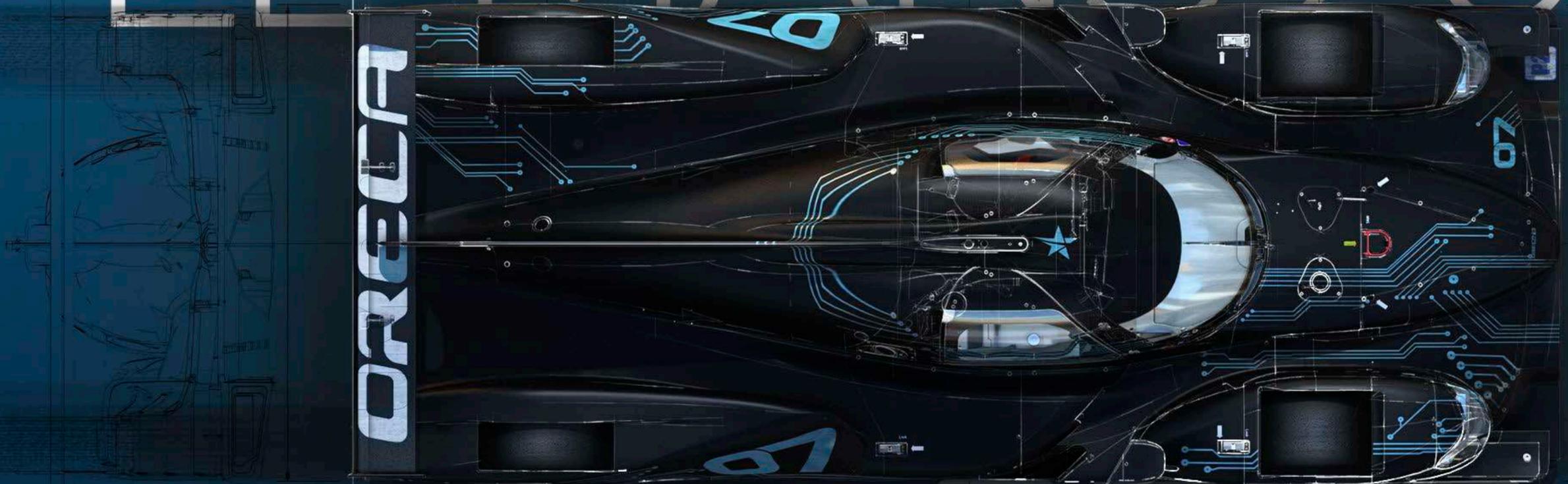


DOSSIER  
DE PRESSE

# LE MANIS 2021



# ORACLE

# SOMMAIRE

3

CONTACTS MEDIAS

4

EDITO HUGUES DE CHAUNAC

6

LISTE DES ENGAGÉS

21

ORECA 07 - FICHE TECHNIQUE

24

NOUVELLES CATÉGORIES

26

10 ANS DE COMPÉTITION CLIENT

32

L'AVENTURE ORECA

35

ALPINE A480 - FICHE TECHNIQUE

39

PROJET SRT41

45

MISSION H24

47

ORECA MAGNY-COURS

50

ORECA EVENTS

53

PRÉSENTATION DU GROUPE ORECA

57

TIMETABLE

# CONTACTS MÉDIAS

-  @oreca.fr
-  @oreca
-  @oreca
-  @orecagroup



# FRÉDÉRIC CHAUNAC



24 c'est le nombre de châssis ORECA 07 engagés dans la catégorie LMP2 cette année aux 24 Heures du Mans. C'est une grande fierté pour tous mes collaborateurs et moi-même que d'aligner autant de châssis puisque cette année encore, ORECA sera le constructeur le plus représenté au départ de cette 89<sup>ème</sup> édition.

Dans la catégorie Innovative Car, nous sommes également très heureux d'accompagner le projet de Frédéric Sausset et SRT41. Une aventure passionnante à tous les niveaux, aussi bien humainement que techniquement et qui va permettre à deux pilotes à mobilité réduite de prendre le départ de la classique mancelle.

En Hypercar et par l'intermédiaire de notre support technique auprès de Signatech, l'équipe de Philippe Sinault, nous sommes également très heureux de pouvoir participer à ce nouveau défi avec l'Alpine Elf Matmut Endurance Team.

Enfin, depuis 2012, nous mettons toute notre expérience au service du Toyota Gazoo Racing, dans le cadre d'un soutien opérationnel. Nous sommes convaincus que la bataille sera belle dans la catégorie reine !

Avant d'entamer la plus mythique course d'Endurance au monde, je tiens également à remercier sincèrement nos équipes qui œuvrent au sein de la compétition client et des différents programmes supports pour leur travail acharné et ce, dans un contexte particulièrement difficile. Au total, ce ne sont pas moins de 50 personnes du pôle Technology d'ORECA qui seront impliquées lors de cette riche semaine afin d'apporter un soutien optimal aux différents Teams. Notre objectif commun sera de voir toutes nos voitures franchir la ligne d'arrivée.

Enfin, cette année va permettre de revoir une partie du public revenir. Ce sera l'opportunité pour notre agence événementielle ORECA Events d'offrir aux amateurs de sport automobile des expériences immersives et uniques, mises en place notamment sous les structures de la Matmut. Par ailleurs, l'agence va déployer une web-application expérientielle qui leur permettra de vivre l'ambiance des 24 Heures du Mans.

En conclusion et au nom du Groupe ORECA je tiens à remercier l'Automobile Club de l'Ouest et toutes ses équipes pour leur motivation sans faille qui va nous permettre de vivre ensemble de belles émotions durant une semaine qui s'annonce passionnante et intense !



Hugues de Chaunac,  
Président du Groupe ORECA.



# LES DES ENGAGÉS



HYPERCARS



André NEGRÃO **G**  
Nicolas LAPIERRE **P**  
Matthieu VAXIVIERE **G**

# #36 ALPINE ELF MATMUT





Tatiana CALDERON **S**  
Sophia FLOERSCH **S**  
Beitske VISSER **S**

# #1 RICHARD MILLE RACING TEAM

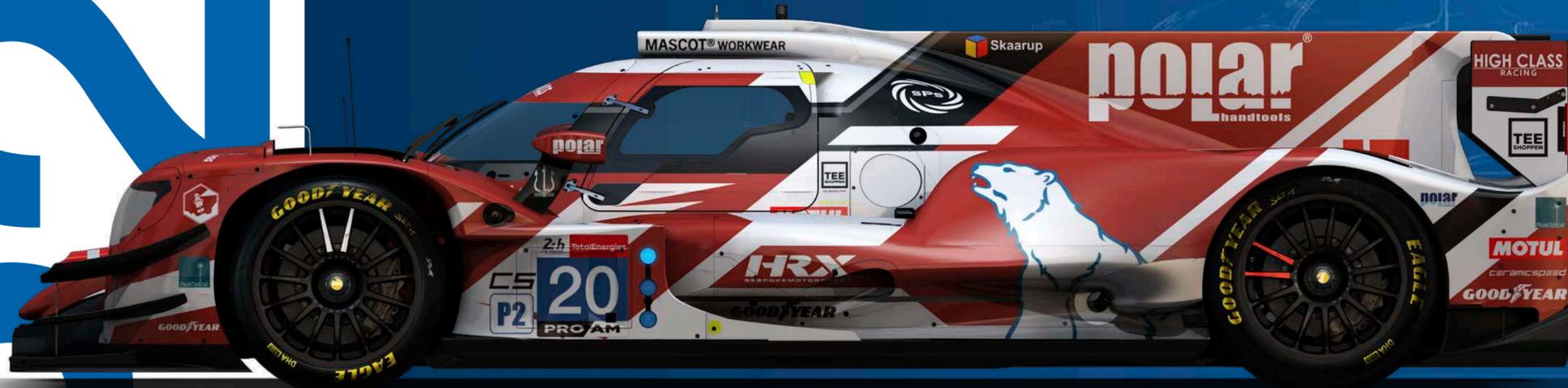


Dwight MERRIMAN **B**  
Kyle TILLEY **S**  
Ryan DALZIEL **G**

# #17 IDEC SPORT



**PRO/AM**

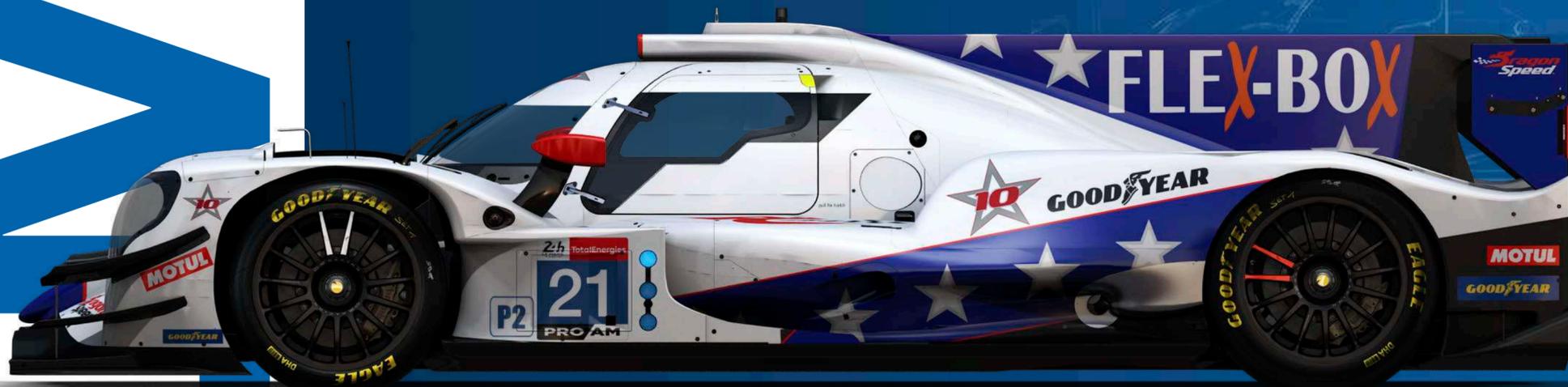


Dennis ANDERSEN **B**  
Ricky TAYLOR **P**  
Marco SØRENSEN **P**

# #20 HIGH CLASS RACING



**PRO AM**



Henrik Hedman **B**  
Ben HANLEY **G**  
Juan Pablo MONTOYA **P**

# #21 DRAGONSPEED USA



**PRO AM**



Philip HANSON **G**  
Fabio SCHERER **S**  
Filipe ALBUQUERQUE **P**

# #22 UNITED AUTOSPORTS USA



Paul DI RESTA **P**  
Alex LYNN **P**  
Wayne BOYD **S**

# #23 UNITED AUTOSPORTS





Patrick KELLY **B**  
Gabriel AUBRY **G**  
Simon TRUMMER **G**

# #24 PRO AM MOTORSPORTS MATHIASSEN



**PRO AM**



John FALB **B**  
Roberto MERHI **P**  
Rui ANDRADE **S**

# #25 G-DRIVE RACING



**PRO AM**



Roman RUSINOV **G**  
Franco COLAPINTO **S**  
Nyck DE VRIES **P**

# #26 G-DRIVE RACING



Sean GELAE **S**  
Stoffel VANDORNE **P**  
Tom BLOMQUIST **P**

# #28 JOTA





Frits VAN EERD **B**  
Giedo VAN DER GARDE **P**  
Job VAN UITERT **G**

# #29 RACING TEAM NEDERLAND



**PRO/AM**



René BINDER **S**  
Memo ROJAS **G**  
Tristan GOMMENDY **P**

# #30 DUQUEINE TEAM





Robin FRIJNS **P**  
Ferdinand HABSBURG **G**  
Charles MILESI **S**

# #31 TEAM WRT



Nicolas JAMIN **G**  
Jonathan ABERDEIN **G**  
Manuel MALDONADO **S**

# #32 UNITED AUTOSPORTS





Jakub SMIECHOWSKI **S**  
Renger VAN DER ZANDE **G**  
ALEX BRUNDLE **G**

# #34 INTER EUROPOL COMPETITION



Roberto GONZALEZ **S**  
Antonio Felix DA COSTA **P**  
Anthony DAVIDSON **P**

# #38 JOTA





Vincent CAPILLAIRE **S**  
Arnold ROBIN **B**  
Maxime ROBIN **S**

# #39 SO24-DIROB BY GRAFF



**PRO AM**



Robert KUBICA **P**  
Louis DELÉTRAZ **G**  
YIFEI YE **S**

# #41 TEAM WRT





Miroslav KONOPKA **B**  
Oliver WEBB **G**  
Matej KONOPKA **S**

# #44 ARC BRATISLAVA



**PRO/AM**



Paul LAFARGUE **S**  
Paul-Loup CHATIN **G**  
Patrick PILET **P**

# #48 IDEC SPORT





Anders FJORDBACH **S**  
Jan MAGNUSSEN **P**  
Kevin MAGNUSSEN **P**

# #49 HIGH CLASS RACING



Julien CANAL **S**  
Will STEVENS **P**  
James ALLEN **G**

# #65 PANIS RACING





Esteban GARCIA **B**  
Loic DUVAL **P**  
Norman NATO **G**

# #70 REALTEAM RACING



**PRO/AM**



Ryan CULLEN **S**  
Oliver JARVIS **P**  
Felipe NASR **P**

# #82 RISI COMPETIZIONE



# INNOVATIVE RACING TEAM



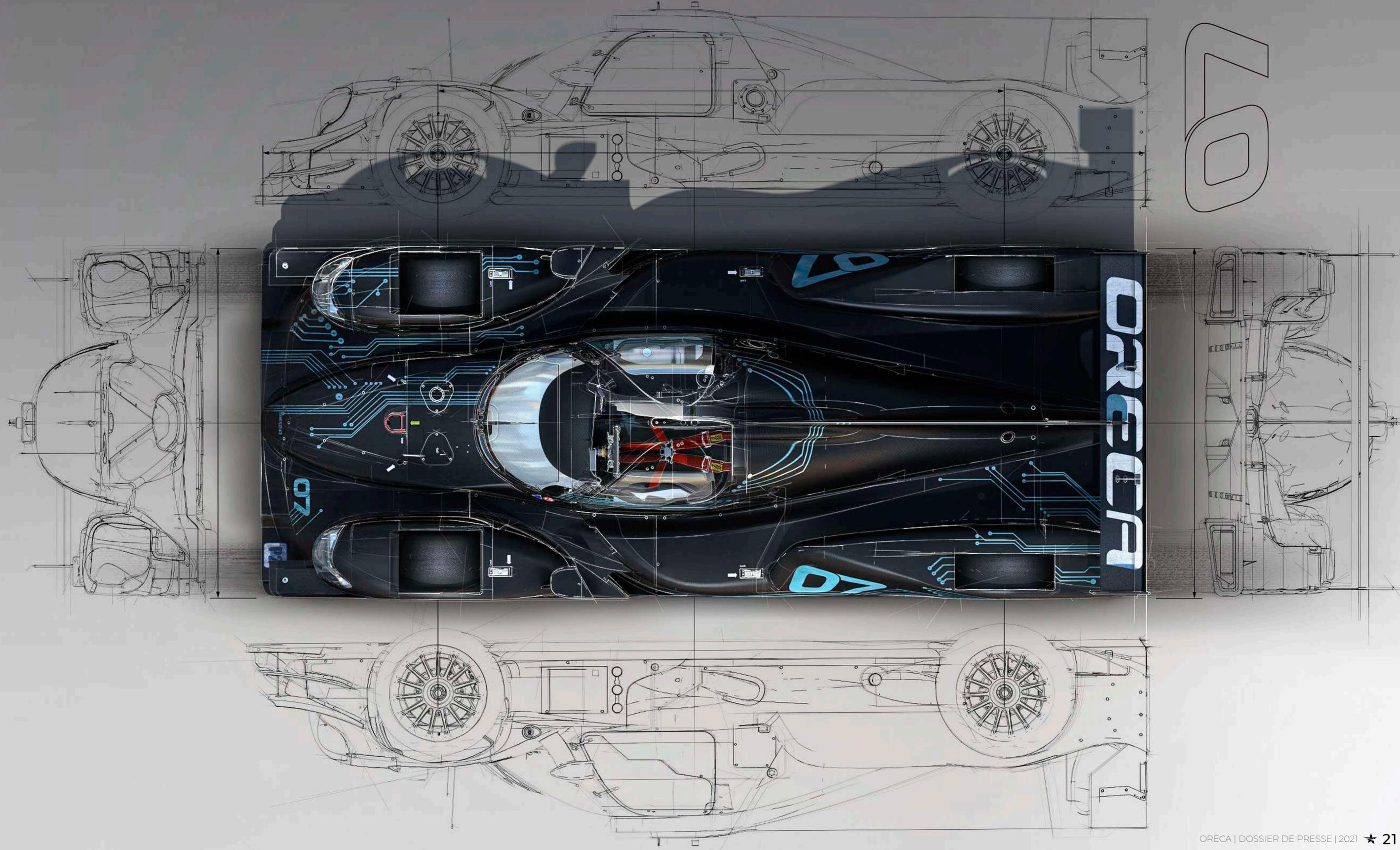
Takuma AOKI   
Nigel BAILLY   
Matthieu LAHAYE 

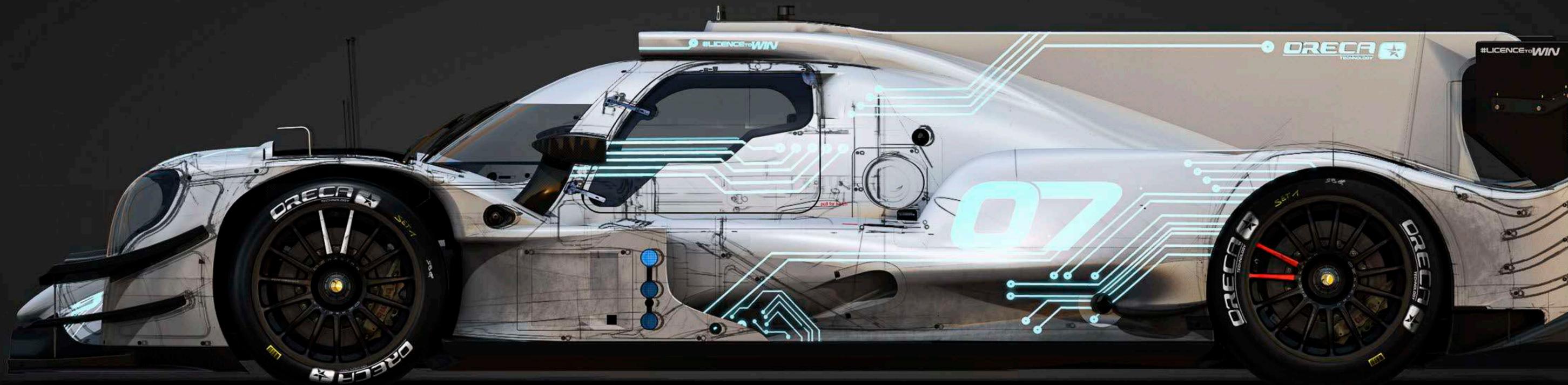
## #84 ASSOCIATION SRT41



# ORECA 07

## FICHE TECHNIQUE





## CHÂSSIS

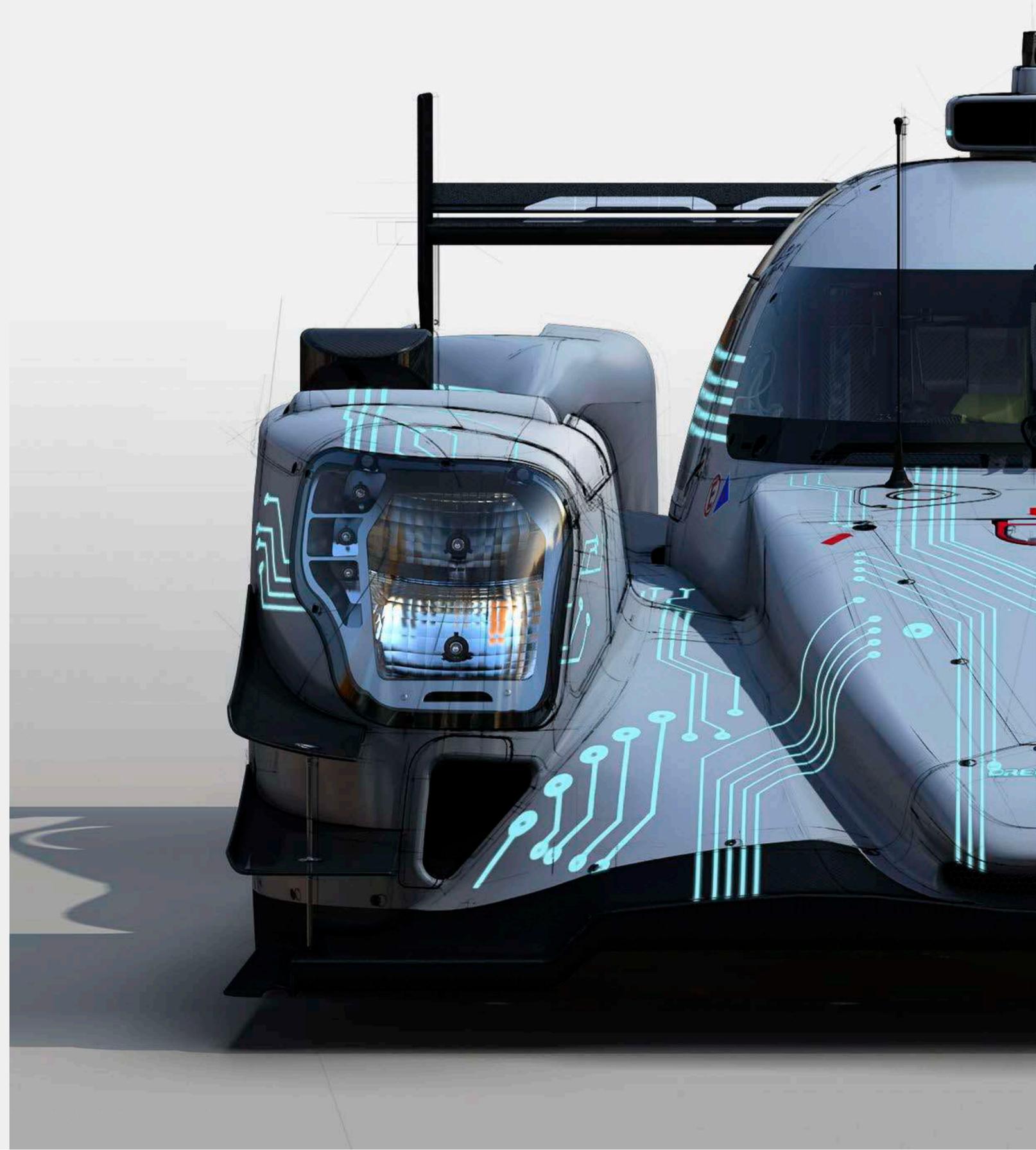
Composition	Coque carbone & nid d'abeille		
Longueur :	4 745 mm	Voie avant :	1 570 mm
Largeur :	1 895 mm	Voie arrière :	1 550 mm
Hauteur :	1 045 mm	Empattement :	3 005 mm
Poids :	950 kg		

## MOTEUR

Gibson GK-428 :	4 200 cc
Type :	V8 atmosphérique à 90°
Régime maxi :	9 000 RPM
Lubrification :	carter sec / pompe à huile à étages
Gestion électronique :	Cosworth

## DIVERS

Suspensions :	double triangle à poussoirs
Amortisseurs ajustables :	développés spécifiquement par PKM
Pneus (au choix des teams) :	AV : 30-68/R18, AR : 31-71/R18
Jantes Avant :	12,5"x18"
Jantes Arrière :	13"x18"



## BOÎTE DE VITESSES

Marque:

Xtrac

Type :

transversale carter magnésium

Changement de vitesses :

palettes au volant / commande pneumatique

Rapports :

6 + marche arrière

## FREINS

Type:

disques carbone ventilés

Étriers :

monobloc 6 pistons

## SÉCURITÉ

Harnais six points adaptés pour le système Hans®

Réservoir d'essence souple sécurisé 75 L  
avec système de réserve d'essence intégré

## CARROSSERIE

Type:

Carbone/Kevlar

# NOUVELLES CATÉGORIES



## LMH, LMDh, LMP2 Pro/AM ... Tour des nouveautés de cette 9ème saison du FIA WEC

À partir de 2021 et du lancement de la saison 9 du FIA WEC, la nouvelle catégorie reine de l'Endurance est nommée Hypercar et on y distingue deux types de voitures :

- LMH (Le Mans Hypercar)
- LMDh (Le Mans Daytona h) à partir de 2023

L'objectif final pour ces deux types de voiture est de courir ensemble en FIA WEC ainsi que dans la série américaine IMSA WeatherTech SportsCar Championship, et donc de disputer par exemple, à la fois, les 24 Heures du Mans, les Rolex 24 Heures de Daytona et les 12 Heures de Sebring.

## **LMDh (Le Mans Daytona h, à partir de 2023)**

Contrairement au LMH, le LMDh utilisera un châssis standardisé, qui sera issu d'un prototype LMP2 ainsi qu'un système hybride, obligatoire et lui aussi standard. En revanche, les constructeurs bénéficieront d'un choix libre concernant la partie thermique du moteur. Le poids minimum est fixé à 1030 kg. Les futurs prototypes LMDh disposeront d'une puissance totale combinée (moteur thermique + système hybride) de 500 kW.

Si en début d'année, Goodyear est devenu le nouveau fournisseur exclusif de pneumatiques de la catégorie LMP2, les Hypercar chaussent quant à elles les pneumatiques du manufacturier français Michelin.

## **LMH (Le Mans Hypercar, à partir de 2021)**

En 2021, les Hypercars constituent la nouvelle catégorie reine du FIA WEC et remplace la catégorie LMP1. Cette catégorie permet aux prototypes spéciaux et voitures basées sur des modèles de route de s'engager en Championnat du Monde d'Endurance. Les constructeurs ont ainsi le choix en matière de châssis, de carrosserie et d'unité de puissance.

Le moteur peut quant à lui être atmosphérique ou turbocompressé et la présence d'un système hybride n'est pas impérative. Du côté du châssis, le constructeur peut développer une version « musclée » d'une Hypercar conçue pour la route. C'est notamment le cas de Toyota, dont la Toyota GR010 Hybrid est basée sur le concept-car GR Super Sport Concept.

À partir de 2023, les prototypes «LMH» seront admis dans le WeatherTech SportsCar Championship (sous condition).

## **LMP2 Pro/AM**

Autre nouveauté cette année, la catégorie LMP2 se décline en deux classes. Si la règle de composition des équipages reste la même qu'en 2020, un nouveau classement est créé pour les gentlemen drivers au travers du LMP2 Pro/Am.

Un podium leur est dédié après chaque course, tandis qu'un trophée sera décerné au meilleur Team et à ses pilotes à l'issue de la saison.

# 10 ANS DE COMPÉTITION G L L E C L L E T

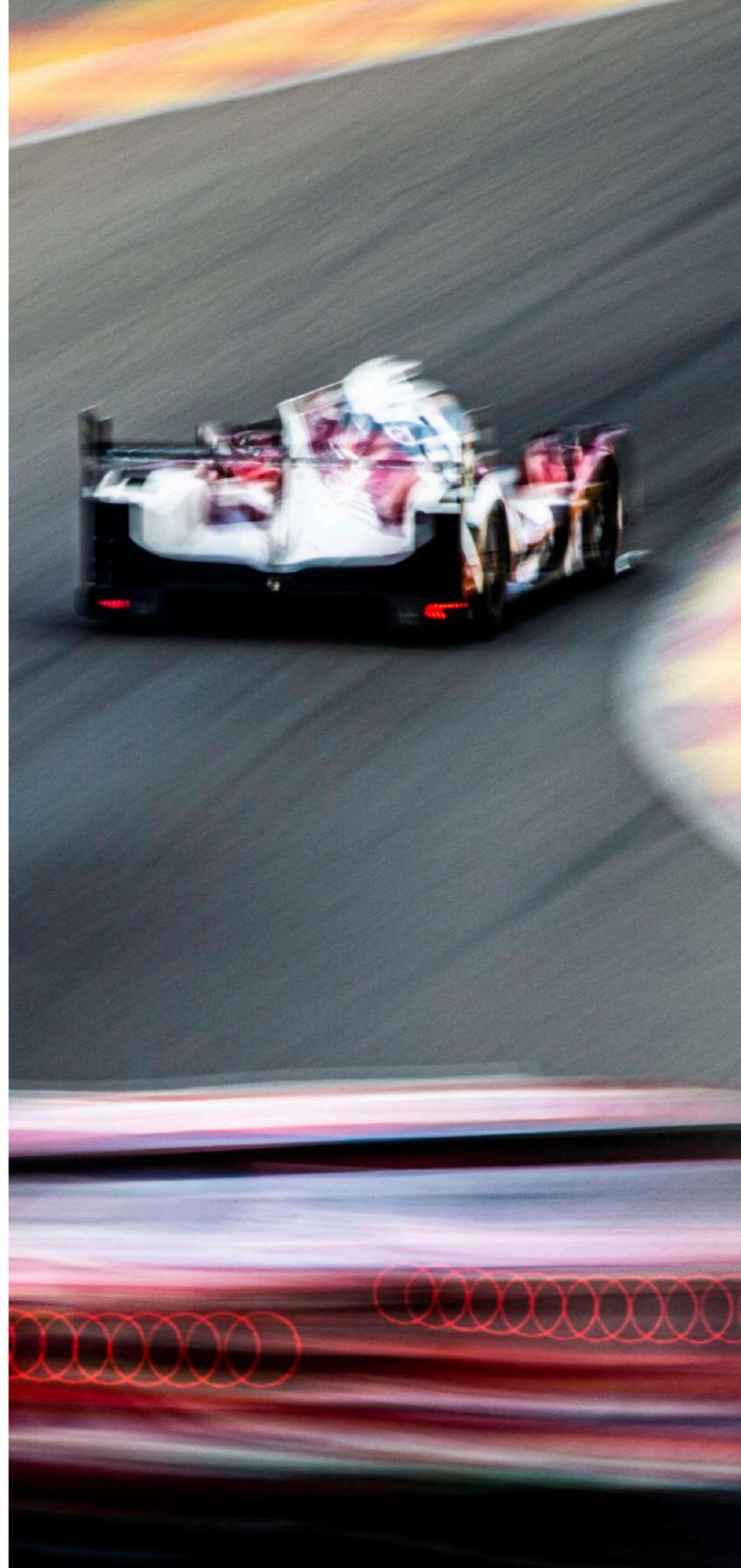


## La compétition client d'ORECA fête ses dix ans !

24 châssis ORECA en LMP2, un en LMP1, et une innovative car, c'est le nombre de prototypes construits par ORECA Technology aux 24 Heures du Mans 2021 : un nouveau record est atteint. Et pour ORECA, le lien avec les teams ne se limite pas à la livraison d'une voiture. Le support des teams est fondamental, que ce soit avant, pendant ou après une course.

Grâce à la création du département compétition-client en 2011, chaque équipe bénéficie d'une écoute permanente et d'une totale réactivité des techniciens d'ORECA. Une collaboration étroite dès la genèse des projets de programmes sportifs, aussi bien sur les aspects techniques que sportifs.

En 2011, seules trois ORECA 03 étaient en piste. Dix ans après, la délégation ORECA a bien grandi. Cela se traduit par une organisation différente, un staff étoffé à tous les niveaux et une logistique renforcée.



À l'occasion des 10 ans du service compétition-client, Anthony Megevand, son Responsable, nous en dit plus sur l'évolution de ce service sur-mesure.

## **Quand est-ce que le Groupe ORECA a-t-il développé l'activité compétition-client en Endurance ?**

« Il y avait déjà eu de la compétition-client chez ORECA auparavant, notamment lors du programme Viper, mais ce n'était pas en tant que constructeur. ORECA l'est devenu en 2008, après le rachat de Courage Compétition, et une nouvelle étape avait été franchie avec l'ORECA 01 en 2009. Même s'il y avait eu l'ORECA-FLM09, dédiée à une catégorie monotype, les choses ont clairement évolué avec le baptême de l'ORECA 03, destinée à la catégorie LMP2 et aux équipes privées. 2011 a donc été une année qui mixait continuité et découverte. La philosophie a changé : ORECA Technology savait construire un prototype, mais il fallait désormais le voir engager aux mains d'autres teams. Et que cela soit couronné de succès. C'est très différent dans l'approche. »

## **Lorsqu'un team acquiert un châssis, comment se déroule la prise en main ? Est-ce qu'une formation existe ?**

« Nous avons défini une colonne vertébrale, mais on s'adapte à chaque équipe. Le but est de créer un lien avec chacune d'entre elles. Elles ont toutes leur(s) particularité(s). Donc on apprend ensemble : le team avec le support de nos techniciens et mécaniciens, nous à travers les membres des écuries qui apportent toujours un œil nouveau. C'est un échange. La voiture est construite ensemble avant de prendre la piste. Le suivi est ensuite modélisé selon les souhaits du team, selon son expérience, son programme, etc. »

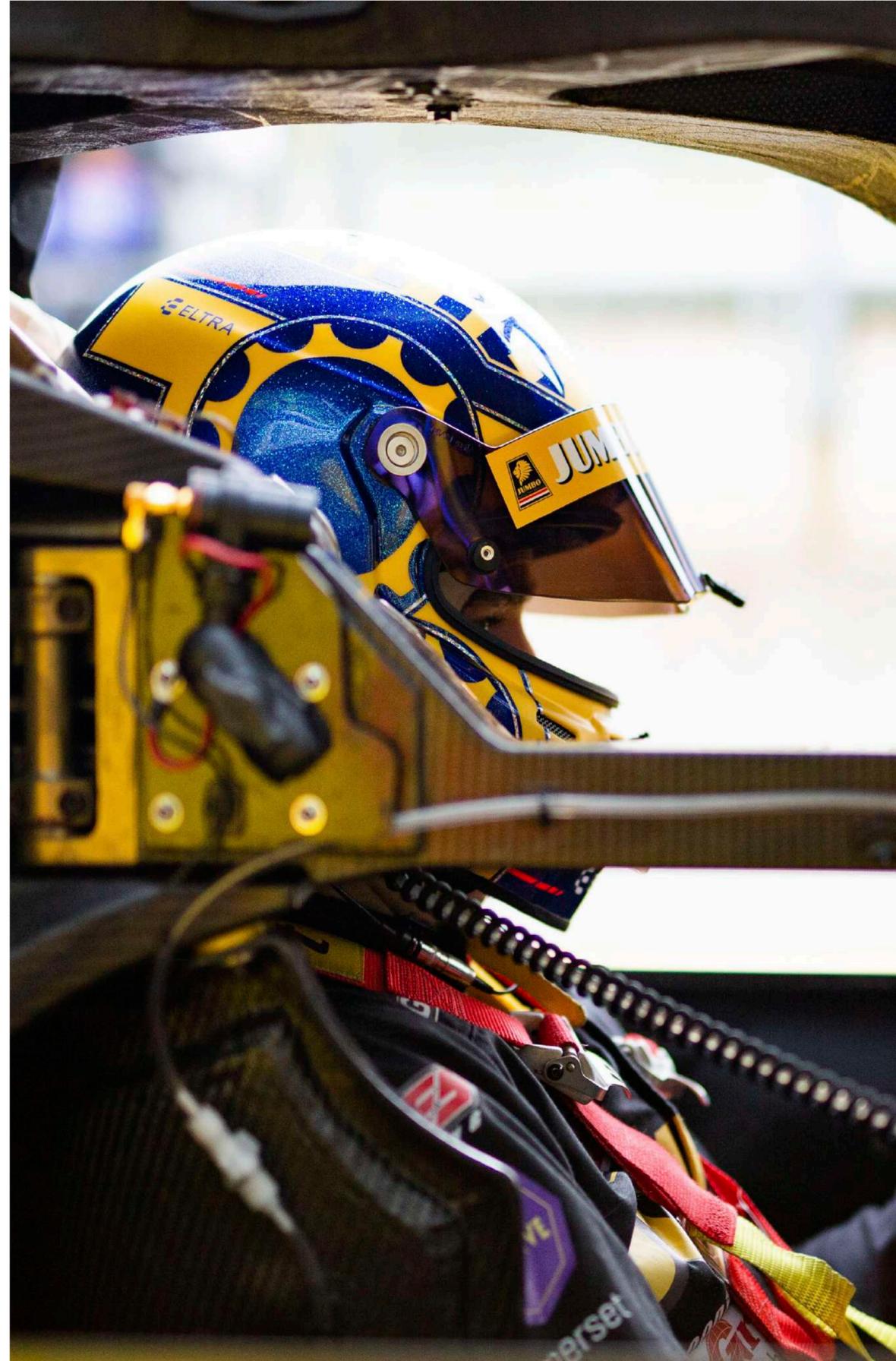
**En 2011, vous optimisez votre expérience de constructeur et de team d'exploitation pour lancer l'ORECA 03. Est-ce que ce projet a été un tournant pour ORECA, notamment en terme de compétition client ?**

« L'ORECA 03, c'est le déclencheur. Avec l'ORECA-FLM09, on pouvait parler de compétition-client mais c'était pour une série monotype. C'est toujours différent. L'ORECA 03 arrive alors dans une catégorie LMP2 avec différents constructeurs, dont certains avec déjà une grosse expérience, et il y a les 24 Heures du Mans comme épreuve phare. Le niveau n'est pas le même, la responsabilité non plus. C'est tout le cadre qui change. À l'époque, le défi était de taille. Il n'y avait pas que la voiture à construire, il y avait une organisation à mettre en place. »

**En 2011, trois châssis étaient en piste. En 2021, 25 châssis sont alignés sur la ligne de départ des 24 Heures du Mans. Qu'est-ce que cela implique ?**

« 25 voitures au Mans, c'est toute une histoire ! Le soutien technique à travers nos techniciens et mécaniciens, la venue de notre service composite, la logistique des pièces, l'organisation en général avec tout ce que l'on ne voit pas... C'est fou de se dire qu'en 10 ans, ORECA est passé de 3 à 25 voitures. C'est à la fois génial et une sacrée responsabilité. Ce n'est pas simple d'expliquer succinctement toute ce que cela implique car tous les départements d'ORECA sont concernés. C'est le fruit d'une évolution constante, étape après étape. »





## Quelles sont selon-vous les clés du succès de la compétition client ?

« La première, c'est la voiture conçue. L'ORECA 07 est un proto fantastique et je pense honnêtement qu'on ne le mesure pas vraiment. Elle a hérité des 01, 03 et 05 bien évidemment, mais surtout elle matérialise un palier franchi par les équipes d'ORECA Technology dans la conception et la réalisation. Cela commence par le bureau d'études, mais aussi tous les départements tels que le composite et la production en général. C'est un projet qui a réuni tout le monde chez ORECA, l'ensemble des pôles, pas seulement la technique. Ensuite, il y a le suivi du projet, à travers le support. On essaye toujours de faire plus et mieux. Nous ne sommes pas parfaits, nous ne le serons jamais, mais l'objectif c'est de s'en rapprocher. C'est à la fois dans le conseil et l'écoute. Je crois qu'avec le programme 07, ORECA a à la fois construit une voiture et une histoire. Il y a un « truc » qui s'est passé. »

## Imaginez-vous, chez ORECA, une telle histoire justement ?

« Clairement non. Tout le monde a travaillé pour faire de ce programme une réussite mais... Qui aurait pu imaginer voir autant d'autos construites et en piste ? Avec des structures basées aux quatre coins de la planète, plus de quinze nations représentées... Aujourd'hui, on parle de plus de 70 châssis ORECA 07, près de 30 équipes différentes qui ont engagé l'ORECA 07, avec plus de 20 équipes différentes qui ont gagné dans la catégorie. C'est fou. »

## Qu'est ce qui a changé depuis 10 ans ?

« Un peu tout, mais pas vraiment. La gestion du projet est différente, une partie des méthodes de travail forcément puisque nous sommes dans une activité en mutation permanente et à tous les niveaux. Certaines personnes ont rejoint ORECA Technology, dont des « jeunes ». C'est important aussi de transmettre tout cela, le savoir-faire, l'expérience... Tout le monde a grandi durant ces dix saisons. Le service compétition-client reste à taille humaine avec des échanges quotidiens. Cet aspect-là, aucune « technologie » ne le remplace véritablement. »

## 10 ans en LMP2 et trois voitures différentes. Quels souvenirs laissent-elles ?

« Elles ont chacune leur parcours. L'ORECA 03, c'est la première LMP2, donc elle est forcément particulière. Elle a tout gagné ; tout sauf Le Mans. Ça restera un regret. L'ORECA 05, c'est presque l'inverse. Une victoire au Mans quelques semaines après le premier roulage, donc une délivrance, mais un goût d'inachevé en ELMS par exemple. L'ORECA 07, c'est en quelque sorte le mix de tout. On ne peut pas espérer plus : Le Mans, ELMS, WEC, IMSA, Asian LMS, même des victoires au général aux Etats-Unis. Mais on veut toujours plus, il y aurait pu y avoir Le Mans au général en 2017 lorsqu'elle menait devant Porsche à deux heures du terme. Cela peut paraître surprenant mais ça n'a pas été facile à digérer parce qu'il y a un moment, même si c'était irréaliste, on avait envie d'y croire. Il y aurait pu y avoir Daytona au scratch en 2018 lorsqu'elle menait face aux Cadillac DPi. Là aussi, ça passe à pas grand-chose, c'était dur à encaisser mais c'est ce qui motive pour la suite. On veut toujours plus... C'est ce qui fait avancer. »





## Est-ce qu'il y a des choses que les gens ne voient pas et qui marquent ce programme ?

« Le travail de l'ombre. Ce n'est pas original mais c'est tellement vrai. On sous-estime en général l'implication des gens sur un tel programme en dehors d'une course. Les discussions permanentes au bureau d'études. Les longues journées des mécaniciens à l'atelier pour respecter les délais pour une voiture neuve ou pour l'assemblage de pièces. La production de pièces en urgence, parfois des correctifs à apporter dans un délai record. Le composite qui fait des miracles, en termes de réalisation ou de réparations. Les personnes qui gèrent le suivi de tout cela, et donc la logistique.. »

Le nombre de voitures important fait qu'il y a une activité dense, et encore le mot est faible. Mais il reste un côté « artisan » qui donne un sens encore plus noble au projet. Ce que les gens ne voient pas, c'est la composition d'une telle équipe. On a chacun notre caractère, nos visions, nos qualités et nos défauts... Il faut faire vivre tout cela ensemble pour tendre vers un objectif commun. »



PLUS DE  
**350** victoires  
en compétition

**49**  
titres

**4** victoires générales  
aux  
**24H du  
Mans**

**22**

PARTICIPATIONS aux  
**24H du  
Mans**

**11**

Titres  
de  
Champion  
du  
Monde

Endurance  
Touring Car  
Junior Rally

**+3**  
victoires GT

**10**  
**Victoires**  
DPI

**+14**  
Poles

**218**  
Courses LMP2 :  
79x **ORECA 03**  
36x **ORECA 05**  
103x **ORECA 07**

**23** **4**  
**Victoires Victoires**  
LMP1 (en catégorie) LMP1 (classement général)

**36**  
**Titres**  
LMP2

**4**  
**Titres**  
DPI

**130**  
Victoires LMP2 :  
31x **ORECA 03**  
20x **ORECA 05**  
79x **ORECA 07**

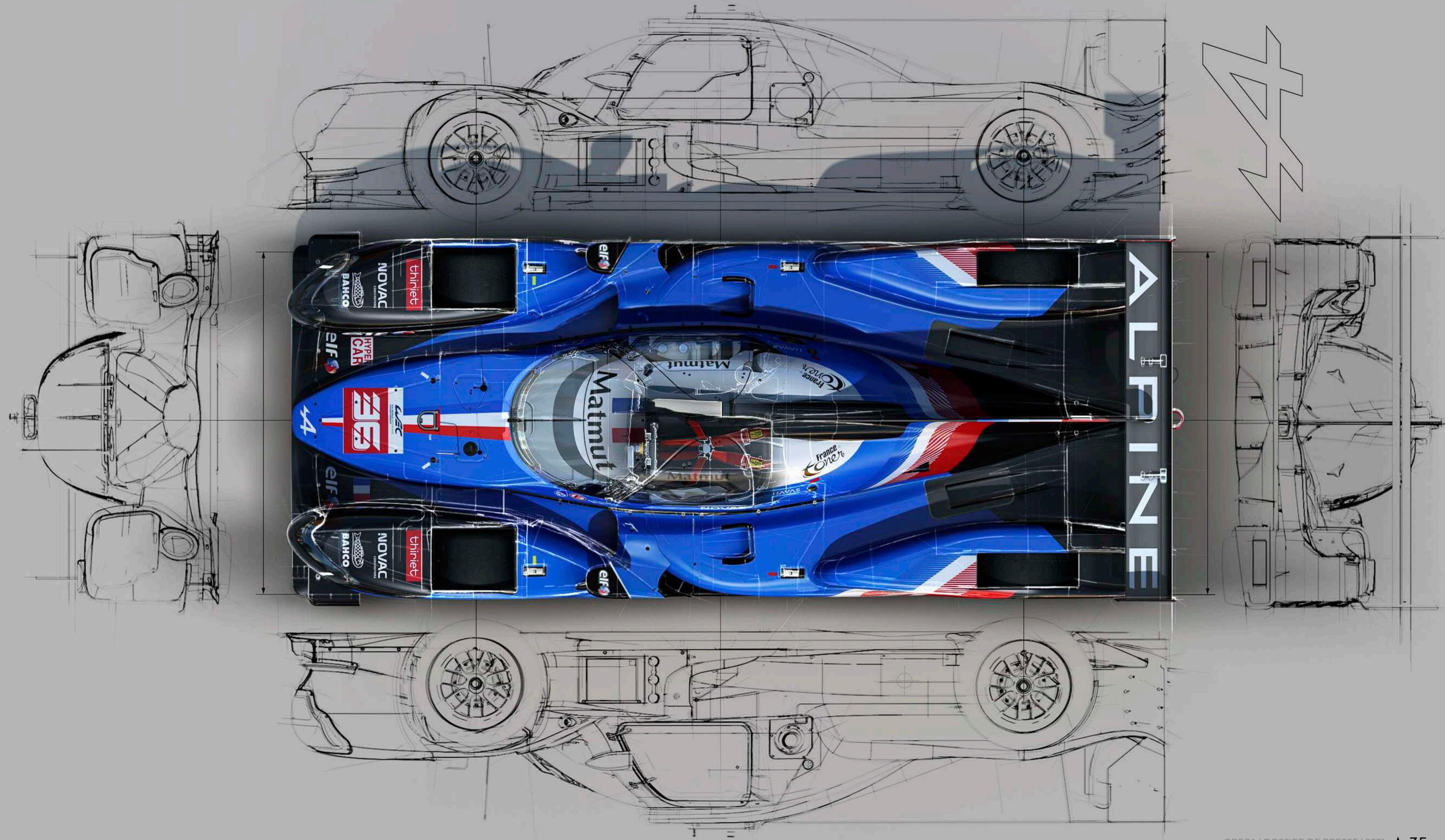
**122**  
Poles en LMP2 :  
22x **ORECA 03**  
18x **ORECA 05**  
82x **ORECA 07**

**6**  
**Victoires**  
consécutives aux 24  
Heures de Mans en  
LMP2

Premier constructeur LMP1 privé  
à remporter une épreuve du FIA WEC

# ALPINE A480

## FICHE TECHNIQUE





## CHÂSSIS

Composition

Coque carbone & nid d'abeille

Longueur :

4 645 mm

Largeur :

1 995 mm

Hauteur :

1 045 mm

Poids :

900 kg Selon BOP

Voie avant :

1 560 mm

Voie arrière :

1 550 mm

Empattement :

2 905 mm

## MOTEUR

Gibson GL-458 :

4 500 cc

Type :

V8 atmosphérique à 90°

Régime maxi :

8 400 RPM

Lubrification :

carter sec / pompe à huile à étages

Gestion électronique :

Cosworth

Puissance :

625 CV

## DIVERS

Suspensions :

doubles triangles acier avec poussants

Amortisseurs ajustables :

amortisseurs 4 voies  
PKM/ORECA spécifiques

Pneus (au choix des teams) :

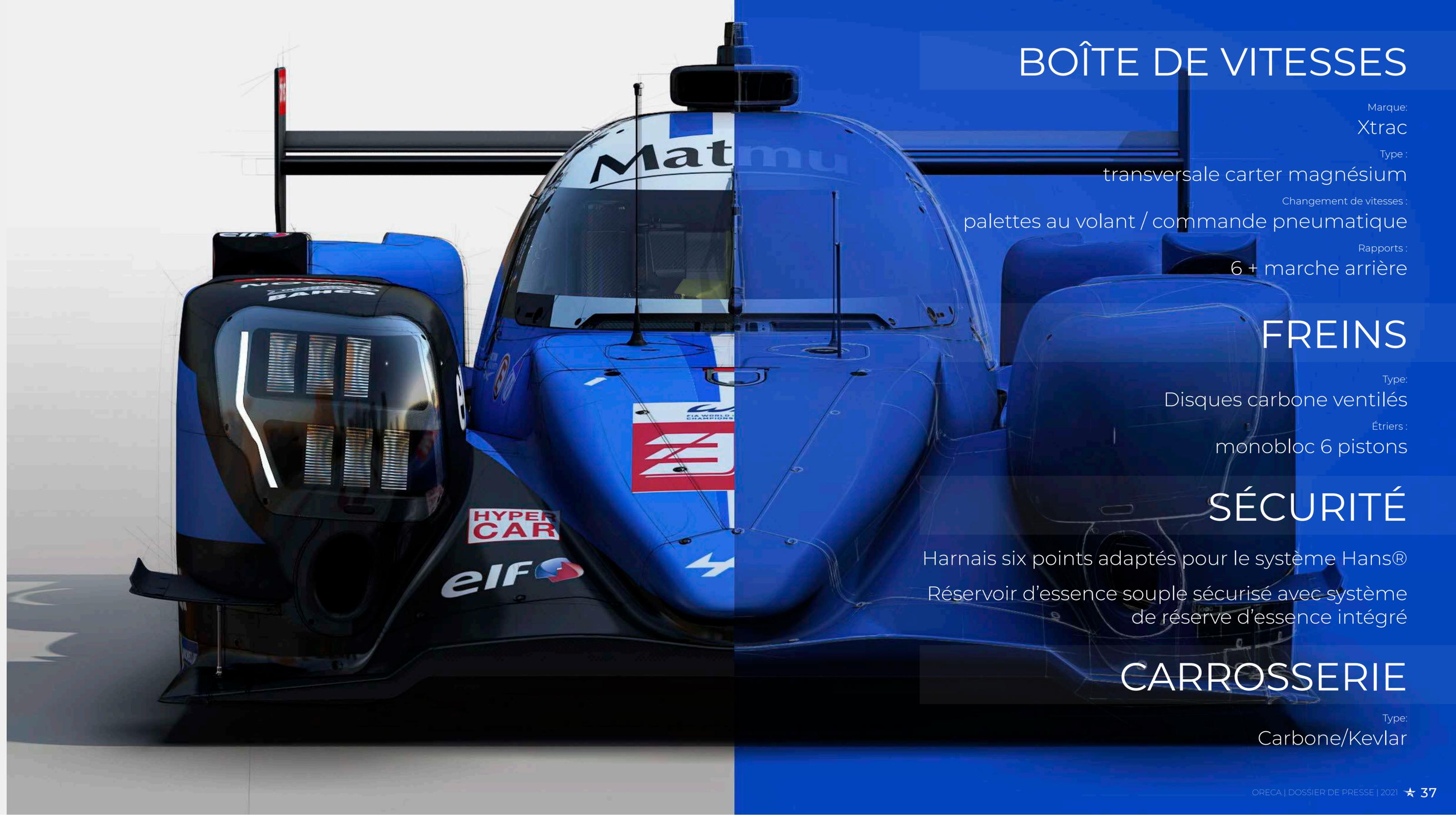
Michelin 31-71/R18

Jantes Avant/Arrière :

BBS en fonderie de magnésium 13"x18"

Direction :

assistée électrique



## BOÎTE DE VITESSES

Marque:

Xtrac

Type:

transversale carter magnésium

Changement de vitesses:

palettes au volant / commande pneumatique

Rapports:

6 + marche arrière

## FREINS

Type:

Disques carbone ventilés

Étriers:

monobloc 6 pistons

## SÉCURITÉ

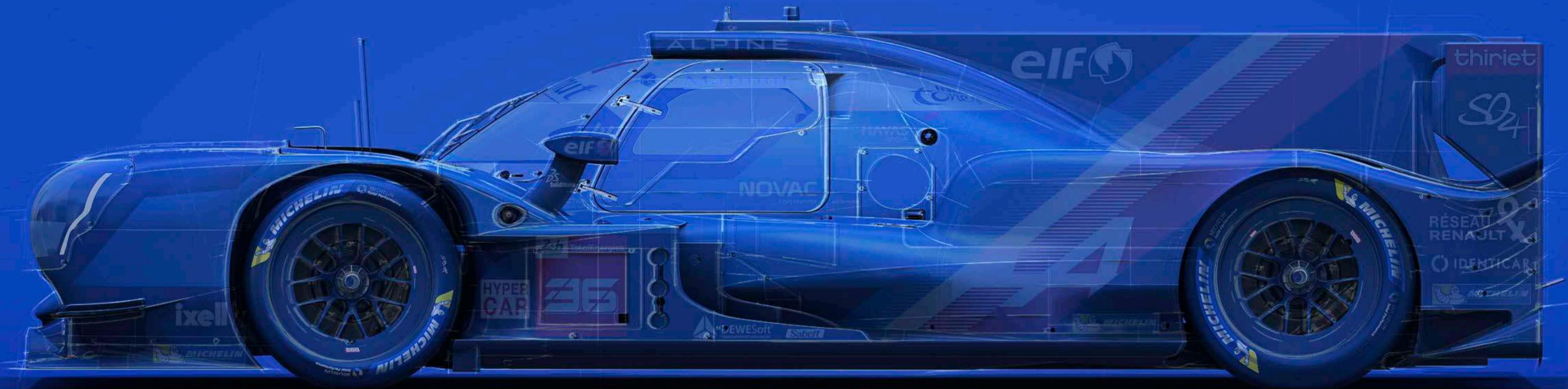
Harnais six points adaptés pour le système Hans®

Réservoir d'essence souple sécurisé avec système de réserve d'essence intégré

## CARROSSERIE

Type:

Carbone/Kevlar

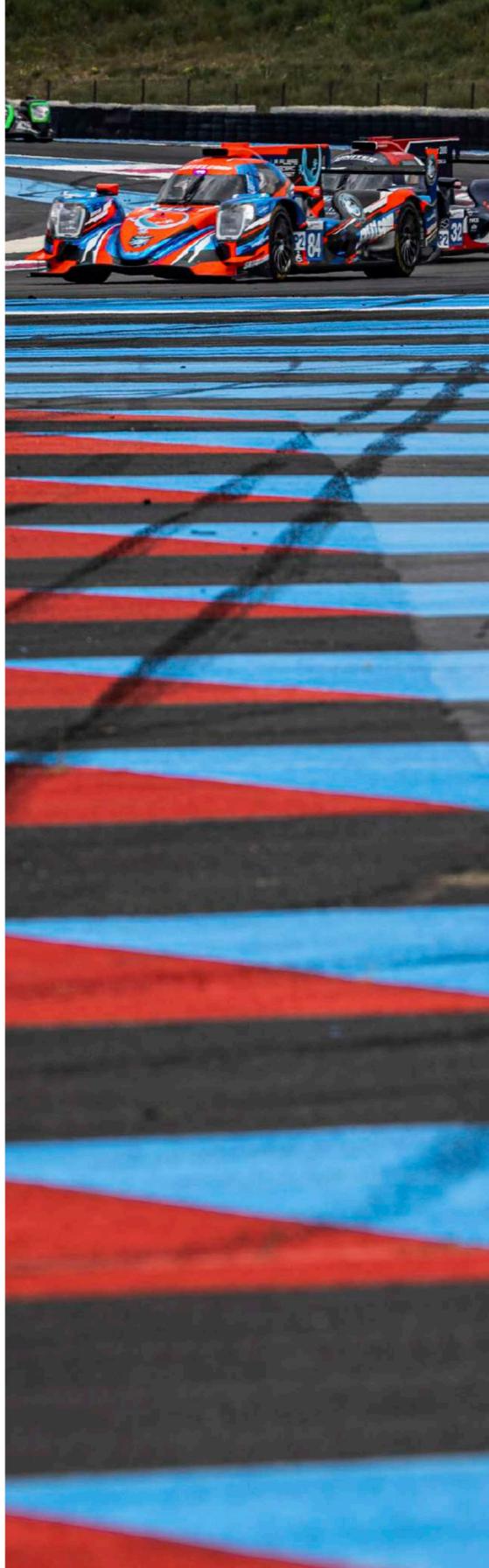


“ ORECA a tissé un lien fort avec Alpine et Signatech. Il ne faut pas oublier que la première participation du Team ORECA s'est faite avec... une Alpine en 1977 ! Avec Philippe Sinault, c'est également une histoire de longue date, qui a pris un nouveau tournant en 2009 lors de l'arrivée de Signatech en Endurance. Depuis 2013, Alpine, Signatech et ORECA relèvent des défis ensemble : c'était jusqu'à présent en LMP2, avec des victoires au Mans et différents titres, c'est désormais dans la catégorie reine avec l'A480. Voir cette auto parée de ce « bleu », c'est forcément particulier. Nous sommes fiers et heureux d'apporter notre soutien technique avec une délégation de membres ORECA qui apportent leurs connaissances de la voiture à différents niveaux. Nous poursuivons donc ce travail main dans la main avec une écurie d'une rare qualité qui s'est établie comme une référence de la discipline. ”

Hugues de Chaunac,  
Président du Groupe ORECA.

PREVIEW  
SRT41





## Une passion, un défi, une consécration

Dimanche 19 juin 2016, 15h04, SRT41 franchit la ligne d'arrivée de la plus grande course d'Endurance au monde, les 24 Heures du Mans. À bord, Frédéric Sausset, pilote quadri-amputé, marquait alors l'histoire du sport automobile, accompagné par Christophe Tinseau et Jean-Bernard Bouvet. Une extraordinaire aventure qui en appelle d'autres.

L'exploit donne naissance, en 2018, à la « Filière Frédéric Sausset by SRT41 ». La première filière professionnelle exclusivement issue du handicap, permettant à des pilotes du monde entier d'intégrer un cursus de formation en Championnat d'Endurance. Une initiative notamment soutenue par le Président de la FIA, Jean Todt, le Président de l'ACO, Pierre Fillon, ainsi que par le Président de la FFSA, Nicolas Deschaux.

À la suite de cet incroyable succès dans la Sarthe, la filière est de retour sur la grille de départ des 24 Heures du Mans, à nouveau dans le cadre du « Garage 56 », qui a pour but d'accueillir un prototype de technologie innovante. Le défi ? Concevoir une voiture permettant à des pilotes à mobilité réduite de concourir. L'ORECA 07 #84 est en effet spécialement adaptée aux besoins de pilotes atteints de différents handicaps.

Débuté en 2019 avec une première rencontre, l'aventure humaine et sportive se poursuit en 2020 par des essais puis, compte tenu du Covid, en 2021. Elle démarre officiellement en compétition les 17 et 18 avril à l'occasion de la manche d'ouverture de l'ELMS à Barcelone, puis se prolonge au Castellet, les 5 et 6 juin. Une ultime répétition avant les 24 Heures du Mans qui permet notamment à l'équipage composé de Nigel Bailly (Belgique), Takuma Aoki (Japon) et Pierre Sancinena (France), de rallier par deux fois l'arrivée en deux apparitions. Pour les 24 Heures du Mans, Nigel and Takuma seront rejoints par Matthieu Lahaye (France).



“ Le projet mis en place par SRT41 est passionnant tant humainement que techniquement. Pour relever ce défi, nous nous sommes appuyés sur l'expérience des programmes établis, en LMP1 et LMP2, mais il y avait un certain nombre de nouveautés. Le plus grand défi était de mettre la voiture dans une configuration qui convienne à chacun des pilotes, et cela concerne plus particulièrement la gestion de l'accélérateur. Nous avons dû à la fois doubler les commandes, tout en sachant qu'il fallait les inhiber selon les pilotes. Les commandes se doivent d'être performantes bien évidemment, mais la priorité est donnée à la sécurité et à la fiabilité. Dès les premiers tests, les pilotes ont pu s'exprimer au volant et leur feedback a été positif. C'est l'une des satisfactions : l'auto et ce nouveau système ont été efficaces dès les premiers tours de piste. ”

Jérôme Rochard  
Ingénieur système en charge du programme MRC-2020 chez ORECA Technology



## CONCEPT GÉNÉRAL

Adaptation de l'ORECA 07 pour des pilotes à mobilité réduite.

Deux handicaps différents à gérer au début du programme : deux pilotes paraplégiques et un pilote amputé de la main gauche.

Hormis le kit MRC20, la voiture est identique à l'ORECA 07.

LES PRINCIPALES MODIFICATIONS CONCERNENT UNE ADAPTATION DE L'INTERFACE PILOTE AVEC LA VOITURE :

Volant :

- Palette à double-sens en haut côté droit pour monter les rapports (en tirant) et baisser les rapports (en poussant) sur une unique palette.
- Palette en bas côté droit pour embrayage.
- Palette à gauche pour accélérateur.

Pédaliers :

Deux pédales, frein et accélérateur.

Levier :

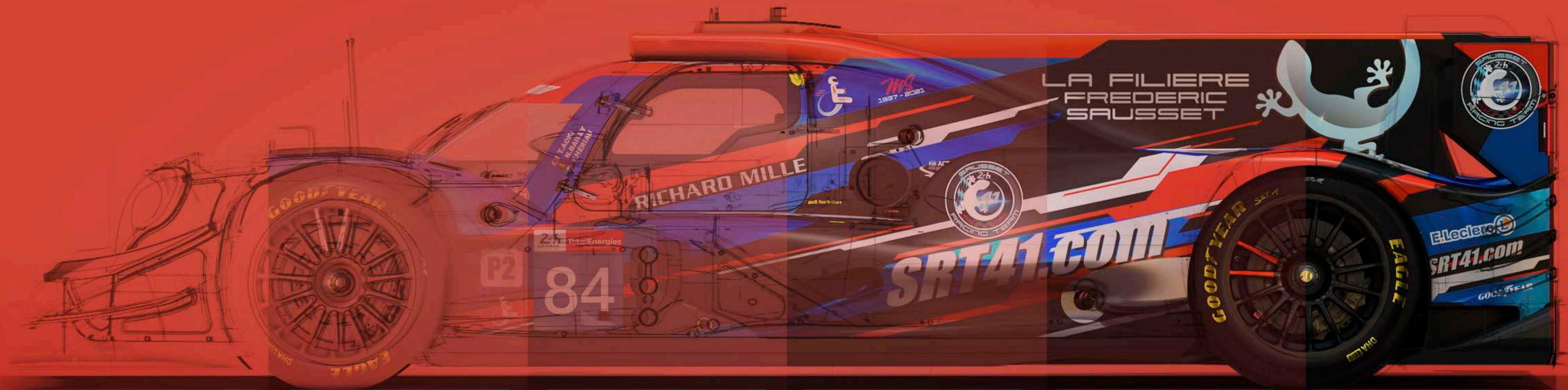
- Feins à main.
- Gâchette pour rétrograder tout en freinant.
- Levier pour embrayage.



Le pilote peut avoir le contrôle de l'accélérateur et des freins soit au volant, soit aux pédales. Le type de commande, pédale ou volant, se fait par un interrupteur sur la switch panel. Cette sélection ne peut-être faite que moteur arrêté et la voiture ne pourra redémarrer qu'après un check que le pilote est capable de mettre de la pression de frein.

Pour arriver à cela, une amélioration de l'électronique embarquée a été requise.

- Électronique : développement d'un boîtier électronique spécifique permettant de gérer deux accélérateurs différents, l'un lié à la pédale d'accélérateur et l'autre à la palette d'accélérateur au volant.
- Électrovanne pour commande de frein.
- Actuateur d'embrayage électronique type LMP1.



**Automne 2019 :**

Visite des pilotes chez ORECA pour échange et discussion dans l'ORECA 07 de base, pour comprendre leur besoin, les problématiques, réflexion sur l'environnement pilote, définition des commandes et ergonomie cockpit.

**Automne-Hiver 2019 :**

Étude et conception BE.

**Mars 2020 :**

Premier test en piste avec un pilote non-handicapé, deux pilotes paraplégiques et un pilote amputé.

Debrief, modification mineure du système, définition des modifications pour confort pilote et optimisation environnement voiture.

**Mars 2020 :**

Covid-19 :  
Projet repoussé d'un an.

**Mars 2021 :**

Reprise des tests et optimisation environnement pilote (sécurité dont système de retenue des jambes + confort).

**Mars-Avril 2021 :**

Homologation.

**Avril 2021 :**

Première course, première arrivée !

“ Le projet MRC20 avec SRT41 est passionnant à tous les niveaux. J'ai immédiatement été conquis par l'idée soumise par Frédéric Sausset ; il met une telle énergie et fait preuve d'une telle passion ! Humainement, c'est un programme unique avec la présence de Frédéric, mais aussi de ses pilotes, qui apportent eux aussi beaucoup d'envie. Voir leurs sourires et leur satisfaction après les deux premières courses a été une vraie récompense. Techniquement, c'est évidemment un défi très intéressant pour nos équipes de permettre aux pilotes de d'évoluer à bord de la ORECA 07. Il y a eu de nombreux échanges et nous avons tous beaucoup appris. C'est une fierté de voir cette auto en piste et d'avoir réalisé un tel système. ”

Hugues de Chaunac  
Président du Groupe ORECA

# MISSION H24

Grâce aux compétences de son Bureau d'Études ainsi que son expertise en Endurance, ORECA a remporté en début d'année, aux côtés de Red Bull Advanced Technologies, la consultation menée par l'Automobile Club de l'Ouest pour développer son projet 'Mission H24\*'.

Une collaboration inédite avec comme mission principale et commune, la conception du châssis de la prochaine catégorie dédiée à l'Hydrogène aux 24 Heures du Mans 2024.

Pour appuyer ce programme innovant et participer au développement de cette catégorie d'avenir, ORECA, acteur incontournable des 24 Heures du Mans, veillera à apporter lors de la phase 2 du projet tout son savoir-faire, notamment grâce à l'expérience et à l'expertise de ses ingénieurs ainsi que ses compétences en production. Sensible aux questions de la transition énergétique et conscient des enjeux de la mobilité durable au travers de la compétition automobile, ORECA aspire à contribuer au succès de cette nouvelle catégorie.

\*'Mission H24' est un projet développé par l'Automobile Club de l'Ouest, organisateur des 24 Heures du Mans. Ce projet vise à introduire lors des 24 Heures du Mans 2024, une catégorie d'avenir réservée aux prototypes électriques-hydrogène, et donc sans émission polluante.





“ Au nom du Groupe ORECA, je souhaite remercier l'Automobile Club de l'Ouest pour la confiance qui est accordée à nos équipes afin de mener à bien ce projet novateur. Cette nouvelle mission nous offre l'opportunité d'ouvrir un chapitre sportif et technique, aussi passionnant qu'inédit. Comme en Endurance où le travail d'équipe est l'un des éléments clés du succès, nous saurons optimiser notre collaboration avec Red Bull Advanced Technologies, Plastic Omnium et GreenGT afin de contribuer au développement et à la réussite d'une compétition zéro émission. ”

Hugues de Chaunac  
Président du Groupe ORECA

# ORECA MAGNY-COURS LMP3



En plus de son implication en Hypercar et LMP2, ORECA Technology est également présent dans la catégorie LMP3 via son entité basée à Magny-Cours – spécialisée dans la préparation de moteurs de course.

Motoriste exclusif de la catégorie LMP3, ORECA sera bien représenté en marge de la 89ème édition des 24 Heures du Mans puisque 35 LMP3 au moteur Nissan 5 litres développant 455 chevaux prendront le départ de Road To Le Mans.

Afin de garantir une parfaite équité et les meilleures conditions d'exploitation aux équipes et aux pilotes, Serge Meyer, Directeur d'ORECA Magny-Cours, et ses équipes accordent une grande importance au service support mis en place avec le soutien de l'Automobile Club de l'Ouest. Comme chaque année, plusieurs collaborateurs seront présents sur le terrain pour accompagner les différents teams.



Créée en 2015, la catégorie connaît un franc succès et évolue depuis 2020, sous la forme du LMP3 2.0, avec un nouveau moteur et des évolutions sur chaque voiture. ORECA reste fournisseur du groupe motopropulseur (moteur, boîte de vitesses, électronique) et la puissance moteur est augmentée de 35 chevaux, afin d'atteindre les 455 chevaux. En 2021, ORECA Magny-Cours a livré le centième moteur génération 2, signe de l'engouement de la série par les Teams et pilotes !

Entre l'Europe, les États-Unis et l'Asie, une dizaine de Championnats accueillent les LMP3. Avec plus de 170 LMP3 engagées aujourd'hui, plusieurs talents auront l'opportunité d'éclorre en European Le Mans Series, Michelin Le Mans Cup, Road to Le Mans, IMSA Prototype Challenge ou encore Asian Le Mans Series.

“ Depuis 2015, notre support technique d'ORECA Magny-Cours dédié à la catégorie LMP3 est mobilisé sur les 24 Heures du Mans pour y assurer le support client de la course d'ouverture, Road to Le Mans. Quatre collaborateurs sont mobilisés durant toute la semaine de compétition pour assurer un service client optimal notamment grâce à un lot de pièces de secours, un suivi technique, une analyse des datas et la fourniture des pièces. Comme à notre habitude et en cas de problème majeur, nous proposerons également la location ou le prêt de moteur à nos clients. ”

Serge Meyer  
Directeur ORECA Magny-Cours



### **Les projets hybride d'ORECA Magny-Cours en 2021**

En juillet dernier, la Fédération Française de l'Automobile a dévoilé la monoplace Formule 4 de deuxième génération et bénéficiant d'une mise à jour majeure en termes de sécurité et de technologie. Pour ce nouveau modèle, ORECA, Tiamat, Valeo et Mygale s'associent afin de présenter une version hybride de la dernière-née des monoplaces F4. Ainsi, ORECA a passé au banc son nouveau moteur hybride via des machines électriques fournies par Valeo et un pack batterie de puissance 48V développé par Tiamat.

L'objectif est de permettre au pilote l'utilisation d'une fonctionnalité « push to pass », qui lui procure un supplément de puissance électrique lors des dépassements. Cette fonctionnalité disponible dès septembre 2021, sera intégrée dans la nouvelle monoplace Formule 4 Mygale Génération 2 qui répond déjà aux réglementations de la Fédération Internationale de l'Automobile et relatives à l'hybridation. Ce prototype permettra l'établissement des réglementations françaises pour la saison prochaine. L'ensemble du projet est financé par ORECA, Mygale et France Relance.

# ALPINE

**elf**  **Matmut**

## ENDURANCE TEAM



# #FANZONE36

Live, Gaming, Réalité Augmentée

Faites l'expérience de la course  
avec le team depuis chez vous !

Ouverture le 18 Août



## ORECA Events et l'Alpine Elf Matmut Endurance Team lancent « Fanzone36 » la première Fanzone virtuelle 100% motorsport

Pour cette nouvelle édition des 24 Heures du Mans, l'Alpine Elf Matmut Endurance Team fait appel à ORECA Events afin de lancer la première Fanzone virtuelle 100% motorsport, mêlant entertainment, brand content et engagement social, une première dans l'univers du sport-auto.

Plusieurs contenus et un monde virtuel développé sur-mesure permettent ainsi aux fans de découvrir la course sous un angle inédit. Parmi les animations :

**Le Live :** un dispositif qui permet de voir la course en caméra embarquée depuis l'A480

**Le Selfie AR :** une animation qui permet de se prendre en photo avec les pilotes du Team

**L'A480 AR :** un outil qui permet de faire apparaître l'A480 en réalité augmentée, chez soi ou dans l'univers de son choix

**Elf Endurance challenge :** un jeu de tempo où il faut mener l'A480 jusqu'à l'arrivée

**Matmut Batak Challenge :** une animation qui reprend le célèbre test de réactivité des pilotes

Ce dispositif innovant permet aujourd'hui à ORECA Events d'appuyer son expertise dans la digitalisation et d'élargir son offre, notamment avec la conception d'activation misant sur le gaming ainsi que la réalité augmentée.

Disponible à l'adresse [www.fanzone36.com](http://www.fanzone36.com), l'ouverture de la plateforme est prévue le mercredi 18 août à l'occasion de la première journée de roulage. Le dispositif immersif vivra tout au long de la semaine Mancelle et se prolongera également après l'arrivée de la course.

Enfin, un stand physique aux couleurs de l'équipe et de ses partenaires, sera également présent dans le village des 24 Heures du Mans. Il engagera les fans qui auront eu la chance de faire le déplacement et permettra de faire le lien avec l'activation digitale.



## ORECA Events

Depuis plus de 25 ans, ORECA Events, conçoit et produit des expériences live et digitales à destination de tous les acteurs de l'univers automobile, avec l'ambition de stimuler leur performance.

Pour y parvenir la marque s'appuie sur 5 compétences clés :

**#Train** : formations présentielle et distancielles de réseaux automobiles

**#Promote** : essais automobiles à orientation business

**#Share** : rassemblements de communautés et festivals

**#Amplify** : fanzones physiques et activations digitales

**#Compete** : compétitions, logistique et spectacles sportifs

ORECA Events compte aujourd'hui plus de 40 collaborateurs permanents et met en place plus de 150 expériences chaque année.

En 2019, le Groupe ORECA acquiert l'agence parisienne Facets, doublement spécialisée : dans les prises de parole corporate & presse via Facets Events et dans les voyages & incentive via Facets Meet & Travel.



## ORECA

À l'origine de sa création, la compétition est l'ADN d'ORECA. Rechercher la performance, viser le résultat : deux valeurs socle que l'entreprise cultive depuis son premier engagement en compétition. La passion d'un homme, Hugues de Chaunac, pour les défis sportifs, a sans cesse conduit l'entreprise à repousser ses limites et à relever des défis sur tous les terrains possibles, avec un objectif unique : gagner. Définitivement vertueuse, la victoire est celle qui pousse les hommes et les femmes d'ORECA à donner le meilleur d'eux même.

De la berline de tourisme au GT, de la monoplace au prototype, du circuit au rallye-raid, ORECA s'est forgé une expérience multi disciplines en développant une expertise de Team d'exploitation au plus haut niveau d'excellence.

En route pour boucler un demi-siècle de présence en sport automobile, ORECA enrichit quotidiennement son savoir-faire grâce à de nouveaux projets et de nouvelles collaborations. Une formidable dynamique d'entreprise associée à une pérennité dans l'industrie du sport automobile.

# ORECA-STORE

Référence de la vente multi-canal, ORECA Store propose au quotidien plus de 40 000 références via son site [www.oreca-store.com](http://www.oreca-store.com), son catalogue distribué à 30 000 exemplaires mais aussi deux boutiques et une présence sur de nombreux événements nationaux et internationaux. Aujourd'hui, ce sont plus de 60 pays qui sont fournis chaque année avec des produits issus de plus de 250 marques.

Le blog ORECA Store est également alimenté en vue d'offrir aux passionnés une proximité inédite à travers des articles, conseils et échanges.

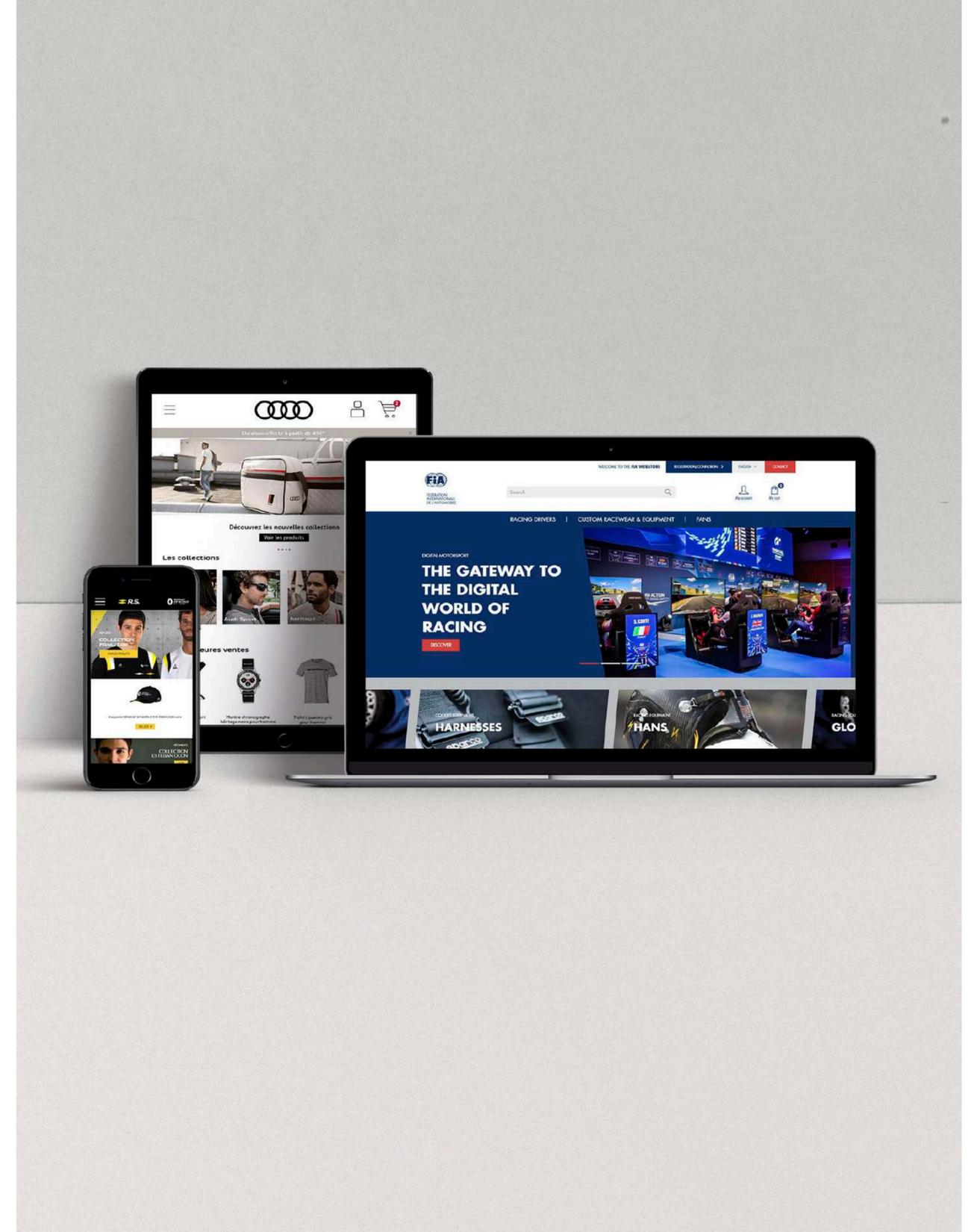


# ORECA DIGITAL & RETAIL

Né dans l'univers du sport automobile, ORECA puise son ADN dans les valeurs de la compétition : exigence, détail, résultat. Une culture propre au Groupe et une expérience qui lui vaut une place d'expert dans l'univers automobile, dans toutes ses dimensions, du produit en passant par la technologie et enfin le sport.

C'est à travers cette passion pour le sport automobile et la compétition, que le Groupe développe aujourd'hui des projets durables en collaboration avec de nombreux acteurs. Audi, Volkswagen, Cupra, la Fédération Internationale de l'Automobile, la Fédération Française du Sport Automobile ou encore Alpine. Des références automobiles, réunies autour d'objectifs communs : la recherche permanente de la performance, l'innovation et l'excellence technique.

Au travers de son histoire et de ses partenariats avec des marques emblématiques, ORECA a développé un savoir-faire unique en matière de sport automobile. Il parvient aujourd'hui à se diversifier au travers de nouveaux projets. Ces nouvelles ambitions reflètent un engagement toujours plus important sur la scène sportive, sur et en dehors des circuits. Un virage entamé il y a plus de 10 ans, notamment via sa branche Digital & Retail, pour accompagner et promouvoir de nombreuses marques sur différentes activités.



En 2020, ORECA élargit son champ de compétences en se voyant confier le rôle d'opérateur e-commerce par la Fédération Française de Rugby. Toujours au sein du monde de l'ovalie, le Groupe s'est pleinement impliqué dans sa poursuite de diversification en devenant à partir de juillet 2021, le nouvel opérateur global merchandising et agent de licence exclusif du Stade Français Paris.

Enfin, à l'heure où la nouvelle génération bouscule les codes existants et où la crise sanitaire accélère la transformation des modes de vies, ORECA a noué un partenariat stratégique avec le studio créatif digital « La Phase 5 ». Ce rapprochement permet au groupe ORECA et plus particulièrement à ses agences événementielles ORECA Events et FACETS de bénéficier d'un savoir-faire complémentaire en production d'expériences, élargissant ainsi leurs champs d'intervention, du 100% live au 100% digital.

L'ensemble de ces projets s'inscrivent dans une dynamique stratégique pour le Groupe ORECA et lui permettent d'entrer dans une nouvelle dimension : d'acteur majeur du monde automobile à une référence sportive multisports.





## **Samedi 14 août**

Pesage sur le circuit (huis clos) + photo de famille

## **Dimanche 15 août**

Journée test avec deux séances : 9h - 13h et 14h - 19h (huis clos)

## **Mercredi 18 août**

Road to Le Mans : essais libres 1 de 10h30 à 11h30

24 Heures du Mans : essais libres 1 de 14h à 17h

24 Heures du Mans : essais qualificatifs de 19h à 20h

Road to Le Mans : essais libres 2 de 20h30 à 21h30

24 Heures du Mans : essais libres 2 de 22h à 00h

## **Jeudi 19 août**

Road to Le Mans : essais qualificatifs 1 de 10 h40 à 11h00

Road to Le Mans : essais qualificatifs 2 de 11h15 à 11h35

24 Heures du Mans : essais libres 1 de 14h à 17h

Road to Le Mans : course 1 de 19h30 à 20h25

24 Heures du Mans : Hyperpole de 21h à 21h30

24 Heures du Mans : essais libres 4 de 22h à 00h

## **Samedi 21 août**

24 Heures du Mans : warm-up de 11h30 à 11h45

Road to Le Mans : course 2 de 12h15 à 13h10

24 Heures du Mans : départ à 16 heures

## **Dimanche 22 août**

24 Heures du Mans : arrivée 16h00

