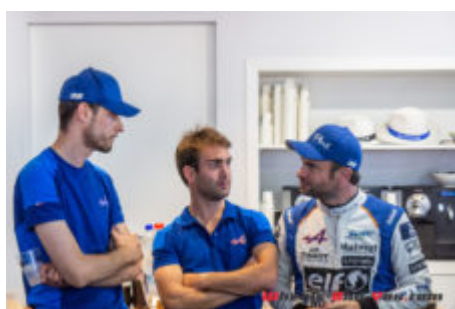
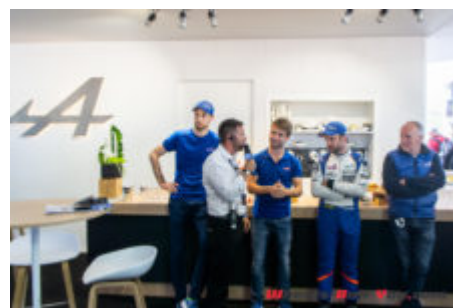


Une fois dans l'antre, j'ai plus le sentiment de me retrouver à un festival de musique en plein air qu'à une course de voitures. L'ambiance est festive, le public hétéroclite et, pas de chichis, tout le monde s'installe là où bon lui semble afin de profiter, ou non, de la course qui va démarrer dans quelques heures. Pour

agrémenter tout cela, on retrouve de quoi se sustenter ainsi que des concerts, notamment Jamiroquai le vendredi soir et Texas le samedi soir. Il y en a vraiment pour tous les goûts. Pour les adeptes du Paléo, franchement, ça devrait vous plaire.

Accès VIP oblige, pour nous direction la tribune Alpine qui détonne un peu au milieu de cette ambiance plutôt populaire. Idéalement placée entre la courbe Dunlop et la passerelle du même nom, notre estrade nous offre une vue splendide sur un enchaînement de virages qui promet d'être embouteillé lors des premiers tours et surtout au moment du départ. Parfaitement accueilli par le staff d'Alpine, nous profitons des commodités à disposition avant de rencontrer brièvement les pilotes de l'A470, Messieurs Nicolas Lapierre, André Négrão et Pierre Thiriet, ainsi que le Team Manager, M. Philippe Sinault. Très motivés et véritablement passionnés, ils comptent bien arriver au bout de cette course mythique en classant de la meilleure manière possible leur bolide qui porte le numéro 36.



Il faut savoir que c'est la sixième saison à laquelle participe Alpine et, comme je le disais avant, l'écurie concourt dans la catégorie LMP2 du Championnat du Monde FIA d'Endurance. Le niveau cette année est à priori assez élevé et cela promet de batailler. Sur ce plateau LMP2, les voitures disposent toute de la même motorisation fournie par Gibson Technologie. Pour un novice comme moi, tout cela me semble bien flou.

Parlons brièvement de la catégorie reine, les LMP1. Cette année seul Toyota est présent en tant que constructeur officiel. C'est d'ailleurs notre compatriote

Sébastien Buemi et ses acolytes Kazuki Nakajima et un certain Fernando Alonso qui ont signé la pôle position avec la voiture numéro 8. Depuis le temps que ce team s'approche du graal sans jamais l'atteindre, on peut espérer que 2018 soit l'année du sacrement. Mais attention, notre équipe « nationale » Rebellion Racing ne va rien lâcher pour espérer venir jouer les troubles fête avec leurs deux autos, dont chacune dispose d'un pilote suisse, respectivement Neel Jani (numéro 1) et Mathias Beche (numéro 3).

En plus des bolides de type « sport proto », deux autres catégories, LMGTE Pro et LMGTE Am, viennent compléter le panel de participants aux 24 Heures du Mans. Pour le coup, les voitures sont des GT de course dérivées des super sportives que nous croisons sur nos routes, tels que Porsche 911, Ferrari 488, Aston Martin Vantage, Ford GT, Corvette C7 et BMW Série 8. Là aussi bon nombre de concurrents arborent fièrement le passeport à croix blanche, dont un certain Marcel Fässler, de loin pas un inconnu pour les passionnés de sport automobile.

Sur la course principale des 24 Heures du Mans, ce ne sont pas moins de 7 pilotes suisses qui prennent le départ. Bien évidemment, sur 60 voitures, donc 180 pilotes, ce n'est pas énorme, mais en proportion à la taille de notre pays et à son intérêt plutôt limité pour le sport automobile, c'est quand même important de le relever. Surtout que bon nombre n'est pas là pour faire de la figuration et certains font clairement partie des favoris dans leur catégorie. Surprenant alors qu'on n'en entende pas plus parler me direz vous. Je vous l'accorde, mais les médias généralistes préfèrent consacrer leur rubrique sportive au football ou au tennis, bien plus vendeurs dans notre pays. C'est compréhensible, mais quand on sait que plusieurs de ces pilotes ont été sacrés champions du monde de ce championnat WEC (World Endurance Championship) sans même que ça soit relaté dans la presse, c'est vraiment regrettable.

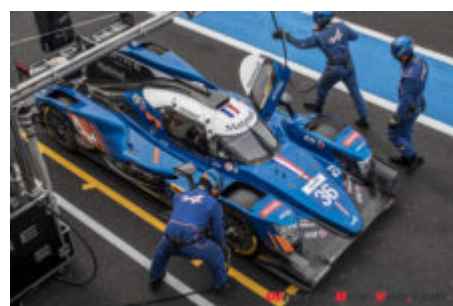
Question d'en rajouter une couche, je mentionnerai encore la course Road To Le Mans qui se déroule en marge des 24 heures et qui fait partie du championnat Le Mans Cup. Elle se compose de deux manches, une le jeudi en fin de journée et une le samedi matin. Là, sur une cinquantaine de voitures, catégories LMP3 et GT3, avec chacune deux pilotes, on ne retrouve pas moins de 8 pilotes suisses, dont quelques romands, à savoir Nicolas Maulini, Alexandre Coigny, Antonin Borga, Christian Vaglio et Gino Forgione.

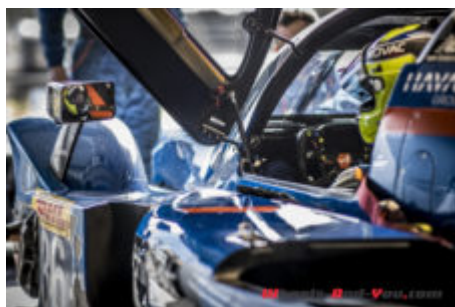


Revenons au team Signatech Alpine Matmut qui arbore les couleurs de nos voisins français. A écouter les différentes discussions qui s'animent dans la tribune VIP, ils en sont fiers de cette équipe. Comme déjà relevé lors de notre première prise en main avec la nouvelle A110, la marque Alpine dispose d'un capital sympathie énorme. Renault l'a bien compris en faisant revivre ce nom à différents niveaux, le succès est au rendez-vous.

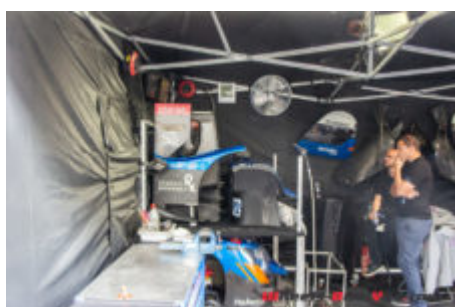
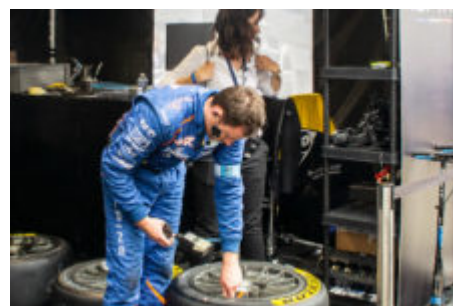
Champion du Monde en 2016, troisième l'année dernière, Alpine compte bien renouer avec le titre et si possible une victoire ici au Mans pour l'année 2018. A l'inverse de certaines autres écuries, Alpine n'engage qu'une seule voiture afin de concentrer les forces, mais aussi pour des questions de coûts probablement. On peut d'ailleurs craindre que l'aventure ne soit pas reproduite en 2019 quant on voit l'implication de la marque avec la nouvelle A110 dans le championnat GT4.

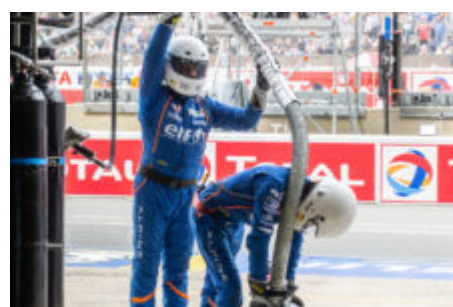
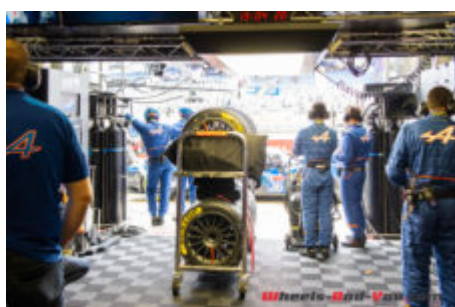
Enfin tout cela est de la musique d'avenir, place à la 86<sup>ème</sup> édition de cette course en tout point prestigieuse.





Deux heures avant le départ nous avons droit à une visite du stand, une ambiance électrique y règne tant il est primordial de tout valider avant le moment fatidique. Les enjeux sont tellement importants que ça soit en termes de championnat, d'investissement, mais aussi d'image, que rien n'est laissé au hasard. Pour tenir 24 heures, il n'y pas de place pour l'improvisation, tout doit être réglé au millimètre. En tant que journaliste passionné, j'aurai aimé rester plus longuement au sein du paddock afin de découvrir plus en détail l'ambiance qui règne, mais malheureusement ce n'est pas possible. De retour à la tribune Alpine, je m'installe en attendant 15h00.

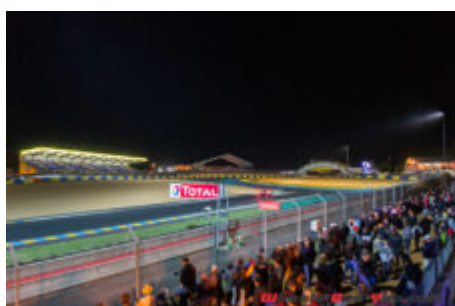




Je ne vais pas vous résumer la course, des médias bien plus pointus en sport automobile le font parfaitement. D'ailleurs, notre périple prend fin au milieu de la nuit, je ne vivrai donc pas sur place la totalité de la course. Sur une si longue durée, un nombre incalculable d'incidents se produisent, du petit accrochage au

gros crash en passant par des crevaisons et autres ennuis mécaniques. Toutefois, à en croire les spécialistes, cette édition 2018 n'a pas été des plus excitantes.

En LPM1, c'est tout logiquement Toyota qui se place aux deux premiers rangs avec, pour notre plus grand plaisir, le sacre de Sébastien Buemi. Seul deux tours séparent les deux voitures qui terminent par contre avec 12 tours d'avance sur les suivantes, la Rebellion de Mathias Beche, elle même suivie à un tour par la deuxième Rebellion, celle de Neel Jani. Quand je vous disais que les pilotes suisses n'étaient pas là pour faire de la figuration ! Et vous allez voir, ce n'est pas fini.

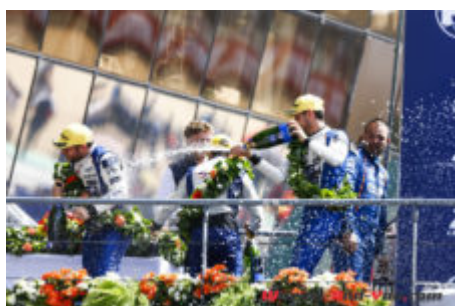
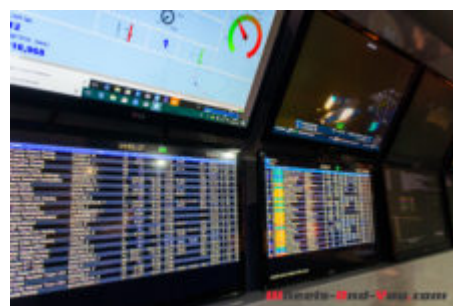




Pour le LMP2, la catégorie qui nous intéresse tout particulièrement aujourd'hui car c'est celle de l'Alpine, il y a des rebondissements même après que le drapeau à damiers soit agité. En effet, après les 24 heures de course, l'A470 termine deuxième de sa classe, derrière la voiture numéro 26 du team G-Drive et septième au général. Un résultat très satisfaisant puisqu'il permet à l'équipe française de prendre la tête du championnat.

Toutefois, si rien d'anormal n'a été constaté sur l'auto qui termine première LMP2, du matériel non conforme a été trouvé lors de l'inspection ayant pour effet la disqualification de l'équipe en question. Du coup, 40 ans après l'A442B du duo Pironi/Jaussaud, la belle histoire se réitère en sacrant l'Alpine A470 vainqueur de sa catégorie ! Bravo à tout le team Signatech Alpine Matmut pour ce résultat à la hauteur de son engagement et de sa passion !

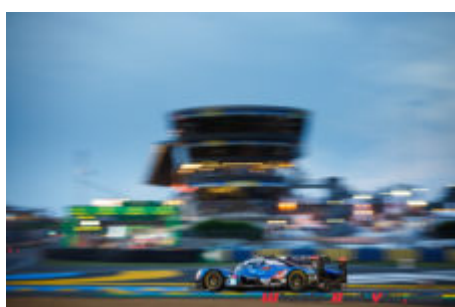
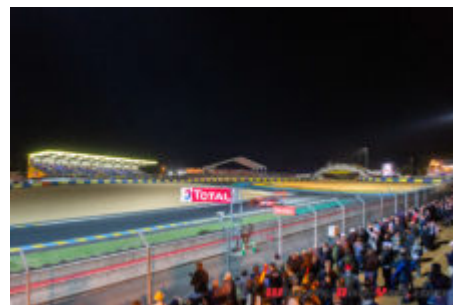




Au jeu des vérifications, c'est aussi le quatrième qui se voit disqualifié, permettant à la voiture 32 du team United Autosports monter sur la troisième marche du podium LMP2 derrière la voiture 39 du team Graff-SO24. Et vous savez quoi, dans chacune de ses équipes, on retrouve un pilote suisse, à savoir

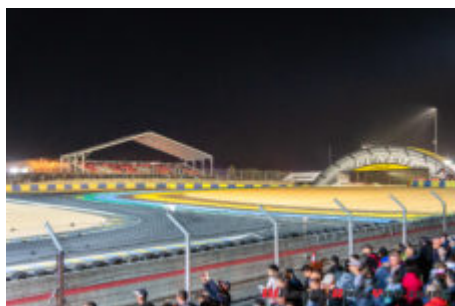
respectivement Jonathan Hirschi et Hugo de Sadeleer.

Décidemment, c'est pas mal d'avoir 5 des 7 pilotes suisses au départ qui se retrouvent parmi les sept premiers du classement général !



Première expérience aux 24 Heures du Mans et je dois admettre que j'ai beaucoup apprécié. Je suis plutôt un adepte des courses historiques, mais il faut reconnaître que ce rendez-vous mythique a un goût tout particulier. Il ne s'agit pas simplement d'une course automobile, c'est un véritable pèlerinage que tout passionné de sports mécaniques se doit de vivre une fois dans sa vie. Je dirai même que c'est une aventure qui pourrait également plaire à celles et ceux qui ne sont pas accro au monde automobile. Je suis d'ailleurs convaincu que certaines personnes présentes à l'occasion de ces 24 Heures du Mans n'ont pas vu une minute de la course. Par contre, une chose est sûre, ils n'ont pas pu échapper aux chants endiablés des mécaniques.





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Renault / Alpine Cars Suisse SA pour l'invitation aux 24 Heures du Mans 2018.



