

**ALMS**

JEAN MARC TEISSEDRÉ  
PHOTOS DPPI/LE MEUR

# PORSCHE RÉÉCRIT L

*À l'issue d'un long suspense, Porsche s'impose grâce à Romain Dumas, Emmanuel Collard et Timo Bernhard. Deux LM P2 devançant la meilleure Audi et Peugeot signe le record du tour!*



R.H. DE SEBRING

12 HEURES DE SEBRING

# SCHNEIDER L'HISTOIRE





- 1 Magnifique résultat pour Dyson Racing qui place ses Porsche RS Spyder aux 2<sup>e</sup> (Franchitti-Leitzinger-Lally) et 4<sup>e</sup> (Smith-Dyson) places au général.
- 2 Porsche n'avait plus gagné à Sebring depuis vingt ans. Merci messieurs Collard, Dumas et Bernhard.
- 3 Initialement 2<sup>e</sup> à l'arrivée, l'Acura de Fernandez-Diaz sera disqualifiée quelques heures après la course, pour boîte à air non conforme.
- 4 Chez Porsche/Penske, mécanique et exercice des relais sont parfaitement huilés...
- 5 ... En revanche, chez Audi, dès que la pression est là, la sérénité fait défaut. L'équipe écopera même d'une pénalité lors d'une intervention au stand.

**D**eux Porsche sur les deux plus hautes marches du podium devant une Audi : c'est un véritable coup de tonnerre qui sanctionne l'épreuve reine de l'American Le Mans Series. Grâce, entre autres, à deux Français géniaux. Un résultat propre à ravir les fans d'endurance et de Sebring que ce résultat renvoie 20 ans en arrière pour retrouver la dernière victoire absolue de Porsche en ces

fois encore, interprété les textes manœuvres pour conserver une notion de compétition entre P1 et P2 totalement absente en Europe. Pourtant, à notre humble avis, si les LM P1 ne se sont pas imposées, c'est avant tout parce qu'elles n'ont pas su le faire. Que la Lola Intersport n'en soit pas capable, on le savait avant le départ. Que la Creation de chez Autocon ait confirmé ses limites démontre seulement les... limites des invitations d'office au Mans, où cette voiture a de fortes chances



**“Notre adversaire est Acura, pas Audi. Maintenant, s'ils veulent absolument que l'on gagne...”** ROMAIN DUMAS

lieux. Mais un résultat qui doit aussi faire grincer des dents chez Audi qui, le lendemain de la confirmation de l'engagement de deux R10 pour toute la saison US, voit confirmées ses craintes que le règlement de l'ALMS ne fasse la part trop belle aux LMP2. On n'est pas certain non plus qu'au Mans cette réussite soit totalement appréciée, d'autant que les “cousins” américains ont, une

de se faire dominer par la plupart des LM P2 en juin prochain comme ce fut le cas samedi. Restaient donc Peugeot et Audi. Pour la 908 HDi, les choses étaient claires. Ce déplacement avait pour seul but de valider en conditions réelles les innovations apportées durant l'hiver et prouver un vrai potentiel, ce qu'ont très bien mis en valeur “Nic” Minassian, Stéphane



Première accélération réussie pour Minassian qui rend d'emblée à Peugeot sa première place.



Sarrazin et Pedro Lamy, égaux à eux-mêmes, c'est-à-dire performants, réguliers et homogènes. On notera au passage que toute l'équipe est à féliciter ; les mécaniciens n'ayant jamais été pris en faute lors des ravitaillements et l'état-major s'étant montré très performant en termes de stratégie pendant les interventions du *pace-car* ou au niveau du choix des pneus.

Chez Audi, les objectifs n'étaient pas les mêmes. Outre une réputation et un palmarès à défendre, il fallait montrer à Peugeot qui était le patron. Loupé sur les deux tableaux. Non seulement la 908 est plus rapide que sa rivale, mais si Porsche a gagné, c'est sans l'aide du règlement et avec celle d'Audi. Car, comme au Mans en juin dernier ou en ALMS 2007 en plusieurs occasions, dès que la pression monte, le bel ordonnancement argent, rouge et noir se dérègle. Ainsi le lundi, lors d'essais privés, une première auto était détruite suite à une sortie de route "inexplicable". Voiture inutilisable puisque les points d'attache de la roue avant gauche étant arrachés, la coque était endommagée, soit un problème difficilement réparable sur place. En course, c'est Capello qui se rabat sans raison sur une Porsche qu'il double. Le *stop & go* et le

changement de la lame avant coûtent à la n° 1 bien plus que les 1'07 qui manquent à la fin. C'est également sans que personne d'autres puisse être incriminé que Marco Werner s'est loupé deux fois en deux tours lors de freinage *a priori* normaux avant qu'en fin de journée, Mike Rockenfeller n'y aille de sa valse personnelle. Ajoutez à cela deux - surprenants - changements de disques de freins, celui tout aussi imprévu d'un turbo, et il est facile de comprendre pourquoi des voitures qui se sont "fait coller" plus d'une seconde au tour aux essais, l'aient emporté.

### AVANTAGE PORSCHE

C'est d'ailleurs la théorie que défendait Romain Dumas. « En nous léchant de 25 kg, les techniciens savaient parfaitement que la compétitivité dont le RS spyder avait fait preuve en 2007 avait vécu. Cette année, pour gagner au général, il faudra autre chose, par exemple que les P1 nous aident. Notre objectif était la victoire de catégorie. Acura (les haut de gamme Honda aux États-Unis, Ndlr) est notre adversaire, pas Audi. Maintenant s'ils veulent absolument que l'on gagne, nous n'allons pas nous gêner » déclarait l'Alsésien ravi d'ajouter ➤



Grande classique à son palmarès alors que, suite à son accident (genou fracturé) lors d'un stage d'entraînement, il n'était pas sûr de participer il y a huit jours seulement.

Son de cloche identique chez Acura où les premières remarques concernaient la compétitivité des ARX-01B par rapport aux Porsche RS spyder et uniquement à celles-ci. Que Peugeot soit loin devant aux essais importait d'autant moins que le constructeur de Sochaux n'est pas un rival commercial sur le sol américain. Non, les têtes chercheuses d'Acura ont moins apprécié de voir que leur voiture, si elle rivalisait avec les Penske ou les Dyson dans les parties sinueuses, était "larguée" dans les lignes droites. Consolation,

Sebring 2008 alors que, douze mois plus tôt, les Japonais étaient sortis vainqueurs de ce premier affrontement avec Porsche. Là aussi, il va falloir réagir et vite.

## CADEAUX EN SÉRIE

En GT non plus, la logique n'a pas été respectée. En plaçant Jan Magnussen aux côtés de Johnny O'Connell et de Ron Fellows, Corvette évitait de déséquilibrer ses équipages. Reste que la n° 4 devait logiquement l'emporter tant la vélocité du trio Beretta-Gavin-Papis est supérieure à celle de la n° 3. Las, la panne qui n'arrive jamais (rupture du demi-arbre arrière) survenait. Réparée en quatre tours, cette "bricole"

## Dès lors que la pression monte, le mécanisme d'horlogerie Audi se dérègle

les circuits sinueux sont nombreux à venir, à commencer par Saint-Petersburg dans trois semaines.

Autre constatation : les équipages Porsche sont plus respectueux de la notion d'endurance et cela se retrouve dans le classement. Certes, le départ de Marco Andretti fut un modèle du genre, mais les 200 mètres passés dans l'herbe dès la sortie du premier virage ont eu des conséquences néfastes expliquant peut-être l'abandon de la n° 26 aux trois quarts de l'épreuve. Là aussi, les perdants n'ont à s'en prendre qu'à eux-mêmes. Avec la disqualification après l'arrivée de l'ARX-01B de Fernandez-Diaz (qui n'ont donc plus de Lola comme en 2007), c'est un très mauvais départ que ce

permettait aux battus d'avance d'aller chercher la Coupe le coude à la portière. Car ce n'est pas l'Aston Martin présente (sortie d'un musée où elle végétait depuis deux ans) avec ses pneus Dunlop qui peut, pour l'instant, effrayer les 06.R à l'aise dans les nouveaux Michelin.

En GT2, si l'affiche annonçait Porsche contre Ferrari, personne ne se faisait trop d'illusions au sujet des 996 GT3 RSR. Mais c'était compter sans l'entêtement de certains pilotes de F430 désireux de passer au bêtisier de l'année... Jaime Melo pourra même prétendre à un Oscar puisqu'après un premier incident en début de deuxième heure de course, il ruinerait ses chances et celles de Mika



2

1 Brabham-Sharp-Johansson sauvent l'honneur d'Acura avec une honorable 5<sup>e</sup> place. En 2007, la meilleure Acura avait fini 2<sup>e</sup>...

2 Dépossédée de la pole position par une décision arbitraire, la Peugeot 908 était bien la voiture la plus rapide en piste.

3 Le staff Peugeot en mode "vigilance", surveillant sur les écrans la progression de sa voiture et guettant la moindre alerte.

4 Malgré une présence policière de plus en plus marquée, l'ambiance demeure super décontractée....



1





Les Corvette ont dominé sans surprise le GT1. Mais Magnussen-O'Connell-Fellows remportent une victoire inattendue face à Beretta (photo)-Gavin-Papis.



Salo, en essayant de couper en deux la RSR de Dirk Werner peu avant la mi-course à l'issue d'un freinage qu'aucun kamikaze n'aurait osé tenter. Comme la voiture de pointe du Tafel Racing y allait aussi de sa bévée, Ferrari offrait sur un plateau la victoire à Porsche qui, décidément très glouton ce week-end, signalait un doublé inespéré en GT2 grâce à deux des trois voitures engagées par le Flying Lizard. Et qui sait si, sans "l'erreur" de Capello, la troisième auto de ce team, celle de notre compatriote Patrick Pilet (voir par ailleurs) n'aurait pas complété le podium ?

Ces erreurs risquent de coûter cher en fin de saison lorsque l'on sait que Sebring bénéficie d'un

titres». Possible mais pas certain.

Voilà, la saison 2008 est entrée dans sa phase active. Le duel Audi-Peugeot s'avère chaud-bouillant. À l'image des spectateurs américains venus en nombre, on espère que le 6 avril à Barcelone, les gradins seront aussi remplis que les toits des camping-cars de Sebring. Pensez que, pour faire face à une foule record (appellation non contrôlée), les organisateurs ont été obligés d'ouvrir à la hâte des parkings "sauvages" afin d'accueillir les motorhomes impossibles à caser ailleurs. Une foule qui ne devait pas regretter son déplacement puisque les soixante dernières minutes furent marquées du sceau du suspense dans la mesure où trois Porsche,

## Après le doublé réussi à Daytona, Penske part pour une très grande saison

coefficient particulier (bonus de 6 points par rapport au barème normal), que ce soit pour l'équipage des tenants du titre (Melo-Salo) que pour Maassen-Long, Fernandez-Diaz ou Herta-Fittipaldi repartis bredouilles de Floride. Sur ce point, il peut également apparaître étrange qu'Audi annonce deux voitures pour toute la saison, l'une pour Luhr-Rockenfeller, l'autre pour Pirro-Biela mais que ces deux derniers ne soient pas à Sebring. Autant dire qu'ils commencent avec un handicap de 22 points qu'il leur sera difficile de remonter vu le peu de compétition existant en LM P1. Mais, selon le Docteur Ullrich, «les pilotes sont aussi contents de gagner des courses que des

une Acura et une Audi devaient résoudre une équation où minutes et litres constituaient de vraies inconnues.

À ce petit jeu des stratégies, c'est une victoire pour Roger Penske. Le "vieux guerrier" remporte l'une des rares épreuves qui manquait à son palmarès. Après l'extraordinaire doublé réussi il y a un mois à peine aux 500 Miles de Daytona, le Penske Racing semble bien parti pour faire de 2008 une grande saison. C'est ce qui manque justement à l'Europe pour se débrouiller aussi bien ; à savoir des teams impliqués au plus haut niveau pour jouer le jeu de l'endurance, et des organisateurs cherchant à privilégier le spectacle à la seule technologie. ■

