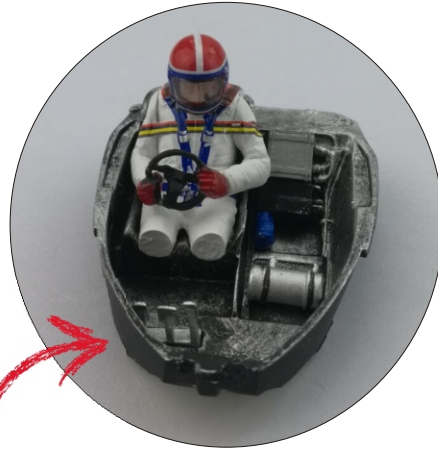


32

Peugeot 905 n°5 & n°6



24 Heures du Mans 1991



N°5 : Philippe Alliot - Jean-Pierre Jabouille & Mauro Baldi

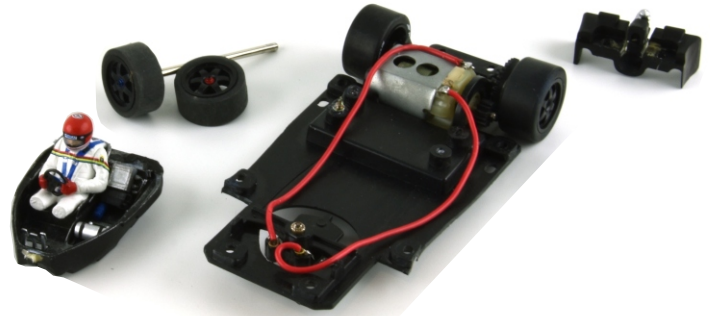


N°6 : Keke Rosberg - Yannick Dalmas & Pierre Henri Raphanel

Caractéristiques / Specifications :

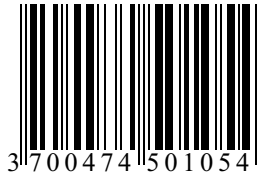
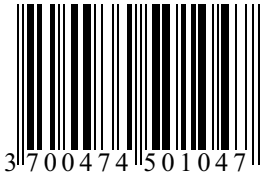


Carrosserie / Body : résine polyuréthane / polyurethan resin
Moteur transversal / Side winder motor
Aileron démontable / removable rear wing
Châssis ABS injecté / ABS injected chassis
2 jantes alu à l'arrière / 2 aluminum turned rims at the rear
Pneus injectés / Rubber injected tires
Axes / Axles 3/32"
Couronne Slot.it / Slot.it crown ref. GS1832-PI
Poids / Weight : 95 g



Ref. 132075/5M

Ref. 132075/6M



3 700474 501047

3 700474 501054

Historique / Historical background :

Le retour de Peugeot au Mans en 1991, officiellement absent depuis 1926 est un événement. L'écurie revient dans la catégorie reine « Sport ».

Conçues pour des épreuves de sprint de 430 km, la monocoque des Peugeot 905 aux lignes futuristes et pures est propulsée par un nouveau moteur V10-3.5 litres à la sonorité inédite. La marque française vient au Mans pour apprendre et présente au pesage 4 voitures (dont 2 de réserve) dotées pour la première fois de leur carrière de phares. On reconnaît la calandre et les feux avant et arrière qui seront visibles sur la gamme de voitures civiles de l'époque. Des flasques recouvrent les roues arrière. Les ouïes sur les ailes avant sont partiellement refermées.

Parties en première ligne, les Peugeot caracolent en tête durant les premières heures, le temps pour leur principale rivale, la Mercedes C11 n°1 de Jean-Louis Schlesser de remonter les six voitures qui la devançaient sur la grille de départ. Le premier ravitaillement de la Peugeot 905 n° 5 est marqué par un début d'incendie sans gravité. Celle de Yannick Dalmas est contrainte de rentrer à plusieurs reprises au stand pour des problèmes d'allumage et tombe à la 33^{ème} place après le changement du démarreur. Quand finalement elle commence de nouveau à remonter le peloton, c'est la n°5 qui s'arrête à Indianapolis. Jean-Pierre Jabouille tente de réparer mais il ne peut rien faire. Un piston a cédé. C'est la première voiture à abandonner.

A la tombée de la nuit, en raison d'une boîte de commande dure, Jean Todt, fait rentrer la Peugeot restante au stand pour la changer. A ce moment-là elle pointe en 28^{ème} position. Rosberg reprend le volant et file mais à 21h46, la boîte se bloque au point mort. Il sort de la voiture et annonce l'abandon aux commissaires. Les mécaniciens, quand ils arrivent sur la panne découvrent que la boîte de commande est seulement dessoudée. Il aurait suffi de soulever le capot et d'engager manuellement la première pour regagner les stands et entamer peut-être une 7^{ème} heure de course.

Peugeot's come back to Le Mans in 1991, officially absent since 1926 is an event: the team is back in the category "Sport".

Designed for 430 km sprint events, the Peugeot 905 bodyshell with futuristic and pure lines is powered by a new V10-3.5 litre engine with unprecedented sound. The French brand comes to Le Mans and brings 4 cars (including 2 spare) equipped for the first time with headlamps. Wheel covers are put on the rear wheels. We recognize the front grille that will be visible on the range of road cars at the same period. The louvers on the front wings are partially closed.

Started first the Peugeot are ahead during the first hours, the time for their main competitor, Jean-Louis Schlesser's No. 1 Mercedes C11, to overtake the six cars in front of him from the start. The first refueling of Peugeot 905 #5 is marked by the start of a fire without further consequence. Dalmas must return to the pit several times to fix an ignition problem and falls to 33rd position after changing the starter. When finally the car is on the way to front, car number 5 of Jabouille stops in Indianapolis. He tries to repair but cannot fix the broken piston. It is the first car to retire.

At nightfall, because of a hard control gear, Jean Todt, decides to take the car back to the pit to change it. At that point, the last Peugeot was in 28th position. Rosberg takes the wheel again and leaves. But 21h46, the box blocks at neutral. The driver gets out of the car and announces the retirement to the Marshalls. Mechanics when they arrive on place discover that the control box is only wound up. It would have been enough to lift the hood and manually engage the first gear to join the pit and start a 7th hour of racing.

Historique complet sur / complete history on www.gts-series.com