

Rondeau M379 C



32



n°24 pilotée par / driven by
Jean Rondeau & Jean-Pierre Jaussaud

24 Heures du Mans 1981



Ref. 132103/24M



**n°25 pilotée par / driven by
Jean-Louis Lafosse & Jean Ragnotti**



24 Heures du Mans 1981



Ref. 132103/25M



**n°26 pilotée par / driven by
Henri Pescarolo & Patrick Tambay**



Ref. 132103/26M



32

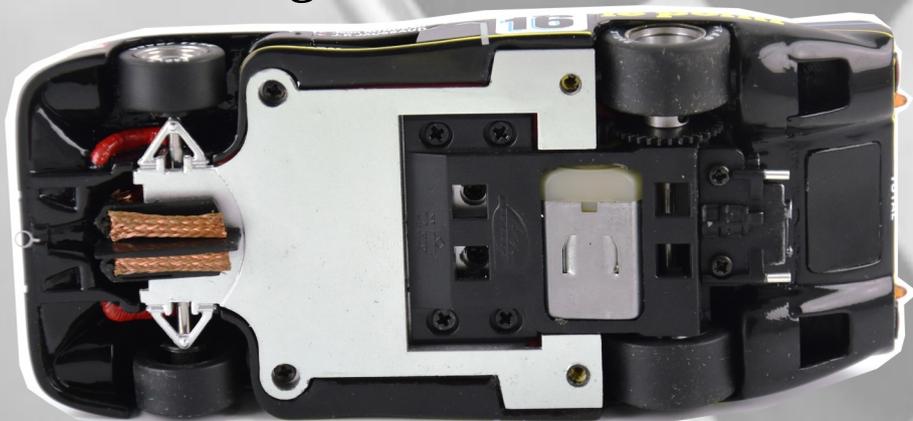
Rondeau M379 B



24 Heures du Mans 1980



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



Ref. 132028EVO/16M



3 700474 501801



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 / sidewider engine

Poids : 99 g



Historique / Historical background

Après la victoire aux 24 Heures du Mans de 1980, Jean Rondeau déclare remettre en jeu son titre. 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 dont deux 379M CL (la n°7 et la n°8) dans la catégorie GTP.

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.

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.

After the victory at the 1980 Le Mans 24 Hours, Jean Rondeau declared he wants to put his tittle back in challenge. 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.

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.

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.

Complete historical background to download on the website.

Historique complet à télécharger sur le site internet.