GUIDE

24 HEURES DU MANS

20 ANS D'ENDURANCE-INFO

13-14 JUIN 2026

ENDURANCE-INFO.COM

All sportscars news

ÉDITO

LE MANS NE SE RACONTE PAS. IL SE VIT...

Endurance-Info ne pouvait pas passer à côté d'un guide complet des 24 Heures du Mans 2026. Pourquoi ? Tout simplement parce qu'Endurance-Info fête cette année ses 20 ans. Deux décennies à couvrir l'actualité de l'Endurance aux quatre coins du monde.

En 20 ans, il s'en est passé des choses sur la planète Endurance et aux 24 Heures du Mans. Une seule chose est restée intacte : la passion pour cette discipline qui n'a cessé de se réinventer.

L'édition 2006 des 24 Heures du Mans marquait le tout premier succès d'une Audi à moteur diesel. Pour beaucoup, ce fut une révolution que Peugeot allait ensuite suivre. Puis, la catégorie reine LMP1 s'est tournée vers l'hybridation, avec des prototypes toujours plus perfectionnés··· et toujours plus coûteux.

Comme à chaque époque, il y a eu un creux avant un nouveau rebond grâce à l'actuelle réglementation Hypercar. Certains constructeurs sont partis, d'autres sont arrivés. C'est le jeu. Samedi 13 juin à 16 heures, huit marques figureront sur la grille de départ pour tenter de remporter la plus grande course d'endurance au monde.

Ce qui est vrai en prototype l'est aussi en GT. Endurance-Info a suivi de près les grandes heures du GTE, mais là encore, tout est une question de cycles. La catégorie GT3, qui fête elle aussi ses 20 ans cette année, est devenue le terrain de jeu privilégié du GT mondial.

En 20 ans de présence aux 24 Heures du Mans, Endurance-Info n'a jamais cessé de vous informer du mieux possible, au plus près des différents acteurs, dans le respect de chacun. C'était le leitmotiv de départ de l'aventure Endurance-Info.

La couverture du guide s'inspire du poster officiel de 2006 signé par Archimède, qui montrait une Audi lancée à la poursuite d'une Pescarolo sur fond de passerelle Dunlop. Nous avons repris ce cadrage inhabituel en vue arrière, avec cette fois une Peugeot dans le sillage d'une Alpine sous la passerelle désormais aux couleurs de Goodyear. Le tout est enrichi d'une touche d'intelligence artificielle, clin d'œil à notre époque et possibilité encore inimaginable en 2006.

Bonne lecture ! la rédaction

OBJECTIFS : Aller Plus loin - Plus longtemps.

Lubrifiants 100% formulés et 100% fabriqués en terre Limousine depuis plus de 90 ans.

Familiale et Française depuis 1934

SOMMAIRE

LE GUIDE EN UN COUP D'ŒIL

2006

20 ANS
DE PASSION
ET D'ENDURANCE

2026

05 20 ANS D'ENDURANCE INFO
07 PROGRAMME DE LA SEMAINE
08 DIFFUSION TV
09 QUALIFICATIONS HYPERPOLE
11 PESAGE MODE D'EMPLOI
13 LES CONCERTS
15 LA PARADE
17 LES ANIMATIONS
19 LES DRAPEAUX
21 SAFETY CAR
23 LES PNEUS
25 LES PILOTES
26 LA PASSERELLE
28 MUSÉE M24
29 MOTOSPORT is GENEROUS
30 LE CIRCUIT
31 SE REPÉRER, SE DÉPLACER
32 LES CHIFFRES 2026
34 CE QU'IL FAUT SAVOIR
39 LE STARTER 2026
40 FREDERIC SAUSSET
42 FELBERMAYR
43 RACELINK
44 LES ENJEUX
50 GARAGE 59
51 CLÉMENT MATEU
53 TEAM GUIDE HYPERCAR
72 TEAM GUIDE LMP2
92 TEAM GUIDE LMGT3
118 ITW DORIANE PIN
120 LES ANNÉES EN 6
121 RAYMOND BOUTINAUD
122 WEC 2026
123 GRILLE DE DÉPART
124 LES CLASSEMENTS

20 ANS EI

20 ANS D'ENDURANCE-INFO : QUAND L'HISTOIRE S'ÉCRIT AU MANS

Un anniversaire se célèbre chaque année, mais franchir le cap des deux décennies mérite une attention toute particulière. Restait à savoir comment marquer le coup.

Séduits par le travail réalisé par PAQAP autour du Tour de France cycliste, nous avons d'abord choisi de créer un doodle retraçant les 20 ans d'Endurance-Info. Le doodle est une forme d'expression artistique qui consiste à assembler une multitude de petits dessins entremêlés.

Des débuts de l'aventure en 2006 jusqu'au passage des 20 ans, une partie de l'histoire d'Endurance-Info prend vie à travers le doodle imaginé par PAQAP. On y retrouve notamment le premier logo, ainsi que quelques déplacements marquants aux quatre coins du monde. Ce doodle offre ainsi une manière originale et visuelle de replonger dans le passé.

Nous avons souhaité pousser l'idée du doodle encore plus loin en l'imaginant sur un casque de pilote engagé aux 24 Heures du Mans.

Lecteur d'Endurance-Info et fidèle soutien du média depuis ses débuts en 2006, Frédéric Makowiecki a immédiatement adhéré au projet. Il portera ainsi un casque rendant hommage à l'histoire d'Endurance-Info lors de l'épreuve.

Le pilote de l'Alpine A424 n°36 prendra le départ avec un casque Bell spécialement conçu aux couleurs des 20 ans du média. Si le doodle est toujours l'œuvre de PAQAP, le design du casque a été confié à Adrien Paviot, reconnu pour ses créations auprès de nombreux pilotes, y compris en Formule 1.

Ce casque unique se décline également en version miniature, distribuée par Spark exclusivement dans sa boutique située au cœur du village des 24 Heures du Mans. Éditée en série très limitée, cette reproduction permet de conserver un souvenir tangible des 20 ans d'Endurance-Info.

Dès 2006, cinq voitures engagées aux 24 Heures du Mans arboraient des stickers Endurance-Info, témoignant de la confiance accordée par Courage Compétition, WR, Flying Lizard Motorsports et PiR Compétition.

Vingt ans plus tard, l'histoire se poursuit : l'Oreca 07 engagée par TDS Racing portera à son tour un sticker **« #20ans Endurance-Info »,** comme un clin d'œil aux deux premières décennies du média.

GT WORLD

CROWDSTRIKE

24H SPA

24-28 JUIN 2026
FRANCORCHAMPS

INFO & TICKETS
CROWDSTRIKE24HOURSOFSPA.COM

powered by TotalEnergies

CROWDSTRIKE · TotalEnergies · aws · PIRELLI · ROWE · ASSETTO CORSA COMPETIZIONE · STX · Tm Performance · GULLWING · MONSTER ENERGY · medialed · rtbf · rtbf auvio · rtbf CLASSIC 21 · rtbf TIPIK · rtbf VIVACITÉ · SRO MOTORSPORTS GROUP · CIRCUIT DE SPA FRANCORCHAMPS

PROGRAMME DE LA SEMAINE

VENDREDI 5 JUIN

9h30-16h00 : Pesage

Traditionnelle dénomination des vérifications administratives et techniques, organisées dans le centre-ville du Mans. Le Pesage donnera une nouvelle fois le coup d'envoi des activités autour des 24 Heures. Les deux Circa 07 – Inter Europol Competition, écurie victorieuse des 24 Heures du Mans en 2023 et 2025 dans la catégorie, ouvriront le défilé des voitures à passer sous le regard attentif des commissaires techniques. Les Ferrari 296 LMGT3 EVO – Vista AF Corse seront les premières GT alors qu'il faudra attendre 11h10 pour admirer la première Hypercar avec les BMW M Hybrid V8 – BMW M Team WRT. Genesis Magma Racing, Peugeot, Aston Martin THOR, Cadillac Team JOTA, Cadillac WTR, et Alpine passeront également ce vendredi.

SAMEDI 6 JUIN

9h00-12h50 : Pesage

Le Pesage se poursuit sur cette deuxième journée, juste en amont du très attendu roulage en centre-ville. Ferrari AF Corse et Toyota Racing seront les deux équipes Hypercar programmées ce samedi. Team WRT fermera le bal peu avant 13h.

15h00-16h00 : Roulage centre-ville

Quatrième édition de cette démonstration d'Hypercars, LMP2 et LMGT3 dans les rues mancelles, le rendez-vous est désormais bien ancré dans le déroulé de la dizaine des 24 Heures. Le succès populaire rencontré dès la première année a incité à renouveler une expérience qui fait le bonheur des spectateurs et des photographes.

DIMANCHE 7 JUIN

8h00-8h45 : Ligier European Series – Essais Libres
9h15-9h45 : Ligier European Series – Essais qualificatifs
14h00-15h00 : Ligier European Series - Course

La série support de l'European Le Mans Series dispute son traditionnel rendez-vous dans la Sarthe, et se pose en formule d'entrée dans la pyramide ACO, avec les JS2 R et JS P4 en action sur le grand circuit. Le programme très compact oblige les pilotes et les équipes à une mise en action immédiate, sans droit à l'erreur en essais libres.

1 h 00-1 2h et 1 5h30-1 8h30 : Journée Test des 24 Heures du Mans

Premiers tours de roues pour les concurrents du double tour d'horloge 2026. Si habituellement, la journée Test offre principalement pour la plupart une simple remise en rythme, la nouvelle gamme de pneus Michelin sera forcément l'un des facteurs essentiels à apprivoiser pour les équipes et les pilotes. Le niveau de dégradation sera au cœur des débats. Comme le veut le règlement sportif, tout pilote débutant sur l'épreuve est dans l'obligation de compléter dix tours, dont cinq chronométrés.

MERCREDI 10 JUIN

8h45-8h30 : Ferrari Challenge – Essais Libres 1
10h00-10h45 : Porsche Carrera Cup Brasil – Essais Libres 1
11h15-12h15 : Road to Le Mans – Essais Libres 1
12h45-13h30 : Ferrari Challenge – Essais Libres 2
14h00-17h00 : 24 Heures du Mans – Essais Libres 1
17h30-18h15 : Porsche Carrera Cup Brasil – Essais Libres 2
18h45-19h15 : 24 Heures du Mans – Essais Qualificatifs 1 LMP2/LMGT3
19h30-20h00 : 24 Heures du Mans – Essais Qualificatifs 1 Hypercar
20h30-21h30 : Road to Le Mans – Essais Libres 2
22h00-00h00 : 24 Heures du Mans – Essais Libres 2

JEUDI 11 JUIN

9h00-9h45 : Porsche Carrera Cup Brasil – Essais Qualificatifs
10h15-11h15 : Road to Le Mans – Essais Qualificatifs
11h55-12h40 : Ferrari Challenge – Essais Qualificatifs
13h25-14h15 : Porsche Carrera Cup Brasil – Course 1
14h45-17h45 : 24 Heures du Mans – Essais Libres 3
18h30-19h15 : Ferrari Challenge – Course 1
20h00-20h25 : 24 Heures du Mans – Hyperpole 1 LMP2/LMGT3

Les voitures qualifiées (12 LMGT3 et 12 LMP2) au terme des qualifications de jeudi viseront à se hisser en Hyperpole 2. Huit voitures de chaque catégorie franchiront cette étape. Une petite nouveauté a été apportée pour 2026. En effet, il est dorénavant stipulé que le pilote qui a qualifié la voiture lors de la Qualification (Q2), ne pourra pas qualifier la voiture lors de la H1. Mais aussi que les pilotes ayant qualifié la voiture lors de la Q1 et de la H1 ne pourront pas qualifier la voiture lors de la H2. Autrement dit, cela signifie que dans le cas d'une voiture qui atteint H2, les trois pilotes inscrits seront missionnés pour l'une des trois sessions des essais qualificatifs, et ce quelle que soit la catégorie. Une spécificité demeure cependant en LMGT3, à savoir que seul un Pilote Bronze peut prendre le volant lors de la première séance (Q). Le lendemain, en revanche, diverses stratégies peuvent être adoptées, comme ce fut le cas en juin dernier. Certaines équipes avaient réquisitionné leur pilote de pointe en H1 pour s'assurer une place dans le Top 8, quand d'autres avaient préféré jouer la pole.

20h35-20h50 : 24 Heures du Mans – Hyperpole 2 LMP2/LMGT3

Les seize voitures qualifiées se disputeront la pole dans les deux catégories durant 15 minutes.

21h05-21h25 : 24 Heures du Mans – Hyperpole 1 Hypercar

Les 15 LMH / LMDh passées en Hyperpole 1 après les qualifications de la veille seront en piste pour décrocher l'une des dix places pour viser la pole en Hyperpole 2.

21h40-21h55 : 24 Heures du Mans – Hyperpole 2 Hypercar

15 minutes seront à disposition des 10 Hypercars en piste pour s'adjuger la pole position de l'édition 2026.

22h05-22h25 : 24 Heures du Mans – Cérémonie Hyperpole
23h00-00h00 : 24 Heures du Mans – Essais Libres 4

VENDREDI 12 JUIN

10h00-13h00 : Road to Le Mans – Course
16h00-19h00 : Parade des Pilotes

La Parade des Pilotes est une manifestation unique au monde organisée par 40 membres bénévoles de Classic Automotive. Tous les pilotes engagés aux 24 Heures du Mans participent à l'événement.

SAMEDI 13 JUIN

8h15-10h00 : Ferrari Challenge – Course 2
10h30-11h15 : Porsche Carrera Cup Brasil – Course 2
12h00-12h15 : 24 Heures du Mans – Warm-up
13h15-15h00 : 24 Heures du Mans – Gridwalk
15h00-15h45 : 24 Heures du Mans – Cérémonie officielle du départ

16h00 : Départ de la 94e édition des 24 Heures du Mans

PLUSIEURS CANAUX POUR SUIVRE L'ÉVÉNEMENT

la chaine L'ÉQUIPE

La chaîne L'Équipe (qui s'appuiera sur l'expertise de Thibaut Villemant, journaliste Endurance-Info, pour les commentaires) :

Jeudi 11 juin 19h55 : Hyperpole
Vendredi 12 juin 9h55 : Road to Le Mans
Samedi 13 juin : 8h40 : l'avant-course
13h30 : la grille
16h : la course
Dimanche 14 juin : 5h30 – 18h

EUROSPORT | DISPONIBLE SUR HBO max

Eurosport – HBO Max :
Course à suivre en intégralité

FIAWEC+

FIA WEC+ :
L'événement à suivre en intégralité sur l'application officielle

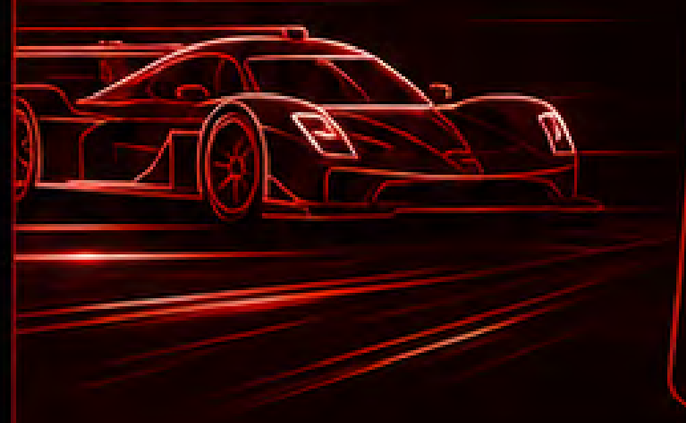
ENDURANCE-INFO.COM

All sportscars news

Dès le Pesage, toute l'équipe d'Endurance-Info sera mise à contribution pour vous faire vivre l'événement au plus près possible de l'action : articles réguliers, vidéos, réseaux sociaux, résumés des séances, suivi de la course et live texte de la Journée Test à suivre gratuitement.

FORMAT DES QUALIFICATIONS
HYPERPOLE

HYPERCAR



Q	H1	H2
SÉANCE QUALIFICATIVE MERCREDI 30 MIN	HYPERPOLE 1 JEUDI SOIR 20 MIN 15 MEILLEURES	HYPERPOLE 2 JEUDI SOIR 15 MIN 10 MEILLEURES
Détermine les positions de grille de départ à partir de la 16e place	Détermine les positions de grille de départ de la 11e à la 15e place	Détermine les 10 premières positions de grille

EN HYPERCAR, ON RETROUVE UN PILOTE DIFFÉRENT SUR CHAQUE SESSION : Q, H1, H2

LMP2

Q	H1	H2
SÉANCE QUALIFICATIVE MERCREDI 30 MIN	HYPERPOLE 1 JEUDI SOIR 20 MIN 15 MEILLEURES	HYPERPOLE 2 JEUDI SOIR 15 MIN 10 MEILLEURES
Détermine les positions de grille de départ à partir de la 15e place	Détermine les positions de grille de départ de la 11e à la 15e place	Détermine les 10 premières positions de grille

EN FONCTION DES ÉQUIPAGES LMP2, LE PILOTE CLASSÉ BRONZE OU SILVER DOIT PARTICIPER À LA Q1

LMGT3

Q	H1	H2
SÉANCE QUALIFICATIVE MERCREDI 30 MIN	HYPERPOLE 1 JEUDI SOIR 20 MIN 15 MEILLEURES	HYPERPOLE 2 JEUDI SOIR 15 MIN 10 MEILLEURES
Détermine les positions de grille de départ à partir de la 15e place	Détermine les positions de grille de départ de la 11e à la 15e place	Détermine les 10 premières positions de grille

LE PILOTE CLASSÉ BRONZE DEVRA ÊTRE AU VOLANT LORS DE LA QUALIFICATION EN LMGT3

ORECA STORE

2026

1973

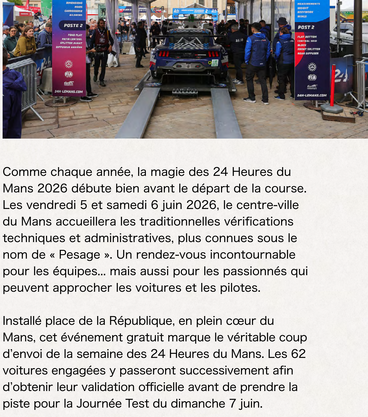
Plus de 50 ans d'expérience au service de votre performance.

Distributeur officiel des grandes marques du sport automobile, ORECA Store donne accès à plus de 80 000 références : équipement pilote, pièces techniques, atelier et lifestyle. Une expertise dédiée aux teams professionnels comme aux gentlemen drivers.

oreca-store.com
pro.oreca-store.com

+33 04 94 88 57 94

PESAGE MODE D'EMPLOI



Comme chaque année, la magie des 24 Heures du Mans 2026 débute bien avant le départ de la course. Les vendredi 5 et samedi 6 juin 2026, le centre-ville du Mans accueillera les traditionnelles vérifications techniques et administratives, plus connues sous le nom de « Pesage ». Un rendez-vous incontournable pour les équipes… mais aussi pour les passionnés qui peuvent approcher les voitures et les pilotes.

Installé place de la République, en plein cœur du Mans, cet événement gratuit marque le véritable coup d'envoi de la semaine des 24 Heures du Mans. Les 62 voitures engagées y passeront successivement afin d'obtenir leur validation officielle avant de prendre la piste pour la Journée Test du dimanche 7 juin.

UN CONTRÔLE RIGOUREUX AVANT LA COURSE

Contrairement à ce que son surnom pourrait laisser penser, le « Pesage » ne se limite pas à une simple pesée des voitures. Les commissaires techniques de l'ACO effectuent une série de contrôles extrêmement précis afin de vérifier la conformité des prototypes Hypercar, LMP2 et LMGT3 avec le règlement technique.

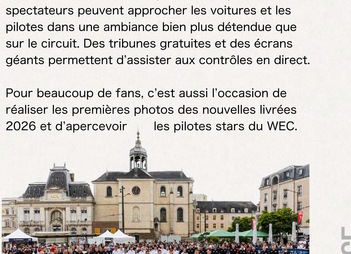
Les opérations se déroulent en plusieurs étapes :

- contrôle des dimensions de la voiture (largeur, longueur, empattement, hauteur d'aileron) ;
- vérification du poids minimum réglementaire ;
- inspection des éléments aérodynamiques et du soubassement ;
- contrôle des équipements de sécurité ;
- validation du système électronique et des transpondeurs.

Chaque voiture reste environ cinquante minutes dans la zone d'inspection. Pendant ce temps, les pilotes passent eux aussi des vérifications administratives : licences FIA, équipements de sécurité, casques et combinaisons sont examinés avec attention.

LE PROGRAMME 2026

Pour l'édition 2026, les opérations débuteront le vendredi 5 juin à 10h00 avec l'équipe Inter Europol Competition. La structure Genesis Magma Racing, très attendue pour sa première apparition au Mans, effectuera son passage dès la mi-journée. Les vérifications se poursuivront jusqu'au samedi midi avec les BMW M4 GT3 EVO / Team WRT pour refermer les vérifications.



2026 ADMINISTRATIVE CHECKS & ELECTRONIC AND SAFETY SCRUTINEERING SCHEDULE V1

PESAGE	ACO / FIA	N°	COMPETITORS	CARS	MISC
ADMIN. CHECKS	SCRUTINEERING		FRIDAY 5th JUNE 2026		
09:30	10:00	51	INTER EUROPOL COMPETITION	Oreca 07 - Gibson	
	10:10	543	INTER EUROPOL COMPETITION	Oreca 07 - Gibson	
	10:20	83	VISTA AF CORSE	Ferrari 296 LMGT3 Evo	
09:45	10:30	84	VISTA AF CORSE	Ferrari 296 LMGT3 Evo	
	10:40	61	AF CORSE	Oreca 07 - Gibson	Pro-Am
10:00	10:50	28	DEG SPORT	Oreca 07 - Gibson	
10:15	11:00	77	WILLEN RACING	Oreca 07 - Gibson	
	11:10	46	BMW M TEAM WRT	BMW M Hybrid V8	WY
10:30	11:20	20	BMW M TEAM WRT	BMW M Hybrid V8	WY
10:45	11:30	9	TF SPORT	Corvette Z06 LMGT3.R	
	11:40	13	TJ AUTOSPORT	Corvette Z06 LMGT3.R	
11:00	11:50	33	TF SPORT	Corvette Z06 LMGT3.R	
	12:00	54	RACING TEAM TURKEY BY TF	Corvette Z06 LMGT3.R	
11:15	12:10	17	GENESIS MAGMA RACING	Genesis GMR-001 Hypercar	WY
	12:20	24	GENESIS MAGMA RACING	Genesis GMR-001 Hypercar	WY
11:30	13:00	15	TDS RACING	Oreca 07 - Gibson	Pro Am
11:45	13:10	43	FORESTIER RACING BY PARIS	Oreca 07 - Gibson	
	13:50	3	DKR ENGINEERING	Oreca 07 - Gibson	Pro-Am
12:00	14:00	93	PEUGEOT TOTALENERGIES	Peugeot 9X8	HY
	14:10	94	PEUGEOT TOTALENERGIES	Peugeot 9X8	HY
12:15	14:20	59	RACING SPIRIT OF LEMAN	Aston Martin Vantage AMR LMGT3	
14:00	14:30	23	HEART OF RACING TEAM	Aston Martin Vantage AMR LMGT3	
	14:40	27	HEART OF RACING TEAM	Aston Martin Vantage AMR LMGT3	
14:15	14:50	007	ASTON MARTIN THOR TEAM	Aston Martin Valkyrie	
	15:00	009	ASTON MARTIN THOR TEAM	Aston Martin Valkyrie	
14:30	15:10	77	PROTON COMPETITION	Ford Mustang LMGT3	
	15:20	99	PROTON COMPETITION	Ford Mustang LMGT3	
	15:30	8	PROTON COMPETITION	Oreca GT - Gibson	
	15:40	10	PROTON COMPETITION	Oreca GT - Gibson	Pro-Am
-	16:50	999	RICHARD MILLE AF CORSE	Ferrari 296 LMGT3 Evo	
18:00	10:00	91	MANTHEY EMA ENGINEERING	Porsche 911 GT3 R LMGT3	
	16:10	92	FHE BEIND MANTHEY	Porsche 911 GT3 R LMGT3	
15:15	18:20	16	CADILLAC HERTZ TEAM JOTA	Cadillac V-Series.R	HY
	18:30	38	CADILLAC HERTZ TEAM JOTA	Cadillac V-Series.R	HY
15:30	16:40	101	CAROLLI WTH	Cadillac V-Series.R	HY
15:45	16:50	81	CLX MOTORSPORT	Oreca 07 - Gibson	
16:00	17:00	30	DUQUENNE TEAM	Oreca 07 - Gibson	
16:15	17:10	36	ALPINE ENDURANCE TEAM	Alpine A424	HY
	17:20	35	ALPINE ENDURANCE TEAM	Alpine A424	HY
PESAGE	ACO / FIA	N°	SATURDAY 6th JUNE 2026		
ADMIN. CHECKS	SCRUTINEERING		COMPETITORS	CARS	MISC
08:30	09:00	65	VECTOR SPORT	Oreca 07 - Gibson	
08:45	09:00	50	PELUM'TED	Oreca 07 - Gibson	Pro-Am
09:00	09:20	57	KESSEL RACING	Ferrari 296 LMGT3 Evo	
	09:30	71	KESSEL RACING	Ferrari 296 LMGT3 Evo	
09:15	09:40	22	UNITED AUTOSPORTS	Oreca 07 - Gibson	
	09:50	222	UNITED AUTOSPORTS	Oreca 07 - Gibson	Pro-Am
09:30	10:00	81	IRON LYNX	Mercedes-AMG LMGT3	
	10:10	79	IRON LYNX	Mercedes-AMG LMGT3	
	10:20	60	TEAM QATAR BY IRON LYNX	Mercedes-AMG LMGT3	
09:45	10:30	50	FERRARI AF CORSE	Ferrari 499P	HY
	10:40	51	FERRARI AF CORSE	Ferrari 499P	HY
	10:50	52	AF CORSE	Ferrari 499P	HY
10:00	11:00	78	WRAGGS ASP TEAM	Lexus RC F LMGT3	
	11:10	87	WRAGGS ASP TEAM	Lexus RC F LMGT3	
10:15	11:20	7	TOYOTA RACING	Toyota TR010 Hybrid	HY
	11:30	8	TOYOTA RACING	Toyota TR010 Hybrid	HY
10:30	11:40	155	AO BY TF	Oreca 07 - Gibson	Pro-Am
10:45	11:50	85	3ARIADE 59	McLaren 720S LMGT3 Evo	
	12:00	59	3ARIADE 59	McLaren 720S LMGT3 Evo	
11:00	12:10	4	CRONOSTRING RACING BY ARR	Oreca 07 - Gibson	Pro-Am
	12:20	34	ALGARVE PRO RACING	Oreca 07 - Gibson	Pro-Am
11:15	12:30	66	TEAM WRT	BMW M4 LMGT3 Evo	
	12:40	46	TEAM WRT	BMW M4 LMGT3 Evo	

UN ÉVÉNEMENT POPULAIRE ET ACCESSIBLE

Au-delà de l'aspect réglementaire, le Pesage est devenu l'un des moments préférés du public. Les spectateurs peuvent approcher les voitures et les pilotes dans une ambiance bien plus détendue que sur le circuit. Des tribunes gratuites et des écrans géants permettent d'assister aux contrôles en direct.

Pour beaucoup de fans, c'est aussi l'occasion de réaliser les premières photos des nouvelles livrées 2026 et d'apercevoir les pilotes stars du WEC.

BODYFENCE

PAINT PROTECTION FILM

*the motorsport PPF**

PERFORMANCE, PROTECTION, PRECISION

- *Engineered for high-speed endurance and UV stability*
- *Crystal-clear defence*
- *Self-healing technology*

THEY TRUST US

GENESIS MAGMA RACING

AMR RACING SPIRIT OF LEMAN

PARTNER TEAM

ALPINE ENDURANCE TEAM

HEXIS

www.**bodyfence**.net

* paint protection film

LES CONCERTS

Cette année encore, l'Automobile Club de l'Ouest offre une belle affiche musicale pour cette 94e édition des 24 Heures du Mans. Trois soirées musicales sont organisées cette année en plein cœur du circuit dans la Fan Zone Concert réservée à cet effet. Il y en aura pour tous les goûts avec une affiche pensée comme un mini-festival.

Jean-Louis Aubert ouvrira les festivités le mercredi 10 juin de 20h à 23h. L'ancien leader du groupe Téléphone fait partie des ténors de la scène musicale française. À 71 ans, Jean-Louis Aubert n'a rien perdu de sa fougue musicale. Son dernier album appelé Pafini est sorti en septembre 2024 avec un single Merveille. Pafini est le 10e album solo de Jean-Louis Aubert, cinq ans après le précédent.
Le Pafini Tour, qui devait comporter 22 dates, se prolonge avec un passage par les 24 Heures du Mans.

Le jeudi 11 juin de 20h à 23h20, c'est le groupe de rock britannique The Libertines emmené conjointement par Pete Doherty et Carl Barât qui prendra le relais. Formé en 1997, The Libertines fait dans la musique rock avec un premier album sorti en 2002. Pour la petite histoire, The Libertines était le premier concert d'envergure organisé en août 2020 avec distanciation sociale.

Le DJ allemand Robin Schulz apportera une touche électro dans un style unique mêlant house, électro et pop vendredi 12 juin de 20h à 23h30. Robin Schulz est connu pour son remix de Waves de Mr. Probz qui compte près de 700 millions de vues sur YouTube. Avec plus de 20 millions d'albums vendus, 8 milliards de streams et des titres classés dans 92 pays, il figure parmi les artistes les plus écoutés au monde.

Le samedi, c'est Magic System qui ouvrira la scène musicale de 20h50 à 21h20. Le groupe ivoirien composé de Tino, A'Salfo, Goudé et Manadja s'est imposé comme une référence majeure de la scène francophone. Après une année 2024 exceptionnelle et le triple single de diamant pour « Magic in the Air », le groupe poursuit en 2026 une tournée célébrant ses plus grands classiques et ses nouveaux titres.

Quentin Mosimann sera lui aussi de la fête au Mans le samedi de 22h15 à 23h55. Lauréat de l'émission Star Academy 7, le DJ franco-suisse régalera à coup sûr ses fans dans l'enceinte du circuit. Ses deux concerts prévus en octobre prochain au Zénith sont complets depuis bien longtemps. Classé à six reprises parmi les 100 meilleurs DJs mondiaux, il se produit dans les clubs et festivals les plus réputés, transformant chaque set en véritable performance live. Sa présence aux 24 Heures du Mans promet un final électrisant pour clôturer la soirée du samedi.

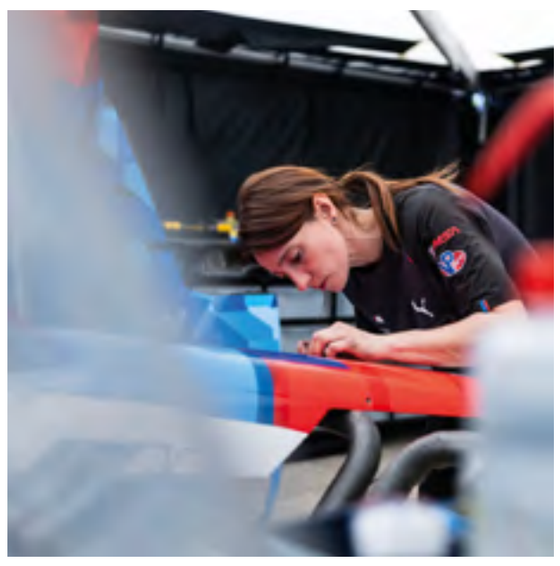
JOIN A WINNING TEAM

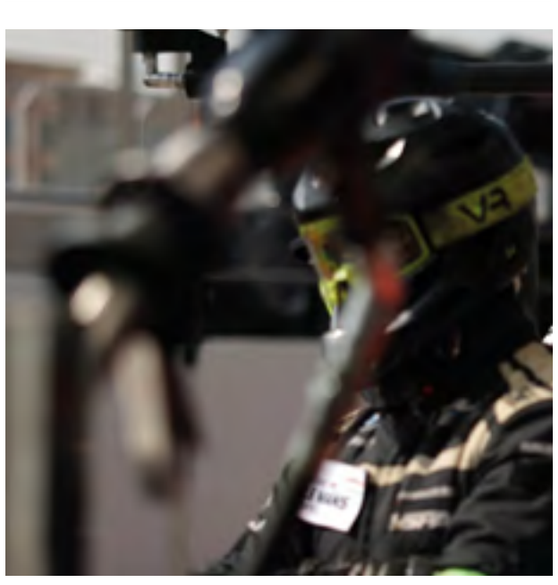
WRT

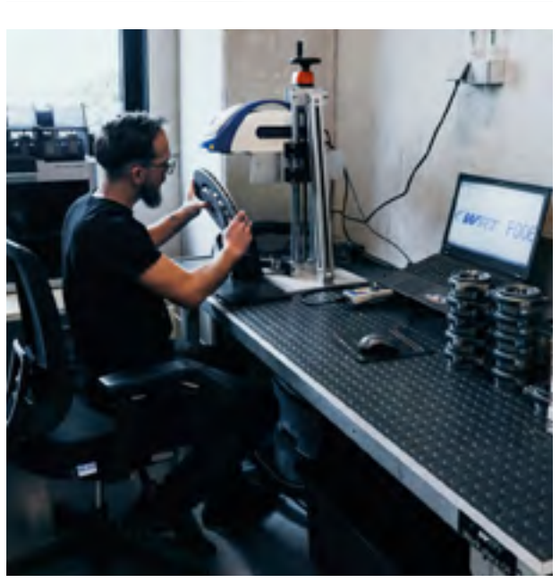
WRT is one of the most successful teams in professional motorsport, combining racing excellence with high-performance manufacturing expertise. Founded in 2009 and based in Belgium, WRT is continuously growing and looking for passionate new talents across a wide range of profiles.

Ready to join the adventure? ***Scan the QR code*** to discover our current vacancies and become part of a successful team where passion, performance, and teamwork drive everything we do.

Be among those who proudly say: ***We aRe a Team***.







WE ARE A TEAM

GO BEHIND THE SCENES
FOLLOW WRT HERE

LA PARADE

CHANGEMENT DU PARCOURS

JEAN ALESI PARRAIN DE LA PARADE DES PILOTES

À la veille de la 94e édition des 24 Heures du Mans, la traditionnelle Parade des pilotes s'apprête à transformer le centre-ville du Mans en véritable fête populaire. Cet événement emblématique, organisé par Classic Automotive, rassemblera cette année encore près de 200 000 spectateurs venus célébrer les acteurs de la course mythique.

Pour cette 31e édition, le rôle de parrain a été confié à l'ancien pilote de Formule 1 Jean Alesi. L'Avignonnais, fort de ses 201 départs en Grand Prix et de deux participations aux 24 Heures du Mans (en 1989 et 2010), incarne le lien entre les générations du sport automobile. Cette année, une nouvelle page familiale s'écrit également puisque son fils, Giuliano Alesi, prendra part pour la première fois à la classique mancelle.

Le parcours de la Parade évolue légèrement mais conserve son esprit festif et accessible. Le départ sera donné place des Jacobins, avant un passage par la rue Rostov-sur-le-Don, la rue Bonhommet, la place de la République, puis les avenues du Général de Gaulle et Pierre Mendès France, avant un retour au point de départ.

Au-delà du cortège des pilotes, la parade promet une ambiance musicale et conviviale grâce aux performances de plusieurs formations, dont Drum de Dames, Saxo Pirate, Los Joroperos et Les Excentriques. Une atmosphère unique qui fait de cet événement un rendez-vous incontournable pour les passionnés comme pour les habitants.

Le rendez-vous est fixé au vendredi 12 juin à 16 heures, pour lancer officiellement les festivités de la plus grande course d'endurance au monde.

POLE POSITION
ASSURANCES

LA RÉFÉRENCE POUR L'ASSURANCE DES SPORTS MÉCANIQUES

Spécialiste assurance auto sport et prestige depuis ***25 ans***

SPORTS MÉCANIQUES

- RC Circuit Auto
- Responsabilité civile circuit moto
- Garantie corporelle pilote premium
- Assurance transport / stockage
- Dommages circuit

PARTICULIERS & PROFESSIONNELS

- Auto prestige
- Auto collection
- Auto du quotidien
- Moto
- Habitation
- Assurance emprunteur
- Santé
- Assurances professionnelles

BESOIN D'UN RENSEIGNEMENT OU D'UN DEVIS PERSONNALISÉ ?

CONTACTEZ NOTRE ÉQUIPE

13 Rue de la Martinière – 72300 Sablé-sur-Sarthe

+33 (0)2 52 19 22 24

contact@poleposition-assurances.com

www.poleposition-assurances.com

LES ANIMATIONS

M24, LE MUSÉE DU SPORT AUTOMOBILE

Vendredi 5 juin : 10h00-19h00
Samedi 6 juin : 10h00-19h00
Dimanche 7 juin : 8h00-20h00
Mardi 9 juin : 10h00-20h00
Mercredi 10 juin : 9h00-00h00
Jeudi 11 juin : 9h00-00h00
Vendredi 12 juin : 9h00-18h00
Samedi 13 juin : 9h00-2h00
Dimanche 14 juin : 8h00-19h00

NEUVILLE DANS LA COURSE

Lundi 8 juin : 17h30-23h00

Après la France en 2025, ce sont les voitures allemandes qui seront à l'honneur de l'animation promue par l'association Neuville dans la course. Le film des 24 Heures du Mans 2025 sera projeté dès 21h. Exposition artisanale et restauration sur place seront proposées.

FAN ZONES / KID ZONES

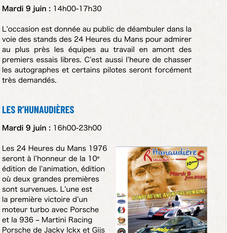
Mardi 9 juin : 13h00-20h00
Mercredi 10 juin : 10h00-00h00
Jeudi 11 juin : 10h00-00h00
Vendredi 12 juin : 9h00-21h00
Samedi 13 juin : 9h00-15h00 / 16h30-1h00
Dimanche 14 juin : 9h00-15h00

FAN ZONE CONCERTS

Mercredi 10 juin : 12h00-00h00
Jeudi 11 juin : 12h00-00h00

VILLAGE HYDROGÈNE ACO / VILLAGE CONSTRUCTEURS

Énergie mise en avant par l'Automobile Club de l'Ouest depuis plusieurs années et développée par plusieurs constructeurs, dont Toyota, très en avance, l'hydrogène sera au centre du paddock des 24 Heures du Mans. Expositions de modèles, stands didactiques et démonstrations seront mis en place. La Toyota TR LH2 Racing Prototype fonctionnant à l'hydrogène effectuera des tours de démonstration les jeudi 11 juin et samedi 13 juin.



Mardi 9 juin : 13h00-20h00
Mercredi 10 juin : 10h00-00h00
Jeudi 11 juin : 10h00-00h00
Vendredi 12 juin : 10h00-00h00
Samedi 13 juin : 10h00-00h00
Dimanche 14 juin : 10h00-17h00

PIT STOP CHALLENGE

Mardi 9 juin : 14h00-15h00

Toutes les équipes engagées dans cette 94e édition des 24 Heures du Mans passeront par le traditionnel Pit Stop Challenge. Les mécaniciens sont ainsi mis en avant, avec les meilleurs temps pour changer les quatre roues en Hypercar, LMP2 et LMGT3 qui offriront le premier trophée de la semaine sarthoise. Peugeot en Hypercar (8'830), AF Corse en LMP2 (10'440) et Iron Dames en LMGT3 (9'530) l'avaient emporté en 2025.

VISITE DES STANDS / SÉANCE D'AUTOGRAPHES

Mardi 9 juin : 14h00-17h30

L'occasion est donnée au public de déambuler dans la voie des stands des 24 Heures du Mans pour admirer au plus près les équipes au travail en amont des premiers essais libres. C'est aussi l'heure de chasser les autographes et certains pilotes seront forcément très demandés.

LES R'HUNAUDIÈRES

Mardi 9 juin : 16h00-23h00

Les 24 Heures du Mans 1976 seront à l'honneur de cette édition de l'animation, édition où deux grandes premières sont survenues. L'une est la première victoire d'un moteur turbo avec Porsche et la 936 – Martini Racing Porsche de Jacky Ickx et Gijs van Lennep. La seconde est évidemment le lancement du programme Inaltéra qui deviendra l'avenant Renault et qui culminera quatre ans plus tard avec le succès de la M379 – Ford de Jean Rondeau et Jean-Pierre Jaussaud. Des expositions et des animations multiples seront à retrouver sur place.

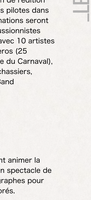
ARNAGE DANS LA COURSE

Jeudi 11 juin : 9h00-17h00

Les sports mécaniques au féminin seront au cœur de l'édition 2026 du rassemblement sur la place François Mitterrand, dans la célèbre ville donnant son nom à l'un des plus mythiques virages du grand circuit des 24 Heures du Mans. Exposition, animations (Miniature, Photos sur plaque alu, Cartes postales, Aquarelles. Tee-shirts, Casquettes ···), défilés (12h30-13h00 sur l'avenue Nationale, et face à la Mairie en fin d'après-midi) et restauration possible sur place sont au menu.

ASSOCIATION CLASSIC BRITISH WELCOME

Vendredi 12 juin : 8h30-17h00



La communauté anglaise est l'une des plus fidèles et des plus actives autour des 24 Heures du Mans. Et Jaguar, sept fois lauréat dans la Sarthe, la dernière en 1990 avec la XJR-12 LM de Martin Brundle, Price Cobb et John Nielsen, sera mis en avant avec la participation de François Allain, journaliste et présentateur spécialisé dans l'automobile vintage. La Saint Sat Cavalcade, moment-fort de l'événement partira de Saint-Saturnin à 16h.

ASSOCIATION TELOCH'EVENEMENTS

Vendredi 12 juin : 15h00-23h00

La place des Olympiades de Teloché vibrera au rythme des 75 ans de Porsche en 2026 avec le Garage des Légendes. Rappelons que de 1951 à 1981, Teloché a été le centre névralgique de Porsche au Mans. De nombreuses animations seront au menu.

VIRAGE DE MULSANNE

Vendredi 12 juin : 14h00-20h00

Le rendez-vous rendra hommage aux voitures italiennes, après une édition 2025 centrée sur Porsche. Une exposition de voitures anciennes et de prestige aura lieu sur la piste et un village comportant différentes animations sera mis en place. Une restauration sur place sera possible.

OUVERTURE DE LA PISTE AU PUBLIC

Vendredi 12 juin : 15h30-20h00

Le tour du grand circuit sera possible vià tout moyen de transport dit « doux » : à pied, en vélo, en roller ou en trottinette. L'occasion de fouler les célèbres virages de la piste et d'emprunter les instants. La fin d'accès à la piste se fera à 18h30, et l'évacuation commencera à 19h00.

PARADE DES PILOTES

Vendredi 12 juin : à partir de 16h00

Le grand rendez-vous attendu par de nombreuses personnes : la parade en centre-ville du Mans. A noter que le parcours sera modifié, avec un départ Place des Jacobins, avant de prendre Rue Rostov sur le Don, rue Bonhommet, Place de la République, Avenue du Général de Gaulle, Avenue François Mitterand, Avenue Pierre Mendès France et retour aux Jacobins. Jean Alesi sera le parrain de l'édition 2026. Outre le défilé de l'ensemble des pilotes dans des voitures anciennes, plusieurs animations seront de la partie : Drum de Dames (8 percussionnistes féminines), Saxo Pirate (show de rue avec 10 artistes et une Harley customisée), Los Joroperos (25 artistes venus de Tenerife sur le thème du Carnaval), Les Excentriques (8 artistes mêlant échassiers, jongleurs ···), Black and White Brass Band (20 musiciens cuivres et percussions)

SHOW DES 24 HEURES DU MANS

Samedi 13 juin

Drones, lasers et pyrotechnie viendront animer la nuit mancelle durant la course, pour un spectacle de 30', souvent marketé par les photographes pour réaliser des clichés toujours aussi colorés.

POUR TOUT SAVOIR ET TOUT COMPRENDRE DE L'ENDURANCE, UNE SEULE SOLUTION

REJOIGNEZ LA COMMUNAUTÉ

ENDURANCE-INFO

ALL SPORTSCAR NEWS

3€/MOIS

Soit 36€/an (l'abonnement est pour un an)

- ACCÈS À L'INTÉGRALITÉ DES ARTICLES
- POSSIBILITÉ D'ÊTRE RÉDACTEUR D'UN JOUR
- CONCOURS
- PROPOSER DES SUJETS

ABONNEZ-VOUS

LES DRAPEAUX

DRAPEAU À DAMIER

Signal de fin de séance et/ou de course.
Il est présenté agité depuis la ligne d'arrivée.

DRAPEAU ROUGE

Signal pour stopper une séance d'essais ou une course. En essais, les voitures doivent rentrer au ralenti. En course, les voitures se dirigent à vitesse réduite vers la ligne de drapeau rouge.

DRAPEAU NOIR ET ORANGE + N° DU CONCURRENT

Signal présenté fixe qui informe le pilote que sa voiture a des problèmes. Le pilote doit s'arrêter au prochain passage.

DRAPEAU NOIR ET BLANC + N° DU CONCURRENT

Constitue un avertissement indiquant au pilote concerné qu'il a été signalé pour conduite soumise à investigation.

DRAPEAU NOIR + N° DU CONCURRENT

Agité et accompagné d'un numéro de voiture. Il indique au pilote qu'il est disqualifié et qu'il doit rentrer immédiatement au stand.

DRAPEAU JAUNE

Réduction de la vitesse sans dépassement.

DOUBLE DRAPEAU JAUNE

Réduction de la vitesse sans dépassement.
Le pilote doit se tenir prêt à changer de direction ou à s'arrêter. Un danger obstrue partiellement ou totalement la piste.

DRAPEAU BLEU

Présenté agité à un pilote pour l'informer qu'il va se faire dépasser par une voiture plus rapide que lui.

DRAPEAU VERT

Présenté agité lors de l'ouverture de la piste, indique le départ d'un tour de formation, fin de zone neutralisée, relance après safety-car.

DOUBLE BLANC

Présenté agité, un pilote risque de rattraper une autre voiture plus lente.

DRAPEAU ROUGE ET JAUNE

Il indique un changement d'adhérence de la piste, il signifie que la piste est rendue glissante en raison de la présence de liquide (huile...) ou de la pluie.

racecare
ASSURANCES

L'ASSURANCE SUR MESURE

PILOTES - FREELANCES - SPORTIFS

PROFESSIONNELS - ENTREPRISES - INDUSTRIES EVENEMENTIELS

05.55.01.17.48 **contact@racecare.fr** www.racecare.fr

SAFETY CAR

SIMPLIFIÉ ET RACCOURCI EN 2025, LE SYSTÈME DE VOITURE DE SÉCURITÉ RESTE STABLE, AVEC UNE NUANCE POUR LE LMP2 PRO-AM

NEUTRALISATION DE LA COURSE

La Voiture de Sécurité pourra être mise en service pour neutraliser la course si des concurrents ou des officiels courent un danger physique immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la course. Tous les postes de commissaires présenteront alors des drapeaux jaunes, alors que des panneaux « SC » et les feux orange sur la Ligne seront allumés pendant toute la durée de l'intervention. Une fois la procédure de Voiture de Sécurité déployée et jusqu'à l'étape de « regroupement derrière une voiture de sécurité », toute voiture entrant dans la voie des stands ne sera autorisée en piste, au plus tôt, qu'après le passage de la dernière voiture suivant la Voiture de Sécurité suivante.

Trois Voitures de Sécurité seront déployées depuis leurs positions respectives avec leurs lumières orange allumées. Elles prendront la piste indépendamment de la position de la voiture en tête au classement général.

Toutes les voitures en course doivent se mettre en file derrière la Voiture de Sécurité et il est absolument interdit de dépasser.

REGROUPEMENT DERRIÈRE UNE SEULE VOITURE DE SÉCURITÉ

Lorsque le Directeur d'Epreuve déterminera qu'il est sûr de procéder au regroupement des voitures derrière une seule Voiture de Sécurité, le message «Incident clear – Prepare for Merging» sera affiché sur les écrans de chronométrage.

Les voitures de sécurité B et C allumeront alors leurs lumières vertes puis les autos positionnées derrière les dépasseront pour rejoindre le plus rapidement possible - mais sans compromettre la sécurité ni se dépasser entre elles - la file derrière la Voiture de Sécurité A. Dès lors, et jusqu'à la fin de la procédure Voiture de Sécurité, pénétrer dans la voie des stands ne sera autorisé que pour remplacer un/les pneu(s) endommagés et réparer les dommages associés ou des dommages de carrosseries présentant un risque de sécurité évident.

LE "PASS-AROUND"

Le Directeur d'Épreuve autorisera le Pass- Around pour toute voiture dont le leader de sa catégorie se trouve derrière dans l'ordre des voitures circulant derrière la Voiture de Sécurité A. Lorsque le Directeur d'Epreuve déterminera qu'il est sûr d'y procéder, le message 'Prepare for Pass-Around' sera posté sur les écrans de chronométrage.

La procédure sera organisée comme suit :

- Toutes les voitures devront demeurer sur le côté gauche de la piste.
- Lorsque les lumières vertes de la Voiture de Sécurité seront allumées, le message 'Start the Pass-Around' sera posté sur les écrans de chronométrage.
- Toutes les voitures éligibles pour le Pass-Around devront dépasser la file de voitures et la Voiture de Sécurité A par la droite, en respectant l'ordre établi. Ceci fait, elles rejoindront aussi vite que possible, sans compromettre la sécurité, l'arrière de la file derrière la Voiture de Sécurité A.

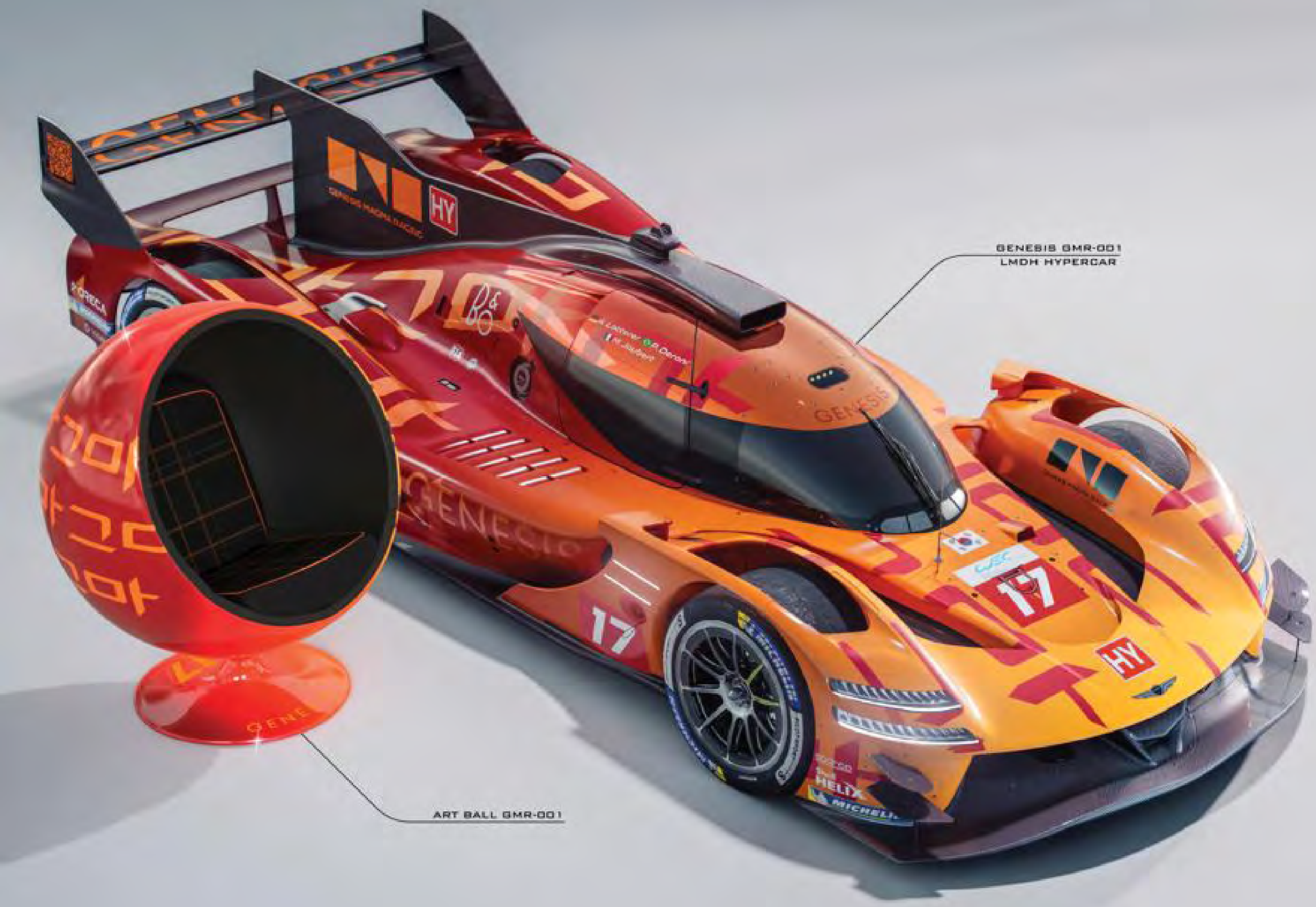
Nouveauté cette année, les voitures LMP2 engagées au classement LMP2 Pro/Am seront considérées comme appartenant à une catégorie à part entière. A la relance, les concurrents LMP2 devraient donc être regroupés entre eux, tout en précédant ceux inscrits en LMP2 Pro/Am. Avec un possible effet pervers, puisque les équipes Pro/Am les plus performantes, capables de rivaliser avec les meilleures LMP2, risquent de perdre en avantage stratégique.

La procédure de Pass-Around ne sera pas utilisée dans les 60 dernières minutes de la course.

GENESIS MAGMA RACING | RACING & EMOTION

Licensing Partner

L'UNIVERS DU SPORT AUTOMOBILE DE COLLECTION
DANS VOTRE SALON



racing_emotion /RacingEmotionOfficial

www.racing-emotion.com

LES PNEUS

TOUT SAVOIR SUR LES PNEUS

La règle du manufacturier pneumatique unique est de mise dans les trois catégories. À Michelin l'Hypercar, à Goodyear le LMP2 et le LMGT3.

Concernant la catégorie-reine, Michelin apporte cette saison une toute nouvelle spécification pneumatique. Cette gamme 2026, dont le développement a débuté en 2023, est non seulement nouvelle, mais également beaucoup plus complexe. En grande partie en raison d'une méthode de développement totalement revue en raison des inconnues liées à l'évolution des composants, certains n'ayant jamais été intégrés à des recettes de gommes de compétition. Onze nouvelles matières premières ont été testées, sept ont été sélectionnées. Quatorze briques techniques ont été testées, cinq ont été sélectionnées. Un processus séparé en trois phases distinctes.

Plusieurs objectifs ont été recherchés pour ce nouveau composé. *« Le promoteur, pour des questions de BoP, nous a également demandé à ce que la phase de transition entre les différentes spécifications se fassent de manière plus douce, indiquait Philippe Tramond, directeur technique de Michelin, lors de la révélation du nouveau produit. Cela permettra à différentes voitures de rouler avec des spécifications différentes pour un niveau de performance équivalent. »*

Avec un résultat qui semble donner satisfaction, puisque les équipes Hypercar mettaient en avant les possibles croisements entre les fenêtres de fonctionnement des spécifications Soft et Medium, notamment aux 6 Heures de Spa.

Autre axe de travail, la mise en température, qui offrait un vrai défi aux pilotes lors des tours de sortie après un changement de pneus. *« C'était le premier point de travail*, précisait Pierre Alvès, directeur des programmes Endurance chez Michelin Motorsport. *Mais cela affecte forcément l'usure des pneus, dont l'ennemi est justement la chaleur. Or, s'il s'use plus rapidement, il va perdre en constance. Il nous a donc fallu trouver un compromis pour accélérer la mise en chauffe tout en diminuant l'usure et garder un pneu constant. »*

Les pneus du manufacturier clermontois proposent aussi une bande de roulement d'une livrée éphémère en velours. Ce design appelé « Race to Vision » évoque le design du Concept VISION présenté en 2017 et qui est l'illustration du modèle de développement durable de Michelin dans le domaine du pneu.

Trois spécifications de pneus par temps sec en Hypercar : Soft, Medium, Hard (Tendre, Intermédiaire et Dur en français)

Des composés qui peuvent être différenciés grâce à un code couleur sur les flancs en Hypercar :

- **SOFT :** flanc blanc (la couleur symbolise le froid)
- **MEDIUM :** flanc jaune (large fenêtre de températures)
- **HARD** : flanc rouge (temps chaud)
- **PNEU PLUIE :** bleu (code couleur de l'humidité)

En LMP2 et en LMGT3, c'est Goodyear qui fournit les concurrents. Le géant américain est revenu au Mans en 2020 et compte 14 succès aux 24 Heures du Mans, contre 33 à son rival français.

Si un nouveau pneu avait été introduit en 2025 en LMP2, tant en ELMS qu'aux 24 Heures du Mans, c'est en LMGT3 que le manufacturier a modifié son approche pour la saison 2026. Exit en effet les deux spécifications Medium et Hard, pour ne conserver que la gomme Medium.

	Essais Libres + Qualifications	Hyperpole (H1 + H2)	Course
HYPERCAR	24	12	56
LMP2	24	12	56
LMGT3	28	12	60

Taille des gommes (HYPERCAR) : AVANT : 29/71-18, ARRIÈRE : 34/71-18

spark

24 HEURES LE MANS 2026

NOS POINTS DE VENTE

- 5 & 6 JUIN : **PESAGE** - PLACE DE LA RÉPUBLIQUE
- DU 7 AU 14 JUIN : BOUTIQUE **VILLAGE** & BOUTIQUE **TRIBUNE**

JEU CONCOURS

SUIVEZ-NOUS SUR INSTAGRAM POUR TENTER DE
GAGNER UN CASQUE SIGNÉ & SUIVRE NOS ACTUALITÉS

SIGNATURES PILOTES

EXCLUSIVITÉS

04 42 58 66 13
6 Rue des Halles, 75001 Paris
Instagram : @sparkfrance_

BAM
BOUTIQUE AUTO MOTO
miniatures automobiles

LES PILOTES

TOUT SAVOIR SUR LES PILOTES

- COMMENT SONT-ILS CLASSÉS ?
- QUELS CRITÈRES DOIVENT-ILS REMPLIR POUR ÊTRE ADMIS AU DÉPART ?

Autant d'informations que nous passons en revue.

Chaque pilote est classé par la FIA en fonction de son palmarès et de son âge. Critère qui permet de définir la composition des équipages. En effet, les pilotes Bronze ne sont pas admis en Hypercar.

En LMP2, un équipage doit être composé au minimum d'un pilote Argent (ou Bronze pour le LMP2 Pro/Am), et ne peut compter plus d'un pilote Platinum. Enfin, en LMGT3, un équipage doit être composé d'au moins un Pilote Bronze et d'un Pilote Bronze ou Argent.

PLATINUM : pilote professionnel détenant ou ayant détenu la Super Licence indispensable pour évoluer en F1. Top 5 dans un championnat de niveau 1.
Exemple : Sébastien Buemi

GOLD : pilotes ayant le sport auto comme activité professionnelle majeure. Trois saisons à haut niveau en karting ou deux saisons dans un championnat monoplace de renom. Pilote dont la carrière a commencé à moins de 20 ans avec un minimum de cinq saisons complètes.
Exemple : Norman Nato

SILVER : pilotes de moins de 30 ans. Pilotes de plus de 30 ans ayant commencé leur carrière avant leur 30e anniversaire.
Exemple : Mathys Jaubert

BRONZE : amateur dont piloter n'est pas le métier et qui a commencé sa carrière après 30 ans.
Exemple : François Heriau

CONDITIONS POUR ÊTRE ADMIS AU DÉPART

- Les pilotes Bronze qui n'ont pas pris part aux 24 Heures du Mans 2025 doivent effectuer une formation sur simulateur qui détaille les règles en piste. Une formation que doivent également suivre tous les débutants ou pilotes n'ayant pas pris part à l'une des cinq dernières éditions.

- Les débutants doivent boucler minimum 10 tours (dont 5 en passant la ligne de chronométrage sur la piste) lors de la Journée Test. Ceux classés Platinum peuvent s'en passer en cas de participation à une compétition majeure, mais doivent alors boucler minimum 5 tours en passant la ligne de chronométrage sur la piste lors de la première séance d'essais libres du mercredi.

- Un pilote doit, durant les essais libres + qualificatifs, boucler au moins cinq tours de nuit (entre 22h et minuit), en franchissant la ligne de chronométrage au moins une fois.

- Les Pilotes doivent réaliser, au cours de l'une des séances d'essais officiels, un temps au moins égal à 110 % du meilleur temps réalisé par la voiture la plus rapide dans sa catégorie, durant la séance en question.

TEMPS DE CONDUITE :

Le temps de conduite maximal pour chaque pilote est limité à 4h pour toute période de 6h. En LMP2 et LMGT3, les pilotes Bronze et Silver doivent conduire un minimum de 6 heures et un maximum de 14h.

BON À SAVOIR :

54 PILOTES EN HYPERCAR :
42 PLATINUM / 11 GOLD / 1 SILVER

57 PILOTES EN LMP2 :
11 PLATINUM / 20 GOLD / 17 SILVER / 9 BRONZE

74 PILOTES EN LMGT3 :
16 PLATINUM / 8 GOLD / 26 SILVER / 25 BRONZE

LA PASSERELLE

Un manufacturier peut donc en cacher un autre, avec l'arrivée de la marque Goodyear et son pneu Eagle sur le mythique demi-pneumatique qui fait office de passerelle piétonne lors des événements, aussi bien sur le circuit Bugatti que sur le grand circuit. Ceci marque ainsi la fin d'une ère et le début d'un nouveau chapitre pour cet emblème du tracé manceau.

Ce changement d'identité visuelle marque une nouvelle étape dans la collaboration entre Goodyear et Le Mans, renforçant ainsi leur présence sur l'un des circuits les plus emblématiques du sport automobile. Située à un emplacement stratégique du tracé sarthois, cette passerelle constitue un point de repère incontournable pour les spectateurs comme pour les équipes engagées.

C'est en 1950 qu'elle avait officiellement pris le nom de Dunlop tout en en arborant le logo, marquant le début de la légende telle qu'on la connaît, avec sa forme de pneu. Son emplacement actuel n'était d'ailleurs pas figé dès l'origine. En 1956, à la suite du réaménagement des stands, la passerelle est déplacée d'environ 40 mètres vers le sommet de la butte, renforçant sa visibilité et son statut iconique. Enfin, ce n'est qu'en 1965 qu'elle trouve sa place actuelle, au sommet de la butte.

Par ailleurs, des travaux de réfection sont opérés à deux reprises, en 1978 et en 1992. De quoi, à en croire l'ACO, pouvoir accueillir 1 350 spectateurs et résister à des vents de plus de 200 km/h. L'arche serait aujourd'hui longue de 50 mètres, haute de 13 mètres et pèserait 70 tonnes.

RACELINK

Le réseau social du motorsport

DORIAN BOCCOLACCI STÉPHANE TRIBAUDINI MEHDI BOUARFA

Équipes, Pilotes, Mécaniciens, Ingénieurs, Photographes...
RaceLink **connecte les professionnels** des sports mécaniques mais aussi les fans et talents en devenir.
Réseau social, offres d'emplois, canal de discussion, agenda, courses en Live, actualités...

— le monde du motorsport via une seule application... gratuite.

RaceLink est gratuit. Télécharge l'app et rejoins la communauté.

Download on the App Store

GET IT ON Google Play

MUSÉE M24

LE MUSÉE M24, VITRINE MONDIALE DE L'AUTOMOBILE DE COMPÉTITION

Avec une fréquentation triplée entre 2018 et 2024, le Musée des 24 Heures du Mans fait peau neuve cette année. Le M24 – Musée du Sport Automobile au Mans, ouvert le 28 mai dernier, est le futur grand musée dédié à l'histoire du sport automobile et des 24 Heures du Mans. Il s'agit d'une transformation ambitieuse de l'actuel musée du circuit.

Situé aux portes du célèbre circuit des 24 Heures du Mans, le M24 a pour objectif de devenir une référence internationale sur le sport mécanique. Le projet est porté par l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) en partenariat avec le collectionneur Richard Mille, et s'inscrit dans une volonté de mettre en valeur plus d'un siècle d'histoire automobile. Avec M24, on parle d'un lieu dédié au sport automobile.

Le musée propose un parcours immersif sur environ 8 600 m², avec une scénographie moderne intégrant sons, images et dispositifs interactifs. Les visiteurs pourront découvrir plus de 120 véhicules emblématiques, allant des premières voitures de course aux prototypes récents, en passant par la Formule 1, l'endurance et le rallye.

Le M24 ne se limite pas à une simple exposition de voitures : il cherche à raconter des histoires humaines et technologiques liées à la compétition automobile. L'idée est de proposer une expérience immersive plutôt qu'un musée classique avec des vitrines statiques.
Sur le plan architectural, le bâtiment est conçu dans un style contemporain et écoresponsable, avec notamment des matériaux durables et une toiture végétalisée, en lien avec les valeurs d'innovation du sport automobile.

MOTORSPORT IS GENEROUS

LA PASSION AUTOMOBILE AU SERVICE DES AUTRES...

MOTORSPORT IS GENEROUS LA PASSION AUTOMOBILE AU SERVICE DES AUTRES...

Il y a des projets qui naissent d'une idée. Et d'autres qui naissent d'une conviction profonde : celle que le sport automobile peut aussi devenir un formidable moteur de solidarité.

MOTORSPORT is GENEROUS appartient à cette seconde catégorie.

Derrière cette association, il y a avant tout une volonté : mettre la passion, l'énergie et la visibilité du sport automobile au service de causes humaines, sociales, éducatives et solidaires.

Une ambition portée par les membres de l'association et soutenue par de nombreux acteurs du sport automobile : pilotes, directeurs de circuit, organisateurs, partenaires et passionnés engagés autour du projet.

L'association peut également compter sur le soutien de ses parrains, Frédéric Sausset et Lisa Billard, jeune pilote engagée en F1 Academy en 2026, qui accompagnent et relaient les valeurs portées par **MOTORSPORT is GENEROUS.**

Le parcours de Frédéric Sausset illustre parfaitement les valeurs de dépassement de soi, de résilience et d'inclusion que souhaite promouvoir l'association. À travers son engagement en tant que parrain, il apporte son soutien à une initiative qui veut démontrer que le sport automobile peut aussi devenir un vecteur de solidarité, de partage et d'émotions humaines.

UNE PASSION QUI NE RESTE PAS AU BORD DE LA PISTE

Le sport automobile fascine. Il attire, il rassemble, il fait rêver. Mais **MOTORSPORT is GENEROUS** veut aller plus loin : utiliser cette puissance émotionnelle pour ouvrir des portes, créer des rencontres, provoquer des sourires et offrir des moments que certains n'auraient jamais imaginé vivre.

L'association ne se contente pas d'associer son nom à de belles intentions. Elle veut agir concrètement, à travers des expériences accessibles, fortes et positives.

L'idée est simple : faire du sport automobile un terrain d'émotion, mais aussi un terrain d'inclusion.

DES EXPÉRIENCES POUR FAIRE VIVRE, PARTAGER ET TRANSMETTRE

Avec Tous en Kart, l'association permet à des bénéficiaires de découvrir l'univers du pilotage dans un cadre sécurisé, ludique et fédérateur. Le karting devient alors bien plus qu'une activité : c'est une expérience de confiance, de dépassement et de plaisir partagé.

Avec Tous à bord Moussaillons, **MOTORSPORT is GENEROUS** ouvre aussi son action vers la mer et la navigation, en proposant des moments de découverte, d'aventure et de collectif.

Avec Tous à skis, l'association poursuit cette même volonté : rendre accessibles des expériences fortes, parfois éloignées du quotidien de certains publics, mais capables de créer des souvenirs durables.

Ces opérations ont un point commun : elles replacent toujours l'humain au centre.

UNE ASSOCIATION PORTÉE PAR DES VALEURS FORTES

Ce qui distingue **MOTORSPORT is GENEROUS**, c'est son approche sincère. Pas de grand discours inutile. Pas de promesse abstraite. L'association avance avec des valeurs concrètes : générosité, transmission, inclusion, partage et engagement.

Avec le soutien de ses parrains et de nombreux professionnels du sport automobile — pilotes, équipes, organisateurs, directeurs de piste et partenaires — **MOTORSPORT is GENEROUS** souhaite fédérer toute une communauté autour d'un objectif commun : mettre la passion automobile au service de l'humain.

Le sport automobile possède une communauté fidèle, passionnée, réactive. **MOTORSPORT is GENEROUS** veut mobiliser cette communauté autour d'un objectif plus large : faire de cette passion un moteur d'impact humain.

UNE PRÉSENCE FORTE AUTOUR DU MANS

Dans le cadre de Road to Le Mans 2026, la voiture #35 d'Ultimate portera fièrement les couleurs de **MOTORSPORT IS GENEROUS**. Une visibilité importante, mais surtout un symbole fort.

Voir cette association entrer dans l'univers de la course, au plus près du circuit et de ses passionnés, c'est rappeler qu'une voiture peut aussi porter un message. Au-delà de la performance, elle peut représenter une cause, une énergie collective, une invitation à agir.

Cette présence au Mans donne à l'association une résonance particulière : celle d'un projet humain qui trouve naturellement sa place dans un événement où la passion, l'endurance et l'engagement sont des valeurs cardinales.

REJOINDRE LE MOUVEMENT

Soutenir **MOTORSPORT is GENEROUS**, c'est soutenir une vision généreuse du sport automobile. C'est permettre à des enfants, des jeunes, des familles ou des publics fragilisés de vivre des expériences différentes, valorisantes et positives.

C'est aussi envoyer un signal fort : la passion automobile peut être plus qu'un spectacle. Elle peut devenir un outil de partage, de transmission et de solidarité.

Avec le soutien de ses parrains, de ses bénévoles, de ses partenaires et de nombreux acteurs du sport automobile engagés à ses côtés, **MOTORSPORT IS GENEROUS** avance avec une ambition claire : faire de chaque projet une occasion de donner, de partager et de faire grandir.

Parce qu'une passion devient plus belle encore lorsqu'elle sert les autres.

MOTORSPORT IS GENEROUS : LA GÉNÉROSITÉ COMME MOTEUR.

site internet : https://www.mig-asso.com/

LE CIRCUIT

TRACÉ 2026

13,626km

SE REPÉRER, SE DÉPLACER...
AUTOUR DU CIRCUIT

LE PLAN COMPLET

LE PLAN DES NAVETTES SPECTATEURS

LES HORAIRES DES NAVETTES GRATUITES

COMMENT CIRCULER AUTOUR DU CIRCUIT

LES CHIFFRES 2026

2 féminines : Lilou Wadoux, Doriane Pin

1 équipage sans pilote classé Platinum/ Gold est celui de la Mercedes-AMG GT3 / Iron Lynx : Zelger, Cressoni, Hodenius

7 autos pour AF Corse (Hypercar, LMP2 et LMGT3

40 rookies

3 pilotes classés Silver dans l'Oreca 07 / CLX Motorsport n°37. Les 3 ont 19 ans et les 3 sont rookies.

Âge de John Farano, le plus âgé du plateau **66**

3 le nombre de Jensen au départ en LMP2 sans aucun lien de parenté : Michael (Algarve Pro Racing), Mikkel (United Autosports), Theodor Jensen (CLX Motorsport)

Ian Aguilera 19 ans 2 mois et 30 jours **19**

6 victoires en GT pour Richard Lietz qui reste sur deux succès en LMGT3

28 Nombre de voitures suivies par ORECA : 4 Hypercars, plateau LMP2, les Ferrari 296 GT3 EVO en LMGT3

145 Âge cumulé de l'équipage de l'Oreca 07 / RD Limited (Dumas, Poordad, Vautier), soit une moyenne de 48 ans

VIF ARGENT

ACTE I

1

LE DRAPEAU TOMBE.
L'EXPÉRIENCE, ELLE, CONTINUE.

Un stand, un village, un showroom ou un espace partenaires ne devrait jamais s'arrêter à la fin d'un événement.

ART EXPOSIUM®

par **VIF-ARGENT**

HYPERCAR

CE QU'IL FAUT SAVOIR

PNEUS
CONFIDENTIELS MICHELIN

ÉQUIPAGE
PILOTE BRONZE NON ADMIS

FOND DES NUMÉROS
38
ROUGE

Prototypes fermés pensés pour la course ou basés sur une Hypercar de route modifiée pour participer à des courses. Aucun minimum de production exigé. Hybride ou non hybride.

Deux règlementations techniques possibles : LMH (Le Mans Hypercar) ou LMDh (Le Mans Daytona h). MGU-K autorisé à l'avant pour les LMH, et obligatoire à l'arrière pour les LMDh. La catégorie Hypercar est régie par une Balance de Performance (BoP) spécifique pour Le Mans.

REPÈRES TECHNIQUES	LMDh	LMH
Puissance max cumulée	520 kW (707 ch)	520 kW (707 ch)
Puissance thermique	470 kW	520 kW
Puissance hybride	Max. 50 kW	200 kW
Châssis	châssis ORECA, Multimatic, Dallara ou Ligier	Libre
Poids mini	1030 kg	1030 kg
Transmission	Propulsion	4 roues motrices permanentes si hybride, propulsion si non hybride

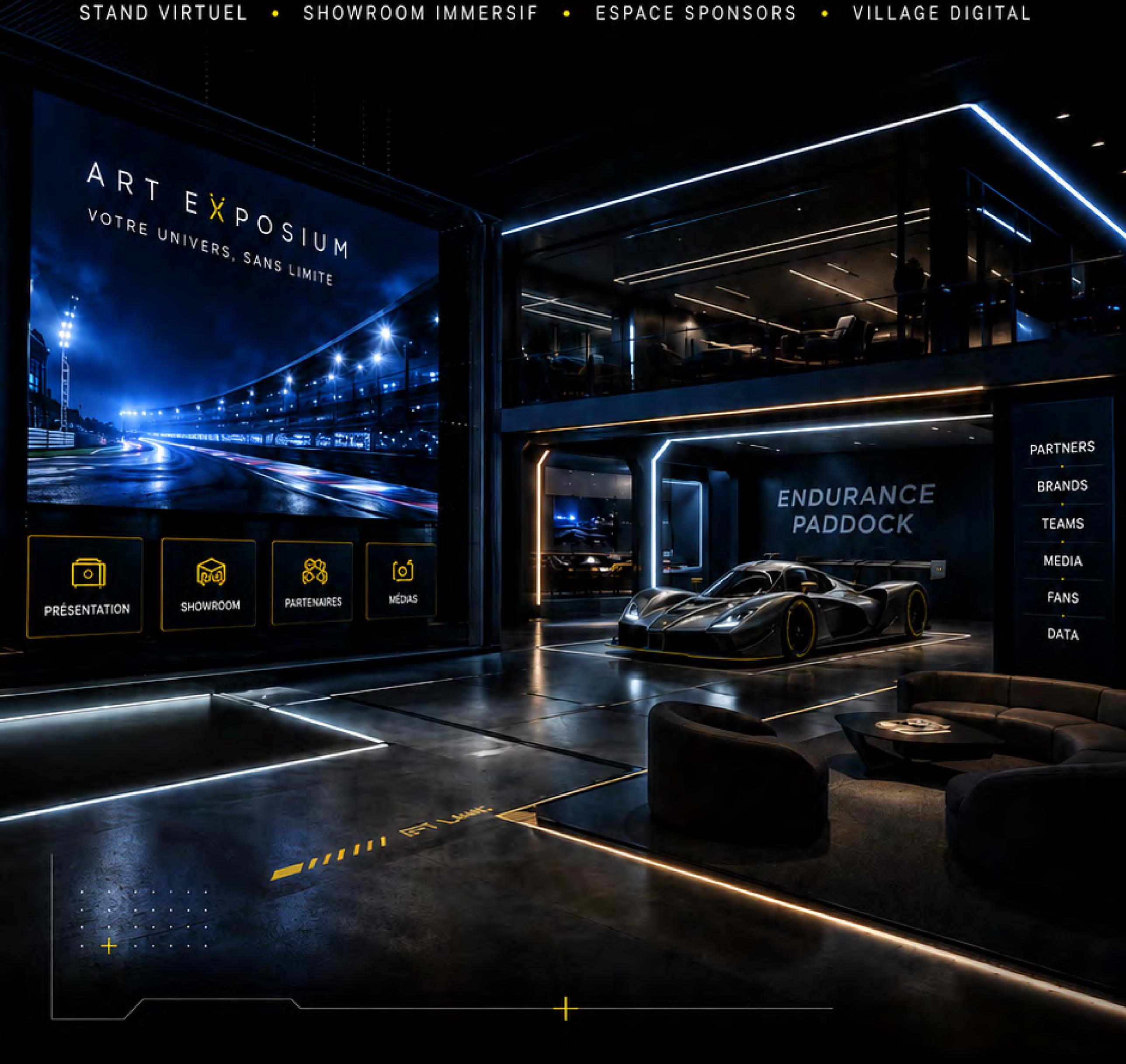
VIF ARGENT

ACTE II

LE PADDOCK NE FERME JAMAIS.

Avec Art Exposium, votre univers devient un espace immersif 3D accessible 24/7, sur simple lien ou QR code.

STAND VIRTUEL • SHOWROOM IMMERSIF • ESPACE SPONSORS • VILLAGE DIGITAL



ART EXPOSIUM®

par VIF-ARGENT

LMP2

CE QU'IL FAUT SAVOIR

PNEUS

NON CONFIDENTIELS
GOODYEAR

ÉQUIPAGE

AU MINIMUM
1 PILOTE ARGENT
OU BRONZE

FOND DES NUMÉROS

38

BLEU

Voiture fermée pensée exclusivement pour la course, réservée aux équipes indépendantes. Les châssis homologués sont Oreca, Ligier/Onroak, Dallara et Riley/Multimatic, avec un moteur unique Gibson.

En pratique, l'Oreca 07 domine très largement la catégorie et équipe aujourd'hui la totalité du plateau LMP2.

REPÈRES TECHNIQUES

Moteur	V8 4.2 L atmosphérique Gibson
Puissance	env. 375 kW
Couple	550 N.m
Châssis	Monocoque carbone
Transmission	Propulsion
Réservoir	75 litres
Poids mini	950 kg

VIF ARGENT

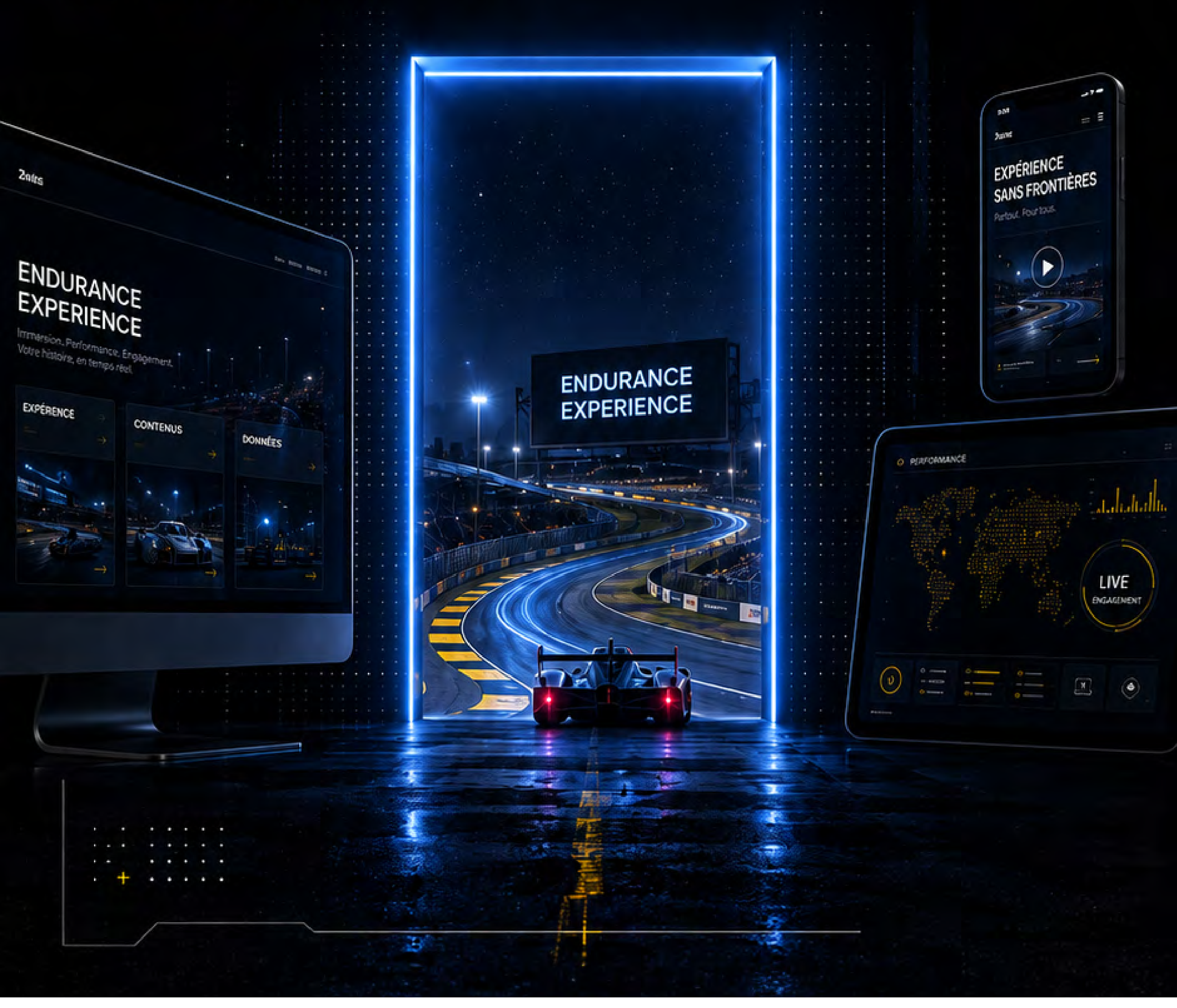
ACTE III

VOTRE COMMUNICATION NE SE REGARDE PLUS. ELLE SE VISITE.

Vidéo • Visio • Contenus • Data • Multilingue • Accessibilité

Créez une expérience utile, mesurable et mémorable.

Demandez une démo ⟶



ART EXPOSIUM®

par **VIF-ARGENT**

LMGT3

CE QU'IL FAUT SAVOIR

PNEUS
NON CONFIDENTIELS
GOODYEAR

ÉQUIPAGE
AU MOINS 1
PILOTE BRONZE

FOND DES NUMÉROS
88
VERT

Version course d'une voiture de sport de série, deux portes, 2 ou 2+2 places, ouverte ou fermée, utilisable sur route et disponible à la vente. La catégorie est réservée aux constructeurs automobiles reconnus produisant plus de 2 500 véhicules par an.

Soumise à une Balance de Performance, la catégorie ajuste notamment le poids, la puissance et la capacité du réservoir pour permettre à des autos très différentes de rivaliser en course.

REPÈRES TECHNIQUES

Base	Voiture dérivée de la série
Architecture	2 portes, 2 ou 2+2 places
Pneus	Goodyear
Équipage	Pro / Am avec pilote Bronze requis
Régulation	Balance de Performance
Réglages BoP	Poids / puissance / capacité du réservoir
Numéros	Fond vert

LE STARTER 2026

MARK CAVENDISH

Le départ des 24 Heures du Mans sera donné cette année par Mark Cavendish, samedi 13 juin à 16h. Le Britannique succède à une série de grandes figures du sport ayant déjà eu cet honneur ces trois dernières années : LeBron James, Zinédine Zidane et Roger Federer.

Originaire de l'Île de Man, « Manx Missile » est considéré comme l'un des plus grands sprinteurs de l'histoire du cyclisme. Avec 35 victoires, Mark Cavendish détient le record du nombre de victoires d'étapes sur le Tour de France, devant Eddy Merckx.

Au cours de sa carrière, il a porté les couleurs de plusieurs équipes majeures du peloton comme T-Mobile, Sky, Dimension Data, Bahrain McLaren, Deceuninck–Quick Step et Astana, pour un total impressionnant de 165 victoires professionnelles. Le Cav', tout juste 40 ans, a mis un terme à sa carrière en fin de saison 2024. Mark Cavendish fait partie du cercle de cyclistes vainqueurs d'étapes sur le Tour de France, la Vuelta et le Giro d'Italia.

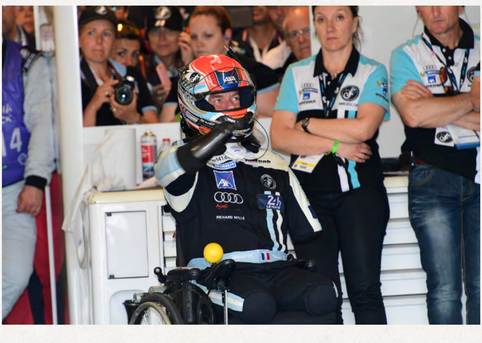
Mark Cavendish est le deuxième cycliste à donner le départ de l'épreuve après Raymond Poulidor en 1978, l'année de la victoire de Renault-Alpine.

SARAH BOVY, GRAND MARSHAL :

Pilote féminine d'endurance reconnue sur la scène internationale, Sarah Bovy aura l'honneur de guider les voitures engagées lors de la procédure de départ de la classique mancelle, à l'occasion de la 94e édition des 24 Heures du Mans, peu avant 16 heures. La Belge de 37 ans compte cinq participations aux 24 Heures de 2022 à 2025 sous les couleurs Iron Dames où elle a rallié l'arrivée à chaque fois avec une 4e place en GTE-Am en 2023.

FRÉDÉRIC SAUSSET, INVITÉ D'HONNEUR

À l'occasion des dix ans de sa participation devenue emblématique aux 24 Heures du Mans, Frédéric Sausset sera l'invité d'honneur de cette édition. En 2016, le pilote français avait écrit une page d'histoire en devenant le premier pilote quadri-amputé à s'élancer sur la mythique épreuve mancelle, au volant d'un prototype Morgan LMP2 spécialement conçu et adapté dans le cadre du Garage 56. Par son courage, sa détermination et sa résilience, il avait alors accompli un exploit humain et sportif exceptionnel, laissant une empreinte durable dans l'histoire des 24 Heures du Mans.



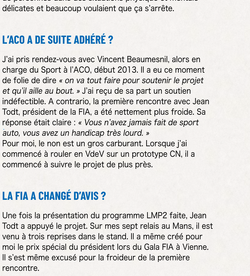
FREDERIC SAUSSET

INTERVIEW

LE RESPECT AVANT TOUT…

Dix ans après, on a encore du mal à y croire tant la chose paraissait compliquée à mettre en place. Pourtant, un quadri-amputé a bien participé à la plus grande course d'endurance au monde : les 24 Heures du Mans. Nous sommes en 2013 et Frédéric Sausset sort d'une période que personne ne veut vivre. Alors qu'il est tranquillement en vacances, il est victime d'une septicémie foudroyante après une égratignure sur un doigt. Plongé dans le coma, les médecins se voient contraints de l'amputer de ses bras et ses jambes.

Trouver un nouveau sens à sa vie. Il est là l'objectif de Frédéric Sausset. Sans avoir jamais disputé la moindre course automobile en tant que valide, voilà qu'il se met en tête de vouloir participer aux 24 Heures du Mans. Un rêve quasiment irréalisable. Pourtant, quatre ans après avoir perdu l'usage de ses bras et de ses jambes, Frédéric Sausset sera au départ des 24 Heures du Mans dans le cadre du Garage 56 sur une Morgan LMP2 engagée par son équipe SRT41, et partagée avec Christophe Tinseau et Jean-Bernard Bouvet. Pour boucler la boucle, la Morgan LMP2 verra le damier. Cet exploit, car c'en est un, valait bien la récompense d'invité d'honneur des 24 Heures du Mans 2026.



DÉJÀ 10 ANS…

Il faut même remonter au 31 mars 2013 où j'ai cherché à contacter Sébastien Loeb afin de lui présenter mon projet. Jusque-là, j'avais une Audi de route équipée pour mon handicap. Il est là le point de départ du projet. J'ai ensuite présenté le tout à l'ACO qui a adhéré contrairement à la FIA. Je n'avais pas les financements. Peu de gens pensaient cela réalisable. Tout est monté crescendo. L'engouement est arrivé lors de la conférence de presse du Garage 56.

ON A VU DES PILOTES ATTEINTS DE HANDICAP ROULER À HAUT NIVEAU. DANS VOTRE CAS, VOUS N'ÉTIEZ PAS PILOTE…

C'est ce qui a rendu le projet encore plus fou. J'ai souhaité donner un nouveau sens à ma vie en montrant que le handicap n'était pas la fin de tout. J'ai vu trop de personnes dans des situations physique et mentale délicates et beaucoup voulaient que ça s'arrête.

L'ACO A DE SUITE ADHÉRÉ ?

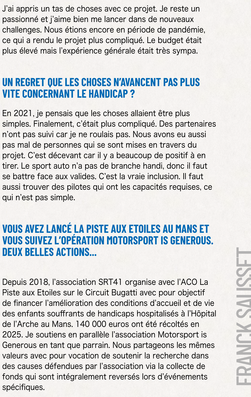
J'ai pris rendez-vous avec Vincent Beaumesnil, alors en charge du Sport à l'ACO, début 2013. Il a eu ce moment de folie de dire *« on va tout faire pour soutenir le projet et qu'il aille au bout. »* J'ai reçu de sa part un soutien indéfectible. A contrario, la première rencontre avec Jean Todt, président de la FIA, a été nettement plus froide. Sa réponse était claire : *« Vous n'avez jamais fait de sport auto, vous avez un handicap très lourd. »* Pour moi, le non est un gros carburant. Lorsque j'ai commencé à rouler en VdeV sur un prototype CN, il a commencé à suivre le projet de plus près.

LA FIA A CHANGÉ D'AVIS ?

Une fois la présentation du programme LMP2 faite, Jean Todt a appuyé le projet. Sur mes sept relais au Mans, il est venu à trois reprises dans le stand. Il a même créé pour moi le prix spécial du président lors du Gala FIA à Vienne. Il s'est même excusé pour la froideur de la première rencontre.

VOUS AVEZ PENSÉ ABANDONNER À UN MOMENT ?

Il y a eu beaucoup de moments très durs mais je n'ai jamais voulu lâcher. Je n'ai pas tout dit à mes proches pour les protéger. Est-ce qu'un tel projet pourrait voir le jour aujourd'hui ? Je ne pense pas. Le Mans est cyclique avec des phases où il y a moins de candidats. En 2016, on était sur la fin d'un cycle et le créneau du Garage 56 était parfait à ce moment-là. Le personnel de la FIA a aussi changé, sans oublier la conjoncture économique actuelle.



ET LE PREMIER ROULAGE SUR LE GRAND CIRCUIT ?

Ce que peu de gens savent, c'est que la veille de la Journée Test, j'ai fait une infection bactériologique comme il m'arrive d'en faire parfois. J'ai été mis sous antibiotiques le samedi soir car mon bras avait triplé de volume. J'ai des plaies jamais fermées depuis 2012 et je prends une infection tous les deux ou trois ans.

C'était très douloureux et rentrer la prothèse dans le bras était très compliqué. Je devais obligatoirement bouger mes 10 tours pour être qualifié. Je savais que tout pouvait s'arrêter rapidement. A l'issue du roulage, il a fallu plus d'une heure pour ôter la prothèse. On a d'ailleurs failli la couper à la meuleuse. Toute la journée était beaucoup de stress et peu de plaisir.

LES CHOSES ÉTAIENT DIFFÉRENTES EN COURSE ?

J'ai pris beaucoup de plaisir dès mon premier relais vers 17 heures. Là, je me suis dit : *« ça y est, j'y suis. »* Des personnes ne souhaitaient pourtant pas que je roule en course. Dans les Hunaudières, j'étais détendu car c'était l'aboutissement de tant de travail et de montagnes à relever. Le tableau de marche a été respecté avec un peu plus de sept relais bouclés. Je regrette juste de ne pas avoir pu rouler plus de nuit à cause d'un souci d'embrayage où nous avons perdu 1,5h à réparer.

LES AUTRES PILOTES ONT FAIT DES ÉLOGES DE VOTRE COMPORTEMENT EN PISTE. UNE BELLE SATISFACTION…

Des pilotes de la trempe de Romain Dumas et Benoît Tréluyer ont été élogieux à mon encontre. Le Dr Wolfgang Ullrich, patron d'Audi Sport, est venu me féliciter alors qu'il jouait la gagne. Je voulais juste ne pas commettre la moindre erreur en piste afin de gêner personne. Le circuit n'est pas très physique, ce qui était un avantage pour moi.

VOUS AVEZ VÉCU À NOUVEAU LES 24H DU MANS EN TANT QUE PATRON D'ÉQUIPE EN 2021. UN SENTIMENT DIFFÉRENT ?

J'ai appris un tas de choses avec ce projet. Je reste un passionné et j'aime bien me lancer dans de nouveaux challenges. Nous étions encore en période de pandémie, ce qui a rendu le projet plus compliqué. Le budget était plus élevé mais l'expérience générale était très sympa.

UN REGRET QUE LES CHOSES N'AVANCENT PAS PLUS VITE CONCERNANT LE HANDICAP ?

En 2021, je pensais que les choses allaient être plus simples. Finalement, c'était plus compliqué. Des partenaires n'ont pas suivi car je ne roulais pas. Nous avons eu aussi pas mal de personnes qui se sont mises en travers du projet. C'est décevant car il y a beaucoup de positif à en tirer. Le sport auto n'a pas de branche handi, donc il faut se battre face aux valides. C'est la vraie inclusion. Il faut aussi trouver des pilotes qui ont les capacités requises, ce qui n'est pas simple.

VOUS AVEZ LANCÉ LA PISTE AUX ETOILES AU MANS ET VOUS SUIVEZ L'OPÉRATION MOTORSPORT IS GENEROUS. DEUX BELLES ACTIONS…

Depuis 2018, l'association SRT41 organise avec l'ACO La Piste aux Étoiles sur le Circuit Bugatti avec pour objectif de financer l'amélioration des conditions d'accueil et de vie des enfants souffrants de handicaps hospitalisés à l'Hôpital de l'Arche au Mans. 140 000 euros ont été récoltés en 2025. Je soutiens en parallèle l'association Motorsport is Generous en tant que parrain. Nous partageons les mêmes valeurs avec pour vocation de soutenir la recherche dans des causes défendues par l'association via la collecte de fonds qui sont intégralement reversés lors d'événements spécifiques.

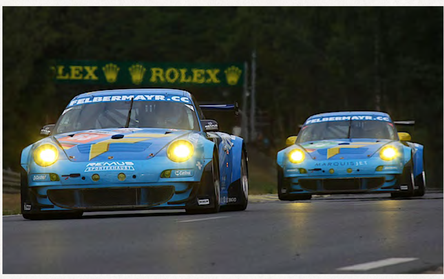
TDS RACING

shopify

FORESTIER RACING BY PANIS

FELBERMAYR

TROIS GÉNÉRATIONS DE FELBERMAYR AUX 24H DU MANS EN 21 ANS



Depuis 1923, les 24 Heures du Mans sont régulièrement une histoire de famille. On ne compte plus les enfants qui ont pris le relais de leurs pères. Cette année encore, les Delétraz, Lynn, Magnussen, Gounon, Bourdais, Taylor, Ried, Lafargue, Dillmann, Felbermayr, Mann, Drudi, Goethe, Martin, Alesi, Patrese et Priaulx en sont le parfait exemple.

La 94e édition illustre parfaitement cette tradition avec la famille Felbermayr. Pour la première fois dans un laps de temps exceptionnellement court, trois générations portant le même nom et le même prénom sont associées à la légende mancelle.

Horst Felbermayr Sr a marqué les années 2000 avec six participations entre 2005 et 2011, toujours au volant de Porsche engagées aux couleurs de l'entreprise familiale, spécialisée dans le transport et les techniques de levage. Figure respectée du paddock, le gentleman driver est décédé en 2020.

Son fils, Horst Felbermayr Jr, aujourd'hui âgé de 55 ans, a pris la relève et a lui aussi connu la discipline reine de l'endurance avec cinq départs au Mans, dont quatre en compagnie de son père. Déjà présent en 2020, il sera de retour cette année en LMP2, poursuivant ainsi l'engagement familial. A noter que Emma, la sœur de Horst Felix, évolue en F1 Academy.

Mais la véritable nouveauté vient de la troisième génération : Horst Felix Felbermayr, 21 ans, fils de Horst Jr. Il s'élance désormais lui aussi en terre sarthoise. Une continuité rare, rendue possible notamment grâce à la collaboration durable avec l'équipe Proton Competition, dirigée par Christian Ried, partenaire historique de la famille, notamment à l'époque du programme Felbermayr-Proton.

Si cette triple présence Felbermayr attire l'attention, elle n'est pas une première dans l'histoire de la course. La famille Hezemans a déjà inscrit son nom dans la légende du Mans. Tout commence avec Mathieu Hezemans en 1956 sur une Porsche 550 RS, puis son fils Toine, engagé à partir des années 1970. Ce dernier prendra part à six éditions, avant que Mike Hezemans, fils de Toine, ne devienne le plus assidu de la lignée avec huit participations entre 1997 et 2008. Il aura fallu 41 ans pour voir les trois générations réunies sur la grille de départ.

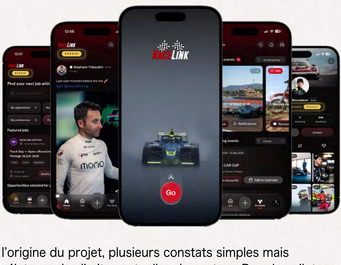
Autre exemple emblématique : la famille Andretti. Mario Andretti découvre Le Mans en 1966 au volant d'une Ford GT40. Son fils Michael participe ensuite à plusieurs reprises, parfois même en partageant la voiture avec son père, en 1983, 1988 et 1997. Une rare continuité père-fils au plus haut niveau.

La dynastie se prolonge avec Marco Andretti, troisième génération, engagé en 2010 avec Rebellion Racing. Au total, il aura fallu 44 ans pour voir les trois générations Andretti alignées au départ de la classique sarthoise. On peut aussi y ajouter une autre famille qui a tout de même sauté une génération. Pierre-Louis Dreyfus, 11 participations. Peter Mann, son petit-fils, a roulé au Mans en 2014 et 2015. Simon Mann, fils de Peter, sera au départ cette année pour la 5e année consécutive.

RACELINK

LE RÉSEAU SOCIAL QUI VEUT RÉVOLUTIONNER L'ÉCOSYSTÈME DU SPORT AUTOMOBILE

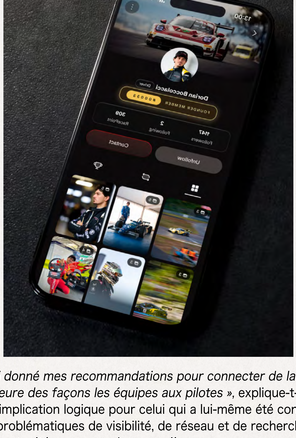
Dans un univers du sport automobile en constante évolution, où la digitalisation occupe désormais une place centrale, une nouvelle plateforme entend bouleverser les usages. Son nom : RaceLink. Derrière cette appellation évocatrice se cache une ambition claire : créer le premier réseau entièrement dédié au sport automobile, capable de connecter dans un même environnement les passionnés, les pilotes, les équipes, les organisateurs et l'ensemble des acteurs du paddock.



À l'origine du projet, plusieurs constats simples mais révélateurs des limites actuelles du secteur. Pour les pilotes, trouver les bonnes opportunités sportives reste souvent un parcours complexe. Pour les équipes, identifier rapidement des profils pertinents ou recruter de nouveaux talents demande du temps et des ressources. Quant aux fans, ils doivent multiplier les plateformes pour suivre les championnats, les diffusions, les calendriers ou encore l'actualité de leurs pilotes favoris.

C'est précisément pour répondre à ces problématiques qu'est née RaceLink, sous l'impulsion d'Ali Bouarfa et Michael Bedu, avec le soutien de pilotes parmi lesquels Dorian Boccolacci, Stéphane Tribaudini et Mehdi Bouarfa.

Champion FFSA GT dans la catégorie Am en 2016, Stéphane Tribaudini fait partie des premiers soutiens du projet. Le pilote niçois connaît parfaitement les difficultés rencontrées par de nombreux compétiteurs dans leur progression sportive.



« *J'ai donné mes recommandations pour connecter de la meilleure des façons les équipes aux pilotes* », explique-t-il. Une implication logique pour celui qui a lui-même été confronté aux problématiques de visibilité, de réseau et de recherche d'opportunités au cours de sa carrière.

L'objectif affiché par RaceLink est donc double : simplifier les connexions professionnelles tout en offrant une expérience centralisée aux passionnés de sport automobile. Le lancement officiel de l'application est intervenu au mois de mars dernier. Dans un premier temps, les équipes de développement ont privilégié la partie destinée aux fans, considérée comme la base la plus importante de la plateforme.

L'un des principaux atouts de RaceLink réside dans sa capacité à centraliser une quantité importante d'informations liées au sport automobile international.

L'application propose les calendriers, les horaires, les liens de diffusion, les chronos, l'actualité des pilotes et même des canaux de discussion pour échanger.

« *L'idée est de donner un maximum d'outils pour que les fans trouvent sur la même application tous les championnats de la planète* », précise Stéphane Tribaudini qui dispute six championnats cette année. Une orientation particulièrement pertinente à l'heure où une grande partie des compétitions internationales sont désormais accessibles via YouTube ou des plateformes de streaming spécialisées. L'utilisateur peut également intégrer directement les dates des courses à son calendrier personnel.

Pour les professionnels, le potentiel apparaît particulièrement intéressant. Teams, pilotes, ingénieurs, préparateurs, managers ou partenaires peuvent bénéficier d'un environnement spécialisé où les connexions sont directement liées au sport automobile. Dans un secteur où le relationnel joue un rôle fondamental, disposer d'un outil centralisé et spécialisé pourrait représenter un véritable gain de temps.

Autre élément notable : la gratuité de l'application. RaceLink est accessible gratuitement pour l'ensemble des utilisateurs. Les professionnels pourront d'ailleurs continuer à utiliser la plateforme sans frais jusqu'en 2026. Un abonnement premium à 2,99 euros par mois a néanmoins été mis en place afin d'apporter des fonctionnalités supplémentaires et de financer le développement du projet. Cette formule donne notamment accès à des concours mensuels permettant de remporter différents lots. Avec cette stratégie tarifaire volontairement accessible, RaceLink cherche avant tout à construire rapidement une communauté active et engagée.

Le lancement de RaceLink intervient dans une période particulièrement favorable au développement des plateformes spécialisées dans le sport automobile. RaceLink semble vouloir s'inscrire précisément dans cette dynamique en proposant une solution pensée exclusivement pour les acteurs de cet univers. Si le projet possède aujourd'hui une forte identité française, l'ambition affichée dépasse largement le cadre hexagonal. La volonté de référencer « tous les championnats de la planète » témoigne d'une stratégie clairement tournée vers l'international.

Avec RaceLink, le sport automobile poursuit sa transition numérique. Longtemps considéré comme un milieu fonctionnant essentiellement par réseau et relations directes, le paddock s'ouvre progressivement à de nouveaux outils digitaux capables de fluidifier les échanges et d'améliorer l'accessibilité. Si la plateforme parvient à fédérer durablement professionnels et passionnés autour d'un même environnement, RaceLink pourrait rapidement devenir incontournable.

LES ENJEUX

HYPER CAR

ÉCURIES • VOITURES • PILOTES

LES ENJEUX

TOYOTA PEUT-IL REPRENDRE SON TRÔNE ?

La TR010 Hybrid marque un vrai tournant. Derrière ce nouveau nom se cache l'évolution la plus profonde de l'Hypercar de Toyota depuis 2021. Pontons, capots, optiques, aileron : tout ou presque a été revu afin de rendre la LMH japonaise plus constante et plus facile à exploiter. Le constructeur a surtout voulu corriger ce qui lui avait coûté cher au Mans ces dernières années : une voiture parfois délicate dans le trafic, trop sensible selon les conditions et déficitaire en ligne droite. La victoire d'Imola a confirmé les progrès. Toyota n'a peut-être plus la marge d'autrefois, mais a soif de revanche après avoir essuyé trois revers de rang. L'envie de reprendre la main est immense.

FERRARI À LA PUISSANCE QUATRE ?

Ferrari aborde cette édition 2026 avec le statut de favori naturel. Triple vainqueur sortant, champion du monde en titre, le constructeur italien reste la référence du plateau Hypercar. Ce qui impressionne le plus réside pourtant dans la stabilité du projet. La 499P n'a quasiment pas évolué cet hiver. Ferrari a préféré travailler sur l'exploitation, la compréhension des pneus et l'adaptation au nouveau cadre aérodynamique imposé par la revalidation dans une nouvelle soufflerie. Une approche mesurée qui traduit surtout une immense confiance dans sa base technique. Rapide partout et redoutable dans le trafic, la 499P semble encore posséder l'équilibre le plus abouti du plateau.

CADILLAC AURAIT-IL ENFIN LES ARMES POUR GAGNER ?

Cadillac arrive au Mans avec la voiture la plus transformée du plateau avec Toyota. La V-Series.R a longtemps souffert d'un paradoxe : extrêmement rapide sur un tour, mais incapable de tenir ce niveau sur la durée d'une course. Cet hiver, le constructeur américain a profondément retravaillé son Hypercar pour changer son positionnement dans la fenêtre aéro, faisant notamment passer d'avant à l'arrière l'élément aéro mobile. L'objectif était clair, rendre enfin la voiture exploitable sur de longs relais. Le passage chez Brembo doit également améliorer la gestion des températures et des pneus. Cadillac semble avoir franchi un cap. Peut-être même celui qui lui manquait pour enfin viser la victoire.

ALPINE PEUT-IL FINIR EN BEAUTÉ ?

Chez Alpine, cette campagne possède une saveur particulière. La marque française a annoncé l'arrêt prochain de son programme Hypercar. Et cela pourrait paradoxalement libérer l'équipe de Philippe Sinault. La A424 a beaucoup évolué cet hiver, notamment sur le plan aérodynamique. L'arrivée de la BoP à double étage avait fortement pénalisé une voiture pensée initialement pour la faible traînée au Mans. Alpine a donc repositionné son auto dans une nouvelle fenêtre de performance afin de retrouver davantage d'équilibre et de constance. Les progrès humains sont également visibles avec plusieurs recrutements importants et l'arrivée d'António Félix da Costa. Alpine ne fait peut-être pas partie des favoris naturels, mais la dynamique semble bien meilleure qu'il y a un an.

BMW, L'OUTSIDER DONT PERSONNE NE SE MÉFIE ?

Après deux saisons décevantes, le constructeur allemand semble enfin récolter les fruits de son travail avec cette victoire aux 6 Heures de Spa en mai dernier. Jusqu'ici, la M Hybrid V8 souffrait énormément en fin de relais avec un comportement instable au freinage. Ce problème semble désormais largement corrigé. BMW a également retravaillé l'aérodynamique de son Hypercar avec un splitter revu, une meilleure gestion des flux et un refroidissement optimisé. Sans révolutionner son concept, le constructeur affine progressivement sa copie. La M Hybrid V8 apparaît aujourd'hui comme une voiture beaucoup plus homogène et surtout plus mature. Suffisant pour jouer un vrai rôle dans la Sarthe ?

PEUGEOT A-T-IL DES RAISONS DE CROIRE AU MIRACLE ?

Peugeot continue de payer les limites d'un concept né à contre-courant. Malgré l'ajout de l'aileron arrière et plusieurs évolutions successives, la 9X8 n'a jamais atteint le niveau de performance espérée. La base technique limite fortement toute progression. Et sans nouvel Evo Joker disponible, la marge de manœuvre reste extrêmement réduite. Pourtant, Peugeot Sport a énormément progressé sur le plan opérationnel. L'équipe rivalise désormais avec les meilleures en matière de stratégie, d'arrêts et d'exécution globale. Mais dans une catégorie aussi dense, cela ne suffit pas toujours à masquer le déficit de performance pure. La BoP elle-même semble incapable de totalement rééquilibrer la situation. Après un Mans 2025 particulièrement compliqué, Peugeot doit surtout éviter une nouvelle désillusion.

ASTON MARTIN PEUT-IL DÉFIER LA LOGIQUE ?

V12 atmosphérique, absence d'hybridation, Aston Martin continue de cultiver une approche presque romantique de l'endurance moderne. Le problème, c'est que Le Mans récompense rarement les projets atypiques à court terme. Si la fiabilité a beaucoup progressé et que l'équipe semble plus sereine après une première saison encourageante, le déficit de performance demeure important. Aston Martin n'a d'ailleurs rien modifié cet hiver, preuve que le projet reste encore en phase d'apprentissage. L'expérience acquise en IMSA et en WEC doit désormais permettre à la Valkyrie de gagner en régularité. Mais dans une grille aussi dense, accrocher un top dix constituerait déjà un résultat solide.

GENESIS RÉUSSIRA-T-IL SA CHORÉ ?

Malgré une structure ambitieuse, personne dans le paddock ne s'attend à voir la GMR-001 jouer les premiers rôles dès cette année. Le projet coréen reste avant tout en phase d'apprentissage. Techniquement pourtant, l'Hypercar intrigue. Le châssis Oreca associé au V8 biturbo dérivé du programme Rally1 Hyundai semble posséder un potentiel réel. Les débuts en compétition ont même laissé apparaître quelques signes encourageants. Mais Le Mans expose impitoyablement les jeunes structures et les jeunes autos. Malgré la présence de figures reconnues comme Cyril Abiteboul (team principal) ou Justin Taylor (chef ingénieur), Genesis devra surtout apprendre. Voir les deux voitures à l'arrivée représenterait déjà une performance très respectable.

LES ENJEUX

P2

ÉCURIES • VOITURES • PILOTES

LES ENJEUX

DKR ENGINEERING PEUT-IL RELANCER SA SÉRIE EN PRO-AM ?

Son absence avait fait parler en 2025, mais l'équipe luxembourgeoise de Kendy Janclaes sera de retour dans la Sarthe en 2026. Avec une Oreca 07 à la décoration qui passe en mode flou en conditions nocturnes, et avec un équipage articulé autour de John Farano et Sebastian Alvarez, équipiers en IMSA, et Renger van der Zande, DKR Engineering aura une belle carte à jouer en Pro-Am. D'autant que ses dernières sorties sur le double tour d'horloge se sont toutes soldées par un podium dans la classe. La passe de 4 en 2026 ?

CROWDSTRIKE RACING BY APR SUR LA LANCÉE DE L'ASIAN LNS ?

Épouvantail de l'Asian Le Mans Series 2025-2026, l'engagement sous bannière Crowdstrike Racing ne pourra pas compter sur deux pointes Malthe Jakobsen et Louis Delétraz, retenus chez Peugeot et Cadillac en Hypercar, pour emmener l'Oreca 07 de George Kurtz, Alex Quinn, équipier du patron-pilote en IMSA et bien connu d'Algarve Pro Racing, apportera son expérience de la catégorie alors que Laurin Heinrich, pépite montante du giron Porsche, fera ses débuts dans la Sarthe et avec l'Oreca. Mais quand on connaît la capacité d'adaptation de l'Allemand et les forces de l'équipe portugaise, les espoirs sont permis.

PROTON COMPETITION PEUT-IL COMPTER SUR LA JEUNESSE ?

Exit Iron Lynx, et place à l'unique appellation Proton Competition pour les programmes sportifs de l'écurie de Christian Ried cette année. En Pro, l'Oreca n°9 compte sur le soutien de seven x seven, chaîne d'hôtel, et du Japonais Kakunoshin Ohta, issu de la Super Formula et du Super GT, et qui pourra apporter son expérience de plusieurs épreuves IMSA avec Acura et Meyer Shank Racing en GTP. Jonas Ried et Harry King complètent le trio en Pro, mais qui pourrait être un peu tendre face à une concurrence des plus affûtées. En Pro-Am, le nom Felbermayr, qui a tant brillé dans la Sarthe avec Proton en GT, retrouve la piste avec Horst Felix et Horst Jr, alignés avec Lorenzo Fluxa, qui officiera en tant que pilote de pointe de la voiture.

TDS RACING EN FAVORI POUR LE PODIUM PRO-AM ?

Avec la présence de Kévin Estre, nul doute que l'Oreca n°14 partagée avec Tobias Lütke et Mathias Beche, engagés en IMSA avec les troupes de Xavier Combet et Jacques Morello, peut faire partie des voitures à surveiller en LMP2 Pro-Am. Le Français et l'équipe héraultaise se connaissent bien pour avoir oeuvré ensemble en GT3 dans les années 2010. Reste à Kévin à retrouver ses marques avec la LMP2, lui qui avait disputé les 24 Heures du Mans en 2015 sur une Ligier JS P2 avec Laurens Vanthoor et Chris Cumming. Mais on fait confiance au Lyonnais pour se montrer performant.

L'ANNÉE DU RETOUR AU SOMMET DE UNITED AUTOSPORTS ?

Force majeure de la catégorie LMP2 depuis plusieurs années, la structure de Zak Brown et Richard Dean se trouve à la croisée des chemins cette année, avec en coulisses le développement du programme MCLHP Hypercar de McLaren. Si les résultats ELMS n'ont pas été à la hauteur des attentes depuis 2023, l'équipe britannique a renoué avec le succès aux 24 Heures du Mans en 2024, après un premier succès en 2020. Preuve que la recette de la victoire est toujours connue. Avec le renfort de Mikkel Jensen, néo-pilote McLaren, l'Oreca n°22 où évolueront aussi Grégoire Saucy et Rasmus Lindh, sera à compter parmi les prétendantes, d'autant que le début de campagne ELMS est des plus convaincants avec une victoire au Paul Ricard. En LMP2 Pro-Am, les expérimentés Oliver Jarvis et Ben Hanley seront associés à Daniel Schneider pour un trio, là-encore, à ne pas sous-estimer.

JACK DOOHAN PEUT-IL PORTER NIELSEN RACING ?

L'attraction de l'équipage sera à n'en point douter Jack Doohan, vice-champion F3 2021, 3e en F2 en 2023 et désormais ex-pilote Alpine F1. Passé en Endurance cette année avec Nielsen Racing en ELMS, le fils de la légende moto Mick Doohan a prouvé son adaptation éclair, en se hissant dans la lutte pour la victoire aux 4 Heures de Barcelone avant un problème de suspension. L'Australien devra toutefois découvrir le tracé et les spécificités de l'épreuve sarthoise. Il aura compte sur l'expérience de David Heinemeier-Hansson (13e participation cette année). Son équipier en ELMS Ed Pearson complète l'équipage.

ALGARVE PRO RACING, LA VITESSE DES ROOKIES EN ATOUT ?

La deuxième Oreca de l'équipe de Stewart et Samantha Cox sera également engagée en Pro-Am avec deux rookies : Enzo Trulli et Jake Hughes. Le fils de Jarno, pensionnaire du giron Porsche Motorsport Asia Pacific en GT, a terminé 3e de l'Asian Le Mans Series et s'est offert une victoire en Pro-Am à Barcelone en ELMS avec Michael Jensen. Hughes débarque pour sa part en Endurance cette année, dans la foulée d'une carrière en monoplace qui l'a vu se hisser à divers postes de pilote de réserve / simulateur (actuellement chez McLaren). Si Trulli et Hughes apporteront à n'en point douter leur pointe de vitesse, le manque d'expérience sur une telle épreuve sera un désavantage face à la concurrence.

VECTOR SPORT EN TROUBLE-FÊTE ?

Pas forcément l'équipage le plus flashy sur le papier, mais attention au trio Pietro Fittipaldi, Vladislav Lomko et Ryan Cullen en LMP2. Si Cullen apparaît forcément un peu en retrait en termes de performance face à ses équipiers, la régularité et l'expérience des 24 Heures du Mans pourraient faire la différence dans un peloton si l'épreuve tourne à une course à élimination.

LA SAUCE GENESIS PRENDRA-T-ELLE CHEZ IDEC SPORT ?

Une seule Oreca 07 cette année pour la structure varoise, qui s'appuiera encore en partie sur le Genesis Trajectory Program avec la présence de l'Italien Valerio Rinicella, l'une des découvertes de ces derniers mois en LMP2. Ce n'est pas pour rien que Genesis Magma Racing l'a intégré dans son programme de développement. Avec le toujours solide Job van Uitert et Paul Lafargue, qui devra se mettre au diapason de ses équipiers, IDEC Sport peut avoir sa chance pour tenter de renouer avec le podium. La dernière fois en 2024, Lafargue et van Uitert étaient déjà de la partie.

FORESTIER RACING BY PANIS, FAVORI NATUREL ?

Au vu des récents résultats de l'entité d'Olivier Panis en ELMS et aux 24 Heures du Mans, impossible de ne pas placer l'Oreca à la livrée verte parmi les favorites cette année. Avec un Esteban Masson toujours aussi incisif, et qui toque clairement à la porte d'un baquet dans la catégorie reine, un Oliver Gray impeccable pour aller décrocher le titre 2025 en ELMS et un Louis Rousset qui progresse de course en course, tout semble réuni pour faire oublier la terrible déception de 2025 dans la Sarthe, où Panis Racing, associé à VDS, avait presque course gagnée, avant que la mécanique ne s'en mêle. TDS Racing est toujours présent en coulisses pour gérer l'exploitation de l'Oreca n°48.

DORIANE PIN EN CATALYSEUR DE DUQUEINE TEAM ?

Une nouvelle ère s'est ouverte pour la structure chapeautée par Gilles Duqueine, avec une association avec R-ace GP, Souvent couronnée en monoplace, l'équipe de Thibaut de Mérindol poursuit la diversification de ses programmes en Endurance, avec des succès en LMP3. L'alliance avec Duqueine pourrait offrir une belle rampe de lancement vers les sommets du LMP2. D'autant que l'équipage de l'Oreca n°30 à fière allure avec la présence de Julien Andlauer, qui profite de l'absence de Porsche Penske pour rejoindre l'équipe. Doriane Pin sera l'une des attractions de la semaine mancelle pour son retour en Endurance, et Richard Verschoor est un ancien vainqueur du Grand Prix de Macao. La grosse cote du LMP2 ?

UNE CARTE ROOKIE SUFFISANTE POUR CLX MOTORSPORT ?

Trio 100 % rookie, Theodor Jensen, Adrien Closmenil et Ian Aguilera devront avant tout découvrir les 24 Heures du Mans cette année avec CLX Motorsport. Titrés en LMP3 en ELMS après une saison quasi parfaite en 2025, Jensen et Closmenil se connaissent parfaitement, tout comme l'écurie. Ian Aguilera est un pur produit de la filière ACO, de la Ligier European Series à l'ELMS et donc les 24 Heures du Mans.

QUI PEUT BATTRE INTER EUROPOL COMPETITION ?

Les tenants du titre se présenteront au départ de l'édition 2026 avec l'ambition du doublé. Sur la n°43, on prend les mêmes et on recommence avec le patron-pilote Jakub Smiechowski associé à Tom Dillmann et Nick Yelloly en Pro. Autant dire que les vainqueurs sortants seront forcément des favoris à leur propre succession. Sur la n°343, l'équipe polonaise a aussi sorti la grosse artillerie, avec Reshad de Gérus et Nico Müller en renforts de taille pour épauler Bjoy Garg, vainqueur des 24 Heures du Mans en 2024 avec United Autosports. Et si la surprise de l'édition venait de cette deuxième voiture ? Une chose est sûre, avec la science de la course de l'écurie, Inter Europol Competition a toutes les armes en main.

UNE 24e PARTICIPATION POUR L'HISTOIRE POUR ROMAIN DUMAS ?

Non retenue en 2025 après de bonnes prestations pour ses débuts en Asian Le Mans Series, l'écurie de Romain Dumas sera bel et bien présente sur la grille de départ 2026, avec le patron-pilote au volant de l'Oreca pour ses 24e 24 Heures. Le double vainqueur (2010 avec Audi et 2016 avec Porsche) sera associé à Tristan Vautier et Fred Poordad, de la partie en Asian Le Mans Series l'hiver dernier. Un équipage Pro-Am qui aura la faveur du public, mais qu'en sera-t-il en piste ? Si Fred Poordad hausse son niveau, rien ne paraît impossible dans la classe.

PÉGASE AURA-T-IL SUFFISAMMENT D'ENVERGURE CHEZ AO BY TF ?

Avec une livrée Rockie le Pégase, du fait de son association avec Mobil 1, l'Oreca n°99 aura-t-elle les ailes pour s'envoler vers une deuxième victoire consécutive dans la Sarthe en Pro-Am ? Louis Delétraz n'est plus présent, engagé en Hypercar avec Cadillac, Le Suisse est remplacé aux côtés de Dane Cameron et PJ Hyett par James Allen, l'un des pilotes de pointe de la catégorie, deux fois vainqueur en Pro-Am dans la Sarthe avec Algarve Pro Racing. AO Racing y perd-t-il au change ? A James Allen de répondre à la question en piste.

LA PASSE DE DEUX POUR FRANÇOIS PERRODO EN LMP2 PRO-AM ?

Le bon mélange pour François Perrodo ? Le Français retrouvera en 2026 deux des équipiers avec lesquels il a récolté ses succès ces dernières années.
D'un côté, Ben Barnicoat, avec qui il avait remporté le LMP2 Pro-Am en 2024 avec Nico Varrone. D'un autre, Matthieu Vaxivière, son acolyte avec qui il a dominé le Pro-Am en ELMS en 2024. L'alliance franco-britannique a, sur le papier, tout pour réussir avec AF Corse.

LES ENJEUX

ÉCURIES • VOITURES • PILOTES

LES ENJEUX

TF SPORT, L'AVANTAGE DU NOMBRE SERA-T-IL SUFFISANT ?

L'équipe de Tom Ferrier reste sur une troisième place en LMGT3 aux 24 Heures du Mans. Fidèle à la Chevrolet Corvette Z06 GT3.R depuis 2024 en WEC, TF Sport mise cette année sur un triple engagement. En plus des deux Corvette alignées sur la scène mondiale, dont une engagée sous la bannière Racing Team Turkey by TF, la troisième doit sa présence à une invitation obtenue grâce à trois pilotes portant habituellement les couleurs de JMR. Avec trois rookies au volant de la n°2, la tâche s'annonce délicate. À l'inverse, la n°33 de Ben Keating, Jonny Edgar et Nick Catsburg figure parmi les favorites de la catégorie. Quant à Charlie Eastwood, qui retrouve Salih Yoluc sur la n°34, il disputera ses septièmes 24 Heures du Mans sous les couleurs de TF Sport.

GARAGE 59 POURRA-T-IL REMETTRE MCLAREN À L'AVANT ?

Fort d'un succès acquis lors du dernier rendez-vous aux 6H de Spa, Garage 59 arrive au Mans avec de grandes ambitions. L'écurie britannique dirigée par Andrew Kirkaldy, Chris Goodwin et Alexander West prend le relais de United Autosports pour engager la McLaren 720S GT3 EVO avec de solides ambitions. La n°10 sera particulièrement à surveiller grâce à son trio composé de Antares Au, Thomas Fleming et Marvin Kirchhöfer. Trente-et-un an après la victoire historique de McLaren au classement général des 24H du Mans, la marque britannique peut compter sur Garage 59 pour jouer les premiers rôles.

LA FLEUR D'ÉRABLE PORTE-BONHEUR DE 13 AUTOSPORT ?

Invitée une nouvelle fois après ses solides résultats en IMSA la saison dernière, 13 Autosport — anciennement connue sous le nom de AWA lors de l'édition 2025 — repart pour une nouvelle campagne mancelle avec sa Chevrolet Corvette Z06 GT3.R. Aucun changement sur la n°13, qui conserve le même trio de pilotes au volant de la GT américaine : Orey Fidani, pilier du programme, accompagné de Lars Kern et Matt Bell. L'objectif sera d'améliorer la 10e place de 2025.

VISTA AF CORSE, ENFIN L'ANNÉE DE LA VICTOIRE ?

Du côté des deux Ferrari 296 GT3 EVO grises engagées par AF Corse, la continuité est clairement de mise. L'écurie italienne mise sur deux équipages expérimentés et homogènes, capables de se mêler à la lutte aux avant-postes de la catégorie. Sur la n°21, le trio composé de François Hériau, Simon Mann et Alessio Rovera repart pour une troisième participation consécutive sous les couleurs d'AF Corse avec une Ferrari GT3. Les trois hommes restent d'ailleurs sur une deuxième place décrochée au Mans. Même stabilité du côté de la seconde voiture avec Thomas Flohr, Francesco Castellacci et Davide Rigon, eux aussi fidèles à l'équipe et à la Ferrari 296 GT3 pour une troisième campagne mancelle consécutive.

DUDU BARRICHELLO BOOSTER DE HEART OF RACING TEAM ?

En plus de ses deux Aston Martin Valkyrie LMH engagées en catégorie Hypercar, Heart of Racing Team aligne également une paire de Aston Martin Vantage GT3 EVO en LMGT3. Du côté de la n°27, la stabilité est totale avec le retour du trio composé de Ian James, Zacharie Robichon et Mattia Drudi. Heart of Racing double la mise cette année avec une seconde auto confiée à Gray Newell, fils du propriétaire de l'équipe, Eduardo Barrichello, fils de Rubens Barrichello, ainsi que Jonny Adam dans le rôle de leader d'équipage. Les deux Vantage GT3 EVO bénéficient par ailleurs d'un soutien direct du constructeur Aston Martin.

TEAM WRT, 2026 L'ANNÉE DE LA VICTOIRE ?

Sur le papier, Team WRT, la structure dirigée par Vincent Vosse et Yves Weerts, possède les armes pour viser aussi bien le classement général que la victoire en LMGT3. Dans la catégorie GT, l'objectif sera surtout de faire oublier l'édition précédente, conclue par un double abandon des BMW M4 GT3 EVO. La n°32, numéro historique de WRT, reconduit l'équipage composé de Darren Leung, Sean Gelael et Augusto Farfus, déjà deuxièmes en 2024. La n°69, victorieuse aux 6H d'Imola, s'appuie quant à elle sur Anthony McIntosh, rapidement devenu une référence parmi les pilotes Bronze. Il sera épaulé par Parker Thompson et le très rapide Dan Harper. On peut également saluer l'initiative de WRT de faire évoluer la livrée de la n°69 à chaque manche de la saison.

KESSEL RACING, LE PARI DES ROOKIES DE LA N°74 SERA-T-IL GAGNANT ?

L'écurie dirigée par Ronnie Kessel retrouve un double engagement aux 24H du Mans avec deux Ferrari 296 GT3 EVO. Comme en 2025, la n°57 réunira Takeshi Kimura et Daniel Serra, rejoints cette année par Conrad Laursen comme troisième pilote. La n°74 a quant à elle obtenu son invitation grâce au titre décroché en GT World Challenge Europe, où Dustin Blattner et Dennis Marschall se sont particulièrement illustrés. Lorenzo Patrese complétera l'équipage, formant un trio 100 % rookie au Mans, mais loin d'être dénué de vitesse.

UN TRIO 100 % FRANÇAIS POUR FAIRE RAYONNER RACING SPIRIT OF LÉMAN ?

Pour sa deuxième participation consécutive aux 24 Heures du Mans, l'écurie dirigée par Herminie et Patrick Barbier aborde l'épreuve avec davantage d'expérience et de repères. Toujours engagée avec l'Aston Martin Vantage GT3 EVO, l'équipe pourra compter sur un équipage remanié, où seul Valentin Hasse-Clot poursuit l'aventure au sein d'un trio entièrement français. Après plusieurs années d'attente, Clément Mateu disputera enfin la classique mancelle, tandis que Marius Fossard découvrira lui aussi l'épreuve pour la première fois. Avant de prendre la direction du Mans, les trois pilotes ont pu accumuler du roulage et renforcer leur préparation à l'occasion des deux premières manches de l'European Le Mans Series. L'équipage de la n°59 sera l'un des deux seuls trios 100% français avec celui de l'Alpine A424 n°36.

UNE MONTÉE EN PUISSANCE D'IRON LYNX AVEC MERCEDES-AMG ENFIN EN MARCHE ?

Après un hiver marqué par de nombreuses incertitudes, Iron Lynx sera finalement bien présent aux 24H du Mans avec, comme l'an dernier, trois Mercedes-AMG GT3 engagées et des ambitions revues à la hausse. L'équipe italienne a tourné la page du côté spectaculaire et très médiatique de l'ère Lamborghini afin de recentrer son projet sur la performance sportive, même si les résultats tardent encore à suivre avec un début de saison loin des attentes. Parmi les trois voitures engagées, la Mercedes-AMG GT3 n°61 confiée à Maxime Martin, Rui Andrade et Martin Berry apparaît comme l'équipage le plus à même de jouer les premiers rôles. Cette édition marquera également les débuts du Qatar au Mans avec l'engagement de la troisième Mercedes, dans laquelle on retrouvera notamment le pilote local Abdulla Al-Khelaifi ainsi que le rookie Giuliano Alesi.

LOGAN SARGEANT ET PROTON COMPETITION EN MISSION ?

Une nouvelle fois, les couleurs de Ford Racing seront représentées au Mans par l'équipe de Christian Ried, chargée d'exploiter la version EVO de la Mustang GT3. Si la marque à l'Ovale bleu avait signé une encourageante troisième place en 2024, le début de saison en WEC s'est avéré plus compliqué, avec des performances en retrait face à une concurrence particulièrement relevée. Parmi les six pilotes engagés cette année, trois poursuivent l'aventure entamée la saison passée.
L'attention se portera notamment sur Logan Sargeant, ancien pilote de Formule 1, qui effectuera ses débuts aux 24H du Mans au volant de la Mustang GT3 n°88. De son côté, Sebastian Priaulx endossera le rôle de leader sur la n°77, au sein d'un équipage qui tentera de replacer Ford parmi les références de la catégorie GT3.

UN BON RÉSULTAT EN GUISE DE DER' POUR LA LEXUS CHEZ AKKODIS ASP ?

La Lexus RC F GT3 dispute cette saison sa dernière campagne avant l'arrivée attendue de la Toyota GR GT3 en 2027. L'équipe française dirigée par Jérôme Policand entend capitaliser sur le travail effectué durant l'hiver pour rester aux avant-postes de la catégorie, malgré un début de saison WEC compliqué dans l'ensemble, en dépit de performances prometteuses lors des séances d'Hyperpole. Les deux équipages alignés affichent néanmoins une belle solidité sur le papier. Sur la Lexus n°78, Tom Van Rompuy, Hadrien David et Jack Hawksworth formeront un trio particulièrement compétitif, le pilote britannique venant remplacer Esteban Masson dans le rôle de pigiste de luxe. La n°87 ne manque pas non plus d'arguments avec Petru Umbraescu, Clemens Schmid et José Maria Lopez, dont l'expérience pourrait peser dans une course aussi exigeante que les 24H du Mans. Pour cette édition 2026, les deux Lexus engagées par l'équipe française bénéficieront en outre de livrées spécifiques dédiées à l'épreuve mancelle.

MANTHEY DK ENGINEERING / THE BEND MANTHEY, LA PASSE DE TROIS SUCCÈS DE SUITE ?

Difficile de ne pas considérer l'écurie allemande comme l'une des grandes favorites de la catégorie LMGT3 avec les deux seules Porsche au départ. Depuis l'introduction des GT3 au Mans en 2024, Manthey reste tout simplement invaincue sur la classique mancelle. La Porsche 911 GT3 R EVO n°92 s'annonce une nouvelle fois comme une candidate sérieuse à la victoire avec Richard Lietz, fort de six succès de catégorie aux 24H du Mans, accompagné de Riccardo Pera, considéré comme l'un des meilleurs pilotes Silver du plateau, ainsi que de Yasser Shahin, arrivé cette saison en provenance de WRT. Il faudra également surveiller de près la Porsche n°91 confiée à James Cottingham, Timur Boguslavskiy et Ayhancan Güven. Sacré champion DTM en titre, le pilote turc découvrira cette année Le Mans dans la peau d'un rookie, mais son expérience et sa vitesse pourraient rapidement faire de lui un acteur majeur de la catégorie.

LA STABILITÉ SUFFISANTE CHEZ RICHARD MILLE AF CORSE ?

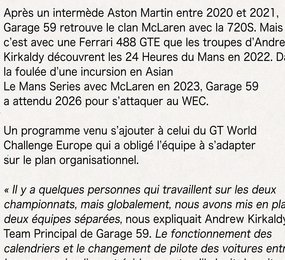
Aucun changement majeur à signaler du côté de la Ferrari 296 GT3 EVO, qui sera comme en juin 2025 confiée à Lilou Wadoux, seule représentante féminine de la catégorie LMGT3, aux côtés de Custodio Toledo et Riccardo Agostini. Le trio, qui avait conclu l'édition 2025 des 24H du Mans à la 11e place de sa catégorie, repart ensemble pour une nouvelle campagne avec l'ambition de franchir un cap cette année. Les trois pilotes évoluent également en European Le Mans Series.

GARAGE 59

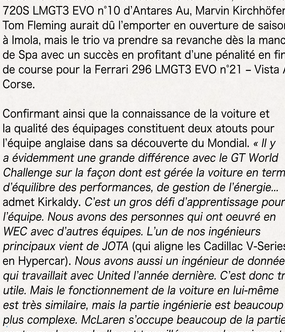
LE ROOKIE QUI IMPRESSIONNE

Une équipe McLaren arborant dans son nom le fameux numéro 59… Il n'en faut pas plus pour évoquer les souvenirs de la dernière victoire de la firme britannique aux 24 Heures du Mans. C'était en 1995 avec la F1 GTR répondant au règlement LM-GT1 et alignée sous bannière Kokusai Kaihatsu pour Yannick Dalmas, JJ Lehto et Masanori Sekiya. Un jalon majeur pour Woking et souvent rappelé dans les communications de la marque, à quelques mois de son retour dans la catégorie reine avec la MCL-HY LMDh dès 2027.

Avant cela, McLaren a effectué son retour en Championnat du Monde en 2024, via la catégorie LMGT3 et la 720S LMGT3 EVO. Si United Autosports a logiquement été réquisitionné pour disputer les premières saisons, la structure de Richard Dean et Zak Brown, concentrée sur le programme LMDh, a laissé sa place cette année à une autre équipe largement liée à McLaren : Garage 59.



Fondée en 2016 par Andrew Kirkaldy, Alexander West et Chris Goodwin, l'équipe basée à Brackley en Angleterre n'a pas attendu bien longtemps avant de se hisser au sommet de la hiérarchie en GT3 avec un premier titre en Blancpain GT Series Endurance Cup avec la McLaren 650S GT3 du Français Côme Ledogar, Shane van Gisbergen, star du Supercars australien, et Rob Bell. Dès lors, chaque saison dans les séries SRO, l'équipe anglaise fait partie des favoris pour viser les victoires au général ou dans les différentes classes.



Après un intermède Aston Martin entre 2020 et 2021, Garage 59 retrouve le clan McLaren avec la 720S. Mais c'est avec une Ferrari 488 GTE que les troupes d'Andrew Kirkaldy découvrent les 24 Heures du Mans en 2022. Dans la foulée d'une incursion en Asian
Le Mans Series avec McLaren en 2023, Garage 59
a attendu 2026 pour s'attaquer au WEC.

Un programme venu s'ajouter à celui du GT World Challenge Europe qui a obligé l'équipe à s'adapter sur le plan organisationnel.

« Il y a quelques personnes qui travaillent sur les deux championnats, mais globalement, nous avons mis en place deux équipes séparées, nous expliquait Andrew Kirkaldy, Team Principal de Garage 59. *Le fonctionnement des calendriers et le changement de pilote des voitures entre les courses impliquent évidemment qu'il s'agit de voitures différentes, car*
ce sont des voitures aux spécifications différentes.

il y a des différences tout de même entre les deux voitures du WEC et du GT World Challenge. Des éléments sur la partie arrière et évidemment les capteurs de couple et l'arbre de transmission. Il y a aussi quelques différences en termes de faisceau et d'embrayage. Ce ne sont peut-être pas des choses énormes en soi, mais ce ne sont pas des choses que l'on peut changer comme ça, d'un week-end à l'autre. »

DES RÉSULTATS IMMÉDIATS

Face à des équipes largement plus rompues aux spécificités du WEC, Garage 59 n'a pas tardé à trouver la bonne formule. Sans un souci d'alternateur, la McLaren 720S LMGT3 EVO n°10 d'Antares Au, Marvin Kirchhöfer et Tom Fleming aurait dû l'emporter en ouverture de saison à Imola, mais le trio va prendre sa revanche dès la manche de Spa avec un succès en profitant d'une pénalité en fin de course pour la Ferrari 296 LMGT3 EVO n°21 – Vista AF Corse.

Confirmant ainsi que la connaissance de la voiture et la qualité des équipages constituent deux atouts pour l'équipe anglaise dans sa découverte du Mondial. *« Il y a évidemment une grande différence avec le GT World Challenge sur la façon dont est gérée la voiture en termes d'équilibre des performances, de gestion de l'énergie…* admet Kirkaldy. *C'est un gros défi d'apprentissage pour l'équipe. Nous avons des personnes qui ont oeuvré en WEC avec d'autres équipes. L'un de nos ingénieurs principaux vient de JOTA* (qui aligne les Cadillac V-Series.R en Hypercar). *Nous avons aussi un ingénieur de données qui travaillait avec United l'année dernière. C'est donc très utile. Mais le fonctionnement de la voiture en lui-même est très similaire, mais la partie ingénierie est beaucoup plus complexe. McLaren s'occupe beaucoup de la partie capteurs de couple. Ils ont travaillé sur ce championnat avec United ces deux dernières années, donc ils gèrent en grande partie cet aspect. »*

Avec une première victoire en WEC décrochée à Spa, Garage 59 se présentera en confiance aux 24 Heures du Mans, avec l'espoir d'écrire une nouvelle page de l'histoire victorieuse de McLaren dans la Sarthe.

CLÉMENT MATEU

LE RÊVE DU MANS ENFIN RÉALISÉ

Le mois de juin 2026 s'annonce particulièrement intense pour Clément Mateu, entre un heureux événement arrivé quelques jours avant les 24 Heures du Mans 2026 et sa toute première participation à la classique sarthoise. Une période charnière pour le Montpelliérain, qui s'apprête enfin à concrétiser un objectif de longue date.

Son parcours en sport automobile remonte au début des années 2000, en Formule Campus, avant une première carrière stoppée en FIA GT3 en 2007 au volant d'une Aston Martin DBRS9 engagée par la structure familiale Hexis Racing. L'histoire s'était ensuite poursuivie en dehors de la piste, Hexis Racing s'illustrant notamment en GT1 avec un titre mondial à la clé.

Après avoir raccroché le casque, Clément Mateu s'est investi dans le développement de Hexis Group, structurant et faisant évoluer l'entreprise familiale, notamment autour de nouveaux produits comme les films de protection de carrosserie Bodyfence. Une fois cette activité développée, l'appel de la compétition s'est à nouveau fait sentir.

Revenu progressivement en piste, il a retrouvé le rythme jusqu'à disputer une saison en WEC l'an passé, sans toutefois pouvoir décrocher une participation aux 24 Heures du Mans. Un manque désormais comblé grâce à son engagement cette saison au volant de l'Aston Martin Vantage GT3 EVO alignée par Racing Spirit of Léman. *« Lorsque j'ai repris la compétition, j'avais deux objectifs avec la Porsche Supercup dans les rues de Monaco et une participation aux 24 Heures du Mans,* sourit Clément Mateu. *Monaco était déjà coché et il me restait Le Mans. Pour cela, il fallait le niveau qui va avec, ce qui a pris un peu de temps. Cette fois, c'est bon, je vais pouvoir enfin réaliser mon rêve. »*

Une fois l'invitation obtenue, Racing Spirit of Léman a finalisé un équipage déjà habitué à évoluer ensemble en championnat européen. Valentin Haase-Clot endosse le rôle de référence au sein du trio, aux côtés de Clément Mateu et de Marius Fossard, tous deux rookies sur l'épreuve mancelle.

Avant même de penser à la piste, le défi financier a dû être relevé. « Le premier challenge était d'avoir l'invitation, précise le pilote Bronze de la n°59. *Boucler le budget était le second. Je suis agréablement surpris car les partenaires ont répondu présent. C'est aussi une belle satisfaction de montrer l'image de Bodyfence sur la plus grande course au monde. Nous pouvons aussi compter sur un emplacement derrière la tribune Goodyear. Cela permet de combiner le sportif et le professionnel. »*

Les produits Hexis seront également visibles chez Genesis Magma Racing et AF Corse. Hexis aurait d'ailleurs pu s'engager aux 24 Heures du Mans au début des années 2010 avec une Aston Martin DBR9, mais le projet n'avait pas été retenu par le comité de sélection.
« C'est quelque chose qui m'a longuement travaillé, se souvient Clément Mateu. *Finalement, je vais arriver à mes fins au volant. C'est pour moi un aboutissement de beaucoup de choses. J'ai encore les images en tête de mon passage à La Filière et ma venue aux 24H lorsque la FFSA engageait une Chrysler Viper salement amochée dès le premier tour à cause de la pluie. Une image forte à mes yeux. »*

Pour sa première participation aux 24 Heures du Mans, Clément Mateu arrive néanmoins avec une certaine expérience du circuit, acquise en Ligier European Series il y a deux ans. *« Le trafic sera un sujet,* explique-t-il. *Le circuit n'est pas très compliqué à assimiler même si le premier secteur est assez technique, tout comme les virages Porsche. Il ne faut surtout pas oublier de bien prendre en considération ceux qui sont autour de soi. Je suis bien encadré par Valentin pour me prodiguer les bons conseils et Marius est solide en piste. »*

ET SI VOTRE COMMUNICATION PRENAIT UNE NOUVELLE DIMENSION ?

Depuis plus de **30 ans**,
nous imaginons et concevons
des dispositifs de communication
qui donnent vie aux idées.

- Communication & design
- Expériences immersives
- Réalité augmentée
- Showrooms & salons virtuels
- Tourisme & valorisation des territoires
- Films, motion design & contenus interactifs
- Dispositifs événementiels innovants

Nous créons des univers qui relient le print, le digital, l'immersion 3D et l'expérience terrain, pour donner envie d'aller **plus loin.**

VIF ARGENT

Envie d'en voir plus ?
Découvrez notre univers créatif

TEAM GUIDE

HYPER CAR

ÉCURIES • VOITURES • PILOTES

TEAM GUIDE

Aston Martin THOR

ETATS-UNIS

#007

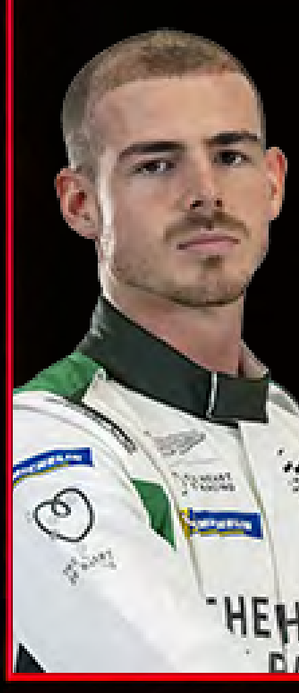
Aston Martin Valkyrie
HYPERCAR

PILOTES

Harry Tincknell

Angleterre
34 ans / Platinum
12 participations

- 1er LMP2 en 2014,
- 2e GTE-Pro en 2017,
- 1er GTE-Pro en 2020



Tom Gamble

Angleterre
24 ans / Gold
3 participations

Ross Gunn

Angleterre
29 ans / Platinum
4 participations

- 4e GTE-Am en 2017

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **MICHELIN**
	Moteur : **V12 6,5l atmo**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Règlementation technique LMH
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Aston Martin**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Ce même trio s'est classé 14e en 2025 sur la même auto.

TEAM GUIDE

Aston Martin THOR

ETATS-UNIS

#009

Aston Martin Valkyrie
HYPERCAR

PILOTES

Alex Riberas

Espagne
32 ans / Gold
3 participations

- 6e GTE-Am en 2024

Marco Sorensen

Danemark
35 ans / Platinum
11 participations

- 3e GTE-Pro en 2020,
1er GTE-Am en 2022

Roman De Angelis

Canada
25 ans / Gold
2 participations

- 8e LMP2 en 2024

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **MICHELIN**
- Moteur : **V12 6,5l atmo**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- **Règlementation technique LMH**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **Aston Martin**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Même équipage qu'en 2025 qui avait terminé à la 12e place.

TEAM GUIDE

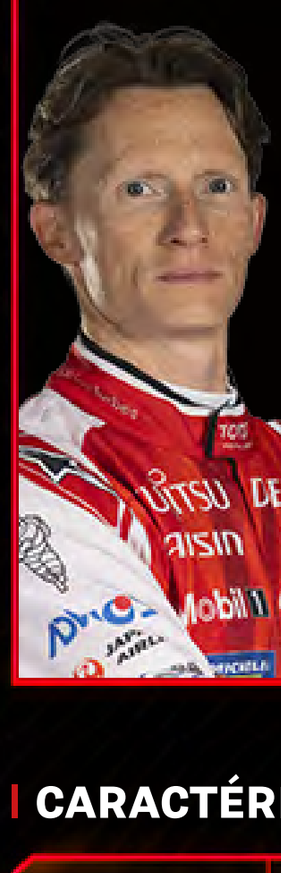
Toyota Racing

JAPON

Toyota TR010 Hybrid
HYPERCAR

#7

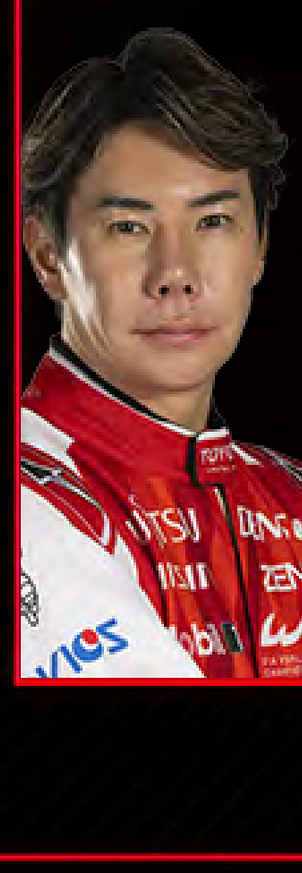
PILOTES



Mike Conway

Angleterre
42 ans / Platinum
11 participations

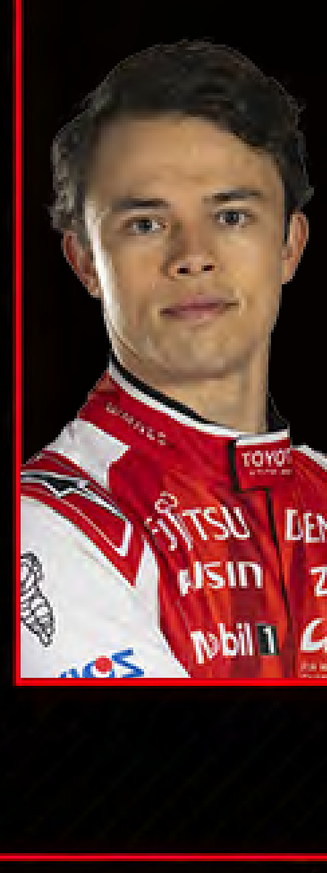
- 2e en 2016, 2e en 2018, 2e en 2019, 3e en 2020, 1e en 2021, 2e en 2022, 5e en 2025



Kamui Kobayashi

Japon
39 ans / Platinum
11 participations

- 2e en 2016, 2e en 2018, 2e en 2019, 3e en 2020, 1e en 2021, 2e en 2022, 2e en 2024, 5e en 2025



Nyck de Vries

Pays-Bas
31 ans / Platinum
6 participations

- 4e LMP2 en 2022, 2e en 2024, 5e en 2025

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **MICHELIN**
	Moteur : **V6 biturbo 3,5l**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Règlementation technique LMH
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Toyota**

LE SAVIEZ-VOUS ?

9 des 11 participations de Conway et Kobayashi ont été faites dans le même équipage

TEAM GUIDE

Toyota Racing

JAPON

Toyota TR010 Hybrid
HYPERCAR

#8

PILOTES

Sébastien Buemi

Suisse
37 ans / Platinum
14 participations

- 2e en 2013, 3e en 2014, 2e en 2017, 1er en 2018, 1er en 2019, 1er en 2020, 2e en 2021, 1er en 2022, 2e en 2023, 5e en 2024

Brendon Hartley

N.-Zélande
36 ans / Platinum
12 participations

- 2e LMP1 en 2015, 1er en 2017, 1er en 2020, 2e en 2021, 1er en 2022, 2e en 2023, 5e en 2024

Ryo Hirakawa

Japon
32 ans / Platinum
6 participations

- 1er en 2022, 2e en 2023, 5e en 2024

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **MICHELIN**
- Moteur : **V6 biturbo 3,5l**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- **Règlementation technique LMH**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **Toyota**

LE SAVIEZ-VOUS ?

A eux trois, l'équipage de la n°8 totalise 8 victoires. Avec 4 succès, Sébastien Buemi est celui qui compte le plus de victoires au départ de l'édition 2026.

TEAM GUIDE

Cadillac Hertz Team Jota

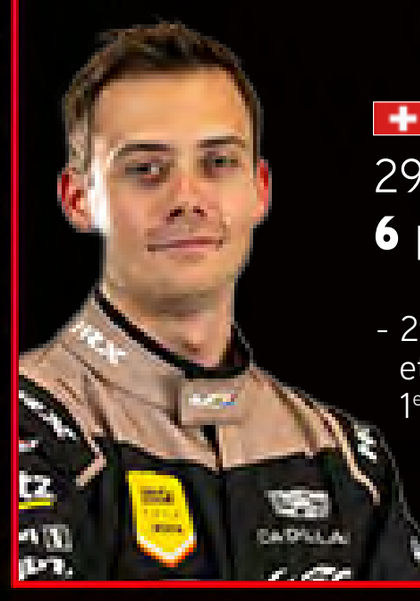
ETATS-UNIS

#12

Cadillac V-Series.R
HYPERCAR

PILOTES

Louis Delétraz



Suisse
29 ans / Gold
6 participations

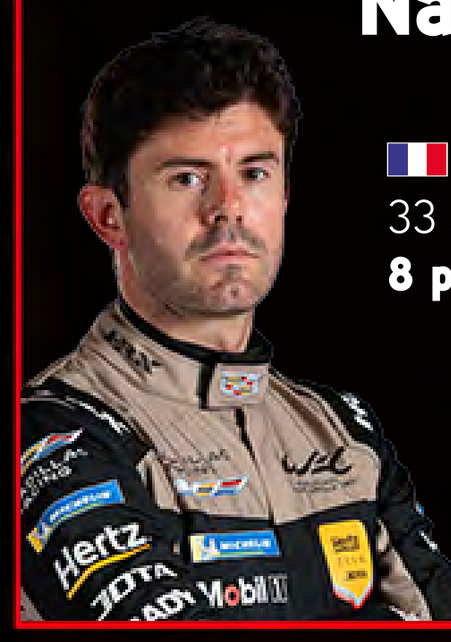
- 2e LMP2 en 2022 et 2023,
  1er LMP Pro-AM en 2025

Will Stevens

Angleterre
34 ans / Platinum
10 participations

- 2e LMP2 en 2016,
  1er GTE-Am en 2017,
  3e LMP2 en 2021,
  1er LMP2 en 2022,
  4e en 2025

Norman Nato



France
33 ans / Gold
8 participations

- 2e en 2020,
  4e en 2025

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **MICHELIN**
	Moteur : **V8 5,5l atmo**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Réglementation technique LMDh
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Dallara**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Jota Sport a été créé en 2000 par Sam Hignett et John Stack avec au menu les 24H de Spa et 24H du Nürburgring en Honda Integra.

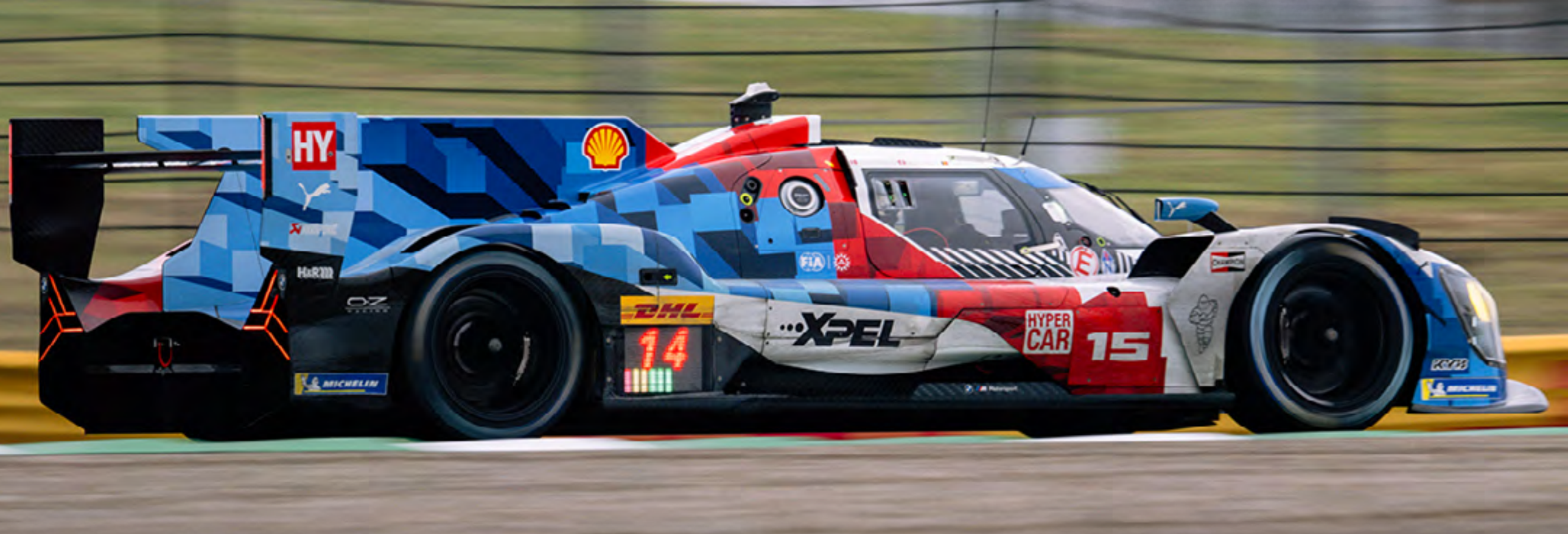
TEAM GUIDE

BMW M Team WRT

ALLEMAGNE

#15

BMW M Hybrid V8
HYPERCAR



PILOTES

Kevin Magnussen

Danemark
33 ans / Platinum
2 participations

Raffaele Marciello

Suisse
31 ans / Platinum
2 participations

Dries Vanthoor

Belgique
28 ans / Platinum
6 participations

- 1er GTE-Am en 2017

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **MICHELIN**
	Moteur : **V8 biturbo 3,9l,**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Réglementation technique LMDh
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Dallara**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Kevin Magnussen a débuté au Mans en 2021 dans la catégorie LMP2 en compagnie de son père Jan.

TEAM GUIDE

Genesis Magma Racing

CORÉE DU SUD

#17

Genesis GMR-001
HYPERCAR

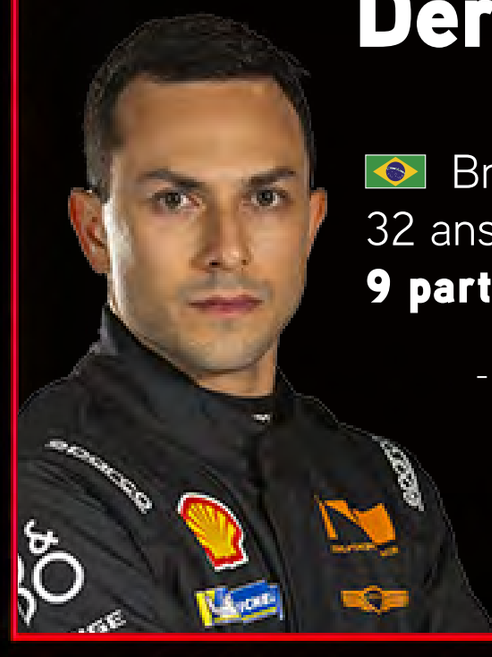
PILOTES

André Lotterer

Allemagne
44 ans / Platinum
14 participations

- 2e en 2010,
1er en 2011,
1er en 2012,
1er en 2014,
3e en 2015

Pipo Derani



Brésil
32 ans / Platinum
9 participations

- 2e GTE-Pro
en 2017

Mathys Jaubert

France
21 ans / Silver
1 participation

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **MICHELIN**
	Moteur : **V8 biturbo 3,2l**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Réglementation technique LMDh
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Mathys Jaubert est l'unique pilote classé Silver par la FIA en Hypercar.

TEAM GUIDE

Genesis Magma Racing

CORÉE DU SUD

#19

Genesis GMR-001
HYPERCAR

PILOTES

Mathieu Jaminet

France
31 ans / Platinum
4 participations

- 7e GTE-Pro en 2019, 6e en 2025

Paul-Loup Chatin

France
34 ans / Gold
11 participations

- 3e LMP2 en 2014, 9e en 2025

Daniel Juncadella

Espagne
35 ans / Platinum
2 participations

- 7e LMGT3 en 2025

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **MICHELIN**
	Moteur : **V8 biturbo 3,2l**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Réglementation technique LMDh
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Mathieu Jaminet est champion en titre IMSA sur une Porsche 963 / Porsche Penske Motorsport

TEAM GUIDE

BMW M Team WRT

ALLEMAGNE

#20

BMW M Hybrid V8
HYPERCAR

PILOTES

Robin Frijns

Pays-Bas
34 ans / Platinum
5 participations

- 1er LMP2 en 2021

René Rast

Allemagne
39 ans / Platinum
7 participations

- 7e LMP1 en 2015,
  2e LMP2 en 2016

Sheldon van der Linde

Afrique du Sud
27 ans / Platinum
2 participations

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **MICHELIN**
- Moteur : **V8 biturbo 3,9l,**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- **Réglementation technique LMDh**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **Dallara**

LE SAVIEZ-VOUS ?

René Rast a débuté au Mans chez Sébastien Loeb Racing (LMP2) en 2014.

TEAM GUIDE

Alpine Endurance Team

FRANCE

#35

Alpine A424
HYPERCAR

PILOTES

António Félix da Costa

Portugal
34 ans / Platinum
7 participations

- 2e LMP2 en 2020, 1er LMP2 en 2022

Charles Milesi

France
25 ans / Platinum
6 participations

- 1er LMP2 en 2021

Ferdinand Habsburg

Autriche
28 ans / Gold
5 participations

- 1er LMP2 en 2021

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **MICHELIN**
- Moteur : **moteur V6 turbo 3,4l**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- **Réglementation technique LMDh**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le nom complet de Ferdinand Habsburg est Ferdinand Zvonimir Maria Balthus Keith Michael Otto Antal Bahnam Leonhard Habsburg-Lothringen. Il est l'arrière-petit-fils du dernier empereur d'Autriche-Hongrie, Charles 1er.

TEAM GUIDE

Alpine Endurance Team

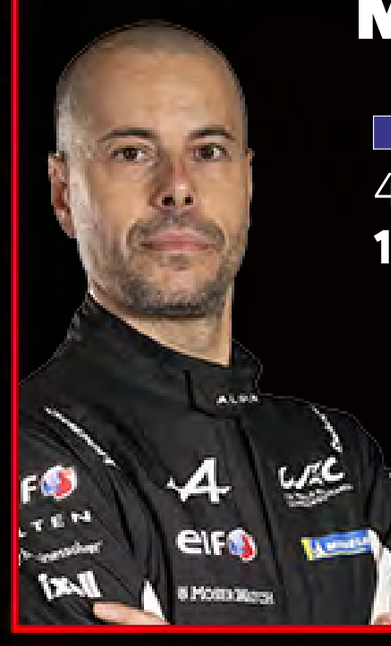
FRANCE

#36

Alpine A424
HYPERCAR

PILOTES

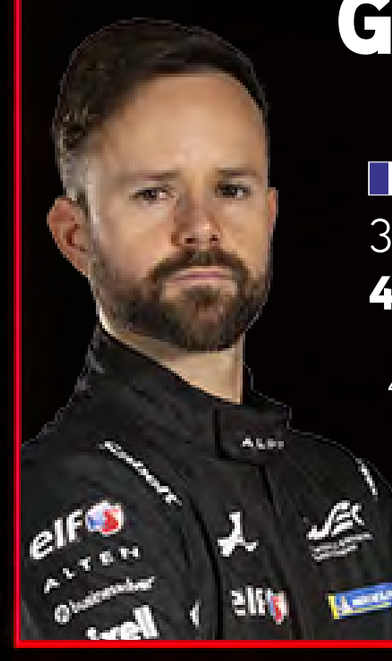
Frédéric Makowiecki



France
45 ans / Platinum
15 participations

2e GTE-Pro en 2012,
3e GTE-Pro en 2014,
2e GTE-Pro en 2018,
2e GTE-Pro en 2019,
4e GTE-Pro en 2021,
1er GTE-Pro en 2022

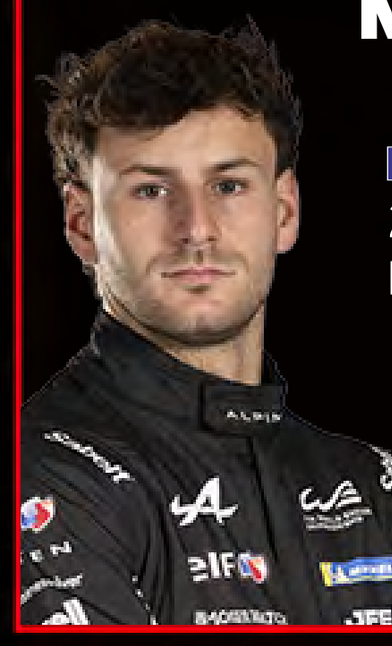
Jules Gounon



France
31 ans / Platinum
4 participations

4e GTE-Pro en 2020

Victor Martins



France
24 ans
Rookie

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **MICHELIN**
- Moteur : **moteur V6 turbo 3,4l**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- **Réglementation technique LMDh**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Victor Martins est le seul pilote rookie de toute la catégorie Hypercar.

TEAM GUIDE

Cadillac Hertz Team Jota

ETATS-UNIS

#38

Cadillac V-Series.R
HYPERCAR

PILOTES

Sébastien Bourdais

France
47 ans / Platinum
18 participations

2e en 2007,
2e en 2009,
2e en 2011,
1er GTE-Pro en 2016,
3e GTE-Pro en 2017,
4e GTE-Pro en 2020,
4e en 2023

Earl Bamber

N.-Zélande
35 ans / Platinum
9 participations

1er en 2015,
1er en 2017,
3e GTE-Pro en 2019,
3e en 2023

Jack Aitken

Angleterre
32 ans / Platinum
9 participations

1er GTE-Pro en 2020,
3e en 2023,
4e en 2025

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **MICHELIN**
	Moteur : **V8 5,5l atmo**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Réglementation technique LMDh
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Dallara**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Sébastien Bourdais est le seul à avoir disputé les 24H du Mans au XXe siècle en 1999 sur une Porsche 911 GT2.

TEAM GUIDE

Ferrari AF Corse

ITALIE

#50

Ferrari 499P
HYPERCAR

PILOTES

Antonio Fuoco

Italie
30 ans / Platinum
5 participations

- 3e GTE-Pro en 2022, 1er en 2024

Nicklas Nielsen

Danemark
29 ans / Platinum
6 participations

- 3e GTE-Am en 2020, 1er GTE-Am en 2021, 1er en 2024

Miguel Molina

Espagne
36 ans / Platinum
9 participations

- 3e GTE-Pro en 2022, 1er en 2024

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **MICHELIN**
	Moteur : **V6 biturbo 3.0l**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Réglementation technique LMH
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Ferrari**

LE SAVIEZ-VOUS ?

L'équipage de la n°50 a été disqualifié de l'édition 2025 pour infraction technique.

TEAM GUIDE

Ferrari AF Corse

ITALIE

Ferrari 499P
HYPERCAR

#51

PILOTES

Alessandro Pier Guidi

Italie
42 ans / Platinum
10 participations

- 1er GTE-Pro en 2019,
  2e GTE-Pro en 2020,
  1er GTE-Pro en 2021,
  2e GTE-Pro en 2022,
  1er en 2023,
  3e en 2024,
  3e en 2025

James Calado

Angleterre
36 ans / Platinum
11 participations

- 2e GTE-Pro en 2015,
  1er GTE-Pro en 2019,
  2e GTE-Pro en 2020,
  1er GTE-Pro en 2021,
  2e GTE-Pro en 2022,
  1er en 2023,
  3e en 2024,
  3e en 2025

Antonio Giovinazzi

Italie
32 ans / Platinum
4 participations

- 1er en 2023,
  3e en 2024,
  3e en 2025

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **MICHELIN**
- Moteur : **V6 biturbo 3.0l**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- **Réglementation technique LMH**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **Ferrari**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Pier Guidi et Calado sont toujours sur le podium au Mans depuis 2019 sans interruption.

TEAM GUIDE

Ferrari AF Corse

ITALIE

#83

Ferrari 499P
HYPERCAR

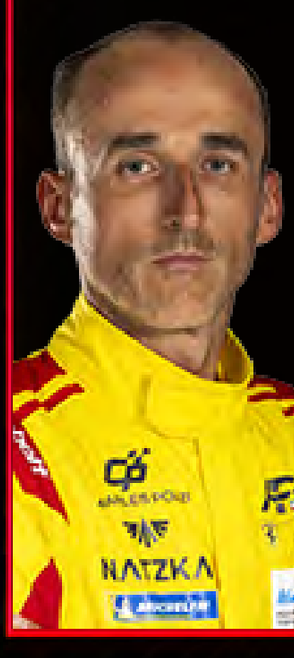
PILOTES

Yifei Ye

Chine
25 ans / Gold
5 participations

- 1er en 2025

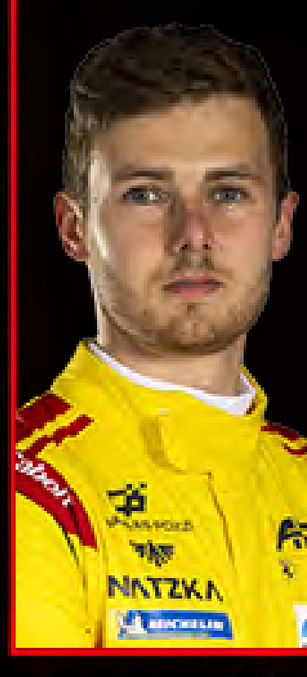
Robert Kubica



Pologne
41 ans / Platinum
5 participations

- 2e LMP2 en 2022,
  2e LMP2 en 2023,
  1er en 2025

Phil Hanson



Angleterre
26 ans / Gold
9 participations

- 1er LMP2 en 2020,
  1er en 2025

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **MICHELIN**
	Moteur : **V6 biturbo 3.0l**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Réglementation technique LMH
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Ferrari**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Yifei Ye est le premier pilote chinois à s'imposer au Mans.

TEAM GUIDE

Peugeot TotalEnergies

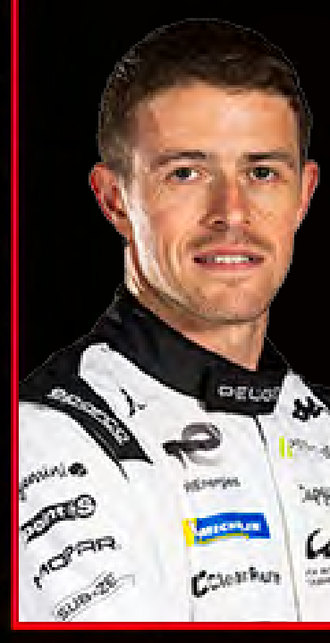
FRANCE

#93

Peugeot 9X8
HYPERCAR

PILOTES

Paul Di Resta



Angleterre
40 ans / Platinum
7 participations

1er LMP2 en 2020

Stoffel Vandoorne

Belgique
34 ans / Platinum
4 participations

3e en 2019,
2e LMP2 en 2021

Nick Cassidy

N.-Zélande
31 ans / Platinum
1 participation

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **MICHELIN**
	Moteur : **V6 biturbo 2.6l**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Réglementation technique LMH
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Peugeot**

LE SAVIEZ-VOUS ?

L'unique participation de Nick Cassidy remonte à 2022 sur une Ferrari 488 GTE en GTE-Am (6e avec Castellacci et Flohr)

TEAM GUIDE

Peugeot TotalEnergies

FRANCE

#94

Peugeot 9X8
HYPERCAR

PILOTES

Loïc Duval

France
43 ans / Platinum
13 participations

- 1er en 2013,
- 3e en 2016,
- 3e LMP2 en 2019

Malthe Jakobsen

Danemark
22 ans / Gold
3 participations

Théo Pourchaire

France
22 ans / Gold
1 participation

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **MICHELIN**
	Moteur : **V6 biturbo 2.6l**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Réglementation technique LMH
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Peugeot**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Malthe Jakobsen a offert la toute première pole à la 9X8 lors du précédent rendez-vous à Spa-Francorchamps.

TEAM GUIDE

Cadillac WTR

ETATS-UNIS

#101

Cadillac V-Series.R
HYPERCAR

PILOTES

Ricky Taylor

Etats-Unis
37 ans / Platinum
10 participations

- 5e GTE-Am en 2013

Jordan Taylor

Etats-Unis
35 ans / Platinum
10 participations

- 2e GTE-Pro en 2014,
  1er GTE-Pro en 2015,
  3e GTE-Pro en 2017,
  2e GTE-Pro en 2021

Filipe Albuquerque

Portugal
40 ans / Platinum
12 participations

- 1er LMP2 en 2020

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **MICHELIN**
	Moteur : **V8 5,5l atmo**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Réglementation technique LMDh
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Dallara**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Deuxième tentative consécutive du team de Wayne Taylor aux 24H du Mans après l'abandon en 2025.

TEAM GUIDE

P2

ÉCURIES • VOITURES • PILOTES

TEAM GUIDE

DKR Engineering

LUXEMBOURG

ORECA 07
LMP2

(Pro-Am)

#3

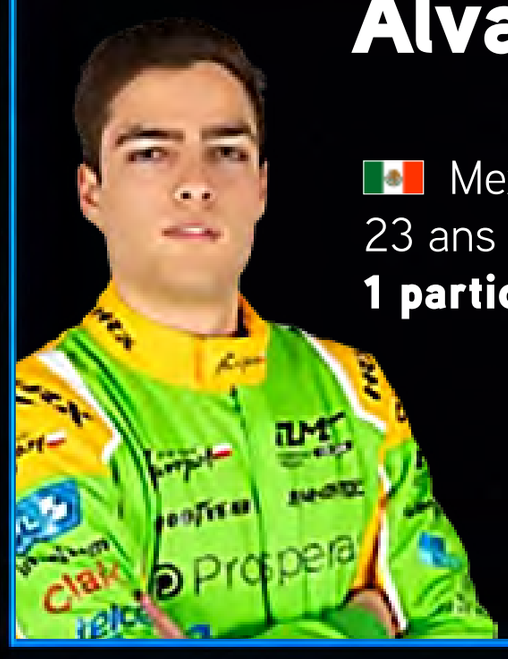
PILOTES

John Farano

Canada
66 ans / Bronze
1 participation

4e en 2023

Sebastian Alvarez



Mexique
23 ans / Silver
1 participation

Renger van der Zande

Pays-Bas
40 ans / Platinum
8 participations

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **GOODYEAR**
- Moteur : **Gibson Technology Engines 4,2L V8**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- Architecture : **moteur central arrière**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Absent en 2025, le team luxembourgeois fait son retour au Mans pour la 4e fois sous son nom et reste sur trois podiums en LMP2 Pro-Am.

TEAM GUIDE

CrowdStrike Racing by APR

ETATS-UNIS

ORECA 07
LMP2

(Pro-Am)

#4

PILOTES

George Kurtz

Etats-Unis
Bronze / 61 ans
3 participations

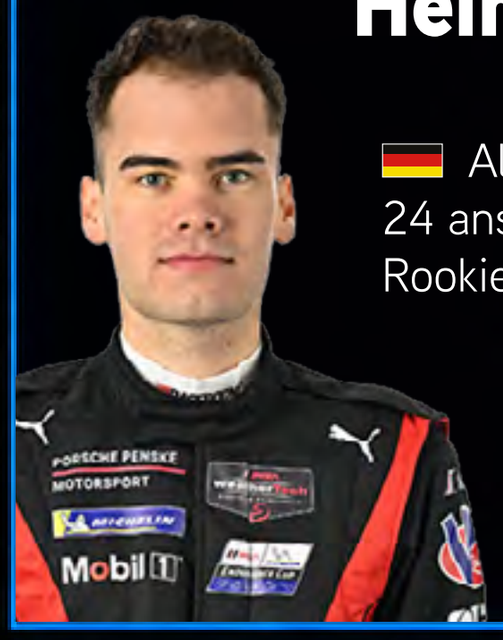
1er en LMP2
Pro-Am en 2023

Alex Quinn

Angleterre
25 ans / Gold
2 participations

2e en LMP2
Pro-Am en 2024

Laurin Heinrich



Allemagne
24 ans / Gold
Rookie

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **GOODYEAR**
- Moteur : **Gibson Technology Engines 4,2L V8**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- Architecture : **moteur central arrière**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Pilote officiel Porsche et vainqueur des 24H de Daytona et des 12H de Sebring cette année, Laurin Heinrich fait ses débuts au Mans. Ce sera la première fois depuis 2019 qu'il va rouler sur autre chose qu'une Porsche.

TEAM GUIDE

Proton Competition

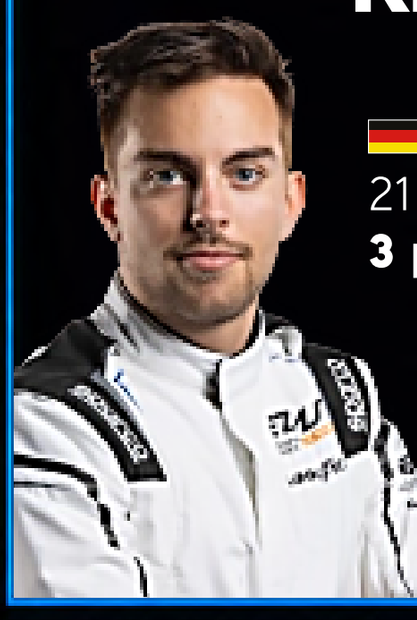
ALLEMAGNE

ORECA 07
LMP2

#9

PILOTES

Jonas Ried

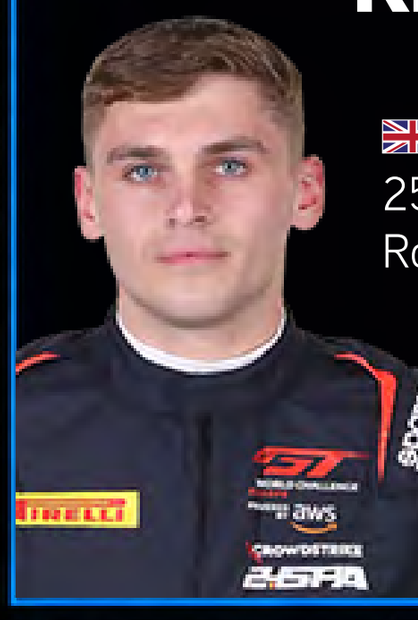


Allemagne
21 ans / Silver
3 participations

Kakunoshin Ohta

Japon
26 ans - Gold
Rookie

Harry King



Angleterre
25 ans / Gold
Rookie

CARACTÉRISTIQUES

Pneumatiques :	**GOODYEAR**
Moteur :	**Gibson Technology Engines 4,2L V8**
Boîte :	**6 rapports séquentielle**
Architecture :	**moteur central arrière**
Transmission :	**propulsion**
Châssis :	**ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le Japonais Kakunoshin Ohta a roulé en IMSA sur une Acura ARX-06 en GTP.

TEAM GUIDE

TDS Racing

FRANCE

ORECA 07
LMP2

(Pro-Am)

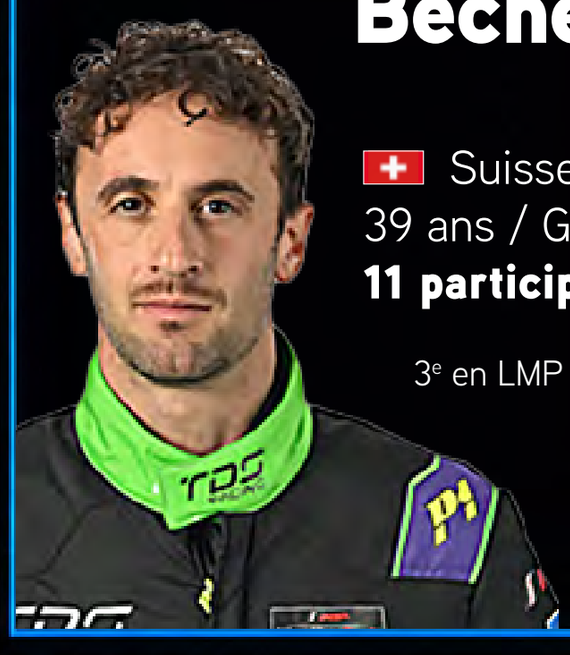
#14

PILOTES

Tobias Lütke

Allemagne
46 ans / Bronze
Rookie

Mathias Beche



Suisse
39 ans / Gold
11 participations

3e en LMP en 2018

Kévin Estre

France
37 ans / Platinum
11 participations

1er GTE-Pro en 2018
4e en 2024
2e en 2025

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **Gibson Technology Engines 4,2L V8**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Tobias Lütke a débuté sa carrière de pilote il y seulement quelques années. Le pilote allemand, connu pour avoir lancé Shopify, roule pour TDS Racing en IMSA.

TEAM GUIDE

United Autosports

ANGLETERRE

ORECA 07
LMP2

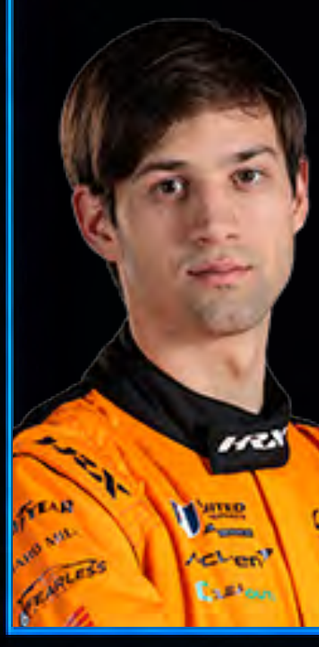
#22

PILOTES

Rasmus Lindh

Suède
24 ans / Silver
Rookie

Grégoire Saucy



Suisse
26 ans / Gold
2 participations

Mikkel Jensen

Danemark
31 ans / Platinum
6 participations

8e en 2023

CARACTÉRISTIQUES

Pneumatiques :	**GOODYEAR**
Moteur :	**Gibson Technology Engines 4,2L V8**
Boîte :	**6 rapports séquentielle**
Architecture :	**moteur central arrière**
Transmission :	**propulsion**
Châssis :	**ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le team anglo-américain dirigé par Zak Brown et Richard Dean s'occupera de faire rouler les McLaren en Hypercar la saison prochaine.

TEAM GUIDE

Nielsen Racing

ANGLETERRE

#24

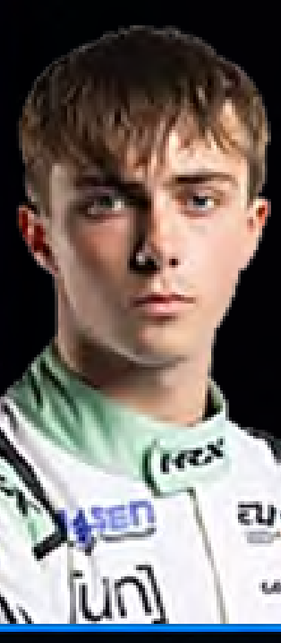
ORECA 07
LMP2

PILOTES

David Heinemeier Hansson

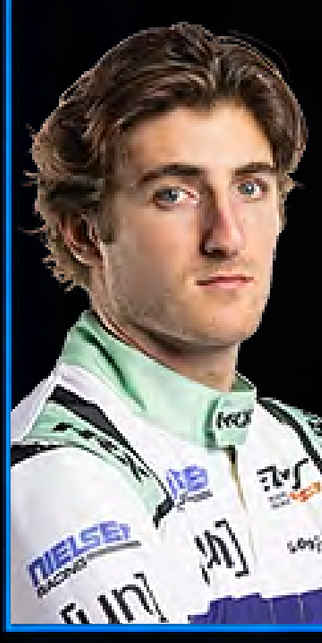
Danemark
46 ans / Silver
12 participations

1er en GTE-Am en 2014



Edward Pearson

Angleterre
19 ans / Silver
Rookie



Jack Doohan

Australie
23 ans / Platinum
Rookie

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **GOODYEAR**
- Moteur : **Gibson Technology Engines 4,2L V8**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- Architecture : **moteur central arrière**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

2026 marque les débuts de Jack Doohan en Endurance. Le fils du champion moto Mick Doohan a disputé 7 GP de F1 pour le compte d'Alpine F1.

TEAM GUIDE

Algarve Pro Racing

PORTUGAL

ORECA 07
LMP2

(Pro-Am)

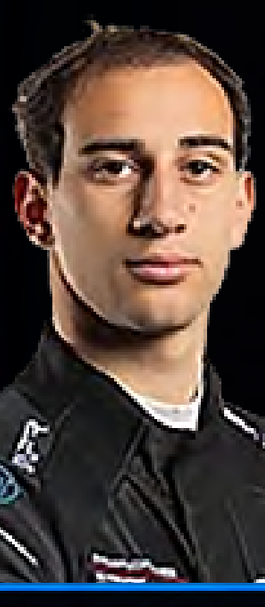
#25

PILOTES

Michael Jensen

Danemark
51 ans / Bronze
2 participations

Enzo Trulli



Italie
21 ans / Silver
Rookie

Jake Hughes

Angleterre
31 ans / Gold
Rookie

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **Gibson Technology Engines 4,2L V8**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Outre son rôle de pilote en LMP2, Enzo Trulli, fils de l'ancien pilote de F1 Jarno, évolue également en Asie sous les couleurs Porsche Motorsport Asia Pacific.

TEAM GUIDE

Vector Sport

ANGLETERRE

#26

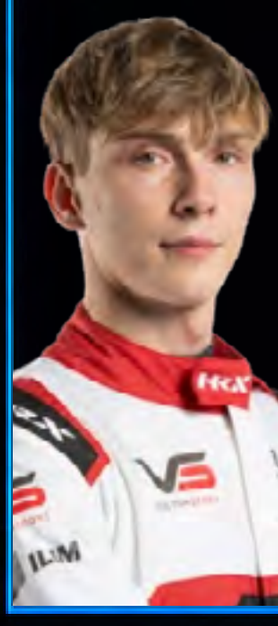
ORECA 07
LMP2

PILOTES

Ryan Cullen

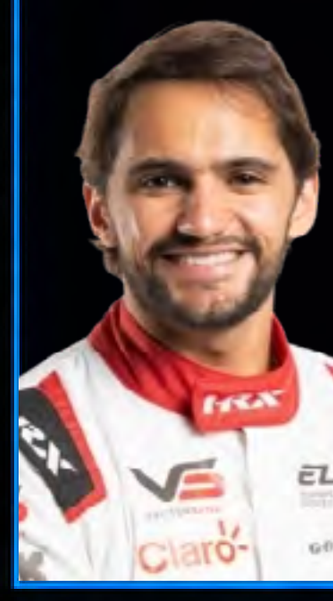
Angleterre
35 ans / Silver
7 participations

Vladislav Lomko



Russie
22 ans / Silver
2 participations

Pietro Fittipaldi



Brésil
29 ans / Platinum
3 participations

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **Gibson Technology Engines 4,2L V8**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

L'équipe Vector Sport a été créée en 2021 par le père de Ryan Cullen et peut compter sur Gary Holland en directeur technique.

TEAM GUIDE

IDEC Sport

FRANCE

ORECA 07
LMP2

#28

PILOTES

Paul Lafargue

France
38 ans / Silver
9 participations

3e LMP2
en 2024

Valerio Rinicella

Italie
19 ans / Silver
Rookie

Job van Uitert

Pays-Bas
27 ans / Gold
7 participations

3e LMP2
en 2024

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **Gibson Technology Engines 4,2L V8**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Valerio Rinicella est membre du Trajectory Programme mis en place par Genesis Magma Racing en European Le Mans Series.

TEAM GUIDE

Forestier Racing by Panis

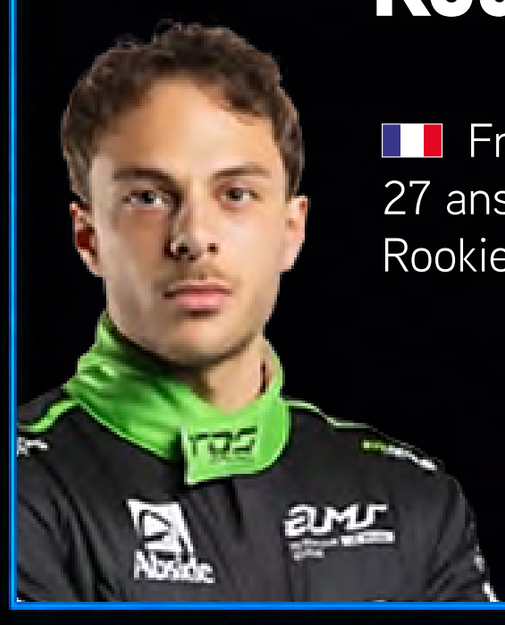
FRANCE

#29

ORECA 07
LMP2

PILOTES

Louis Rousset



France
27 ans / Silver
Rookie

Esteban Masson

France
21 ans / Gold
2 participations

6e LMP2 en 2025

Oliver Gray

Angleterre
21 ans / Gold
1 participation

6e LMP2 en 2025

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **Gibson Technology Engines 4,2L V8**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

TDS Racing est l'équipe qui officie sur toute la partie technique du programme avec une victoire en ELMS lors de l'ouverture de la saison à Barcelone.

TEAM GUIDE

Duqueine Team

FRANCE

ORECA 07
LMP2

#30

PILOTES

Doriane Pin

France
22 ans / Silver
1 participation

Julien Andlauer

France
26 ans
8 participations

1er GTE-Am en 2018
6e en 2025

Richard Verschoor

Pays-Bas
25 ans / Gold
Rookie

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **GOODYEAR**
- Moteur : **Gibson Technology Engines 4,2L V8**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- Architecture : **moteur central arrière**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Si l'équipe porte le nom Duqueine Team, c'est bien R-ace GP, l'équipe de monoplace dirigée par Thibaut de Mérindol et Cyril Comte qui est derrière pour la partie technique.

TEAM GUIDE

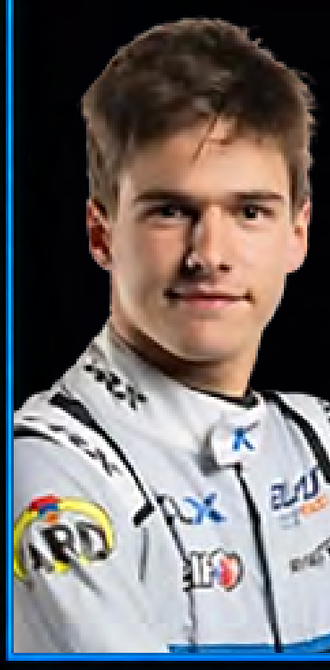
CLX Motorsport

SUISSE

#37

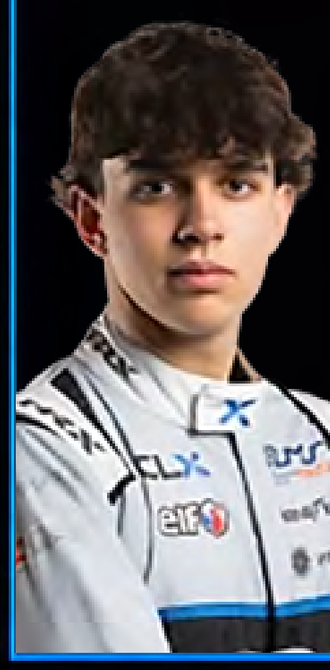
ORECA 07
LMP2

PILOTES



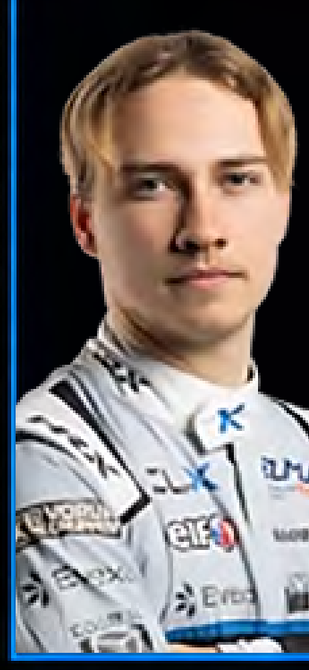
Adrien Closmenil

France
19 ans / Silver
Rookie



Ian Aguilera

Mexique
19 ans / Silver
Rookie



Theodor Jensen

Danemark
19 ans / Silver
Rookie

CARACTÉRISTIQUES

Pneumatiques :	**GOODYEAR**
Moteur :	**Gibson Technology Engines 4,2L V8**
Boîte :	**6 rapports séquentielle**
Architecture :	**moteur central arrière**
Transmission :	**propulsion**
Châssis :	**ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Les trois pilotes de la n°37 ont la particularité d'être tous les trois Silver, âgés de 19 ans et les trois débutent au Mans.

TEAM GUIDE

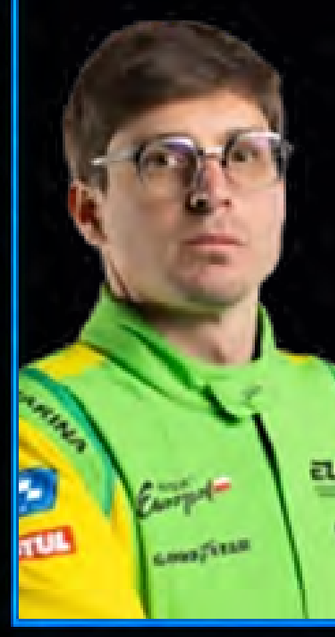
Inter Europol Competition

POLOGNE

#43

ORECA 07
LMP2

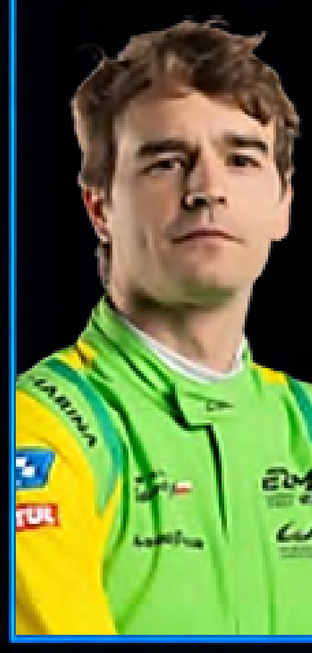
PILOTES



Jakub Smiechowski

Pologne
34 ans / Silver
6 participations

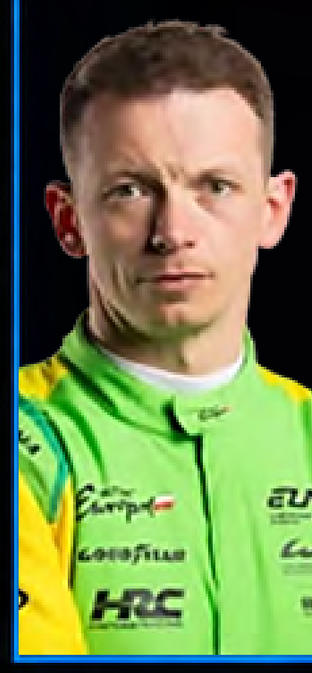
1er LMP2 en 2023 et 2025, 2e LMP2 en 2024



Tom Dillmann

France
37 ans / Gold
5 participations

1er LMP2 en 2025



Nick Yelloly

Angleterre
35 ans / Platinum
1 participation

1er LMP2 en 2025

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **Gibson Technology Engines 4,2L V8**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

L'équipage est identique à l'année passée et il s'est imposé en LMP2 en juin dernier.

TEAM GUIDE

Proton Competition

ALLEMAGNE

ORECA 07
LMP2

(Pro-Am)

#44

PILOTES

Lorenzo Fluxa

Espagne
21 ans / Silver
2 participations

Horst Jr Felbermayr

Autriche
55 ans / Bronze
5 participations

Horst Felix Felbermayr

Autriche
21 ans / Silver
rookie

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **GOODYEAR**
- Moteur : **Gibson Technology Engines 4,2L V8**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- Architecture : **moteur central arrière**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Horst Felix Felbermayr est le fils de Horst Jr Felbermayr dont le père a aussi disputé les 24H du Mans.

TEAM GUIDE

RD Limited

FRANCE

ORECA 07
LMP2

(Pro-Am)

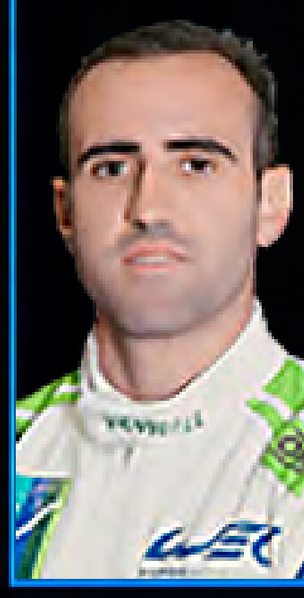
#48

PILOTES

Fred Poordad

Etats-Unis
61 ans / Bronze
1 participation

Tristan Vautier



France
36 ans / Gold
3 participations

Romain Dumas

France
48 ans / Platinum
23 participations

1er en 2010 et 2016.
1er GTE-Pro en 2013

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **GOODYEAR**
- Moteur : **Gibson Technology Engines 4,2L V8**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- Architecture : **moteur central arrière**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Absent ces deux dernières années, Romain Dumas fait son retour au Mans. Le double vainqueur de l'épreuve est le pilote qui compte le plus de participations au départ cette année.

TEAM GUIDE

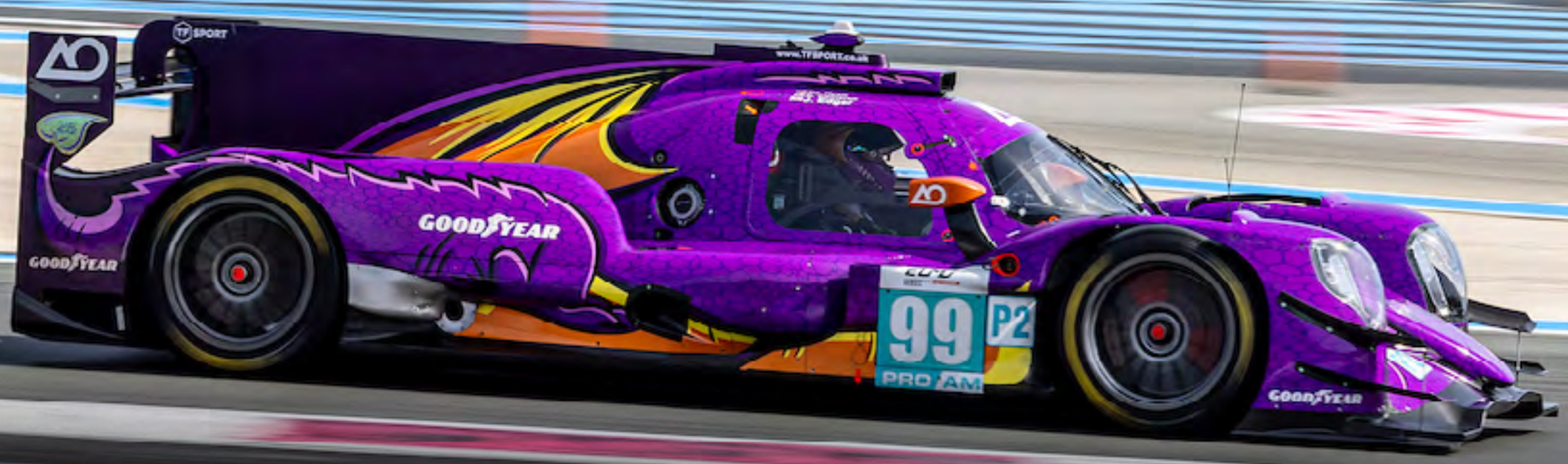
AO by TF

ETATS-UNIS

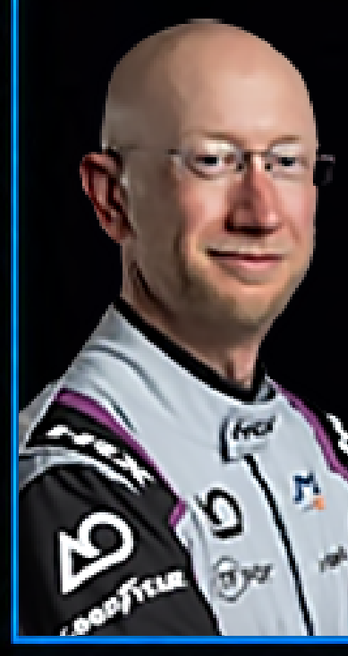
ORECA 07
LMP2

(Pro-Am)

#99



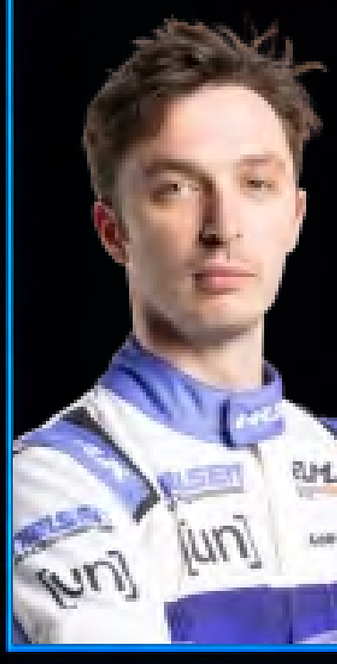
PILOTES



PJ Hyett

Etats-Unis
2 ans / Bronze
3 participations

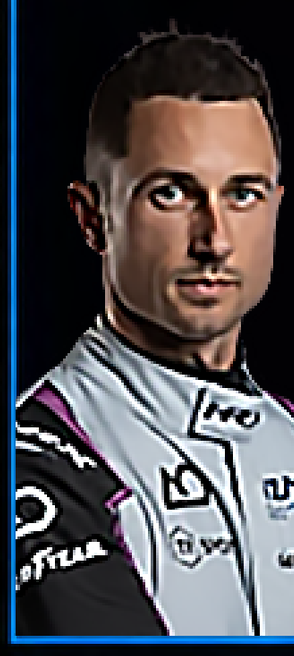
1er LMP2 Pro-Am en 2025



James Allen

Australie
29 ans / Gold
7 participations

3e LMP2 en 2021



Dane Cameron

Etats-Unis
37 ans / Platinum
3 participations

1er LMP2 Pro-Am en 2025

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **GOODYEAR**
- Moteur : **Gibson Technology Engines 4,2L V8**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- Architecture : **moteur central arrière**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

En 3 participations, Pj Hyett a toujours vu le damier, dont 2 podiums en LMP2 Pro-Am.

TEAM GUIDE

AF Corse

ITALIE

ORECA 07
LMP2

(Pro-Am)

#183

PILOTES

François Perrodo

France
49 ans / Bronze
13 participations

1er GTE-Am en 2021,
1e LMP2 Pro-Am en 2024,
3e LMP2 en 2019

Matthieu Vaxiviere

France
31 ans / Gold
9 participations

1e LMP2 Pro-Am en 2024,
3e en Hypercar en 2021
3e LMP2 en 2019
3e LMP2 en 2020

Ben Barnicoat

Angleterre
29 ans / Platinum
4 participations

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **Gibson Technology Engines 4,2L V8**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

En 13 participations, François Perrodo ne compte que 3 abandons, sans oublier 1 victoire en GTE-Am.

TEAM GUIDE

United Autosports

ANGLETERRE

ORECA 07
LMP2

(Pro-Am)

#222

PILOTES

Daniel Schneider

Brésil
42 ans / Bronze
1 participation

Ben Hanley

Angleterre
41 ans / Gold
9 participations

1er LMP2 Pro-Am
en 2021

Oliver Jarvis

Angleterre
42 ans / Platinum
14 participations

1er en LMP2 en 2024
2e au général en 2017
1er en LMP2 en 2017

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **Gibson Technology Engines 4,2L V8**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

L'équipage de la n°222 est identique à celui de l'année passée, 11e en Pro-Am.

TEAM GUIDE

Inter Europol Competition

POLOGNE

#343

ORECA 07
LMP2

(Pro-Am)

PILOTES

Bijoy Garg

Etats-Unis
23 ans / Silver
1 participation

1er en LMP2
en 2024

Reshad De Gérus

France
22 ans / Gold
4 participations

3e en LMP2
en 2024

Nico Müller

Suisse
34 ans / Platinum
1 participation

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **Gibson Technology Engines 4,2L V8**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **ORECA**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Nico Müller a remporté les 24H du Nürburgring 2015 sur une Audi / WRT.

TEAM GUIDE

ÉCURIES • VOITURES • PILOTES

TEAM GUIDE

TF SPORT

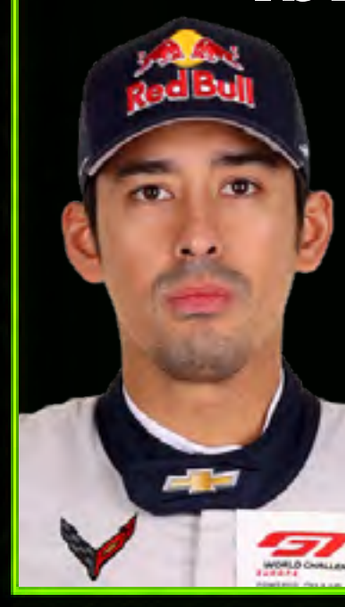
ANGLETERRE

Corvette Z06 GT3.R
LMGT3

#2

PILOTES

Prince Jefri Ibrahim

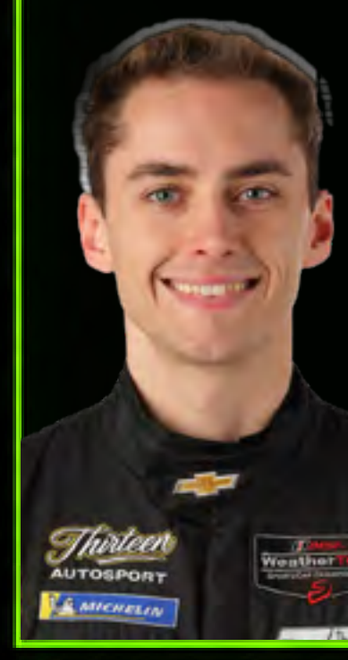


Malaisie
33 ans / Bronze / Rookie

Lorcan Hanafin

Angleterre
23 ans / Silver
1 participation

Ben Green



Angleterre
28 ans / Silver
Rookie

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **Moteur V8 5,5l atmo**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Corvette**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le Prince Jefri Ibrahim, de son nom complet Tunku Abdul Rahman Al-Haj ibni Sultan Ibrahim, est un membre de la famille royale de Johor. Il a roulé de 2021 à 2024 pour Triple Eight dans différents championnats.

TEAM GUIDE

Garage 59

ANGLETERRE

McLaren 720S GT3 EVO
LMGT3

#10

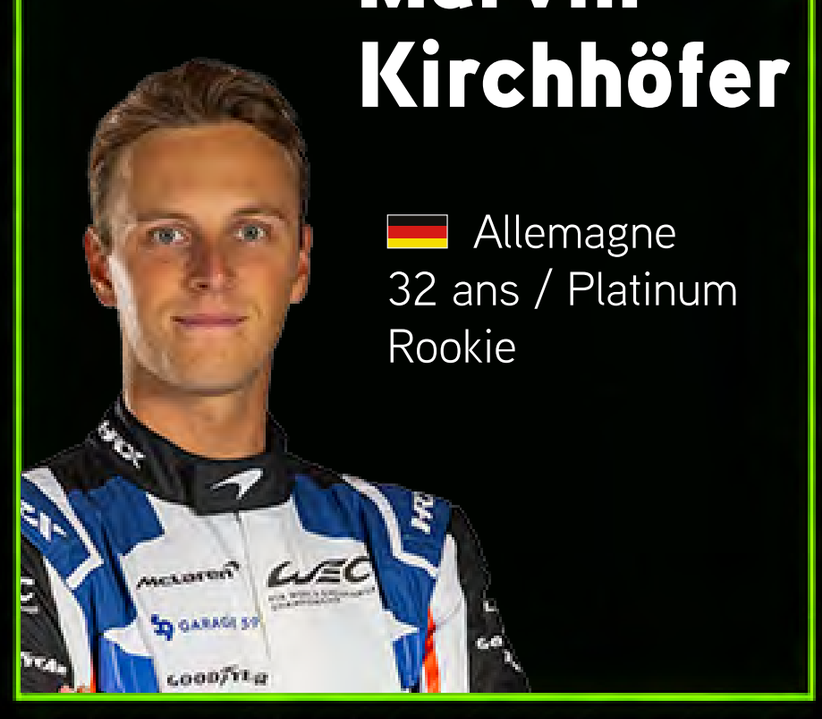
PILOTES

Antares Au

Hong Kong
47 ans / Bronze
1 participation

Thomas Fleming

Angleterre
23 ans / Silver
Rookie



Marvin Kirchhöfer

Allemagne
32 ans / Platinum
Rookie

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **Moteur V8 4,0l biturbo**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **McLaren**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Garage 59 a déjà participé aux 24H du Mans en 2022 en faisant rouler une Ferrari 488 GTE en collaboration avec Inception Racing.

TEAM GUIDE

13 Autosport

CANADA

Corvette Z06 GT3.R
LMGT3

#13

PILOTES

Orey Fidani

Canada
39 ans / Bronze
1 participation

Lars Kern

Allemagne
38 ans / Silver
1 participation

Matt Bell

Angleterre
37 ans / Gold
3 participations

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **GOODYEAR**
- Moteur : **Moteur V8 5,5l atmo**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- Architecture : **moteur central arrière**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **Corvette**

LE SAVIEZ-VOUS ?

13 Autosport est le nouveau nom de AWA qui alignait déjà une Corvette en 2025 pour le même équipage

TEAM GUIDE

VISTA AF CORSE

ITALIE

#21

Ferrari 296 GT3 EVO

LMGT3

PILOTES

François Heriau

France
42 ans / Bronze
3 participations

2e en GTE-Pro en 2025

Simon Mann

Etats-Unis
25 ans / Silver
4 participations

2e en GTE-Pro en 2025

Alessio Rovera

Italie
30 ans / Platinum
5 participations

2e en GTE-Pro en 2025
1er en GTE-Am en 2021

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **GOODYEAR**
- Moteur : **V6 2,9 L biturbo**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- Architecture : **moteur central arrière**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **Ferrari**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Ce même trio va prendre part à ses troisièmes 24 Heures du Mans dans la même auto.

TEAM GUIDE

Heart of Racing

ETATS-UNIS

#23

Aston Martin Vantage GT3 EVO

LMGT3

PILOTES

Gray Newell

Etats-Unis
28 ans / Bronze
Rookie

Eduardo Barrichello

Brésil
24 ans / Silver
1 participation

Jonny Adam

Angleterre
41 ans / Platinum
5 participations

1er GTE-Pro 2017,
1er GTE-Am 2020

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **Moteur V8 4.0l biturbo**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Aston Martin**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Gray Newell est le fils de Gabe Newell, connu pour être le cofondateur du studio de développement, d'édition et de distribution de jeux vidéo Valve Corporation.

TEAM GUIDE

Heart of Racing

ETATS-UNIS

#27

Aston Martin Vantage GT3 EVO

LMGT3

PILOTES

Ian James

Etats-Unis
51 ans / Bronze
5 participations

Zacharie Robichon

Canada
33 ans / Silver
4 participations

Mattia Drudi

Italie
27 ans / Platinum
1 participation

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **GOODYEAR**
- Moteur : **Moteur V8 4.0l biturbo**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- Architecture : **moteur central arrière**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **Aston Martin**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le trio a terminé l'épreuve sur la même auto à la 4e place LMGT3 en 2025.

TEAM GUIDE

Team WRT

BELGIQUE

BMW M4 GT3 EVO
LMGT3

#32

PILOTES

Darren Leung

Angleterre
38 ans / Bronze
2 participations

- 2e LMGT3 en 2024

Sean Gelael

Indonésie
29 ans / Silver
5 participations

- 2e LMGT3 en 2024

Augusto Farfus

Brésil
42 ans / Platinum
7 participations

- 2e LMGT3 en 2024

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **6 cylindres 3.0l biturbo**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **BMW**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Toutes les participations d'Augusto Farfus aux 24 Heures du Mans l'ont été sur des BMW, à l'exception de 2020 où il pilotait une Aston Martin Vantage GTE (8e en GTE-Am)

TEAM GUIDE

TF Sport

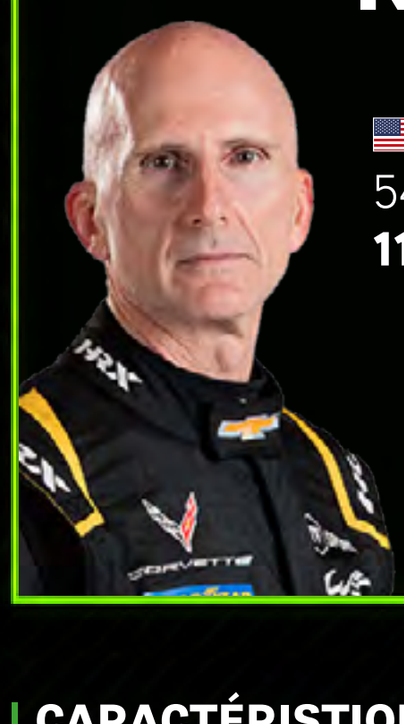
ANGLETERRE

#33

Corvette Z06 GT3.R
LMGT3

PILOTES

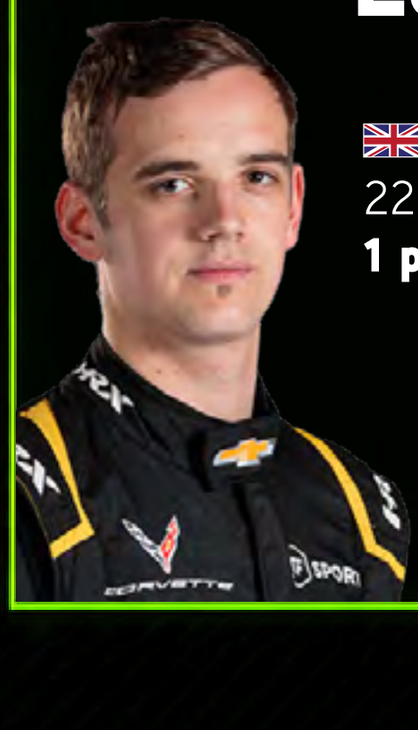
Ben Keating



Etats-Unis
54 ans / Bronze
11 participations

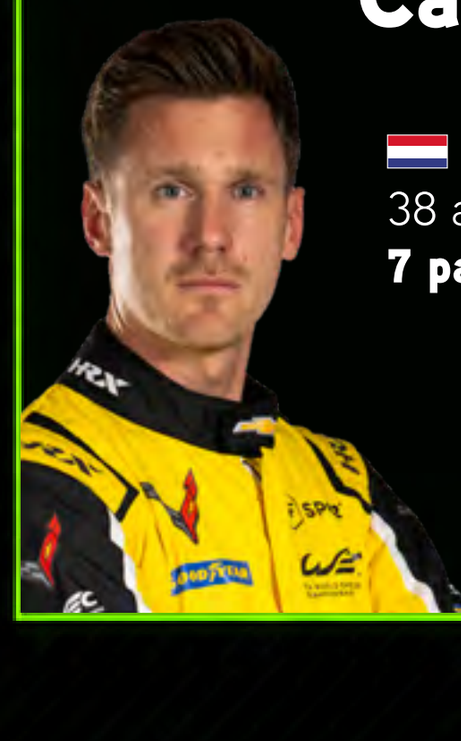
- 3e GTE-Am en 2018,
- 2e GTE-Am en 2021,
- 1er GTE-Am en 2022, -
- 1er GTE-Am en 2023,

Jonny Edgar



Angleterre
22 ans / Silver
1 participation

Nicky Catsburg



Pays-Bas
38 ans / Platinum
7 participations

- 2e GTE-Pro en 2021,
- 1er GTE-Am en 2023

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **V8 5,5l atmo**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Corvette**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Ben Keating a roulé sur 7 GT différentes aux 24 Heures du Mans en 11 participations.

TEAM GUIDE

Racing Team Turkey by TF

TURQUIE

#34

Corvette Z06 GT3.R
LMGT3

PILOTES

Peter Dempsey

Irlande
40 ans / Bronze
Rookie

Salih Yoluç

Turquie
40 ans / Silver
5 participations

1er GTE-Am en 2020

Charlie Eastwood

Angleterre
30 ans / Gold
6 participations

- 1er GTE-Am en 2020,
- 2e GTE-Am en 2021,
- 3e LMGT3 en 2025

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **V8 5,5l atmo**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Corvette**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le tandem Yoluç/Eastwood a déjà roulé 3 fois ensemble au Mans, à chaque fois chez TF Sport.

TEAM GUIDE

Vista AF Corse

ITALIE

#54

Ferrari 296 GT3 EVO
LMGT3

PILOTES

Thomas Flohr

Suisse
66 ans / Bronze
9e participations

2e GTE-Am en 2018

Francesco Castellacci

Monaco
39 ans / Silver
10 participations

2e GTE-Am en 2018

Davide Rigon

Italie
39 ans / Platinum
11 participations

2e GTE-Pro en 2015,
3e GTE-Pro en 2022

CARACTÉRISTIQUES

Pneumatiques :	**GOODYEAR**
Moteur :	**V6 2,9l biturbo**
Boîte :	**6 rapports séquentielle**
Architecture :	**moteur central arrière**
Transmission :	**propulsion**
Châssis :	**Ferrari**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Francesco Castellacci et Thomas Flohr roulent ensemble au Mans chaque année depuis 2017. Rigon est le 3e pilote depuis 2023.

TEAM GUIDE

Kessel Racing

SUISSE

#57

Ferrari 296 GT3 EVO
LMGT3

PILOTES

Takeshi Kimura

Japon
55 ans / Bronze
7 participations

5e GTE-Am en 2019

Conrad Laursen

Danemark
19 ans / Silver
1 participation

8e LMGT3 en 2024

Daniel Serra

Brésil
42 ans / Platinum
9 participations

1er GTE-Pro en 2017,
1er GTE-Pro en 2019,
2e GTE-Pro en 2020,
2e GTE-Pro en 2022

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **GOODYEAR**
- Moteur : **V6 3,0l biturbo**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- Architecture : **moteur central arrière**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **Ferrari**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Daniel Serra est le fils de Chico Serra qui compte 18 départs en F1.

TEAM GUIDE

Garage 59

ANGLETERRE

#58

McLaren 720S GT3 EVO
LMGT3

PILOTES

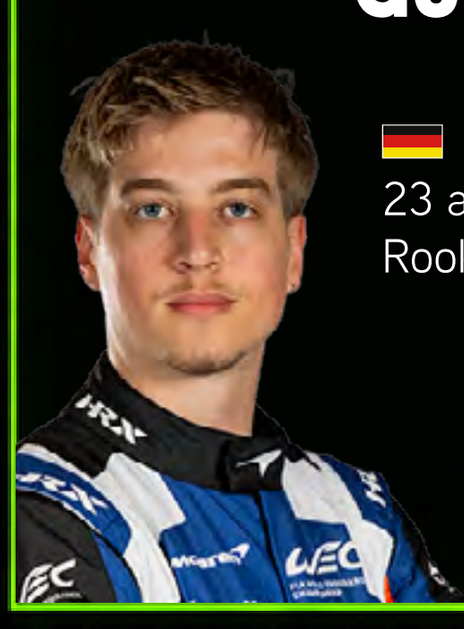
Alexander West

Suède
60 ans / Bronze
2 participations

Finn Gehrsitz

Allemagne
21 ans / Silver
1 participation

Benjamin Goethe



Allemagne
23 ans / Gold
Rookie

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **V8 4,0l biturbo**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **McLaren**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Benjamin Goethe est le fils de Roald Goethe qui compte trois participations aux 24H du Mans. Oliver Goethe, le frère de Benjamin, évolue en Formule 2.

TEAM GUIDE

Racing Spirit of Léman

FRANCE

#59

Aston Martin Vantage GT3 EVO

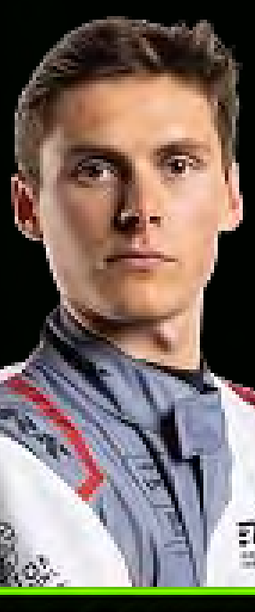
LMGT3

PILOTES

Clément Mateu

France
45 ans / Bronze
Rookie

Marius Fossard



France
22 ans / Silver
Rookie

Valentin Haase-Clot

France
30 ans / Gold
2 participations

13e LMGT3 en 2025

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **GOODYEAR**
- Moteur : **V8 4,0l biturbo**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- Architecture : **moteur central arrière**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **Aston Martin**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Racing Spirit of Léman est fidèle à Aston Martin aussi bien en GT3 qu'en GT4.

TEAM GUIDE

Iron Lynx

ITALIE

Mercedes-AMG GT3
LMGT3

#61

PILOTES

Martin Berry

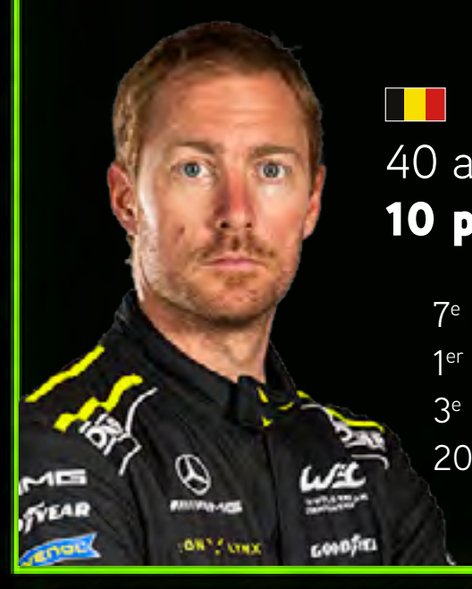
Australie
49 ans / Bronze
1 participation

Rui Andrade

Angola
26 ans / Silver
5 participations

2e LMP2 en 2023,
3e LMGT3 en 2025

Maxime Martin



Belgique
40 ans / Platinum
10 participations

7e LMP1 en 2011,
1er GTE-Pro en 2020
3e LMP2 Pro-Am en 2023

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **GOODYEAR**
- Moteur : **V8 6,3l atmo**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- Architecture : **moteur central arrière**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **Mercedes**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Maxime Martin était le coéquipier de Valentino Rossi au Mans en 2024.

TEAM GUIDE

Team Qatar by Iron Lynx

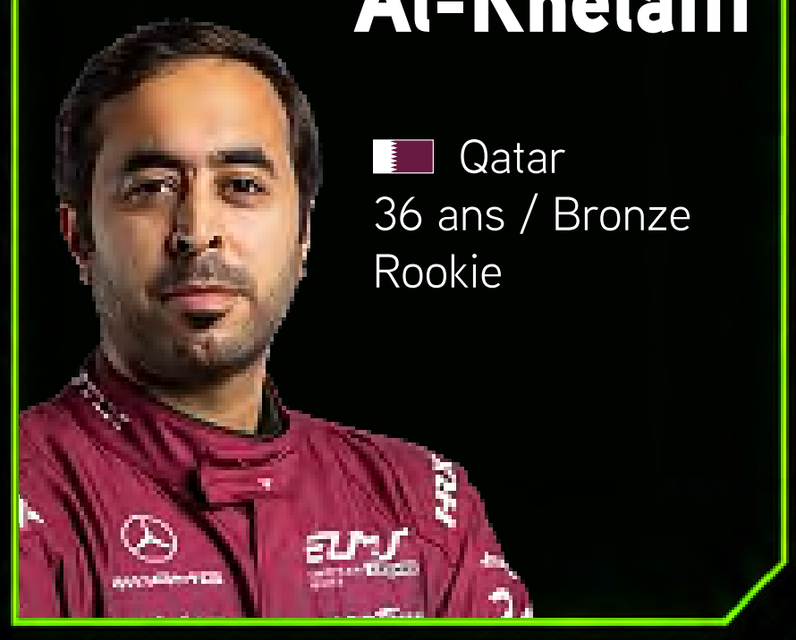
QATAR

#62

Mercedes-AMG GT3
LMGT3

PILOTES

Abdulla Al-Khelaifi



Qatar
36 ans / Bronze
Rookie

Julian Hanses

Allemagne
28 ans / Silver
Rookie

Giuliano Alesi

France
26 ans / Gold
Rookie

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **GOODYEAR**
- Moteur : **V8 6,3l atmo**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- Architecture : **moteur central arrière**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **Mercedes**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Abdulla Al-Khelaifi est ingénieur pour la société Qatar Petroleum.

TEAM GUIDE

Team WRT

BELGIQUE

BMW M4 GT3 EVO
LMGT3

#69

PILOTES

Anthony McIntosh

Etats-Unis
51 ans / Bronze
Rookie

Parker Thompson

Canada
28 ans / Silver
Rookie

Dan Harper

Angleterre
25 ans / Platinum
Rookie

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **6 cylindres 3.0l biturbo**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Mercedes**

LE SAVIEZ-VOUS ?

La BMW M4 GT3 n°69 change de livrée sur chaque meeting WEC cette saison grâce à une initiative de son pilote Anthony McIntosh. Celle du Mans rappelle la McLaren de 1997.

TEAM GUIDE

Kessel Racing

SUISSE

#74

Ferrari 296 GT3 EVO
LMGT3

PILOTES

Dustin Blattner

Etats-Unis
40 ans / Bronze
Rookie

Lorenzo Patrese

Italie
20 ans / Silver
Rookie

Dennis Marschall

Allemagne
29 ans / Platinum
Rookie

CARACTÉRISTIQUES

Pneumatiques :	**GOODYEAR**
Moteur :	**V6 3,0l biturbo**
Boîte :	**6 rapports séquentielle**
Architecture :	**moteur central arrière**
Transmission :	**propulsion**
Châssis :	**Ferrari**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Kessel Racing doit son invitation au titre GTWC Europe dans la Bronze Cup.

TEAM GUIDE

Proton Competition

ALLEMAGNE

#77

Ford Mustang GT3 EVO
LMGT3

PILOTES

Eric Powell

Etats-Unis
40 ans / Bronze
Rookie

Ben Tuck

Angleterre
28 ans / Silver
2 participations

4e LMGT3 en 2024

Sebastian Priaulx

Angleterre /
25 ans / Gold
1 participation

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **V8 5,4l atmo**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Ford**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Ben Tuck a uniquement connu la Ford Mustang / Proton Competition au Mans.

TEAM GUIDE

Akkodis ASP Team

FRANCE

#78

Lexus RC F GT3
LMGT3

PILOTES

Tom van Rompuy

Belgique
38 ans / Bronze
3 participations

3e LMGT3 en 2025
1er LMP Pro-Amm en 2023

Hadrien David

France
22 ans / Silver
Rookie

Jack Hawksworth

Angleterre
35 ans / Gold
2 participations

- 10e LMGT3 en 2024

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **V8 5,4l atmo**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Lexus**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Jack Hawksworth, pilote Lexus en IMSA, dispute ses 3e 24H du Mans pour Akkodis ASP Team.

TEAM GUIDE

Iron Lynx

ITALIE

#79

Mercedes-AMG GT3
LMGT3

PILOTES

Johannes Zelger

Italie
46 ans / Bronze
Rookie

Matteo Cressoni

Italie
41 ans / Silver
7 participations

5e GTE-Am en 2015,
3e GTE-Am en 2021

Lin Hodenius

Pays-Bas
19 ans /Silver
1 participation

12e LMGT3 en 2025

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **V8 6,3l atmo**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Mercedes**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Après Ferrari et Lamborghini, Iron Lynx poursuit avec Mercedes-AMG au Mans.

TEAM GUIDE

Akkodis ASP Team

FRANCE

#87

Lexus RC F GT3
LMGT3

PILOTES

Petru Umbrarescu

Roumanie
32 ans / Bronze
1 participation

- 5e LMGT3 en 2025

Clemens Schmid

Autriche
35 ans / Silver
1 participation

- 5e LMGT3 en 2025

José Maria Lopez

Argentine
43 ans / Platinum
9 participations

- 2e LMP1 en 2018,
- 2e LMP1 en 2019,
- 3e LMP1 en 2020,
- 1er en 2021,
- 2e en 2022,
- 2e en 2024,
- 5e LMGT3 en 2025

CARACTÉRISTIQUES

Pneumatiques :	**GOODYEAR**
Moteur :	**V8 5,4l atmo**
Boîte :	**6 rapports séquentielle**
Architecture :	**moteur central arrière**
Transmission :	**propulsion**
Châssis :	**Lexus**

LE SAVIEZ-VOUS ?

L'équipage de la n°87 est identique à celui de 2025.

TEAM GUIDE

Proton Competition

ALLEMAGNE

#88

Ford Mustang GT3 EVO
LMGT3

PILOTES

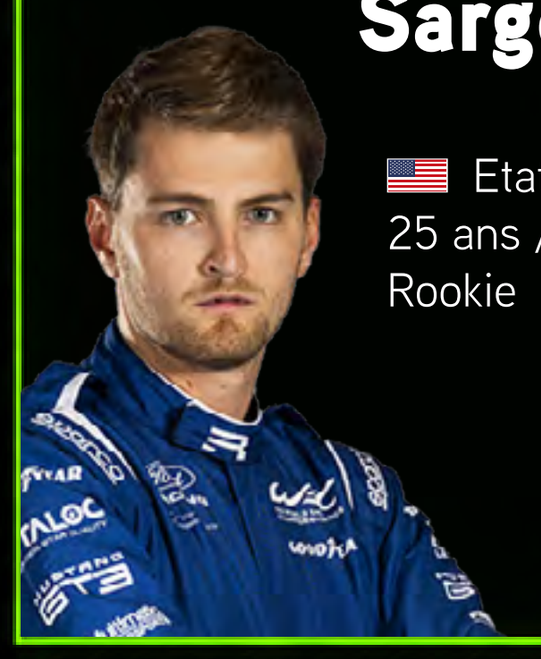
Stefano Gattuso

Italie
42 ans / Bronze
1 participation

Giammarco Levorato

Italie
22 ans / Silver
1 participation

Logan Sargeant



Etats-Unis
25 ans / Platinum
Rookie

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **GOODYEAR**
- Moteur : **V8 5,4l atmo**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- Architecture : **moteur central arrière**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **Ford**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Outre le programme WEC, l'ancien pilote de F1 Logan Sargeant a roulé en IMSA dans la catégorie LMP2.

TEAM GUIDE

Manthey DK Engineering

ALLEMAGNE

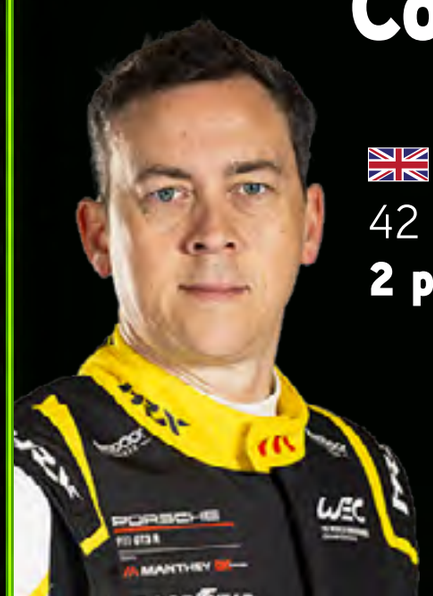
#91

Porsche 911 GT3 R EVO

LMGT3

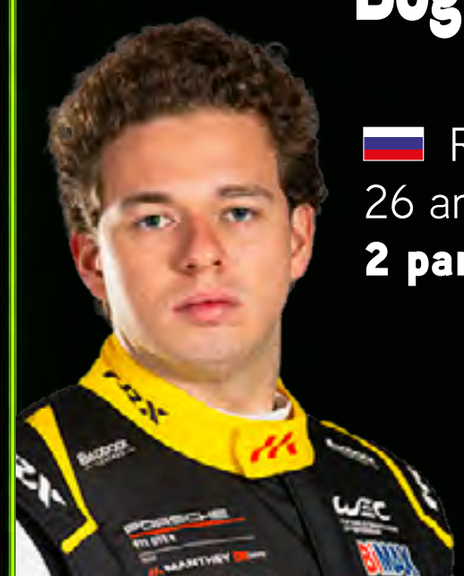
PILOTES

James Cottingham



Angleterre
42 ans / Bronze
2 participations

Timur Boguslavskiy



Russie
26 ans / Silver
2 participations

Ayhancan Güven

Turquie
28 ans / Platinum
Rookie

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **6 cylindres à plat 4,2l atmo**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Porsche**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Timur Boguslavskiy pilotait une Lexus en 2024, une BMW en 2025 et donc une Porsche en 2026.

TEAM GUIDE

The Bend Manthey

ALLEMAGNE

#92

Porsche 911 GT3 R EVO
LMGT3

PILOTES

Yasser Shahin

Australie
49 ans / Bronze
2 participations

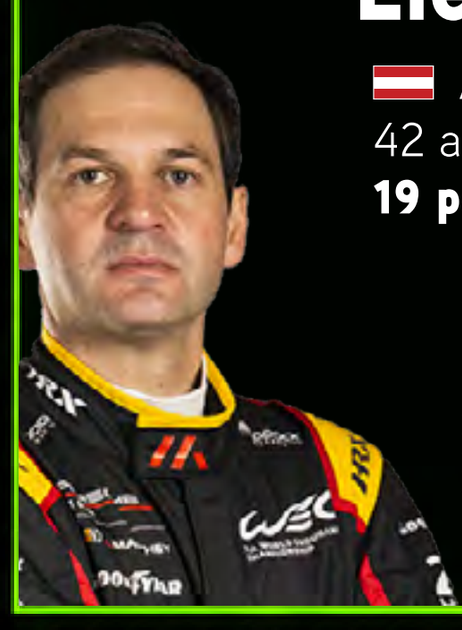
1er LMGT3 en 2024

Riccardo Pera

Italie
26 ans / Silver
6 participations

2e GTE-Am en 2020,
4e GTE-Am en 2022,
3e GTE-Am en 2023,
1er LMGT3 en 2025

Richard Lietz



Autriche
42 ans / Platinum
19 participations

1er GT2 en 2007,
1er GT2 en 2010,
1er GTE-Pro en 2013,
3e GTE-Pro en 2014,
2e GTE-Pro en 2018,
2e GTE-Pro en 2019,
1er GTE-Pro en 2022,
1er LMGT3 en 2024,
1er LMGT3 en 2025

CARACTÉRISTIQUES

	Pneumatiques : **GOODYEAR**
	Moteur : **6 cylindres à plat 4,2l atmo**
	Boîte : **6 rapports séquentielle**
	Architecture : **moteur central arrière**
	Transmission : **propulsion**
	Châssis : **Porsche**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Richard Lietz est présent aux 24H du Mans sans interruption depuis 2007, à chaque fois sur une Porsche 911.

TEAM GUIDE

Richard Mille AF Corse

ITALIE

#150

Ferrari 296 GT3 EVO
LMGT3

PILOTES

Custodio Toldeo

Brésil
50 ans / Bronze
1 participation

Lilou Wadoux

France
25 ans / Silver
3 participations

9e LMP2 en 2022

Riccardo Agostini

Italie
32 ans / Gold
1 participation

CARACTÉRISTIQUES

- Pneumatiques : **GOODYEAR**
- Moteur : **V6 3,0 L biturbo**
- Boîte : **6 rapports séquentielle**
- Architecture : **moteur central arrière**
- Transmission : **propulsion**
- Châssis : **Ferrari**

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le même trio a terminé 11e en LMGT3 en 2025 sur la même auto.

DORIANE PIN

RENOUE AVEC L'ENDURANCE

INTERVIEW

2026, le retour aux sources pour Doriane Pin
La Française, qui avait orienté ces dernières saisons sa carrière vers la monoplace avec le soutien de Mercedes, renoue avec un programme Endurance cette année en LMP2 après un premier passage dans la catégorie en 2023 et 2024.

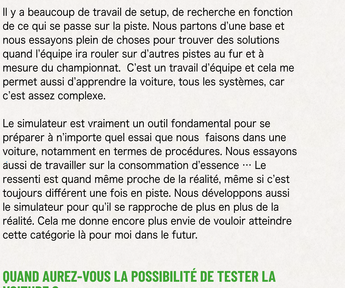
Championne F1 Academy en titre, la Francilienne évolue en European Le Mans Series et aux 24 Heures du Mans avec Duqueine Team sur l'Oreca 07 partagée avec Julien Andlauer et Richard Verschoor. Un engagement derrière qui se cache la structure R-ace GP, bien connue des championnats monoplace. De quoi tisser un lien particulier avec la jeune Française.

En parallèle de son retour en Endurance sur un programme de course complet, Doriane Pin sera également impliquée avec Peugeot Sport en tant que pilote de développement sur le projet 9X8. Sans oublier un poste identique avec Mercedes-AMG F1. En amont de l'édition 2026 des 24 Heures du Mans, Doriane Pin fait le point sur une année charnière.

VOTRE DÉBUT DE SAISON ELMS EST CONVAINCANT. C'EST UNE BONNE RAMPE DE LANCEMENT AVANT LE MANS...

Les deux premières courses ELMS étaient très positives. Nous avons terminé deux fois troisième en Pro-Am et nous sommes en tête du championnat. Donc c'est c'est très chouette. Il y a R-ace GP qui travaille désormais avec Duqueine donc il y a beaucoup de changements dans l'équipe : tout le monde doit se mettre en place et nous avons énormément travaillé en cet hiver pour tout aligner et être bon dès le début à Barcelone.

L'ELMS est un championnat ultra relevé et nous roulons dans la catégorie la plus rapide en LMP2. C'est un bon travail en amont de ce que je fais à côté avec Peugeot.
Si ce sont deux différentes équipes, il y a énormément de similitudes dans notre travail et dans l'approche de la course.



LES AUTOMATISMES SONT-ILS REVENUS RAPIDEMENT ?

Oui. Après c'est sûr que faire deux années en monoplace où tu es toute seule dans la voiture et que tu gères tes réglages... en Endurance, c'est l'esprit d'équipe avant tout :
il faut tout partager pour faire avancer l'équipe. Il y a aussi cette gestion de trafic qui est l'une des plus grosses parties à gérer et que nous n'avons pas en monoplace.

COMMENT ABORDEZ-VOUS LES 24 HEURES DU MANS, SACHANT QUE VOUS SEREZ CETTE FOIS EN CLASSE LMP2 PRO ?

J'ai deux très bons équipiers avec Julien Andlauer et Richard Verschoor. Je pense qu'il y a quelque chose à faire sur les 24 Heures. L'objectif serait de faire podium. Gagner, ce serait fabuleux.

POUVEZ-VOUS NOUS DÉCRIRE COMMENT S'EST DÉROULÉE L'INTÉGRATION EN PARALLÈLE CHEZ PEUGEOT ? QUEL EST VOTRE QUOTIDIEN ?

J'ai pas mal de travail sur simulateur pour développer la voiture actuelle, donner du feedback en tant que pilote pour continuer à améliorer la voiture pour l'équipe cette année, pour s'en servir pour pour leur performance en piste. Il y a beaucoup de paramètres à tester sur simulateur. Pour moi, l'important est de donner mon meilleur feedback à chaque fois et progresser. Je suis également présente sur des courses comme à Spa pour suivre le déroulé des week-ends, apprendre, écouter un maximum ce que disent les pilotes et les ingénieurs. C'est important de passer du temps ensemble pour créer quelque chose.

SUR QUELS POINTS SPÉCIFIQUES VOUS DEMANDE-T-ON DE TRAVAILLER ? DU SETUP ?

Il y a beaucoup de travail de setup, de recherche en fonction de ce qui se passe sur la piste. Nous partons d'une base et nous essayons plein de choses pour trouver des solutions quand l'équipe ira rouler sur d'autres pistes au fur et à mesure du championnat. C'est un travail d'équipe et cela me permet aussi d'apprendre la voiture, tous les systèmes, car c'est assez complexe.

Le simulateur est vraiment un outil fondamental pour se préparer à n'importe quel essai que nous faisons dans une voiture, notamment en termes de procédures. Nous essayons aussi de travailler sur la consommation d'essence ··· Le ressenti est quand même proche de la réalité, même si c'est toujours différent une fois en piste. Nous développons aussi le simulateur pour qu'il se rapproche de plus en plus de la réalité. Cela me donne encore plus envie de vouloir atteindre cette catégorie là pour moi dans le futur.

QUAND AUREZ-VOUS LA POSSIBILITÉ DE TESTER LA VOITURE ?

Il y a un roulage prévu en fin d'année avec le WEC et avec Peugeot. Ce sera la première fois que je monterai dans la voiture. Nous nous préparons forcément pour cet événement et j'espère que cela ouvrira des portes pour les années à venir.

POUR TOUT SAVOIR ET TOUT COMPRENDRE DE L'ENDURANCE, UNE SEULE SOLUTION

REJOIGNEZ LA COMMUNAUTÉ

ENDURANCE-INFO

ALL SPORTSCAR NEWS

3€/MOIS

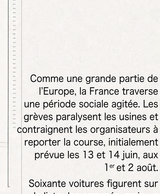
Soit 36€/an (l'abonnement est pour un an)

- ACCÈS À L'INTÉGRALITÉ DES ARTICLES
- POSSIBILITÉ D'ÊTRE RÉDACTEUR D'UN JOUR
- CONCOURS
- PROPOSER DES SUJETS

ABONNEZ-VOUS

UNE ANNÉE EN 6 UNE ANECDOTE !

1926



La 4e édition des 24 Heures du Mans réunit 41 engagés et voit, pour la première fois, le cap des 2 500 kilomètres franchi. La marque française Lorraine-Dietrich réalise un remarquable triplé.

Le circuit, long de 17,262 km, bénéficie d'importantes évolutions : la ligne droite des Hunaudières reçoit un nouveau revêtement avec l'expérimentation de trois types de bitume différents. Les infrastructures progressent également avec le retour de l'ACO aux Raineries, la construction de tribunes en dur, l'aménagement de parkings de 3 000 places et l'éclairage de la zone des tribunes de 20 heures à 6 heures du matin.

1936

Comme une grande partie de l'Europe, la France traverse une période sociale agitée. Les grèves paralysent les usines et contraignent les organisateurs à reporter la course, initialement prévue les 13 et 14 juin, aux 1er et 2 août.

Soixante voitures figurent sur la liste des engagés, mais un calendrier international trop chargé conduit finalement à l'annulation pure et simple de l'épreuve. Pourtant, plusieurs constructeurs français - Bugatti, Citroën, Delage, Delahaye, Simca et Talbot - étaient prêts à défendre les couleurs nationales.

1956

Un an après le dramatique accident de 1955, les organisateurs entreprennent une profonde transformation des 24 Heures du Mans afin de restaurer leur image. Installations, tracé, règlement et revêtement sont largement revus.

La course est exceptionnellement disputée les 28 et 29 juillet. La courbe Dunlop est déplacée et redessinée avec un rayon plus important afin d'améliorer la sécurité. Une cuve de 45 000 litres de carburant est installée loin derrière les stands, tandis qu'un nouveau tableau d'affichage, plus lisible, reste animé par les jeunes scouts.

Quarante-neuf voitures prennent le départ, mais seulement quatorze rallient l'arrivée. Jaguar s'impose devant Aston Martin et Ferrari.

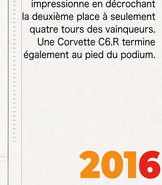
1966

L'édition 1966 reste l'une des plus mythiques de l'histoire de l'épreuve. Henry Ford II, présent au Mans pour donner le départ, assiste au triomphe des Ford GT40 Mk II face à Ferrari et Porsche.

Cette rivalité légendaire, popularisée des décennies plus tard au cinéma, débouche sur un triplé historique de Ford. Bruce McLaren et Chris Amon remportent la victoire.

L'année 1966 marque également l'inauguration du Circuit Bugatti.

1976



La 44e édition se déroule hors championnat et se distingue par une grande diversité technique. Sept catégories de voitures sont admises au départ avec une réglementation laissant davantage de liberté en matière de consommation.

Seize constructeurs sont représentés parmi les 55 concurrents engagés. Cette année marque aussi les débuts d'Inaltera, projet porté notamment par Jean Rondeau et Charles James.

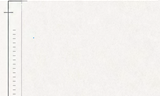
Porsche s'impose grâce à la 936 pilotée par Jacky Ickx et Gijs van Lennep.

Le retour de Jaguar au Mans attire tous les regards, mais cette édition marque aussi une avancée majeure sur le plan médiatique.

La nouvelle chaîne privée La Cinq met en place un important dispositif de retransmission animé par Roger Zabel. Le présentateur Marc Menant participe lui-même à la course au volant d'une Rondeau M482 partagée avec Jean-Philippe Grand et Jacques Goudchaux.

De son côté, Porsche domine largement l'épreuve en plaçant neuf voitures dans le top 10 final.

1986



L'édition 1996 promet un duel spectaculaire entre prototypes et GT. Finalement, la victoire revient à la TWR Porsche engagée par Joest Racing face aux nouvelles Porsche 911 GT1 officielles.

La voiture n°7 domine outrageusement l'épreuve en passant 4 569,6 km en tête sur les 4 814,4 km parcourus.

Cette année-là, Alex Wurz devient le plus jeune vainqueur de l'épreuve à 22 ans.

1996

L'édition 2006 marque le début de l'ère du diesel au Mans. Audi engage deux R10 TDI après avoir présenté son programme près de la Tour Eiffel.

Le pari est immédiatement gagnant : Frank Biela, Marco Werner et Emanuele Pirro offrent la victoire à Audi.

Chez Pescarolo, Sébastien Loeb impressionne en décrochant la deuxième place à seulement quatre tours des vainqueurs. Une Corvette C6.R termine également au pied du podium.

2006

La 84e édition reste gravée dans les mémoires pour son incroyable dénouement. Alors que Toyota semble se diriger vers une victoire historique avec la TS050 Hybrid, le destin bascule dans les derniers instants de la course.

À quelques minutes de l'arrivée, Kazuki Nakajima tombe en panne devant les stands, anéantissant les espoirs du constructeur japonais.

Porsche récupère finalement la victoire au terme d'un final dramatique devenu l'un des moments les plus marquants de l'histoire des 24 Heures du Mans.

2016

RAYMOND BOUTINAUD

LA PORSCHE 928 QUI DÉFIA LE MANS : L'INCROYABLE PARI

Dans l'histoire des 24 Heures du Mans, certaines aventures dépassent largement le simple cadre sportif. Celle de la Porsche 928 engagée au début des années 1980 appartient incontestablement à cette catégorie. À cette époque, personne n'imagine voir la grande GT à moteur avant de Stuttgart prendre le départ dans la Sarthe. Pas même Porsche.

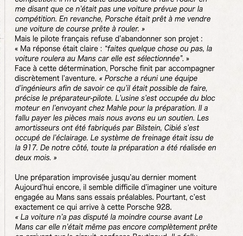
Pourtant, contre l'avis initial de l'usine, Raymond Boutinaud va transformer une 928 accidentée en véritable voiture d'endurance, jusqu'à décrocher un podium en catégorie GT. Le préparateur français nourrit alors une ambition aussi audacieuse qu'inattendue : engager une 928 aux 24 Heures du Mans 1983.

UNE IDÉE NÉE PRESQUE PAR HASARD

Au début des années 1980, Raymond Boutinaud évolue en Championnat de France au volant d'une Porsche 911. Parallèlement, il possède une Porsche 928 achetée accidentée. Rien ne destine alors cette voiture à la compétition. L'idée du Mans naît presque spontanément. *« À cette époque, je roulais sur une Porsche 911, se souvient Raymond Boutinaud. J'avais cette 928 achetée accidentée. Un jour, mon épouse vient me voir sur un circuit et l'idée était de voir ce que valait cette 928 sur circuit. Je lui ai de suite trouvé des qualités de tenue de route et de comportement assez exceptionnelles. L'idée d'aller plus loin est venue comme cela. »*

Très vite, le spécialiste Porsche réunit un équipage composé de Patrick Gonin, Alain Le Page et Raymond Boutinaud lui-même, sans même savoir si la voiture pourra réellement prendre le départ au Mans. Puis survient un événement aussi rare qu'improbable : la 928 est retenue pour les 24 Heures du Mans avant même d'être préparée en configuration compétition.

« La voiture a été sélectionnée pour l'épreuve, poursuit Boutinaud. *Ensuite, fallait-il encore la qualifier mais la 928 n'était toujours pas équipée en version compétition. Il a donc fallu cavaler pour préparer l'auto. Le timing était serré puisque nous avions seulement deux mois pour cela. C'est assez rare pour être souligné que nous avons eu l'invitation avant la préparation de la 928. »*



PORSCHE SCEPTIQUE FACE AU PROJET

La principale difficulté apparaît immédiatement : la Porsche 928 n'a jamais été conçue pour courir en endurance. Raymond Boutinaud contacte alors Porsche Allemagne afin d'obtenir un soutien technique. À Stuttgart, l'accueil se montre particulièrement réservé.

« J'ai donc pris contact avec Porsche Allemagne, sourit-il. *À cette époque, Jürgen Barth s'occupait du service compétition. Il m'a de suite dissuadé de la faire rouler en me disant que ce n'était pas une voiture prévue pour la compétition. En revanche, Porsche était prêt à me vendre une voiture de course prête à rouler. »*

Mais le pilote français refuse d'abandonner son projet : « Ma réponse était claire : *"faites quelque chose ou pas, la voiture roulera au Mans car elle est sélectionnée"*. » Face à cette détermination, Porsche finit par accompagner discrètement l'aventure. *« Porsche a réuni une équipe d'ingénieurs afin de savoir ce qu'il était possible de faire, précise le préparateur-pilote. L'usine s'est occupée du bloc moteur en l'envoyant chez Mahle pour la préparation. Il a fallu payer les pièces mais nous avons eu un soutien. Les amortisseurs ont été fabriqués par Bilstein, Cibié s'est occupé de l'éclairage. Le système de freinage était issu de la 917. De notre côté, toute la préparation a été réalisée en deux mois. »*

Une préparation improvisée jusqu'au dernier moment Aujourd'hui encore, il semble difficile d'imaginer une voiture engagée au Mans sans essais préalables. Pourtant, c'est exactement ce qui arrive à cette Porsche 928. *« La voiture n'a pas disputé la moindre course avant Le Mans car elle n'était même pas encore complètement prête en arrivant sur le circuit*, confesse Boutinaud. *Il a fallu terminer l'installation du faisceau électrique. Le moteur n'avait jamais tourné avant d'arriver sur le circuit. Aucun réglage en amont, rien… »*

L'équipe improvise alors des essais sur route ouverte durant la semaine mancelle. *« Durant la semaine, nous sommes allés rouler sur des petites routes autour du Mans afin de tester le tout. Nous n'avons pas rencontré le moindre problème. Les pilotes ne connaissaient pas du tout la 928. »*

La qualification reste modeste avec une dernière place sur la grille en 4'35"940, mais la course va rapidement prendre une tournure inattendue.

« Nous avons qualifié l'auto en queue de peloton, regrette son pilote. *Après trois heures de course, on s'est retrouvé en tête de la catégorie GT sans le moindre tableau de marche. L'objectif était de rouler et d'aller le plus loin possible. »*

Devant cette performance inattendue, les ingénieurs Porsche présents sur le circuit réagissent finalement le stand afin d'apporter leur soutien technique à l'équipe française.

UNE RÉPARATION DE FORTUNE AU CŒUR DE LA NUIT

L'aventure manque toutefois de s'interrompre brutalement après une sortie de piste entraînant la casse d'un moyeu de roue. Sans pièce de rechange disponible sur place, l'équipe se rapproche alors de Bilstein afin d'en fabriquer une nouvelle dans l'urgence. L'intervention coûte néanmoins cinq heures de réparation. La 928 rallie finalement l'arrivée, mais sans être classée.

LE PODIUM EN 1984

L'histoire ne s'arrête pourtant pas à cette première participation. En 1984, la même Porsche 928 revient dans la Sarthe avec plusieurs évolutions techniques apportées par le préparateur de Villeneuve-Saint-Georges. *« L'année suivante, on revient avec la même auto mais légèrement modifiée avec cette fois un podium en GT en dépit d'un souci de joint de culasse*, explique Boutinaud. *Entre les deux éditions du Mans, nous avons tout de même roulé sur différentes courses du Championnat du Monde. »* Associés à Philippe Renault et Georges Guinand, Raymond Boutinaud et sa 928 décrochent la 22e place au général ainsi que la troisième position de la catégorie B. Une performance qui fait entrer cette auto dans une catégorie à part dans l'histoire de Porsche.

Une voiture unique préservée jusqu'à aujourd'hui Quarante ans plus tard, ce châssis demeure une pièce absolument singulière.

« C'est un châssis unique, se félicite son pilote. *Après Le Mans 1984, il a été conservé. J'ai juste tenté l'expérience du Rallye du Touquet à son volant. La 928 est une grosse voiture avec moteur avant très performante et fiable. »* Une autre Porsche 928 développée pour la compétition a bien existé aux États-Unis, mais dans une configuration très différente avec une carrosserie en aluminium. Longtemps oubliée, la voiture française est restée stockée durant près de trente ans avant de renaître récemment. Il est désormais prévu de la revoir en piste sur le grand circuit des 24 Heures du Mans en juillet prochain à l'occasion de Le Mans Classic. Pour concrétiser ce retour, un budget conséquent reste toutefois à réunir. Revoir cette 928 si atypique reprendre la piste plus de quarante ans après ses débuts en compétition constituerait un magnifique clin d'œil à une époque où la passion et l'audace permettaient encore de défier les certitudes des constructeurs.

WEC 2026

LE POINT AU CHAMPIONNAT WEC

Avec un début de saison tronqué en raison du report des 1 812 km du Qatar, en raison de la situation géopolitique au Moyen-Orient, seules deux épreuves ont été disputées en amont des 24 Heures du Mans. Un première depuis 2022.

Toyota Racing à Imola et BMW M Team WRT sur ses terres à Spa ont dominé les deux premières épreuves de la saison. La marque japonaise a usé de sa science de la course pour s'imposer sur les terres de Ferrari AF Corse, alors que BMW M Team WRT s'est appuyé sur une stratégie impeccable pour s'offrir sa première victoire en WEC depuis les débuts de l'alliance germano-belge.

De fait, la marque allemande et Rene Rast – Robin Frijns pointent en tête des classements. Le duo de la M Hybrid V8 n°20 compte 35 points, contre 26 à Sébastien Buemi, Brendon Hartley et Ryo Hirakawa, lauréats avec la TR010 Hybrid n°8 en Italie. Vainqueur avec Rast et Frijns en Belgique, Sheldon van der Linde, qui avait manqué les 6 Heures d'Imola, est 3e avec 25 points. Contrairement à l'année passée où Ferrari monopolisait les premières places avant les 24 Heures du Mans, le premier équipage Ferrari est 6e avec le trio Miguel Molina – Nicklas Nielsen – Antonio Fuoco (23 pts).

Chez les Constructeurs, BMW compte 59 points, avec le doublé réalisé à Spa, et compte sept unités devant Ferrari et 17 sur Toyota.

En LMGT3, Manthey Racing, titré en 2025, pointe en tête du classement avec l'équipage de la Porsche 911 LMGT3 R EVO n°92 – The Bend Manthey de Richard Lietz, Yasser Shahin et Riccardo Pera. Avec la même recette utilisée depuis des années par la structure d'Olaf Manthey : la régularité. Deux fois troisièmes, Lietz, Shahin et Pera possèdent 30 points avant de se présenter aux 24 Heures du Mans sur une épreuve que Lietz et Pera ont remporté l'an passé avec Ryan Hardwick. Vainqueurs à Spa, Marvin Kirchhöfer, Antares Au et Tom Fleming (McLaren 720S LMGT3 EVO n°10 – Garage 59) suivent à 4 points, et ont effacé leur désillusion d'Imola où la victoire avait échappé au trio dans la dernière demi-heure après un souci d'alternateur. Dan Harper, Parker Thompson et Anthony McIntosh (BMW M4 LMGT3 EVO n°69 – Team WRT), qui avaient récupéré le succès en Italie, complètent le tiercé de tête avec 25 points.

2026 GUIDE

ACCÈS RAPIDE

GRILLE DE DÉPART

LES
24 HEURES
DU MANS

LES CLASSEMENTS
HEURE PAR HEURE

LES CHRONOS DU ***DIMANCHE***

ESSAIS LIBRES 1

ESSAIS LIBRES 1
PAR CATÉGORIE

ESSAIS LIBRES 1
PAR PILOTES

QUALIFICATIONS

QUALIFICATIONS
PAR CATÉGORIE

QUALIFICATIONS
PAR PILOTES

ESSAIS LIBRES 2

ESSAIS LIBRES 2
PAR CATÉGORIE

ESSAIS LIBRES 2
PAR PILOTES

24h LE MANS

LES CLASSEMENTS
HEURE PAR HEURE

LES CHRONOS DU ***JEUDI***

ESSAIS LIBRES 3

ESSAIS LIBRES 3
PAR CATÉGORIE

ESSAIS LIBRES 3
PAR PILOTES

HYPERPOLE + QUALIFICATIONS

ESSAIS LIBRES 4

ESSAIS LIBRES 4
PAR CATÉGORIE

ESSAIS LIBRES 4
PAR PILOTES

2026 CLASSEMENTS

HEURE PAR HEURE

- H + 1
- H + 2
- H + 3
- H + 4
- H + 5
- H + 6
- H + 7
- H + 8
- H + 9
- H + 10
- H + 11
- H + 12
- H + 13
- H + 14
- H + 15
- H + 16
- H + 17
- H + 18
- H + 19
- H + 20
- H + 21
- H + 22
- H + 23
- ARRIVÉE

Remerciements

Endurance-Info tient à remercier tous les partenaires qui ont adhéré à l'idée d'un guide complet pour les 24 Heures du Mans.
Un grand merci à l'agence Vif-Argent pour la conception du guide et sa réactivité.

Crédit photos : MPS Agency – DPPI – Asian LMS – Richard Mille Aston Martin – ACO – Go

ENDURANCE-INFO.COM
All sportscars news

20 ans de passion endurance

Rendez-vous en 2027

endurance-info.com