

**Historique en français**

**Historical background in English**

**Peugeot 905  
1991**

**Revue de presse / Press review**

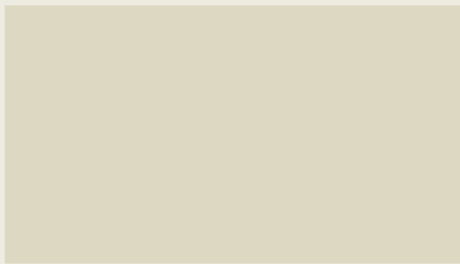
*Peugeot 905*

**24 HEURES DU MANS 1991**

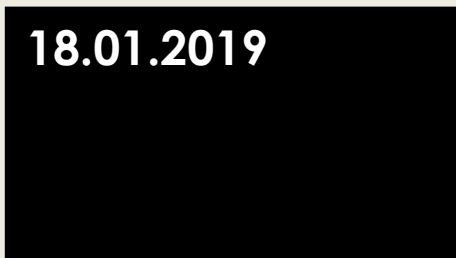
N°5 : Philippe Alliot –Jean-Pierre Jabouille & Mauro Baldi



N°6 : Keke Rosberg – Yannick Dalmas & Pierre-Henri Raphanel



**18.01.2019**



## Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

### Peugeot 905

#### **Les 24 Heures du Mans 1923-1992,** vol II

Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre & Alain Bienvenu

#### **Les 24 Heures du Mans 1923-**, Tome 3

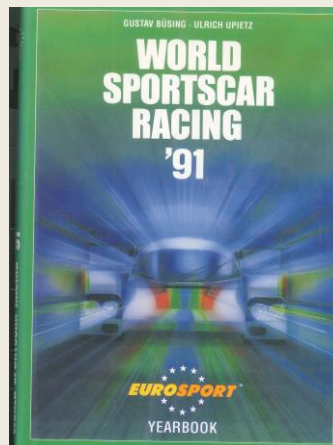
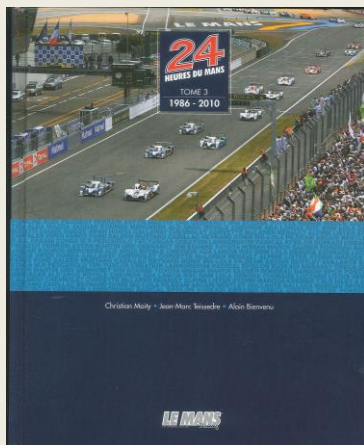
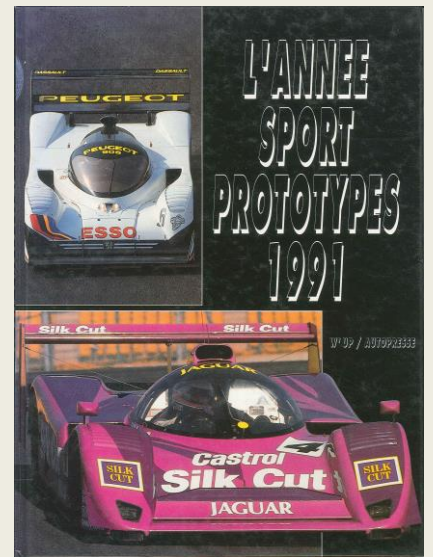
Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre & Alain Bienvenu  
Ed. Le Mans Racing

#### **L'année Sport Prototypes 1991**

W'UP Publications

#### **World Sportscar Racing '91**

Gustav Büsing – Ulrich Upietz  
Groupe C Motorsport-Verlag GmbH  
ISBN 3-928540-00-9



## Historique en français

Seulement 38 partants pour cette 59<sup>ème</sup> édition des 24 Heures du Mans : c'est le plus pauvre depuis l'après-guerre et il n'en restera que 12 à la fin. Les deux 905 se partagent la première ligne de la grille de départ puisque les cinq premières lignes sont réservées aux voitures de la catégorie 1. La Mercedes n°1 de Jean-Louis Schlesser, Jochen Mass et Alain Ferté qui a décroché la pole position se retrouve donc en 6<sup>ème</sup> ligne.

Le retour de Peugeot au Mans en 1991, officiellement absent depuis 1926 est un évènement : La dernière victoire d'une voiture française date de 1978 avec la Renault Alpine A442. L'écurie revient dans la catégorie reine « Sport ». Et Jean Todt compte appliquer la méthode qui a permis à Peugeot d'être auréolé de nombreuses victoires en rallye et rallye-raid. Une victoire au Mans dès la première participation semble irréaliste mais Jean Todt avait annoncé la couleur : il venait courir les 6 Heures du Mans.

Conçues pour des épreuves de sprint de 430 km, la monocoque des Peugeot 905 aux lignes futuristes et pures est propulsée par un nouveau moteur V10-3.5 litres à la sonorité inédite. La marque française vient au Mans pour apprendre et n'a pas lésiné sur les moyens en présentant au pesage 4 voitures (dont 2 de réserve) dotées pour la première fois de leur carrière de phares dans l'espoir d'aller le plus loin possible. Comme à Silverstone, des flasques recouvrent les roues arrière. Les ouïes sur les ailes avant sont partiellement refermées. On reconnaît la calandre qui sera visible sur la gamme de voitures civiles de l'époque.

Parties en première ligne, les Peugeot caracolent en tête. Leur principale rivale, la Mercedes C11 n°1 de Jean-Louis Schlesser doit doubler six voitures avant d'atteindre la tête de course. Philippe Alliot sur la n°5, termine le premier tour en tête en 3'45". Au deuxième tour, Keke Rosberg, lui vole la tête et au 3<sup>ème</sup> passage, le finnois grâce à un meilleur chrono qu'en qualif de 3'41'5 creuse l'écart. Après une demi-heure de course, Rosberg rentre pour ravitailler comme prévu et Alliot reprend la tête devant la C11. Quand Dalmas repart au volant de la Peugeot n°6, Schlesser s'arrête à son tour. Quand Alliot rentre au stand pour se faire remplacer par Jean-Pierre Jabouille, celui-ci n'est pas encore installé qu'un incendie embrase la voiture rapidement maîtrisé par les extincteurs mais la voiture perd 3'40" dans l'aventure. Au 13<sup>ème</sup> tour, lorsque la seconde C11 de Karl Wendlinger et la Porsche 962 n°17 d'Oscar Larrauri, Dalmas récupère la tête de la course.

Deux tours plus tard, la n°6 de Dalmas est immobilisée au stand pendant 2'45" pour un problème d'allumage. Elle repart en 18<sup>ème</sup> position. Deux tours plus tard, elle est de nouveau obligée de s'arrêter pour les mêmes raisons. A peine repartie du stand qu'elle y rentre de nouveau pour le même problème et en ressort et y rentre encore. 31 minutes permettront de changer le démarreur et la voiture repart en 33<sup>ème</sup> position.

Alors que la n°6 tourne maintenant comme une horloge, c'est sa sœur jumelle qui s'arrête à Indianapolis. Jean-Pierre Jabouille tente de réparer mais il ne peut rien faire. Un piston à céder. C'est la première voiture à abandonner.

Alors que les 3 Mercedes pointent maintenant en tête de la course, Dalmas ne s'avoue pas vaincu et s'adjuge le record du tour en 3'39"374. Mais un changement de faisceau l'oblige à un nouvel arrêt prolongé. Entre 2 arrêts au stand pourtant sa 905 fait preuve d'une belle vitesse. A la tombée de la nuit, en raison d'une boîte de commande dure Jean Todt, fait rentrer la voiture au stand pour la changer ; les premières 6 heures de courses sont passées et le challenge déjà rempli. A ce moment-là elle pointe en 28<sup>ème</sup> position. Après 31 nouvelles minutes d'arrêt, Rosberg reprend le volant et file

mais à 21h46, la boîte se bloque au point mort. Il sort de la voiture et annonce l'abandon aux commissaires. Les mécaniciens quand ils arrivent sur la panne découvrent que la boîte de commande est seulement dessoudée. Il aurait suffi de soulever le capot et d'engager manuellement la première pour regagner les stands et entamer une 7<sup>ème</sup> heure de course.

# Historical background in English

Only 38 cars at the start of the 59th edition of Le Mans 24 Hours: it is the smallest number for the end of the WWII, and at the end only 12 finish. The two Peugeot 905 share the first line on the starting grid: the five first lines are reserved to the cars of category 1. The Mercedes #1 of the teammates Jean-Louis Schlesser, Jochen Mass and Alain Ferté that was on pole after qualifying is finally on the sixth line.

Peugeot's come back to Le Mans in 1991, officially absent since 1926 is an event: The last victory of a French car dates back to 1978 with the Renault Alpine A442.

The team is back in the category "Sport". And Jean Todt intends to apply the method that allowed Peugeot to be hailed many victories in rally and rally-raid. A victory at Le Mans from the first participation seems unrealistic but Jean Todt had announced the color: he came to run Le Mans 6 Hours!

Designed for 430 km sprint events, the Peugeot 905 body shell with futuristic and pure lines is powered by a new V10-3.5 liter engine with unprecedented sound. The French brand comes to Le Mans to learn and has not spared any means by bringing 4 cars (including 2 spare) equipped for the first time with headlamps in the hope of going as far as possible. As in Silverstone, wheel covers are put on the rear wheels. The louvers on the front wings are partially closed. We recognize the front grille that will be visible on the range of road cars at the same period.

Started first the Peugeot are ahead. Their main competitor, Jean-Louis Schlesser's No. 1 Mercedes C11, has six cars to overtake. Philippe Alliot on #5, finished the first lap in the lead in 3'45". In the second lap, Keke Rosberg, steals the lead and at the 3rd lap, the Finnish thanks to a better time than during qualifying of 3'41"5 widens the gap. After half an hour of racing, Rosberg returned to the pit to refuel as planned and Alliot takes the lead in front of the C11. When Dalmás gets back behind the wheel of Peugeot #6, Schlesser stops. When Alliot returns to the pit to be replaced by Jean-Pierre Jabouille, he is not yet installed that a fire burns the car quickly controlled by fire extinguishers but the car loses 3'40" in the adventure. In the 13th lap, when Karl Wendlinger's second C11 and Oscar Larrauri's Porsche 962 n°17 return to refuel in their turn, Dalmás recovers the lead.

Two laps later, Dalmás No. 6 was immobilized at the pit for 2'45" for an ignition problem. It left in 18th position. Two laps later again, it was forced to stop again for the same reasons. Scarcely left the booth, it went back in for the same problem and came out again. 31 minutes will allow to change the starter and the car leaves in 33rd position.

While No. 6 is now running as smooth as a Swiss watch, his twin sister stops at Indianapolis. Jean-Pierre Jabouille tries to repair but he can do nothing. A piston has given up. This is the first car to retire.

While the 3 Mercedes lead the race, Dalmás is not defeated and takes the lap record in 3'39"374. But a cluster change requires a further prolonged stop. Between 2 pit stops Peugeot 905 shows a nice velocity. At nightfall, because of the complaints of the drivers about a hard control gear, Jean Todt, decides to take the car back to the pit to change it; the first 6 hours of racing are over and the challenge is already fulfilled. At that point, the last Peugeot was in 28th position. After another 31 minutes pit stop, Rosberg takes the wheel again and leaves. But 21h46, the box blocks at neutral. The driver gets out of the car and announces the retirement to the Marshalls. Mechanics when they arrive on place discover that the control box is only wound up. It would have been enough to lift the hood and manually engage the first gear to join the pit and start a 7th hour of racing.