



© ARC / MARIO LUINI

SAUBER C5 BMW

CHÂSSIS : Sauber

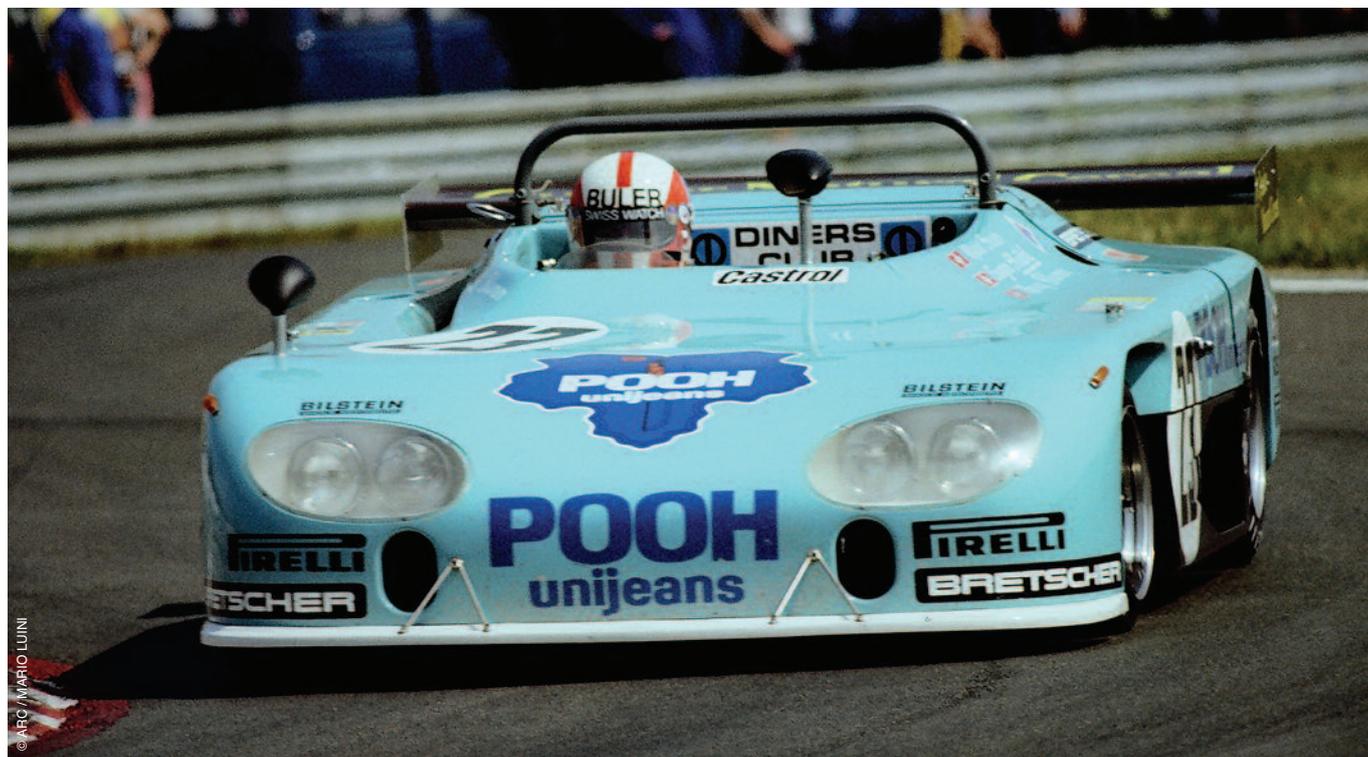
MOTEUR : BMW de 1998 cm³ (Mader), 4 cylindres en ligne

PUISSANCE : env. 290 ch

BOÎTE DE VITESSES : Hewland, 5 rapports

POIDS : 695 kg

Voici la première des 25 SAUBER qui, dans l'histoire, prit le départ des 24 Heures du Mans ! C'était en juin 1977. Cette C5 était alors confiée au Zurichois Peter BERNHARD et au Saint-Gallois Eugen STRAEHL ; et autour d'eux, c'est une équipe réunissant une douzaine(!) de personnes placées sous le commandement de Rico Steinemann, l'ex-directeur sportif de chez Porsche, qui travaillait le plus souvent à titre bénévole. Actionnée par un moteur BMW/Mader, elle fit très bonne figure, en menant notamment la catégorie des 2 litres, avant de devoir abandonner au petit matin (fuite d'huile).



SAUBER C5 BMW

CHÂSSIS: Sauber C5 monocoque aluminium

MOTEUR: BMW M12 (Mader), 4 cylindres en ligne, 1998 cm³

PUISSANCE: env. 290 ch

BOITE DE VITESSES: Hewland FGA, 5 rapports

POIDS: 616 kg

La Sauber rouge avait tracé la voie ; la turquoise exposée ici à ses côtés ne fit que la prolonger à l'occasion des 24 Heures du Mans 1978 avec une carrosserie (aéro) remaniée et des ambitions revues à la hausse. Surtout qu'elle pouvait compter sur un renfort de poids : Marc SURER. Le Bâlois qui militait alors dans l'antichambre de la F1 avait pour coéquipiers Eugen STRAEHL et Harry BLUMER.

Très rapide en début de course, elle allait malheureusement souffrir d'un problème de moteur et devoir baisser sa cadence à tel point que faute d'un minimum de kilomètres parcourus, elle termina, certes mais ne fut pas classée officiellement (comme d'ailleurs la Cheetah vaudoise lors de la même édition). Pour son concepteur Peter SAUBER, la marche en avant se poursuivait néanmoins et allait déboucher une dizaine d'années plus tard vers la consécration absolue !



CHEVRON B36 ROC

CHÂSSIS : Chevron

MOTEUR : ROC-Simca Chrysler, 1994 cm³, 4 cylindres en ligne

PUISSANCE : env. 280 ch

BOÎTE DE VITESSES : Hewland, 5 rapports

POIDS : 612 kg

Au Mans, en 1978, la catégorie Groupe 6/2 litres (l'équivalent des actuelles LMP2) réunissait un plateau d'une quinzaine de voitures ! Au bout du périple de 24 heures, c'est cette CHEVRON B36 à moteur ROC Chrysler qui l'emporta entre les mains du Genevois Laurent FERRIER (devenu depuis un créateur de montres portant sa griffe et reconnu dans le monde entier) et des Français Michel Pignard et Lucien Rossiaud. Au « général », elle fut classée onzième ! C'est le team ROC basé à ANNEMASSE aux portes de Genève et dirigé par le Bernois d'origine Fred STALDER qui s'était chargé de sa préparation et de son exploitation en course. Quant à la marque Chevron, elle avait été fondée par le Britannique Derek Bennett à la fin des années 1960 et fut également présente dans les épreuves ouvertes aux monoplaces (F3, F2, F. Atlantic, F5000).



© CYRIL TORRENT

CHEETAH G601 BMW

CHÂSSIS : Cheetah

MOTEUR : BMW 1999 cm³ (Mader), 4 cylindres en ligne

PUISSANCE : env. 290 ch

BOÎTE DE VITESSES : Hewland 5 rapports

POIDS : 647 kg

A la même période que Peter Sauber produisait ses prototypes de base (milieu des années 1970), un modeste constructeur installé sur les hauteurs de LAUSANNE esquissait ses premiers dessins de voitures de course, des CHEETAH (le guépard en anglais) qu'il allait engager dès 1976 au Mans. Chuck GRAEMIGER (c'est de lui qu'il s'agit) allait accomplir son bonhomme de chemin avec des moyens souvent dérisoires mais en devenant (avant Sauber) le premier constructeur suisse à marquer des points dans le championnat du monde des marques (1976). Aux 24 Heures du Mans de 1979, le modèle présenté ici et confié à Sandro PLASTINA - Mario LUINI - Philippe ROUX dut renoncer (joint de culasse) dans la soirée. Au total, ce sont huit Cheetah qui participèrent aux 24 Heures du Mans entre 1976 et 1986 ; et une seule vit l'arrivée (en 1978). Mais faute d'un kilométrage suffisant, elle ne fut pas officiellement classée.



LOLA T70 CHEVROLET

CHÂSSIS : Lola

MOTEUR : Chevrolet V8 à 90°, 4942 cm³

PUISSANCE : 520 ch

BOÎTE DE VITESSES : Hewland manuelle à 5 rapports

Au Mans, cette voiture ne fut pas vraiment à la fête, butant régulièrement sur des problèmes d'ordre mécanique. Nous étions à la fin des années 1960 et la LOLA T70 propulsée le plus souvent par des moteurs CHEVROLET de 5 litres ne parvint en effet jamais à venir s'immiscer aux luttes pour la victoire finale. La Scuderia Filipinetti en inscrivit une en 1969 pour l'équipage Jo BONNIER/Masten GREGORY; mais elle également fut contrainte à l'abandon.

C'est aux Etats-Unis que le constructeur britannique et son fondateur Eric Broadley connurent leur heure de gloire en allant s'imposer lors des 24 Heures de Daytona-Beach en 1969 (Donohue-Parsons). Relevons qu'à l'époque, plusieurs de ces modèles allaient être motorisés depuis la Tour-de-Trême (Fribourg) par Louis MORAND, le papa de Benoît qui débarqua au Mans avec la Hope bien des années plus tard.



LOLA T280 COSWORTH

CHÂSSIS : Lola

MOTEUR : Ford Cosworth V8 3 litres

PUISSANCE : + de 450 ch

BOÎTE DE VITESSES : Hewland

Depuis la fin des années 1950, Lola s'est élevé au rang de constructeur le plus prolifique au monde en matière de productions de voitures de course en arrosant toutes les disciplines ou presque, y compris la F1 et Indianapolis.

En endurance, Lola fut également omniprésent, y compris avec de nombreux compétiteurs suisses dont la Scuderia Filipinetti et le Rebellion Racing pour ne parler que des plus en vue.

Ce modèle T280 propulsé par un moteur Cosworth 3 litres, fut l'une des attractions des saisons 1972-73 du championnat du monde des marques face aux Ferrari et aux Matra, confié notamment à des pilotes du calibre de Gijs van Lennep, de Reine Wisell et de Gérard Larrousse. Au Mans, lors de l'édition 1972, après une entame prometteuse, elle se retrouva contre son gré sous les feux des projecteurs lorsque Jo BONNIER, star suédoise, se tua le dimanche matin après avoir été impliquée dans une collision avec la Ferrari 365GT4 de la Scuderia Filipinetti pilotée alors par le Genevois Florian Vetsch.



FERRARI 333 SP

CHÂSSIS : monocoque en carbone et aluminium nid d'abeille Ferrari

MOTEUR : Ferrari V12 à 65° (60 soupapes), atmosphérique, 3997 cm³

PUISSANCE : 650 ch

BOÎTE DE VITESSES : Ferrari transversale à 5 rapports à commande séquentielle

POIDS : 862 kg

Avec ses divers modèles (166 MM, 375, 250, 330 et 275) et au total, neuf victoires absolues acquises dans l'histoire des 24 Heures du Mans, Ferrari y a naturellement marqué son empreinte. Dans la hiérarchie établie par marques, elle apparaît au troisième rang derrière Porsche (19 succès) et Audi (13). Mais depuis 1965, son compteur reste bloqué et ce ne sont que des trophées glanés dans la catégorie des GT qui sont venus garnir les vitrines de Maranello.

Et la dernière fois qu'un vrai prototype Ferrari y était engagé, c'était en 1998 ! En voici un exemplaire identique, sous les (belles) formes de la 333 SP. Au niveau suisse, avant que le couple Calderari-Bryner en fasse régulièrement briller une dans les épreuves internationales d'endurance, c'est le pilote italien mais originaire de Bellinzona, capitale du Tessin, Gianpiero « Momo » MORETTI qui se chargea de la piloter au Mans avec de très bons classements (6^e en 1997 et 14^e en 1998) tout en allant s'imposer aux Etats-Unis tant aux 12 Heures de Sebring qu'aux 24 Heures de Daytona (1998).



© COLLECTION PHILIPPE SIFFERT / MANFRED GYGLI

PORSCHE "Carrera 6" 906

CHÂSSIS: Porsche 906, tubulaire

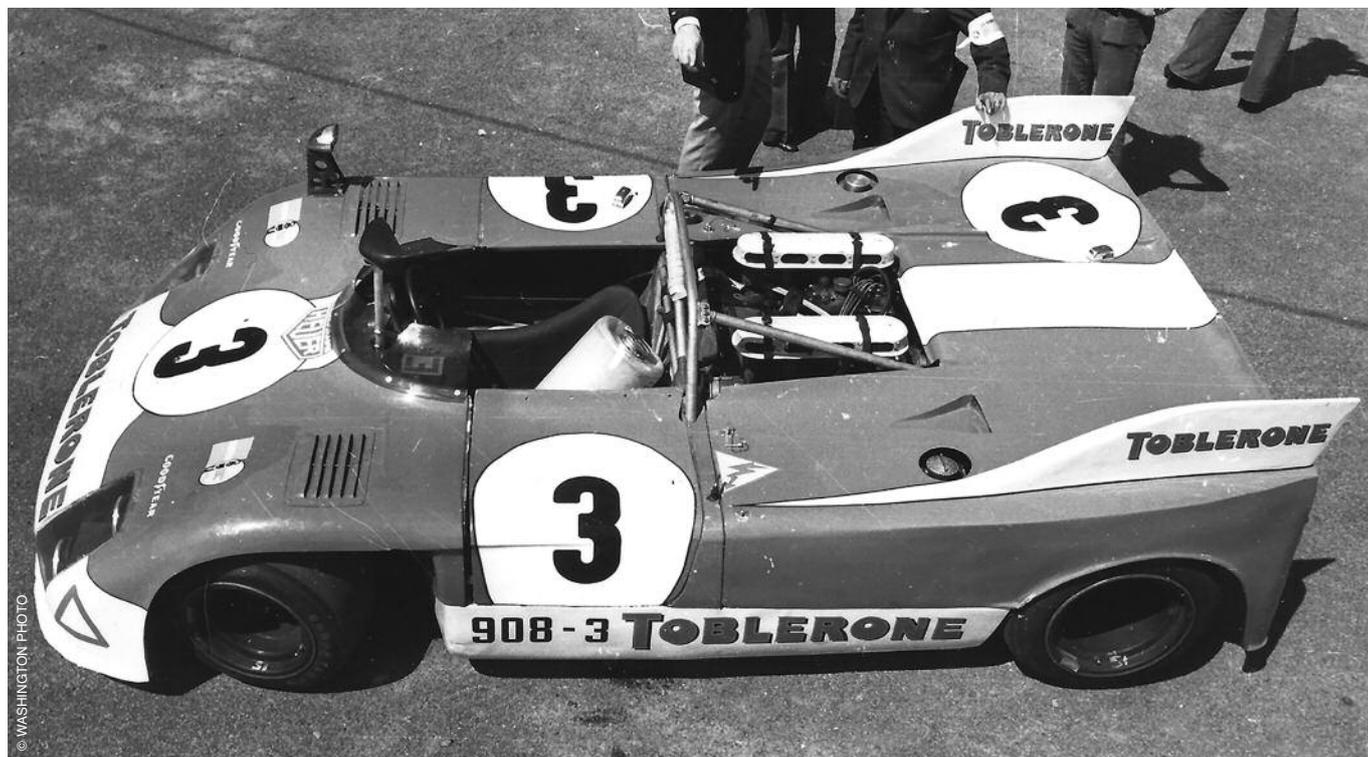
MOTEUR: Porsche 6 cylindres 1991 cm³ en ligne

PUISSANCE: env. 200 ch

BOÎTE DE VITESSES: Porsche, 5 rapports

POIDS: 712 kg

Nous sommes en 1966 et l'usine Porsche accentue ses efforts en vue d'installer sa suprématie sur le monde de l'endurance. Elle vient notamment d'engager le Fribourgeois Jo SIFFERT qui va se révéler l'un des fers de lance de la maison durant plusieurs saisons. Avant d'y être définitivement intégré, Siffert roule encore au côté du Zurichois Peter Vögele avec une Carrera 6 privée similaire à celle-ci et glane quelques magnifiques résultats dont en mars à l'occasion des 12 Heures de SEBRING (6^e). Quelques semaines après, avec un modèle identique mais inscrit sous les couleurs officielles (blanches) de Porsche, Siffert va se classer 4^e au Mans et remporter le classement à l'Indice de Performance en compagnie du Britannique Colin Davis. A partir de là, rien n'arrêtera plus le rouleau compresseur germanique avec le TITRE MONDIAL des constructeurs en 1969 (grâce surtout à Siffert) et la première victoire au Mans (il y en aura dix-huit autres après) l'année suivante, avec le modèle 917 (Herrmann-Attwood)!



PORSCHE 908/3

CHÂSSIS : Porsche tubulaire allégé

MOTEUR : Porsche, 8 cylindres opposés à plat, 2997 cm³

PUISSANCE : 350 ch

BOÎTE DE VITESSES : manuelle à 5 rapports

POIDS : 545 kg

C'est l'histoire d'un bolide, conçu à la base avec pour critère majeur de peser un minimum de kilos afin de pouvoir se jouer des tracés sinueux qui naît dans l'imagination des ingénieurs Porsche. Nous sommes en 1968 et les manches du championnat d'Europe de la montagne dont Ollon-Villars et Sierre-Montana-Crans constituent, en alternance, les étapes helvétiques et servent ainsi de laboratoire à ces véhicules qui pèsent moins de quatre cents kilos et que maîtrisent avec une incroyable dextérité Rolf Stommelen et Gerhard Mitter.

Posé sur l'asphalte pour la première fois en mars 1970, cet exemplaire qui multiplie alors les séances d'essais privés va devenir une véritable machine de guerre, grâce notamment à Jo SIFFERT (gagnant à la Targa Florio quelques semaines plus tard), à Gérard Larrousse, à Helmut Marko et à Gijs van Lennep, en particulier sur des circuits tortueux comme la Targa précisément et le Nürburgring.

Au Mans, tracé qui ne sera pas sa « tasse de thé », son meilleur résultat sera une 5^e place finale décrochée en 1973 par la structure lausannoise de Guido HABERTHUR (notre photo) emmenée par Bernard CHENEVIÈRE, futur syndic de la commune voisine de Cheseaux !



PORSCHE CARRERA RSR

CHÂSSIS : Porsche

MOTEUR : Porsche 2993 cm³, 6 cylindres en ligne

PUISSANCE : 330 ch

BOÎTE DE VITESSES : Porsche 5 rapports

POIDS : 963 kg

Toujours dans la plus pure tradition du constructeur de Stuttgart, cette 911 RSR souvent appelée « la Toblerone » du nom de son sponsor principal, était la petite sœur de la fameuse RSR qui coïncida avec le grand retour de Porsche en endurance en 1973 après une courte pause imposée par les nouveaux règlements. Elle fit le bonheur de nombreux concurrents suisses dont les teams romands HABERTHUR et SCHILLER et de pilotes de la trempe (sans parler d'Herbert Müller, officiel de la marque) de Claude HALDI, de Bernard Chenevière, de Florian VETSCH, d'Eric CHAPUIS, de Laurent Ferrier, d'Angelo PALLAVICINI, de Paul KELLER et de bien d'autres encore. D'ailleurs, l'exemplaire que vous avez sous les yeux fut engagé par la structure lausannoise dirigée par Guido Haberthur. A son volant, ce sont le Français Michel Dubois et les Suisses Bernard CHENEVIÈRE et Peter ZBINDEN qui se relayèrent pour se classer à une flatteuse septième position finale (et 3^e en GT) des 24 Heures du Mans 1974.



PORSCHE 935

CHÂSSIS : Porsche

MOTEUR : Porsche 6 cylindres à plat, 2994 cm³, double turbo

PUISSANCE : env. 750 ch

BOÎTE DE VITESSES : Porsche, 4 rapports

POIDS : 1059 kg

Première production à double turbo de la marque Porsche, cette 935 connut son heure de gloire au Mans avec la victoire de l'Allemand Klaus Ludwig et des frères américains Don et Bill Whittington en 1979. La même année, la 935 ici exposée (peinte aux couleurs du team privé allemand de Georg Loos) et confiée au pilote du Liechtenstein Manfred SCHURTI (avec Hans Heyer comme coéquipier) mena la course avant d'être contrainte au retrait (moteur). Toujours en 1979, le Genevois Laurent FERRIER et le Valaisan de Monthey François TRISCONI associés au Français François Servanin finirent sur le podium (3^e) également avec une 935 du team Kremer! Jusqu'à l'avènement de Sébastien Buemi et sa 2^e place acquise en 2014 sur Toyota, c'était le meilleur résultat signé par des pilotes romands dans la Sarthe!



PORSCHE Carrera GT2

CHÂSSIS: coque autoporteuse acier Porsche

MOTEUR: Porsche de 3600 cm³, flat 6 cylindres, double turbo

PUISSANCE: 465 ch

BOÎTE DE VITESSES: Porsche, 6 rapports

POIDS: 1177 kg

A quatre reprises (1994, 95, 96, 97), ce modèle Porsche, descendant en droite ligne de la série des 911 produites par Stuttgart, servi de monture à l'équipage composé de la Tessinoise Lilian BRYNER et du Biennois Enzo CALDERARI. Classée dans la catégorie GT2, elle leur permit de se mettre en évidence, notamment en 1995: au quart de la course, n'était-elle pas pointée au sixième rang du « général » et en tête de sa catégorie avant qu'une sortie de route de leur équipier Andreas Fuchs vienne briser leur rêve de créer la sensation au Mans. Neuf fois au départ des 24 Heures entre 1996 et 2005, le Zurichois Toni SEILER utilisa également une Porsche GT2 en 1997 et 98 avec autant d'abandons à la clé. C'est cette voiture inscrite sous les couleurs du team allemand KONRAD Motorsport qui vous est présentée ici.



MG EX 182

CHÂSSIS : MGA aluminium

MOTEUR : MG 4 cylindres en ligne, 1498 cm³

L'année de la catastrophe du Mans (1955) qui, en fin d'après-midi du samedi, va coûter la vie à septante huit personnes dont la plupart fauchées dans les tribunes principales faisant face aux stands par les débris de la Mercedes de Levegh, un pilote suisse parvient à boucler les deux tours d'horloge. Il s'agit du Bâlois Hans WAEFFLER, associé au Britannique Ted Lund; et les deux hommes finissent au 17^e rang du « général » : c'est la première fois qu'un pilote suisse termine à la régulière cette épreuve. Leur monture ? Cette MG Ex 182 propulsée par un 4 cylindres de 1,5 litre qui file ici sur une piste détrempée devant les tribunes où, précisément, quelques heures plus tôt se déroula le drame le plus meurtrier de l'histoire du sport automobile mondial. Et déclencha par la même occasion l'interdiction des courses en circuit en Suisse, mesure toujours d'actualité comme tout passionné de compétition le sait (et le déplore) trop bien...



FORD MK II (GT40)

CHÂSSIS: semi-monocoque en tôle d'acier

MOTEUR: V8 à 90 °, 6982 cm³ (V8 4942 cm³ pour la GT40)

PUISSANCE: 450 ch

BOÎTE DE VITESSES: Kar Kraft, 4 rapports

POIDS: 1245 kg

Dans sa riche histoire, c'est incontestablement l'une des stars des 24 Heures du Mans : la FORD GT40 ! Au milieu des années 1960, le constructeur américain lançait une offensive majeure sur l'endurance et les 24 Heures en particulier, face notamment à Ferrari. Pari rapidement gagné puisqu'en 1966, la MkII s'imposait dans la Sarthe et récidivait avec la MKIV l'année suivante.

Sœur-jumelle de ce modèle mythique, la GT40 en faisait de même en 1968 et 1969, remportant cette année-là l'une des courses les plus folles de l'histoire du Mans en battant Porsche pour... 120 mètres ! Chris AMON, Bruce McLAREN, A.J. FOYT, Dan GURNEY, Pedro RODRIGUEZ, Lucien BIANCHI, Jackie OLIVER et Jacky ICKX allaient, entre autres, en être les pilotes vedettes. La version devant vous se classa 3^e de l'édition 1966 entre les mains des Américains Bucknum et Hutcherson.

Côté suisse, c'est la Scuderia FILIPINETTI et le team ZITRO qui en engagèrent respectivement en 1965 pour Herbert Müller et Ronnie Bucknum (abandon) et en 1969 pour Dominique Martin et Jean-Pierre Hanrioud (forfait).



COURAGE LC70 JUDD

CHÂSSIS : Courage LC70 (Swiss Spirit)

MOTEUR : Judd, V10 atmosphérique, 4994 cm³

BOÎTE DE VITESSES : Hewland

POIDS : 930 kg

C'est un châssis français provenant des ateliers d'Yves Courage et un moteur atmo anglais de chez John Judd qui permettent aux Suisses du team « Swiss Spirit » de démarrer de plain pied leur projet au Mans, en juin 2007. Une aventure prometteuse, soutenue par un courant de sympathie, de passionnés qui va, indirectement et dans la foulée, déclencher une avalanche de podiums pour notre pays (Fässler, Jani, Rebellion). La « Swiss Spirit » ne connaîtra hélas pas ces joies puisqu'au milieu de la nuit, victime d'ennuis de boîte de vitesses, ses pilotes Marcel FÄSSLER, Harold PRIMAT et Philipp PETER doivent abandonner non sans avoir occupé les devants de la scène. Une seconde expérience de même nature, avec cette fois le trio Delétraz-Fässler-Alexander David et pratiquement avec la même structure technique, sera tentée au Mans douze mois plus tard, sans davantage de réussite. Mais en consolidant le mouvement des Suisses gagnants dans la Sarthe...



ORECA LMP1 HYBRID

CHÂSSIS : Orega SwissHytech Hybrid LMP1

MOTEUR : 2 litres turbo SwissHytech (Heinz Lehmann), 4 cylindres en ligne

PUISSANCE : env. 520 ch à 6700 tr/mn.

BOÎTE DE VITESSES : séquentielle à 6 rapports Xtrac

POIDS : 900 Kg

Avant que les grands constructeurs (Audi, Toyota, Porsche) s'y mettent et occupent le terrain des 24 Heures, c'est cette voiture, la HOPE à base Orega, qui fut la première à être motorisée par un système hybride, au surplus développé en Suisse, notamment par le préparateur Heinz Lehmann installé au Liechtenstein. C'était en 2011 et cette « première » était à mettre à l'actif du team fribourgeois dirigé par Benoît MORAND. Malgré les efforts de ses pilotes – l'Yverdonnois Steve ZACCHIA, le Néerlandais Jan Lammers et le Danois Casper Elgaard – elle dut renoncer au petit matin (incendie) non sans tracer la voie à ce qui allait devenir la « norme » et la clé du succès au Mans durant plusieurs (récentes) éditions !



AUDI R18 TDI

CHÂSSIS : Audi monocoque fibre de carbone incorporant un nid d'abeille en alu

MOTEUR : V6 3700 cm³, turbo, injection directe diesel

PUISSANCE : 540 ch

BOÎTE DE VITESSES : Audi en partenariat avec Xtrac, 6 rapports à commande séquentielle

POIDS : 900 kg

Sous vos yeux, vous pouvez contempler l'exact modèle Audi R18 qui a permis au premier pilote suisse, Marcel FÄSSLER en l'occurrence, de remporter les 24 Heures du Mans. Nous étions à la mi-juin 2011 ! Avec ses coéquipiers, le Français Benoît Tréluyer et l'Allemand André Lotterer, Fässler dut cravacher ferme pour réaliser cet exploit : après les rapides abandons des deux autres Audi officielles, lui et ses compagnons se retrouvèrent bien seuls face à trois Peugeot prêtes à tout pour terrasser la machine germanique. Mais pour 13 secondes et des poussières, après une bataille de « chiffonniers », ils franchirent la ligne d'arrivée en grands vainqueurs au terme d'une édition absolument palpitante. Le trio Fässler-Lotterer-Tréluyer rajouta deux autres succès à sa boutonnière (2012 et 2014 toujours pour l'usine Audi) en imprimant leur lettre de noblesse dans la légende des 24 Heures du Mans.



PORSCHE 919 HYBRID

CHÂSSIS : Porsche monocoque carbone/nid d'abeille aluminium

MOTEUR : Porsche V4 à 120°, 2000 cm³ turbo + système hybride 8 MJ

PUISSANCE : 600 ch + 400 ch avec le système hybride

BOÎTE DE VITESSES : transversale, séquentielle, 7 rapports

POIDS : 875 kg

De retour au Mans en 2014 après une pause de quelques années au plus haut niveau de l'endurance, Porsche va rapidement reprendre goût à la victoire avec cette machine baptisée 919 hybrid. En 2016, c'est entre les mains du Suisse Neel JANI (ses deux coéquipiers s'appellent Marc LIEB et Romain DUMAS) qu'elle s'impose au terme d'une course complètement folle qui verra son épilogue s'écrire à cinq minutes seulement de sa conclusion. La même année, Neel Jani est sacré champion du monde de la discipline : cet ancien titulaire d'un volant chez Rebellion connaît ainsi la consécration après avoir transité – et le plus souvent avec succès – dans les formules de monoplace, allant jusqu'à rouler une saison complète en F1 (les vendredis de GP) au volant d'une Toro Rosso (2006). Pour en revenir à Porsche, couronné encore cette année tant au Mans (pour la 19^e fois) qu'au classement général du WEC, son retrait de la catégorie a été annoncé et il est désormais effectif. C'est donc (déjà) une pièce de l'histoire (parfaitement identique à celle qui gagna avec Jani) qui est devant vous...



© PARC / MARIO LUINI

SPYKER C8 SPYDER GT2

CHÂSSIS: Spyker châssis coque alu

MOTEUR: Audi (base S8) V8 à 90°, 4000 cm³, alu

BOÎTE DE VITESSES: Hewland longitudinale, séquentielle, 6 rapports

POIDS: 1125 kg



SPYKER C8 LAVIOLETTE

CHÂSSIS: Spyker châssis coque alu

MOTEUR: Audi (base S8) V8 à 90°, 4000 cm³, alu

BOÎTE DE VITESSES: Hewland longitudinale, séquentielle, 6 rapports

POIDS: 1125 kg

Le bolide en lui-même n'a pas vraiment changé question caractéristiques techniques. En revanche, ses couleurs, l'emplacement des logos de ses principaux sponsors ont été modifiés sur cette SPYKER GT2 à moteur Audi avec un résultat identique: abandon à chaque fois (2007 et 2008), suite à des problèmes d'ordre mécaniques. Que ce soit avec CHIESA-Caffi-Belicchi ou avec LEUENBERGER-Chiesa-ALEXANDER DAVID, le verdict est certes cruel; mais ses dirigeants à la tête desquels Alexandre PESCI commence à se faire connaître, n'abdiquent pas pour autant. Bien au contraire: de ces deux expériences mitigées, croît une envie d'aller plus loin, plus haut, plus fort. Ce sera l'aventure des REBELLION avec des protos LMP2 puis LMP1 qui va prendre le relais avec la récolte de lauriers que le catalogue à votre disposition à l'entrée de cette exposition vous rappelle par le menu détail...



© GERARD T'SERSTEVENS

LOLA REBELLION B10/60 JUDD

CHÂSSIS : Lola monocoque carbone

MOTEUR : Judd V10, 5496 cm³

PUISSANCE : + de 650 ch

BOÎTE DE VITESSES : Xtrac transversale, séquentielle, 6 rapports

POIDS : 900 kg

Voilà déjà trois ans que l'écurie suisse placée sous la responsabilité technique de la famille HAYDEN installée en Grande-Bretagne chasse le chrono au Mans ; mais cette fois, elle le fait avec deux protos Lola a moteur JUDD (Rebellion) inscrits en LMP1, la catégorie reine de l'endurance. Leurs équipages ont fière allure avec sur la n° 13 Belicchi-Boullion-Smith (Boullion roula chez Sauber en F1 et Smith a remporté les 24 Heures avec BENTLEY en 2003) et sur la n° 12 Jani-Prost-Andretti, Marco de son prénom. Le petit-fils de MARIO, champion du monde de F1 en 1978 (Lotus) et fils de MICHAEL (McLaren), apporte une touche exotique à cette croisade qui se termine prématurément avec une boîte de vitesses hors d'usage pour la 12 et une sortie de route pour la 13.



LOLA B10/60 TOYOTA

CHÂSSIS : Lola monocoque fibre de carbone composite incorporant nid d'abeille en aluminium

MOTEUR : Toyota V8, 3400 cm³

PUISSANCE : + de 500 ch

BOÎTE DE VITESSES : Hewland séquentielle, 6 rapports

POIDS : 900 kg

Quand Marcel Fässler offre à la Suisse sa première victoire au « général » dans les 24 Heures du Mans (2011), le team Rebellion y signe son premier résultat dans le « top six » (6^e) grâce au trio Nicolas PROST-Neel JANI-Jeroen Bleekemolen. La Lola dont il dispose est désormais motorisée par l'usine TOYOTA avec un V8 atmosphérique; et ce « cocktail » va se distinguer en tant que meilleure voiture « essence » du plateau derrière les intouchables « diesel » Audi et Peugeot! La seconde Lola rouge-blanche et or à plaques suisses ne rejoindra pas l'arrivée suite à une embarquée de Jean-Christophe BOULLION survenue en fin de nuit. Dans le cœur des passionnés comme dans les statistiques qui ne laissent, elles, pas de place aux états d'âme, le nom de REBELLION continue à renforcer sa position au sein du monde de l'endurance...



LOLA B12/60 TOYOTA

CHÂSSIS: Lola monocoque carbone

MOTEUR: Toyota V8 à 90°, 3400 cm³

PUISSANCE: + de 570 ch

BOÎTE DE VITESSES: Lola-Hewland transversale, séquentielle, 6 rapports

POIDS: 900 kg

Perpétuant la tradition, les couleurs des Lola « suisses » ont à nouveau changé de livrée en vue de l'édition 2013 des 24 Heures : les voici rouge et noir et en deux exemplaires, respectivement avec leur numéro 12 et 13 voisines ici sur la grille de départ. Ce sont encore des moteurs Toyota V8 qui rugissent dans leurs entrailles. Au pupitre de cette petite armada, il y a toujours Bart HAYDEN et son équipe à obéissance anglo-saxonne. Mais sur ce coup-là, la persévérance d'Alexandre PESCI, le patron-propriétaire, ne va pas être récompensée : tant la n° 12 (Prost-Jani-Heidfeld) que la n° 13 (Belicchi-Beche-Cheng) se retrouvent dans les profondeurs du classement final suite à une cascade de problèmes (39^e et 40^e). Une prestation à oublier rapidement...



REBELLION R-ONE TOYOTA

CHÂSSIS: Orega carbone et nid d'abeille

MOTEUR: Toyota V8 à 90°, 3400 cm³

PUISSANCE: + de 570 ch

BOÎTE DE VITESSES: Xtrac séquentielle, 7 rapports

POIDS: 810 kg

2014 marque un tournant majeur dans l'histoire du team Rebellion Racing: ses responsables ont en effet décidé de passer à l'étage supérieur, celui réunissant les **CONSTRUCTEURS** en tant que tels engagés en endurance dans le championnat WEC soit au même titre que Audi, Porsche et Toyota! Avec le concours de la société française ORECA qui a dessiné et conçu ce prototype et du géant japonais Toyota qui poursuit ainsi sa collaboration, en terme de motorisation, l'entité de ROMANEL-sur-Lausanne débarquent au Mans avec deux R-ONE!

Avec un minimum de préparation et de kilomètres d'essais, le bolide rouge et blanc réalise pourtant une entrée tonitruante: 4^e au classement général avec un trio de haut vol composé de Nicolas Prost, de Nick HEIDFELD (ancien pilote Sauber en F1, rappelons-le) et du jeune et prometteur genevois Mathias BECHE. L'ultime palier que franchit alors Rebellion avec sa R-One est accueilli avec reconnaissance par l'ensemble de la « profession ».



LOLA R-ONE AER

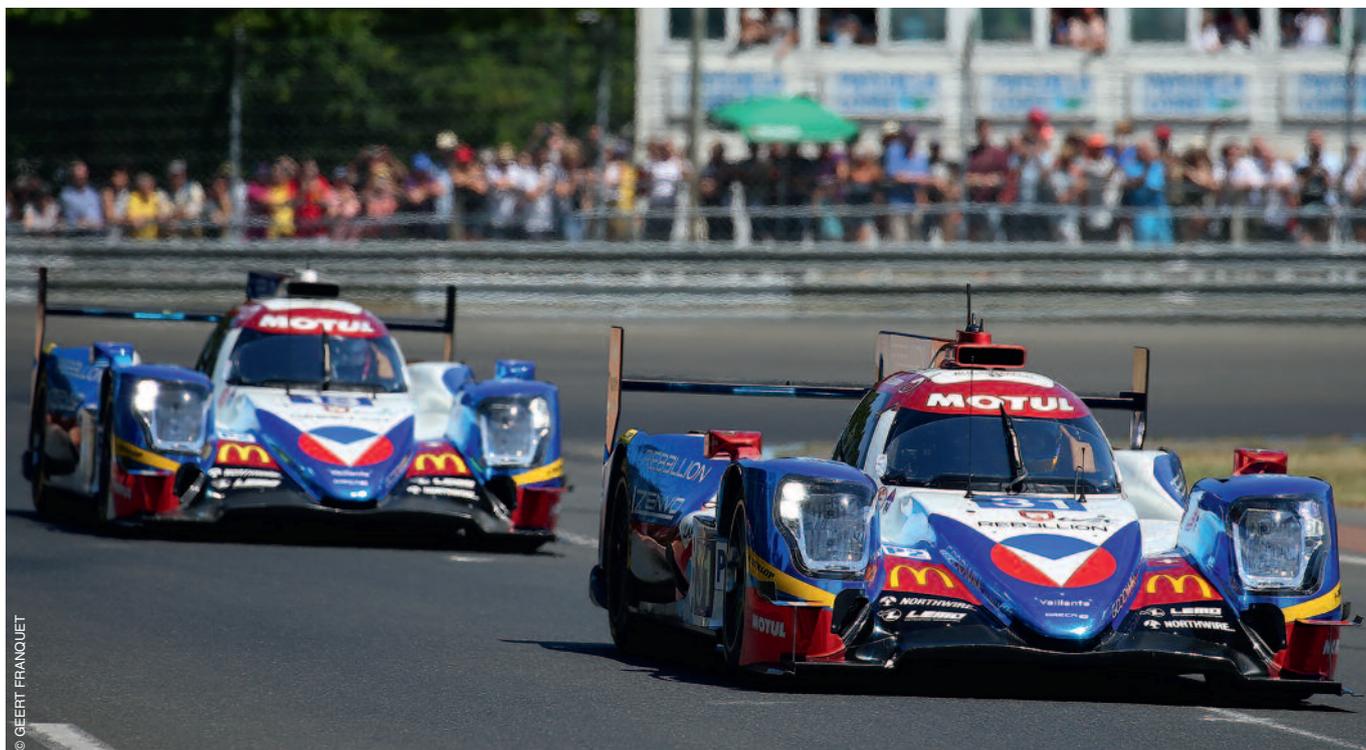
CHÂSSIS : Rebellion monocoque carbone et nid d'abeille

MOTEUR : AER, V6 à 90°, 2400 cm³, double turbo

BOÎTE DE VITESSES : Xtrac transversale, séquentielle, 7 rapports

POIDS : 855 kg

Le châssis donc la base de ce bolide reste la même que celle apparue il y a deux ans ; mais des améliorations multiples, en périphérie, ont été apportées et c'est un moteur AER BITURBO qui est désormais installé dans les R-ONE suisses inscrites au Mans en LMP1 et qui retrouvent par conséquent sur leur chemin les intouchables Audi, Porsche et Toyota. C'est une édition en demie teinte pour l'organisation vauvoise : la n° 12, certes, remporte la victoire dans la catégorie LMP1 PRIVÉES (mais la concurrence y est pratiquement nulle) en se classant 29^e au « général » entre les mains de Prost-Heidfeld-Piquet Jr alors que la n° 13, celle de Tuscher-Kraihamer-Imperatori, ici en pleine action, doit abandonner suite à des soucis de moteur.



ORECA 07 GIBSON

CHÂSSIS: Oreca 07 monocoque carbone et nid d'abeille + panneaux latéraux en Zylon

MOTEUR: Gibson, V8 à 90°, 4200 cm³ atmosphérique

BOÎTE DE VITESSES: Xtrac transversale, séquentielle, 6 rapports

POIDS: 930 kg

Elles portent beau dans leur décoration Michel Vaillante! Comme pour mieux célébrer ses dix années de présence dans les 24 Heures du Mans, le team Rebellion Racing se présente dans la Sarthe avec deux modèles Oreca-Gibson peintes aux couleurs du fameux héros des bandes dessinées. Après huit saisons vécues en LMP1, Rebellion s'est volontairement « rétrogradé » dans la division inférieure – réunissant les LMP2 – qui foisonne de rivales plus affûtées les unes que les autres. Le verdict de cette confrontation sera cruel car à l'issue des deux tours d'horloge qu'elle a maîtrisée de manière impressionnante et qu'elle boucle à un sensationnel 3^e rang au « général » (avec Beche-Heinemeier Hansson-Piquet Jr), la n° 13 est disqualifiée par les commissaires (carrosserie non conforme et présence non autorisée d'un membre de l'équipe dans le parc fermé). Le second exemplaire (Prost-Canal-Senna) souffre d'ennuis de boîte de vitesses mais termine néanmoins 16^e. Une fois cette immense déception surmontée, les Vaillantes font réaliser un véritable feu d'artifice durant la suite du championnat WEC pour finir par arracher le titre mondial, grâce à quatre victoires consécutives. L'exploit peut être qualifié de fantastique!