

INFORMATION PRESSE
RP.2016-98

Vaucresson, le 15 juin 2016

TOYOTA GAZOO RACING PRÊT POUR LES 24 HEURES DU MANS

C'est dans un état d'esprit positif que TOYOTA GAZOO Racing aborde cette 84^{ème} édition des 24 Heures du Mans, l'épreuve phare du Championnat du Monde d'Endurance (WEC) 2016 de la FIA.

Pour sa 18^{ème} participation à cette course mythique depuis 1985, date de ses débuts sur le circuit sarthois, Toyota espère bien y décrocher un 5^{ème} podium après s'être classé second à quatre reprises, son meilleur résultat à ce jour.

Les Champions du Monde 2014 Anthony Davidson et Sébastien Buemi piloteront la TS050 HYBRID N° 5, épaulés par Kazuki Nakajima qui a signé la pole position au Mans voici deux ans. La N° 6 retrouvera à son volant Stéphane Sarrazin, triple tenant de la pole position au Mans, ainsi que ses équipiers Mike Conway et Kamui Kobayashi.

Face à ses rivales LMP1 Audi et Porsche, vainqueurs des éditions précédentes, la nouvelle TS050 HYBRID 2016 courra au Mans pour la première fois. Le prototype de 1000 chevaux a été spécialement optimisé pour cette course et profite d'importantes évolutions, comparativement aux TS040 HYBRID qui ont terminé 6^{ème} et 8^{ème} l'an dernier.

Grâce au travail de développement effectué par le centre technique de Higashi-Fuji, le nouveau V6 turbo 2,4 litres, associé au système hybride à batterie de 8 MJ, affiche une puissance et un rendement élevés.

Parallèlement, à Cologne, TOYOTA Motorsport GmbH a concocté pour la saison 2016 un nouveau châssis dont la quasi-totalité des pièces ont été revues afin d'optimiser le poids et les performances. Et après des essais satisfaisants sur le circuit manceau début juin, un pack aérodynamique à faible appui sera inauguré aux 24 Heures.

Au Mans, Toyota est bien décidé à retrouver le rythme affiché lors de la dernière manche du WEC à Spa-Francorchamps, où les TS050 HYBRID semblaient voler vers la victoire avant d'être stoppées par des problèmes moteur. L'analyse des données a démontré que le problème était propre au circuit de Spa, plus précisément au talonnement induit par les ondulations du virage de l'Eau Rouge.

Malgré ces résultats décevants en Belgique, la rapidité des TS050 HYBRID a ravivé les espoirs de l'écurie pour Le Mans, où elle espère se battre aux avant-postes afin d'atteindre son objectif : décrocher pour la première fois la victoire.

À en juger par les essais officiels du 5 juin, la lutte s'annonce serrée. La plus rapide des TS050 HYBRID a amélioré de 2,124 secondes le meilleur temps au tour réalisé par Toyota lors des essais 2015, malgré la baisse de consommation d'essence de 7,5 % imposée par le nouveau règlement. Les deux voitures ont prouvé leur fiabilité en bouclant 177 tours, soit 2 412 km.

L'endurance compte autant que les performances aux 24 Heures du Mans, qui représentent au total près de 35 heures de pilotage jusqu'au baisser du drapeau à damiers. Car les festivités débutent par une séance d'essais de quatre heures le mercredi 15 juin à 16 h 00, avant 120 minutes de qualification à 22 h 00.

Les qualifications se poursuivront jeudi par deux autres séances de deux heures (à 19 h et 22 h). La position sur la grille de départ est déterminée par le meilleur temps au tour, toutes séances de qualifications confondues.

Le vendredi après-midi, la parade traditionnelle des pilotes en centre-ville donne au public des passionnés la chance de les approcher avant ce week-end de course. Il débutera samedi par un warm-up à 9 h 00 et la course s'élancera à 15 h 00.

Toshio Sato, Président de l'écurie : « Le Mans est pour nous le temps fort de la saison, la course qui a concentré tous les efforts de l'intersaison. Spa nous a confirmé le gros potentiel de la voiture ; dès lors et puisque la préparation de la TS050 HYBRID cible particulièrement Le Mans, j'ai hâte de voir comment elle va se comporter. Mais cette course va bien au-delà de la voiture elle-même : elle est très éprouvante pour toute l'équipe, à commencer par les pilotes. Dans ces conditions, il est important de donner le meilleur de soi-même et d'éviter les erreurs. Nous verrons alors le résultat obtenu. Bien entendu, comme pour tous les constructeurs de LMP1, l'objectif ultime est la victoire et nous sommes prêts à en découdre. Mais pour y prétendre à l'issue de cette longue course, nous devons faire preuve d'une concentration et d'une détermination sans faille 24 heures durant.

Anthony Davidson (TS050 HYBRID N° 5) : « Je bous d'impatience à l'idée de retrouver l'ambiance et le déroulement des 24 Heures du Mans C'est vraiment LA course que nous tous, pilotes, voulons gagner et c'est précisément la finalité des difficiles mois d'essais hivernaux. Cette épreuve ne ressemble à aucune autre. J'ai eu la chance de monter à deux reprises sur le podium du Mans et c'est une expérience inoubliable ! Il faut avouer que le début de saison n'a pas été simple pour la voiture N° 5, en particulier lors la dernière course à Spa où nous étions bien partis pour gagner... jusqu'à ce problème technique. Mais je n'en suis que plus déterminé pour Le Mans. C'est la meilleure occasion de donner un tour nouveau à notre saison. »

Sébastien Buemi (TS050 HYBRID N° 5) : Comme d'habitude, je suis très motivé par les 24 Heures du Mans. C'est une piste fantastique où il est toujours fabuleux de passer une semaine de course. Malheureusement, comme elle n'a lieu qu'une fois par an, il faut vraiment s'imprégner de l'atmosphère et en profiter à fond. La journée d'essais avec la nouvelle TS050 HYBRID s'est bien déroulée et la voiture marque un grand progrès par rapport à celle de l'an dernier. Je pense donc que nous aurons les moyens de nous battre cette année. Elle semble au point et nous avons vu à Spa qu'elle est capable de courir en tête. Il reste encore beaucoup à faire lors des essais libres et des qualifications pour en tirer le maximum, mais les premiers signes sont positifs. »

Kazuki Nakajima (TS050 HYBRID N° 5) : « Le Mans est une épreuve impressionnante. Je me souviens de la première fois où j'y ai couru en 2012 : c'est un événement d'une ampleur et d'une ambiance incroyables, en particulier avant le départ. Jamais encore je n'avais ressenti cela lors d'une course. Je me souviens de l'avoir suivie à la télé, notamment en 1998 et 1999 où courait la Toyota TS020 ; c'est à chaque fois un grand moment de la vivre à mon tour. J'adore ce circuit qui demande vraiment beaucoup aux pilotes. Les voitures atteignent des vitesses de pointe très élevées dans la longue ligne droite des Hunaudières, et les virages rapides sont nombreux. C'est donc un régal, j'ai hâte d'y être ! »

Stéphane Sarrazin (TS050 HYBRID N° 6) : « C'est une course incroyable, un événement à part sur une piste à part. C'est le circuit le plus long de la saison, le plus chargé d'histoire et, pour un pilote français, c'est une formidable expérience. Nous travaillons toute l'année afin d'être au top pour Le Mans. Lorsque nous effectuons des essais d'endurance de 30 heures, c'est pour nous y préparer. Cette année, nous

sommes plus en situation de challenger que de favori mais c'est sans doute un bon rôle. Avec la TS050 HYBRID, nous avons fait un grand pas : c'est une voiture vraiment compétitive qui a prouvé à Spa que nous pouvons mener la course et briguer la victoire. La lutte devrait être passionnante cette année et je suis convaincu que nous avons les moyens de nous battre en tête. »

Mike Conway (TS050 HYBRID N° 6) : « Cette année, nous sommes particulièrement impatients d'aborder Le Mans. Son passé en fait un événement magique et c'est LA course à laquelle chacun pense en début de saison ; mais elle arrive très vite. Les incertitudes sont plus nombreuses cette année et nous avons hâte de nous situer plus précisément. Car après ces milliers de kilomètres parcourus, ces longues séances d'entraînement suivies des qualifications pied au plancher, nous avons encore du mal à nous comparer à la concurrence. Depuis un an environ, tous les constructeurs de LMP1 ont accompli des progrès vraiment impressionnants. Nous sommes proches de nos rivaux, c'est clair, et nous saurons très bientôt à quoi nous en tenir exactement. »

Kamui Kobayashi (TS050 HYBRID N° 6) : « Nous aimons tous cette course et nous l'attendons impatiemment depuis le début de la saison. La première fois que j'ai tourné sur ce circuit, j'ai été surpris par son tracé fantastique et sa surface relativement lisse au bon grip, comparativement à d'autres. Les 24 Heures du Mans sont célèbres dans le monde entier et je suis fier d'y participer. Il existe quantité d'épreuves dans le monde et j'ai couru sur de nombreux circuits, mais celui du Mans est vraiment différent. Pour moi, pilote japonais d'une écurie japonaise, ce serait fabuleux de remporter cette course, d'autant que c'est ma première participation au Mans avec Toyota. Nous ne sommes sans doute pas les favoris cette année mais nous n'en sommes pas loin et, à mon avis, nous pouvons les défier. »

Toyota aux 24 Heures du Mans :

(Nom du châssis entre parenthèses)

- 1985** N° 36 (85C-L) : 29^{ème} aux qualifications ; 5^{ème} en course
N° 38 (85C-L) : 22^{ème} aux qualifications ; abandon en course (mécanique)
- 1986** N° 36 (86C-L) : 40^{ème} aux qualifications ; abandon en course (mécanique)
N° 38 (86C-L) : 30^{ème} aux qualifications ; 20^{ème} en course
- 1987** N° 36 (87C-L) : 14^{ème} aux qualifications ; abandon en course (mécanique)
N° 37 (87C-L) : 16^{ème} aux qualifications ; abandon en course (mécanique)
- 1988** N° 36 (88C) : 8^{ème} aux qualifications ; 12^{ème} en course
N° 37 (88C) : 10^{ème} aux qualifications ; 24^{ème} en course
- 1989** N° 36 (89C-V) : 24^{ème} aux qualifications ; abandon en course (mécanique)
N° 37 (89C-V) : 17^{ème} aux qualifications ; abandon en course (accident)
N° 38 (88C) : 25^{ème} aux qualifications ; abandon en course (accident)
- 1990** N° 36 (90C-V) : 10^{ème} aux qualifications ; 6^{ème} en course
N° 37 (90C-V) : 14^{ème} aux qualifications ; abandon en course (accident)
N° 38 (90C-V) : 16^{ème} aux qualifications ; abandon en course (mécanique)
- 1992** N° 7 (TS010) : 3^{ème} aux qualifications ; abandon en course (mécanique)
N° 8 (TS010) : 4^{ème} aux qualifications ; 8^{ème} en course
N° 33 (TS010) : 5^{ème} aux qualifications ; 2^{ème} en course
N° 34 (92C-V) : 11^{ème} aux qualifications ; 9^{ème} en course
N° 35 (92C-V) : 15^{ème} aux qualifications ; 5^{ème} en course
- 1993** N° 22 (93C-V) : 10^{ème} aux qualifications ; 5^{ème} en course
N° 25 (93C-V) : 12^{ème} aux qualifications ; 6^{ème} en course
N° 36 (TS010) : 2^{ème} aux qualifications ; 4^{ème} en course
N° 37 (TS010) : 5^{ème} aux qualifications ; abandon en course (mécanique)
N° 38 (TS010) : 4^{ème} aux qualifications ; 8^{ème} en course

DENSO

Mobil 1

ZENT

AISIN AW

TF

JTEKT

AISIN

NIPPON STEEL & SUMITOMO METAL

ADVICS

RAVS

HAYASHI TELEMPU

MITSUBISHI ELECTRIC
Power Semiconductor Devices

ETICS

TOYOTA INDUSTRIES CORPORATION

AICHI STEEL

TOYOTA AUTO BODY

TOYOTA TSUSHO

TOYOTA BOSHOKU

トヨタ自動車株式会社
TOYOTA MOTOR EAST JAPAN

TOYODA GOSEI

HINO

DAIHATSU

TOKAI RIKA

ばねの東郷

NPR
NIPPON PATENT RING CO., LTD.

TAMACHI

CD-adapco

FURUKAWA ELECTRIC GROUP

MAEDA
MAEDA ELECTRIC CO., LTD.

FINE SINTER

TAKATA

MICHELIN

GR TOYOTA GAZOO Racing

- 1994** N° 1 (94 C-V) : 4^{ème} aux qualifications ; 2^{ème} en course
N° 4 (94 C-V) : 8^{ème} aux qualifications ; 4^{ème} en course
- 1995** N° 27 (Supra LM) : 30^{ème} aux qualifications ; 14^{ème} en course
- 1996** N° 57 (Supra LM) : 36^{ème} aux qualifications ; abandon en course (accident)
- 1998** N° 27 (TS020) : 8^{ème} aux qualifications ; 9^{ème} en course
N° 28 (TS020) : 2^{ème} aux qualifications ; abandon en course (accident)
N° 29 (TS020) : 7^{ème} aux qualifications ; abandon en course (mécanique)
- 1999** N° 1 (TS020) : 1^{er} aux qualifications ; abandon en course (accident)
N° 2 (TS020) : 2^{ème} aux qualifications ; abandon en course (accident)
N° 3 (TS020) : 8^{ème} aux qualifications ; 2^{ème} en course
- 2012** N° 7 (TS030 HYBRID) : 5^{ème} aux qualifications ; abandon en course (mécanique)
N° 8 (TS030 HYBRID) : 3^{ème} aux qualifications ; abandon en course (accident)
- 2013** N° 7 (TS030 HYBRID) : 5^{ème} aux qualifications ; 4^{ème} en course
N° 8 (TS300 HYBRID) : 4^{ème} aux qualifications ; 2^{ème} en course
- 2014** N° 7 (TS040 HYBRID) : 1^{er} aux qualifications ; abandon en course (accident)
N° 8 (TS030 HYBRID) : 3^{ème} aux qualifications ; 3^{ème} en course
- 2015** N° 1 (TS040 HYBRID) : 8^{ème} aux qualifications ; 8^{ème} en course
N° 2 (TS030 HYBRID) : 7^{ème} aux qualifications ; 6^{ème} en course

Photos haute résolution et libres de droits disponibles à des fins rédactionnelles à l'adresse www.toyota-motorsport-photos.com.

Contact Médias : Alastair Moffitt, Marketing & Communications Manager:
alastair.moffitt@toyota-motorsport.com

TOYOTA GAZOO Racing en Championnat du Monde d'Endurance FIA :

C'est en 1983 que Toyota s'est engagé pour la première fois en Championnat du Monde d'Endurance de la FIA, signant le début d'une longue participation dans cette discipline. Depuis 1985, Toyota a couru 17 fois aux 24 Heures du Mans et s'est adjugé la 2^{ème} place à quatre reprises (1992, 1994, 1999 et 2013), son meilleur résultat dans cette course. En 2012, Toyota s'est engagé en WEC nouvelle formule, en s'appuyant d'une part sur l'expertise de son centre technique d'Higashi-Fuji pour le groupe hybride, d'autre part sur les compétences et les installations de TOYOTA Motorsport GmbH pour le développement du châssis. Basée à Cologne en Allemagne, cette écurie plurinationale compte des ingénieurs issus des départements Sport automobile et Hybride de Toyota, qui mettent leurs technologies et leur savoir-faire au service des modèles de série. Depuis 2012, la marque a signé dix pole positions, remporté dix courses et fini à vingt-cinq reprises sur le podium. En 2014, l'équipe a remporté les titres de Champion du Monde des Pilotes et des Constructeurs avec la TS040 HYBRID. Un an plus tard, Toyota fêtait les 30 ans de son premier engagement au Mans. TOYOTA Motorsport GmbH mène de front sa participation au WEC et ses autres activités, comme la fourniture d'un moteur en prévision du retour de la marque en Championnat du Monde des Rallyes en 2017, ou encore des prestations d'ingénierie et des activités liées à la compétition pour des clients privés.

www.toyota-motorsport.com / www.facebook.com/toyotamotorsport/ / [@Toyota_Hybrid](https://twitter.com/Toyota_Hybrid)

Sébastien Grellier
Directeur, Communication Presse,
Relations Extérieures et Environnement
01 47 10 82 07
sebastien.grellier@toyota-europe.com

Gaëlle Capin
Responsable Communication Presse
01 47 10 81 09
gaelle.capin@toyota-europe.com

Stéphane Chevalier
Attaché de Presse
01 47 10 82 55
stephane.chevalier@toyota-europe.com

DENSO

Mobil 1

ZENT

AISIN AW

ZF

JTEKT

AISIN

NIPPON STEEL & SUMITOMO METAL

ADVICS

RAVS

HAYASHI TELEMU

MITSUBISHI ELECTRIC
Power Semiconductor Devices

ETICS

TOYOTA INDUSTRIES CORPORATION

AICHI STEEL

TOYOTA AUTO BODY

TOYOTA TSUSHO

TOYOTA BOSHOKU

トヨタ自動車株式会社
TOYOTA MOTOR EAST JAPAN

TOYODA GOSEI

HINO

DAIHATSU

TOKAI RIKAI

ばねの東郷

NPR
NIPPON PATENT RESEARCH CO., LTD.

TAMACHI

CD-adapco

FURUKAWA ELECTRIC GROUP

MAEDA
MOTOR ELECTRONICS & SYSTEMS

FINE SINTER

TAKATA

MICHELIN