



## 24 HEURES DU MANS

# Hypercar, LMDH... Le Mans dessine son avenir

**Futur.** Lors de sa traditionnelle conférence de presse, l'ACO a présenté les grandes lignes de son avenir. Il passera par le fameux Hypercar dès 2021, le LMDH en 2022, et l'Hydrogène en 2024.

**LMDh**  
SPECIFICATIONS GÉNÉRALES 2022

1030 kg POIDS MINIMUM

500 kW (env. 675 cv) PUISSANCE COMBINÉE  
(MOTEUR - SYSTÈME HYBRIDE)

IMSA

dallara

LIGIER

Multimatic  
MOTORSPORTS

ORECA

Quatre constructeurs de châssis, un poids régulé, un système hybride standard et une identité propres aux constructeurs automobiles engagés...  
Le LMDH devrait séduire, surtout avec son prix contenu.

PHOTO : OLIVIER BERNARD



### **Nouvelle catégorie, nouveaux constructeurs**

Dès la saison prochaine, la catégorie reine sera l'Hypercar. Un nom bien déjà connu que l'ACO a souhaité conserver. Le LMH entrera en action en 2021 avec « **avec plusieurs constructeurs annoncés : Toyota, Glickenhaus et ByKolles** », explique Richard Mille, président de la commission endurance de la FIA.

Sans oublier Peugeot qui fera son grand retour en 2022. En attendant, en 2021, c'est Alpine qui fera son retour, en engageant une LM P1 du règlement actuel, avec un programme de transition. « **On espère que cela se poursuivra par un programme plus ambitieux par la suite** », souffle Richard Mille.

### **Le LMDH, pour séduire l'Europe et les États-Unis**

Annoncée en janvier, la collabora-

tion entre l'ACO et l'IMSA (instance sportive américaine de l'Endurance) a accouché d'une catégorie, le LMDH. Elle permettra à ces prototypes de courir en WEC et au Mans, et aux États-Unis. Basés sur les châssis fournis par les constructeurs du LMP2 Oreca, Multimatic, Ligier et Dallara, ces prototypes présenteront des moteurs hybrides de 500 kW, soit 675 ch environ.

Les prototypes disposeront d'un système hybride commun développé par Bosch et Williams Engineering, ainsi que d'une boîte de vitesses standard étudiée par X-Trac. Le poids sera au minimum de 1 030 kg. Selon l'ACO et l'IMSA, une LMDH sans moteur devrait se situer, en termes de prix, aux alentours du million d'euros. « **Ces voitures pourront participer aux deux championnats IMSA et WEC**, se félicite John Doohan, président de l'IMSA. **De nombreux constructeurs**

**ont participé à son élaboration et on espère d'autres constructeurs avec nous. C'est une bonne nouvelle compte tenu du contexte actuel.** »

Au Mans, Pierre Fillon, président de l'ACO, estime que les premières LMDH pourront débarquer « **dès 2022** ». Les deux parties estiment que des annonces d'arrivées de constructeurs pourraient être faites rapidement. Porsche, Ferrari, Audi sont des noms régulièrement cités.

### **Un calendrier mondial allégé et revu**

Gérard Neveu, responsable du championnat du monde d'Endurance a annoncé ce vendredi le futur calendrier du championnat. « **Nous l'avons allégé à six courses pour répondre aux demandes des constructeurs et nous adapter aux conditions économiques actuelles. Ce calendrier reste soumis à l'évolution de la crise sanitaire. Pour le**

**moment, aucun clash n'aura lieu avec la Formule E ou l'IMSA.** »

**Le calendrier 2021 du WEC :** 13-14 mars : essais à Sebring (E-U) ; 19 mars : 1000 miles de Sebring ; 1<sup>er</sup> mai : 6 Heures de Spa ; 12-13 juin : 24 Heures du Mans ; 16 juillet : 6 Heures de Monza ; 26 septembre : 6 Heures de Fuji ; 20 novembre : 6 Heures de Bahreïn.

### **2024 et le rêve de l'Hydrogène**

Dans son esprit de laboratoire automobile, Le Mans fait le pari de l'Hydrogène dès 2024. En ce sens l'ACO a fait construire une deuxième évolution de son prototype de développement. Plus léger de 150 kg, « **il fait un pas en avant** », explique le manager du projet Jean-Michel Bouresche. « **Nous allons tester à l'automne avant de décider du programme de la saison 2021.** »

Guillaume NÉDÉLEC.