

Historique en français

Historical background in English

Ferrari 312PB 24 Heures du Mans 1973

pilotée par / driven by

N°15 Jacky Ickx & Brian Redman

Abandon / Retirement after 332 laps

N°16 Arturo Merzario & Carlos Pace

2ème / 2nd place

N°17 Tim Schenken & Carlos Reutemann

Abandon 182ème tour / Retirement after 182 laps

23.03.2026

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Ferrari 312PB 24 Heures du Mans 1973

24 Heures du Mans Tome 2 1960-1985

Christian Moity – Jean-Marc Teissedre – Alain Bienvenu
Le Mans Racing / Vif Argent 2010

Ferrari aux 24 Heures du Mans
Auto Hebdo Collector numéro 7

Ferrari 312 & 512 Sports Racing Cars
Ian Bamsey

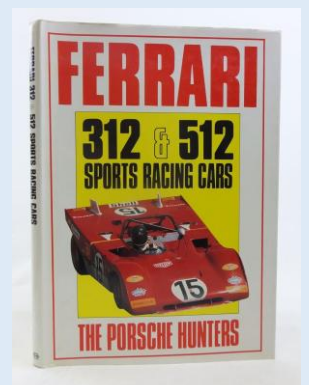
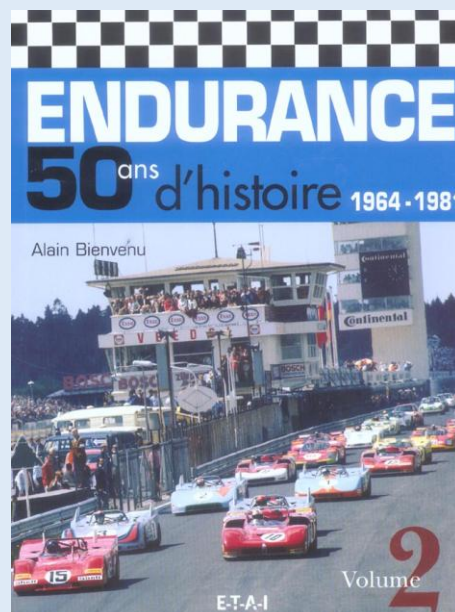
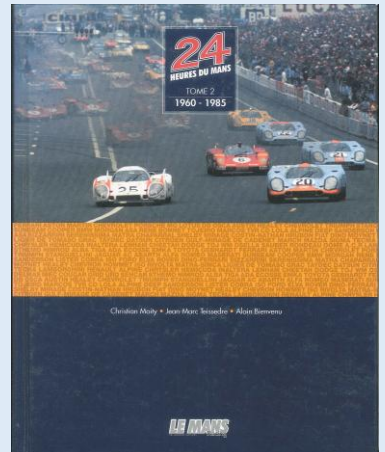
Ed. Haynes
ISBN 0-85429-577-1

Endurance 50 ans d'histoire Vol. 2 1964-1981

Alain Bienvenu
ETAI
ISBN 9-782726893272

100% Ferrari
Automodélisme n°225

Cavallino S4 Nummer 31
The Magazine für Ferrari Enthusiasts
English only



Ferrari 312P/B

Christian Huet – Pietro Carrieri
Cavalleria

Français – Italiano - English

ISBN 3-905268-01-9

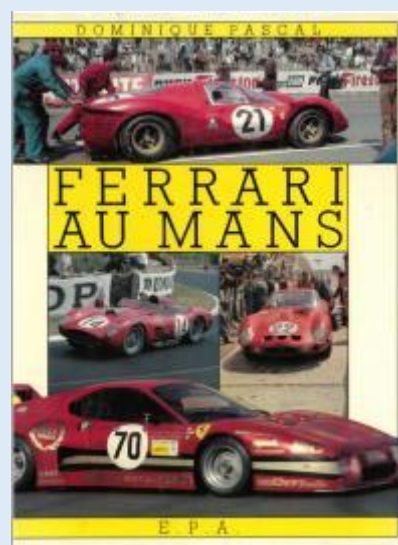
Ferrari au Mans

Dominique Pascal

E.P.A

French only

ISBN 2-85120-221-9



Historique en français

Officiellement désignée sous l'appellation 312 P, elle est plus sous le nom Ferrari 312 PB afin d'éviter la confusion avec le modèle précédent du même nom. Elle est introduite en compétition en 1971 dans la catégorie sport-prototype du groupe 6.

Mais, hostile à la formule des Sport 5 litres, Enzo Ferrari préfère sacrifier la saison de 1971 pour mieux préparer l'avenir.

Après une préparation minutieuse, la saison de 1972 se solde par la victoire écrasante au Championnat du monde des marques : dix victoires sur onze courses, mais l'impasse est faite sur Le Mans ; le moteur dérivé de la F1 était parfait pour les courses typées sprint mais il n'avait jamais terminé une simulation de 24 heures.

Le début de la saison 1973 est plus confus la Scuderia signe un nouveau contrat avec Goodyear et la 312 PB supporte mal le changement de pneumatiques. Elle rencontre des problèmes de tenue de route.

La version 312PB du Mans se distingue par un empattement allongé, une voie avant et arrière réduites, de nouvelles suspensions et par une carrosserie totalement refondue (capot avant concave et arrière plus plat surmonté d'un large aileron transversale). La batterie est placée dans la coque derrière la roue avant droite. A l'avant deux gros phares sont disposés derrière un hublot situé au centre de la partie concave du capot. Comme à Nürburgring, les ouïes sur la face avant des ailes sont percées. Au-dessus du phare gauche, un feu orange permet au pilote de communiquer en code avec le stand. Le capot arrière est « longue queue » comme à Monza et à Spa. La décoration est originale en raison du numéro placé plus haut au-dessus des phares centraux. Le rétroviseur, les prises d'air moteur, la toute petite partie supérieure du châssis, les dérives et l'aileron arrière sont aux couleurs du pays du premier pilote (bleu pour l'argentin Reutemann, jaune pour le belge Jacky Ickx et vert pour le brésilien Carlos Pace). Le saute-vent est surmonté d'un minuscule pare-brise.

Déjà en 1973, on commémorait le cinquantenaire de l'épreuve mancelle. Le duel Matra Ferrari est annoncé. Matra remet son titre de vainqueur en jeu, et Ferrari se bat pour remporter le Championnat du Monde des Marques. Avant l'épreuve du Mans, l'équipe italienne a marqué 95 points contre 64 pour l'écurie française.

La Ferrari n°16 d'Arturo Merzario est partie en pole. Comme prévu il joue le rôle de lièvre au départ. Mais au 30^{ème} tour, alors que Carlos Pace a pris le relais trois tours auparavant il allume la petite lampe sur l'aile gauche pour prévenir de sa rentrée au stand. En catastrophe, le pilote sort de la voiture avec la combinaison trempée d'essence, le petit réservoir tampon situé dans le flanc droit fuit dans l'habitacle. Elle perd 25' dans les stands. Quand Pace

reprënd la route, la Matra de François Cévert a pris le commandement de la course, les deux autres le suivent, et il repart en 30^{ème} position. Il améliore le record du tour. Elle entame alors une longue remontée. A 1h15 du matin, alors qu'elle pointe en 5^{ème} position, l'embrayage casse ; un nouvel arrêt au stand l'immobilise au stand pendant 37'. Elle repart en 7^{ème} position et progresse encore jusqu' à la fin de la course. L'équipage bénéficie de l'abandon de la Ferrari n°15 d'Ickx – Redman dans la dernière heure de course pour s'octroyer la seconde place.

Après 6 heures de course, c'est la n°17 de Schenken et Reutemann qui prend sagement le commandement de la course. Le règne dure plus de 5 heures mais part en fumée comme leur moteur à 2 heures du matin. Son abandon donne à la Matra MS 670B n°11 de Pesca-Larrousse la 2^{ème} place derrière la Ferrari 312 PB de Ickx-Redman en tête.

Elle oppose d'ailleurs une résistance héroïque à Pescarolo-Larrousse. Mais les Matra sont en embuscade et attendent les défaillances. La casse du pot d'échappement lui fait perdre de la puissance et du temps. Elle est dans le même tour que la Matra quand elle subit à son tour une fuite d'essence dans le cockpit. Matra en profite pour lui prendre la tête et 4 tours. A 1h30 de l'arrivée, l'avarie fatale se produit quand le moteur rend l'âme. La Ferrari n°15 est la dernière voiture à abandonner la course après 332 tours de piste après avoir passé 6 heures d'affilés en tête.

Ferrari a perdu la course mais pas (encore) le championnat où il mène par 100 points à 84. Cependant cette année-là seuls les 7 meilleurs résultats sont comptabilisés sur les 10 courses organisées. La performance pure prime sur la régularité ce que critique ouvertement le « Commendatore » qui trouve cela anormal pour une Championnat « d'endurance ». Matra remporte les 2 dernières épreuves après Le Mans et par la même le Championnat.

Excédé par les règlements instables Enzo Ferrari décide d'abandonner les Sports-Prototype et se tourne vers la Formule 1.

Historical background in English

Officially designated as 312 P, it is more commonly known as the Ferrari 312 PB to avoid confusion with the previous model of the same name. It was introduced in competition in 1971 in the sport-prototype category of group 6.

But, hostile to the 5-litre Sport formula, Enzo Ferrari prefers to sacrifice the 1971 season to better prepare for the future.

After careful preparation, the 1972 season ended with an overwhelming victory in the World Championship for Makes: ten wins out of eleven races, but the impasse was reached at Le Mans; the F1-derived engine was perfect for sprint-style racing, but it had never completed a 24-hour simulation.

The beginning of the 1973 season was more confused, the Scuderia signed a new contract with Goodyear and the 312 PB did not support the change of tires. It is having problems with the road handling.

The 312PB version of Le Mans is distinguished by an extended wheelbase, a reduced front and rear track, new suspension systems and a completely overhauled bodywork (concave front hood and flatter rear hood topped with a wide transverse aileron). The battery is placed in the shell behind the front right wheel. At the front, two large headlights are positioned behind a porthole located in the center of the concave part of the hood. As at Nürburgring, the gills on the front of the wings are hollowed. Above the left headlight, an orange light allows the driver to communicate in code with the pit. The rear hood is "long tail" like at Monza and Spa. The decoration is original because of the number placed higher above the central headlights. The rear-view mirror, the engine air intakes, the very small upper part of the chassis, the fins and the rear wing are in the colours of the first driver's country (blue for the Argentinian Reutemann, yellow for the Belgian Jacky Ickx and green for the Brazilian Carlos Pace). The windshield guard is topped by a tiny windshield.

Already in 1973, the 50th anniversary of the Le Mans race was commemorated. The Matra Ferrari duel is announced. Matra puts its title of winner at stake, and Ferrari fights to win the World Brand Championship. Before the race at Le Mans, the Italian team scored 95 points against 64 for the French team.

Arturo Merzario's Ferrari no. 16 started on pole. As planned, he plays the role of hare at the start. But on lap 30, when Carlos Pace had taken over three laps earlier, he turned on the small light on the left wing to warn of his return to the pit. In a crash, the driver gets out of the car with the suit soaked in gas; the small buffer tank on the right side leaks into the passenger compartment. It loses 25' in the pits. When Pace goes back on the road, François Cévert's Matra took the lead of the race, the other two follow him, and he leaves in 30th position. He improves the lap record. It then begins a

long comeback. At 1:15 in the morning, while it is in 5th position, the clutch breaks; a new pit stop immobilizes it at the pit for 37'. It is back in 7th position and still making progress until the end of the race. The team took advantage of the retirement of Ickx – Redman's Ferrari No. 15 in the last hour of the race to secure second place.

Moreover, it offers heroic resistance to Pescarolo–Larrousse. But the Matra are in ambush and waiting for failures. The breakage of the exhaust pipe makes it lose power and time. It is in the same lap as the Matra when it, in turn, suffers a fuel leak in the cockpit. Matra takes the opportunity to take the lead and 4 laps. One hour and half by the end of the race, the fatal damage occurs when the engine breaks down. The Ferrari #15 was the last car to drop out of the race after 332 laps, having spent 6 hours straight in the lead.

Ferrari lost the race but not (yet) the championship where he leads by 100 points at 84. However, that year only the 7 best results are counted out of the 10 races organized. Pure performance takes precedence over regularity, which is openly criticized by the "Commendatore," who finds this abnormal for an "endurance" Championship. Matra wins the last two events after Le Mans and by the same token the Championship.

Exasperated by the unstable regulations, Enzo Ferrari decided to abandon the Sports-Prototype and turned to Formula 1.