20, jusqu'aux monstres de puissance des années 70. L'Automobile Club de l'Ouest et Peter Auto ont uni leurs efforts pour accueillir pendant les 24 Heures et au Mans Classic cette magnifique et éphémère exposition intitulée les Grandes Voitures du Mans. Il ne s'agit pas moins que réunir les voitures qui ont gagné

l'épreuve et celles qui l'ont marquée. Un véritable hommage à l'histoire du sport automobile, qui permet aux passionnés mais également aux amateurs de revivre et découvrir les voitures victorieuses du Mans qui ont marqué l'histoire. Elles offriront une parade sur le circuit de leurs exploits le samedi en début d'après-midi. Que l'art de les piloter ne se perde pas, telle est la mission du Mans Classic. Une affaire sérieuse comme le plaisir !

Patrick Peter, Fondateur de Peter Auto

TOM KRISTENSEN AMBASSADEUR D'UN SIÈCLE

Pour cet événement majeur dans l'histoire du sport automobile qu'est le Centenaire des 24 Heures du Mans, l'Automobile Club de l'Ouest a nommé un ambassadeur d'exception : Tom Kristensen, nonuple vainqueur (record) de l'épreuve. Ce pilote légendaire accompagne notamment le Trophée du Centenaire sur les plus grandes manifestations automobiles. L'occasion d'en savoir plus sur son rôle d'ambassadeur et sur sa vision de la classique mancelle qui a véritablement changé sa vie.

Vous êtes l'ambassadeur du centenaire des 24 Heures du Mans. Quel sentiment cela vous procure-t-il ?

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

En quoi consiste votre rôle, justement ?

"D'abord, c'est un rôle qui implique une grande responsabilité. La

responsabilité de mettre en lumière le point de vue des pilotes dans la représentation de l'histoire extraordinaire du Mans et de son présent, ainsi, certainement, que de son avenir qui s'annonce passionnant pour passer le flambeau à la prochaine génération. La plus grande course de tous les temps va fêter ses 100 ans ; c'est l'occasion rêvée de montrer pourquoi nous, les coureurs, revenons, comme les fans, d'année en année. Nous vivons des temps incertains. Se retrouver sur le Circuit de la Sarthe

en compagnie de gens de la même sensibilité, voilà ce qui nous motive profondément."

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

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



de l'extérieur. Le coucher du soleil sur Indianapolis, c'est un spectacle extraordinaire, tant de l'intérieur d'une voiture de course qu'en dehors.

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

"Chacune de mes 18 participations m'a procuré des émotions fortes. Cependant, je mentirais si je ne disais pas que la victoire de mes débuts avec un record du tour sur la Porsche privée en 1997, celle avec Audi Sport sous la pluie cauchemardesque de 2001 et la dernière, en 2013, ont une place à part. Tenez, cela donne une victoire par décennie."

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

"Je ne crois pas à la chance. L'édition 1999 du Mans m'a appris la cruelle

réalité de la course. J'étais sur la BMW LMR V12. Nous menions devant les Toyota, Mercedes, Nissan, Audi, Porsche, Panoz et autres Ferrari. La course du millénaire. Dans la soirée, l'Écossais Peter Dumbreck s'est littéralement envolé dans la forêt du côté d'Indianapolis avec la fragile Mercedes. Il s'en est sorti indemne, mais la Mercedes a immédiatement abandonné. J'ai encore une fois battu le record du tour avant la tombée de la nuit. Le dimanche en milieu de journée, nous (Lehto, Müller et moi-même) avions une avance de plus de trois tours. Lehto a été victime d'une casse d'amortisseur et de barre anti-roulis qui ont bloqué l'accélérateur dans les virages Porsche. Il est allé dans le mur, et notre rêve de victoire avec lui. Chez Audi, on disait: Proper Preparation

Prevents Poor Performance (une bonne préparation évite une mauvaise performance, NDLR). Bien sûr que la chance joue un rôle, mais je suis à peu près certain que le Dr. Ullrich n'emploierait pas le terme de « chance » pour qualifier les treize victoires d'Audi sous sa direction... Quant à moi, je me rangerais sans doute à cet avis, parce que je ne crois à rien avant le drapeau à damier. L'édition 1999 m'a rendu plus fort et plus dur mentalement. On apprend de ses revers mêmes les plus cuisants. Les désastres peuvent être le fondement de succès à venir."

Quel type de coéquipier étiez-vous ?

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

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

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

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

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

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

À quel moment avez-vous pris conscience de votre extraordinaire parcours de pilote aux 24 Heures du Mans et en Endurance ?

"Eh bien... Pour moi, Le Mans est la somme de tous les concurrents, les fans, les voitures de course, les commissaires, les équipes, les organisateurs, les familles, les coéquipiers, les sponsors venus ici depuis 1923. J'ai également piloté, en course ou non, plusieurs voitures (des Bentley, Ferrari 275 et 166MM,

Ford GT40, Jaguar, Matra (MS670B), Rondeau, Porsche, Toyota TS010, etc..) appartenant à l'histoire du Mans. Cela m'a permis de goûter à d'autres époques que les trois décennies que couvrent mes victoires.

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

***LA GRANDE EXPOSITION* DU CENTENAIRE** **DES 24 HEURES DU MANS** LES VOITURES

Bentley 3 litres Sport (1924)

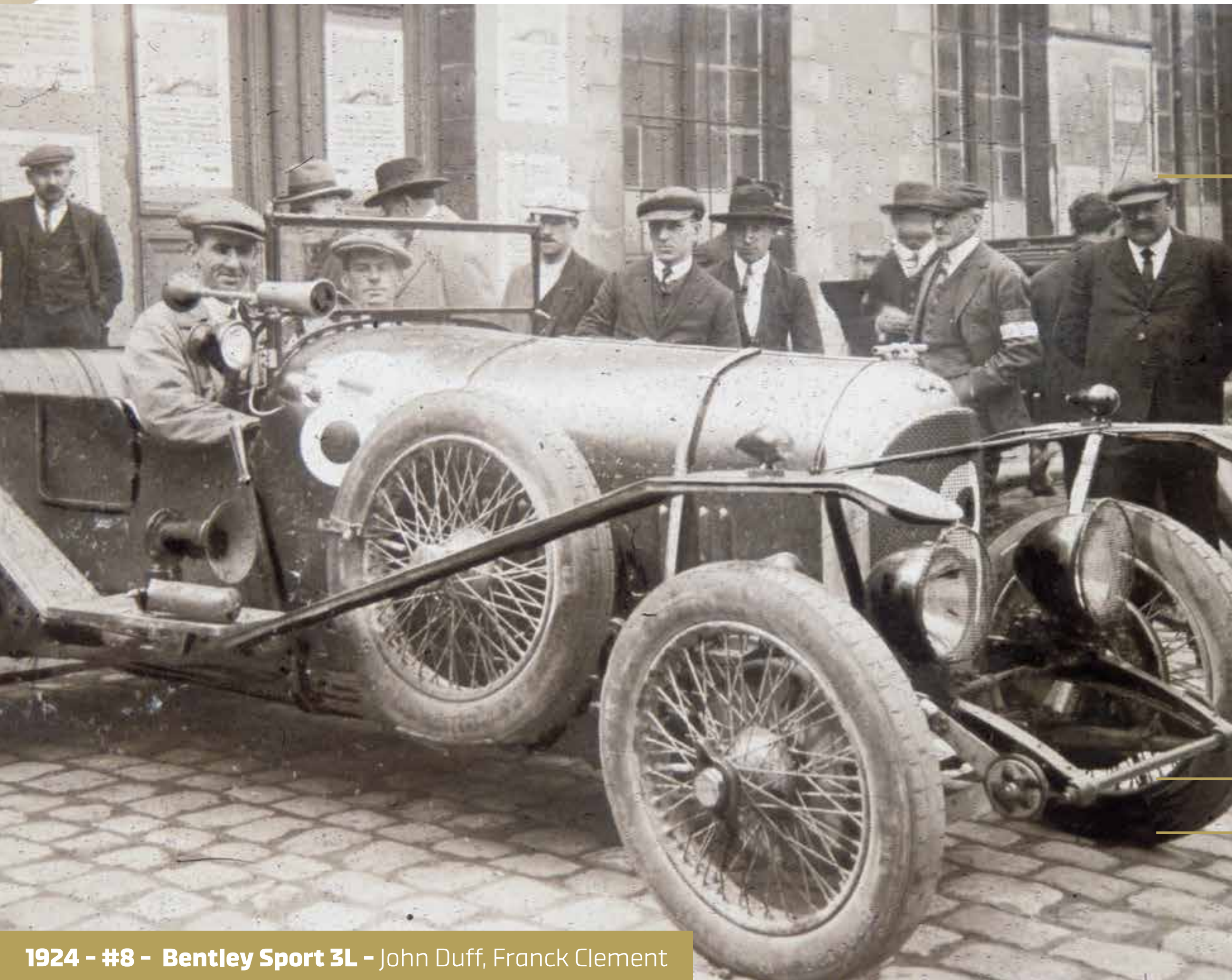
LA PIONNIÈRE ANGLAISE

Premier modèle développé par la marque et produit de 1921 à 1928, la 3 Litres Sport fait en 1924 de Bentley le premier constructeur britannique vainqueur aux 24 Heures du Mans. Séduit par son potentiel, le Canadien John Duff l'engage dès la première édition en 1923, terminant quatrième en compagnie du Britannique Frank Clement, avec qui il remporte la course l'année suivante. Cette victoire convainc le fondateur Walter Owen Bentley de créer une écurie de course, dont les pilotes entreront dans la légende sous le surnom de « Bentley Boys ».

Moteur : 4 cylindres en ligne 3 litres



Vainqueurs : John Duff / Frank Clement



1924 - #8 - Bentley Sport 3L - John Duff, Franck Clement

Lorraine-Dietrich B3-6 (1925-1926)

DEUX VICTOIRES ET UN TRIPLÉ

Avec la B3-6, Lorraine Dietrich devient le deuxième constructeur français vainqueur des 24 Heures en 1925. L'année suivante, la B3-6 remporte une deuxième victoire consécutive, équipée d'une innovation majeure : un phare antibrouillard installé au centre de la calandre, entre les deux projecteurs principaux. Cet ajout confère une incontestable supériorité, qui permet à Lorraine Dietrich de signer le premier triplé de l'histoire des 24 Heures du Mans, et à André Rossignol d'en devenir le premier multiple vainqueur.

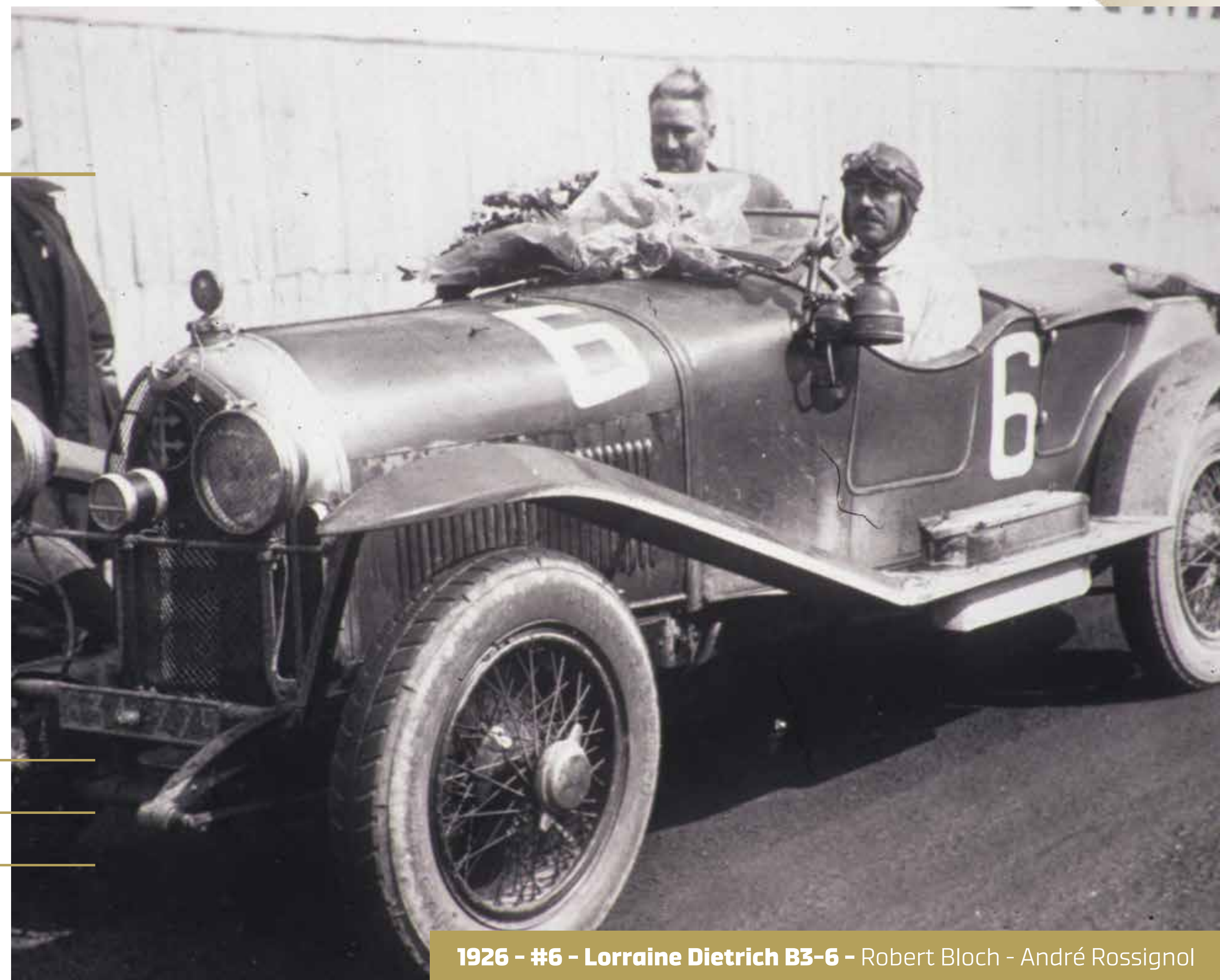


Moteur : 6 cylindres en ligne 3.4 litres



Vainqueurs 1925 : André Rossignol / Gérard de Courcelles

Vainqueurs 1926 : André Rossignol / Robert Bloch



1926 - #6 - Lorraine Dietrich B3-6 - Robert Bloch - André Rossignol

Chenard & Walcker « Tank » (1925)

LE PREMIER PROTOTYPE ?

Vainqueur de la première édition des 24 Heures du Mans en 1923, Chenard & Walcker est aussi un des premiers constructeurs à comprendre que la singularité de la course nécessite une approche spécifique. En 1925, ce « tank » peut ainsi être considéré comme une des toutes premières à prendre en compte la notion de pénétration dans l'air. Cette science, l'aérodynamisme, allait devenir au fil des années un élément majeur dans la conception de toute voiture ambitionnant de briller aux 24 Heures.

Moteur : 4 cylindres en ligne 1.1 litre



**Meilleur résultat : 10^e en 1925
(Raymond Glaszmann / Manso de Zuniga)**



1925 - #50 - Chenard & Walcker - Raymond Glaszmann - Manso Zuniga

Tracta Gephi (1928)

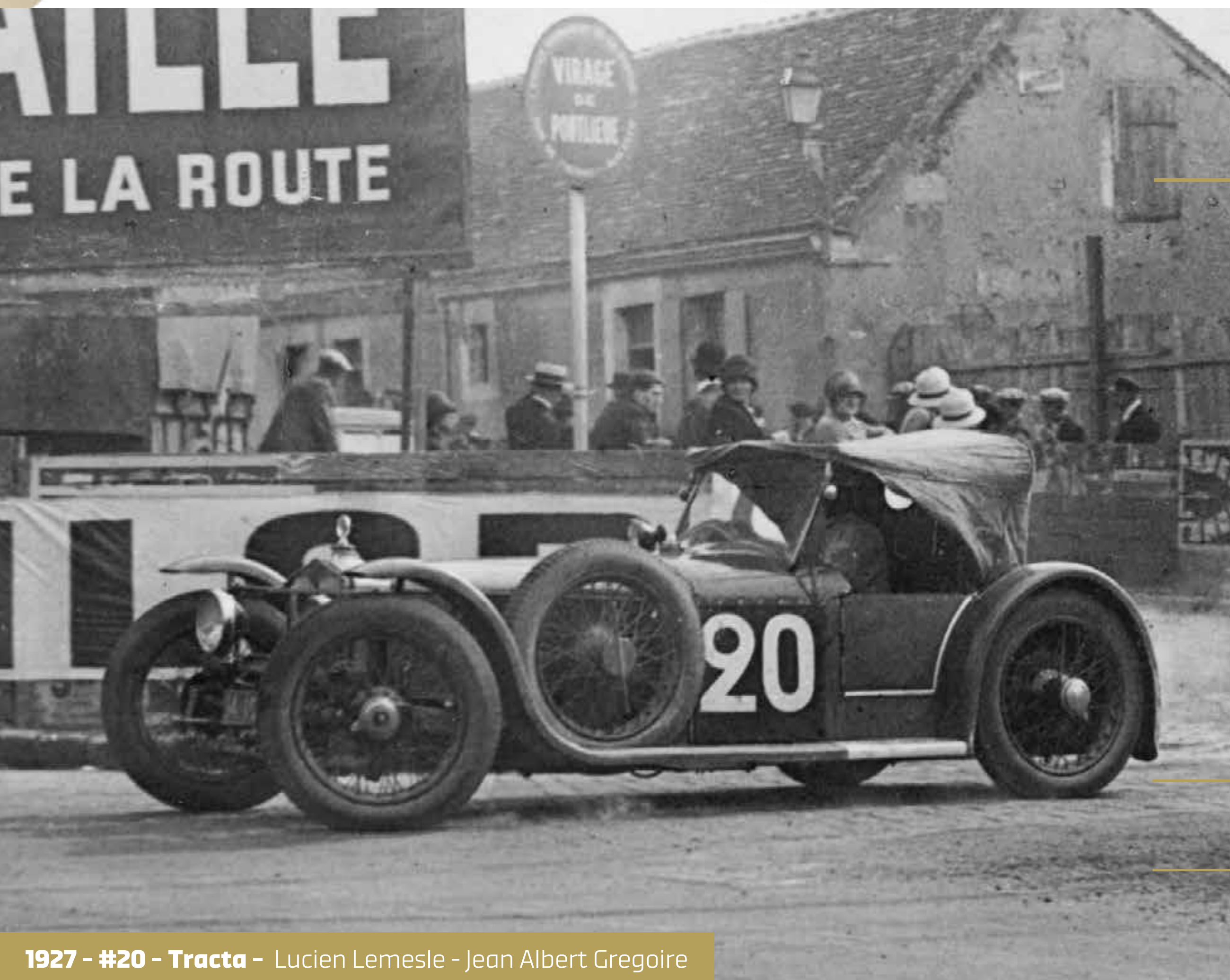
TRACTION AVANT, TOUTE !

En 1927, la Tracta Gephi présente une innovation dont le retentissement sur la sécurité routière sera planétaire : la traction avant. En améliorant considérablement la tenue de route, elle assure au conducteur une maîtrise optimisée de son véhicule. Sur la Tracta Gephi, qui doit son patronyme aux initiales des noms de famille de ses deux concepteurs Jean-Albert Grégoire et Pierre Fenaille, la traction avant fait largement ses preuves aux 24 Heures du Mans, en terminant à cinq reprises dans les dix premiers de 1927 à 1930.

Moteur : 4 cylindres en ligne 1.5 litre



**Meilleur résultat :
7^e en 1927 (Jean-Albert Grégoire / Lucien Lemesle)**



1927 - #20 - Tracta - Lucien Lemesle - Jean Albert Gregoire

Bentley Speed Six (1929-1930)

UNE APOTHÉOSE ANGLAISE

Apparue en 1928, la Bentley Speed Six est une évolution de la 6 ½ Litre née deux ans plus tôt. Elle parachève la domination de la marque aux 24 Heures du Mans à cette période, avec deux succès consécutifs en 1929 et 1930, qui s'ajoutent à ceux remportés en 1924, 1927 et 1928. A son volant, Woolf Barnato devient le premier triple vainqueur des 24 Heures (en seulement trois participations), tandis que Bentley établit un record de victoires qui ne sera égalé qu'en 1957 par Jaguar.



Moteur : 6 cylindres en ligne 6.6 litres



Vainqueurs 1929 : Woolf Barnato / Henry Birkin

Vainqueurs 1930 : Woolf Barnato / Glen Kidston



1930 - #4 - Bentley Speed Six - Woolf Barnato - Glen Kidston

Alfa Romeo 8C 2300

(1931-1934)

LES 24 HEURES À L'ITALIENNE

Après Bentley, Alfa Romeo inaugure un nouveau cycle victorieux en tant le premier constructeur italien vainqueur des 24 Heures. Les quatre succès de la 8C 2300 correspondent exactement à sa durée de production, de 1931 à 1934. Quelques-uns des meilleurs pilotes de l'entre deux guerres remportent les 24 Heures à son volant : l'Italien Tazio Nuvolari, les Français Raymond Sommer et Philippe Etancelin. Et Luigi Chinetti deviendra l'une des très grandes personnalités de l'histoire des 24 Heures du Mans.

Moteur : 8 cylindres en ligne 2.3 litres à compresseur

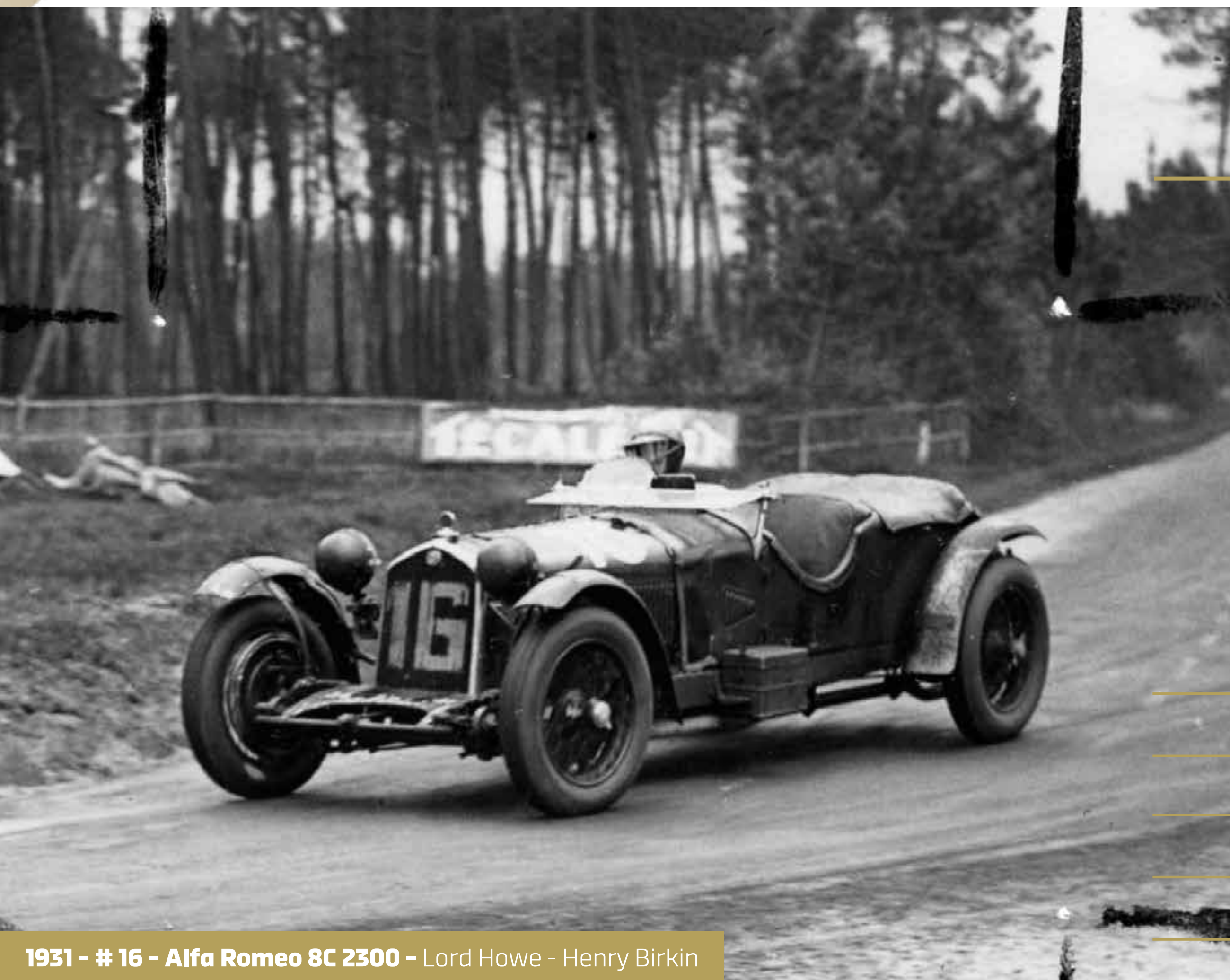


Vainqueurs 1931 : Lord Howe / Henry Birkin

Vainqueurs 1932 : Luigi Chinetti / Raymond Sommer

Vainqueurs 1933 : Tazio Nuvolari / Raymond Sommer

Vainqueurs 1934 : Luigi Chinetti / Philippe Etancelin



1931 - # 16 - Alfa Romeo 8C 2300 - Lord Howe - Henry Birkin

Bugatti Type 50 S (1931)

LES PREMIÈRES BUGATTI D'USINE

Si une Bugatti Brescia a terminé dixième de la première édition en 1923, 1931 marque le premier engagement officiel de la marque aux 24 Heures du Mans, sous la direction de Jean Bugatti, le fils du fondateur Ettore. Les trois exemplaires de la Type 50 S, dérivée de la Type 50 apparue cette même année, présentent la particularité d'être peints en noir, en lieu et place du traditionnel bleu de France. En course, elles figurent dans le peloton de tête mais sont victimes de problèmes de déchappage de leurs pneumatiques. L'un d'entre eux provoque un grave accident qui pousse Jean Bugatti à retirer ses voitures.



Moteur : 8 cylindres en ligne 5 litres à compresseur



1931 - #5 - Bugatti Type 50 S - Albert Divo - Guy Bouriat

Lagonda M45R Rapide (1935)

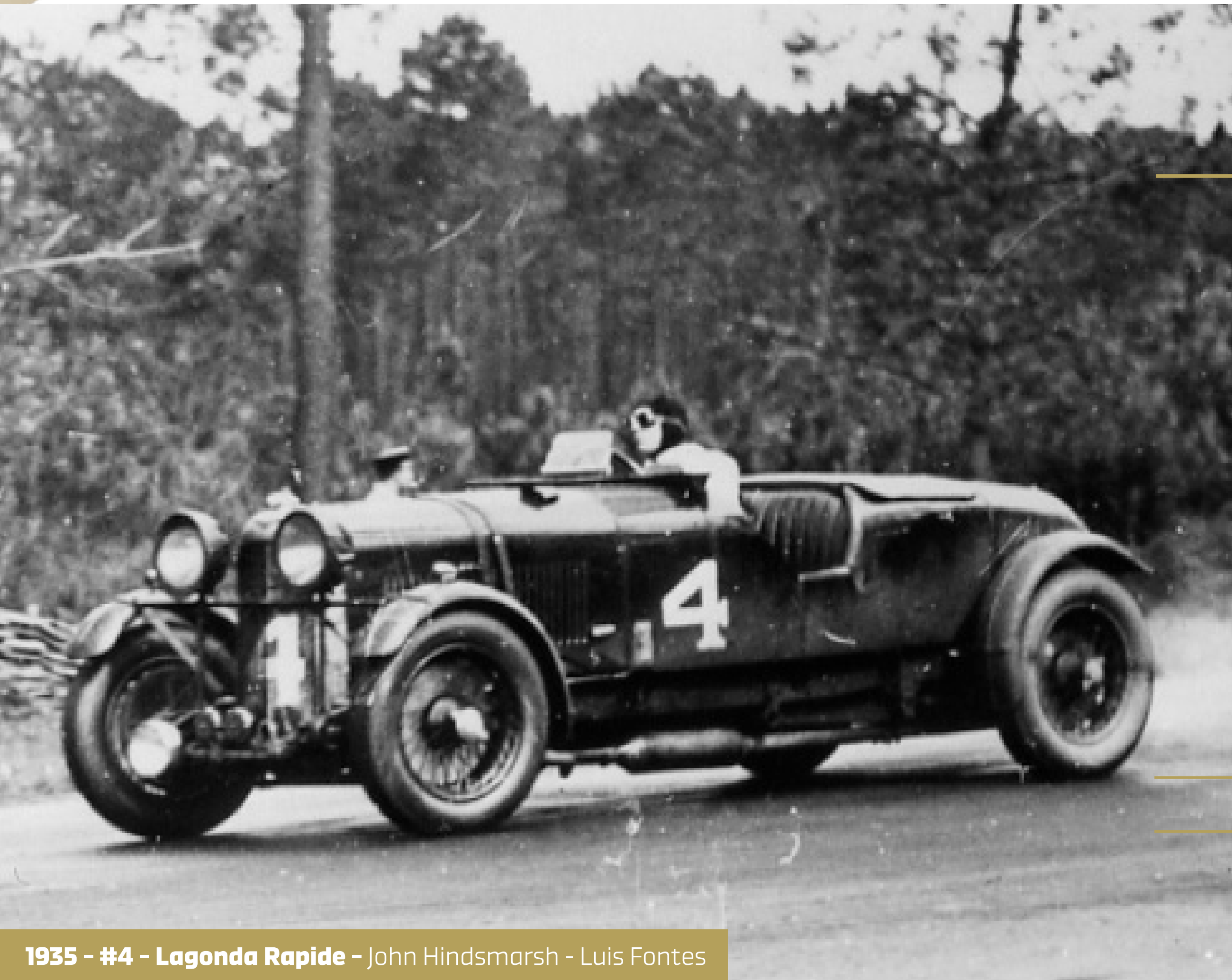
LA VICTOIRE À L'ARRACHÉ

Fondé en 1906, Lagonda signe son unique victoire aux 24 Heures du Mans en 1935. Alors que les trois Alfa Romeo 8C sont favorites, la Lagonda M45R Rapide de Luis Fontes et Johnny Hindmarsh effectue une remontée régulière. Elle émerge de la nuit en deuxième position et prend la tête dans la matinée du dimanche, face à l'unique 8C rescapée. Malgré un problème moteur dans la dernière heure qui contraint Luis Fontes à terminer la course au ralenti, il devient à 22 ans le plus jeune pilote vainqueur de l'entre-deux guerres.

Moteur : 6 cylindres en ligne 4.5 litres



Vainqueurs 1935 : Luis Fontes / Johnny Hindmarsh



1935 - #4 - Lagonda Rapide - John Hindmarsh - Luis Fontes

Simca 5 (1937)

UN PETIT GABARIT POUR LES 24 HEURES

Créée à l'origine par FIAT et popularisée sur les routes italiennes sous le nom de Topolino, la Simca 5 apparaît au Mans 1937 à l'initiative du préparateur Amédée Gordini. Equipée de l'un des plus petits moteurs jamais vus aux 24 Heures (570 cm³), elle termine 17e en 1937 aux mains d'Albert Alin et Jean Viale, remportant sa catégorie. L'année suivante, deux exemplaires sont classés, en 14^e et 15^e positions. Ces petites Simca vont contribuer à la réputation naissante d'Amédée Gordini, à qui son sens de la mécanique vaudra le surnom de « sorcier ».



Moteur : 4 cylindres en ligne 570 cm³



Meilleur résultat : 14^e en 1938 (Maurice Aimé / Charles Plantivaux)



1938 - #51 - Simca 5 - Maurice Aimé - Charles Plantivaux

Alfa Romeo 8C 2900 Berlinetta (1938)

DES MILLE MIGLIA AUX 24 HEURES DU MANS

Après quatre victoires consécutives de 1931 à 1934, l'Alfa Romeo 8C connaît une nouvelle et superbe déclinaison à la fin des années 1930 avec la 2900, qui sera l'une des meilleures voitures de compétition de l'époque. Dérivée de la 2900 A, la 2900 B (pour Berlinetta) est engagée en deux exemplaires en 1938, dont l'une est aux mains de deux grands champions des années 1930 : Raymond Sommer, deux fois vainqueur au Mans, et Clemente Biondetti. Les deux voitures sont contraintes à l'abandon, mais les qualités de la 8C2900 lui valent parallèlement quatre victoires consécutives dans le marathon routier italien des Mille Miglia.

Moteur : 8 cylindres en ligne 2.9 litres à compresseur



1938 - #19 - Alfa Romeo 8C 2900 B - Raymond Sommer - Clemente Biondetti

Cadillac Spyder « Le Monstre » (1950)

UNE CERTAINE DÉMESURE AMÉRICAINE

La première apparition de Cadillac, grand symbole de la voiture de luxe américaine, entre d'emblée dans l'histoire des 24 Heures. L'une des deux voitures conserve ses formes d'origine et l'autre hérite du surnom de « Monstre », par sa surprenante carrosserie profilée conçue par Howard Weyman, ingénieur chez l'avionneur Grumman. Cette dernière termine onzième aux mains de Phil Walters et Briggs Cunningham. A l'origine de cet engagement, ce dernier devient l'une des grandes personnalités de la renaissance des 24 Heures du Mans, grâce à la compétitivité et à l'originalité de ses voitures.



Moteur : 8 cylindres en V 5.4 litres



11^e en 1950 (Briggs Cunningham / Phil Walters)



1950 - #2 - Cadillac Spyder - Briggs Cunningham - Phil Walters

Porsche 356 (1951)

PREMIÈRES 24 HEURES, PREMIERS LAURIERS

Après avoir rencontré les dirigeants de l'Automobile Club de l'Ouest lors du Salon de l'Auto de Paris en 1950, Ferdinand Porsche donne son accord pour un engagement aux 24 Heures du Mans. Le 23 juin 1951, la 356 est la première voiture de la marque au départ. Aux mains de l'importateur français Auguste Veillet associé au Manceau Edmond Mouche, elle termine vingtième du classement général et remporte sa catégorie. Le duo récidive l'année suivante, grimant jusqu'à la onzième place. Des premiers succès qui en appellent beaucoup d'autres...



Moteur : 4 cylindres à plat 1.1 litre



Meilleur résultat : 11^e en 1952 (Edmond Mouche / Auguste Veillet)



1951 - #46 - Porsche 356 - Auguste Veillet - Edmond Mouche

Mercedes 300 SL (1952)

DE LA COMPÉTITION À LA ROUTE

D'abord conçue pour la compétition, la 300 SL (pour Super Leicht, soit « super léger » en allemand) fait de Mercedes le premier constructeur allemand victorieux aux 24 Heures du Mans. Elle se caractérise par sa carrosserie enveloppante rehaussée par des portières, dites « papillon » qui, une fois ouvertes, donnent à la voiture des allures de volatile. Son succès au Mans, et aussi dans le marathon routier mexicain de la Carrera Panamericana, aboutissent à une version routière qui deviendra une des voitures de sport les plus célèbres de l'histoire automobile.

Moteur : 6 cylindres en ligne 3 litres



Vainqueurs 1952 : Hermann Lang / Fritz Riess



1952 - #21 - Mercedes 300 SL - Hermann Lang - Fritz Riess

Jaguar Type D (1957)

LE FÉLIN GLORIEUX

Conçue par Malcolm Sayer, ingénieur venu de l'aéronautique, la Type D combine finesse aérodynamique (notamment avec son « aileron de requin » dans le prolongement du cockpit), la légèreté de l'aluminium et la performance en piste. La Type D inscrit définitivement Jaguar dans la légende des 24 Heures du Mans, avec trois victoires consécutives : une sous les couleurs vert foncé en 1955, les deux autres avec le bleu et blanc de l'Ecurie Ecosse en 1956 et 57. La Type D inspire également une routière sportive devenue mythique : la Type E, qui reprend le capot long de sa glorieuse aînée.



Moteur : 6 cylindres en ligne 3.4 (1955 & 56) et 3.7 (1957) litres

Vainqueurs 1955 : Mike Hawthorn / Ivor Bueb



Vainqueurs 1956 : Ron Flockhart / Ninian Sanderson

Vainqueurs 1957 : Ron Flockhart / Ivor Bueb



1957 - #3 - Jaguar D - Ivor Bueb - Ron Flockhart

Ferrari 250 TR

(1958 et 1960)

LE ROUGE POUR EMBLÈME

Cette Ferrari a marqué l'histoire des 24 Heures du Mans à plusieurs titres. La dénomination 250 se rapporte à la cylindrée unitaire de son moteur (250 cm³) et va devenir une des plus célèbres de la marque. La mention TR (« Testa Rossa », soit littéralement tête rouge en italien) se réfère à la couleur des couvre-culasses du moteur. Dans ses différentes versions (TR58, TR59/60 et TR161), la 250 TR offre en outre trois victoires au Belge Olivier Gendebien. Après un autre succès en 1962, il devient le premier quadruple vainqueur des 24 Heures du Mans.

Moteur : 12 cylindres en V 3 litres



Vainqueurs 1958 : Olivier Gendebien / Phil Hill

Vainqueurs 1960 : Olivier Gendebien / Paul Frère

Vainqueurs 1961 : Olivier Gendebien / Phil Hill



1958 - #14 - Ferrari 250 TR - Olivier Gendebien - Phil Hill

Aston Martin DBR1 (1959)

UN AUTRE VERT ANGLAIS

Apparue en 1956, l'Aston Martin DBR1 fait cette même année ses débuts aux 24 Heures du Mans. En 1959, elle respecte un tableau de marche précis face à des Ferrari d'usine handicapées par divers soucis mécaniques. Sous le drapeau à damier, Aston Martin signe un doublé avec les vainqueurs Roy Salvadori / Carroll Shelby, suivis par leurs coéquipiers Paul Frère / Maurice Trintignant. Et devient le quatrième constructeur anglais victorieux aux 24 Heures du Mans après Bentley, Lagonda et Jaguar, pour ce qui est encore aujourd'hui son unique succès au général.



Moteur : 6 cylindres en ligne 3 litres



Vainqueurs 1959: Roy Salvadori / Carroll Shelby



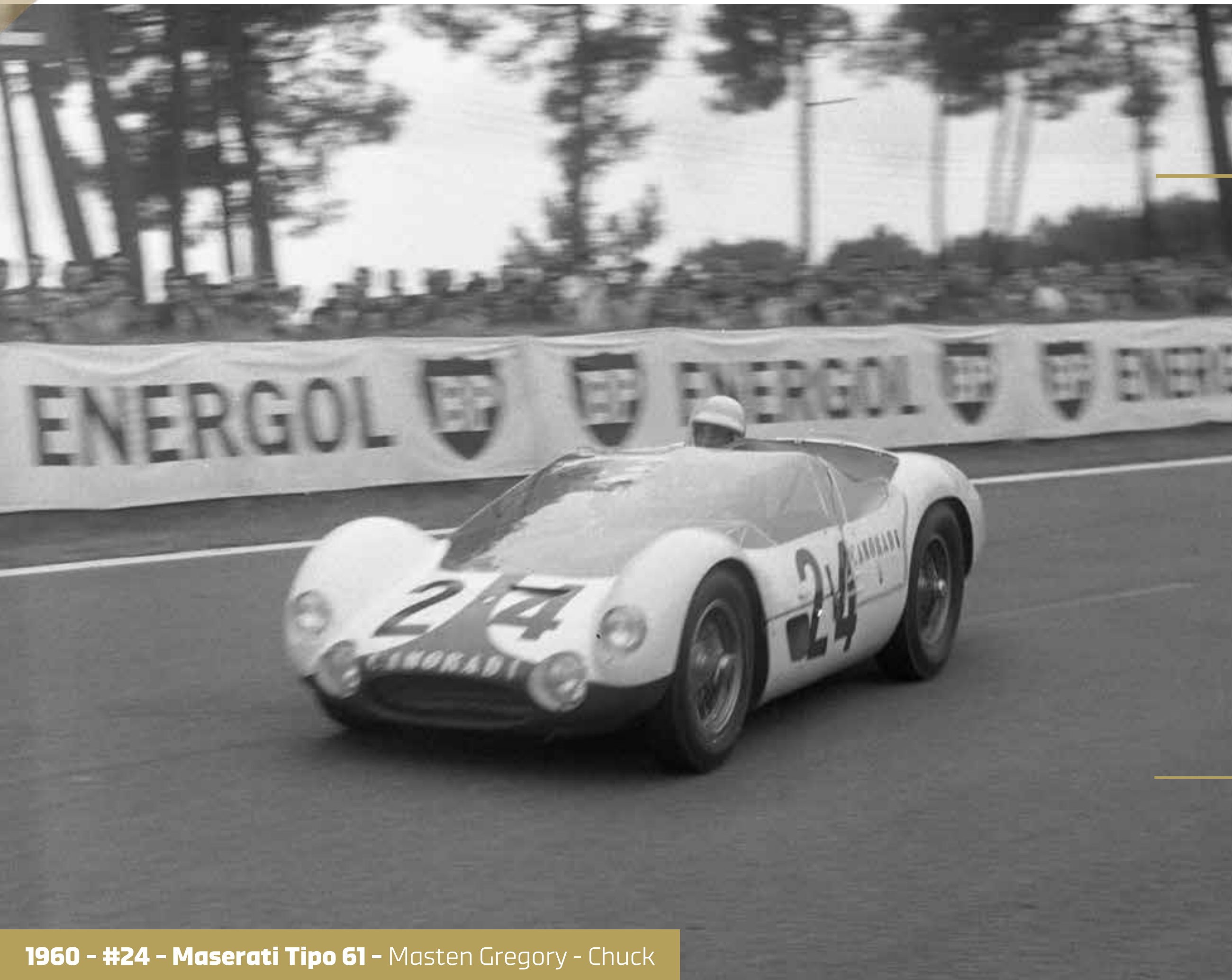
1959 - #5 - Aston Martin DBR 1 - Roy Salvadori - Carroll Shelby

Maserati Tipo 61 « Birdcage » (1960)

LA « CAGE AUX OISEAUX » DE COURSE

La Maserati Tipo 61 est l'une des voitures les plus originales vues aux 24 Heures du Mans au début des années 1960. Elle tire sa spécificité de son châssis, constitué de plus de 200 tubes d'acier soudés, visibles sous son pare-brise profilé, et qui lui vaut rapidement le surnom de « Birdcage » (cage aux oiseaux en anglais). La Tipo 61 est la version la plus connue, alignée en trois exemplaires en 1960 par l'écurie américaine Camoradi (abandons). La Birdcage signe par la suite ses meilleurs résultats aux 24 Heures sous la bannière de Briggs Cunningham en version Tipo 60 et 63, avec respectivement les huitième et quatrième places en 1961.

Moteur : 4 cylindres en ligne 2.9 litres (Tipo 61)



1960 - #24 - Maserati Tipo 61 - Masten Gregory - Chuck

Ferrari 250 GTO

(1962)

LA PLUS MYTHIQUE DES FERRARI ?

Présentée en février 1962, la 250 GTO (pour « Gran Turismo Omologato ») est une évolution de la 250 GT, avec une aérodynamique optimisée par un capot avant plongeant et un becquet arrière. Cette année-là, elle termine ses premières 24 Heures du Mans en deuxième et troisième positions, avant de signer trois autres top 5 (2^e et 5^e en 1963, 5^e, 6^e et 9^e en 1964). Numéro de course symboliques s'il en est, le 24 lui doit son meilleur résultat au Mans, (2^e en 1963). Son palmarès et sa rareté (une petite trentaine d'exemplaires) valent à la 250 GTO une cote hors norme. Leurs propriétaires forment l'élite des collectionneurs de Ferrari.



Moteur : 12 cylindres en V 3 litres



Meilleurs résultats : 2^e en 1962 (Jean Guichet / Pierre Noblet) et 1963 (Jean Blaton / Gérald Langlois von Ophem)



1962 - #17 - Ferrari 250 GTO - Bob Grossman - Glenn Roberts

Ferrari 250 P (1963 & 1964)

LA RÉVOLUTION DU MOTEUR ARRIÈRE

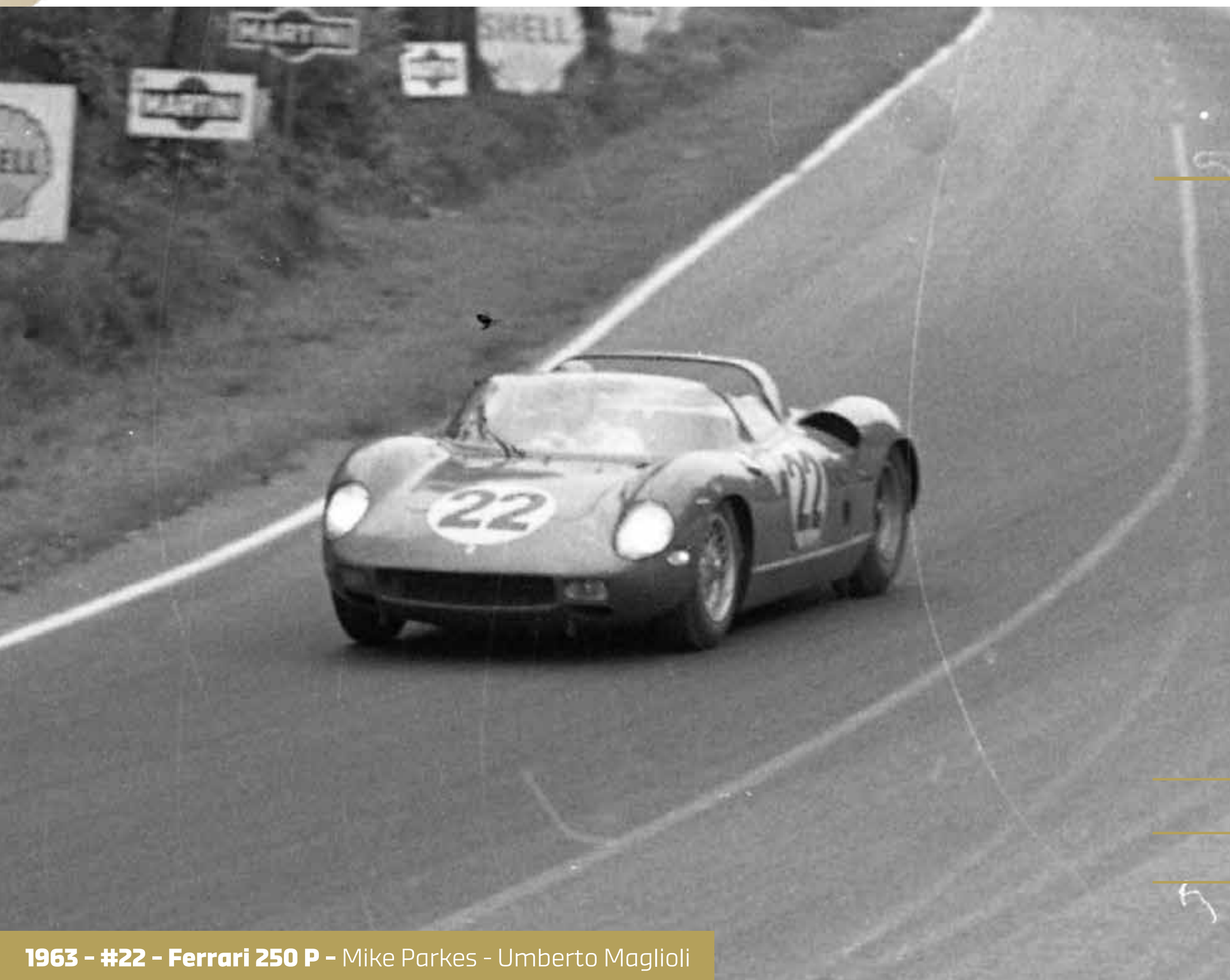
Nouvel avatar de la prestigieuse lignée qui a déjà offert les 250 TR, GT et GTO, la 250 P est en 1963 la première voiture à moteur arrière à remporter les 24 Heures du Mans. La 250 P se distingue aussi par la singularité des ses équipages vainqueurs, qui établissent tous deux un nouveau record de la distance. En 1963, Ludovico Scarfiotti et Lorenzo Bandini constituent le seul duo italien victorieux au Mans au volant d'une Ferrari. En 1964 s'impose un duo de gentlemen-drivers : le Français Jean Guichet, propriétaire d'un chantier naval à Marseille, et le Sicilien Nino Vaccarella, professeur de mathématiques à Palerme.

Moteur : 12 cylindres en V 3 litres



Vainqueurs 1963 : Lorenzo Bandini / Ludovico Scarfiotti

Vainqueurs 1964 : Jean Guichet / Nino Vaccarella



1963 - #22 - Ferrari 250 P - Mike Parkes - Umberto Maglioli

Rover-BRM

(1963-1965)

LE SOUFFLE DE LA TURBINE

Fidèle à l'esprit d'innovation des 24 Heures du Mans, l'ACO propose en 1963 une bourse à toute voiture équipée d'une turbine qui atteindrait et/ou dépasserait 3 600 kilomètres en course. Rover répond présent en partenariat avec BRM, titré en Formule 1 en 1962 avec Graham Hill. Ce dernier est au volant lors des deux participations de cette Rover-BRM, en 1963 avec Richie Ginther, en 1965 avec Jackie Stewart. En 1963, elle court hors classement et signe l'équivalent de la septième place. Deux ans plus tard, une nouvelle carrosserie est montée sur son châssis, elle est cette fois officiellement classée en dixième position.



Meilleur résultat : 10^e en 1965 (Graham Hill / Jackie Stewart)



1965 - #31 - Rover - Graham Hill - Jackie Stewart

Ferrari 250 LM

(1965)

LA CHEVAUCHÉE FANTASTIQUE

Nouvelle variation de la prestigieuse lignée des Ferrari 250, la 250 LM est présentée au Salon de l'Auto de Paris en 1963. Après un premier drapeau à damier manceau en 1964 (16^e), elle connaît son heure de gloire l'année suivante. Après l'abandon des prototypes d'usine, un duel entre équipes partenaires de Ferrari oppose North American Racing Team à l'Ecurie Francorchamps, qui terminent dans cet ordre aux deux premières places avec Masten Gregory / Jochen Rindt (vainqueurs) et Pierre Dumay / Gustave Gosselin (2^e). A la veille du Centenaire, c'est toujours la dernière victoire de Ferrari au général.

Moteur : 12 cylindres en V 3.3 litres



Vainqueurs 1965 : Masten Gregory / Jochen Rindt



1965 - #21 - Ferrari 250 LM - Masten Gregory - Jochen Rindt

Ford GT40 Mk II & Mk IV (1966-1967)

L'AMÉRIQUE À TOUTE ALLURE

Evolutions de la Ford GT40 apparue en 1964, les Mk II et Mk IV signent en 1966 et 1967 les premières victoires d'un constructeur américain aux 24 Heures du Mans, dans le cadre d'un duel avec Ferrari aujourd'hui mythique. En 1966, la Mk II signe un triplé emmené par le duo néo-zélandais Chris Amon / Bruce McLaren, qui établit un nouveau record de la distance. L'année suivante, équipée d'une nouvelle carrosserie à l'aérodynamisme largement optimisée, la Mk IV est la première voiture à franchir le cap des 5 000 kilomètres parcourus en course, aux mains d'un équipage 100 % américain.

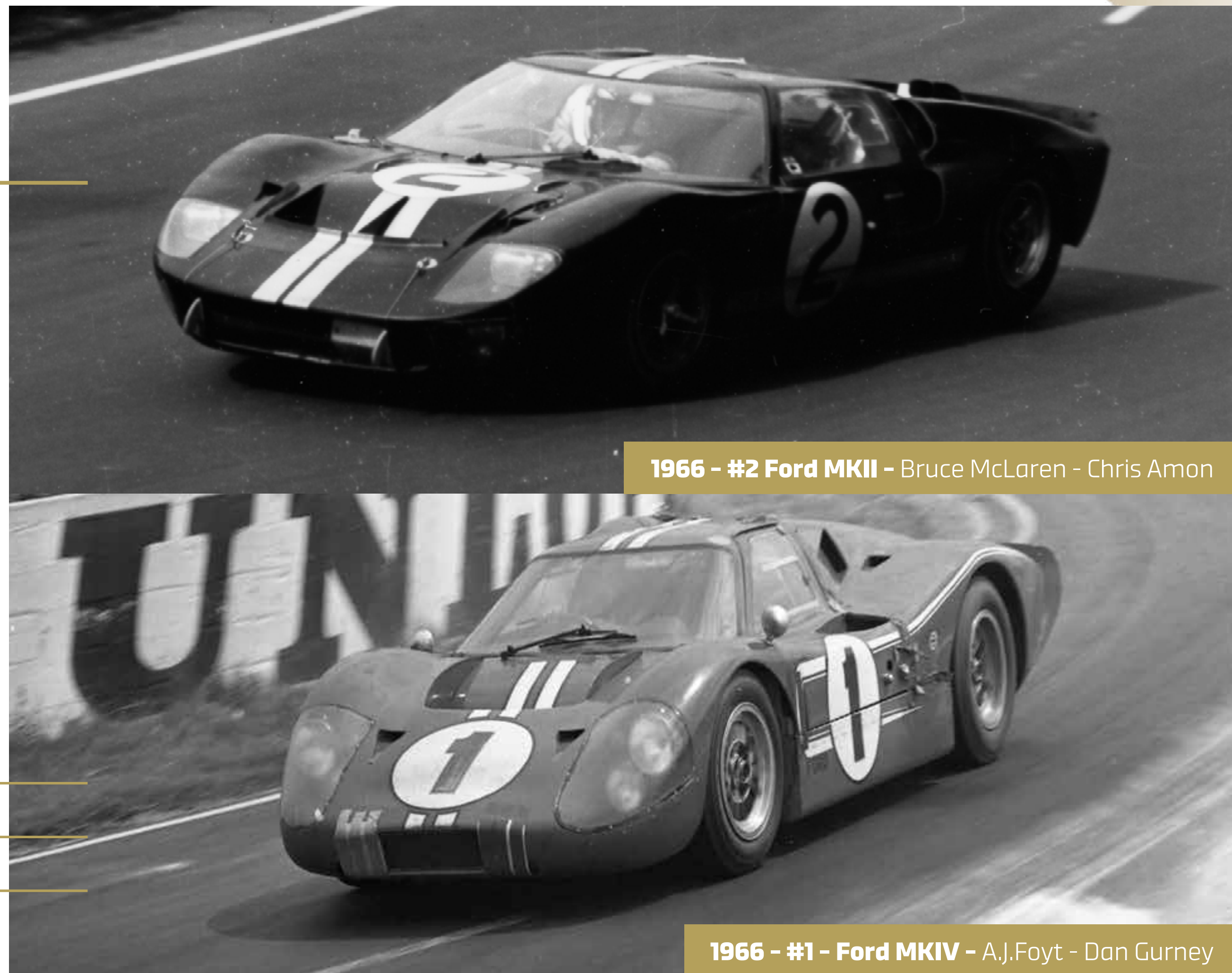


Moteur : 8 cylindres en V 6.9 litres



Vainqueurs 1966 (Ford GT40 Mk II) : Chris Amon / Bruce McLaren

Vainqueurs 1967 (Ford GT40 Mk IV) : AJ Foyt / Dan Gurney



1966 - #2 Ford MKII - Bruce McLaren - Chris Amon

1966 - #1 - Ford MKIV - A.J.Foyt - Dan Gurney

Ferrari 330 P4 (1967)

LA PLUS BELLE FERRARI DES 24 HEURES DU MANS ?

Celle qu'on appelle simplement « P4 » n'a jamais gagné les 24 Heures du Mans, mais n'en est pas moins l'une des plus mythiques Ferrari de compétition, presque l'égale de la GTO. Evolution de la 330 P3 de 1966, elle bénéficie d'une évolution aérodynamique étudiée en soufflerie, fait encore rare à cette époque. Ce qui lui vaut les nouveaux galbes qui harmonisent ses formes et lui offrent cette silhouette magnifique, pour un duel de légende avec Ford. Sur les trois P4 engagées en 1967 face à quatre Ford Mk IV, deux terminent sur le podium à la poursuite de la Ford victorieuse.

Moteur : 12 cylindres en V 4 litres



Meilleur résultat : 2^e en 1967 (Ludovico Scarfiotti / Michael Parkes)



1967 - #21 - Ludovico Scarfiotti - Michael Parkes

CD SP66C

(1967)

L'AÉRODYNAMIQUE EN POINTE

Après une longue association, notamment pour la belle histoire des petites cylindrées DB aux 24 Heures du Mans, René Bonnet et Charles Deutsch suivent chacun leur propre voie. Le second devient une manière de pionnier, avec cette CD à moteur Peugeot. Ses formes fluides d'une grande modernité, surmontées à l'arrière d'une spectaculaire paire de dérives, lui permettaient une vitesse de pointe de 250 km/h. Si aucune des deux SP66C n'atteint l'arrivée en 1967, cette voiture a marqué son époque par son approche rationnelle d'une science aujourd'hui indispensable au sport automobile : l'aérodynamique.



Moteur : 4 cylindres en ligne 1.1 litre

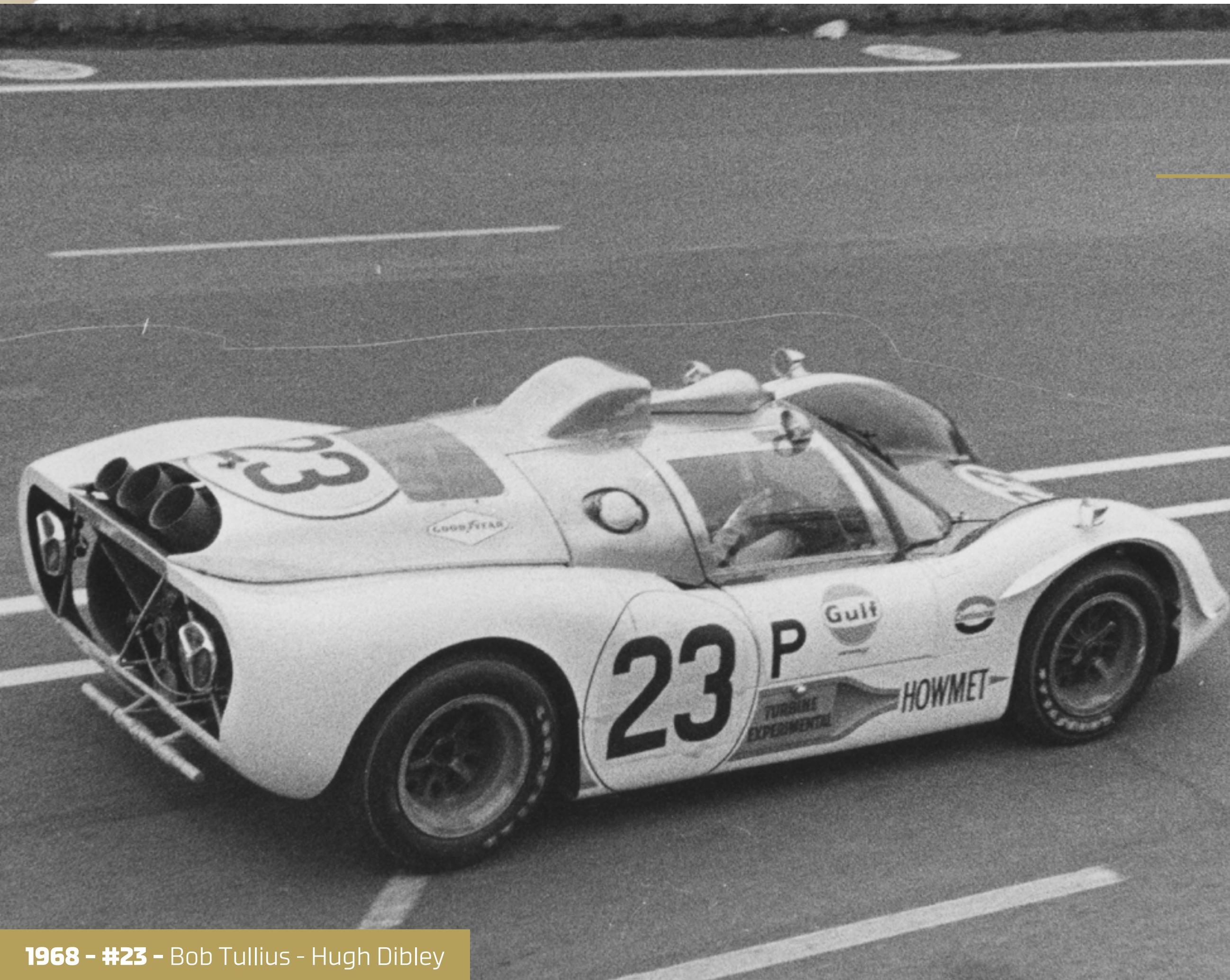


1967 - #53 - CD SP 66 - André Guihaudin - Alain Bertaut

Howmet TX (1968)

UNE DEUXIÈME VIE POUR LA TURBINE

Après l'expérience Rover-BRM en 1963 et 1965, la propulsion par turbine à gaz fait son retour aux 24 Heures du Mans en 1968, avec deux exemplaires de cette TX (pour Turbine eXperimental) conçue par Howmet Corporation et Continental Aviation Engineering. Inscrite par un jeu d'équivalence technique dans la catégorie des prototypes 3 litres et d'une puissance de 330 ch, elle est malheureusement contrainte à l'abandon. Parmi ses pilotes figuraient un authentique pilote de ligne, Hugh Dibley, donc habitué des avions à réaction, et Bob Tullius, qui initia le retour de Jaguar au Mans au milieu des années 1980.



1968 - #23 - Bob Tullius - Hugh Dibley

Ford GT40

(1968-1969)

LA VICTOIRE EN BLEU ET ORANGE

Après la limitation à 3 litres de la cylindrée des prototypes, la catégorie Sport (5 litres) permet à la Ford GT40 de prolonger son glorieux parcours aux 24 Heures. Elle signe deux nouvelles victoires dans deux éditions entrées dans les annales. En 1968, les 24 Heures sont reportées au mois de septembre à la suite des événements de mai en France. En 1969, Jacky Ickx s'impose dans le dernier tour après s'être élancé dernier en ayant marché vers sa voiture. Un seul et même châssis (n°1075) s'est ainsi imposé sous les mêmes couleurs, appelées à devenir partie intégrante de la saga des 24 Heures : le bleu ciel et orange de la compagnie pétrolière Gulf.

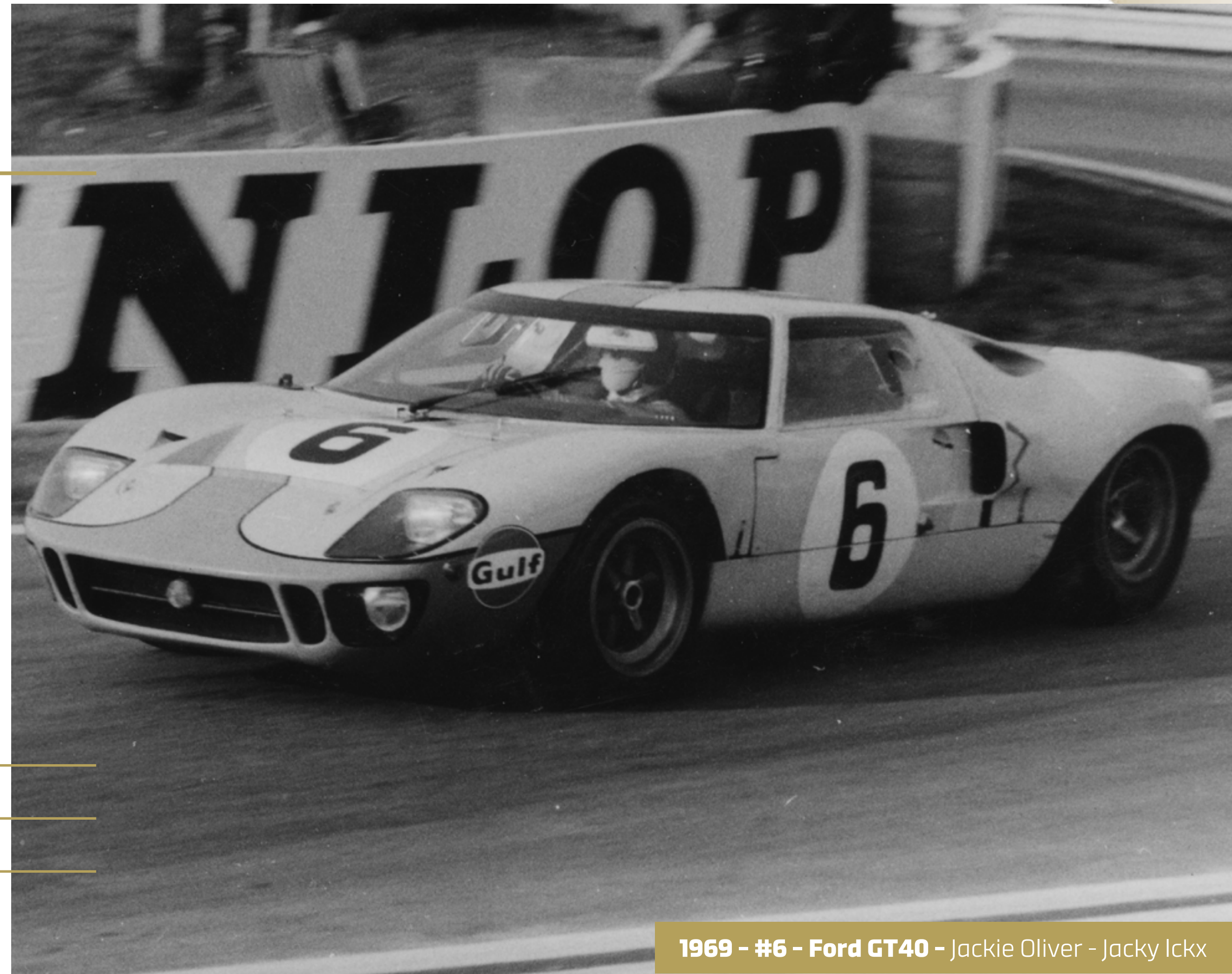


Moteur : 8 cylindres en V 4.9 litres



Vainqueurs 1968 : Pedro Rodriguez / Lucien Bianchi

Vainqueurs 1969 : Jacky Ickx / Jackie Oliver



1969 - #6 - Ford GT40 - Jackie Oliver - Jacky Ickx

Porsche 917 K (1970-1971)

UN MATRICULE, DEUX VICTOIRES, UN MYTHE

Conçue dans le cadre de la réglementation Sport 5 litres instaurée en 1968, la Porsche 917 réalise dès sa première apparition des performances inédites sur le circuit des 24 Heures. Une fois son aérodynamisme optimisée, elle devient une véritable machine à gagner et signe en 1970 et 71 les deux premières victoires sarthoises de Porsche. En 1971, elle bat le record de la distance établi par Ford en 1967, établissant une nouvelle référence qui ne sera améliorée qu'en 2010. Cette version à carrosserie courte évolue notablement en 1971, avec l'apparition de dérives à l'extrémité du capot arrière.

Moteur : 12 cylindres à plat 4.5 (1970) et 4.9 (1971) litres



Vainqueurs 1970 : Richard Attwood / Hans Herrmann



Vainqueurs 1971 : Helmut Marko / Gijs van Lennep



1970 - #23 - Porsche 917 K - Richard Attwood - Hans Herrmann

Porsche 917 LH (1971)

LA 917 TOUJOURS PLUS VITE

Parallèlement aux versions à carrosserie courte victorieuses en 1970 et 1971, la 917 bénéficie d'une carrosserie longue profilée (dite LH pour Langheck, littéralement « queue longue » en allemand), voulue par Ferdinand Piëch, neveu de Ferry Porsche et responsable du département compétition, pour établir de nouveaux records de vitesse. Mission accomplie par Jackie Oliver lors des essais préliminaires d'avril 1971 : il est le premier à atteindre 250 km/h de moyenne au tour (tout comme son coéquipier Pedro Rodriguez lors des qualifications en juin) et atteint la vitesse record de 386 km/h dans la ligne droite des Hunaudières.



Moteur : 12 cylindres à plat 4.9 litres (également 4.5 litres en 1970)



Meilleur résultat : 2e en 1970 (Gérard Larrousse / Willi Kauhsen)



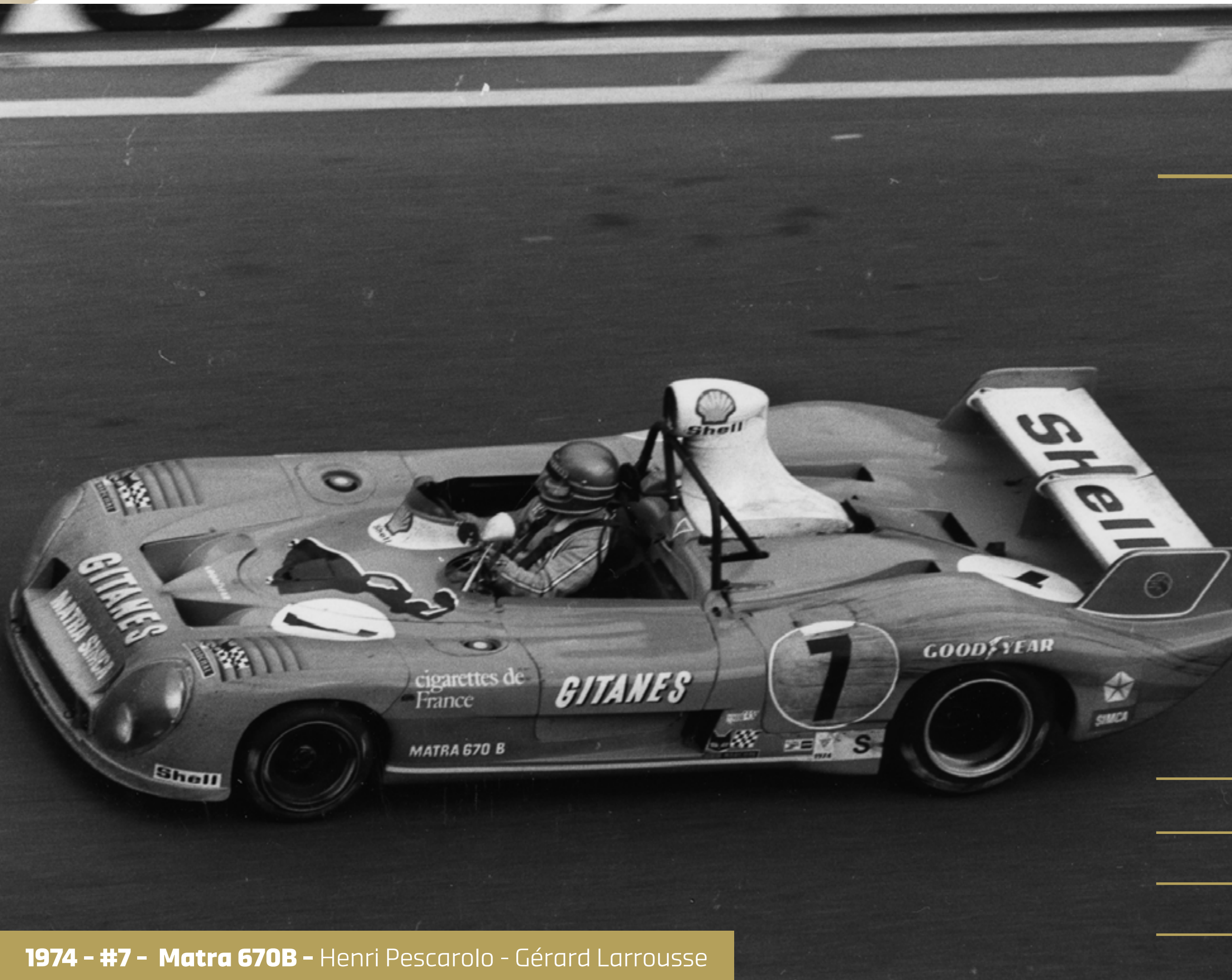
1971 - #17 - Porsche 917 LH - Jo Siffert - Derek Bell

Matra MS670

(1972-1974)

UNE MARQUE, UN PILOTE ET UN RECORD FRANÇAIS

Dans la légende des 24 Heures du Mans, Matra est intimement lié à Henri Pescarolo. Après avoir débuté ensemble dans la Sarthe en 1966, l'un et l'autre sont associés en 1972, 73 et 74 dans la victoire devenant seuls constructeur et pilote français à signer trois victoires consécutives dans la Sarthe. Matra, c'est aussi le son inoubliable d'un moteur V12 né en 1968. Un autre pilote signe un exploit unique : à la veille du Centenaire, le Britannique Graham Hill est toujours le seul pilote à la fois titré en Formule 1 (1962 et 68), vainqueur à Indianapolis (1966) puis au Mans (1972).



Moteur : 12 cylindres en V 3 litres



Vainqueurs 1972 : Henri Pescarolo / Graham Hill

Vainqueurs 1973 : Henri Pescarolo / Gérard Larrousse



Vainqueurs 1974 : Henri Pescarolo / Gérard Larrousse

1974 - #7 - Matra 670B - Henri Pescarolo - Gérard Larrousse

Mirage GR8 (1975)

UN NOUVEAU DUO MAJEUR POUR LES 24 HEURES

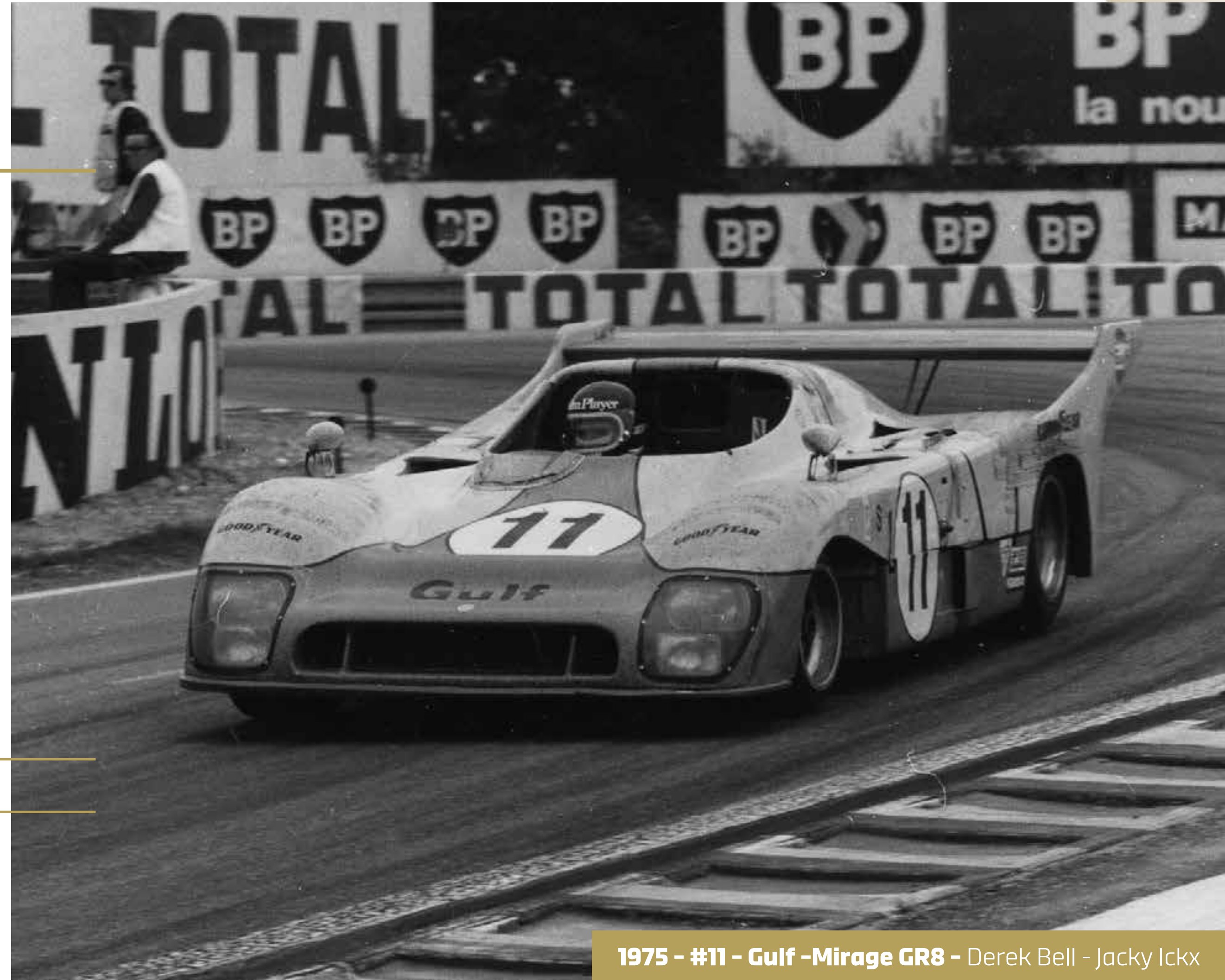
Après le retrait de Matra, l'équipe Gulf-Mirage, animatrice des éditions 1973 et 74, devient favorite en 1975 et fait honneur à ce rang. Partie de la pole position, la Mirage GR8 domine la course aux mains de Jacky Ickx, qui décroche son deuxième succès, associé pour la première fois au Britannique Derek Bell. Après 1968 et 69, les couleurs de la compagnie pétrolière Gulf triomphent pour la troisième fois. Dominateur en Formule 1 depuis 1968, le moteur Ford-Cosworth ajoute les 24 Heures du Mans à un palmarès qui culminera en F1 à 155 victoires de 1967 à 1983.



Moteur : 8 cylindres en V 3 litres



Vainqueurs 1975 : Jacky Ickx / Derek Bell



1975 - #11 - Gulf - Mirage GR8 - Derek Bell - Jacky Ickx

BMW 3.0 CSL (1975)

UNE NAISSANCE ARTISTIQUE

Décorée par Alexander Calder, cette BMW inaugure une tradition qui va devenir partie intégrante de la saga des 24 Heures : les « Art Cars », à la livrée signée d'un artiste contemporain. Initiateur de cette lignée, le commissaire-priseur et pilote Hervé Poulain l'engage et en partage le volant avec Jean Guichet, vainqueur des 24 Heures 1964, et l'Américain Sam Posey. Malgré un abandon en 1975, les BMW « Art Cars » marquent les 24 Heures des années 1970, avec comme meilleur résultat une sixième place en 1979 pour une BMW M1 à la décoration signée par Andy Warhol.

Moteur : 6 cylindres en ligne 3.5 litres



1975 - #93 - BMW 3.0 CSL - Hervé Poulain - Sam Posey - Jean Guichet

Porsche 936

(1976, 1977 & 1981)

LA RÉVOLUTION DU TURBOCOMPRESSEUR

La richesse de l'histoire de la Porsche 936 lui vaut une place de choix dans la saga des 24 Heures du Mans. En 1976, elle est la première voiture victorieuse utilisant un moteur turbocompressé, développé par Porsche au Mans depuis 1974. Elle est également étroitement liée à Jacky Ickx, qui obtient à son volant la moitié de ses victoires aux 24 Heures, égalant à son volant le record de quatre succès d'Olivier Gendebien en 1977 puis en devenant le seul détenteur en 1981. Le champion belge la hisse également à deux reprises en pole position, en 1978 et 81.

Moteur : 6 cylindres à plat 2.1 (1976 & 77) puis 2.6 (1981) litres turbo

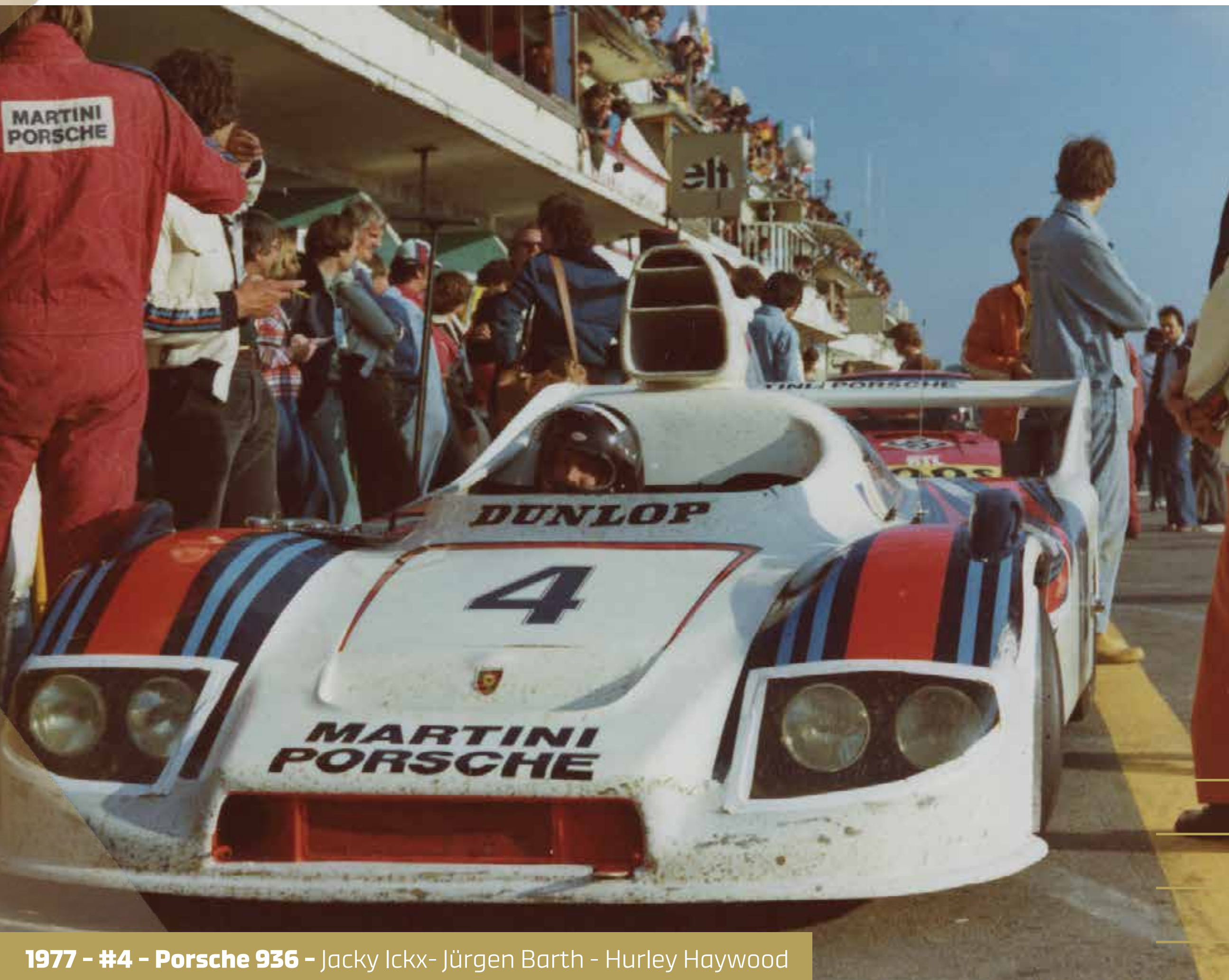


Vainqueurs 1976 : Jacky Ickx / Gijs van Lennep

Vainqueurs 1977 : Jacky Ickx / Jürgen Barth / Hurley Haywood



Vainqueurs 1981 : Jacky Ickx / Derek Bell



1977 - #4 - Porsche 936 - Jacky Ickx - Jürgen Barth - Hurley Haywood

Renault-Alpine A442B (1978)

LA QUATRIÈME VICTOIRE FRANÇAISE DES ANNÉES 1970

Face à Porsche, Renault-Alpine livre de 1976 à 1978 face à Porsche le premier duel de l'ère du turbocompresseur aux 24 Heures du Mans. La Renault-Alpine A442 s'élance depuis la pole position en 1976 et 77. Le constructeur français touche au but en 1978, pointant de bout en bout en tête du classement horaire. Vainqueur en tant que pilote chez Matra en 1973 et 74, Gérard Larrousse s'impose cette fois comme propriétaire d'écurie, avec les deux constructeurs ayant mis un terme à une longue absence française au palmarès, après la victoire de Tablot-Lago en 1950.



Moteur : 6 cylindres en V 2 litres turbocompressé



Vainqueurs 1978 : Didier Pironi / Jean-Pierre Jaussaud



1978 - #2 - Renault Alpine A442 B - Didier Pironi - Jean-Pierre Jaussaud

Porsche 935/78 « Moby Dick » (1978)

AU PLUS PRÈS DES PROTOTYPES

Apparue en 1976 en une extrapolation de la 911 lors de la naissance de la catégorie Groupe 5, la Porsche 935 connaît un de ses avatars les plus célèbres en 1978. Avec un capot avant plongeant et une partie arrière profilée, elle hérite du surnom de « Moby Dick », la baleine blanche du célèbre roman d'Herman Melville, en référence à sa livrée immaculée lors de ses premiers essais. Engagée officiellement par Porsche, elle s'immisce dans le duel des prototypes Porsche et Renault-Alpine en s'adjugeant le troisième temps des qualifications, avant de terminer huitième en course.

Moteur : 6 cylindres à plat 3 litres turbo



Meilleur résultat : 8^e en 1978 (Manfred Schurti / Rolf Stommelen)



1978 - #43 - Porsche 935/78 - Rolf Stommelen - Manfred Schurti

Rondeau M379 B (1980)

LE RÊVE D'UN HOMME

Passionné dès l'enfance, le Manceau Jean Rondeau n'a qu'un but : disputer et gagner les 24 Heures du Mans. Devenu constructeur en 1976, son prototype allie silhouette fine, fiabilité et facilité d'exploitation. En 1980, il touche au but de la plus belle des manières, sortant vainqueur d'un long duel face à rien moins que Jacky Ickx et Reinhold Joest. Ce triomphe est complété par les deux autres Rondeau de Jean-Michel & Philippe Martin / Gordon Spice troisièmes et vainqueurs de leur catégorie, et d'Henri Pescarolo / Jean Ragnotti, auteurs de la pole position mais contraints à l'abandon en course.



Moteur : 8 cylindres en V 3 litres



Vainqueurs 1980 : Jean Rondeau / Jean-Pierre Jaussaud



1980 - #16 - Rondeau M379 B - Jean Rondeau - Jean-Pierre Jaussaud

Porsche 956

(1982-1985)

PORSCHE AU SOMMET

Victorieuse avec un triplé dès sa première apparition aux 24 Heures du Mans en 1982, la 956 règne sur la première moitié des années 1980, avec quatre succès consécutifs : deux pour l'équipe d'usine, deux pour l'écurie privée de Reinhold Joest. En 1985, ce dernier offre à Porsche une dixième victoire qui permet à la marque de battre le record détenu par Ferrari depuis 1965. En 1982, Jacky Ickx s'impose pour la sixième fois, et la troisième en compagnie de Derek Bell, égalant Olivier Gendebien et Phil Hill, équipage le plus victorieux depuis 1962.

Moteur : 6 cylindres à plat 2.6 litres turbo



Vainqueurs 1982 : Jacky Ickx / Derek Bell

Vainqueurs 1983 : Hurley Haywood / Al Holbert / Vern Schuppan

Vainqueurs 1984 : Henri Pescarolo / Klaus Ludwig

Vainqueurs 1985 : Klaus Ludwig / Paolo Barilla / John Winter



1983 - Porsche 956 - Hurley Haywood - Al Holbert - Vern Schuppan

Porsche 962 C

(1986-1987)

UNE VOITURE, TROIS PILOTES, DEUX VICTOIRES

Evolution de la 956 destinée à courir en endurance des deux côtés de l'Atlantique, la 962 C est d'abord engagée par l'écurie officielle en 1985. Aux mains de l'Allemand Hans-Joachim Stuck, elle établit d'emblée un nouveau record du circuit qui tiendra jusqu'en 2017. Associé à Derek Bell, l'Allemand termine troisième cette année-là, tandis que Jacky Ickx boucle ses dernières 24 Heures du Mans en dixième position. En 1986 et 87, la 962 C porte à douze le record de victoires de Porsche, avec au volant le même équipage : Bell et Stuck sont rejoints par Al Holbert.



Moteur : 6 cylindres à plat 2.6 litres (1986) puis 3 litres (1987) turbo



Vainqueurs 1986 & 1987 : Derek Bell / Hans-Joachim Stuck / Al Holbert



1986 - #17 - Porsche 962C - Al Holbert - Hans Stuck - Derek Bell

Jaguar XJR-9 LM (1988)

LE RETOUR DU FÉLIN

Depuis son retour en 1984, Jaguar n'a cessé de monter en puissance, au point de devenir l'adversaire principal de Porsche à partir de 1986. En 1988, sous la bannière de Tom Walkinshaw Racing (TWR), Jaguar renoue avec la victoire 31 ans après son dernier succès. Grâce au constructeur britannique, le moteur atmosphérique retrouve la plus haute marche du podium après sept victoires consécutives des moteurs turbocompressés de Porsche. Deux autres XJR-9 LM sont à l'arrivée (4^e et 16^e) en 1988 et Jaguar signera par la suite un septième succès en 1990, avec un châssis baptisé XJR-12.

Moteur : 12 cylindres en V 7 litres



Vainqueurs 1988 : Jan Lammers / Johnny Dumfries / Andy Wallace



1988 - #2 - Jaguar XJR 9 LM - Andy Wallace - Jan Lammers - Johnny Dumfries

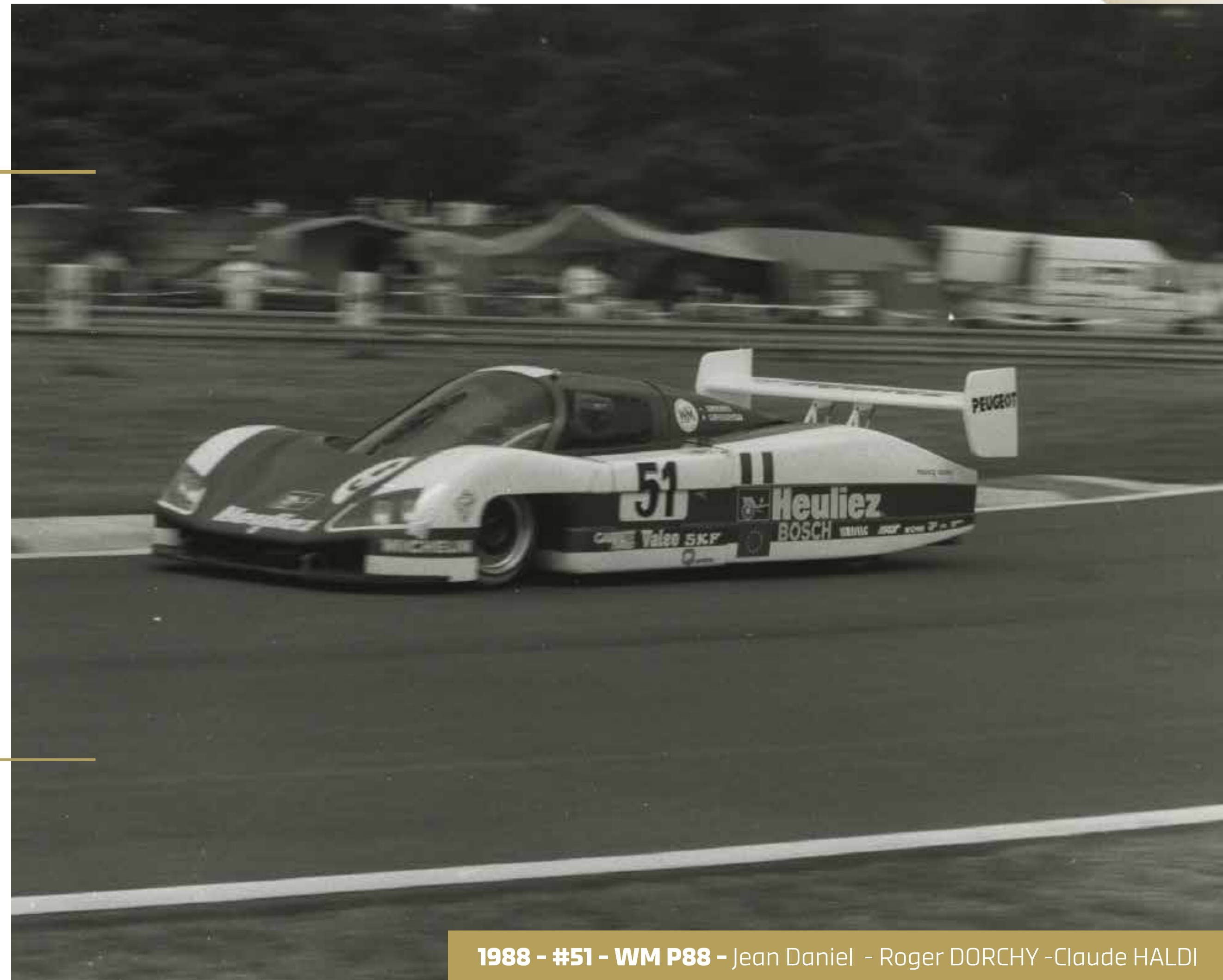
WM P88 (1988)

OBJECTIF 400 KM/H

Constructeur français né en 1976, WM vise dans la deuxième moitié des années 1980 le record de vitesse dans la ligne droite des Hunaudières, détenu depuis 1971 par les 386 km/h de la Porsche 917. Ce record de 400 km/h, rêvé par Ferdinand Piëch, responsable des activités sportives de Porsche à l'époque, WM l'atteint dans la soirée du samedi 11 juin 1988. Le record est officialisé à 405 km/h pour cette WM P88 à carrosserie profilée, propulsée par un moteur Peugeot et pilotée par Roger Dorchy. Bien que contrainte à l'abandon à la suite de soucis de transmission, elle est inscrite dans le livre des records des 24 Heures.



Moteur : 6 cylindres en V 2.6 litres turbo



1988 - #51 - WM P88 - Jean Daniel - Roger DORCHY - Claude HALDI

Mazda 787 B

(1991)

UNE PREMIÈRE JAPONAISE

Dès l'origine de son engagement aux 24 Heures du Mans, Mazda affirme la singularité de son moteur rotatif. En 1991, le constructeur japonais engage trois prototypes 787 B et doit faire face à Sauber-Mercedes, Jaguar, Peugeot et Porsche. Après une course régulière, Mazda prend la tête le dimanche en fin de matinée. Pour la circonstance, la télévision japonaise interrompt ses programmes pour diffuser la fin de course en direct. C'est l'unique victoire de la technologie du moteur rotatif, qui était autorisé pour la dernière fois en 1991. Et Mazda restera le seul constructeur nippon vainqueur jusqu'en 2018.

Moteur : quadri-rotor 2.6 litres



Vainqueurs 1991 : Johnny Herbert / Bertrand Gachot / Volker Weidler



1991 - #55 - Mazda 787 B - Volker Weidler - Johnny Herbert - Bertrand Gachot

Peugeot 905

(1992-1993)

LA VICTOIRE À LA PUISSANCE (V)10

Annoncé à l'automne 1988, le programme 905 se concrétise aux 24 Heures 1991, puis deux victoires consécutives en 1992 et 93 sous la direction de Jean Todt, futur Président de la FIA de 2009 à 2021. Premier constructeur français vainqueur depuis Matra, Renault-Alpine et Rondeau, Peugeot offre ses uniques succès manceaux à l'architecture du moteur V10 atmosphérique, également utilisée en Formule 1 à cette même époque. Parmi les pilotes vainqueurs sur Peugeot figure un Français qui va devenir l'une des grandes références de l'endurance des années 1990 : Yannick Dalmas.



Moteur : 10 cylindres en V 3.5 litres



Vainqueurs 1992 : Yannick Dalmas / Derek Warwick / Mark Blundell

Vainqueurs 1993 : Geoff Brabham / Eric Helary / Christophe Bouchut



1992 - #1 - Peugeot 905 - Yannick Dalmas - Mark Blundell - Derek Warwick

McLaren F1 GTR (1995)

LA VICTOIRE INATTENDUE

Présentée en 1992 et propulsée par un moteur spécialement conçu par BMW, la première McLaren de route, baptisée F1, bénéficie de la renaissance des GT aux 24 Heures du Mans. Six exemplaires sont ainsi engagés lors de l'édition 1995. Vingt-neuf ans après la victoire sur Ford du fondateur Bruce McLaren (1937-1970), la F1 GTR remporte la course à la surprise générale. Pour la circonstance, Masanori Sekiya est le premier Japonais vainqueur au Mans, au volant d'une voiture dont l'une des particularités est de présenter trois places frontales, avec poste de conduite au niveau du siège central.



Moteur : 12 cylindres en V 6.1 litres



Vainqueurs 1995 : Yannick Dalmas / JJ Lehto / Masanori Sekiya



1995 - #59 - McLaren F1 GTR - Yannick Dalmas - JJ. Lehto - Masanori Sekiya

TWR Porsche WSC-95 (1996-1997)

TROIS VIES POUR UN PROTOTYPE

L'histoire de cette TWR-Porsche est d'abord celle d'une généalogie insolite. D'abord vu aux 24 Heures du Mans en tant que Jaguar en 1991 puis Mazda en 1992 propulsé par un moteur atmosphérique 3.5 litres, ce prototype perd son toit et se voit greffer un moteur Porsche. Reinhold Joest fait preuve d'un remarquable flair en l'engageant aux 24 Heures du Mans. Ses deux premières participations s'achèvent sur autant de victoires, avant que Porsche ne l'engage officiellement une dernière fois en 1998. A son volant, deux pilotes s'imposent dès leur première participation : Alexander Wurz et Tom Kristensen.

Moteur : 6 cylindres à plat 3 litres turbo



Vainqueurs 1996 : Davy Jones / Manuel Reuter / Alexander Wurz



Vainqueurs 1997 : Michele Alboreto / Stefan Johansson / Tom Kristensen



1997 - #7 - Joest Porsche TWR WSC - Tom Kristensen - Stefan Johansson - Michele Alboreto

Porsche 911 GT1 (1998)

UNE ICÔNE POUR UN ANNIVERSAIRE

Best-seller absolu de Porsche autant que l'une des voitures les plus connues au monde, la 911 inscrit définitivement son matricule dans la légende des 24 Heures en remportant au général l'édition 1998 après bien des victoires de catégorie. Porsche célèbre de la plus belle manière son demi-siècle d'existence à l'apogée de la catégorie GT1 face à Toyota, Mercedes ou encore McLaren. Et signe son 16^e succès dans sa « deuxième maison » (selon l'expression de Wolfgang Porsche, petit-fils du fondateur Ferdinand) avec une version extrême de son icône routière.



Moteur : 6 cylindres à plat 3.2 litres turbo



Vainqueurs 1998 : Laurent Aiello / Allan McNish / Stéphane Ortelli



1998 - #26 - Porsche 911 GT1 98 - Allan McNish - Stéphane Ortelli - Laurent Aiello

BMW V12 LMR (1999)

LE RETOUR DES PROTOTYPES

Alors que Toyota signe sa première pole position et semble favori avec sa GT-One, l'édition 1999 se transforme en duel entre la GT1 du constructeur japonais et le prototype de BMW. Même si son moteur est dérivé de celui conçu pour la GT de McLaren, la victoire de BMW préfigure le retour dominateur des prototypes. Ce succès est aussi le quatrième de Yannick Dalmas, qui devient l'égal d'Henri Pescarolo en tant que pilote français le plus victorieux aux 24 Heures. Et à l'instar de Renault-Alpine en 1978, sa victoire parachève l'engagement de BMW au Mans, avant se concentrer sur la Formule 1.

Moteur : 12 cylindres en V 6.1 litres



Vainqueurs 1996 : Yannick Dalmas / Pierluigi Martini / Joachim Winkelhock



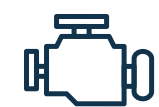
1999 - #15 - BMW V12 LMR - Pierluigi Martini - Yannick Dalmas - Joachim Winkelhock

Audi R8

(2000-2001-2002-2004-2005)

LES ANNEAUX DE LA GLOIRE

Un an après une première apparition aux 24 Heures achevée sur la troisième marche du podium, Audi devient, après le retrait de Porsche, le porte-drapeau du groupe Volkswagen en endurance. La marque aux anneaux entame un exceptionnel cycle victorieux avec sa R8, qui allie performance, facilité d'exploitation et aussi innovation technique, en tant que premier prototype à injection directe vainqueur au Mans. L'Audi R8 fait également la gloire de Tom Kristensen. Invaincu six éditions durant à partir de 2000, le Danois déloge Jacky Ickx du record de victoires le 19 juin 2005.



Moteur : 8 cylindres en V 3 litres turbo

Vainqueurs 2000 : Frank Biela / Tom Kristensen / Emanuele Pirro

Vainqueurs 2001 : Frank Biela / Tom Kristensen / Emanuele Pirro



Vainqueurs 2002 : Frank Biela / Tom Kristensen / Emanuele Pirro

Vainqueurs 2004 : Dindo Capello / Tom Kristensen / Seiji Ara

Vainqueurs 2005 : JJ Lehto / Tom Kristensen / Marco Werner



2001 - #1 - Audi R8 - Frank Biela - Emanuele Pirro - Tom Kristensen

Bentley EXP Speed 8 (2003)

SEPT DÉCENNIES PLUS TARD

Avec ce prototype à carrosserie fermée inspiré de l'Audi R8C vue en 1999, Bentley fait son retour au Mans à l'aube du troisième millénaire. Après avoir terminé troisième en 2001 puis quatrième en 2002, la marque britannique réalise un doublé en 2003 avec la EXP Speed 8, dont le nom fait référence à la Speed 6 qui avait signé ses deux dernières victoires en date en 1929 et 1930. Bentley établit alors un des plus curieux records du livre d'or des 24 Heures : le plus grand écart temporel entre deux victoires d'un constructeur, soit 73 ans !

Moteur : 8 cylindres en V 4 litres turbo



Vainqueurs 2003 : Rinaldo Capello / Tom Kristensen / Guy Smith



2003 - #7 - Bentley Speed 8 - Tom Kristensen - Rinaldo Capello - Guy Smith

Audi R10 TDI (2006-2007-2008)

LE DIESEL AU POUVOIR

Après avoir confié ses R8 à des équipes privées ou partenaires en 2003, 2004 et 2005, Audi fait son retour en tant qu'écurie d'usine avec un nouveau prototype. Son matricule R10 TDI fait écho à la technologie de son moteur (turbo, diesel et injection directe). Le constructeur allemand entame un nouveau cycle en offrant au diesel trois victoires consécutives. Grâce à Audi, et aussi à Peugeot en 2009, le diesel restera invaincu aux 24 Heures du Mans jusqu'en 2014. Et en 2008, Tom Kristensen porte à huit son record de victoires sarthoises.



Moteur : 12 cylindres en V 5.5 litres turbo diesel

Vainqueurs 2006 : Frank Biela / Emanuele Pirro / Marco Werner



Vainqueurs 2007 : Frank Biela / Emanuele Pirro / Marco Werner

Vainqueurs 2008 : Dindo Capello / Tom Kristensen / Allan McNish



2006 - #8 - Audi R10 - Franck Biela - Emanuele Pirro - Marco Werner

Peugeot 908 HDi FAP (2009)

LE RETOUR DU LION

De 2007 à 2011, Peugeot fait son retour aux 24 Heures du Mans pour un duel de diesels face à Audi. La dénomination de son prototype 908 HDi FAP met aussi en valeur l'utilisation du filtre à particules (FAP) : situé au niveau de la ligne d'échappement, il limite l'émission de particules polluantes. En 2009, Peugeot signe son troisième succès manceau, assorti d'un doublé, et égale Matra en tant que constructeur français le plus victorieux dans la Sarthe. Pour la circonstance, l'Australien David Brabham rejoint au palmarès son frère aîné Geoff, vainqueur déjà sur Peugeot en 1993.

Moteur : 12 cylindres en V 5.5 litres turbo diesel



Vainqueurs 2009 : David Brabham / Marc Gené / Alexander Wurz



2009 - #9 - Peugeot 908 - David Brabham - Marc Gené - Alexander Wurz

Audi R15 TDI Plus (2010)

UN NOUVEAU RECORD

Apparue en 2009, l'Audi R15 TDI est propulsée par un nouveau moteur V10 succédant au V8 de la R10 TDI, puis est largement modifiée, notamment au niveau aérodynamique, en une version « Plus » pour les 24 Heures du Mans 2010. Bien que dominée en performance pure, la marque aux anneaux signe son quatrième triplé en dix ans après les abandons des Peugeot. Avec 5 410 kilomètres parcourus à 225 km/h de moyenne, les vainqueurs établissent un nouveau record de la distance, effaçant celui d'Helmut Marko et Gijs van Lennep en 1971.



Moteur : 10 cylindres en V 5.5 litres turbo diesel



Vainqueurs 2010 : Timo Bernhard / Romain Dumas / Mike Rockenfeller



2010 - #9 - Mike Rockenfeller - Romain Dumas - Timo Bernhard

Audi R18 TDI (2011)

AUDI À LA PUISSANCE 10

Avec la R18 TDI, Audi présente son premier prototype à carrosserie fermée depuis la R8C vue lors de l'édition 1999. Après avoir perdu deux voitures le samedi, la dernière R18 TDI restant en course sort victorieuse d'un duel d'exception avec Peugeot, au fil d'un sprint effréné pendant les huit dernières heures de course. Avec ce dixième succès, Audi dépasse Ferrari et devient le deuxième constructeur à atteindre les dix victoires au général, se rapprochant un peu plus de Porsche.

Moteur : 6 cylindres en V 3.7 litres turbo diesel



Vainqueurs 2011 : Marcel Fässler / André Lotterer / Benoît Tréluyer



2011 - #2 - Audi R18 TDI - Marcel Fässler - André Lotterer - Benoît Tréluyer

Audi R18 e-tron quattro (2012-2013-2014)

L'HYBRIDE AU POUVOIR

Audi inaugure un nouveau chapitre majeur du grand livre des innovations aux 24 Heures du Mans en signant la première victoire d'un prototype hybride, mariage du moteur thermique classique et de l'énergie électrique, qui transforme en quatre roues motrices temporaire cette R18 e-tron quattro. A son volant, Tom Kristensen fixe à neuf le record de victoires, tandis que le trio Fässler / Lotterer / Tréluyer rejoint Olivier Gendebien / Phil Hill, Jacky Ickx / Derek Bell et Frank Biela / Tom Kristensen / Emanuele Pirro dans le cercle des équipages triple vainqueurs.



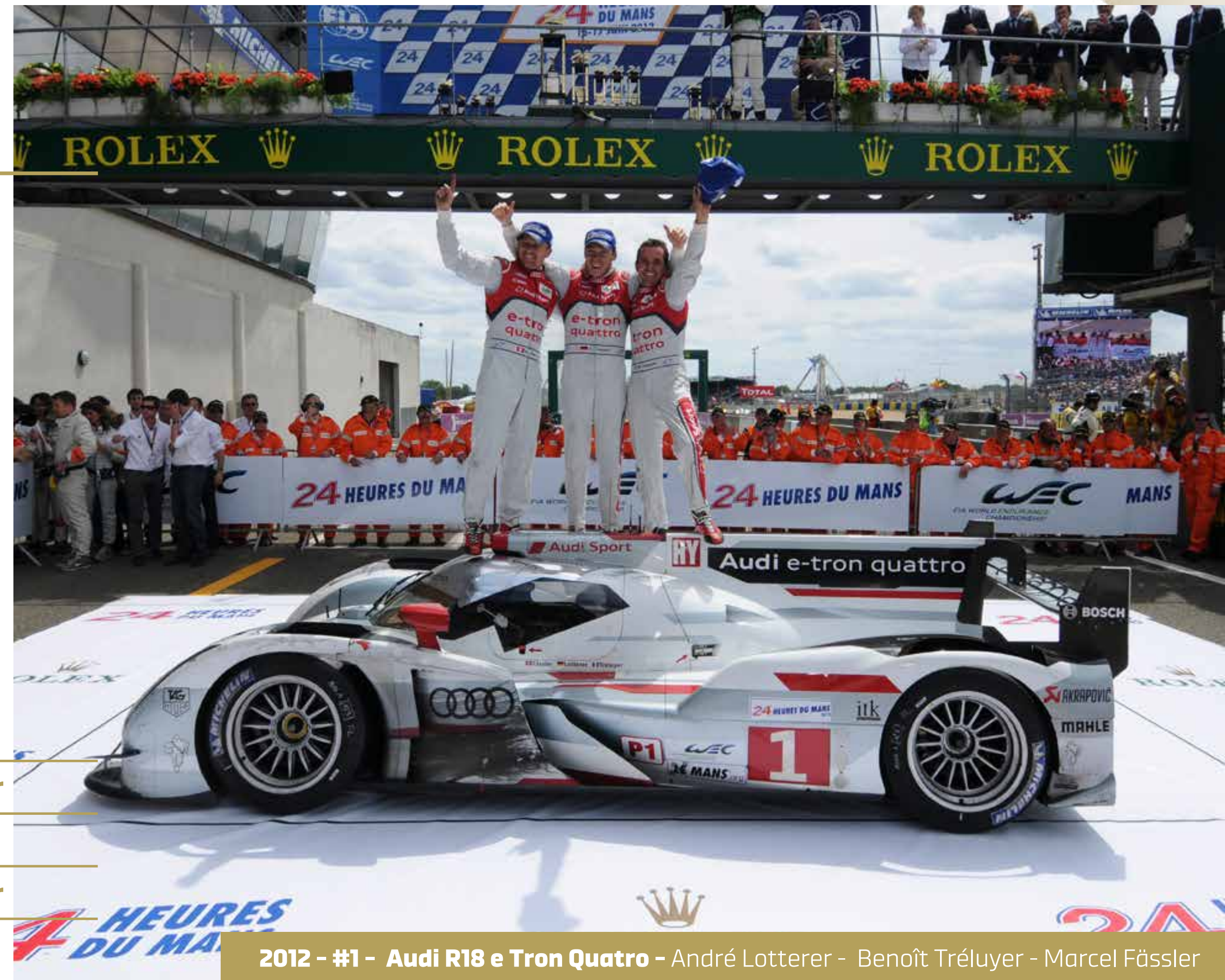
Moteur : 6 cylindres en V 3.7 (2012 & 2013) & 4 (2014) litres turbo diesel hybride

Vainqueurs 2012 : Marcel Fässler / André Lotterer / Benoît Tréluyer



Vainqueurs 2013: Loïc Duval / Tom Kristensen / Allan McNish

Vainqueurs 2014 : Marcel Fässler / André Lotterer / Benoît Tréluyer



2012 - #1 - Audi R18 e Tron Quattro - André Lotterer - Benoît Tréluyer - Marcel Fässler

Porsche 919 Hybrid (2015-2016-2017)

QUAND 919 RIME AVEC 19 VICTOIRES

Autant pour affirmer sa place dans un marché automobile en pleine mutation à la suite du développement de la technologie hybride que pour préserver son record de victoires face à Audi, Porsche fait son retour en 2014 avec la 919 Hybrid, qui va porter à 19 le record de victoires de la marque aux 24 Heures du Mans. Avec deux moments d'anthologie : la victoire obtenue dans le dernier tour en 2016 à la suite d'une défaillance technique de la Toyota de tête, puis en 2017 une remontée amorcée au-delà de la cinquantième place le samedi pour reprendre la tête le dimanche à moins de deux heures de l'arrivée.

Moteur : 4 cylindres en V 2 litres turbo hybride



Vainqueurs 2015 : Nico Hülkenberg / Nick Tandy / Earl Bamber

Vainqueurs 2016 : Romain Dumas / Neel Jani / Marc Lieb



Vainqueurs 2017 : Timo Bernhard / Brendon Hartley / Earl Bamber



2017 - #2 - Porsche 919 - Timo Bernhard - Brendon Hartley - Earl Bamber

Toyota TS050 Hybrid (2018-2019-2020)

UNE SI LONGUE ATTENTE...

Venu pour la première fois au Mans en 1985, Toyota passe tout près de la victoire pendant les années 1990, avant une décennie passée en Formule 1. Apparue en 2016, quatre ans après le retour de la marque dans la Sarthe, la TS050 Hybrid concrétise enfin le rêve manceau du premier constructeur mondial de routières hybrides. Kamui Kobayashi lui offre le record absolu du circuit en 2017, Kazuki Nakajima devient le premier Japonais multiple vainqueur et Fernando Alonso le cinquième champion du monde F1 à remporter les 24 Heures du Mans.



Moteur : 6 cylindres en V 2.4 litres turbo hybride

Vainqueurs 2018 : Fernando Alonso / Sébastien Buemi / Kazuki Nakajima



Vainqueurs 2019 : Fernando Alonso / Sébastien Buemi / Kazuki Nakajima

Vainqueurs 2020 : Sébastien Buemi / Kazuki Nakajima / Brendon Hartley



2020 - #8 - Toyota TS050 hybrid - Sébastien Buemi - Kazuki Nakajima - Brendon Hartley

Toyota GR010 Hybrid (2021-2022)

AU RENDEZ-VOUS DE L'ÈRE HYPERCAR

Pionnier de la catégorie reine Hypercar, Toyota est logiquement premier vainqueur de cette nouvelle ère. Pour la première fois de son histoire aux 24 Heures du Mans, le constructeur japonais mène sa nouvelle voiture à la victoire dès sa première participation en 2021. Ces deux succès sont en outre l'œuvre de pilotes Toyota de longue date. Avec comme figure de proue Sébastien Buemi, seul pilote encore présent aujourd'hui parmi ceux qui accompagnèrent le retour de la marque en 2012, et désormais l'égal d'Olivier Gendebien, Henri Pescarolo et Yannick Dalmas avec quatre victoires.

Moteur : 6 cylindres en V 3.6 litres turbo hybride



Vainqueurs 2021 : Mike Conway / Kamui Kobayashi / José María López



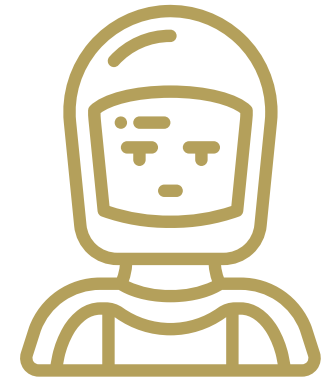
Vainqueurs 2022 : Sébastien Buemi / Brendon Hartley / Ryo Hirakawa



2021 - #7 - Toyota GR010 Hybrid - Mike Conway - Kamui Kobayashi - José María López

CHIFFRES CLÉS

1



Le Manceau Jean Rondeau est le seul pilote vainqueur des 24 Heures du Mans au volant d'une voiture portant son nom.

10



PORSCHE
(7 de 1981 à 1987, 3 en 1996 - 1997 - 1998, 2 en 1970 - 1971 et en 1976 - 1977),
FERRARI
(6 de 1960 à 1965),
AUDI
(3 de 2000 à 2002, 5 de 2004 à 2008, 5 de 2010 à 2014),
TOYOTA
(5 de 2018 à 2022),

Constructeurs ayant signé des séries de victoires consécutives aux 24 Heures du Mans :

BENTLEY
(4 de 1927 à 1930),
ALFA ROMEO
(4 de 1931 à 1934),
FORD
(4 de 1966 à 1969),
JAGUAR
(3 de 1955 à 1957),
MATRA
(3 de 1972 à 1974),
LORRAINE DIETRICH
(2 en 1925 et 1926)
PEUGEOT
(2 en 1992 et 1993).

19



Record de victoires pour un constructeur, propriété de **PORSCHE** depuis 1985.



5 410,713 km

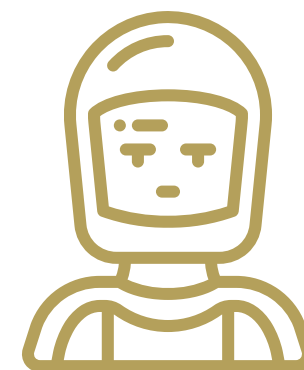
Actuel record de la distance, soit 397 tours couverts à 225,228 km/h de moyenne, propriété d'Audi depuis 2010 grâce à Timo Bernhard, Romain Dumas et Mike Rockenfeller.

2



Constructeurs ayant atteint ou dépassé les 10 victoires aux 24 Heures du Mans : 19 pour **PORSCHE** et 13 pour **AUDI**.

9



Actuel record de victoires pour un pilote, détenu par le Danois **TOM KRISTENSEN**, ambassadeur du Centenaire.

25



CONSTRUCTEURS ayant signé au moins une victoire aux 24 Heures du Mans.

24 PILOTES AYANT SIGNÉ DES SÉRIES DE VICTOIRES CONSÉCUTIVES AUX 24 HEURES DU MANS :



TOM KRISTENSEN
6 de 2000 à 2005



JACKY ICKX
1975-76-77 puis 1981-82



FRANK BIELA
2000-2001-2002
puis 2006-2007



EMANUELE PIRRO
2000-2001-2002
puis 2006-2007



WOOLF BARNATO
1928-29-30



OLIVIER GENDEBIEN
1960-61-62



HENRI PESCAROLO
1972-73-74



MARCO WERNER
2005-2006-2007



SÉBASTIEN BUEMI
2018-2019-2020



KAZUKI NAKAJIMA
2018-2019-2020



DEREK BELL
1981-82 puis 1986-87



ANDRÉ ROSSIGNOL
1925-26



RAYMOND SOMMER
1932-33



RON FLOCKHART
1956-57



PHIL HILL
1961-62



GÉRARD LARROUSSE
1973-74



AL HOLBERT
1986-87



HANS-JOACHIM STUCK
1986-87



YANNICK DALMAS
1994-95



DINDO CAPELLO
2003-2004



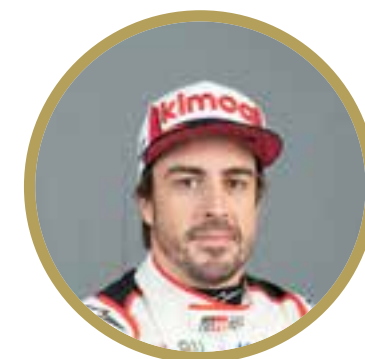
MARCEL FÄSSLER
2011-2012



ANDRÉ LOTTERER
2011-2012



BENOÎT TRÉLUYER
2011-2012



FERNANDO ALONSO
2018-2019

CHIFFRES CLÉS



251,882 km/h

Moyenne de l'actuel record absolu du circuit, signé en 3'14''791 par Toyota lors des qualifications des 24 Heures du Mans 2017, avec au volant le Japonais Kamui Kobayashi.



248,628 km/h

Moyenne de l'actuel record du tour en course, signé en 3'17''297 par Toyota lors de l'édition 2019, avec au volant le Britannique Mike Conway.

72

L'édition du Centenaire marquera la 72e année de présence consécutive de PORSCHE aux 24 Heures du Mans. C'est également le numéro du département de la Sarthe.



405 km/h

Record de vitesse dans la ligne droite des Hunaudières, établi par Roger Dorchy sur WM-Peugeot en course pendant l'édition 1988 dans la soirée du samedi 11 juin.

73

Plus grand écart temporel entre deux victoires d'un constructeur : de 1930 à 2003, soit 73 ans entre les deux derniers succès de Bentley.

CHIFFRES CLÉS



28
MARQUES



17
**COLLECTIONNEURS
PRIVÉS**



15
MUSÉES



9 PAYS :

Autriche, France, Pays Bas, Allemagne,
Angleterre, Brésil, USA, Japon, Italie

LES GRANDES DATES

1923

Le 26 mai 1923, 33 voitures s'élancent pour la première édition du Grand Prix d'Endurance de 24 Heures - Coupe Rudge-Whitworth. Sur Chenard & Walcker Sport, André Lagache et René Léonard inaugurent le palmarès d'une course qui entrera par la suite dans l'histoire sous le nom de 24 Heures du Mans.

1926

Le constructeur français Lorraine Dietrich signe le premier triplé de l'histoire des 24 Heures, avec dans l'ordre Robert Bloch / André Rossignol, Gérard de Courcelles / Marcel Mongin et Henri Stalter / Edouard Brisson.

1949

Après huit années d'interruption de 1940 à 1948, les 24 Heures du Mans reprennent le fil de leur histoire le 25 juin 1949. Cette 17^e édition est remportée par une jeune marque de seulement deux ans d'existence : Ferrari. Pour la circonstance, Luigi Chinetti est le seul pilote à avoir remporté la course avant et après la Seconde Guerre mondiale.

1951

Trois ans après sa naissance, Porsche dispute ses premières 24 Heures du Mans. Vingtième à l'arrivée, la 356 d'Edmond Mouche et Auguste Veillet remporte sa catégorie.

1957

Jaguar égale le record de victoires de l'époque aux 24 Heures, fixé à cinq par Bentley depuis 1930.

1960

A nouveau vainqueur en 1954 et 58, Ferrari domine les 24 Heures à partir de 1960, avec six succès consécutifs, établissant ainsi un nouveau record de neuf victoires.

1962

Le Belge Olivier Gendebien devient le premier quadruple vainqueur des 24 Heures du Mans, record qu'il conserve jusqu'en 1981.

1966

Après avoir mis un terme à la série victorieuse de Ferrari, Ford est le premier constructeur américain vainqueur des 24 Heures en franchissant pour la première fois le cap des 200 km/h de moyenne en 1966 puis des 5 000 kilomètres parcourus en 1967.

1968

A la suite des événements du mois de mai, les 24 Heures du Mans sont reportées aux 29 et 30 septembre. Tandis que Lucien Bianchi et Pedro Rodriguez signent une victoire très populaire, la chevauchée nocturne d'Henri Pescarolo sous la pluie en panne d'essuie-glace enthousiasme la France entière. En 1972, 72 et 74, il deviendra le seul pilote français à remporter trois 24 Heures consécutives.

1969

Après avoir traversé la piste en marchant en signe de protestation contre le départ en épi et s'être élancé dernier, Jacky Ickx, associé au Britannique Jackie Oliver, arrache la victoire dans le dernier tour à la Porsche de Hans Herrmann / Gérard Larrousse.

1971

Un an après sa première victoire avec Richard Attwood / Hans Herrmann, Porsche fixe grâce à Helmut Marko et Gijs van Lennep un record de la distance qui ne sera battu qu'en 2010 par Audi.

1982

Jacky Ickx porte à six le record de victoires aux 24 Heures du Mans.

1985

Porsche déloge Ferrari du record de victoires. A la veille de l'édition du Centenaire, le constructeur allemand compte 19 succès.

1991

Grâce à Johnny Herbert, Bertrand Gachot et Volker Weidler, Mazda est le premier constructeur japonais vainqueur au Mans, avec l'originalité du moteur rotatif qui est sa marque de fabrique.

2012

Audi signe la première victoire d'un prototype hybride, avec au volant Marcel Fässler / André Lotterer / Benoît Tréluyer. Depuis, lors aucune victoire n'a échappé à cette technologie grâce à Audi, puis Porsche et Toyota.

2013

Détenteur du record de victoires depuis 2005, le Danois Tom Kristensen le porte à neuf avec son dernier succès en 2013.

2018

Après trois décennies d'efforts, Toyota remporte enfin ses premières 24 Heures, inaugurant une série de cinq victoires consécutives qui en fait à la fois le dernier constructeur vainqueur de l'ère des prototypes LMP1 hybrides et le premier de la nouvelle catégorie reine Hypercar en 2021.