



LE MANS CLASSIC 2020, PETER AUTO LEVE LE VOILE SUR LES PREMIERS ENGAGES DE LA 10^e EDITION

2020 est une année de grand cru pour tous les passionnés de sport automobile historique, c'est une année Le Mans Classic. Avec plus de 195 000 spectateurs en 2018, cet événement se place comme un incontournable dans le calendrier des manifestations mondiales. Mais qui seront les stars de cette 10^{ème} édition qui se tiendra du 2 au 5 juillet 2020 ? Les automobiles de collection incontestablement ! Il est temps de découvrir la première liste des voitures sélectionnées pour courir en piste et faire revivre à tous les plus les belles heures de l'histoire des 24 Heures du Mans.



PLATEAU 1 – 1923 à 1939

En 1923, tout est encore tout neuf. Les courses de ville à ville se retrouvent désormais sur circuits. C'est cette même année que se tient la première édition des 24 Heures du Mans avec presque autant de constructeurs que de concurrents privés. Le spectacle est inédit ! Le plateau 1 du Mans Classic rassemble les voitures d'avant-guerre, certaines d'entre elles ont 90 ans ou plus... Un spectacle qui ne s'oublie pas, aussi bien pour les pilotes que les spectateurs.



1939 – TALBOT LAGO T26 EX-MONOPLACE DECALEE

A la fin des années 30, les *Flèches d'Argent* allemandes dominent l'ensemble des courses. La Talbot Lago T26 Monoplace décalée est ainsi conçue pour venir les détrôner. Son six-cylindres en ligne n'arrive malheureusement pas à vaincre le V12 des Mercedes-Benz W154s. Et pourtant, cela ne l'empêche pas d'avoir une belle carrière en course avec une victoire au Grand Prix de Comminges ou une seconde place aux 24 Heures du Mans 1950.



PLATEAU 2 – 1949 à 1956

Après-guerre, rien n'est plus pressé que de faire revivre les futiles et merveilleuses voitures de course. Le sport automobile retrouve ses supporters les plus fervents. Techniquement, la période est complexe. Les marques toutes neuves, Ferrari avec un deux-litres, Porsche avec des 1100 et 1500, viennent agacer les valeurs installées, Delage, Talbot, qui se défendent avec de gros six-cylindres.



1953 – CUNNINGHAM C4R

Briggs S. Cunningham Jr était l'un des sportifs automobiles américains les plus renommés de leur époque. Avec sa marque éponyme, il mène les Etats-Unis sur le devant de la scène mais surtout à la victoire. Sur les 36 voitures de la marque Cunningham, seulement neuf sont des modèles course. Parmi elles, la C4R, qui décroche le plus de titres avec notamment la victoire de John Fitch à la course d'Elkhart Lake en 1952 ou encore Sebring en 1953. Les statistiques sont parlantes, les trois C4R produites ont remporté 74% et terminé 84% des courses auxquelles elles ont participé.



PLATEAU 3 – 1957 à 1961

Jaguar poursuit sa domination au classement "scratch" puis passe le relais à Ferrari, ce qui n'empêche pas Aston Martin de s'arroger une victoire libératrice. D'autres Américaines sont venues au Mans auparavant mais on assiste aux débuts de Chevrolet, avec les Corvette de première génération. Porsche affine ses connaissances aérodynamiques pour atteindre parfois le podium.



1955 – JAGUAR TYPE D

Après une victoire aux 24 Heures du Mans en 1951 et 1953 avec les Type-C, Jaguar est sous pression : le prochain modèle se doit d'être aussi performant et ainsi maintenir la domination anglaise ! La Type-D tiendra toutes ses promesses et remporte la célèbre épreuve mancelle en 1955 avec à son volant le duo Mike Hawthorn-Ivor Bueb.



PLATEAU 4 – 1962 à 1965

Le règne de Ferrari ! Durant ces quatre années-là, toutes les victoires, toutes les secondes places, toutes les troisièmes places ont été remportées par Ferrari ! Une domination qui prend toute sa valeur par la qualité des adversaires. Battues, les Aston Martin, les Maserati, les premières Ford GT n'en sont pas moins de splendides coursières. D'ailleurs, l'intensité de la bagarre est attestée par l'envolée des performances : en quatre ans, le meilleur tour passe de 204 km/h à 223 km/h !



1964 – FERRARI 250 LM

La Ferrari Berlinetta Le Mans avait pour ambition de succéder à la légendaire 250 GTO. Produite à 32 exemplaires, l'homologation GT lui est malheureusement refusée. Pour autant, elle offrira un beau podium aux 24 Heures du Mans de 1965 avec une première place pour la N.A.R.T et une seconde position pour l'Ecurie Francorchamps.



PLATEAU 5 – 1966 à 1971

Ferrari ne gagne plus ! Sauf en Grand Tourisme où la 275 GTB sauve l'honneur et où la fameuse Daytona inaugure son palmarès, après un intervalle où Porsche glisse ses 911 et même 914. Pour la "grande" victoire, au classement général et à la distance absolue, Ford cueille les lauriers et les fruits de son effort, commencé en 1964 avec le programme GT40. Quadruple couronne, en dépit de Porsche, battue d'extrême justesse en 1969.



1970 – PORSCHE 917

La Porsche 917 est une icône pour tous les passionnés d'automobile. La presse spécialisée lui décerne même le titre de voiture de course la plus marquante de son siècle. Véritable bête de course, cette automobile est sans conteste la reine de l'endurance des années 70. Spécialement conçue pour gagner les 24 Heures du Mans, elle assure le spectacle et tout particulièrement au niveau des Hunaudières.



PLATEAU 6 – 1972 à 1981

Les "trois litres" étaient censées calmer le jeu, mais les joutes n'ont jamais été si belles qu'entre Matra et Ferrari, au son des douze-cylindres. Un duo que viennent soutenir ou troubler les flat-huit Porsche, les V8 Alfa Romeo et Cosworth (sur les Gulf, les Ligier, les Inaltera et bien d'autres), les six-cylindres Renault et Porsche.



1976 – INALTERA

Inaltera est connue, à l'époque, comme une marque de papier-peint présidée par Charles James. Mais cela va rapidement changer ! Le manceau Jean Rondeau est à la recherche d'un financement pour une automobile pour les 24 Heures du Mans 1976, Charles James va le lui fournir et ainsi donner le nom de sa marque à cette voiture. Au départ, deux Inaltera : la première porte le n°1 et sera pilotée par Henri Pescarolo et Jean-Pierre Beltoise. La n°2 est pilotée Jean Pierre Jaussaud, Jean Rondeau lui-même et une femme, Christine Beckers. La n°1 terminera d'ailleurs à la 8^{ème} place !

Du côté des courses du support, le Group C et l'Endurance Racing Legends, de belles mécaniques sont également engagées.



1983 – PORSCHE 956

Il y a certaines automobiles plutôt rares, la Porsche 956 en est une. Cette Porsche Group C est le symbole de la domination de la marque de Stuttgart dans les années 80. Son châssis est totalement innovant pour l'époque : un monocoque aluminium vient remplacer le traditionnel châssis tubulaire. Une innovation payante car grâce à sa légèreté et son flat-6 la Porsche 956 décrochera de nombreuses victoires dans les épreuves les plus prestigieuses dont les 24 Heures du Mans.

ENDURANCE RACING LEGENDS



1997 – PANOZ ESPERANTE GTR1

A la fin des années 1990 puis au début des années 2000, la Panoz Esperante GTR-1 a été le premier symbole de l'originalité et la passion de son initiateur Don Panoz, acteur majeur de la renaissance de l'endurance. Vu en championnat FIA GT en 1997, avec comme meilleurs résultats des neuvièmes places à Spa-Francorchamps et Donington, l'exemplaire présenté ici (châssis 003) a également disputé les 24 Heures du Mans en 1997 et 2004, respectivement sous les couleurs de David Price Racing et Larbre Compétition (abandons).

CONTACTS PRESSE

Doriane Raffin PR Peter Auto | +33 (0)6 31 60 44 24 | draffin@peter.fr
Julien Hergault PR Peter Auto | Digital content | +33 (0)6 25 77 85 34 | jhergault@peter.fr

RICHARD MILLE EFG



WOODHAM
MORTIMER

