

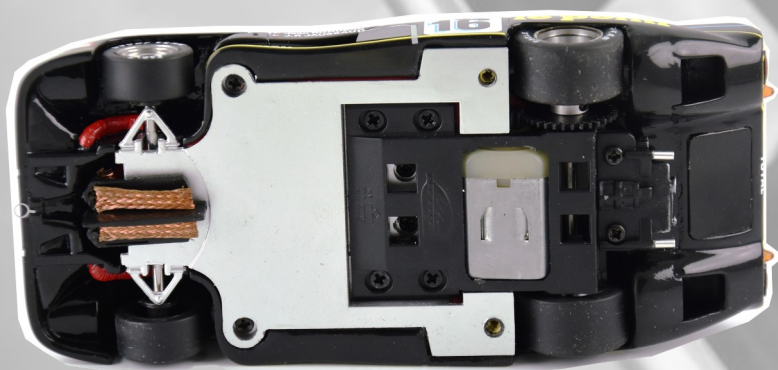
32

Rondeau M 379B

24 Heures du Mans 1980



n°16 pilotée par / driven by
Jean Rondeau & Jean-Pierre Jaussaud
Gagnante / Winner



Ref. 132028EVI/16M





Caractéristiques / Technical specifications

Carrosserie / Body : Résine polyuréthane / polyurethan resin

Châssis injecté en ABS / injected ABS chassis

Jantes arrière alu / 2 aluminum rims with M2 screws at the rear

Moteur transversal / sidewinder engine

Poids : 99 g

Historique / Historical background

Jean Rondeau engage 2 Rondeau 379 B, la n°15 de Ragnotti et Pescarolo est un châssis neuf et la n°16 pilotée par Jean Rondeau lui-même et Jean Pierre Jaussaud est l'ex-châssis ITT de 1979 qui termina 10^{ème} (Beltoise/Pescarolo). Le capot arrière (aileron en 2 éléments) et les flux air et eau ont été modifiés, on a créé de nouveaux rapports de boîtes. Le vaillant Cosworth V8 DFV petites soupapes de 460cv a été préparé chez Mader.

Tout cela a été validé lors d'essais d'endurance de plus de 25 heures au printemps au Castelet, une première pour l'équipe Rondeau dont le budget est des plus serrés. L'équipe a également renforcé son organisation avec l'arrivée efficace de Jean Robin (ex-Matra) et avec l'installation de lève-vites à air comprimé pour les ravitaillements. Dès les essais, la n°15 avec Pescarolo s'empare de la pole, et la n°16 se classe 5^{ème} grâce à Jaussaud.

En course, la n°15 roule longtemps aux avant-postes menant plusieurs heures grâce à ses pilotes à l'aise sous les averse mais abandonnera à 22h56 sur rupture du joint de culasse, semant un vent de panique dans le stand. Sur la 16 c'est Jean Rondeau qui prend le volant du départ, et dès 17h19 la valse des capots commence. Elle atteint quand même la 2^{ème} place dans la 7^{ème} heure derrière la Porsche n°9 de Ickx / Joest qui reprendra cependant la tête jusqu'au lendemain matin. Contrainte de s'arrêter Rondeau et Jaussaud reprendront l'avantage avec 4 tours d'avance. A partir de midi la pluie se met à tomber JP Jaussaud se poste à l'entrée de la piste de décélération pour dissuader Rondeau de rentrer car il croit qu'il s'agit d'une averse passagère et à 13h15 Jean Rondeau part en glissade dans la courbe Dunlop en heurtant légèrement le rail pour se retrouver en travers. Arrive R. Joest sur la Porsche qui s'est embarqué dans la même glissade, il évitera de justesse la Rondeau n°16 encore immobilisée. Au stand, l'émotion est à son comble, on a préparé hâtivement un capot avant emprunté à la n°15 portant « Le Point ».

La n°16 emportera pourtant la course dans une clameur et une ferveur indescriptibles, aux couleurs ITT avec le n°16 redessiné à la main. Aucun pilote constructeur n'a jamais réussi pareille performance. En GTP, la 3^{ème} Rondeau 379 B n°17 engagée par les frères Martin et Gordon Spice aux couleurs Belga complètera ce triomphe à la 3^{ème} marche du podium.

Jean Rondeau entered 2 Rondeau 379 M's. Car number 15, driven by Ragnotti and Pescarolo, was a new chassis; and the number 16, driven by Rondeau himself and Jaussaud, was the previous year's chassis "ITT" that had finished in the 10th place (driven by Beltoise / Pescarolo). The rear hood (with its wing in two parts) and the air and water flows were modified and new gear created. The Cosworth V8 DFV was a 460 horsepower engine and was prepared by Mader.

Although the budget was tight, the team was able to have checked during endurance practices in the spring in the Castelet. The team had been reinforced with Jean Robin's arrival (from Matra) and the fittings of fast winders with compressed air for the pit stops further aided their performance. In the practices session, the car number 15 of Pescarolo was in first place; the car number 16 came in 5th place, thanks to Jaussaud.

After starting of the race in 3rd place, car number 15 led for a few hours, mainly due to its drivers being at ease in the rain. But a cylinder head gasket breaking at 22.56 p.m. sent a wave of panic into the pit. Rondeau started the race at the wheel of car number 16, and from 17.19 p.m. the "waltz of hoods" has begun. He reached second place in the 7th hour behind the Porsche number 9 of Ickx/Joest who kept the lead until the following morning. When #9 was forced to stop Rondeau and Jaussaud took the advantage with 4 laps earlier. From 12 o'clock, when the rain started JP Jaussaud took position at the entry of the deceleration track to dissuade Rondeau not to stop - he thought it was a shower of rain. At 13.15 p.m. Jean Rondeau slid in the Dunlop curve and lightly hit the rails. R. Joest, who slid to avoid the Rondeau number 16, also stopped. In the pits, emotion was at its peak.

The front body of the car number 15 with "Le Point" sponsor markings was hastily prepared for car number 16 with the "ITT" colours and the number 16 handmade. They continued to maintain their lead and finished the race with indescribable fervour and excitement. No other driver and car manufacturer had ever succeeded in such a performance. A 3rd Rondeau 379 B, car number 17, entered by the Martini brothers and Gordon Spice in the GTS category, completed this triumph by finishing in 3rd place.