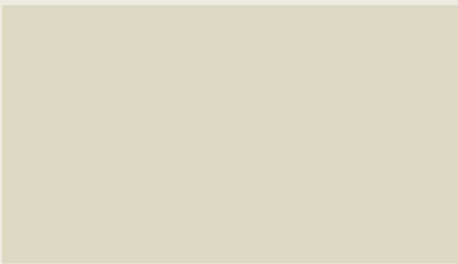


Historique en français

Historical background in English

**Panoz LMP1
24 Heures du
Mans 2000**



25.03.2016

Bibliographie / Bibliography

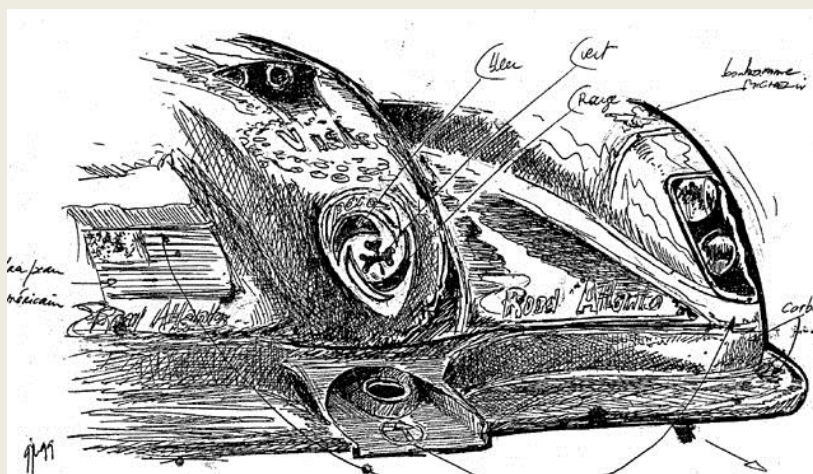
A lire, à voir, et/ou à écouter :

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°33 pilotée par John Nielsen, Mauro Baldi & Klaus Graf

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.

La dernière Panoz de la 68^{ème} édition des 24 Heures du Mans reproduite par LE MANS miniatures est la n°10. Elle a été engagée par Den Bla Avis, un magazine automobile danois. C'est en fait une ex voiture d'usine de 1999, la numéro 11, modifiée pour le championnat SRWC auquel elle a déjà participé. Les modifications portent pour l'essentiel sur le double bossage du cockpit et sur l'arceau, plus volumineux que sur les autres Panoz et qui pénalise la voiture au Mans.

Tout comme les Panoz japonaises, la Panoz danoise a été préparée dans les ateliers de David Price. Elle prend place au 8^{ème} rang sur la grille de départ. A 17h15 John Nielsen parvient à prendre la 6^{ème} place à la Lola pilotée par Schiattarella. Jusqu'à la quatrième heure de course, tout se passe plutôt bien pour le team danois qui se bat aux côtés des autres Panoz pour rester dans le peloton de tête. Mais la voiture aux mains de Klaus Graf sort de la route à Mulsanne suite à une crevaison. Les dégâts à l'avant de la coque sont importants et la voiture doit rentrer au stand au ralenti. La malchance se poursuit puisqu'elle se fait quelque peu bousculer par la Courage de Cottaz à Indianapolis. Ce n'est qu'à 0h22, après 4h54' de réparation à changer la direction, à réparer le train avant et la coque que les mécaniciens poussent la voiture de Nielsen en dehors du stand pour repartir à la dernière place.

En tête de course les Audi se battent entre elles pour conserver les meilleures places. Les Panoz d'usine et les japonaises parviennent à garder le contact mais durant la nuit les incidents se multiplient et les arrêts au stand s'allongent. La Panoz danoise, même si elle parvient à passer la ligne d'arrivée aux côtés des 4 autres Panoz engagées, ne sera pas classée pour distance parcourue insuffisante (163 t derrière la gagnante). C'est la Panoz d'usine n°12 de Katoh, O'Connell et Raphanel qui va tirer son épingle du jeu en prenant la 5^{ème} place du classement général devant celle de Suzuki et des frères Kageyama.

Historical background in English

#33 driven by John Nielsen, Mauro Baldi & Klaus Graf

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 fifth car, car number 10, was the all Danish Den Bla Avis entered machine of the former LeMans winner John Nielsen. Den Bla Avis is the name of a famous car magazine in Denmark. This car was the ex-factory car number 11 of LeMans 1999 that was modified for the SportRacing World Cup with the addition of a second "hump" on the front desk and a roll bar that extended across the entire rear of the cockpit. The rules required that it keep its less-aerodynamic double roll hoop, which caused it to struggle to match its sister cars' performance.

As were the Japanese Panoz, the Danish one was also prepared by David Price. Starting in 8th place, at 5:15 pm John Nielsen took 6th place from Schiattarella in the car number 21. Everything seemed to be going well for the Danish team as they fought with the other Panoz to be near the leaders. However, in the 4th hour, with Klaus Graf at the wheel, the car went off the road at Mulsanne due to a flat. The damage to the front of the body was serious and he has forced to make his way back to the pits very slowly. Their bad luck continued as the number 17 Courage, driven by Cottaz, made contact with the slowly moving Panoz at Indianapolis. It required a pit stop of 4 hours 54 minutes to repair the front wheel-axle unit as well as the body damage. The car was pushed from the pits by the mechanics shortly after midnight and Nielsen restarted the race in last place.

Meanwhile, the Audis were fighting among themselves to keep the top places. The Panoz team cars, numbers 11 & 12, and the Dragons teams, numbers 22 & 23, succeeded in keeping in contact with the leaders. But during the night the situation intensified, the incidents increased, and the pit stops got longer. The Danish Panoz, even though it was running near the other four Panoz at the finish, was not classified because it did not cover enough distance in comparison with the winner. The Panoz number 10 was 163 laps behind car number 8. The team car, number 12 of Katoh, O'Connell and Raphanel, played the game well by taking 5th place while the Dragon team, number 23 of Suzuki and the Kageyama brothers, finished 6th.