

Historique en français

Historical background in English

Mirage GR8 24 Heures du Mans 1975

N° 10 pilotée par / driven by : Vern Schuppan & Jean-Pierre
Jaussaud
(3^{ème} place - 3rd place)

N° 11 pilotée par / driven by : Jacky Ickx & Derek Bell
Gagnante - Winner

08/11/2022

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Mirage GR8
24 Heures du Mans 1975

Cinquante 24 Heures du Mans 1923-1982

Christian Moity – Jean-Marc Teissedre & Didier Braillon
Editions PUBLI INTER

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

Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre & Alain Bienvenu - Ed.
d'Art JP Barthélémy
French only
ISBN 2909413063

Les 24 Heures du Mans 1985,

Christian Moity & Jean-Marc Teissèdre, Ed. ALA
French only

Blue & Orange, The History of Gulf in Motorsport,

Michael Cotton, Coterie Press Limited
English only

The British at Le Mans, 85 years of endeavour

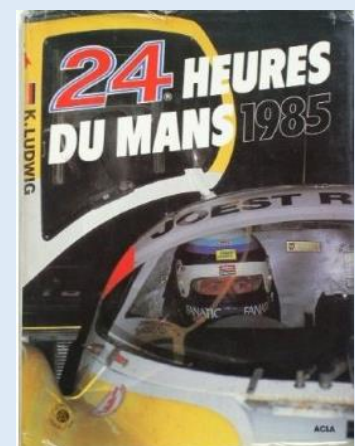
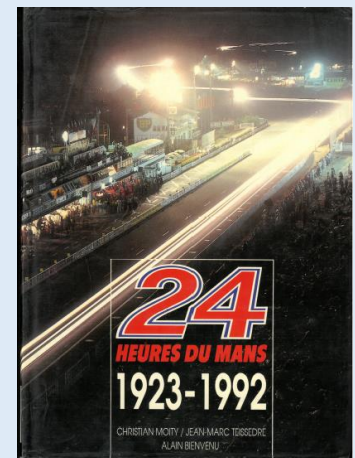
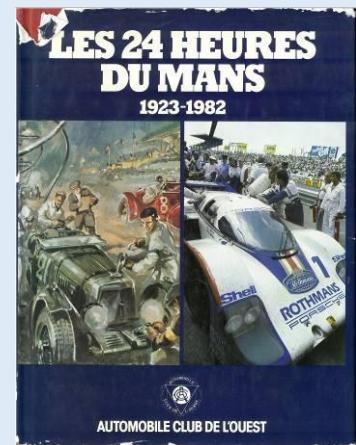
Ian Wagstaff, MRP Publishing Limited

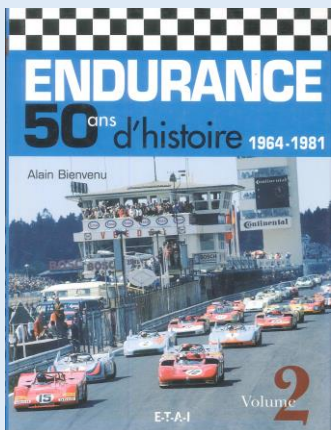
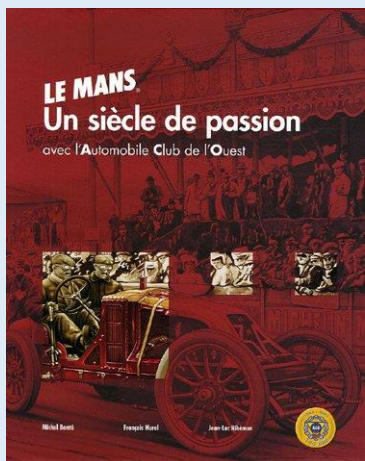
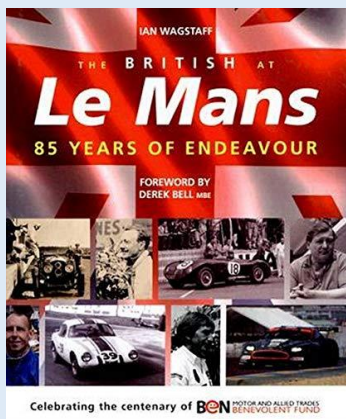
Le Mans, Un siècle de passion avec l'Automobile Club de l'Ouest

Michel Bonté, François Hurel & Jean-Luc Ribémon
Volume 2
ISBN

Endurance 50 ans d'histoire 1964-1981

Alain Bienvenu, Edition E.T.A.I
Volume 2
ISBN 9782726893272





Historique en français

En 1975, après le choc pétrolier, l'Aco privilégie les économies de carburant. Les indices de performance et de rendement disparaissent. Chaque voiture doit parcourir 20 tours sans ravitailler.

Matra ayant renoncé, Gulf se retrouve en position de favori et Ligier, avec trois JS2 en outsider au même titre que la Porsche 908 de Joest. John Wyer revient donc en Sarthe avec deux voitures dotées d'une carrosserie nouvelle, l'empattement a été rallongé et l'effet de sol modifié grâce à la modification du châssis à l'arrière.

Spécialement conçues pour Le Mans, en fonction du nouveau règlement, le challenge est à la hauteur des ambitions de John Wyer. L'architecture permet de changer très rapidement les éléments mécaniques essentiels et la puissance du moteur V8 Ford Cosworth a été réduite à 380 ch pour satisfaire à la sobriété requise. La boîte Hewland présente sur les GR7 a été remplacée par une boîte ZF. Les GR8 sont plus puissantes mais plus légères que leurs concurrentes directes, les Ligier JS2. Un handicap pourtant pour les 2 marques, elles aussi équipées d'un moteur Ford Cosworth qui vibre terriblement.

Pendant les essais, on a essayé de monter une ancienne prise d'air sur le capot arrière de la n°10. Ce capot, rebouché, a ensuite été récupéré pour la course par la n°11.

Au drapeau vert, les Gulf de Schuppan et Bell prennent la tête, les Ligier laissent la Porsche de Joest et la Lola n°4 de de-Cadenet de Craft mener la chasse. Alerté par un voyant défectueux, Lafosse perd deux tours et la Ligier n°5 ne pointe que 24^{ème} à la première heure. Ickx-Bell sur la Gulf n°11 creusent d'autant plus l'écart que Jaussaud-Schuppan sur la n°10 sont retardés à la 6^{ème} heure : des ennuis d'allumage les relèguent en cinquième position, à six tours.

La troisième heure de course est marquée par la disparition prématurée de la Ligier n°97 de Beltoise-Jarier après que Beltoise eut été envoyé dans le rail par la Ferrari n° 48 d'Harry Jones.

Pointés quatrième après six heures de course, Pescarolo-Migault ont été retardés après avoir heurté le capot arrière de la de Cadenet, qui venait de s'envoler. C'est l'éclatement d'un pneu mettant à mal la suspension qui les contraindra à l'abandon dans la nuit. En embuscade derrière la Porsche de Joest, la Ligier n°5 occupe la troisième place dès 22 heures, et elle sort victorieuse de son duel avec la Mirage de Jaussaud-Schuppan au petit jour.

A mi-course, Jaussaud a retrouvé la deuxième place devant Lafosse-Chasseuil, bien remontés.

Dans la matinée, Ickx-Bell ont porté leur avance à huit tours sur la Ligier rescapée qui a pris le dessus sur la seconde Gulf, retardée par une transmission fatiguée. Il faut dire que les vibrations du Cosworth malmènent les fixations d'échappement. Les leaders connaissent le même problème mais se contentent de ralentir le rythme, John Wyer, ne voulant pas alerter la concurrence. Une averse vient à la rescousse de Ligier, puisque la pluie provoque des ennuis d'allumage sur la voiture de Jaussaud-Schuppan, définitivement reléguée à la deuxième place. Quant à Ickx-Bell, ils terminent avec un châssis cassé et un différentiel agonisant, leur avance ayant fondu à un seul tour.

La Gulf-Mirage parviendra même à respecter son quota de carburant tout en dépassant les 191 km/h de moyenne et en roulant à 312 km/h sur les Hunaudières.

Malgré la résistance de Ligier, les Gulf-Ford ont dominé l'épreuve. Jacky Ickx et Derek Bell offrent une troisième victoire à John Wyer.

Historical background in English

The world was still in crisis in 1975 and there were more cut-backs in racing. The ACO included in its own regulations a reduction of fuel consumption. The performing and energetic index disappeared. Each car must drive 20 laps between two refuelling.

Matra-Simca disbanded their team, Gulf decided to contest only Le Mans. They became the favorites and Ligier, with its three entered JS2 was an outsider as the Porsche 908/3 #15 of Joest. John Wyer came back to Le Mans with two new cars : the wheelbase has been lengthened and the lower-drag bodywork is new.

Only prepared to contest Le Mans, because of Gulf's budget restriction in this period of crisis, and with regard to the ACO new regulations, the challenge was as high as John Wyer's ambitions. The design allowed to change fast and easily the main mechanical components and the power of the V8 Ford engine has been reduced to 380 ch to fit the new requirements. The ZF transmission on the GR8 replaced the previous Hewland's one on the GR7. The GR8s are more powerfull but lighter than their first competitors, the Ligier JS2. Nevertheless both brands equipped with the Ford Corworth engine, had to face with its terrible vibrations.

During practices it was mounted a previous year big air intake on the rear bonnet of the car number 10. This bonnet has been used afterward for the race on the car number 11 without the air intake.

When the start was given the Gulf of Schuppan and Bell took the lead. The Ligier let the Porsche of Joest and the Lola car number 4 of de Cadenet and Craft to lead the hunt. Alerted by a defective light on the dashboard, Lafosse lost two laps and the Ligier car number 5 was only 24th after one hour racing. Ickx-Bell on Gulf n°11 digged all the more the distance as Jaussaud-Schuppan on car number 10 was delayed during the 6th hour : some ignition problems relegated them to the fifth position, 6 laps behind.

The third hour racing is marked by the premature disappearance of the Ligier car number 97 of Beltoise-Jarier just after Beltoise was sent into the rail by Ferrari car number 48 of Harry Jones.

Placed in fourth after six hour racing, Pescarolo-Migault were delayed when they collided with the rear hood of the de Cadenet car, that blew away. But it was the bursting of a tire that damaged the suspension that obliged them to retire during the night. Just behind the Porsche of Joest, the Ligier car number 5 was third at 10 pm and it was the winner of the duel with the Mirage of Jaussaud-Schuppan at early morning.

At mid-race Jaussaud was finally again in second place in front of Lafosse-Chasseuil.

In the course of the morning, Ickx-Bell were 8 laps in front of the last Ligier that was in front of the second Mirage-Gulf, that was delayed by a tired transmission.

It must be said that the Cosworth vibrations treated badly the exhaust pipes fixations. The leaders faced with the same troubles but only slowed down. John Wyer did not want to alert his competitors. A shower came to the rescue of Ligier because it provoked ignition problems on car #10, definitively placd in second position. As far as Ickx-Bell they crossed the finish line with a broken chassis and a dying gear system. They only had one lap advance.

The Gulf-Mirage also succeeded to respect the fuel quoto despite it exceeded the average of 191 km/h and running 312 km/h on the Hunaudières.

Despite Ligier resistance the Gulf-Ford dominated the race. Jacky Ickx and Derek Bell brought the GR8 home to victory, the first of the three times that they would win Le Mans together.