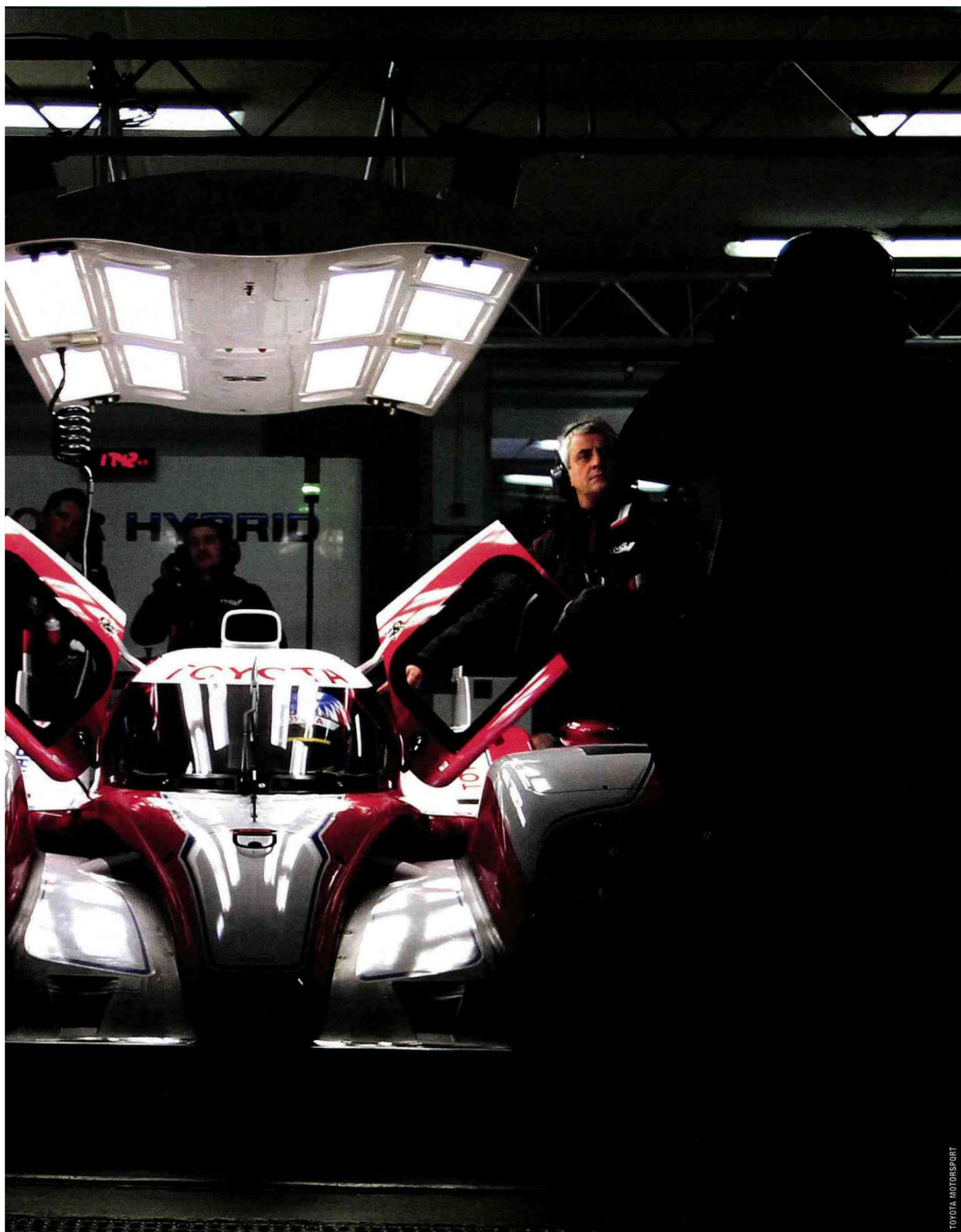


# TOYOTA TS030 LE NOUVEAU CAUCHEMAR D'AUDI

La semaine dernière, sur le circuit Paul-Ricard, Toyota a présenté officiellement sa TS030 Hybrid qui sera alignée aux prochaines 24 Heures du Mans. Un proto apparemment bien né, qui compte jouer au plus vite les trouble-fête.

*Romain Bernard - Thibaut Villemant* Envoyés spéciaux



TOYOTA MOTORSPORT

La scène est assez surréaliste. La TS030 Hybrid, c'est son nom, quitte son stand pour s'en aller prendre la piste. Pas un bruit n'émane des pots d'échappement. Seule source sonore, le moteur électrique. Quelques dizaines de mètres plus loin, telle une explosion, le V8 essence atmosphérique de 3,4 litres se met à rugir. Alexander Wurz s'élanche pour une série de trois tours. « *Le simple fait de quitter le garage en mode électrique est complètement futuriste, s'amuse l'Autrichien. Puis, quand on relâche l'embrayage, et que le moteur thermique se met en marche, on a l'impression de retrouver un vieux copain.* » Nous sommes le mercredi 25 janvier, sur le circuit Paul-Ricard. Après un shakedown deux semaines auparavant (voir nos premières photos exclusives, Ah n°1839), la LM P1 nipponne débute sa première véritable séance d'essais. Le programme 2012 de Toyota, annoncé le 14 octobre dernier, est en marche. « *Initialement, nous devions recevoir le feu vert en mars dernier, mais le tsunami a frappé le Japon (le 11 mars. Ndlr) et la décision a été repoussée de 6 mois, souligne Yoshiaki Kinoshita, président de Toyota Motorsport GmbH. Nous avons eu une autre réunion en octobre, et là, la Direction nous a dit : « Vous allez au Mans ». Les délais sont donc très courts. C'est pour ça que nous n'avons pas encore décidé du nombre de courses auxquelles nous participerons.* »

Pour le moment, seuls les 6 Heures de Spa (5 mai) et les 24 Heures du Mans (16-17 juin) sont au programme, mais d'autres épreuves sont en discussion comme Mont-Fuji, évidemment. Pour la classique mancelle, deux demandes d'invitation ont été déposées auprès de l'ACO (voir encadré deuxième équipage P. 49).

### Un bon coup d'adrénaline

Treize ans après sa dernière apparition, Toyota va donc effectuer son retour dans la Sarthe. « *L'annonce a été particulièrement appréciée au Japon, avoue Yoshiaki Kinoshita. Surtout après le tsunami. Les Japonais avaient besoin de bonnes nouvelles pour les encourager à aller de l'avant.* » Durant cette journée, tous les visages de l'équipe rayonnaient de bonheur. Indéniablement, depuis 2009 et le retrait de la F1, l'adrénaline de la course leur avait manqué. L'équipe est en réalité constituée de trois entités, comme nous l'explique Rob Leupen, Director Business Operations de Toyota Motorsport. « *L'équipe aussi est hybride, souligne-t-il. Vingt nationalités se côtoient. Toyota Motorsport GmbH (basé à Cologne, en Allemagne. Ndlr) s'occupe de la partie conception, du design, et du châssis. La division sportive de Toyota Motor Corporation (basée à Aichi, au Japon. Ndlr) a en charge la motorisation, développe et produit le système hybride. Enfin, Oreca (basé à Signes. Ndlr) apporte*



Alex Wurz, Nicolas Lapierre et Kazuki Nakajima semblent s'entendre à merveille. Ils resteront à jamais les trois premiers pilotes de développement de la TS030.

## DÉCOLLAGE EN DOUCEUR

En ce mercredi 25 janvier 2012, le circuit Paul-Ricard est baigné par un doux soleil d'hiver et la température flirte avec les 16°C. À neuf heures précises, la TS030

quitte son stand et se meut en silence, seule, sans l'aide d'un quelconque subterfuge invisible. Tandis que sa vitesse approche des 50 km/h dans la voie des stands, le V8 brise de sa sonorité rauque la solennité de l'instant. Au sortir de la pitlane, Alexander Wurz accélère au maximum et monte plusieurs rapports. Quelques tours plus tard, la Toyota Hybrid revient à son stand de la même manière qu'elle l'a quitté, sans bruit. Un rapide coup d'œil nous apprend que la carrosserie ne répond pas encore aux normes 2012, des persiennes surplombant encore les arches de roue. Les jantes arrière, faisant montre d'un joli dessin, sont comme subtilement carénées. Durant le court laps de temps où la voiture est rentrée dans son garage, on constate que l'on

parle surtout français, anglais et allemand dans le stand Toyota, et que la présence japonaise est des plus réduites.

La voiture est de nouveau poussée hors de son box et rejoue la même partition d'un départ en mode tout électrique. Toute la matinée, au terme de séries de 3 à 5 tours, la TS030 en fera ainsi. Ses décollages depuis le garage se distinguent par une accélération douce guère compatible avec une utilisation en course où les mises en vitesses rapides sont précieuses. Dans le même temps, ces démarrages électriques sont autant d'économie de carburant (la pitlane mesure 400 mètres au Mans, et est remontée environ 30 fois lors des 24 Heures, ce qui représente 12 km...), de risque de caler et de sollicitations de l'embrayage en moins. L'Autrichien n'amuse pas le terrain, quitte à rater quelques freinages et à allumer ses pneus. Il sonde les limites

de la TS030 et le chrono parle déjà : 1'45", 1'47", 1'46", les temps au tour sur cette configuration 1A-V2 (5,791 km) du grand circuit du Paul-Ricard égalent déjà ceux réalisés par le proto Rebellion lors de la course disputée ici, l'an dernier. La recherche de la performance n'en est qu'à ses balbutiements, la TS030 cherchant surtout à s'assurer que tous ses systèmes embarqués fonctionnent. « *De nombreux composants du système hybride ont déjà parcouru plus de 10 000 km au banc* » révèle Pascal Vasselon, le directeur technique du projet. Sur la piste, les relances à basse vitesse témoignent d'un manque flagrant de motricité perceptible à l'oreille. La voiture roule ce matin-là dans sa configuration « moteur électrique à l'arrière » qui maltraite grandement la traction. Inutile de tirer des conclusions, la Toyota Hybride débute à peine sa mise au point. **R. B.**

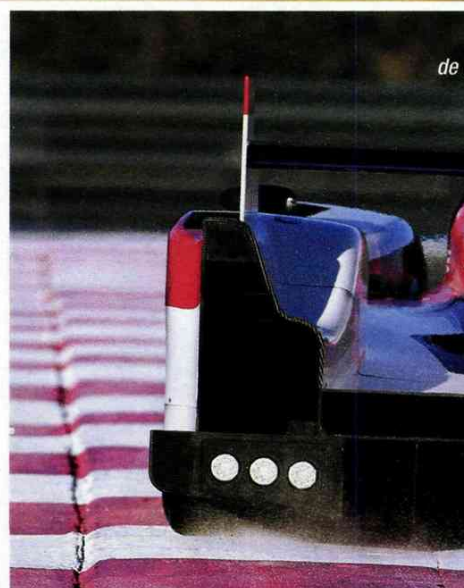


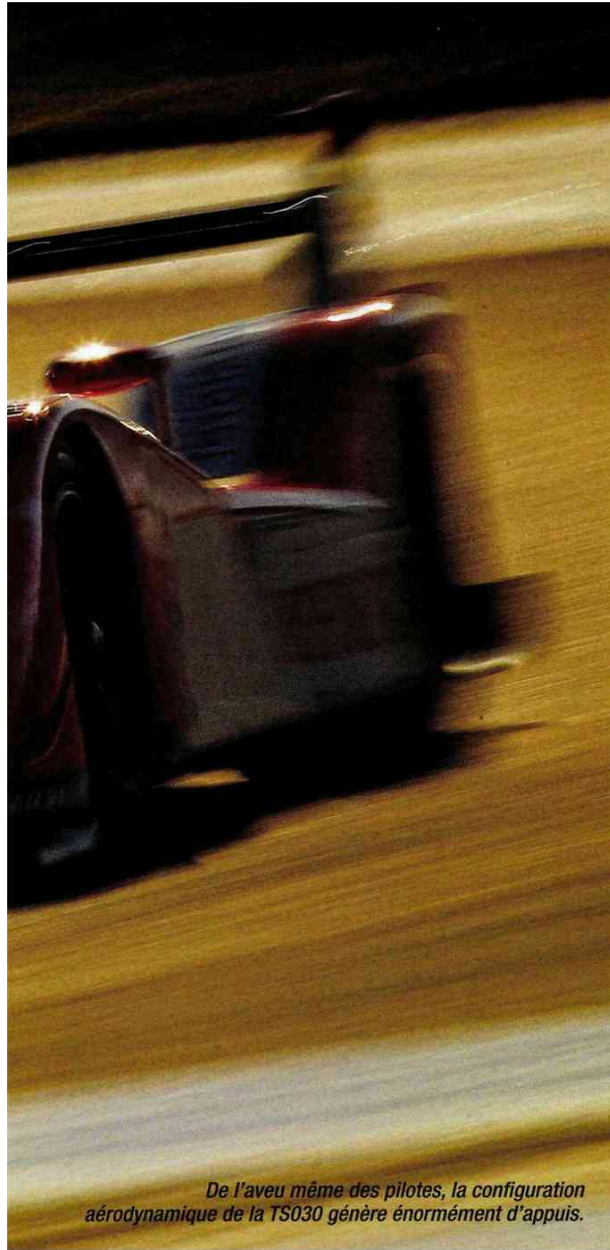


son soutien sur les opérations piste ». Tout juste sortie du carton, la TS030 Hybrid a fort belle allure. Mais l'auto va fortement évoluer d'ici juin. Les ouïes surplombant les roues, exigées par le nouveau règlement, ne sont d'ailleurs pas présentes. « *Beaucoup d'évolutions sont prévues*, avoue Nicolas Lapierre, l'un des trois pilotes déjà annoncés. *Nous partons d'une feuille blanche, mais la voiture est déjà vive et efficace. Côté moteur, les changements ne seront pas nombreux. Il est bien conçu, fiable, et nous disposons de la puissance espérée. Mais il y aura des évolutions partout ailleurs, que ce soit dans le domaine aérodynamique, mécanique, sur le système hybride, ou encore sur la façon de faire fonctionner les pneus.* » Toyota est resté sur le circuit Paul-Ricard HTTT jusqu'à vendredi soir. Trois autres séances sont prévues, à nouveau au Castellet, et sur le circuit espagnol de Motorland-Aragon. « *Cela ne sert à rien d'enchaîner les séances*, explique

Hugues de Chaunac, président d'Oreca. *Il nous faut le temps de tirer les enseignements de cette première session, le temps de fabriquer les nouvelles pièces...* »

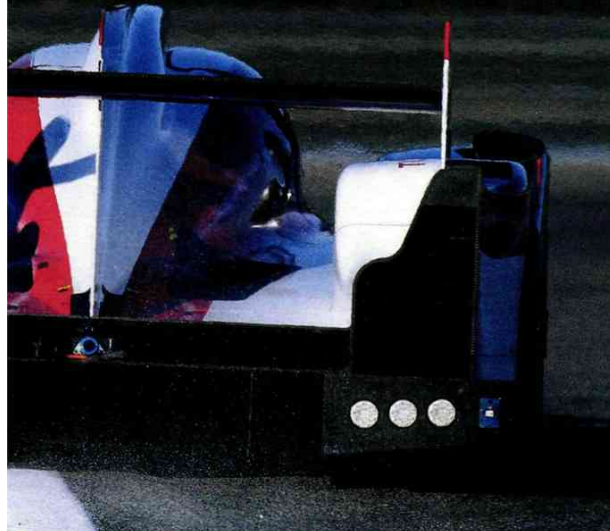
Qu'espérer de cette première saison ? Le retrait de Peugeot place Toyota en position de principal challenger d'Audi. « *En 2013, nous viserons la victoire*, conclut Yoshiaki Kinoshita. *Cette année, j'aimerais le dire...mais je ne peux pas. Nous sommes vraiment très confiants quant à ce que nous avons développé. Notre but sera de montrer le potentiel de la voiture, et non de jouer sur la consommation de carburant. Si nous tenons tête à Audi, alors je serai content...* » Toujours fidèles à leurs habitudes, les Japonais arrivent sur la pointe des pieds. Il en avait été de même en 1998 lorsque, dès les essais préqualificatifs, la GT-One avait fait figure d'épouvantail. Chez Audi, il est possible qu'on en fasse déjà des cauchemars. **T.V.**





*De l'aveu même des pilotes, la configuration aérodynamique de la TS030 génère énormément d'appuis.*

*Le programme de Toyota s'articule dans un premier temps autour de la recherche de la performance. Ensuite, l'étape de fiabilité interviendra.*



## ENDURANCE TOYOTA TSO30

# ALEXANDER WURZ

## // UNE VOITURE BIEN ÉQUILIBRÉE //

Il est le pilote leader de l'équipe. Après avoir remporté les 24 Heures du Mans, Sebring et Petit Le Mans avec Peugeot, l'Autrichien avait besoin d'un nouveau challenge.

**Premières impressions.** *Propos recueillis par Thibaut Villemant*

### **Votre décision de rejoindre Toyota à l'automne dernier a-t-elle été motivée par le sentiment que Peugeot pourrait arrêter ?**

Vous voulez que je vous montre ma boule de cristal ? (Sourire) Je suis un amoureux du sport automobile et c'est toujours triste quand une écurie se retire, et plus encore au début d'une saison. Cette bagarre Audi-Peugeot aurait été encore plus belle avec l'arrivée de Toyota, mais il nous faut accepter cette décision. Je suis triste pour tous mes anciens collègues.

### **Vous vous dites, parfois, que vous avez fait le bon choix de partir ?**

Non, car à cette époque, rien ne laissait supposer que Peugeot se retirerait. J'ai toujours pensé que si un team de F1 exploitait son expertise en logiciels, aérodynamique, mécanique pour construire une LM P1, il aurait toujours un petit avantage tiré de cette période folle où les essais étaient permis et les budgets de fonctionnement très élevés. Dès que j'ai compris que Toyota examinait l'idée de revenir au Mans, que l'ACO et la FIA allaient donner un nouveau terrain d'expression aux nouvelles motorisations comme l'hybride, et sachant que Toyota est le leader mondial dans ce domaine, j'étais convaincu qu'il fallait démarcher ce constructeur.

### **Quelles comparaisons pouvez-vous déjà établir avec la Peugeot HYbrid4 que vous avez pilotée en essais ?**

D'abord, j'ai dû me réhabituer au pilotage d'un proto à moteur essence qui, comparé à la Peugeot que

je pilotais jusqu'à maintenant, monte beaucoup plus haut en régime et possède moins de couple. Il faut intégrer également le système hybride et la position de conduite. Je suis assis du côté gauche, ce qui change la perspective. Mais la Toyota est clairement une voiture très bien équilibrée et dont les appuis aérodynamiques m'impressionnent. Sa conception est très différente de la Peugeot, notamment parce que son moteur essence est si léger par rapport au diesel que la répartition des masses, le centre de gravité, etc., évoluent grandement. Concernant le système hybride, il est difficile de faire une comparaison car la capacité d'énergie stockée est différente. Nous avons fait le choix de tirer parti au maximum des 500 kJ d'énergie récupérée entre deux freinages pour maximiser la performance, quand d'autres constructeurs ont visiblement fait le choix de systèmes plus petits et moins performants. Tout est une question de poids. Notre moteur essence nous le permet.

### **Pour composer l'équipage de la seconde voiture, quels pilotes proposeriez-vous à Toyota ?**

Évidemment, Toyota m'a posé beaucoup de questions mais ils ont déjà mené une très profonde analyse de tous les pilotes LM P1 et LM P2. Je ne vais pas dire que cela m'a choqué, mais vraiment énormément surpris de savoir à quel point ils avaient tout enregistré ces trois dernières années. Ils savent tout, y compris comment les pilotes se comportent en arrivant et en quittant les stands. Ils avaient des informations sur nos façons de travailler avec les ingénieurs, avec les responsables pneus, etc. C'est impressionnant !



## DES PILOTES EN RENFORT ?

Pour la constitution du second équipage, les spéculations vont bon train, notamment autour de l'arrivée d'Anthony Davidson. « *Nous cherchons des pilotes qui, comme Alex (Wurz), ne soient pas dans la démonstration égoïste de leur talent, mais qui œuvrent dans l'intérêt du team* », nous a avoué Pascal Vasselon, le directeur technique. Outre Sébastien Buemi, le choix d'un deuxième pilote japonais pourrait se porter sur Hiroaki Ishiura qui aurait déjà piloté la Dome munie de la technologie hybride Toyota. Il est en quelque sorte le pilote développement hybride de la firme nipponne. Il a d'ailleurs déjà piloté la TS030 lors du « shakedown », au Paul-Ricard, début janvier. Enfin, il est acquis que la composition des équipages est sujette à changement, notamment après Le Mans, en fonction des disponibilités de chacun. À noter, enfin, la présence de l'Italien Andrea Caldarelli, 21 ans, en qualité de jeune pilote. **R. B.**

## QUEL RÔLE POUR ORECA ?

Après avoir engagé une Peugeot 908 HDi FAP ces deux dernières années (avec comme point d'orgue une victoire aux 12 Heures de Sebring 2011), Hugues de Chaunac voit son rêve se réaliser en étant impliqué dans le programme officiel d'un grand constructeur. « *Ils renforceront notre équipe d'exploitation piste et accompagneront notre évolution en Endurance* », avait déclaré le 26 octobre dernier Rob Leupen, Directeur Business Operations de Toyota Motorsport GmbH. En tout, une vingtaine de personnes d'Oreca sont



intégrées à l'équipe de TMG. Parmi elles, David Flourey, qui officie comme bras droit du directeur technique Pascal Vasselon. Il n'était d'ailleurs pas rare la semaine dernière, au Paul-Ricard, de voir les deux hommes converser. Jean-Philippe Pélaprat occupe, lui, le poste d'ingénieur de piste. « *Oreca nous aidera sur l'activité piste*, explique Yoshiaki Kinoshita, Président de Toyota Motorsport. *Après avoir quitté la F1, et n'ayant pas pour projet de courir, une division course nous a quittés. Nous aurions pu engager une voiture, mais pas deux. Oreca va nous y aider. Mais les deux équipes sont complètement mélangées.* » « *Toyota ne dispose pas des ultimes informations concernant Le Mans et n'a pas l'expertise de cette épreuve*, poursuit Alexander Wurz. *S'attacher les services d'Oreca pour les aider sur le côté opérationnel et stratégique est une excellente décision.* » Pour Nicolas Lapiere, « *le mixte fonctionne plutôt bien. Vous pouvez voir les différences. Les gens de Toyota ont une approche très typée F1, ceux d'Oreca plus Endurance.* » Le cocktail pourrait s'avérer détonant. **T. V.**



## ÉDITO

*Du Castellet,*

# Beaux joueurs

La révélation dans nos pages, le 18 janvier dernier, de la Toyota TS030 surprise en essais sur le circuit Paul-Ricard a surpassé toutes nos attentes. Vraiment. La semaine dernière, à l'invitation du constructeur japonais, nous étions conviés à la cérémonie, officielle celle-ci, de présentation du prototype qui défendra son honneur aux prochaines 24 Heures du Mans. Psychologiquement, nous nous étions préparés à un accueil quelque peu mouvementé à notre arrivée à Marseille. Point de gilet par balle pour autant, non, mais un argumentaire bien ficelé autour de la liberté de la presse, etc. Pour dire vrai, nous nous attendions à tout, sauf à leurs félicitations quant à la réussite de notre scoop à une époque où tout s'événite sur Internet. Le fair-play des Japonais est sidérant. Mieux, ils semblaient ravis du coup de pub, de la vitesse de propagation de l'information et de l'élan de curiosité suscité dans l'univers du sport automobile... mondial. Qui plus est le jour même où Peugeot annonçait son retrait de l'Endurance.

Nos pires scénarii n'intégraient cependant pas que la fronde puisse venir de certains de nos confrères, agacés par une démarche qualifiée de « voyeuriste » voire même « people ». Rassurez-nous, nous parlons de compétition automobile ? Ou bien, de nos jours, même les voitures de course ont droit à une vie privée ?

**R. B.**