

24 HEURES DU MANS

Essais Préliminaires • 6 Mai



SOMMAIRE



- ▶ Dix questions à Henri Pescarolo
- ▶ Deux équipages 100% français
- ► Caractéristiques techniques de la Courage C60 Peugeot
- ► Caractéristiques générales du moteur Peugeot V6 ES9 J4S double turbo
 - ► Comment nous joindre



Crédit photos : Nicolas Gousseau - Euromedi@net

10 questions à Henri Pescarolo



"Le podium du Mans pour ambition, la victoire en point de mire"

▶ Pourquoi deux voitures identiques, les nouvelles C60, au lieu d'une C60 et d'une C52 à la fiabilité connue, éprouvée ?

Henri Pescarolo : La seule différence entre une C52-Peugeot modèle 2000 et une C60-Peugeot 2001, c'est le châssis. Et avec un châssis, il est rare d'avoir des problèmes de fiabilité! N'oubliez pas également qu'une C60 a déjà participé au Mans l'année dernière sans problèmes majeurs. Le choix tombait donc sous le sens : elle est plus performante que son aînée la C52, et les évolutions apportées au moteur auraient été utilisées de toutes façons, quel que soit le châssis dans lequel le V6 Peugeot aurait été installé. Au-delà de ça, il était de toutes façons plus cohérent d'utiliser deux voitures identiques pour des raisons d'efficacité technique, de rapidité de développement et de logistique.

▶ Quel est le surcroît de performance de la C60 par rapport à la C52 ?

H.P.: La Courage C60 est beaucoup plus efficace aérodynamiquement. Elle est plus petite, a plus d'appui et une finesse supérieure. Je pense que sur le circuit des 24 Heures, dans des conditions de pistes strictement semblables, elle est à 4 à 5 secondes plus rapide que la C52.

► Côté moteur et boîte de vitesse, quelles sont le nouveautés ?

H.P.: Le V6 Peugeot double turbo développé conjointement par notre partenaire Peugeot en collaboration avec Sodemo, sur la base du moteur qui équipe en série la 607, a été retravaillé pour être plus performant, sans pour cela compromettre sa fiabilité. Fiabilité qui nous avait permis de terminer à la quatrième place des 24 Heures en 2000. Au niveau transmission, nous avons adopté cette saison la boîte de vitesses X-Trac transversale à commande séquentielle victorieuse de l'épreuve en 1999 avec BMW.

► Vous avez eu de nombreux problèmes depuis le début de la saison qui vous ont contraint à abandonner à chaque fois que vous étiez en tête des courses. Inquiétant à quelques semaines des 24 Heures...

H.P.: Notre objectif, c'est Le Mans. Pour nous y préparer, nous avions décidé de participer à plusieurs épreuves aux États-Unis et en Europe plutôt que de tourner en rond seuls sur un circuit pour des essais privés. Nous avons toutefois été 4^e à Donington derrière trois Audi, comme aux 24 Heures 2000. Nos abandons ont été spectaculaires, forcément très médiatiques. Très frustrant aussi quand nous roulions en tête! Mais les problèmes dont nous avons été victimes sont des incidents normaux de développement. Des soucis nécessaires qui nous ont permis de faire progresser la voiture, de l'améliorer à tous les niveaux.

► En performance, quel est votre étalon, votre point de repère ?

H.P.: Dès ses premiers tours de roue cette année, notre C60-Peugeot a été immédiatement plus rapide que toutes les nouvelles voitures. Toutes, exceptées les Audi! Audi est donc clairement notre point de repère, notre étalon performance.

► Quelle stratégie pour les battre ?

H.P.: Difficile. Très, très difficile. Ils sont très performants, très fiables, et leur niveau d'investissement en matière de préparation est très impressionnant. La tactique pour les mettre en danger devra constituer pour nous à les marquer de très près, à rouler constamment pas trop loin d'eux pour les obliger à forcer leur tableau de marche et, éventuellement, les pousser à la faute. Mais la tâche sera rude...





















SERA CAR



10 questions à Henri Pescarolo



















SORI





SERA CAR

► Comment allez-vous composer vos équipages ?

H.P.: Je ne sais pas encore. Nos six pilotes sont choisis, mais j'attends encore un peu avant de savoir exactement comment je les assemblerai. Il ne faut pas se rater. Le Mans est avant tout une aventure humaine. Ne vous fiez pas à l'importance des moyens techniques : ici, les hommes flanchent souvent avant les machines. Il faut des pilotes parfaitement soudés, totalement solidaires de leurs équipiers comme de leurs mécaniciens et de leurs ingénieurs. La notion d'exploit individuel ne doit pas exister. C'est une course en équipage, une traversée au long cours. Physiquement, psychologiquement, nerveusement, les 24 heures du Mans sont l'une des épreuves les plus éprouvantes du monde. J'ai suffisamment bouffé de kilomètres, dans toutes les disciplines, sur tous les terrains et par tous les temps, pour savoir de quoi je parle. Pour un pilote, cette course est un Everest, un Cap Horn. Elle ne pardonne rien, vous dévore au moindre faux-pas. La remporter constitue l'un des plus beaux exploits du sport automobile. Mais cette victoire ne s'offre pas à ceux qui jouent en solo, qui courent pour se montrer. L'osmose entre les trois équipiers d'une même voiture est une clef importante de ce succès. C'est pour cela que je me donne encore le temps de la réflexion.

▶ 4e en 2000 derrière les trois Audi d'usine, tout le monde s'attend à ce que vous fassiez mieux. Quel est concrètement votre objectif ?

H.P.: Compte tenu du nombre croissant de grands constructeurs qui se lancent à la conquête des 24 Heures, notre 4e place de l'année dernière est peut-être le meilleur résultat que nous pourrons nous offrir pendant quelques temps. Mais mon objectif n'a pas varié: nous allons cette année aux 24 Heures pour jouer le podium. Une fois dans les trois premiers à quelques heures de l'arrivée, tout peut se produire...

► Reprendre le volant, une éventualité ?

H.P.: Bien sûr en F1! Je suis en négociation avec l'une des trois meilleures écuries du championnat du monde! Soyons sérieux: je ne dis pas que je ne reprendrai pas de temps en temps le volant, mais pas dans mon écurie. Je me suis engagé auprès de mes partenaires à me consacrer à 100% à la gestion, l'organisation et la direction de Pescarolo Sport. Je m'y tiendrai.

► Votre partenariat avec Peugeot entre dans sa deuxième année. Quel importance jouet-il dans la croissance de votre structure ?

H.P.: Notre partenariat avec Peugeot est essentiel. Humainement et techniquement, il fonctionne parfaitement bien et les résultats de l'équipe sont le fruit de cette collaboration très forte. Nous parlons le même langage, partageons les mêmes vues sur la philosophie du sport automobile et la manière d'aborder la compétition. Cette collaboration est d'autant plus fondamentale pour Pescarolo Sport à l'heure où tous les grands constructeurs s'intéressent à nouveau aux courses d'Endurance. Il est inimaginable pour une écurie privée telle que nous de s'attaquer à un challenge comme les 24 heures du Mans sans un partenariat de haut niveau avec un grand groupe automobile comme Peugeot.

Henri Pescarolo - Le Mans, 6 mai 2001

Caractéristiques techniques de la Courage C60 - Peugeot

• Châssis: Monocoque Carbone/nid d'abeille aluminium

• Carrosserie : Carbone

Transmission : Boîte de vitesses X-Track à 6 rapports - Commande séquentielle
 Suspensions : Double triangle poussants et combinés ressort-amortisseur Ohlins

horizontaux (sur la coque à l'avant, sur la boîte de vitesses à l'arrière)

• Roues: Jantes BBS 18"

• Freins : Disques et plaquettes en carbone 15" avant et 14" arrière

Pneumatiques: MichelinDirection: A crémaillère

• Dimensions: - Longueur 4650 mm

- Largeur 1990 mm - Empattement 2795 mm

• Poids à vide : 900 kg

• Capacité du réservoir d'essence : 90 litres

Le moteur de la Peugeot 607 au cœur du partenariat entre Pescarolo Sport et Peugeot

Peugeot a reconduit en 2001 le partenariat qui le liait à Pescarolo Sport depuis janvier 2000. Les voitures de l'équipe sont donc propulsées cette saison par un moteur double turbo étroitement dérivé du V6 ES9 J4S qui équipe la 607, et développé pour Pescarolo Sport conjointement par les personnels de Peugeot Sport et de Sodemo.

Caractéristiques générales du moteur V6 ES9 J4S double turbo

Le travail de Sodemo, en collaboration avec Peugeot, a visé essentiellement à une amélioration de la fiabilité et du rendement énergétique du moteur de la Peugeot 607 utilisé pendant la saison 2000.

Ceci a été obtenu par une recherche systématique sur les turbos en collaboration avec Garrett, sur les culasses (conduits d'admission, arbres à cames, distribution) et sur les équipements mobiles du moteur.

• Bloc de base : Nouveau V6 Peugeot

• Angle du V: 60°

• Cylindrée : 3,2 litres

• Suralimentation : Double turbo Garrett

• **Gestion du moteur :** Gestion électronique Sodemo

Lubrification: Carter sec
 Bloc et culasse: Aluminium
 Soupapes et admission: Titane
 Bielles: Titane

Puissance maxi:
Couple maxi:
580 ch à 6500 tr/mn
67 Mkg à 5000 tr/mn

Bride (Le Mans): 32,4 x 2
Pression Turbo: 1,88 bar
Régime maxi: 7500 tr/mn
Potentiel moteur: 30 heures
Poids: 150 kg

























SERA CAR



Deux équipages 100% français et une nouvelle recrue pour l'écurie Pescarolo Sport: Didier Cottaz



















SERA CAR

JEAN-CHRISTOPHE BOULLION

Né en 1969

1994: Champion International F3000

24 Heures du Mans sur Bugatti

1995 : Championnat du Monde de Formule 1 avec l'équipe Sauber 1996-97 : Formule 1, pilote d'essai de l'équipe Williams-Renault-Elf

1997: 24 Heures du Mans sur Panoz

1998 : Formule 1, pilote d'essai de l'équipe Tyrrell-Elf

24 Heures du Mans sur Ferrari

1999 : Championnat Britannique de Voitures de Tourisme sur Laguna avec l'Écurie

Williams-Renault-Elf

2000 : 24 Heures du Mans et ALMS avec l'équipe R.O.C Volkswagen

SÉBASTIEN BOURDAIS

Né en 1979

1997 : Vice-Champion de France de Formule Renault

1999 : Champion de France de Formule 3

Première participation aux 24 Heures du Mans sur Porsche

2000 : 4e aux 24 Heures du Mans avec la C52-Peugeot de Pescarolo Sport

Première saison en F3000 avec le Junior Team Alain Prost

2001: F3000 dans l'Écurie Dams

EMMANUEL CLERICO

Né en 1969

1990/91: Formule Renault

1992: F3

1995 : Champion de France de F3000

Première participation aux 24 Heures du Mans sur Venturi 600LM GT1

1996: Championnat d'Allemagne F3 sur Dallara-Opel

1997 : 3 courses sur la Courage C36 engagée par La Filière,

7e aux 24 Heures du Mans avec Henri Pescarolo et J.-P. Bellog

1997 : Trophée Lamborghini et courses en GT FIA 1999 : Trophée Lamborghini et courses GT FIA

24 H du Mans : 5e en GTS

Petit Le Mans : 3e avec Oreca

2000 : 4e aux 24 Heures du Mans sur la C52-Peugeot de Pescarolo Sport



DIDIER COTTAZ

Né en 1967

1990-93 : Vice-Champion de France de Formule Renault et Champion de France de F3

1994-96 : F 3000 et première participation aux 24 heures du Mans sur Courage C36

1997 : Première participation aux 24 H de Daytona sur Courage C41

4e aux 24 H du Mans sur Courage C41 Vaillante

1998: Pilote d'essai chez Courage,

3e participation aux 24 H du Mans sur C51

1999: Pilote d'essai chez Nissan Motorsport

8e aux 24 H du Mans sur Nissan C52

2000 : 5e participation aux 24 H du Mans sur Courage C60-Judd

OLIVIER GROUILLARD

Né en 1958

1982: Vainqueur du volant ELF-Paul Richard

1985 : Champion de France de F3

1988 : Vice-Champion international de F3000

1989/92 : Pilote ELF en Formule 1 avec Ligier, Osella, Fondmetal et Tyrrell

1989 : 24 H du Mans avec l'Écurie Nissan

1993: Indy Car USA

24 Heures du Mans avec l'Écurie Venturi

1995 : Championnat du monde GT avec Mc Laren Écurie Harrod's

et Le Mans 5e position

1996 : Championnat du monde GT avec Mc Laren

Le Mans 6e position

1997 : Courses Internationales d'Endurance

dont Le Mans dans l'Écurie Courage avec Andretti père et fils Le Mans sur Courage C36 avec Henri Pescarolo et Frank Montagny

7e position.

2000 : 4e aux 24 heures du Mans sur C52-Peugeot de Pescarolo Sport

LAURENT REDON

Né en 1973

1998:

1995 : Champion de France de F3

1996-97: Championnat Intercontinental de F3000

1998: 3e pilote chez Minardi en F1

1999 : 3e pilote chez Benetton en F1 et championnat ISRS sur Ferrari 333SP

2001: Première participation aux 24 heures du Mans.



























SERA CAR

Les pilotes sont présentés par ordre alphabétique.

Comment nous joindre

Au Mans:

Atelier Pescarolo Sport

Technoparc des 24 Heures - 72100 LE MANS

Tél. (00 33) 02 43 39 08 70 - Fax (00 33) 02 43 39 08 71 www. pescarolo.com - e-mail : pescarolo.sport@libertysurf.fr

A Paris:

Relations avec la presse : Madie Pescarolo - MHP Communication

40 bis, rue Fabert - 75007 Paris

Tél. (00 33) 01 47 05 80 01 - Fax (00 33) 01 47 05 24 38

e-mail: pescarolo.com@wanadoo.fr - Sur le site internet: www.pescarolo.com

► Peugeot Sport :

Jean-Claude Lefebvre

3, rue Latécoère - BP 68 - 78143 Vélizy Cedex

Tél. (00 33) 01 30 70 20 60 - Fax (00 33) 01 30 70 14 65

e-mail: jclefebvre@csi.com

