

Le Mans Series – 6 Heures d'Estoril

## IMSA Performance Matmut termine la saison en apothéose à Estoril



En lutte pour décrocher le titre en catégorie GTE Am, l'équipe IMSA Performance Matmut n'a pas raté son rendez-vous avec la finale des Le Mans Series 2011. Non seulement l'équipe de Seine Maritime a atteint son objectif, mais elle y a ajouté le panache en allant chercher une victoire, la quatrième d'affilée pour le duo Narac-Armino. Et comme si cela n'était pas assez, Pilet-Henzler terminent la saison en montant sur le podium GTE-Pro au terme d'une course très disputée sous le soleil portugais. Un résultat d'ensemble qui, à l'image de Matmut dans le secteur de l'assurance, fait plus que jamais d'IMSA Performance un acteur majeur dans les courses d'endurance.

Ce premier week-end d'automne 2011 restera définitivement comme l'un des plus beaux moments de compétition pour l'équipe IMSA Performance Matmut. Alors que l'équipe restée en France à Nogaro pour le programme V de V s'est offert une nouvelle victoire, la formation présente au Portugal a réalisé sa plus belle prestation de la saison grâce aux résultats combinés de Raymond Narac et Nicolas Armindo sur la Porsche #67 et de Patrick Pilet et Wolf Henzler sur la Porsche #76.

Pourtant, contrairement aux apparences montrées par les seuls résultats, cette course ne restera certainement pas comme l'une des plus simples pour l'équipe IMSA. En particulier pour la #76. Auteur de la pole position, Nicolas Armindo (#67) s'élançait de la pole position en LM GTE-Am. En GTE Pro, Patrick Pilet (#76) ne s'élançait pas en pole, mais c'est pourtant lui qui surgissait en tête au premier virage. Autant dire que pour les deux voitures françaises, ce début de course était très intéressant...

© Photos : V-Images / Fabre





Leader des GT en ce début de course, Patrick Pilet accomplissait un fantastique début de relais et contenait les assauts répétés de la Ferrari JMW et ce, malgré une voiture clairement pas aussi équilibrée que souhaité. Le pilote Porsche finissait par s'incliner.

Démarrait ensuite une splendide bagarre face à la Ferrari de Jaime Melo. Le Brésilien prenait l'avantage mais ne s'échappait pas pour autant une fois passé. Au contraire, Patrick restait dans ses roues, allant involontairement jusqu'au contact. Un petit tête-à-queue et puis repart... mais dans l'aventure, le blocage des roues avant dégradait sérieusement les pneus, si bien qu'il devait passer le volant un peu plus tôt que prévu à son équipier Wolf Henzler. De son côté, Nicolas

Armindo réalisait un premier relais exemplaire. Malgré un petit problème de pression de pneumatiques, l'Alsacien maintenait une très belle cadence jusqu'au moment de rendre le volant à Raymond Narac, après 75 minutes de course.

Sur la #76, l'arrêt prématuré de Patrick n'était pas sans conséquence au niveau de la stratégie puisqu'en s'arrêtant plus tôt que prévu, cela signifiait purement et simplement que lui et son équipier allaient devoir opérer un arrêt supplémentaire. Malgré cette conséquence malheureuse sur la stratégie de course, lui et son équipier Wolf Henzler accomplissaient une succession de solides relais qui leur permettait de se maintenir parmi le tiercé de tête au fil des heures. Grâce à un changement de réglages demandé par Patrick Pilet sur le train arrière, la voiture s'avérait plus équilibrée au cours des dernières heures de course, ce qui lui permettait, ainsi qu'à son équipier allemand, de filer vers le podium au terme des six heures de course.

De leur côté, Nicolas Armindo et Raymond Narac profitaient d'une modification dans les pressions de pneumatiques pour hausser le rythme à partir du 3<sup>ème</sup> relais, mené par Nicolas. Le Français en profitait d'ailleurs pour se hisser en tête de la catégorie, juste après le cap de la mi-distance. Une place que lui et son équipier ne quitteront plus jusqu'à l'arrivée, bien au contraire même puisqu'ils se faisaient fort de creuser l'écart à chaque tour.

Au terme des six heures de course, la Porsche #76 de Pilet-Henzler coupait la ligne d'arrivée en 9<sup>ème</sup> position au classement général (3<sup>ème</sup> en LM GTE Pro) et la #67 en 11<sup>ème</sup> position (1<sup>ère</sup> en LM GTE Am). Une magnifique performance d'ensemble qui vaut à la seule équipe GT française engagée en Le Mans Series d'étoffer un palmarès de plus en plus riche au fil des années.

© Photos : V-Images / Fabre





Franck Rava : « Finir la saison Le Mans Series de cette manière, c'est incroyable. Un podium en GTE Pro, une victoire ainsi qu'un titre en GTE Am, il était difficile de faire mieux ! Le travail de l'équipe a payé. La chance n'a pas toujours été de notre côté, mais nous avons su rebondir et faire en sorte de revenir au top. Après le titre dans la Coupe d'Europe FIA GT3 l'an dernier, nous sommes heureux de remporter un nouveau titre cette saison en association avec notre partenaire Matmut, que l'on ne peut dissocier de la moindre victoire de l'équipe IMSA Performance. Plus qu'un partenaire, c'est un membre de l'équipe et comme chacun dans l'équipe, il est récompensé de ses efforts. Nous prendrons le temps de fêter ce titre, mais d'ores et déjà nous travaillons déjà sur la prochaine saison. Il y a plein de beaux défis à relever l'an

prochain et avec un tel groupe animé d'un tel état d'esprit, on ne peut avoir envie que d'une chose : décrocher de nouvelles victoires et se lancer de nouveaux défis. »

Raymond Narac : « Il faut féliciter Franck d'avoir su monter une équipe exceptionnelle et qui n'a pas à rougir face à ses rivales en GT. Pour nous l'objectif aujourd'hui était de terminer la course et bien entendu de parcourir 75 % de la distance. Nous y sommes arrivés même si la course est loin d'avoir été facile pour nous, cela restera même la course la plus difficile de la saison. La voiture a été beaucoup plus compliquée à régler que d'habitude, probablement à cause de ce tracé assez spécifique. La piste évoluait tout le temps. Exemple, le 1'39.5 que Nicolas avait réussi samedi matin, était impossible à reproduire l'après-midi en qualification. L'adhérence était très changeante mais et dans la mesure où la GT3 RSR est une voiture très compliquée à régler, il faut absolument se situer dans la bonne fourchette d'exploitation pour être en phase avec les conditions d'adhérence du moment. Nous devons remercier notre ingénieur de chez Michelin qui, de sa propre initiative, a modifié les pressions de pneumatiques. Grâce à cette modification, la voiture a été transfigurée. Elle était au top ! Cela prouve que ça ne tient à rien parfois. Je suis ravi d'avoir accompli ce parcours avec Nicolas. Nous connaissions son potentiel et il ne nous a franchement pas déçus. Il a fait un travail impeccable. Félix, notre ingénieur, et toute l'équipe, ont également super bien bossé pour permettre ce résultat. Je suis fier d'apporter à Matmut, notre sponsor historique, ce nouveau trophée. Leur fidélité est à la racine de notre palmarès et je lui dédie bien volontiers ce titre en Le Mans Series. »

Nicolas Armindo : « L'objectif aujourd'hui était de terminer et d'éviter tout type d'incident. Nous l'avons atteint mais ça n'a pas été facile. Par-dessus tout, je voulais faire très attention à l'usure des pneus et à la consommation mais avec le trafic sur ce circuit, cela s'est avéré assez compliqué. Sincèrement, je n'avais aucune idée de comment se passerait cette saison. Maintenant que celle-ci est terminée et au vu du bilan qui est le nôtre, je peux dire que c'est

© Photos : V-Images / Fabre





Matmut



IMSA  
Performance #76

CENTRE PORSCHE ROUEN

une année extraordinaire. Cinq poles, quatre victoires et le titre... Quelle saison ! Raymond a été un équipier formidable tout au long de la saison. Il m'a épaulé depuis le début de l'année, exactement comme l'a fait l'équipe. Plus que jamais, j'insiste sur le fait que cette équipe est une famille. C'est cela que je retiens de cette saison. Les résultats sont venus parce que je me suis tout de suite senti très bien dans l'équipe. Elle est à l'image de son partenaire Matmut, elle assure ! Je suis vraiment fier de lui permettre d'écrire cette nouvelle grande ligne sur son palmarès de plus en plus impressionnant. Après mes victoires en Porsche Carrera Cup puis en Le Mans Series avec la GT3 RSR, je ne me suis jamais senti aussi bien dans une Porsche. »



Félix Barré (Ingénieur Voiture #67) : « Cette course était assez stressante car nous avons une certaine pression, notamment celle de terminer la course impérativement. Dans cette optique, nous avons pris un départ prudent, ce qui nous a relégués derrière d'autres bonnes GT mais grâce aux très bons derniers relais de Raymond et Nicolas, nous avons pu remonter et gagner la course. Sur le papier, nous savions que nous figurions parmi les favoris cette année

dans la mesure où nous avons l'un des meilleurs équipages. Malheureusement, la saison a très mal démarré avec le carambolage au départ des 6 Heures du Castellet. Ce jour-là, l'équipe a fait un travail exceptionnel en remettant la voiture en état et en permettant à Raymond et Nicolas de terminer la course. Cela nous a redonnés l'espoir et aussi un peu de marge de manœuvre pour les courses suivantes, où il fallait également se battre avec les voitures de l'ILMC. Du coup, nous avons gagné les quatre dernières courses de la saison, dont deux contre Long-Roda, qui sont une bonne référence. Nicolas, Raymond et l'ensemble de l'équipe ont super bien travaillé tout au long de l'année et ce titre est une juste récompense. »

Patrick Pilet : « Après toutes les galères de cette année, cela fait du bien de terminer par un podium, pas simplement pour moi mais pour l'ensemble de l'équipe, qui a fait un travail remarquable tout au long de la saison. J'ai pris un super départ en débordant mes adversaires par l'extérieur, ce qui m'a permis de sortir en tête du premier virage. J'ai pu contenir la Ferrari JMW plusieurs tours mais ma tenue de route s'est dégradée assez rapidement et j'ai dû céder. Ensuite, je me suis retrouvé derrière une LMPC que j'ai eu beaucoup de mal à doubler, si bien que la Porsche de Lietz et la Ferrari de Melo se sont retrouvées derrière moi. Ce dernier a fini par me doubler. Je suis revenu très vite sur lui et à un moment, j'ai pensé qu'il avait un problème. Il a freiné très tôt et je n'ai pu l'éviter. Du coup, je l'ai envoyé en tête-à-queue et Lietz en a profité pour nous doubler. Avec un joli blocage de roues à la clé, les pneus étaient ensuite très fatigués et il a fallu anticiper un peu notre ravitaillement pour en changer, ce qui a bouleversé notre stratégie puisque nous savions dès lors que nous allions devoir opérer un 5<sup>ème</sup>

© Photos : V-Images / Fabre



PORSCHE





arrêt. Ensuite, nous avons attaqué assez fort. Comme moi, Wolf connaissait des problèmes de dégradation de pneus à la fin. J'ai demandé un changement de réglages lors d'un de mes passages aux stands et cela a été extrêmement bénéfique. La fin de course a été plus que dure. La trappe qui s'ouvre automatiquement en cas de taux de CO2 trop élevé dans l'habitacle est resté bloquée et j'avais vraiment du mal à respirer à la fin. Cela ne m'a pas empêché de faire un tour rapide quand je suis reparti pour montrer à Melo que nous ne lâcherions rien. C'était clairement la course la plus difficile de l'année. Depuis Imola, nous nous battons avec la voiture. Elle a des réactions très particulières, ce qui rend les courses assez compliquées. Face aux toutes nouvelles Ferrari, nous savions que la saison ne

serait pas simple mais au final, la bagarre est restée intéressante tout au long de la saison. Nous avons commencé un très gros travail chez Porsche pour redresser la barre et être plus compétitifs l'an prochain. La nouvelle spécification de la 997 s'annonce très prometteuse. »

Wolf Henzler : « Ca a été une course très difficile. Je suis heureux de terminer sur le podium car nous nous sommes battus avec la voiture tout au long du week-end. Avec les pneus neufs, elle marchait bien mais dès que les pneus se dégradaient, cela devenait compliqué pour Patrick et moi. Nous avons fait notre course et veillé à ne pas commettre de faute pour rester au contact. Il est certain que nous allons devoir travailler d'arrache pied avec Porsche pour redresser la barre face à Ferrari l'année prochaine, mais le challenge est intéressant. J'ai pris beaucoup de plaisir à rouler chez IMSA Performance Matmut cette saison. Ils m'ont très bien accueilli et je me suis rapidement senti intégré. C'est certain qu'ils auraient mérité d'être plus souvent sur le podium cette saison mais elle n'a rien à se reprocher car elle a fourni un excellent travail tout au long de l'année. »

**Positions finales au classement Le Mans Series :**

Pilet-Henzler	6 <sup>ème</sup> au Championnat Pilotes	LM GTE Pro
Narac-Armino	<b>Champion Pilotes</b>	LM GTE Am
IMSA Performance Matmut	5 <sup>ème</sup> au Championnat Teams	LM GTE Pro
	<b>Champion Team</b>	LM GTE Am

[www.imsa-performance.com](http://www.imsa-performance.com)

© Photos : V-Images / Fabre

