

Loisirs - Course WEC les 6h de Monza : Peugeot revient dans la course

La marque du lion a décidé, grâce au règlement Hypercar, d'écrire le 3^{ème} tome de son histoire au plus haut du championnat du monde d'endurance. Après la 905 puis la 908, à l'occasion de la course de Monza c'est au tour de l'audacieuse 9X8 d'entrer en scène. Mis à part cette première, qu'est-ce que l'expérience WEC a-t-elle à offrir pour le public ? Est-ce un bel événement à visiter si l'occasion se présente ? Récit d'un week-end de sport motorisé.



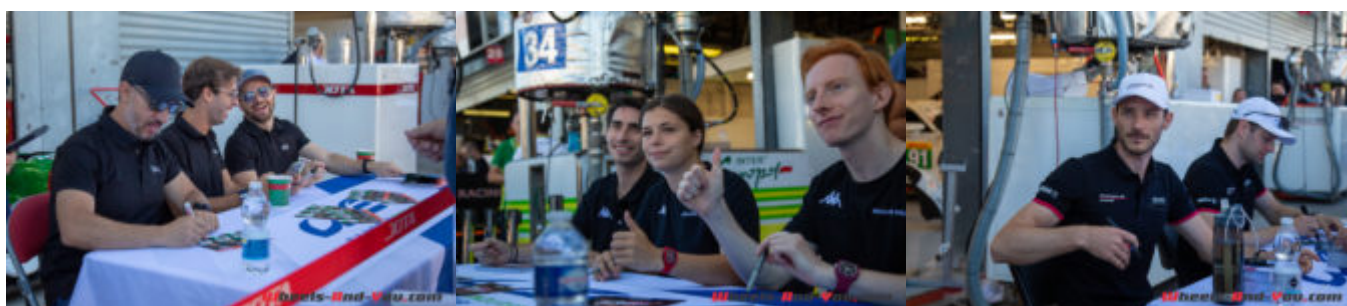
Texte et photos : Patrick Schneuwly

L'affiche est alléchante : 6h de course à suivre entre 12h et 18h le dimanche, après trois séances d'essais libres et une de qualification réparties entre vendredi et samedi. Pour nous, invités par Peugeot Sport, d'autres activités sont prévues comme une visite du garage, la découverte de la nouvelle 408 et une rencontre avec le chef du design Peugeot Matthias Hossann qui nous parle d'un exercice rare dans le sport auto.



La première chose que l'on a envie de faire, c'est naturellement de voir les voitures en piste ! À Monza, en s'acquittant de l'accès à l'enceinte générale, on a déjà accès à plusieurs tribunes : sur la ligne droite des stands et la contre ligne droite, dans le premier virage, à la chicane et à l'intérieur de la parabolique. Mais on parle là d'un événement avec « peu » de spectateurs. En F1, chaque tribune est payante.

Pour suivre l'ensemble de la course, des écrans géants sont installés face à certaines tribunes et un se trouve dans la « Fan Zone » à une extrémité du paddock. Samedi et dimanche, le public a même la possibilité de faire un « Pit Walk » où il est permis de déambuler devant les garages et même demander des autographes aux pilotes. Ce côté ouvert et beaucoup plus accessible que d'autres compétitions confère au WEC une ambiance particulière.



Premier rendez-vous réservé aux invités de Peugeot TotalEnergies, visite guidée du garage pendant une séance d'essai libre. Maximum quatre personnes sont accueillies à la fois et toute prise d'image animée ou non est interdite. Je n'ai

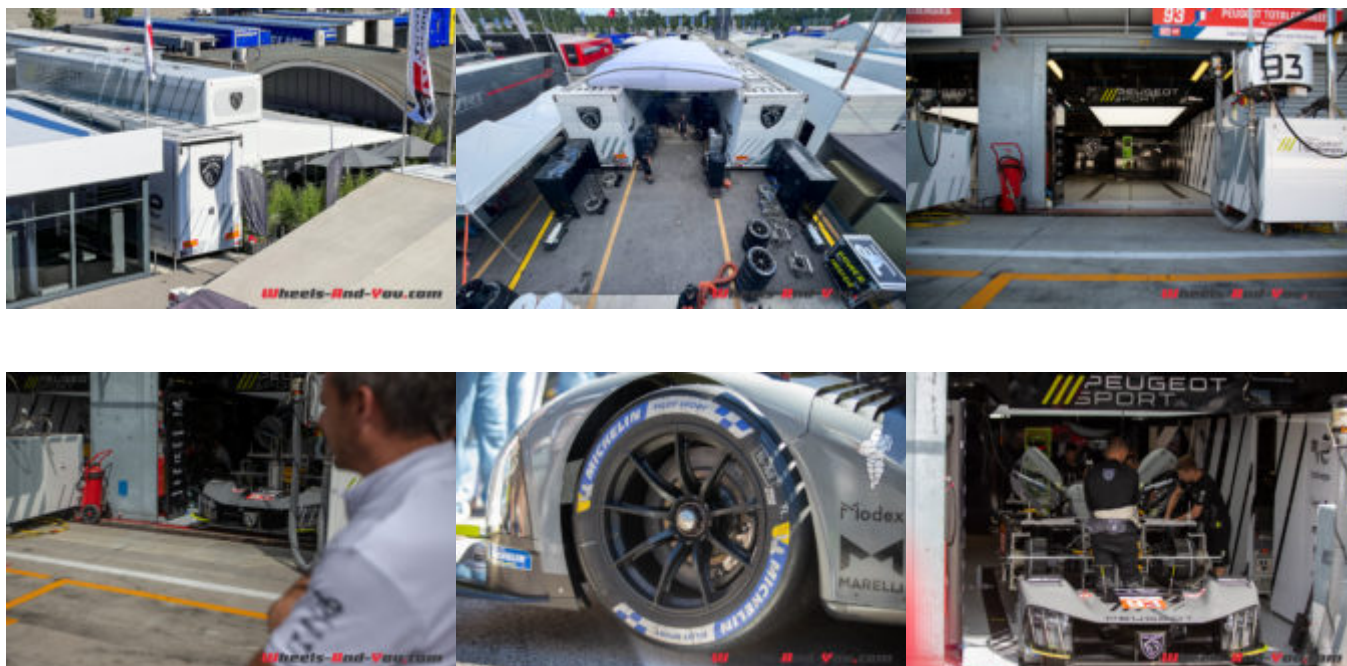
guère mieux à faire que de vous raconter ce qu'on y voit. À l'extérieur, entre les deux semi-remorques et devant les portes, c'est là que sont préparés les pneus. Lors de chaque roulage, ils sont aidés d'un ingénieur Michelin qui leur est assigné, ce sera le même au Japon en septembre.

Puis nous entrons dans la zone « sensible », le règlement de course impose un nombre maximum de protagonistes dans le garage pour limiter les dépenses de chaque équipe. D'où la limite du nombre de visiteurs, car mécanicien ou badaud, il n'y a pas de différence en cas de comptage par les officiels. Sur la droite, deux pupitres couverts d'écrans desservent 12 places de travail pour la télémétrie. Il n'y a pas comme en F1 une seconde équipe au siège qui analyse les données.

Sur la gauche, le stock de pièces détachées pour les deux voitures. Comprenez, toutes les pièces mécaniques mais aussi de carrosserie qui sont assez volumineuses. Un capot avant de chaque 9X8 est sur des tréteaux, prêt à servir. Ces superbes pièces en fibre de carbone sont pleines de secret, comme les canaux de refroidissement des freins où des réductions sont insérées selon les besoins. Le grand logo Peugeot à l'avant, mis à rude épreuve en endurance, est couvert d'une peinture céramique bien plus durable qu'une autre. Ce capot, avec les optiques à LED, pèse dans les 60 kg ! Très lourd comparé aux 9 kg d'un capot moteur.

Nous approchons de la zone où travaillent les mécaniciens. Au plafond, un écran est dédié à chaque voiture pour afficher sa caméra embarquée. Sur le montant qui sépare les deux portes de garage, encore des écrans. Un avec les chrono, un avec l'image TV pour savoir ce qui se passe et enfin un dernier pour des informations diverses, comme le timing à respecter pour la mise en route de la voiture avant de prendre la piste.

La place manque, même avec seulement quatre visiteurs, on marche un peu sur les pieds des mécaniciens. On assiste rapidement à un changement de capot avant et la voiture 93 reprend la piste. Il est temps de quitter le garage, il n'y a pas beaucoup plus à voir qui ne soit pas couvert de secret.



Une présentation de la 408 nous attend. Ce nouveau modèle ne doit pas être rangé dans une case existante. Ni une berline, ni un SUV coupé, Peugeot essaye d'amener quelque chose de nouveau. Ils innovent dans les codes du design avec un plafond prolongé pour offrir de l'habitabilité, un arrière en coupe "inversée" et toujours les codes de la marque comme les griffes dans les feux. Les jantes ne ressemblent à aucune autre, pour là aussi proposer quelque chose de nouveau. Ce qui me choque, ce sont les zones de plastique non-peint tout autour de la voiture, dont le pare-chocs arrière qui pour le coup ne demande peut-être pas de peinture pour être changé.

La face avant inaugure une calandre qui se fond dans la carrosserie. Des pièces couleur carrosserie sont incrustées dans la grille pour qu'elle se confond avec le reste de la caisse. La planche de bord est reprise de 308, dont nous vous avons proposé un essai complet récemment, afin de rationaliser les coûts, et l'espace à l'intérieur est bluffant. Avec un siège conducteur reculé pour plus d'1m80, j'ai encore plus d'une largeur de main d'espace entre mon genou et le dossier du siège.



Le design avait aussi une place centrale dans la genèse du projet 9X8. Le règlement Hypercar souhaite donner la chance aux constructeurs d'engager une voiture à l'identité visuelle forte, intimement liée aux codes de chaque marque. La présentation de la maquette de la française suscitait l'interrogation quant à un concept sans aileron, le fait est qu'en pratique la voiture fonctionne comme une autre ! Les techniciens peuvent régler l'appui sur l'arrière comme avec un aileron conventionnel, sans autre compromis.

James Glickenhaus, directeur de l'équipe LMP1 qui porte son nom, a salué la pugnacité des équipes Peugeot Sport pour l'engagement d'une voiture qui exploite pleinement le potentiel du nouveau règlement. Venant d'un concurrent, on peut estimer le compliment. Pour créer un tel projet, ce qu'on pensait être la règle en sport auto a changé : les ingénieurs ne dictent pas le look pour la performance. Des discussions ont évidemment eu lieu sur des sujets sensibles entre créatifs et techniciens, parfois les artistes lâchent du lest mais le résultat est visuellement saisissant.

Mais comment la voiture reste-t-elle plaquée au sol sans aileron ? En apprendra-t-on enfin plus lors de cette première course ? "Le temps que la voiture reste sur ses roues, le dispositif restera secret". On ne va tout de même pas souhaiter qu'elle fasse un tonneau aujourd'hui.



Samedi soir ont lieu les qualifications, mais la séance ne dure que 10 minutes ! Les GT et les prototypes sont séparés pour que l'écart de vitesse n'impacte pas la grille de départ, car il y a jusqu'à 9 secondes de différence. C'est lors de cette séance que la réalité s'est invitée dans l'euphorie d'une première course pour Peugeot. La 93 pilotée par Mikkel Jensen, un peu hoquetante dans la pitlane, finit par s'arrêter en bord de piste, ce qui cause alors un drapeau rouge à 4 minutes 30 du terme de la séance. Elle sera classée dernière n'ayant pas validé de chrono tandis que Gustavo Menezes a amené la 94 en 5^{ème} position sur la grille.

La dernière journée débute par le second « Pit Walk » du week-end. Aujourd'hui il y a foule comparé à la veille et durant 30 minutes les pilotes distribuent des cartes et des posters signés, s'arrêtant occasionnellement pour une photo avec un fan. La foule est dense devant les garages Peugeot Sport, chacun souhaite voir ces nouveaux concurrents de plus près et emporter un drapeau jaune ou noir en fonction du logo qui est dessus. La fin du pitwalk coïncide avec la chauffe des premiers moteurs en vue de la mise en grille.

Après un tour, elles se mettent toutes en épi comme à l'époque des départs type Le Mans. Là, les invités concernés accèdent au « Grid Walk ». À l'avant de la grille, les derniers modèles Peugeot en vert blanc et rouge sont prêtes pour la parade, suivis par la nouvelle 408. Là aussi, la foule est dense autour des 9X8 tant ces nouvelles engagées attirent les yeux. Des visages connus tels que Carlos Tavares (CEO Stellantis), Linda Jackson (directrice générale de Peugeot) ou Jean-Marc Finot (Directeur de Peugeot Sport) discutent avec leur équipe avant la toute première course de ce nouveau projet.

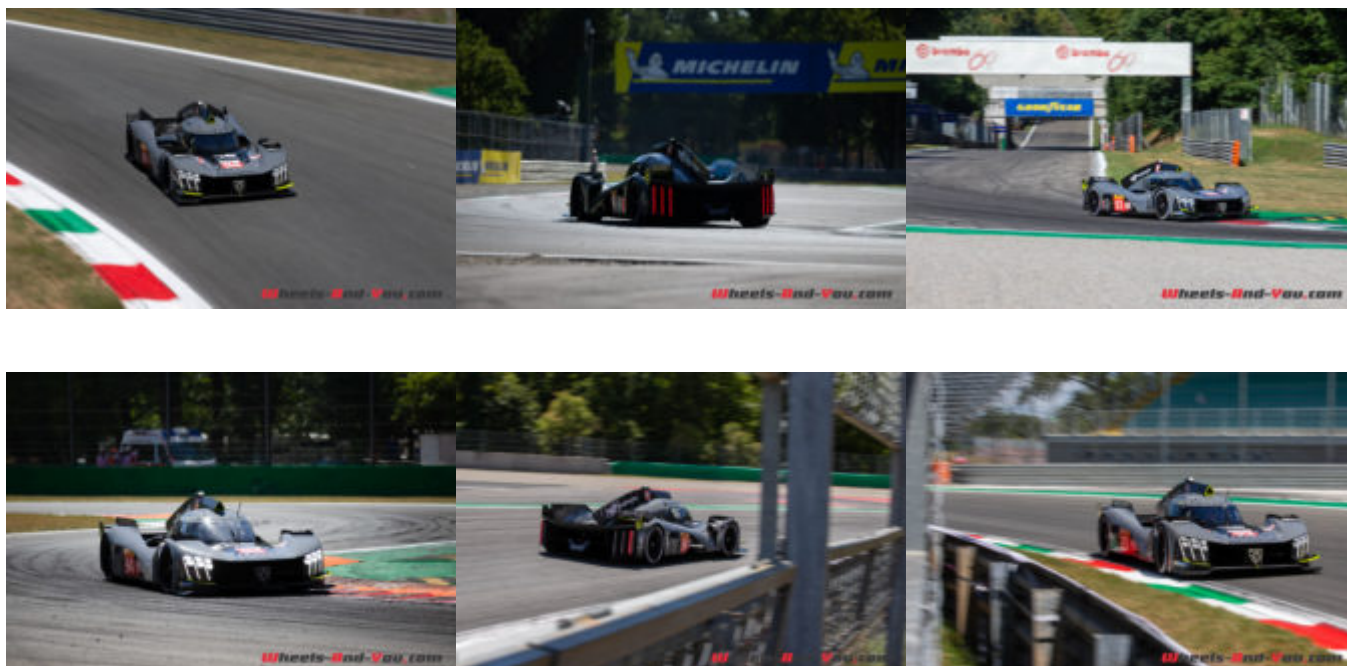


Midi pile, la meute est lâchée pour un départ lancé et fort heureusement le premier freinage ne voit aucun accrochage. Partie en fond de grille, la 9X8 n°93 rejoint le groupe de Hypercar en seulement 10 tours, mais semble continuer à porter ses problèmes de la veille et doit être reculée dans le garage pour quelques réparations assez tôt dans la course. C'est là qu'une Aston Martin arrive en travers dans la chicane et frappe violemment le ralentisseur qui empêche de couper à cet endroit-là. La voiture décolle, perd sa portière et termine sa course en un tonneau spectaculaire qui laissera le pilote indemne.

Plus tard, la 94 aura aussi des problèmes, la forçant à s'arrêter en piste avant de repartir. Même chose pour l'autre voiture, à l'arrêt dans l'échappatoire du virage 1 pour redémarrer. Cette voiture achève au total 46 tours lorsque les 6 heures de courses sont terminées. La voiture la mieux classée de l'équipe Peugeot TotalEnergies est en 33^{ème} position avec 169 tours, soit 25 de retard sur l'Alpine qui remporte l'épreuve.

Les visiteurs s'en vont, les équipes s'activent pour mettre dans des conteneurs de fret ce qui part immédiatement au Japon par la mer. Les pilotes, ingénieurs de course et chef d'équipe procèdent au débriefing de la course écoulée. Si le haut du classement n'est pas pour cette fois, Peugeot tire ses enseignements de l'exercice. Les données collectées par la voiture qui a fait le plus de tours servira également à celle qui a testé le travail des mécaniciens en course. La course ce n'est pas les essais privés, ces nouvelles conditions apportent des contraintes impossibles à simuler comme le trafic ou l'évolution de l'état de la piste lorsque 40 voitures roulent dessus pendant 6 heures.

En « Full Course Yellow » par exemple, Loïc Duval confie des difficultés à remettre les pneus en température. Ses coéquipiers sur la 9X8 n°94 sont satisfaits d'avoir terminé la course en montrant qu'ils ont le rythme et que l'équilibre de la voiture a pu être amélioré en cours de course. Le prochain rendez-vous pour l'équipe sera une séance d'essais privée avant de se rendre à Fuji en septembre, où le constructeur local mettra un point d'honneur à faire bonne figure. La saison se terminera à Bahreïn en novembre.



En 2023, d'autres constructeurs affronteront Peugeot TotalEnergies dans la catégorie Hypercar :

- Porsche a dévoilé sa voiture, la 963, qu'ils ont présenté lors du dernier Goodwood Festival of Speed
- Ferrari pose l'intrigue de leur projet pour participer au centenaire des 24h du Mans
- Cadillac, en partenariat avec Dallara, s'engagera en WEC mais aussi en IMSA
- Lamborghini, avec Ligier dans les coulisses, devrait rouler à l'horizon 2024, là aussi des deux côtés de l'Atlantique
- Honda, dissimulé par la marque américaine Acura et en collaboration avec Oreca, roulera en IMSA en 2023



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

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour l'invitation à la course WEC des 6h de Monza dans le cadre de la première participation en catégorie Hypercar de la Peugeot 9X8.

