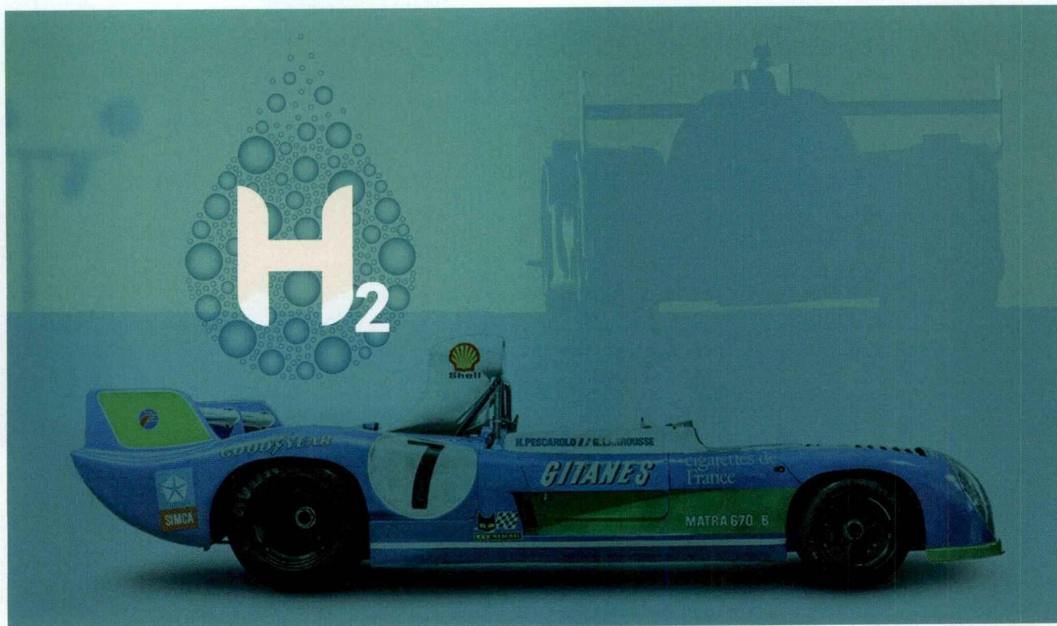


VINCENT MARIQUE

Vincent est un journaliste observateur attentif et critique du sport automobile. Il ne laisse pas sa passion prendre le pas sur l'analyse et ses réflexions sont dès lors toujours pertinentes.



NOUVEL ÂGE D'OR... OU CHANT DU CYGNE?

Je le reconnais: ne serait-ce que par le petit jeu de c... auquel se prêtent un sponsor et un manager autrichiens, la Formule 1 a le don de magacer et, pour moi, les disciplines phares du sport automobile sont l'Endurance et le Rallye. Cette année, Le Mans vivait une énième année de transition avant le vrai début d'une nouvelle ère dédiée aux Hypercars, mêlant LMH et LMDh. Le début d'un nouvel âge d'or pour l'Endurance.

Samedi 11 juin, au matin, les dizaines de milliers de spectateurs déjà présents autour du circuit de la Sarthe ont eu des frissons en entendant le chant du V12 des Matra MS670 victorieuses en 1972 et 1974, pilotées par Henri Pescarolo et Gérard Larrousse. Ce V12 Matra possède l'un des plus beaux timbres de l'histoire du sport auto. Bien loin de ceux des Toyota GR010 Hybrid qui allaient réaliser, quelque 30 heures plus tard, un doublé très logique. Pouvait-il en être autrement? Non, bien sûr. Si une victoire signée Glickenhaus aurait été sympa - un petit constructeur qui bat les géants, c'est ça aussi qui a fait le mythe du Mans -, un succès de l'autre constructeur «officiellement» engagé dans la catégorie reine aurait été

une sacrée arnaque. Qu'est l'Alpine A480 si ce n'est une ancienne Rebellion dotée d'un moteur V8 Gibson, simplement rebadgée dans le cadre d'une opération commerciale et tolérée encore cette année (à tort peut-être) par l'ACO et la FIA? Vivement le vrai retour d'Alpine en LMDh en 2024! Heureusement, avec un brin de maladresse peut-être, cette «grand-mère» n'a pas pu

«LES 24H DU MANS POURRAIENT ACCUEILLIR EN 2024 UNE DIZAINE DE CONSTRUCTEURS DANS LA CATÉGORIE REINE. MAIS COMBIEN DE TEMPS CELA VA-T-IL DURER?»

jouer jusqu'au bout la tactique du «sandbagging», qui consiste à ne surtout pas montrer son jeu avant le jour fatidique.

Après une édition du Centenaire qui s'annonce déjà exceptionnelle en 2023 avec l'arrivée de Ferrari, Porsche, Peugeot ou encore Cadillac, les 24H du Mans pourraient accueillir en 2024 une dizaine de construc-

teurs dans la catégorie reine. Mais combien de temps cela va-t-il durer? Dans 10 ans, le sport automobile aura-t-il encore sa place dans cette ère de l'électromobilité? Je pense que c'est le cas, simplement parce que le sport auto a toujours été, et continue de l'être, un laboratoire technologique et, plus encore, un accélérateur de développement pour l'industrie automobile. Les essuie-glaces, l'ABS, le rétroviseur, l'antipatinage, le turbo, la transmission intégrale... Toutes ces choses communes aujourd'hui ont vu le jour, ou ont été mises au point, grâce à la compétition. Et la prochaine étape, dans un sport auto qui devra inéluctablement se mettre à l'électrification la plus totale possible, c'est l'hydrogène, par le biais de la pile à combustible. Les spectateurs du Mans ont d'ailleurs pu voir sur la piste la Mission H24 utilisant cette technologie. L'hydrogène, c'est l'avenir de l'Endurance. C'est ainsi. Et parce que ça fait partie aussi du plaisir lié à l'automobile en général et à la compétition en particulier, espérons au moins qu'un constructeur aura la bonne idée d'offrir à ses protos une bande-son, forcément artificielle, inspirée du V12 Matra... ■

