

Historique en français

Historical background in English

Mirage GR7 24 Heures du Mans 1974

N°11 pilotée par / driven by Mike Hailwood & Derek Bell
(4ème place – 4th place)

N° 12 pilotée par / driven by Vern Schuppan & Reine Wisell
(Abandon – Retirement)

05/10/2022

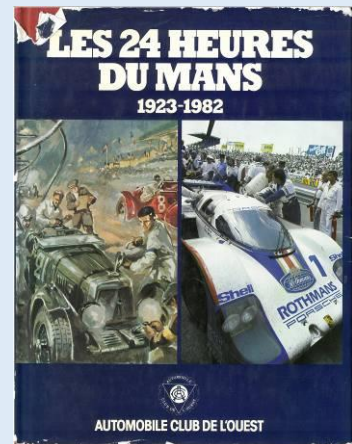
Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Mirage GR7
24 Heures du Mans 1974

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

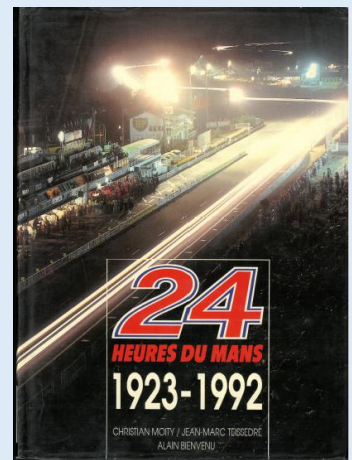
Christian Moity, Jean-Marc Teissède & Alain Bienvenu - Ed.
d'Art JP Barthélémy
French only
ISBN 2909413063

Blue & Orange, The History of Gulf in Motorsport,

Michael Cotton, Coterie Press Limited
English only
ISBN: 9781902351209

The British at Le Mans, 85 years of endeavour

Ian Wagstaff, MRP Publishing Limited
ISBN-13: 978 18998 7080 6

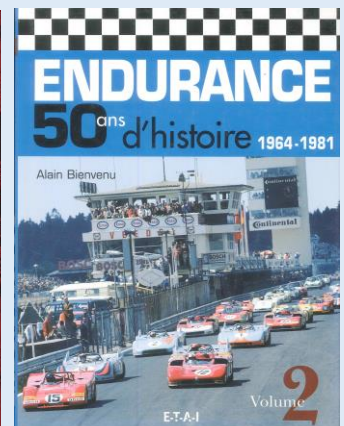
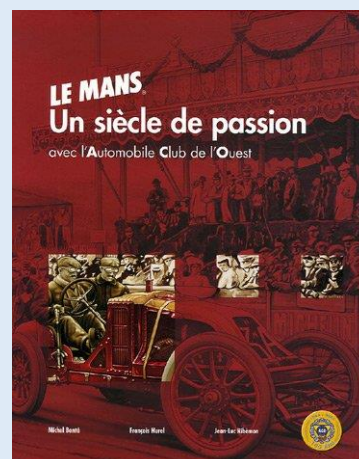
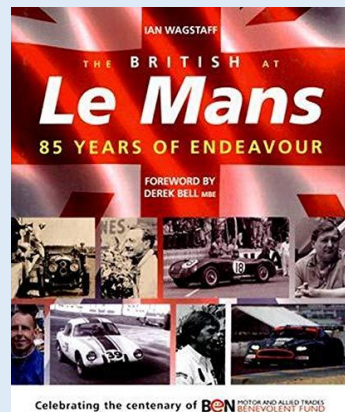


Le Mans, Un siècle de passion avec l'Automobile Club de l'Ouest

Michel Bonté, François Hurel & Jean-Luc Ribéon
Volume 2
ISBN 2952546207

Endurance 50 ans d'histoire 1964-1981

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



Historique en français

En fait, les premières Mirage (M1) apparaissent avec la naissance du constructeur John Wyer Automotive Engineering dès 1967. Se déclinèrent par la suite toute une myriade de versions plus ou moins compétitives pour aboutir à la M6 en 1972.

Mais l'abandon du projet 917 en 1972 oblige Wyer à se concentrer sur ses propres modèles et il décide donc de déconstruire les « M6 » pour les transformer en « GR7 » plus aptes à défier les Matra, Ferrari et autres Alfa Romeo engagées en Groupe Sport. J.W. Automotive Engineering devient Gulf Research Racing pour refléter le nom du fidèle commanditaire des Mirages. Sous la direction continue de John Horsman, un ancien acolyte de Wyer chez Ford Advanced Vehicles et Aston Martin, les M6 ont été améliorés et leur désignation change en GR7.

On allège le poids de la voiture grâce à l'utilisation du titane. L'aérodynamisme est modifié. L'aileron est affiné et reculé. Il est renforcé de nervures. Seule la partie centrale ne subit aucune modification. Le saute-vent est intégré au cockpit. Conformément à la réglementation du groupe Sport, l'ouverture du cockpit est symétrique pour laisser place à un passager et les ailes arrière descendent jusqu'à 20 cm du sol derrière les roues.

Sur la n°11, il semble que les pilotes aient souhaité l'ajout d'une prise d'air de refroidissement du cockpit pris au milieu de rétroviseur. Et un appui-tête a été ajouté qui n'existe pas non plus sur la n°12.

Pour leur première sortie le 24 mars 1974 aux tests préliminaires des 24 Heures du Mans, elles se classent 4ème et 5ème.

Au départ de la 42ème édition des 24 Heures du Mans de 1974 qui ont lieu les 16 et 17 juin, deux GR7 sont engagées. La n°11 est aux mains de Hurley Haywood & Derek Bell et la n°12 dans celles de Vern Schuppan & Reine Wisell. Mirage compte bien profiter du forfait de Ferrari et de celui tardif d'Alfa Romeo.

Cette dernière se qualifie 3ème à 5 secondes de la MS680 n°6 de Jean(s)-Pierre(s) Beltoise et Jarrier en seconde position sur la grille de départ et à 6 secondes de la MS670 n°7 de Henri Pescarolo et Gérard Larrousse qui part en pole position. La Mirage numéro 11 part en 4ème place à 1 dixième.

Pescarolo part donc en tête sur la voiture n°7 et semble être intouchable. En moins de 4 tours, les 4 Matra s'installent en tête de l'épreuve devant la GR7 de Bell, la Porsche n°22 de Van Lennep et les Ligier n°14 et 15 de Chasseuil et Lafite. D'ailleurs la Matra de Pescarolo ne quittera pas la tête de la course jusqu'à son terme.

Après 5 heures de course, la Mirage n°12 est contrainte d'abandonner moteur cassé.

La Mirage n°11 pointe en seconde position après 6h de course avant de reculer, d'abord débordée par la Porsche RSR n°22 puis par la Matra n°9 toujours en course malgré des problèmes de refroidissement du moteur.

Après 18 heures de course, Derek Bell et Mike Hailwood sont au pied du podium et peuvent donc légitimement viser mieux... et ils peuvent y croire quand l'équipage Pescarolo / Larrousse qui a une avance de 11 tours sur la Porsche n°22 se retrouve immobilisée sur les Hunaudières sans 4ème ni 5ème vitesse. Un retour au stand s'impose. L'arrêt dure 42 minutes ; la boîte de vitesse est entièrement refaite et Pescarolo doit une fière chandelle à son mécanicien pour son talent et son sang-froid... mais il ramène quand même la Porsche de Van Lennep et Müller à 3 tours de la voiture de tête. Confrontée elle aussi à des problèmes de transmission, de direction et de boîte, l'équipage de la Porsche verra l'écart se

creuser jusqu'à 6 tours... devant la Matra n°9 survivante. Pas de place pour la Mirage n°11 qui termine à 20 tours de la Matra n°7 gagnante et à 7 de la Matra n°9.

Tout au long de la saison les Mirage GR7s vont obtenir de très bons classements, terminant deuxième, devant Porsche mais derrière Matra, au Championnat du Monde des Marques de 1974, qui a tout gagné sauf Monza.

Historical background in English

The Mirage Lightweight Racing Car was a family of racing cars built by John Wyer Automotive Engineering (JWAE) in Slough, England, initially to compete in international sports car racing in the colors of the Gulf Oil Corporation 1. It all started in the spring of 1967, after Ford's decision to discontinue the Ford GT40 project.

While the M1 and subsequent M2 and M3 Mirages gained immediate international recognition, FIA rule changes unfavorable to the Mirages—along with an attractive offer from Porsche to develop and campaign its factory 917s—saw JWA temporarily withdraw from racing. Though two years later, after winning consecutive World Championships for Porsche with the 917, the team once again turned its attention to the Mirages, building the all new M6 for the 1972 and 1973 seasons.

Powered by the venerable Ford Cosworth DFV, the M6s were relentless against strong factory entries from Ferrari and Matra in the Group 5 Prototype category. Thereafter, a myriad of more or less competitive versions of the Mirage will be available for the M6 in 1972.

J.W. Automotive Engineering becomes Gulf Research Racing to reflect the name of the loyal sponsor of the Mirages. Under the continued leadership of John Horsman, a former Wyer sidekick at Ford Advanced Vehicles and Aston Martin, the M6's have been upgraded to a GR7.

The weight of the car is reduced thanks to the use of titanium. The aerodynamics are modified. The rear spoiler is refined and retreated. It is reinforced with ribs. Only the central part is not modified. The windbreaker is integrated into the cockpit. In accordance with the Sport group regulations, the cockpit opening is symmetrical to allow space for a passenger and the rear wings is lower up to 20 cm from the ground behind the wheels.

On cars No. 11, it appears that the pilots wanted to add a cockpit cooling air intake in the middle of the rearview mirror. And a headrest has been added that doesn't exist on #12 either.

For their first release on 24 March 1974 in the preliminary tests of the 24 Hours of Le Mans, they rank 4th and 5th.

At the start of the 42nd edition of the 1974 24 Hours of Le Mans, which takes place on 16 and 17 June, two GR7 cars are entered. Number 11 is in the hands of Hurley Haywood & Derek Bell and number 12 in the hands of Vern Schuppan & Reine Wisell. Mirage intends to take advantage of the announced Ferrari withdrawal and the late withdrawal of Alfa Romeo. Mirage number 12 qualifies 5 seconds behind Jean(s)-Pierre(s) Beltoise and Jarrier in Matra MS680 #6 on the starting grid and 6 seconds behind the pole position of Henri Pescarolo and Gérard Larrousse's Matra MS670 #7. The number 11 Mirage starts in 4th place at 1 tenth from its sister car.

So Pescarolo takes the lead on car 7 and looks untouchable. In less than 4 laps, the 4 Matras took the lead in front of the Bell GR7, the Porsche n°22 of Van Lennep and the Ligier n°14 and 15 of Chasseuil and Laffite. Moreover the Matra of Pescarolo will not leave the lead of the race until its end.

After 5 racing hours, the Mirage 12 is forced to abandon because of broken engine.

The Mirage n°11 is in second position after 6 hours of racing before retreating, first overtaken by the Porsche RSR n°22 and then by the Matra n°9 still in the race despite engine cooling problems.

After 18 hours of racing, Derek Bell and Mike Hailwood are at the bottom of the podium and can legitimately aim for more... and they can believe it when the Pescarolo/Larrousse team, who have an 11-lap lead over the Porsche n°22, finds themselves stuck on the Hunaudières without 4th and 5th gears.

A pit stop is required. It lasted 42 minutes; the gearbox was completely rebuilt and Pescarolo owed a debt of gratitude to his mechanic for his talent and composure... The Matra's stop brings Van Lennep and Müller's Porsche three laps from the lead car. Faced with transmission, steering and gearbox problems, the Porsche team will see the gap widen to 6 laps... No place for Mirage 11 on podium, which finishes 20 laps behind the winning Matra 7 and 7 laps behind the Matra 9, on the 3rd step.

Throughout the season the Mirage GR7s will get very good rankings, finishing second, ahead of Porsche but behind Matra, at the 1974 World Championship of Brands, which won everything except Monza.