



LE MANS SERIES

JEAN-MARC TEISSEDE, ENVOYE SPECIAL



ESSAIS AU PAUL-RICARD

PARTIE DE CACHE-CACHE

Nouvelles voitures, nouveaux pilotes, nouvelles équipes, les Le Mans Series 2009 ont placé leur ultime répétition sous le signe des nouveautés. De bon augure même s'il est encore difficile de faire un point exact sur la saison. D'autant que Peugeot, Audi et Pescarolo n'étaient pas là...

Certes il manquait Audi, Peugeot et Pescarolo, mais la trentaine de voitures présentes à suffisamment occupé le terrain pour que l'on ait une première idée de ce que vont être les mois à venir. Il va falloir se faire à l'idée que le changement de règlement, annoncé comme mineur, a eu beaucoup plus d'effet que prévu sur

le matériel. Ahai, Emmanuel Collard avait-il l'impression d'être "arrêté" avec sa Porsche RS spyder. Plus généralement, tous les prototypes ont passé l'hiver à chercher à regagner ce que le règlement leur a enlevé. Travail moteur, évolution aérodynamique, la sempiternelle guilgoume ingénieurs-régulateurs a livré ses premières informations. Au vu des chronos, les mesures prises semblent efficaces puisque

les chronos enregistrés sont en retrait de deux secondes en moyenne sur ceux de mars dernier. Mais on attendait Sebring pour être sûr que cette remarque s'applique aux voitures disposant d'un moteur diesel turbo et leur compte du fait qu'Onica a tourné pendant deux jours avec un alléon et une carrosserie 2008. Quant à Aston Martin, la perte d'une auto après quelques heures seulement n'a pas poussé

les pilotes à rechercher la performance à tout prix, occultant même leur présence en piste le lundi matin. Comme en plus les voitures n'ont pas été contrôlées, rien ne garantit la présence de brèves réglementaires ou d'un poids minimum. Prudence donc... même s'il est encourageant de retrouver la Lotus-Aston Martin du Speedy Racing 2009 au niveau de... l'Aston Martin (chassis Lola) 2008. En fait, il s'agit

de la même voiture passée du statut d'officiel à celui de privé. C'est hélas tout, en raison de l'absence de plus de la moitié du plateau LM P1, en particulier du favori Audi. L'an dernier déjà, les P10 TOI avaient fait l'impasse sur ces journées tests. En P2, les résultats sont effectivement légèrement en retrait mais la redistribution des cartes dans cette catégorie oblige à regarder ailleurs que chez Porsche, peut être plus touché que les autres constructeurs du fait du degré de sophistication des RS spyder. Les Ginetta-Zytek sont en force et pourraient bien venir troubler le jeu des favoris du moteur Mazda Lola ou Pescarolo, les Porsche réservant leur apparition à quelques événements bien précis. Mais il semble acquis que les P2 ne pourront plus venir troubler le jeu des P1, ce qui était le but recherché.

En GT1, la nouvelle Lamborghini Gallardo n'étant pas prête le dimanche, pas grand-chose à dire... Saluons enfin l'arrivée de nouveaux manufacturiers de pneumatiques (Hankook en GT2 et Aston en P2), ce qui peut troubler l'ordre établi. Il est clair que Dunlop a fait de gros efforts en P2 comme en GT2 et que Pirelli sera finalement là avec le même objectif : bousculer Michelin.

La dernière info concerne le marché des pilotes. Celui qui dispose d'un budget - ou d'un talent reconnu - se trouve cette année face à un choix aussi vaste que varié. De quoi prévoir quelques annonces-surprises d'ici début avril et même pour Le Mans. Mais vivement que ce jeu de cache-cache se termine. Dans deux semaines, à Sebring, les "majors" devront se dévoiler. On en tirera d'avance.



LE MANS SERIES ESSAIS BAILL-RICARD

La surprise Bruno Senna



Sous les yeux d'Hugues de Chaunac, Bruno Senna partage ses premières impressions avec Stéphane Ortelli.

« Depuis décembre Bruno est dans mon collimateur, mais j'ai préféré n'en parler à personne car sa priorité était la F1 ». Ami parle Hugues de Chaunac, parti toutes affaires cessantes à Londres vendredi dernier. Une fois connue la décision de Ross Brawn d'engager Bianchi, « J'ai vu son manager mais Bruno devait repartir dès le week-end au Brésil ». C'est dire si le patron d'Orica a dû se montrer convaincant pour ramener le Brésilien avec lui, en lui expliquant que rien ne valait un test grandeur nature pour se faire une idée réelle de ce qu'était une

LM P1. Convaincu du bien-fondé de l'argument, le neveu d'Ayrton était donc au Paul-Ricard samedi après-midi pour prendre contact avec ses équipiers, la voiture et son encadrement. Et c'est un pilote très appliqué qui va écouter les conseils de Stéphane Ortelli, promu conseiller-les-études, ou poser des questions à David Flory, qui a conçu l'Orica 2008.

Un premier relais dimanche matin le verra despoiler soulevant et sous le charme. Manifestement, il venait d'être surpris par une voiture beaucoup moins lourde qu'il ne le pensait, plus puissante qu'attendue et capable de vitesses en courtes

retourner l'ex-pilote GP2 dans le stand Orca à mi-jour prouve que le dernier séjour très sérieusement cette opportunité. « Mes partenaires savent avec un grand intérêt la conclusion de ce test, nous a incité Hugues de Chaunac, et sachez que si Bruno ne pouvait se joindre à nous, j'ai encore une carte dans mon jeu. Un nom qui fera aussi beaucoup parler mais il qui pourtant personne, absolument personne, ne pense ». Paris-Lagniers d'un côté, Senna-Ortelli de l'autre, il se peut qu'à Barcelone, Orca démarre sur des chassis de route.

Bibendum prend ses marques

Matthieu Bonardi, responsable de la compétition chez Michelin, a beaucoup observé et écouté ces week-end. Avec les nouvelles règles, il était curieux de connaître les réactions des concurrents ayant choisi de faire confiance à Bibendum.

L'évolution du règlement sur la puissance et l'aéro a des conséquences sur les gommes. La nouvelle façon de changer les pneus intervient, quant à elle, sur la stratégie et par contre-coup sur le choix du type de pneus. Cette séance de travail est l'oc-

casation de prendre des repères. Deux relais avec des "medium" guilla à perdre l'1 au tour contre un changement à chaque relais avec des gommes tendres, les équipes ont commencé à dégresser le problème sachant que le résultat sera différent d'un circuit à l'autre et que le Paul-Ricard n'est pas représentatif de l'future rencontre ailleurs. Michelin n'avait d'ailleurs apporté que des gommes 2008, le manufacturier attendant de voir les solutions de Setring pour valider ses dernières solutions et



Encore du pain sur la planche pour la Pescarolo-Mazda LM P2.

La Lola-Aston du Speedy Racing - Team Sebati avait reçu le renfort de Noël Jani.

Frédek Mailleur et Didier Ragues se sont relayés à bord de la LCR of Signatur.

Bilan mitigé pour Aston Martin

Les deux Aston Martin, pardon Lola-Aston Martin LM P1, étaient évidemment les vedettes de ces 24 Heures du Mans, que visent d'autres sinon d'être les plus populaires, avec la plus belle voiture et le plus beau son moteur ? (par David Richard). Des objectifs qui peuvent ne pas effectivement cacher une situation délicate avec la B08/90. D'ailleurs, George Howard-Chapman préfère parler d'évolution plutôt que de révolution. « Aston Martin Design a beaucoup travaillé le châssis pour affiner la circulation du flux d'air alors que, de notre côté, nous avons amélioré ce qui était possible de faire sur le moteur pour gagner en couple à bas régime ». Le samedi, les deux voitures se montraient très vite à l'aise, même si les chronos des LM P1 n'ont qu'une valeur très relative en l'absence de concurrence sérieuse et alors qu'Orca tournait dans une configuration autre 2008. En fait, il s'agit d'une opération marketing parfaitement réussie en utilisant son nom à celui, tout aussi mythique en endurance, de Gulf, pour séduire

un public déjà acquis à sa cause. Avec neuf turbo-diesel au départ des 24 Heures du Mans, dimanche en fin d'après-midi, avec une voiture dont c'était la première sortie, viennent jeter un froid sur les performances du groupe d'autant que d'après le patron de Prodrive et d'Aston Martin, Rinaldo, le châssis est "mort". Certes, un problème élémentaire est disponible sous huit jours, mais ce Lola comme chez Aston Martin n'aurait préféré une entrée en matière plus conventionnelle...

en cachet d'autres, en particulier la Lola-Aston. La victoire sortie de route de Tomon Enge, dimanche en fin d'après-midi, avec une voiture dont c'était la première sortie, viennent jeter un froid sur les performances du groupe d'autant que d'après le patron de Prodrive et d'Aston Martin, Rinaldo, le châssis est "mort". Certes, un problème élémentaire est disponible sous huit jours, mais ce Lola comme chez Aston Martin n'aurait préféré une entrée en matière plus conventionnelle...

le patron de Prodrive et d'Aston Martin, Rinaldo, le châssis est "mort". Certes, un problème élémentaire est disponible sous huit jours, mais ce Lola comme chez Aston Martin n'aurait préféré une entrée en matière plus conventionnelle...



Premiers pas plutôt délicats pour les Aston de David Richard.

RÉOUVERTURE DU CIRCUIT Le public était bien là

Claude Sage, Directeur délégué, et Gérard Neuve, Directeur du circuit, n'ont pas peur, mais il leur a fallu fermer les grilles du Paul-Ricard, dimanche à 9h00, la totalité des places prévues étant déjà occupées ! Dix ans après sa fermeture au public, c'est avec émotion que le circuit va ouvrir ses portes à des spectateurs payants.

Un événement et un résultat qui appellent quelques réflexions. « Nous sommes pleins d'humilité, sachant très bien qu'il va nous falloir proposer plus. Mais il faut passer par ce qui doit être considéré comme un premier pas. La passion est toujours là, et ce qui nous a également très surpris est

de voir les commentaires sensibles à la présence du public. Nous allons explorer les zones d'accessibilité, analyser les différents types de spectateurs présents pour essayer de répondre au mieux à leurs attentes sachant qu'il est impossible pour différentes raisons de revenir totalement aux anciennes habitudes. Notre conclusion est que le Paul-Ricard est encore bon à creuser et que nous devons réfléchir à son avenir en termes de compétition ». Dans ces conditions, pourquoi ne pas y programmer la fameuse bulème. Reprenez qui marquent tant au calendrier de des Le Mans Series ? Commentaires, médias et spectateurs sont bienvenus.

CHRONOS
 1. Garage Orca - LCR
 2. Aston Martin - Team Sebati
 3. Pescarolo-Mazda
 4. Lola-Aston Martin
 5. Lola - Signatur
 6. Pescarolo-Mazda
 7. Pescarolo-Mazda
 8. Pescarolo-Mazda
 9. Pescarolo-Mazda
 10. Pescarolo-Mazda