



Historique en français

Historical background in English

Rondeau M379 C 24 Heures du Mans 1981

N°24 pilotée par / driven by Jean Rondeau & Jean-Pierre Jaussaud
(Abandon après 58 tours / retirement after 58 laps)

N° 25 pilotée par / driven by
Jean Ragnotti & Jean-Pierre Lafosse
(Abandon après 28 tours / retirement after 28 laps)

N°26 pilotée par Henri Pescarolo & Patrick Tambay
(Abandon après 41 tours / retirement after 41 laps)

01.01.2024

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Rondeau M379 C

24 Heures du Mans 1981

Les 24 Heures du Mans 1923-1992, vol II

Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre & Alain Bienvenu

Les 24 Heures du Mans 1923-, Tome 2

Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre & Alain Bienvenu

Ed. Le Mans Racing

24 Heures du Mans 1981

Christian Moity & Jean-Marc Teissèdre

Ed. Publi-Inter

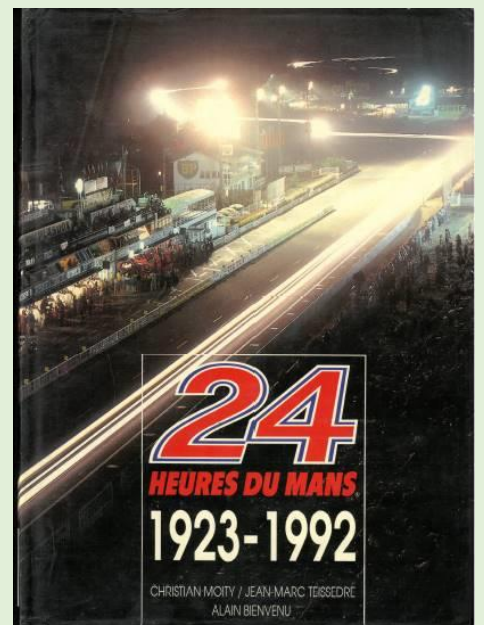
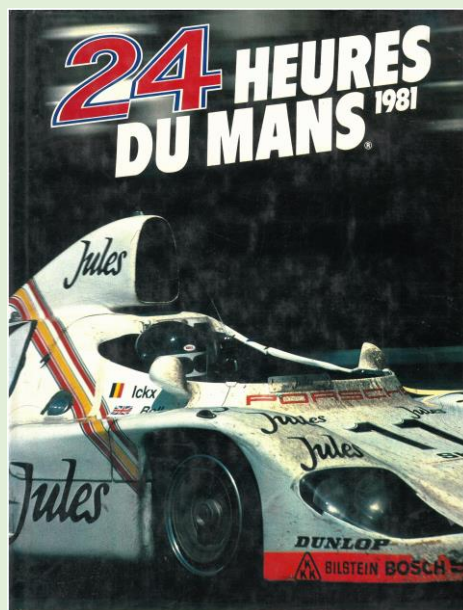
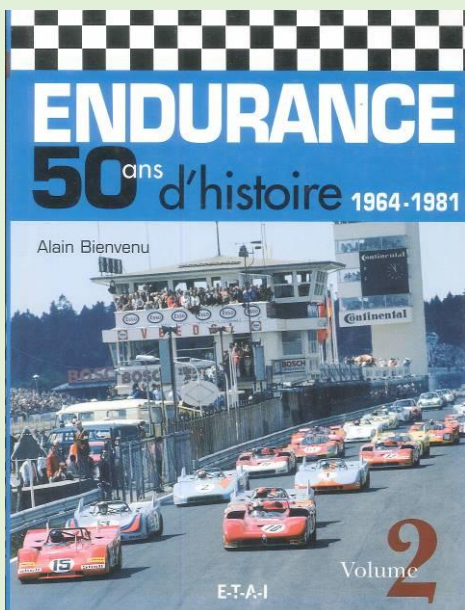
ISBN 2-903356-06-08

Endurance : 50 ans d'histoire

Alain Bienvenu

Ed. ETAI

ISBN 9276893279



Historique en français

Après la victoire aux 24 Heures du Mans de 1980, Jean Rondeau déclare remettre en jeu son titre. Le retour de Porsche après 3 ans de débâcle ajouté à celui de Jacky Ickx qui s'est laissé convaincre de sortir de sa retraite anticipée sont deux challenges supplémentaires que l'écurie sarthoise souhaite relever.

Si l'engagement de 2 voitures en GTP est quasi certain (les 379 CL n°7 et 8), il fallait s'occuper de trouver de nouveaux sponsors pour aller plus loin. Il peut finalement engager 5 voitures en 1981. Jamais Renault ni même Matra n'avaient aligné un tel effectif.

C'est Otis, premier constructeur mondial d'ascenseurs qui rejoint en premier l'écurie sarthoise. La marque tenait à développer l'image d'un service assuré 24 heures sur 24... Elle sponsorise la voiture n°24 pilotée par Jean Rondeau et Jean-Pierre Jaussaud ainsi que la Rondeau 379 CL n°7 engagée en GTP.

Calberson, un habitué de l'épreuve fait cause commune avec RTL sur la n°25 de Jean-Louis Lafosse, qui délaisse le temps de la course son poste de PDG chez Gotti (fabricant de jantes), qui est associé à Jean Ragnotti.

Et déjà associé à Rondeau en 1979-80 la marque Océanic se remet sur les rangs et est associée au « Figaro Magazine » sur la n°26 d'Henri Pescarolo, « désapairé » de Jean Ragnotti pour cette fois sans doute pour des raisons de taille, et est associé à Patrick Tambay, nouvel arrivant dans l'écurie.

La voiture n°8 de Jean-Louis Schlesser, Philippe Streiff et Jacky Haran est engagée elle par le mensuel "L'Automobile" dans la catégorie GTP.

Mais, pas question d'aligner du neuf, c'est à partir de la M379, déjà modifiée en type « B » l'année passée que la nouvelle offensive s'articule. La Rondeau M379C de 1981 a été étudiée pour faciliter les assistances et la rapidité de manutention dans toutes les opérations pour réduire au minimum les temps d'arrêt et la recherche d'une vitesse de pointe toujours plus élevée. Un nouveau capot arrière à aileron intégral remplaçant les deux « flaps » séparés de 1980 équipe les 3 Rondeau engagées en Groupe 6. Avec ce nouvel arrière plus aérodynamique, un gain de 7 à 8 km/h est attendu en vitesse de pointe. La taille du pare-brise est réduite pour augmenter la rigidité du cockpit. La vitre arrière est supprimée et une plus grande prise NACA remplace les 2 petites de la version de 1980. Les passages de roue arrière sont aussi dégagés. Profitant de la nouvelle réglementation, les trois Rondeau n°24, 25 et 26 sont engagées dans la catégorie du Groupe 6 dont la cylindrée du moteur du Ford Cosworth DFL a été augmentée à 3,3 L pour la voiture aux couleurs du Figaro de Pesca/Tambay et l'Otis de Rondeau/Jaussaud. Une télévision était installée à bord de chaque voiture pour signaler sa position en cas d'incident. Il est également possible aux pilotes de recevoir des instructions fournies directement par leur stand.

Jacky Ickx part en tête sur la Porsche 936 n°11, suivi par la Porsche 908 n°14 de Reinhold Joest, la Rondeau n° 26 de Pescarolo et la Porsche 935 n°59 de Don Whittington. Au 9^{ème} tour la n°24 de Jean Rondeau s'arrête pour un changement de pompe à eau. La voiture est immobilisée pendant 1h20 et ses chances de victoire s'envolent. Au terme de la première heure de course pourtant, 3 Rondeau suivent la Porsche n° 14 de tête, la n°26 en 2^{ème} position, la n°25 de Jean-Louis Lafosse et la n°7 de François Migault. Mais après une heure et quart de course, la WM n°82 de Thierry Boutsen sort dans la courbe des Hunaudières, il détruit la voiture, en sort indemne mais un commissaire de piste est percuté mortellement. Après 30 mn sous pace-car, à peine la course a-t-elle repris aux environs de 17h que la Rondeau n°25 de Jean-Louis Lafosse percute les rails au début des Hunaudières et

le pilote est tué sur le coup. Malgré l'accident, l'écurie reste en course. La Rondeau n°26 de Patrick Tambay repasse par les stands pour un changement de pompe à essence qui dure 2h16. Mais le retour en piste de Pescarolo est de courte durée puisqu'il est arrêté trois quarts d'heure après au poste 76 de Mulsanne. L'abandon est déclaré 2 heures plus tard à 22h20.

L'Otis n°24 de Jaussaud pointe alors en 38^{ème} place mais les problèmes de tenue de route ne s'arrangent pas ; la voiture est devenue dangereuse à conduire et c'est l'abandon à 23h40.

En tête de la course, derrière l'inaccessible Porsche Jules n°11 de Jacky Ickx et Derek Bell, les Rondeau 379 CL n°7 de Gordon Spice et François Migault et n°8 de Jacky Haran, Philippe Streiff et Jean-Louis Schlesser oscillent entre la 5ème et la 2ème place, se passent et se repassent les dernières marches du podium provisoire.

Sans trop de suspens, c'est la n°8 qui termine 2^{ème} après 340 tours et la n°7 3^{ème} à 5 tours.

Cette victoire au classement GTP, du jamais vu en six années permet à Rondeau de compenser la débâcle du groupe 6.

Historical background in English

After the victory at the 1980 Le Mans 24 Hours, Jean Rondeau declared he wants to put his title back in challenge. Porsche's come back after three-years debacle added to Jacky Ickx's come back who was convinced to get out of his early retirement are two additional challenges that the Sarthe team wants to meet.

If the enter of 2 cars in GTP category is almost sure (the 379 CL n°7 and 8), it was necessary to focus on finding new sponsors to go further. He can finally enter five cars in 1981. Never had Renault or even Matra lined up such a squad.

Otis, the world's leading lift manufacturer, joined the Sarthe team first. The brand wanted to develop the image of a 24-hour service... It sponsors the #24 car driven by Jean Rondeau and Jean-Pierre Jaussaud as well as the #7 Rondeau 379 CL in GTP.

Calberson, a regular sponsor at the event, is making common cause with RTL on Jean-Louis Lafosse's No. 25, who is abandoning his position as CEO of Gotti (rim manufacturer), and who is associated with Jean Ragnotti.

And already associated with Rondeau in 1979-80 the brand Océanic is back on the ranks and is associated with the «Figaro Magazine» on car number 26 of Henri Pescarolo, «disassociated» of Jean Ragnotti for this time undoubtedly for reasons of size, and now teamed with Patrick Tambay, newcomer into the team.

The #8 car of Jean-Louis Schlesser, Philippe Streiff and Jacky Haran is engaged by the monthly "L'Automobile" in the GTP category.

But, no question of aligning only new, it is from the M379, already modified in type «B» last year that the new offensive is articulated. The 1981 Rondeau M379C was designed to make assistance easier and speed of handling in all operations to reduce time when pit stop and the search for an ever higher top speed. A new full-wing rear wing replacing the two separate 1980 "flaps" fitted the 3 Rondeau entered in Group 6. With this new more aerodynamic rear, a gain of 7 to 8 km/h is expected at top speed. The size of the windshield is reduced to increase the rigidity of the cockpit. The rear window is removed and a larger NACA air intake replaces the 2 small ones of the 1980 version. The rear wheel arches are also opened.

Taking advantage of the new regulations, the three Rondeau n°24, 25 and 26 are entered in the Group 6 category whose engine capacity of the Ford Cosworth DFL has been increased to 3.3L for the car of Pesca/Tambay and the Otis de Rondeau/Jaussaud. A screen was installed in each car to indicate its position in case of an incident. It is also possible for drivers to receive instructions directly from their pit.

Jacky Ickx leads on the Porsche 936 #11, followed by the Porsche 908 #14 driven by Reinhold Joest, the Rondeau #26 of Pescarolo and the Porsche 935 #59 of Don Whittington. On the 9th lap, Jean Rondeau's No. 24 stopped for a water pump change. The car is immobilized for 1h20 and its chances of victory fly. At the end of the first hour racing, however, 3 Rondeau follow the Porsche No. 14, No. 26 in 2nd position, No. 25 of Jean-Louis Lafosse and No. 7 of François Migault. But after an hour and a quarter racing, Thierry Boutsen's WM No. 82 goes out in the curve of Les Hunaudières, he destroys the car, comes out unscathed but a marshal is fatally hit. After 30 minutes under a pace car, barely the race resumed around 5pm when Jean-Louis Lafosse's Rondeau n°25 struck the rails at the beginning of the Hunaudières and the driver was killed instantly. Despite the accident, the team remains in the race.

Patrick Tambay's Rondeau No. 26 returns to the pit for a 2 hours and 16 minutes gas pump change. Then Pescarolo returns to the track for only 45 minutes before he stops at the station 76 of Mulsanne. The retirement is declared 2 hours later at 22:20.

The Otis n°24 of Jaussaud then points in 38th place but the problems of handling do not settle; the car became dangerous to drive and it retires at 23:40.

At the head of the race, behind the inaccessible Porsche Jules n°11 of Jacky Ickx and Derek Bell, the Rondeau 379 CL n°7 of Gordon Spice and François Migault and n°8 of Jacky Haran, Philippe Streiff and Jean-Louis Schlesser oscillate between 5th and 2nd place, pass and pass the last steps of the provisional podium.

Without too much suspense, No. 8 finished 2nd after 340 laps and No. 7 3rd at 5 laps behind. This victory in the GTP ranking, unprecedented in six years, allows Rondeau to compensate for the breakup of group 6.