

32

MIRAGE GR7

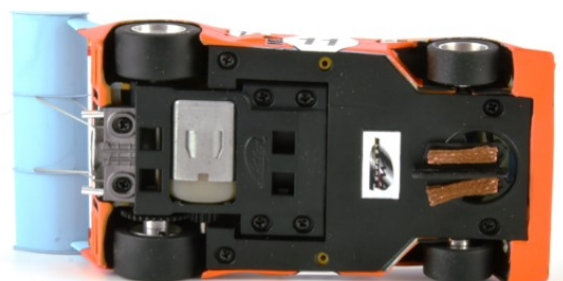
n°11 & n°12



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



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



24 Heures du Mans 1974



Caractéristiques / Technical Specifications

Carrosserie / Body : Résine polyuréthane / polyurethan resin

Châssis / chassis : ABS injecté / injected ABS

4 jantes alu / 4 aluminum rims with M2 screws

Moteur transversal / sidewinder engine

Couronne LE MANS miniatures / LMM's sidewinder spur gear

Poids : 98 g



Ref. 132094/11M



3 700474 504888

Ref. 132094/12M



3 700474 504895

Historique / Historical background

Les premières Mirage (M1) apparaissent avec la naissance du constructeur John Wyer Automotive Engineering dès 1967. Se déclineront par la suite toute une myriade de versions plus ou moins compétitives pour aboutir à la M6 en 1972. L'abandon du projet 917 en 1972 oblige Wyer à se concentrer sur ses propres modèles. Les M6 sont donc améliorées 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.

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. Mirage compte bien profiter du forfait de Ferrari et de celui tardif d'Alfa Romeo. La n°11 est aux mains de Hurley Haywood & Derek Bell et la n°12 dans celles de Vern Schuppan & Reine Wisell. 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 Laffite. 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. 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 se retrouve immobilisée sur les Hunaudières. L'arrêt de 42 minutes ramène la Porsche de Van Lennep et Müller à 3 tours de la Matra. Confronté lui aussi à des problèmes mécaniques l'équipage de la Porsche voit l'écart se creuser jusqu'à 6 tours... devant la Matra n°9 survivante. Pas de place sur le podium pour la Mirage n°11 mais une 2ème place au Championnat du Monde des Marques en fin de saison.

Historique complet à télécharger dans la rubrique

The Mirage Lightweight Racing Car was created by John Wyer Automotive Engineering (JWAE) in the spring of 1967. Thereafter, a myriad of more or less competitive versions of the Mirage will be available. When 917 Porsche project is discontinued, JWAE team once again turned its attention to them. For 1974 they have been improved and 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.

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. Gulf racing intends to take advantage of the announced Ferrari withdrawal and the late withdrawal of Alfa Romeo. Number 11 is in the hands of Hurley Haywood & Derek Bell and number 12 in the hands of Vern Schuppan & Reine Wisell. 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.

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. 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 are stopped on the Hunaudières. The 42-minutes pit stop brings Van Lennep and Müller's Porsche three laps from the lead car. Faced with mechanical problems the Team Porsche sees the gap widen to 6 laps... No place for Mirage 11 on podium, but a second place at the 1974 World Championship of Brands.

Complete historical background to download in "Documentation" section