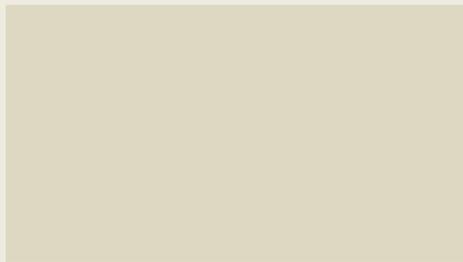


Historique en français

Historical background in English

**Panoz LMP1
24 Heures du
Mans 2000
n°22 & 23**



03.03.2016

Bibliographie / Bibliography

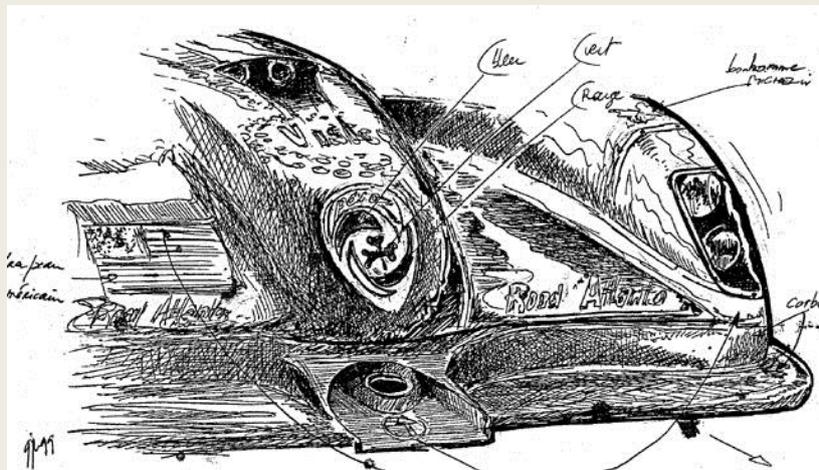
A lire, à voir, et/ou à écouter :

Automodélisme Hors Série n°2 & n°3

Auto Hebdo n°1244 du 21 juin 2000

Sport Auto Juillet 2000

Circuit Magazine Numéro Spécial Le Mans 2000 Juillet / Août 2000



Historique en français

N°22 PILOTEE PAR : KEIICHI TSUCHIYA, AKIRA IIDA & MASAHIKO KONDOH

N°23 PILOTEE PAR : MASAHIKO KAGEYAMA, MASAMI KAGEYAMA & TOSHIO SUZUKI

L'an 2000 marque la 4^{ème} participation de Panoz aux 24 Heures du Mans. Avec 2 voitures d'usine et trois privées, Panoz a rivalisé efficacement avec les Audi sans pouvoir cette année encore monter sur le podium.

Revenons tout de même sur la course qui commence plutôt bien pour la Panoz de David Brabham qui dans la première heure prend la tête de la course devant les Audi en ayant profité d'un ravitaillement précoce alors que l'on parvient juste à éteindre le feu qui ravage la Cadillac n°4. En ce qui concerne la voiture n°12 de Raphanel le départ aurait pu être très compromis, si une fuite d'essence suite à un collier mal serré n'avait pas été détectée alors que l'on poussait la voiture sur la grille de départ ! Les trois Panoz n°22 et 23 et la n°10 privées sont respectivement sur les 7^{ème} et 8^{ème} lignes.

Malheureusement pour Mario Andretti, qui pensait peut-être remporter cette année le seul titre manquant à son palmarès, les Audi montrent leur suprématie rapidement ce, malgré quelques petites erreurs de conduite qui les poussent à la faute et qui permet au team n°11 de se hisser momentanément à la 3^{ème} place. Le rythme de la course reste très soutenu mais les 2 Panoz d'usine parviennent à se maintenir longtemps aux 4^{ème} et 5^{ème} places du classement. Cependant durant la nuit les incidents se multiplient et les arrêts aux stands s'allongent : changement de boîtes de vitesse (20') puis réparation d'une fuite d'huile (50') sur le n°11 qui dégringole jusqu'à la 24^{ème} position après 15 heures de course ! Sort un peu moins brutal pour la n°12 qui se voit contrainte de changer une boîte de vitesse et un train arrière. Elle rétrograde de la 4^{ème} à la 7^{ème} place. Les Panoz japonaises ne sont pas épargnées, multiples crevaisons, et changements d'éléments de carrosserie pénalisent leur progression. Entre midi et 16 heures le dimanche, la Panoz de Katoh / O'Connell / Raphanel reprend quand même 3 tours sur la Courage – Peugeot du Pescarolo Sport mais sans parvenir à menacer la 4^{ème} place finale de celle-ci.

Le résultat global est plutôt satisfaisant, puisque les 2 meilleures Panoz n°12 et 23 effectuent un joli tir groupé aux 5^{ème} et 6^{ème} places. La déception est certes importante pour le team Brabham / Andretti / Magnussen qui termine 16^{ème} sur 29 finalistes.

Quant à la seconde Panoz japonaise, elle termine là où elle a commencé, c'est à dire à la huitième place après une course sans trop de problèmes, elle a été aussi moins sollicitée que les Panoz d'usine pour lesquelles l'enjeu était très important. Panoz n'a pas dit son dernier mot, il revient en 2001 avec une voiture plus efficace...

Historical background in English

N°22 DRIVEN BY : KEIICHI TSUCHIYA, AKIRA IIDA & MASAHIKO KONDOH

N°23 DRIVEN BY : MASAHIKO KAGEYAMA, MASAMI KAGEYAMA & TOSHIO SUZUKI

The year 2000 marked the fourth time Panoz participated in the 24 hours of LeMans. With two cars as factory entries and three machines entered by David Price Racing, they offered their strongest challenge to Audi. But a podium finish was not to be.

The race began well for David Brabham's Panoz. During the first hour he took the lead position ahead of the Audi. He refuelled sooner than planned, during an early yellow flag situation caused by the 4 # Cadillac being ravaged by fire. While the car number 12 of Raphanel was being led to the race set-up, a gasoline leak was detected because a collar was not properly clamped. If gone undetected, his start would have been compromised. The three associated Panoz number 22, 23 and 10 respectively took the 7th and 8th positions.

Mario Andretti hoped that in 2000 he could add the one missing victory to his record achievements. The Audi's showed their supremacy very early even though some driving errors, including a spin of Ortelli, allowed the Panoz number 11 to pull to a third position for a short while.

The rhythm of the race was very hard but both the factory cars succeeded in staying in the 4th and 5th places for a long time. However, during the night, the situation intensified, the incidents increased, and the pit stops got longer. Car number 11 had to change the gear box (20 minutes); then a stop to repair an oil leak (50 minutes) resulted in dropping them to 24th position after 15 hours racing! Car number 12 fared better, but it too had to change the gear box and the rear wheel-axle unit, and was relegated to 7th place from 4th. And the Japanese Panoz, car #10, was not spared. They suffered many flats and changes of rear body work, hindering their progress. Between 12 and 4.00 am on Sunday, the Panoz of Katoh / O'Connell / Raphanel recaptured 3 laps on the Courage – Peugeot of Pescarolo Sport team but could not threaten its final 4th place.

The final result was very satisfying. The two best Panoz, number 12 and number 23, took the 5th and 6th places respectively. It was a major disappointment for the team of Brabham / Andretti / Magnussen to finish the race 16th of the 29 finalists.

The second Japanese Panoz, #22, enjoyed better handling than the factory cars and finished exactly where it had begun – in 8th place - after a race without major difficulties.

While Panoz had a tremendous stake in this year's race, we will have to wait 2001. Panoz has promised that he will come back with a more efficient car next year...