

HISTOIRE DU SPORT AUTOMOBILE

VOLUME #4



2025





Gilles est passionné de sport automobile. Véritable encyclopédie, il connaît la vie et les exploits de très nombreux pilotes, célèbre ou moins connus.

Il nous partage, chaque mois, un article toujours très bien écrit et surtout complet sur un pilote dont le mois correspond à son anniversaire.

Ces illustres pilotes ont toujours vu leurs voitures reproduites pour le slot. C'est pourquoi cette rubrique à sa place dans le **DRS MAGAZINE**.

Nous faisons ce hors série afin de regrouper toutes ces rubriques et pour vous permettre d'avoir une petite encyclopédie des pilotes et de leurs voitures de slot.

Stéphane

Retrouvez les modèles présentés chez:



SOMMAIRE

AJ FOYT

Timo Bernhard

Vic Elford

John Wyer

Jo Gartner

Pedro Rodriguez

Jochen Rindt

Mike Rockenfeller

Norbert Singer

Peter Gregg

DRS MAGAZINE

Magazine du Dijon Racing Slot - Association loi 1901

<https://www.dijon-racing-slot.com/>

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON



DRS
MAGAZINE

dijon-racing-slot.com

" Super Tex "

AJ Foyt est un nom qui n'est pas inconnu du public européen. Il est néanmoins souvent perçu comme un pilote exclusivement dédié aux ovales nord américains, voire même un peu folklorique. En réalité, peu cernent réellement son palmarès.

Anthony Joseph fêtera ses 90 ans ce 17 janvier et ce seul article ne saurait détailler toutes ses victoires ! Titré 7 fois en championnat USAC et 3 fois vice champion, de 1960 à 1979, il s'y imposa 67 fois et parti 53 fois de la pole position. Il su parfois se montrer intraitable comme en 1964, où il s'imposa 10 fois en 13 courses ou en 1979 avec 6 podiums dont 5 victoires et 5 poles en 7 courses. Recordman des victoires et titres, il l'est également des 500 miles d'Indianapolis. Seuls Rick Mears, Al Unser Sr et Hélio

Castroneves surent, comme lui, s'imposer 4 fois à Indy 500. Impressionnant de longévité, il participa au championnat de 1958 à 1992 ! En 1967, il s'impose d'ailleurs successivement en Indiana puis aux 24 heures du Mans, sur Ford en compagnie de son compatriote Dan Gurney. Ce sera sa seule participation dans la Sarthe.



" Super Tex "



Thunderslot CA00207 LOLA T70 n°83 Nassau 1966

Valeur sûre en NASCAR, il su également s'y imposer plusieurs fois en course et notamment à Daytona 500, l'épreuve phare ! Il sait aussi parfois faire preuve de patience et de stratégie. Par exemple, il est titré 2 ans de suite en Iroc, discipline regroupant les champions des 2 côtés de l'Atlantique (sur des voitures américaines faisant la part belle aux locaux il est vrai...) sans une seule victoire !

Rugueux par certains aspects, il connu parfois des frictions, dont avec Bob Wollek, avant qu'ils ne s'imposent ensemble aux 24h de Daytona, par 2 fois (puis 2 deuxièmes places) et 12h de Sebring sur les Porsche 935 puis 962 de Preston Henn, les 2 dernières la même année . Autant que ses réalisations, c'est aussi la longévité de Super Tex qui impressionne. A 55 ans, il figura 11 ème d'un championnat CART, qu'il ne disputa que partiellement... Et dominé par Al Unser Jr dont il avait affronté le père et l'oncle à leurs débuts ! Peu de pilotes peuvent en dire de même.

Si, en sport automobile, ce n'est pas le palmarès qui détermine en premier lieu le champion, il faut pourtant reconnaître qu'AJ a sans doute le plus prestigieux et le plus éclectique. Ses petits fils lui succéderont mais il est bien difficile de marcher dans les pas d'un tel géant..."



Slot.it CA25f Porsche 962 IMSA n.1 12h Sebring 1988

“ Ringmeister ”

Ce 29 juin 2018, Timo Bernhard s'élance sur la Nordschleife, fermée pour l'occasion, avec sa Porsche 919 revitalisée. Sur cette piste, où il a souvent brillé, il en ravit le record de Stefan Bellof, datant de 1983 !

Il convient néanmoins de rappeler que son prédécesseur, sur sa Porsche 956, avait établi ce record en essais qualificatifs, avec un véhicule répondant donc aux conditions réglementaires de course et fut également gêné par le trafic ! Timo n'a jamais caché son admiration pour son aîné, il en avait même coiffé le casque en hommage à Spa. De même, au Nurburgring, Timo aussi était dans son jardin. Il y gagna 5 fois les 24 heures (recordman avec Pedro Lamy et Marcel Tiemann) et 3 fois les 6 heures.



Champion d'Allemagne de karting junior à des débuts, il persévère assez peu en monoplace hors de la formule Ford. Il saura rapidement se faire remarquer en GT puis en Sport, l'endurance devenant son terrain de prédilection. Couronné en Porsche Carrera cup, il se révéla aux 24 h de Daytona en s'imposant au général notamment avec Jorg Bergmeister sur une Porsche engagée en GT3 ! Prêté au cousin Audi, avec lequel il obtiendra sa première victoire au Mans, sa carrière sera intimement liée à Porsche. D'abord en GT, ensuite en LMP 2 avec l'impressionnant RS Spyder qui donna du fil à retordre à Audi et Peugeot en Amérique du Nord puis en P1 avec l'avènement de la 919..



“ Ringmeister”



Scaleauto SC-7050R Porsche 991 RSR 24h Le mans 2013
n.91 Porsche AG Team Manthey

Souvent associé à Romain Dumas, il affiche un palmarès impressionnant: titré en GT, il sera double champion du monde d'endurance en catégorie reine et également doublement couronné LMP 2 en ALMS ! Il compte parmi les rares vainqueur des 24 heures de Daytona, du Mans (par 2 fois), et des 12 h de Sebring auxquelles s'ajoutent ses 5 victoires aux 24 heures du Ring !

Étincelant des 2 côtés de l'Atlantique, il affiche dorénavant plus de 30 victoires auxquelles s'additionnent plus de 20 succès de classes. A 44 ans ce 24 février, s'il a remis les gants, comme Jorg Bergmeister, il demeure l'un des principaux ambassadeurs de la firme de Stuttgart.'



" Quick Vic "

Il ne restait que quelques heures en cette épreuve des 24h du Mans 1969. Vic Elford, accompagné de Richard Attwood, menait sa Porsche 917 à parements bleus depuis plus de 18 heures, avec 6 tours d'avance sur la Ford GT 40 des "Jackies" Ickx et Oliver. La première victoire Mancelle de Porsche semblait se profiler.

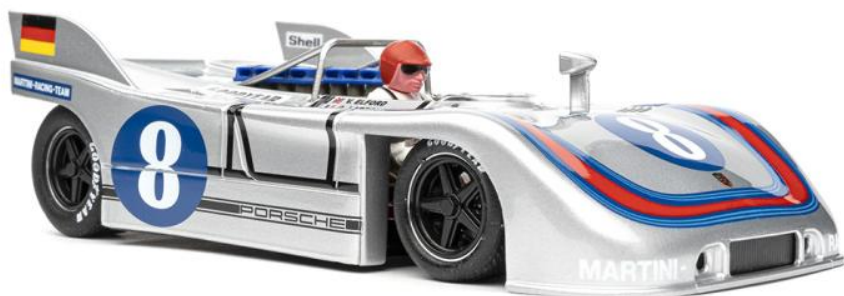
L'embrayage, récalcitrant, en décida autrement et mit fin à leurs espoirs. Dick Attwood s'imposera l'année suivante avec Hans Herrmann l'autre grand malheureux de cette édition aux côtés de Gérard Larousse. Vic y obtiendra plus tard une victoire de classe mais ne vaincra jamais au général. Il fut pourtant souvent mis en avant qu'avec Jo Siffert et Pedro Rodriguez, il était de ceux qui savaient exploiter la 917 jusque dans ses retranchements !



Il connaîtra la consécration ailleurs... En Rallye d'abord, par lequel il commença sans le sou. Francophile, il parlait très bien notre langue et avait de nombreux amis pilotes hexagonaux, notamment Gérard Larousse avec lequel il était toujours très lié. Il fut même proche de courir pour Alpine mais estima que Porsche lui offrait de plus amples perspectives. Bien lui en fit... Convaincant en rallye, Fritz Huschke von Hanstein, responsable de la compétition au sein de la marque de Stuttgart, lui demanda alors s'il avait songé à s'engager sur circuit. Quick Vic en avait toujours rêvé !



" Quick Vic "



NSR Porsche 908/3 - Martini Targa Florio 1971 n.8 Gerard Larrousse, Vic Elford

Très vite, il se montrera à l'aise partout, en toutes conditions et sur tout type de matériel. On le verra en Sport, GT, interserie, Canam, Transam et aussi en Formule 1 avec un certain succès en regard du nombre de participations et du matériel confié. Au fil de sa carrière il inscrira à son palmarès nombre de succès pour Porsche tels le rallye de Monte Carlo, les 24 heures de Daytona (ces 2 épreuves dans la même semaine en 1968!), les 12 heures de Sebring, les 1000 kms du Nurburgring et bien sûr la Targa Florio, où son expérience de rallyman était un réel atout ! Pilote majeur des 60's et 70's, on le verra sporadiquement sur les circuits jusque dans les années 80, même s'il n'attendait plus grand chose après l'arrêt de la Porsche 917, tant elle était aboutie. Son amour de son sport et de la France le aurait-il même à être Team manager de Rondeau. Il sera même chevalier de l'ordre du mérite.

Une fois retiré, il avait déclaré qu'il était certes plus dangereux de faire Le Mans en 917 que d'aller sur la Lune, mais qu'il n'avait jamais eu l'envie d'aller sur la Lune. Et pour quelle raison en aurait-il eu l'envie ? Il pouvait rêver mieux encore ... Depuis le 13 mars 2022, il a désormais rejoint les étoiles.



" La terre est bleue comme une orange " Paul Éluard

Son nom s'est souvent effacé au profit de "Gulf" et de ses couleurs orange et bleue. John Wyer était pourtant le maître d'œuvre de ses engagements. Il était en quelque sorte le Reinhold Joest de son époque. Comme lui il porta successivement la bannière de plusieurs marques comme officiel, semi officiel et privé.

Ce sera tout d'abord Aston Martin dont il dirige l'équipe et qu'il mène à la victoire aux 24 heures du Mans avec Roy Salvadori et Carroll Shelby à bord. Il intègre ensuite Ford, dorénavant l'équipe de Shelby, à qui il offre les 2 premières victoires dans la Sarthe. Ford se désengage et John Wyer, associé à John Willment (JW également...) crée le JW Racing. Il bénéficie alors de l'appui de Gulf et signe les 2 autres victoires de Ford. Mais les véhicules engagés atteignent leurs limites et il se positionnera

comme partenaire privilégié de Porsche qui fait de sa 917 un épouvantail. Il y signera l'une de ses plus belles pages avec ses livrées marquantes même s'il ne connaîtra pas la victoire Mancelle avec le constructeur de Stuttgart. L'opposition des talentueux et spectaculaires Jo Siffert et Pedro Rodriguez y sera pour beaucoup.



" La terre est bleue comme une orange " Paul Éluard



LE MANS miniatures Aston Martin DBR1 n°1 Gagnante

LE MANS miniatures Figurine John Wyer, Team Manager

Comme Reinhold Joest, il portera haut les couleurs de la firme allemande. Comme lui, il imposera son équipe aux 24 heures du Mans, de Daytona, des 12 heures de Sebring et sur les plus prestigieux circuits mondiaux. Comme lui, opérationnel, il excellait en stratégie et tactique. Comme lui, il s'entoura des meilleurs au niveau technique (John Horsman...). Comme lui, il su tirer la quintessence de ses partenariats avec les constructeurs. Comme lui il recruta parmi les meilleurs pilotes: Jo Siffert et Pedro Rodriguez, évidemment, mais aussi Brian Redman, Leo Kinnunen, Jacky Ickx, Derek Bell... Comme lui, il représenta Porsche. Comme lui, discret, il fut toujours efficace. Comme lui, il fit vaincre sa propre réalisation, Mirage, qui n'en fut pas un, dans la Sarthe. Mais contrairement à lui, ce fut son dernier succès au Mans, en 1975 et il se retira définitivement de la compétition.

Ce fut comme un clin d'œil peu avant l'éclosion du Joest Racing. Immense personnage, John Wyer s'est éteint le 8 avril 1989... Désormais, des voitures bleue et orange doivent vrombir au paradis. Pedro et Seppi y ont sans doute trouvé de nouveaux compagnons de jeu...



LE MANS miniatures Mirage M1 n°1 - 24 Heures du Mans 1967

“ Triste Mans ”

Il était l'un des fers de lance du sport automobile autrichien comme avant lui Niki Lauda, Helmut Marko, Helmuth Koinigg, Jochen Rindt ou ensuite son contemporain Gerhard Berger, puis Alexander Wurz, Roland Ratzenberger, Karl Wendlinger et Richard Lietz. Mais comme pour certains, le sort ne fut pas tendre avec lui.

Il était huitième sur sa Porsche 962C Kremer après avoir pris le relais du sud africain Sarel van der Merwe, dans la nuit, en ce tout début de journée. L'équipage avait fière allure avec le japonais Kunimitsu Takahashi en troisième homme. Une place d'honneur à l'arrivée était envisageable pour Jo Gartner en cette édition de 1986,



comme la quatrième place de sa première participation, l'an passé, où il avait pourtant perdu une roue en fin de course ! Mieux encore, lorsque l'on regarde le classement à posteriori...



BRM Porsche 962 IMSA '86 - Coke no.5 - ANGLEWINDER CHASSIS Référence : BRM008AW

" Triste Mans "

Révéle en Super Vee, il fut ensuite l'un des animateurs du championnat Procar. Il faisait partie de ces pilotes encore très polyvalents. En 1983, l'autrichien s'impose chez lui, à Zeltweg, en tourisme, puis gagne en F2 à Pau, l'épreuve phare, et termine sixième d'un championnat ou figurent, par exemple Jonathan Palmer, Mike Thackwell, les frères Ferté, Kenny Acheson, Alessandro Nannini et Stefan Bellof ! Il s'engage partiellement en F1 en 1984, sur une modeste Osella ... Et arrachera la cinquième place en Italie ! La deuxième voiture n'étant pas engagée sur l'ensemble de la saison, ses points ne lui seront malheureusement pas affectés. Il laisse derrière lui Gerhard Berger, Niki Lauda ayant pour sa part vaincu. Les 3 autrichiens sont ce jour parmi les 6 premiers.

Présent aussi en endurance, John Fitzpatrick lui permet de s'engager pour une première fois au Mans. Il attire ensuite l'oeil de Bob Akin en IMSA qui l'associera à Hans Joachim Stuck ! En ce début d'année 1986, sur leur 962 Coca cola, ils montent sur le podium à Miami, puis décrochent les 12 heures de Sebring avec leur "patron". En parallèle, pour Kremer, il vainc en Interserie à Thruxton, est deuxième au Norisring et troisième à Silverstone avec Tiff Needell ! Il était confiant en la valeur de ses équipiers, de son team, de sa voiture en l'approche de l'épreuve mancelle même si lors des essais, il avait trouvé à sa monture un comportement un peu bizarre à certains endroits. Une belle performance était plus qu'envisageable !

Mais, en cette nuit du 1er juin, à 2h40, dans les Hunaudières, alors que tout se passait à peu près comme prévu, peu après le Tertre Rouge, l'arrière de la voiture s'affaisse, vraisemblablement en raison d'une rupture de suspension. La 962 noire fait une embardée, pivote sûr le toit et glisse des centaines de mètres avant de s'embraser, Jo n'a rien pu faire. Il avait alors 32 ans et leur résultat allait sans doute le révéler au plus grand nombre...



Kyosho Dslot43 Porsche 962C LH Kenwood No.10 1986 LM
Référence : D1431030303

“ Deerstalker et Tabasco ”

Issus d'une famille mexicaine aisée, ils étaient arrivés en Europe après avoir forgé leurs premières armes en Amérique. Pour les accompagner et les protéger dans ce périple leur mère leur avait confié chacun une même médaille. Tout deux très jeunes, Ils avaient vaincu par 2 fois les 1000 Kms de Paris, conquis le public, chez Ferrari, notamment au Mans, menaçant les vainqueurs en 1961. Pedro était l'aîné, Ricardo de 2 ans son cadet. La légende des frères Rodriguez était née.

Tous 2 d'un tempérament fougueux, Ricardo semblait pourtant encore plus incisif ! Ferrari lui donna sa chance en F1, il était le 1er pilote F1 de moins de 20 ans ! Il disparut néanmoins en fin de saison en

tantant de raver, sur Lotus, la pole de ce Grand Prix du Mexique hors championnat. Ce jour là, Ricardo n'avait pas pu mettre la main sur sa médaille. Pedro fut évidemment très affecté. Il hésita même à stopper la compétition. Ébranlé et d'une nature plus introvertie, il confirma cependant son talent en endurance, s'imposant à Daytona, aux 3 heures puis aux 2000 kms ainsi qu'aux 12 heures de Reims. On lui donnera également sa chance en F1, d'abord de façon éparse puis une première saison complète en 1967 , où il imposera sa Cooper Maserati en Afrique du Sud.



Polcar CAR08c BRM P153 n.20 South Africa GP 1970

“ Deerstalker et Tabasco ”



Slot.it CW16 Ford GT40 n.9 1st 24h Le Mans 1968

C'est à partir de là qu'il redeviendra celui de ses débuts. Il termine cette saison et la suivante 6eme au classement général. Vif, opiniâtre, âpre en piste, il se révélera redoutable sous la pluie. En 1968, au Mans , il remplace Jacky Ickx blessé dans la Ford de John Wyer aux côtés de Lucien Bianchi ... qui remplace Brian Redman pour les mêmes raisons ! Ils s'imposent à l'issue des 24 heures ! 2 ans plus tard, John Wyer engage des Porsche 917. C'est l'explosion !

Il vainc d'emblée aux 24h de Daytona puis termine 4eme des 12h de Sebring , aux côtés de Jo Siffert, après avoir mené la course tambour battant malgré les avaries. Il trouve en le Suisse son alter ego, son plus grand adversaire en piste, son ami aussi. Face à face, et bien accompagnés, chez John Wyer, ils s'imposeront comme les 2 pilotes les plus capés en endurance. Les luttes du mexicain et du suisse sont innombrables et inoubliables. Il s'imposera d'ailleurs à Sebring l'an suivant.



NSR Porsche 908/3 - Nurburgring 1000km 1970 n.21 - P. Rodríguez / L. Kinnunen

" Deerstalker et Tabasco "



LE MANS miniatures
Figurine Pedro
Rodriguez



Policar CAR06d Ferrari 412P n.25 24h
Le Mans 1967

En Formule 1, il s'impose a nouveau, cette fois à Spa sur BRM en 1970. Il aurait pu monter sur la plus haute marche bien d'autres fois... L'année suivante, Jo Siffert le rejoint également en F1 chez BRM ! Ils sont inséparables et tous deux ont une immense aura. Si la moustache et les lunettes de soleil sont liées au suisse, le mexicain se défait rarement de son deerstalker (à l'image de Sherlock Holmes) et d'un flacon de Tabasco ... En juillet, attiré tant par le sport que par le cachet (la rémunération des pilotes était sans commune mesure avec celle d'aujourd'hui) Pedro s'engage en Intersérie sur Ferrari au Norisring. Ce jour là, lui non plus ne retrouve pas sa médaille, il est un peu inquiet. En tête de course, après une mésentente avec un attardé, la Ferrari percute violement le rail. Un courageux commissaire fait tout ce qu'il peut pour le sauver malgré son faible équipement. Cela ne suffira pas. Pedro a rejoint Ricardo, lui aussi dans une course de moindre importance, tout comme le fera Jo en fin d'année. Un nouveau deuil national sera décrété au Mexique, le pays a perdu, à 31 ans, son deuxième frère terrible.



LE MANS miniatures Porsche 917 LH n°18

“ La couronne sans champion ”

Curieuse destinée que celle de Jochen Rindt. Si sa réussite en formule 1 fut tardive, il montra au préalable tout son talent. Alors en pleine gloire, contrairement à Stirling Moss souvent surnommé champion sans couronne, l'Autrichien sera lui titré en formule 1 à titre posthume.

L'éclosion de Jochen Rindt fut soudaine. Engagé en formule junior au début des années 60, il signe la pole lors de sa première course et la victoire dès la deuxième. En 1964 il connaît ses premiers engagements en endurance. L'année suivante sur Porsche il monte sur le podium des 1000 km du Nurburgring et s'impose



au 24 heures du Mans sur la Ferrari du NART, en compagnie de Masten Grégory. On le verra par la suite poursuivre sur Ferrari, Porsche ou Ford, glanant des places d'honneur et s'imposant notamment au Nordic Challenge et aux 6 heures de Jarama. Mais l'essentiel de sa carrière s'inscrit parallèlement en monoplace.

En F2 dès 1964, il duplique le schéma de la formule junior : première épreuve, pôle position puis podium sur un circuit qu'il ne connaît pas et victoire dès la seconde course devant Graham Hill ! Il brillera en championnat nationaux de France et de Grande-Bretagne avant l'avènement d'un championnat européen dès 1967. Il est également engagé en formule 1 mais malgré une troisième place au classement général et 3 podiums en 1966, sa première victoire se fait attendre.



“ La couronne sans champion ”



LE MANS miniatures Figurine Jochen Rindt

Pourtant vif et combatif, tantôt par manque de matériel adéquat, tantôt par manque de chance, il tarde à l'atteindre. Ce n'est qu'en 1969, l'année précédente de son titre qu'il finira par y accéder et atteindre une 4e place au championnat.

Pourtant, en Formule 2 depuis la création du championnat d'Europe, sa participation fut radieuse au point qu'il fut surnommé le roi de la F2. Il ne fut jamais titré car il lui fut interdit de marquer des points en raison de sa participation au championnat du monde de formule 1. Pourtant en 1967 champion de France et champion de Grande-Bretagne de formule 2 il participe à 6 courses du championnat européen et signe cinq victoires. Ickx, champion officiel, n'en aura que deux. Et l'Autrichien en signera quatre autres, hors championnat.

Même chose l'année suivante le roi de la F2 signe 5 victoires, sur 6 courses disputées, contre 3 à Jean-Pierre Beltoise déclaré champion. Et deux autres hors championnat. En 1969 l'écart est plus resserré face au champion Johnny Servoz Gavin, 2 pour l'Autrichien une pour le français. Et de nouveau deux autres hors championnat.



Polcar CAR02a Lotus 72 n.2 Jochen Rindt - Germany GP 1970

“ La couronne sans champion ”



Flyslot 053106 250LM Le Mans 1965 Winner

Vélocité mais aussi excentricité, il ne passait pas inaperçu avec des vêtements colorés et originaux. Ses frasques l'avaient fait surnommer également le fou au nez cassé. Clay Regazzoni avait dit de lui : "N'importe qui aurait l'air débile avec un tel accoutrement mais lui, ça lui donnait un air souverain"

1970 sera à la fois l'année de la gloire et de la disparition. En F2 il s'impose une nouvelle fois en championnat et trois fois en marge. C'est l'année de sa consécration en F1. Dès le troisième Grand prix à Monaco il signe sa seconde victoire. S'en suivront 4 consécutives lui permettant d'aborder l'épreuve de Monza avec une avance considérable au classement général. Néanmoins, face à la légèreté et la fragilité de sa monture, il fut toujours circonspect au point d'avoir failli quitter l'écurie Lotus l'année précédente. "Cette voiture fera de moi un champion du monde, ou elle me tuera" avait-il déclaré. L'un n'empêcha pas l'autre. Au cours des essais, ce 5 septembre, une rupture mécanique l'envoya vers l'au-delà laissant son épouse Nina seule avec son chronomètre sur le bord du circuit. Son avance au championnat était telle qu'il ne sera pas rattrapé.



Porsche Carrera 6 1000 Km Nürburgring 1966
Jochen Rindt - Nino Vaccarella

"Rocky"

Il faisait peine à voir au Tertre Rouge avec sa R10 TDI. Il était pourtant dans le rythme des autres Audi quand il se fit surprendre à cet endroit. C'était sa première participation au sein de la catégorie reine aux 24 heures du Mans et la course avait commencé depuis peu. Il tenta de la remettre en piste, en vain, une heure durant. Perplexe sur ses possibilités de conserver son baquet, on se disait pourtant que son parcours méritait bien mieux.

Mike Rockenfeller eu un parcours assez atypique car après le karting, outre la formule Koenig, où il se montra d'ailleurs convaincant, il ne connut pas la monoplace. C'est en coupe Porsche allemande qu'il s'illustrera. 10e, puis vice-champion c'est en 2004 qui coiffera la couronne. Outre sa vivacité il démontrera l'une de ces grandes qualités: la régularité. En 9 courses, il signe 5 victoires, 5 pôles, 4 meilleurs tours et... 9 podiums ! Ainsi que 5 podiums dont 2 victoires sur 6 courses en Supercup. Depuis peu en ALMS, il est 2e en GT et 3e au général des 24 heures de Daytona.



SCX Audi A5 DTM "Rockenfeller" A10161X300

"Rocky"



Slot.it CA24b Audi R18 TDI n. 1 24h Le Mans 2011

Il est sur rails. S'en suivront les années suivantes la victoire en catégorie GT2 aux 24 heures de Spa, assortie d'une 7ème place au général et au 24 heures du Mans, 10e au général. Il devient champion du Monde FIA GT2, fort de 10 podiums dont 6 victoires en 11 courses, prouvant à nouveau sa régularité. Il se classera également 5e du championnat Grand Am avec 2 victoires et 3ème des 24 heures de Daytona sur Crawford Porsche. Sur Porsche RS Spyder, il sera 2ème LMP2 et 6e au général au Petit Le Mans. Une victoire aux 24 heures du Nurburgring viendra embellir le tableau.

Nous sommes alors en 2007 quand Rocky abandonne son Audi sur le bord de la piste aux Tertre Rouge si tôt dans la course. Il avait également entamé sa carrière avec eux en DTM. On pense alors qu'il méritait bien mieux... Il connaîtra bien mieux ! En fin de saison, il sera 3e à Laguna seca avec Marco Werner et l'an suivant 4e dans la Sarthe. C'est sa régularité qui va lui permettre de devenir champion d'Europe LMS, avec Alexandre Prémat en 2008. Sans victoire, ils signent 3 deuxièmes places, une troisième et une 4e en 5 courses. L'année suivante il monte sur le podium des 12 heures de Sebring et en 2010 s'impose à la fois au 24 heures du Mans avec Romain Dumas et Timo Bernhard sur Audi et au 24 heures de Daytona sur Riley Porsche.



LE MANS miniatures Audi R10 TDI n°3

" Rocky "

Un autre grand événement lui arrive au 24 heures du Mans 2011. Très rapide, Il est en pleine remontée sur les Peugeot en cette nuit Mancelle. A l'approche d'Indianapolis, il prend un nouveau tour à la Ferrari de Robert Kauffman. Étonnamment, celui ci le tasse, le touche à l'arrière et l'expédie au dessus des rails de protection. L' Audi est pulvérisée, seul le cockpit reste intact ! Seul, il s'en extrait, meurtri et dans un état second. Certes blessé, il s'en sortira quasiment indemne et sans séquelle alors qu'un tel crash ne laisse normalement aucun espoir. Son parcours en DTM est écourté, il sera 6eme fort d'une victoire. Mais Il re pilotera ... et reviendra au Mans. L'édition suivante il remontera sur le podium avec sa R18 Ultra derrière les 2 intouchables R18 e-tron Quattro ! Et Il sera 4eme du DTM .

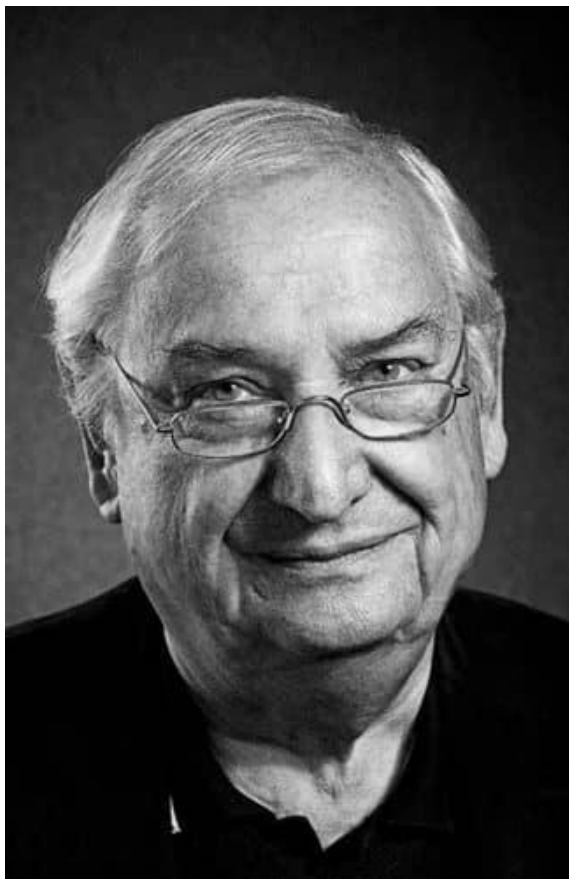
Il y consacre plus de temps désormais. En 2013 il devient champion DTM. Jusqu'à la charnière des années 2020 il fera les beaux jours de ce championnat terminant une fois 3e et trois fois 4e de celui-ci. Mais l'endurance le titille toujours. En 2015 il est 3e des 24 heures de Daytona et des 12 h de Sebring sur une Corvette Daytona prototype. Au début des années 20, il revient à plein temps. Sur Cadillac accompagné de Jimmy Johnson, Kamui Kobayashi et Simon Pagenaud , il se classe deuxième des 24 heures de Daytona et 3e du Petit le Mans. En 2023 il intègre la Porsche 963 de JDC Miller en cours de saison et termine 9e du championnat IMSA. Depuis 2 ans, il a réintégré le GT chez Ford en IMSA. 6e en GTD Pro l'an passé, il s'est classé 3e lors du dernier championnat, fort d'une victoire. Appelé en renfort sur la Porsche 963 du team Proton à Long Beach en 2023, il a terminé 5e derrière les 2 Porsche officielles. A 42 ans ce 31 octobre, la saga Rocky n'est pas terminée.



" L'œil de Zuffenhausen "

Pendant plus de 30 ans il fut l'un des personnages emblématiques de Porsche. De la 917 au projet avorté LMP 2000, Norbert Singer épaula, dynamisa, dirigea les projets majeurs de la firme de Stuttgart en compétition. À 86 ans ce 16 novembre, il reste intimement lié à la réussite de cette écurie mais aussi de ce constructeur.

Fraîchement diplômé en ingénierie aéronautique et automobile, il intègre la société qui demeurera son unique employeur en 1970. Fort de nombreuses victoires de classe et d'une grande aura en championnat du monde des marques, le staff vise dorénavant une victoire au général dans la Sarthe. Ce n'est pas passé loin l'an passé... Rolf Stommelen avait sidéré avec la Pole et un départ canon, et Porsche avait mené 21h dont 18 avec la 917 avant qu'elle n'abandonne, victime de sa boîte de vitesse, aux mains de Vic Elford et Richard Attwood avec 6 tours d'avance sur leurs poursuivants ! Norbert Singer a alors pour mission de fiabiliser cette fantastique auto en assurant le refroidissement de la boîte. Lors de l'édition suivante Richard Attwood, cette fois avec Hans Herrmann l'impose. La fragilité des boîtes n'est plus qu'un mauvais souvenir.



BRM PORSCHE 917K n.22 - Team Martini Racing
International - WINNER 24 H Le Mans 1971



“ L'œil de Zuffenhausen ”



Slot.it CA09g Porsche 956 KH n.2 Nürburgring 1000 Km 1983

Ferdinand Piech lui confie alors la recherche et le développement assortis de la responsabilité de la compétition. Après une nouvelle victoire mancelle et une domination toujours outrageuse du championnat en 1971, avec notamment Jo Siffert et Pedro Rodriguez, la 917 est bannie par la réglementation. Il aura travaillé sur la K et La LH, mais aussi sur les 917/10 et 30 qui s'illustrerent en Amérique du Nord. Vint alors le développement de la 911 sous toutes ses formes, même les plus radicales : séries RSR, 934, 935 dont Moby Dick aux mains de Rolf Stommelen et Manfred Schurti. Victoires officielles et privées s'enchaînent. La 936 s'y inscrit, la 924 est également exploitée. Si la 936 consiste en un véhicule neuf fait avec du vieux, s'en suivra sa création majeure, la 956/962 !

Il confirme ici sa grande capacité d'aerodynamicien avec cette voiture à fort effet de sol. Plus la voiture allait vite, plus elle collait à la route. Stefan Bellof l'exploita au mieux, signant un record du tour tenant plus de 30 ans (et toujours en vigueur en conditions de course) sur le Nurburgring et en révéla et enseigna pleinement le potentiel . De part et d'autre de l'Atlantique, elle connaîtra 5 titres mondiaux, pilote et equipe, 3 en IMSA, 5 au Japon , 2 en Interserie... Elle signera plus de 300 victoires à travers le monde , dont 7 au Mans, 5 à Daytona et 4 à Sebring ! Difficile de se remettre en question après un tel succès ... Il le fera pourtant de fort belle manière avec la solide 911 GT 1, son appui à la barquette du Joest Racing et le projet malheureusement avorté de la très prometteuse LMP 2000.



Slot.it CA23d Porsche 911 GT1 EVO 98 n.25 2nd Le Mans 1998

" L'œil de Zuffenhausen "



REVOSLOT Porsche 934 - Brumos n.61 24h Daytona 1977 - P. Gregg - J. Busay

Souvent en corrélation avec les travaux de Hans Mezger, il a assis la notoriété de Porsche via la compétition. Mais outre ses compétences techniques, il fut omniprésent dans les engagements sur le terrain, pour l'usine et également les privés. Membre efficient du back office et ingénieur de piste hors pair, il fut également intuitif au niveau stratégie et tactique. Il s'imposa sur tous les circuits du monde avec les meilleurs pilotes et les meilleurs spécialistes techniques et opérationnels. Même avec un palmarès inégalé, le plus marquant aux yeux du grand public est sans doute son implication à 16 des 19 victoires de Porsche au Mans. 20 ans après son départ en retraite, son ombre est toujours présente. A l'aube de son anniversaire, 3 mots suffisent en cette occasion : " Joyeux anniversaire " et "Merci", Monsieur Singer.



" Peter Perfect "

On soupçonne que Peter Gregg avait hérité de ce surnom du cartoon "Wacky Races" (Pierre de Beaufixe dans l'adaptation française, les fous du volant). Allure impeccable, respectueux du public, Peter s'inscrit parmi l'élite de l'endurance nord américaine à l'unisson avec ses, à la fois, adversaires et confrères Hurley Haywood et Al Holbert.

Ses débuts démontrent un talent indéniable, néanmoins malgré des places d'honneur régulières et de premières victoires, il ne crève pas encore l'écran. Déjà titré en IMSA GTU en 1971, 1973 sera la réelle année charnière, alors qu'il avait évoqué une potentielle retraite. Il coiffe la couronne en championnat Transam devant Al



Holbert et s'impose aux 24 h de Daytona ainsi qu'au 12 h de Sebring en compagnie de son ami Hurley Haywood. Dès lors, il est l'homme à battre. Jusqu'en 1978, il s'imposera au moins une fois par an dans un championnat ou une grande classique.



RevoSlot Porsche 934 - Brumos n.61 24h Daytona
1977 - P. Gregg - J. Busby

" Peter Perfect "

Pourtant, s'il force le respect de ses pairs par ses résultats et ses qualités de préparation, avant et durant les épreuves (ce qui l'a amené à se faire surnommer Peter Perfect), l'homme laisse un sentiment mitigé. Être continuellement battu face à lui ne rend pas les choses aisées mais au-delà de cela, ses sautes d'humeur sont soudaines et nombreuses. Hurley, proche de lui, affirmera qu'être son ami obligeait à composer avec un Maniaco dépressif, il fut également diagnostiqué bipolaire.

Fer de lance de l'endurance américaine et nouveau propriétaire de la concession Porsche Brumos, il l'engagea en compétition avec l'émergence du fameux numéro 59. Majoritairement en Amérique du Nord, en solo ou souvent accompagné de Hurley, il connaîtra 62 fois la victoire et 48 fois la pôle position en carrière. Et montera plus d'une centaine de fois sur le podium. Il traversa aussi l'Atlantique notamment pour les 24 h du Mans, parfois aussi pour le DRM. Il connaîtra 2 fois le podium au classement général assorti d'une victoire de classe dans la Sarthe.

Champion Transam à 3 reprises, IMSA 6 fois, il s'imposa aux 12 h de Sebring et 4 fois aux 24 h de Daytona de 1973 à 1978 ! Ses podiums au Mans seront 2 troisièmes places dont une assortie d'une victoire en Groupe 5 et l'autre pour l'usine aux côtés de son compère et rival Hurley Haywood et Reinhold Joest. Majoritairement lié à Porsche malgré une belle année 1976 avec BMW, c'est en se rendant à une séance de travail pour cette course qu'il devait disputer en 1980 pour la firme de Stuttgart avec Al Holbert qu'il eut un grave accident de la route .

Revenu à la compétition, il ne retrouvera pas sa pugnacité, affecté par une vision double. Il fut retrouvé, s'étant donné la mort, le 15 décembre alors que des lésions nerveuses dégénératives furent établies... Il avait alors 40 ans, de belles années devant lui et de nombreuses lignes à ajouter à son palmarès s'il connut, comme Al et Hurley, les Porsche 956 et 962. 9 jours auparavant, il venait d'épouser Deborah, qu'il avait rencontré il y a 5 mois.



RevoSlot Datsun 510 n.68 BRE SCCA Trans-Am 1972 Peter Gregg

Amis Sloteurs,

Si vous souhaitez participer au **DRS MAGAZINE**, n'hésitez pas à nous envoyer vos articles à l'adresse ci-dessous, sur l'activité de votre club, ou tout simplement sur vos réalisations.



DIJON RACING



slot



Magazine du DIJON RACING SLOT

Contact Magazine: drs21.contact@gmail.com

Contact Club: contact@dijon-racing-slot.com

<https://www.dijon-racing-slot.com>

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON

IMPRIMEZ-MOI!

