

NEWSLETTER AOUT 2025



ASSOCIATION WELTER MEUNIER HISTORIQUE



Le Mot du Président :

Saut dans le Grand Bain au Mans Classic début juillet,

Exposition au Musée de L'Aventure Peugeot au mois d'août,

Roulage à Montlhéry les 6 et 7 septembre prochains.

Les événements s'enchaînent pour notre plus grand plaisir.

Bonne lecture et à très bientôt.

Pierre Rémond





















































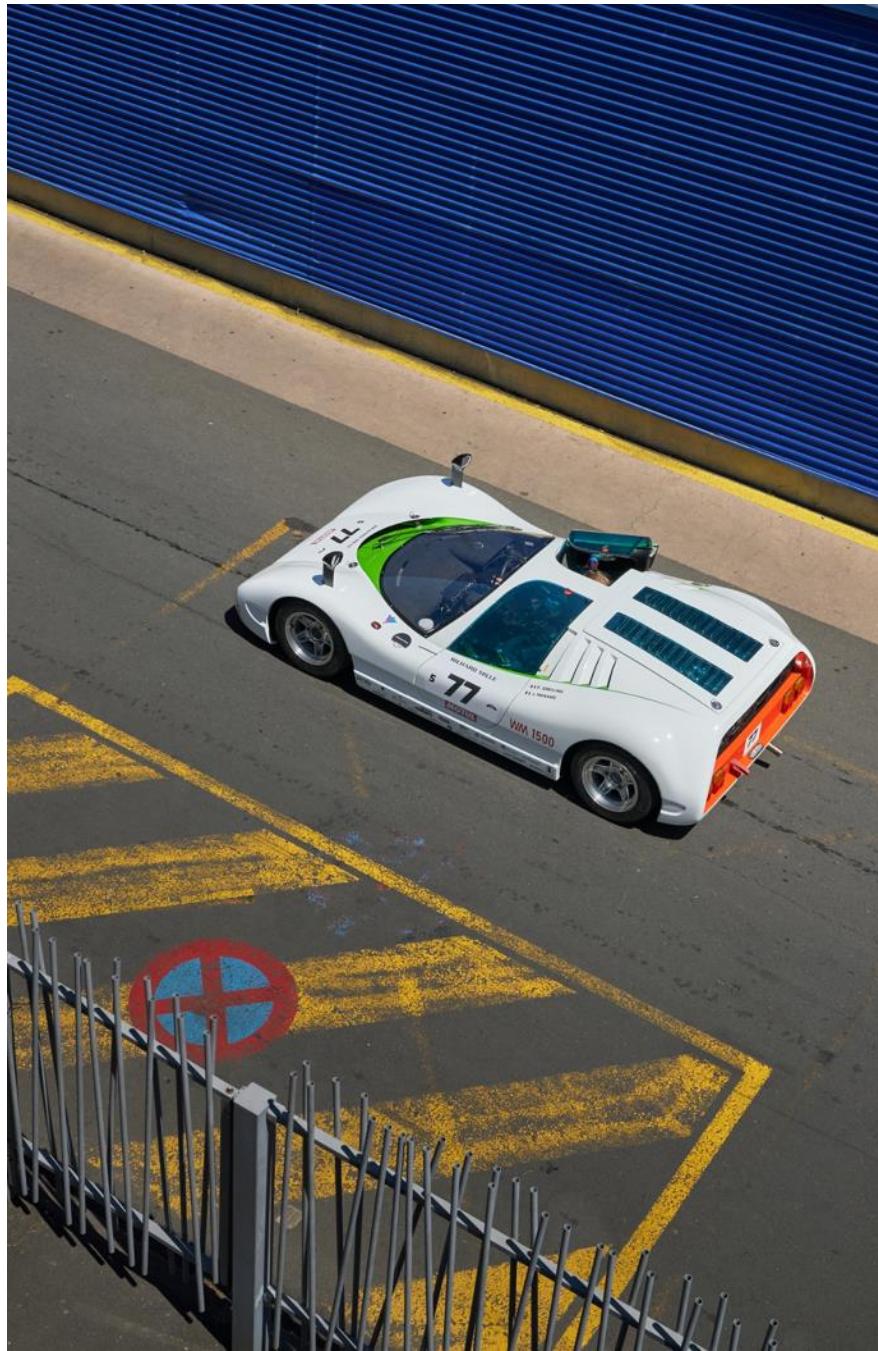


























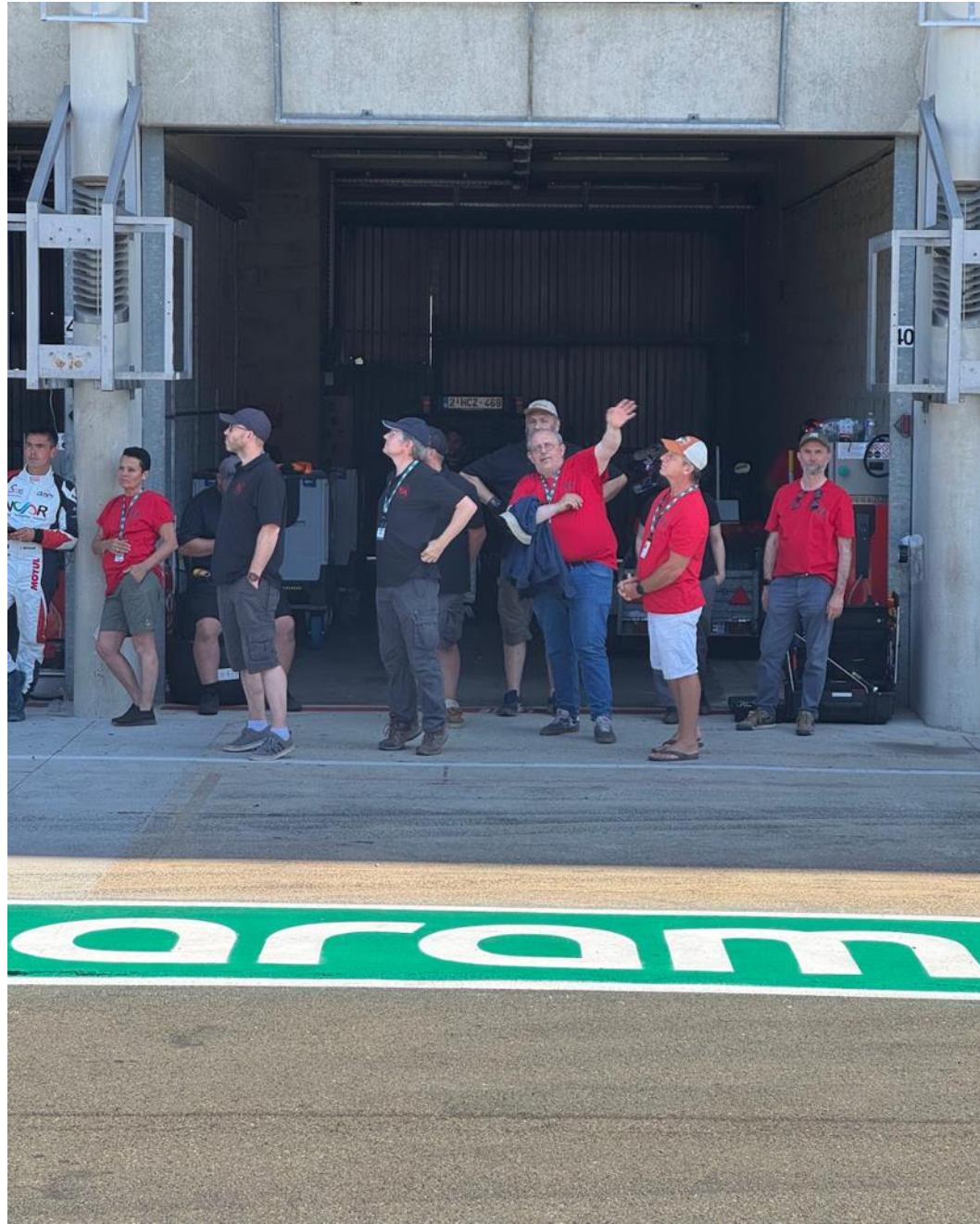
























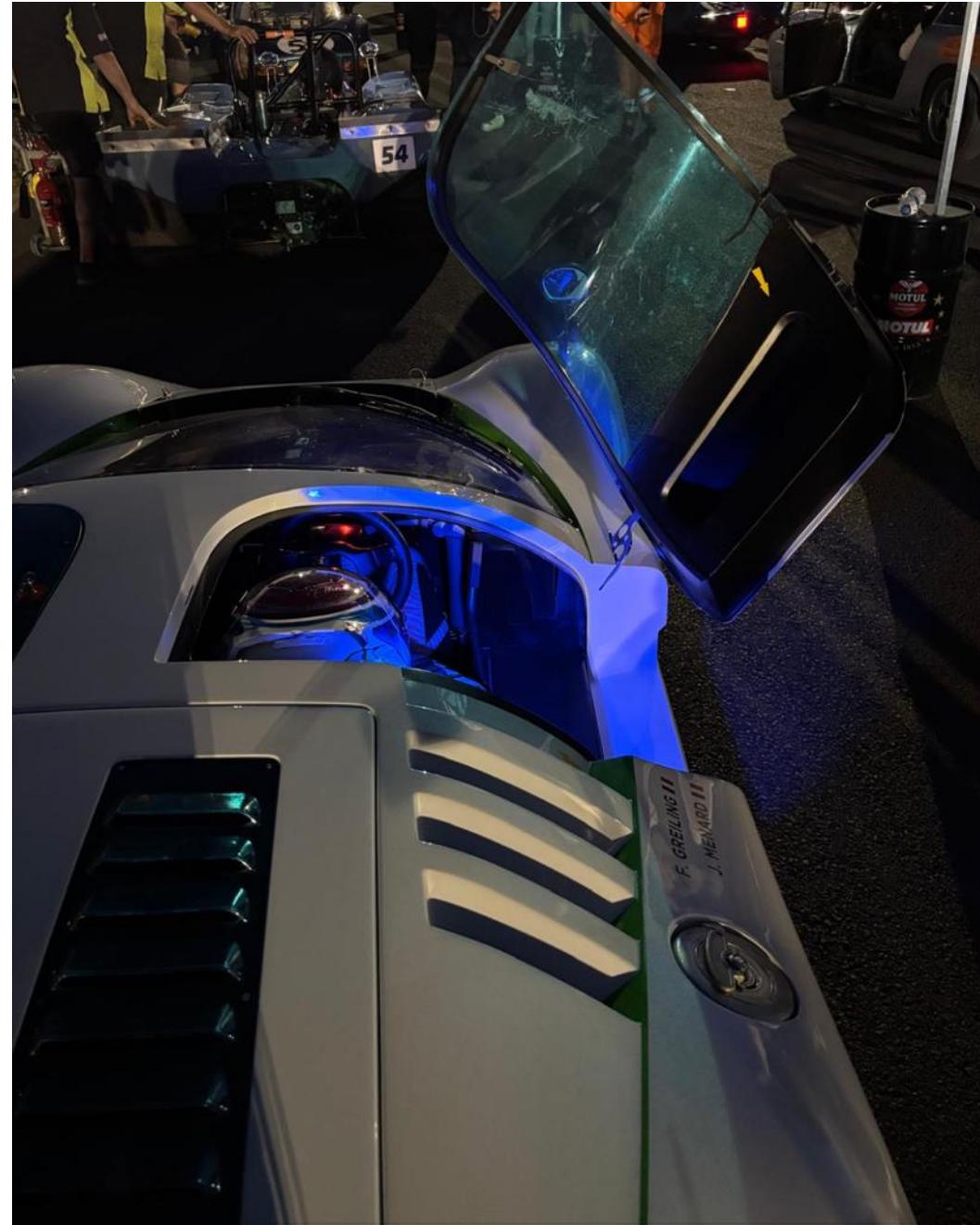






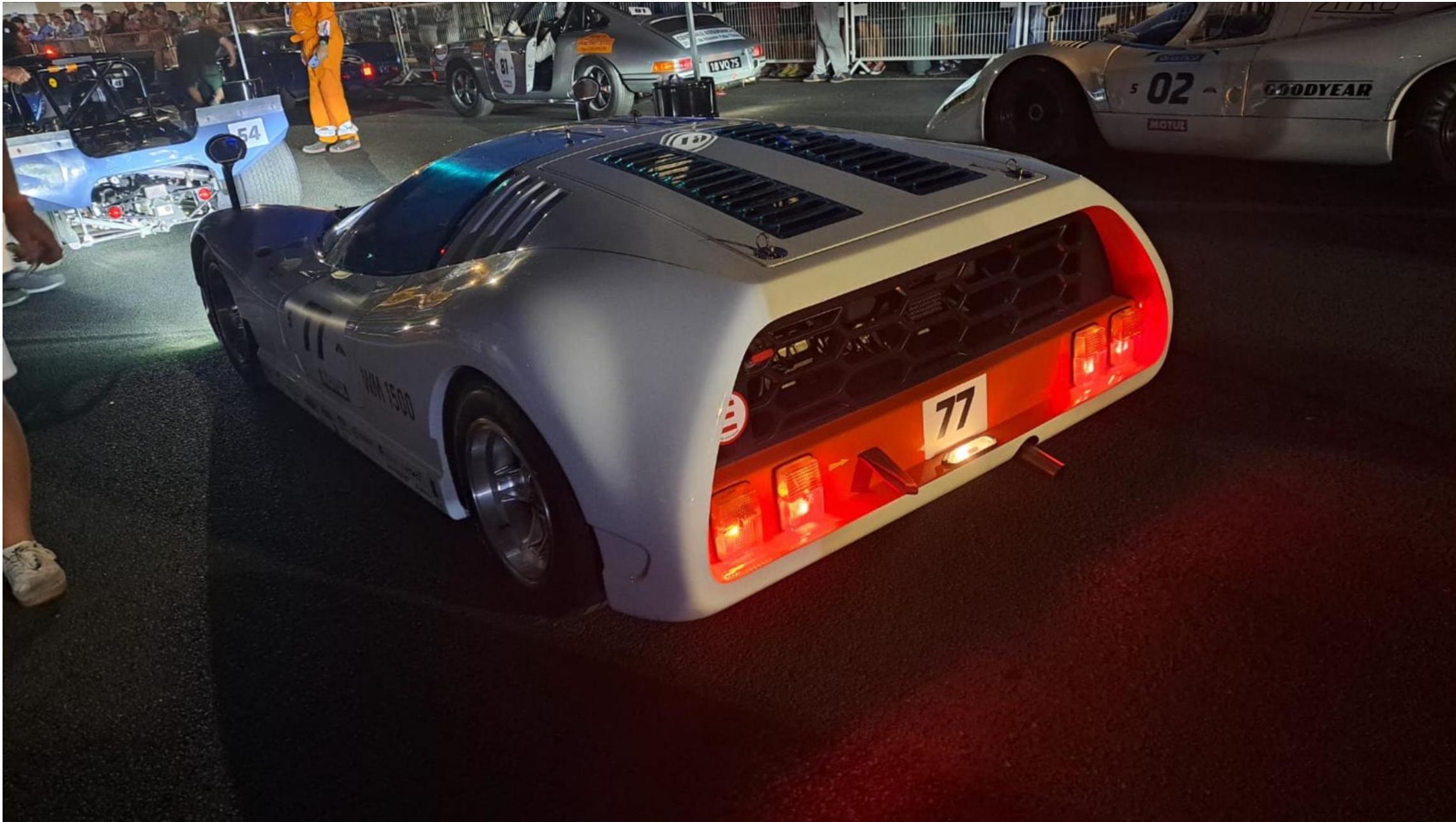










































[le-mans-classic-2025-3e-jour-en-course-et-en-parade](#)











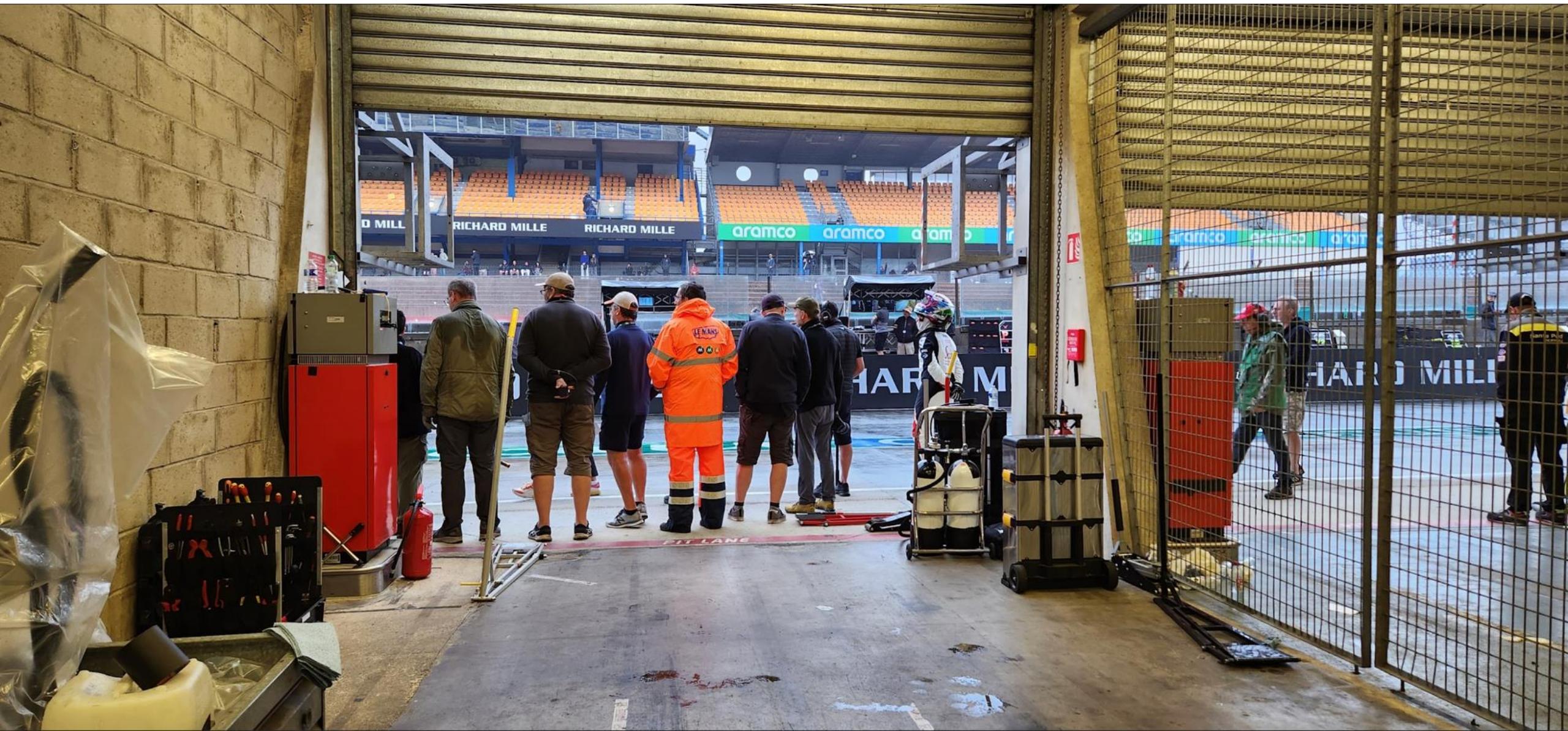


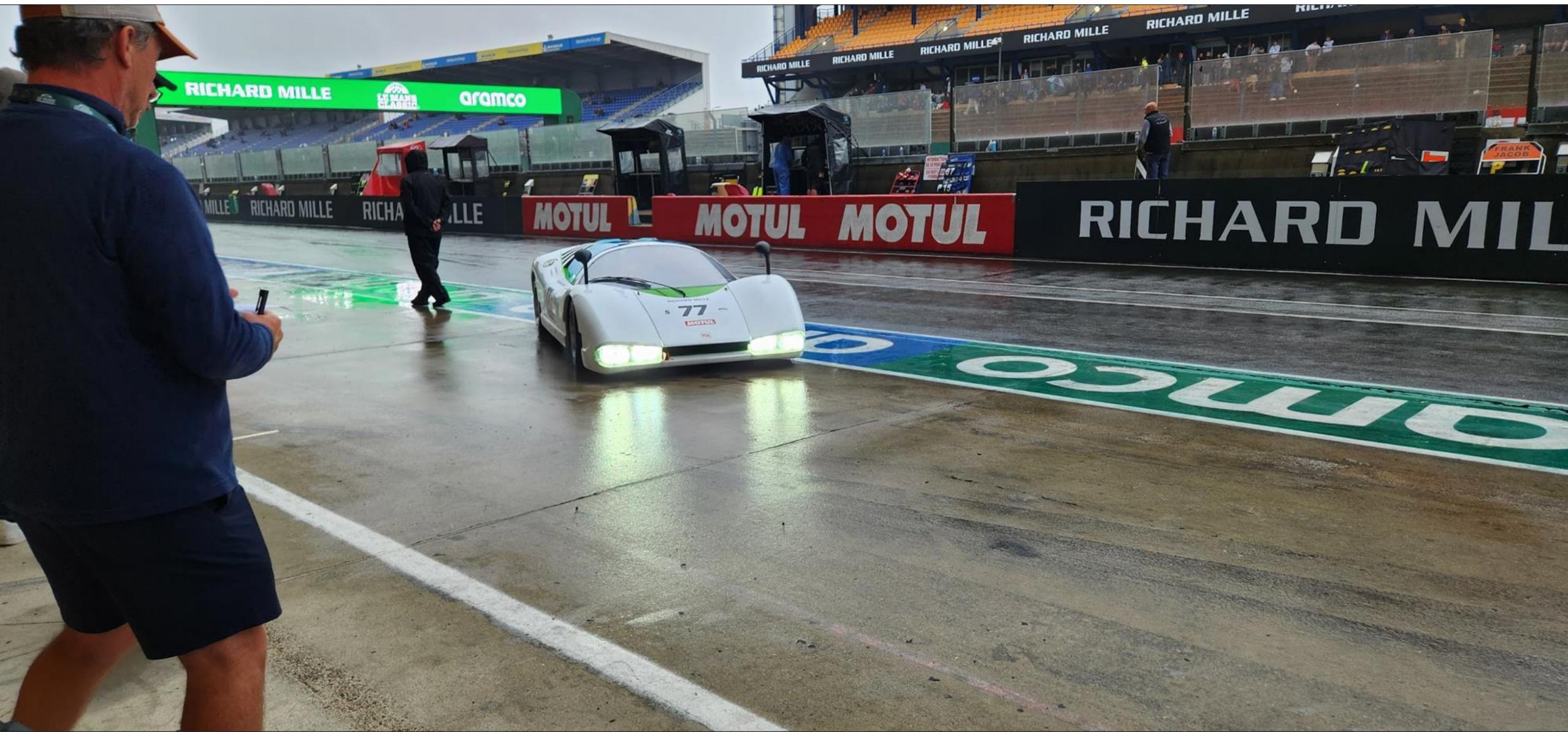


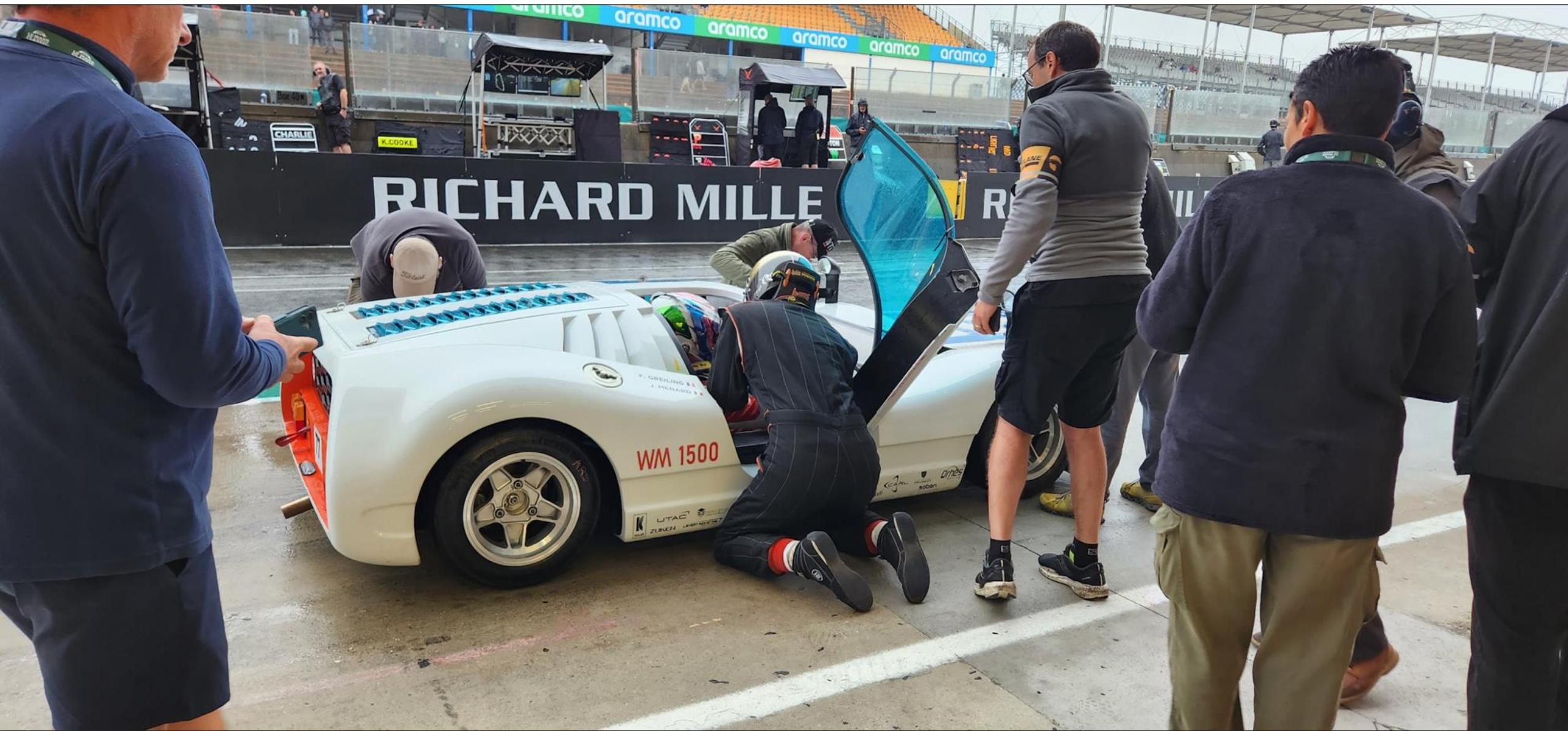


















Quitter































CLASSEMENTS

La récompense d'une participation régulière sans problème



CLASSEMENT SCRATCH PLATEAU 5

A black and white photograph showing the front view of a Vespa scooter, specifically a Vespa P70. The scooter is viewed from the front, showing the headlight, the front fender, and the front wheel. The background is a plain, light-colored wall.

La P70 38ème
sur 80



CLASSEMENT SCRATCH PLATEAU 5

Nr. Drivers	Car	RACE 1	RACE 2	RACE 3	Laps	Time	Gap
1 16 Niklas HALUSA HALUSA	Ferrari 512 M 1971	9 43:48.372	1 6:27.235	6 36:21.141	16	1:26:36.748	
2 58 Jon MAGNUSEN / Chris WARD	Lola T70 Mk.3B GT 1969	9 44:53.729	1 5:15.594	6 36:29.892	16	1:26:39.215	2.467
3 29 Charlie HYETT	Chevrolet B19 1971	9 45:29.480	1 5:35.988	6 36:36.150	16	1:27:41.618	0:04.770
4 57 O NELSON / Christian VAGLIO-GIORS	Chevrolet B19 1971	9 45:56.068	1 5:46.377	6 37:14.100	16	1:28:56.545	1:19.797
5 9 Alexander BRUNELLE / Gary PEARSON	Ford GT40 1965 (C)	9 46:25.934	1 5:34.078	6 37:16.970	16	1:29:16.985	2:02.334
6 22 Gianluigi CANDIANI / Frédéric ROUVIER	Chevrolet B19 1971	9 46:37.125	1 5:49.113	6 37:24.657	16	1:29:50.893	14:14.47
7 62 Christophe DELACHAUX	Lola T70 Mk.3 1968	9 45:14.985	1 5:47.047	6 40:52.720	16	1:31:54.752	1:18.004
8 54 Frank JACOB / Arnd MEIER	Lola T210 1970	9 46:29.415	1 5:27.645	6 40:22.570	16	1:32:19.630	42.482
9 67 Antoine VANDROMME / Paul BELMONDO	Lola T70 Mk.3 1968	9 45:29.511	1 6:44.419	6 40:23.330	16	1:32:37.271	1:00.523
10 44 Damien KOHLER	Ford GT40 1969 (C)	9 45:52.861	1 6:21.614	6 40:50.561	16	1:33:05.041	1:28.993
11 88 Daniel BALFOUR	Chevrolet B8 1968	9 48:43.561	1 6:02.586	6 40:25.011	16	1:35:11.158	1:34.410
12 15 Marc GODFROY	Chevrolet Corvette C3 1971 (C)	9 47:44.075	1 6:37.353	6 40:53.577	16	1:35:15.005	1:37.557
13 47 Christophe GADIAS	Lola T70 Mk.3 1968	9 45:54.164	1 7:35.418	6 43:16.358	16	1:36:45.940	1:09.192
14 37 Henrique GEMPERLE / Marc de SIEBENTHAL	Porsche 911 2.3L 1971	9 45:14.838	1 5:45.295	5 32:23.856	15	1:36:48.856	1:08.988
15 37 François BOURDIN	Chevrolet B19 1971	9 46:37.359	1 5:46.993	5 32:23.243	15	1:36:48.327	1:08.494
16 62 Jean-Louis STIPPLER	Chevrolet 312 P 1969	9 45:15.179	1 5:12.709	5 36:29.428	15	1:36:57.306	1:08.998
17 69 O Mr JOHN DE B	Ford GT40 1969	9 46:02.514	1 5:34.964	5 38:20.342	15	1:39:57.820	1:08.998
18 78 Roderick JACK	Chevrolet B19 1971	9 45:27.998	1 6:06.617	5 38:24.851	15	1:39:59.466	1:08.998
19 10 Damon DESANTIS / David HINTON	Lola T70 Mk.3 1969	9 45:27.571	1 6:17.984	5 38:21.589	15	1:30:07.144	1:08.998
20 71 Deniso COPIZ	Chevrolet B19 1971	9 47:39.691	1 6:23.617	5 36:25.751	15	1:30:29.046	1:08.998
21 25 Marc DONCIEUX / Jules DONCIEUX	Ford GT40 1966	9 47:30.421	1 6:27.401	5 36:41.362	15	1:30:39.384	1:08.998
22 76 Patrick SCOURY / Pierre Olivier CALENDINI	Lola T212 1971 (C)	9 47:40.099	1 6:32.291	5 36:42.948	15	1:30:55.334	1:08.998
23 59 Didier ROBIN / Maxime ROBIN / Arnold ROBIN	Chevrolet Corvette C3 1971	9 45:53.401	1 5:51.254	5 43:48.495	15	1:35:33.150	1:08.998
24 72 MAYERICK	Chevrolet Corvette C3 1971	9 45:59.054	1 6:18.671	5 43:51.607	15	1:36:09.332	1:08.998
25 28 Jürgen RUDOPH	Porsche 910 1967	9 46:32.373	1 6:40.448	5 43:49.873	15	1:37:02.894	1:08.998
26 80 Gérard LOPEZ / Marcel FASSLER	Lola T70 Mk.3B Spyder 1969	9 46:29.041	1 5:13.137	4 24:52.055	14	1:16:34.240	2:08.998
27 23 François RIVAZ	Chevrolet B19 1971	9 46:49.693	1 6:08.978	4 25:55.195	14	1:18:53.864	2:08.998
28 27 Gaby VON OPPENHEIM / Claudio HÜRTGEN	Alpine A210 1966	8 44:16.299	1 6:33.520	5 37:12.283	14	1:28:02.102	2:08.998
29 51 Paolo CAVALIERI / Maurizio BIANCO	Ferrari 345 GTB/4 Competizione 1970 (C)	8 45:20.611	1 7:08.802	5 36:35.888	14	1:29:05.301	2:08.998
30 26 John SHELDON	Chevrolet B19 1970	9 47:41.895	1 6:26.778	4 36:27.061	14	1:30:35.734	2:08.998
31 21 Jamie CONSTABLE	Chevrolet B19 1971	7 47:51.864	1 5:31.709	6 37:16.602	14	1:30:40.175	2:08.998
32 85 Michael RUTKOWSKY / Klaas PANCHYRZ	Porsche 911 2.3L ST 1971	8 48:44.022	1 7:03.484	5 36:32.982	14	1:32:20.484	2:08.998
33 12 John ROMANO	Porsche 910 1967	8 47:07.322	1 8:13.843	5 37:03.415	14	1:32:24.574	2:08.998
34 81 Michael ROOK / Arndt ELLINGHORST / Claudia HÜRTGEN / Helmut	Porsche 911 T/1R 1968	8 49:42.140	1 7:09.465	5 36:25.558	14	1:33:17.164	2:08.998
35 43 Mathieu CHATEAUX / Jean-Baptiste CHATEAUX	Chevrolet B19 1971 (C)	8 42:29.291	1 7:02.427	5 43:53.675	14	1:33:25.592	2:08.998
36 55 Julian GOUJAT	Chevrolet B19 1970 (C)	9 47:21.097	1 6:06.406	3 20:33.175	13	1:40:00.015	2:08.998
37 8 Peter VÖGEL	Porsche 911 T/1 1970	7 48:04.828	1 7:11.167	5 38:20.867	13	1:40:40.862	2:08.998
38 72 Frédéric BARELING / Julian MINARD	BMW P100 1970 (C)	7 48:47.913	1 7:14.007	5 38:19.186	13	1:40:41.765	2:08.998
39 36 Sébastien VEDREN / Olivier BOUGRAT	Chevrolet B19 1969 (C)	8 45:16.142	1 8:15.791	5 48:46.665	12	1:35:41.266	2:08.998
40 42 Kyle TILLEY	Chevrolet B19 1971	9 44:52.501	1 6:51.696	1 6:57.532	11	1:57:04.729	1:08.998
41 50 Carlos de QUESADA / Scooter GABEL	Lola T70 Mk.3B Spyder 1969	5 27:57.581	1 8:05.942	5 27:27.174	11	1:03:30.697	1:08.998
42 83 Alex MAC ALLISTER / Chris MAC ALLISTER	Chevrolet B19 1971	9 44:53.496	1 7:06.404	1 15:36.159	11	1:07:38.059	1:08.998
43 66 Arnaud HASFELIN / Tom DAUNAT	Ligier JS2 1972	7 46:35.280	1 7:32.526	3 22:57.428	11	1:17:05.234	1:08.998
44 20 Eric EXCOFFIER / Tom DAUNAT	Chevrolet Corvette C3 1969 (C)	9 52:50.784	1 11:35.941	5 0:00.000	10	1:09:26.725	1:08.998
45 33 Jean-Marc AVEZOU	BMW 2800 CS 1968	4 27:50.094	1 7:10.776	5 36:42.121	10	1:11:42.991	6 Laps
Not classified:							
18 Steve BROOKS	Lola T70 Mk.3B Spyder 1968	9 44:31.544	0	6 37:24.661	15	1:21:54.205	1:08.998
45 Armand MILLE	Lola T70 Mk.3B Spyder 1969	9 44:15.609	1 5:14.497	10 49:30.106	15		
52 Romain BILLETESTE	Lola T70 Mk.3 1967	9 45:13.972	1 6:17.182	10 51:31.154	15		
49 Gérard BESSON / Jean-François BESSON	Alpine A220 1969	9 46:51.725	1 6:25.761	10 53:17.486	15		
8 Martin WACHTER / Toni SEILER	Lola T70 Mk.3 1968	9 46:51.195	1 6:30.994	10 53:22.192	15		
75 Ted TUPPEN	Chevrolet B16 1970	9 46:45.897	1 7:10.556	10 53:56.453	15		
30 David NOGAREDA ESTIVILL	Porsche 906 1966	9 47:28.413	1 6:41.815	10 54:10.223	15		
4 Alain KÜDE	Chevrolet Corvette C3 Zi.1 1968	9 48:38.139	1 7:10.212	10 55:48.351	15		
31 Franco MEINERS	Chevrolet B19 1971	9 46:04.473	0	9 46:04.473	7 Laps		
44 Daniel ROUSTAN / Pierre AVIRON-VIOLET	Chevrolet B21 1972	8 44:19.313	1 6:40.209	9 50:59.522	7 Laps		
68 Philippe TROISIER / Jean-Pierre GAGICK / Cyril DESPE	Ford GT40 Mk. II 1969	8 46:22.039	1 6:34.713	9 52:56.757	7 Laps		
82 Norbert SCHWITZ-KOPF / Jürgen WESTPHAL / David YERZUBERGER	Ford Capri 2600 1971	8 46:27.722	1 7:09.443	9 53:34.033	7 Laps		
36 Kamil ZIDOV / Matthieu IZIDOR / Claudio HÜRTGEN	Chevrolet B11 1970	8 47:25.058	1 7:08.359	9 54:25.247	7 Laps		
73 Francisco SA-CARNEIRO / Antonio SIMOES	Chevrolet B16 1970	8 47:25.938	1 8:13.863	9 54:39.801	7 Laps		
3 Peter MUELDNER / Christian TRABER	Porsche 911 2.3L ST 1969	8 48:11.476	1 6:44.041	9 54:55.517	7 Laps		
79 Owen HATAP	Chevrolet B8 1969	8 47:48.538	1 7:32.098	9 55:20.636	7 Laps		
11 Franck TROUILLARD / Raphaël RONDONI	Porsche 904 1964	8 49:12.287	1 7:02.121	9 56:14.404	7 Laps		
5 Jörg BRATKE VON BERGEN / Oliver LOUISODER	Ferrari 345 GTB/4 Competizione 1971	8 48:43.507	1 7:36.818	9 56:20.325	7 Laps		
19 Rolf SIEGRIST / Nigel GREENSALL	Chevrolet B19 1971	3 16:32.359	0	6 40:50.028	9 57:22.387	7 Laps	
56 Oliver BRYANT / Phil KEEN	Porsche 910 1967 (C)	8 47:47.286	0	8 47:47.286	7 Laps		
14 Fernand CALENDINI / Christophe CHAILLOU / Gil MAI	Ford GT40 1969	7 44:04.305	1 6:36.975	8 50:41.288	7 Laps		
35 Philippe TROISIER / Christelle TOLLEMER	Alpine A210 1966	7 44:48.763	1 7:43.637	8 52:00.909	7 Laps		
64 Eric MILJACK / Alain VINSON	Ford Capri 1970	7 45:13.525	1 8:20.516	8 53:34.245	7 Laps		
17 René DUMAS / Gérard BONNET / Jean-MICHAEL / Johnny GASSMUND	BMW 2800 CS 1969 (C)	7 44:19.058	1 8:09.950	8 54:09.048	7 Laps		
66 Dirk JUSTESEN / Christoffer NYGAARD	Lola T70 Mk.3 1967	7 44:50.204	0	7 44:50.204	7 Laps		
34 Benjamin HATTON	Chevrolet B8 1969	1 6:38.090	6 40:51.174	7 47:29.264	1:08.998		
41 Roy JACK	Lola T70 Mk.3 1967	1 6:37.452	5 38:23.181	2 9:52.349	14 Laps		
48 Ronald LENTERS	De Tomasi Pantera G.1 1971	2 9:52.349	0	1 5:11.906	15 Laps		
84 Nick CHESTER / Robin WARD	Lola T70 Mk.3 1967	1 5:11.906	0	0	15 Laps		
1 Philippe SIFFERT / Brian REDMAN	Porsche 917 K 1970	0	0	0	15 Laps		
40 Jean d'AUILLAN / Renoud LECHALIER	Porsche 914/6 1972	0	0	0	15 Laps		
63 David HART / Olivier HART	Ferrari 512 M 1971	0	0	0	15 Laps		
65 Mario SALA / Silvio PERLINO	Porsche 906 1966	0	0	0	15 Laps		
7 Maxime CASTELEIN	Porsche 906 1966	0	0	0	15 Laps		
70 Ross HYETT / Nicholas HYETT	Chevrolet B19 1969 (C)	0	0	0	15 Laps		



CLASSEMENT INDICE DE PERFORMANCE PLATEAU 5

A photograph of a silver car's front view, showing the hood, headlights, and grille. A semi-transparent red rectangular overlay covers the center of the image. Inside this overlay, the text is displayed.

La P70 34ème
sur 80



CLASSEMENT INDICE DE PERFORMANCE PLATEAU 5

Nr. Drivers	Car	RACE 1	RACE 2	RACE 3	Index	Gap
1 62 Christophe DELACHAUX	Lola T70 Mk.3 1968	5013.633	1:0914.200	1:0913.200	2.5446.033	
2 59 Didier ROBIN / Maxime ROBIN / Arnold ROBIN	Chevrolet B16 1970	5246.411	1:0933.000	1:0927.323	2.5846.734	200.700
3 28 Jürgen RUDOLPH	Porsche 910 1967	5311.228	1:0933.000	1:0929.224	2.5933.453	247.420
4 29 Charlie HYETT	Chevrolet B19 1971	5218.902	1:0933.000	1:0933.000	3.0024.909	638.868
5 57 O NELSON / Christian VAGUO-GIORS	Chevrolet B19 1971	5249.478	1:0933.000	1:0933.000	3.0055.478	709.444
6 9 Alexander BRUNEL / Gary PEARSON	Ford GT40 1965 (C)	5323.824	1:0933.000	1:0933.000	3.0429.824	743.790
7 54 Frank JACOB / Arnd MEIER	Lola T210 1970	5327.827	1:0933.000	1:0933.000	3.0433.827	747.793
8 22 Gianluigi CANDIANI / Frédéric ROUVIER	Chevrolet B19 1971	5336.693	1:0933.000	1:0933.000	3.0442.693	756.660
9 83 Daniel BALFOUR	Chevrolet B8 1968	5602.095	1:0933.000	1:0933.000	3.0708.091	1022.061
10 47 Christophe GADIAS	Lola T70 Mk.3 1968	5940.413	1:1406.000	5615.265	3.1001.674	1315.645
11 27 Gaby VON OPPENHEIM / Claudio HÜRTGEN	Alpine A210 1964	5447.170	1:0942.000	1:1514.400	3.1243.570	1557.536
12 72 MAVERICK	Chevrolet Corvette C3 1971	5748.149	1:0949.000	1:0949.000	3.1652.597	1918.564
13 70 Koenig JACK	Chevrolet B16 1971	5317.197	1:0950.000	1:0950.600	3.1675.377	1943.764
14 68 Lukas HALUSA HALUSA	Ferrari 512 M 1971	5445.465	1:1115.000	1:1115.000	3.1715.445	2060.171
15 39 François BOURDIN	Chevrolet B16 1971	5347.807	1:0932.000	1:0839.400	3.1800.407	2114.373
16 18 Steve BROOKS	Lola T70 Mk.38 Spyder 1968	5539.430	1:1115.000	1:1120.000	3.1824.430	2138.396
17 58 Jon MAGNUSEN / Chris WARD	Lola T70 Mk.38 GT 1969	5607.161	1:1115.000	1:1115.000	3.1837.161	2151.127
18 71 Danilo COPIZ	Chevrolet B19 1971	5448.652	1:0933.000	1:0839.400	3.1901.254	2215.219
19 76 Patrick SOURY / Pierre Olivier CALENDINI	Lola T212 1971 (C)	5449.113	1:0933.000	1:0839.400	3.1901.711	2215.680
20 44 Damien KOHLER	Ford GT40 1969 (C)	5721.076	1:1115.000	1:1115.000	3.1951.076	2305.042
21 43 Mathieu CHATEAUX / Jean-Baptiste CHATEAUX	Chevrolet B16 1971 (C)	1:1344.625	1:0933.000	1:0934.471	3.1952.099	2306.063
22 85 Michael RUTKOWSKY / Klaus PANCHYZ	Porsche 911 2.3L ST 1971	1:0051.372	1:0916.200	1:1555.440	3.2003.012	2316.979
23 81 Michael KOCH / Arnd BLUMHORST / Claude HORTON / Helmut HUTTER	Porsche 911 T/R 1968	1:0203.947	1:0912.200	1:1555.440	3.2115.587	2429.553
24 21 Jamie CONSTABLE	Chevrolet B19 1971	1:0146.256	1:0933.000	1:0933.000	3.2125.256	2506.222
25 37 Henrique GEMPERLE / Marc de SIEBENTHAL	Porsche 908/03 1971	5417.796	1:0924.000	1:2204.800	3.2446.594	2800.562
26 6 Remo LIPS / Frank STIPPLER	Ferrari 312 P 1969	5418.214	1:0924.000	1:2204.800	3.2447.014	2800.981
27 12 John ROMANO	Porsche 910 1967	1:0057.845	1:0933.000	1:0839.400	3.2910.445	2824.411
28 67 Antoine VANDROMME / Paul BELMONDO	Lola T70 Mk.3 1968	5908.370	1:1406.000	1:1406.000	3.2920.370	3034.337
29 10 Damon DESANTIS / David HINTON	Lola T70 Mk.3 1969	5649.463	1:1115.000	1:2530.000	3.3334.464	3648.430
30 69 O'N JOHN OF B	Ford GT40 1969	5733.142	1:1115.000	1:2530.000	3.3405.142	3732.109
31 25 Marc BONNET / Jules DONCIEUX	Porsche 911 1964	5975.265	1:1115.000	1:2520.000	3.3460.265	3921.192
32 28 François RIVAT	Chevrolet B19 1971	5351.144	1:0933.000	1:0819.900	3.3743.646	3557.618
33 15 Jean-Claude GODFROY	Chevrolet Corvette C3 1971 (C)	1:0455.149	1:1731.200	1:1731.200	3.3952.549	434.508
34 77 Frédéric GRELING / Julien MENARD	HWA P70 1970 (C)	1:1517.351	1:0934.800	1:2204.800	3.4564.151	4900.111
35 33 Jean-Marc AVEZOU	BMW 3800 CS 1968	1:5642.450	1:1522.000	1:0714.440	3.5249.294	5403.254
36 80 Gérard LOPEZ / Marcel FASSLER	Lola T70 Mk.38 Spyder 1969	5806.310	1:1115.000	1:4652.500	3.5613.810	5927.776
37 26 John SHELDON	Chevrolet B16 1971	5937.348	1:1115.000	1:4652.500	3.5744.864	1:0058.835
38 51 Paolo CAVALIERI / Maurizio BIANCO	Ferrari 345 GT/4 V8 Compétition 1979 (C)	1:0922.534	1:1731.200	1:3301.440	3.5955.174	1:0239.141
39 55 Julien GOUJAT	Chevrolet B16 1970 (C)	5427.255	1:0933.000	2:1106.000	4:1106.255	1:1420.222
40 2 Peter VÖGEL	Porsche 917 1970	1:2327.237	1:0657.000	1:3220.400	4:1244.637	1:1558.603
41 50 Carlos de QUESADA / Scooter GABEL	Lola T70 Mk.38 Spyder 1969	2:0815.000	1:1115.000	1:2520.000	4:4500.000	1:4813.966
42 88 Bruno VIEREN / Olivier BOUGRAT	Chevrolet Corvette C3 1969 (C)	1:0143.654	1:1731.200	2:3502.400	5:0217.250	2:0631.223
43 66 Arnaud HAEFELIN / Tom DAUNAT	Ligier JS2 1972	1:2351.504	1:0948.000	2:3936.000	5:2215.504	2:2629.470
44 19 Rolf SIGRIST / Nigel GREENSALL	Chevrolet B19 1971	3:1639.000	1:0933.000	1:0933.000	5:2745.000	2:3058.966
45 3 Peter MUELDER / Christian TRABER	Porsche 911 2.3L ST 1969	5057.735	5334.800	5:2728.800	7:0601.334	4:0915.302
46 60 Erik JUSTESEN / Christoffer NYGAARD	Lola T70 1967	5629.657	5551.600	5:3309.600	7:2730.857	4:3044.823
47 82 Norbert SCHWITZ-KOEP / Juergen WESTHAL / David VERZUERBERG	Ford Capri RS 2600 1971	5555.717	1:0959.400	6:0554.400	8:0251.517	5:0605.484
48 17 Remi WILLE / Géoffroy GOULIN / Baptiste HANONNET / Sébastien GARNACHE	BMW 3800 CS 1969 (C)	1:0343.244	1:0959.400	6:0556.400	8:1039.044	5:1933.011
49 36 Gérard GUILLOT / Matthieu IZIDI / Claudio RODDARO	Porsche 911 2.3L ST 1970	5917.145	1:0916.200	6:1101.000	8:204.703	5:2118.671
50 35 Philippe TOLLEMER / Christelle TOLLEMER	Alpine A210 1964	1:0592.677	1:0933.000	6:1612.000	8:262.677	5:2241.684
51 42 Jean-Michel BONNET / Jean-Michel BONNET	Chevrolet B19 1971	5184.376	1:0933.000	6:3218.000	8:8972.376	5:3241.342
52 58 Chris MAC ALLISTER / Chris MAC ALLISTER	Chevrolet B19 1971	5137.500	1:0933.000	6:3318.000	8:8929.520	5:3242.487
53 31 Franco MEINERS	Chevrolet B16 1971	5259.143	1:0933.000	6:3318.000	8:8150.143	5:3204.111
54 75 Ted TURNER	Chevrolet B16 1970	5246.781	1:0933.000	6:3318.000	8:8237.781	5:3251.468
55 30 David NOGAREDA ESTVILL	Porsche 906 1966	5435.674	1:0933.000	6:3318.000	8:8326.474	5:3240.641
56 73 Francisco SA-CARNEIRO / Antonio SIMOES	Chevrolet B16 1970	1:0049.307	1:0933.000	6:3318.000	8:8355.307	5:4209.273
57 56 Oliver BRYANT / Phil KEEN	Porsche 911 1967 (C)	1:0149.553	1:0933.000	6:3318.000	8:8404.553	5:4254.520
58 79 Oren NATAF	Chevrolet B8 1969	1:0151.171	1:0933.000	6:3318.000	8:8402.171	5:4254.137
59 11 Franck TROUILARD / Raphaël RONDONI	Porsche 906 1966	1:0339.521	1:0933.000	6:3318.000	8:8420.521	5:4254.487
60 64 Phil MULACEK / Alain VINSON	Ford GT40 1967	1:0655.403	1:0933.000	6:3318.000	8:8494.403	5:4200.370
61 49 Gérard BESSON / Jean-François BESSON	Alpine A220 1969	5614.070	1:0924.000	6:5024.000	8:5592.070	5:5816.036
62 45 Armand MILLE	Lola T70 Mk.38 Spyder 1969	5519.511	1:1115.000	7:0730.000	9:1404.511	6:1718.477
63 68 Philippe VANDROMME / Jean-Pierre GAGCK / Cyril DESPRES	Ford GT40 Mk II 1969	1:0512.242	1:1115.000	7:0730.000	9:2257.242	6:2711.208
64 4 Alain RÜDE	Chevrolet Corvette C3L2.1 1969	1:0116.855	1:1149.200	7:1055.200	9:2401.256	6:2715.221
65 14 Pierre Olivier CALENDINI / Christophe CHAILLOU / Gérald MAILLET	Ford GT40 1969	1:1049.775	1:1115.000	7:0730.000	9:2934.775	6:3248.742
66 52 Romain BELLETEST	Lola T70 Mk.3 1967	5848.163	1:1406.000	7:2436.000	9:3730.163	6:4044.130
67 8 Martin WACHTER / Toni SEILER	Lola T70 Mk.3 1968	1:0054.557	1:1406.000	7:2436.000	9:3936.557	6:4250.524
68 46 Daniel ROUSTAN / Pierre AVIRON-VIOLET	Chevrolet B21 1972	1:0718.831	1:1657.000	7:1412.000	10:0597.831	7:0911.798
69 5 Jörg BRATKE VON BERGEN / Olivier LOUISODER	Ferrari 345 GT/4 V8 Compétition 1973	1:1432.965	1:1731.200	7:4507.200	10:1711.361	7:0225.332
70 20 Eric EXCOFFIER / Christel EXCOFFIER	Chevrolet Corvette C3 1969 (C)	1:1152.266	1:2419.200	7:4507.200	10:2118.664	7:2423.632
71 41 Roy JACK	Lola T70 Mk.3 1967	5929.203	1:0916.200	1:1553.400	11:4837.444	8:5151.406
72 33 Benjamin HATTON	Chevrolet B8 1969	9:4950.000	1:0933.000	1:0933.000	12:0000.000	1:4815.966
73 48 Ronald LESTER	Da Ponte Pavarini Gr. IV 1971	9:4950.400	1:1120.200	1:0907.200	14:5726.800	1:4815.966
74 62 Jean-Pierre LALO / Silvio PERLINO	Porsche 906 1966	8:2744.409	5551.600	5:3309.600	14:5345.400	1:4859.566
75 40 Jean PAULAIN / Renéoud LECHALIER	Porsche 914 1967	9:2925.800	1:0912.200	6:1937.200	16:5721.200	3:5533.166
76 7 Maxime CASTELAIN	Porsche 906 1966	8:4957.000	1:0933.000	6:3318.000	17:2848.000	4:3201.966
77 1 Philippe SIFFERT / Brian REDMAN	Porsche 917 K 1970	10:4115.000	1:1115.000	7:0730.000	19:0000.000	6:0213.966
78 63 David HART / Olivier HART	Ferrari 512 M 1971	10:4115.000	1:1115.000	7:0730.000	19:0000.000	6:0213.966
79 70 Ross HYETT / Nicholas HYETT	Lola T70 Mk.38 Spyder 1969 (C)	10:4115.000	1:1115.000	7:0730.000	19:0000.000	6:0213.966
80 84 Nick CHESTER / Robin WARD	Lola T70 Mk.3 1967	11:0654.000	1:1406.000	7:2436.000	19:4936.000	6:4849.966



TEMOIGNAGES



"La WM P 70 et le grand circuit des 24 Heures m'ont fait découvrir ce qu'est la vraie endurance, celle où l'on doit apprendre à faire confiance à son coéquipier et à son écurie. Ce sont des émotions différentes d'une course sprint mais elles marquent le pilote plus longtemps."

"La passion commune partagée avec Jean-Louis Huray, dont la vie a été marquée par les 24 Heures du Mans grâce à l'époque Ford/Ferrari puis Porsche, nous a fait rencontrer le commando de Welter et Meunier. L'implication et la volonté de toutes les parties a abouti à cette superbe réalisation aux 24 Heures du Mans Classic 2025. Je voudrais remercier très sincèrement Jean-Louis qui m'a permis de prendre part à cette course mythique. Nous avions tous le même but et il nous a permis de franchir la ligne d'arrivée et de voir le drapeau à damiers."

Frédéric GREILING





MAGIQUE !

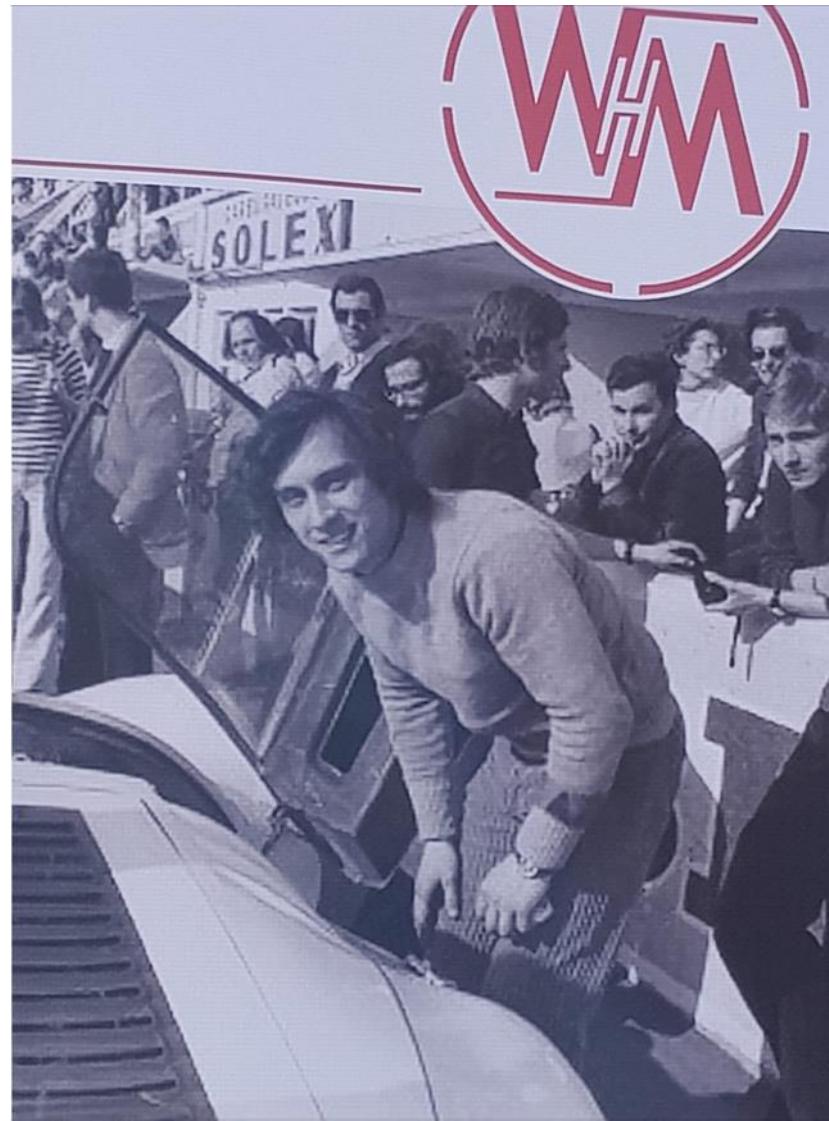
"Suivre le développement et la mise au point de la voiture tant au niveau de la motorisation qu'au niveau du châssis fut très intéressant, mais piloter la P70 sur le circuit du Mans est tout simplement magique.

Les sensations à bord sont incroyables, parcourir les 13 km du circuit entouré de Ferrari, Porsche, Lola donne de la valeur à l'exploit réalisé par toute l'équipe WMH. La P70 se comporte plutôt très bien niveau moteur, quelques améliorations sont encore possibles pour gagner en performance. Sous la pluie, la voiture est extraordinaire, très agile avec une très bonne motricité, ce qui laisse envisager de jolis résultats à l'avenir.

Je tiens à remercier l'ensemble des partenaires et l'ensemble du staff WMH pour ce weekend magique au Mans. Rendez-vous très vite."

Julien MENARD





"Un pari fou,
Un défi accompli,
Une réussite totale,
Une reconnaissance de tous,
Gérard aurait été fier de vous..."

Nathalie DECOENE



"C'était une très grande photo noir et blanc, au 14-16 rue Carnot. Une voiture, une maison, une ambition. Elle est devenue l'emblème de notre projet : maintenir l'esprit de l'aventure WM - WR. Alors, après quelques heures, ou quelques années de labeur, quand nous sommes au rendez-vous soutenus par nos partenaires, nous savourons la douceur du camping la nuit tombante at Le Mans."

Lawrence LAWLER





"Pour moi qui ai rejoint l'équipe sur le tard (très tard par rapport à certains),
Le Mans Classic 2025 a été une sorte de rêve éveillé.
Je me suis retrouvé sur la Pit Lane du circuit mythique, de jours, de nuit, admirant des voitures qui m'émerveillaient quand j'étais même, avec une équipe formidable, multi compétente, amicale et bienveillante, solidaire, caustique et râleuse à la française aussi.
Et avec la sublime P70 à laquelle j'ai essayé d'apporter le peu que je sais faire de mes mains sur une voiture de courses.
Quelques jours mémorables, aboutissement d'une très belle aventure humaine."

Frédéric ROBERT



"Un retour historique au Mans Classic 2025

Après près de cinq années de travail acharné, de recherches minutieuses et d'une passion sans faille, l'équipe WM Historique a réussi son pari : ramener la légendaire WM P70 sur le circuit mythique du Mans.

Présentée pour la première fois il y a cinquante cinq ans, la P70 retrouvait en 2025 la piste mancelle, symbole d'un héritage technique et humain exceptionnel. Ce retour n'est pas seulement celui d'une voiture, mais celui d'une aventure collective faite de persévérance, de savoir-faire et de mémoire.

Le Mans Classic 2025 a ainsi marqué l'aboutissement d'un projet ambitieux, porté par la passion et la détermination de toute l'équipe. La P70, fidèle à son histoire, a suscité l'admiration des passionnés et rappelé à chacun l'esprit d'innovation et d'audace qui a toujours animé la maison WM.

Ce succès est avant tout celui d'une équipe soudée qui a su transformer un rêve en réalité, et offrir au public une émotion rare : voir revivre, cinquante cinq ans après, une véritable icône de la course automobile, remémorant les nombreuses années de participation de Gérard WELTER avec ses écuries WM puis WR. "

Clément NAULIN



"C'était une bande de copains passionnés de mécanique et de défis un peu fous.

Un jour, autour d'un café, ils décidèrent de construire de leurs propres mains une voiture, la P70, symbole d'ingéniosité et de liberté.

Entre rires, disputes et longues soirées passées dans un vieux garage, et autres endroits plus insolites les uns que les autres 😅, chacun apportait son savoir-faire : l'un maniait la clé à molette, 🔑 l'autre s'occupait de la carrosserie, un troisième peaufinait les plans. Peu à peu, la carcasse prenait vie, et derrière l'acier et la sueur, 😊 se tissait surtout une belle histoire d'amitié et de rêve partagés. 😊 😊 ."

Fabrice DECOENE





« Merci et encore Bravo ! »

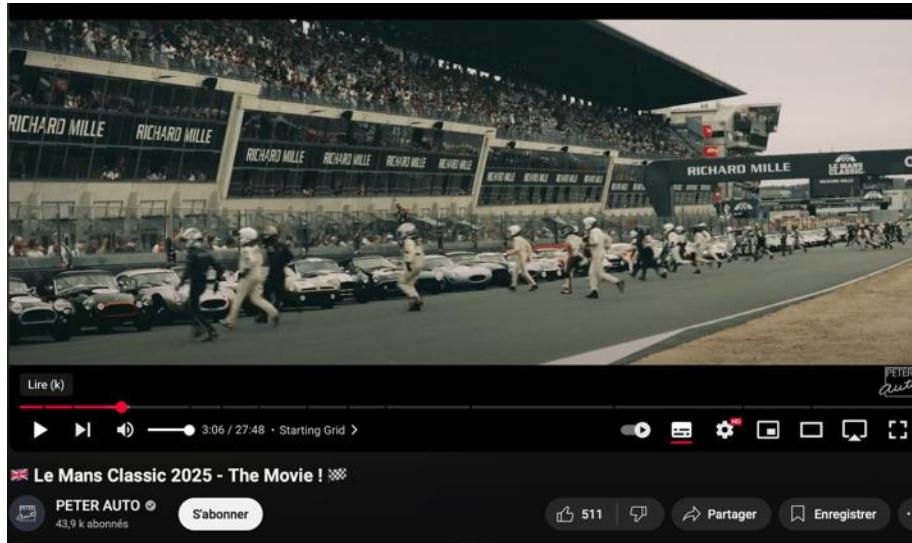
Jean Christophe BOLLE-REDDAT



PRESSE & LIENS



PETER AUTO :



Film Officiel version anglaise :

<https://www.youtube.com/watch?v=-2NcdtSMz9w>



Version française calée à 6'45 sur le passage dédié à la P70 :

<https://www.youtube.com/watch?v=pWrCXuP8RDQ&t=404s>



sport
auto



Rondeau M382 (Groupe C)



Le retour en piste de la M382 (n° 80) de l'association Jean Rondeau a été contrarié par des problèmes moteur. A l'inverse, la WM P70 (n° 77) a tourné comme une horloge.



ans la folle histoire des 24 Heures du Mans, Jean Rondeau occupe une place à part. Ce Manceau est en effet le seul pilote à avoir remporté la plus mythique des courses d'Endurance au volant d'une voiture de sa conception et portant son nom. C'était en 1980, face à Porsche. Malheureusement, son décès - survenu cinq ans plus tard dans un accident de la circulation - a mis un terme à cette aventure singulière. Sous l'impulsion de Charles James et Marjorie Brosse, l'Association Jean Rondeau a déployé une belle énergie pour entretenir la mémoire du pilote-concepteur, notamment en décernant pendant plusieurs années un prix à un jeune pilote prometteur. Et puis, les années défilant, les énergies se sont émoussées et l'association était tombée en sommeil.

Ses animateurs ont souhaité passer la main et se sont tournés vers les anciens compagnons de route de Jean Rondeau, dont Hubert Rohée, qui fut responsable du bureau d'études de 1975 à 1983 : « Nous avons repris l'association mi-2023, confirme celui-ci. Il s'avère qu'elle était propriétaire d'une Rondeau de 1982 qui a participé cinq fois aux 24 Heures du Mans et qui était jusqu'à présent exposée au musée de l'Automobile Club de l'Ouest. Avec les membres du bureau, qui sont tous des anciens de l'équipe technique Rondeau aujourd'hui à la retraite, nous avons naturellement décidé de la restaurer. Mais le dire, c'est bien, le réaliser, c'est autre chose ! Nous avons organisé le 13 novembre dernier une réunion au musée de l'ACO pour présenter notre projet à des mécénats potentiels. Ils l'ont trouvé un peu fou, surtout vu nos cheveux blancs, mais ont quand même adhéré... »

Le 25 novembre, l'Association Jean Rondeau récupérait la fameuse M382 et commençait immédiatement à la démonter dans les ateliers de Philippe Belouc, l'ancien directeur technique, basé dans les environs du Mans. Tels des scouts toujours prêts, lui, Daniel Ménagé ainsi que deux mécénats se sont pleinement investis dans l'opération. « Se retrouver à travailler sur une voiture que l'on a fabriquée quarante ans plus tôt, c'est très émouvant, confesse Daniel Ménagé, qui fut responsable chaudironnerie de l'équipe de 1975 à 1985. Mais c'est une nostalgie positive : ça m'a rajeuni ! Et ça tombe bien, car depuis décembre, il a fallu sacrément travailler pour être prêt pour Le Mans Classic. J'ai dit à ma femme qu'elle n'allait pas trop me voir pendant six mois et elle m'a soutenu. »

3 500 heures de travail en six mois !

En six mois, le petit commando de retraités a abattu plus de 3 500 heures de travail pour remettre la bête en condition de rouler. « L'un des points délicats était la carrosserie, reconnaît Hubert Rohée. Elle était un peu fatiguée et nous n'avions plus les moules. Certains éléments de carrosserie ont été refaits avec le Lycée Le Mans Sud. Cet au-delà de faire revivre la voiture, nous voulions aussi transmettre aux jeunes générations notre passion et une partie de notre savoir-faire. Nous avons donc noué un partenariat avec le lycée, et des élèves de BTS volontaires nous ont rejoints le vendredi pour nous aider sur l'auto. »

Il ne restait plus qu'à faire rouler la bête : « On a trouvé de l'argent et des partenaires pour remonter la voiture et acheter un moteur Cosworth d'occasion mais pas assez pour refaire le moteur. On le refera plus tard, explique Philippe Belouc. En attendant, on nous a prêté un moteur. ■■■



“Au-delà de faire revivre la voiture, nous voulons aussi transmettre aux jeunes générations notre passion et une partie de notre savoir-faire.”

Hubert Rohée,
président de l'Association Jean Rondeau



WM P70





« Nous n'avions pas le moindre plan. Nous avons donc recouru à la rétro-ingénierie pour reconcevoir des pièces du passé avec les méthodes actuelles et la CAO. »

Jean-Christophe Bolle-Reddat,
coordinateur technique WMH

Frédéric Grelting (en haut à gauche) a apprécié le pilotage de la WM alors que, au sein de l'association Jean Rondeau, on ne prend pas le thème de la transmission à la légère (photo page de droite).



REPORTAGE Le Mans Classic

l'an dernier – sous l'impulsion de Dominique Ploix –, un autre groupe d'anciens avait recréé la P69, basée sur une 204 cabriolet. A l'inverse de l'Association Jean Rondeau, qui aspire à recruter de nouveaux adhérents, WM Historique ne cherche pas à se développer : « On doit être une vingtaine, dont un noyau dur d'une dizaine. On préfère rester entre nous ! » assure le président.

Toujours designer chez Stellantis et fidèle disciple de Gérard Welter, Jean-Christophe Bolle-Reddat s'est chargé de coordonner l'aspect technique du projet : « La P70 est une voiture très intéressante mais qui a un gros défaut : nous n'avions pas le moindre plan ! C'est pourquoi nous avons recouru à la technique de la rétro-ingénierie pour reconcevoir des pièces du passé avec les méthodes actuelles et les logiciels de CAO. Heureusement, nous disposons de beaucoup de photos des phases de construction ainsi qu'un document technique assez détaillé. Notre défi a donc été de recréer une auto le plus fidèle possible. »

Une reconstruction très fidèle

Il n'y a qu'un point sur lequel l'équipe a pris une liberté : « La voiture n'avait pas d'arceau de sécurité. Or notre objectif est d'être éligible pour courir en courses historiques. Aussi avons-nous introduit une exigence sécuritaire nous permettant d'obtenir un passeport technique. »

Pour le reste, nous avons respecté les données techniques connues, même s'il y avait parfois des solutions un peu bizarres. Sur le choix du moteur, nous avons pris la dernière définition utilisée, donc un 1 500 cm³ alors qu'elle était née avec un 1 260 cm³. La particularité de ce moteur Peugeot de 204-304 en aluminium est qu'il a la boîte intégrée. En position transversale, il s'insère parfaitement dans une petite voiture. »

Après la phase d'études, il a fallu passer à la construction. Pas simple ! « Nous avons joué les coucous, en passant d'atelier en atelier en fonction des possibilités, raconte Pierre Rémond. Après Ivry-sur-Seine, Chanteloup, Conflans-Sainte-Honorine, nous avons fini par nous poser chez Orhès Racing, à Saint-Ouen-l'Aumône. Je suis le seul à être retraité. C'est pour ça que l'on se retrouve surtout le samedi. Enfin, vu que nous avons décidé en début d'année de courir au Mans Classic, ces derniers temps c'était plutôt samedi, dimanche, jours fériés, soirées et quelques nuits ! Du coup, ça explique pourquoi il nous a fallu six ans en tout. »

La P70 a pris forme progressivement mais une étape a marqué Pierre Rémond : la pose de la carrosserie. « Jusque-là, l'auto ressemblait un peu à un diplodocus ! D'un seul coup, elle a pris une vraie forme de voiture de course ! » « Nous avons fait les moules de la carrosserie nous-mêmes, précise Jean-Christophe Bolle-Reddat. Et l'un de nos partenaires a créé les pièces à partir de ces moules. Pour la construction, nous sommes allés voir tous ceux qui avaient aidé Gérard Welter, et beaucoup nous ont suivis. »

Grâce à ce réseau d'experts, le modèle P70 peut enfin prendre un départ sur le grand circuit des 24 Heures, réparant ainsi une erreur de l'histoire. « En 1970, la voiture avait bien participé aux essais préliminaires, mais elle a eu un problème d'embrayage et n'avait pas disputé la course », rappelle Pierre Rémond. Même si la mise au point s'est limitée à quatre séances de roulage à Montlhéry et sur des aérodromes, la P70 avale cette fois les Hunaudières sans réchigner.

« Ce week-end, c'est notre premier vrai roulage en condition de course, indique Frédéric Grelting, l'un des pilotes. Nous avons encore des choses à régler sur la tenue à haute vitesse. En revanche, à moyenne vitesse et autour de 140-150 km/h, elle est d'une stabilité exceptionnelle. Pour mon premier roulage de nuit, hier, j'avais certaines appréhensions, mais au bout de quelques secondes, j'ai tellement été pris dans l'ambiance de la nuit que je les ai oubliées. C'était fabuleux ! »

A chacune des trois manches, la WM a non seulement passé la ligne d'arrivée sans encombre, mais elle a même progressé dans la hiérarchie (67°, 57° et 32°)... et dans ses réglages. « La mettre au Mans cinquante-cinq ans plus tard, c'est vraiment incroyable, s'enthousiasme Julien Ménard, l'autre pilote. C'est très excitant de pouvoir la faire évoluer au fil et à mesure. Ça marche super ! » Au cumulé, la WM a terminé à une inattendue 38^e place : « On revient d'un tel déroulement, admet Pierre Rémond, mais on n'osait pas vraiment y croire. On connaît trop bien la course... Finalement, on a réussi à être plus réguliers que des voitures qui sont sur le plateau depuis des années. On est très contents. »

Après une telle entrée en matière, la bande du WMH espère bien ne pas s'arrêter en si bon chemin. Ils ont déjà quelques projets en tête : « Nous espérons participer bientôt à une course à Montlhéry, ainsi qu'au Tour Auto l'année prochaine. La WM P70 l'avait disputé en 1970. »

La mémoire de Gérard Welter n'a pas fini d'être honorée... ●

WM P70 1970 ↗

One of the more unusual cars in action was the WM recreation

Photo by: Chris Tarning

Grid 5 also contained a beautiful and unusual looking prototype racer in the form of the Welter-Meunier P70. Designed by two Peugeot engineers, it used a tubular chassis with a bonded composite monocoque to create a very light (circa 505kg) race car, and is powered by a Peugeot 1.3-litre 304S powertrain.

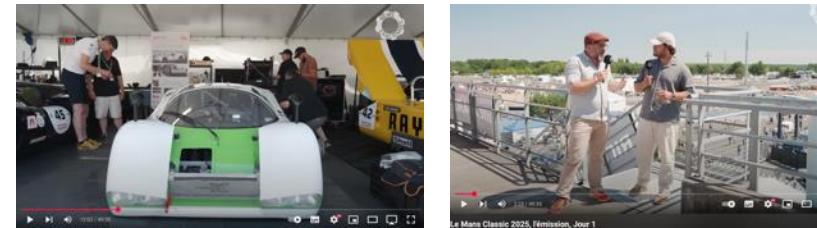
This is not the original car, which was destroyed, but an exacting recreation. The original appeared at the Le Mans test day in 1971, but didn't race. It wasn't until 1976 that a modified version, the WM-P76, took a Le Mans race start. In the hands of drivers Frederic Greiling and Julien Menard this recreation ran well across all three of its races, finishing midfield in the finale.

NEWS D'ANCIENNES :



Vidéo :

<https://www.youtube.com/watch?v=pa77fRt95J8>



Photos dans les articles suivants :

<https://newsdaciennes.com/le-mans-classic-2025-1er-jour-paddocks-interviews-et-expos/>

<https://newsdaciennes.com/le-mans-classic-2025-2e-jour-en-piste-expos-et-fils-rouges/>

<https://newsdaciennes.com/le-mans-classic-2025-3e-jour-en-course-et-en-parade/>

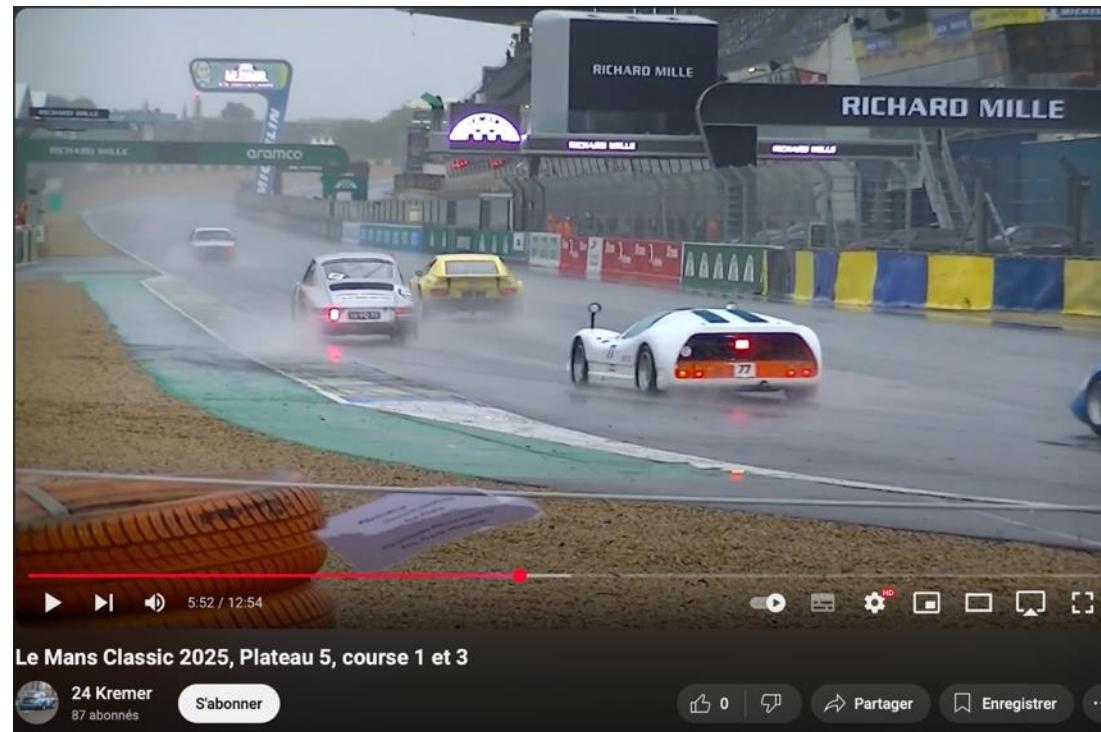
<https://newsdaciennes.com/le-mans-classic-2025-4e-jour-courses-pluvieuses-et-tour-des-clubs/>

NB : photos utilisables en gardant les filigranes visibles en bas et en mettant des liens vers les articles

Lien générique : <https://newsdaciennes.com/lmc2025>



24 Kremer :



Le Mans Classic 2025, Plateau 5, course 1 et 3
voir passages à 5'50", 9' et 12'34"



RACINGHOOTS :



LE MANS CLASSIC 2025. L'album photo du plateau 5.



Crédit photos : Willy CHANTELOUP / RACINGHOOTS

RACINGHOOTS Peter Auto Le Mans Classic 2025 Ford GT40 Porsche domination Le Mans



La P70 dans le Saint des Saints



L'AVENTURE
PEUGEOT



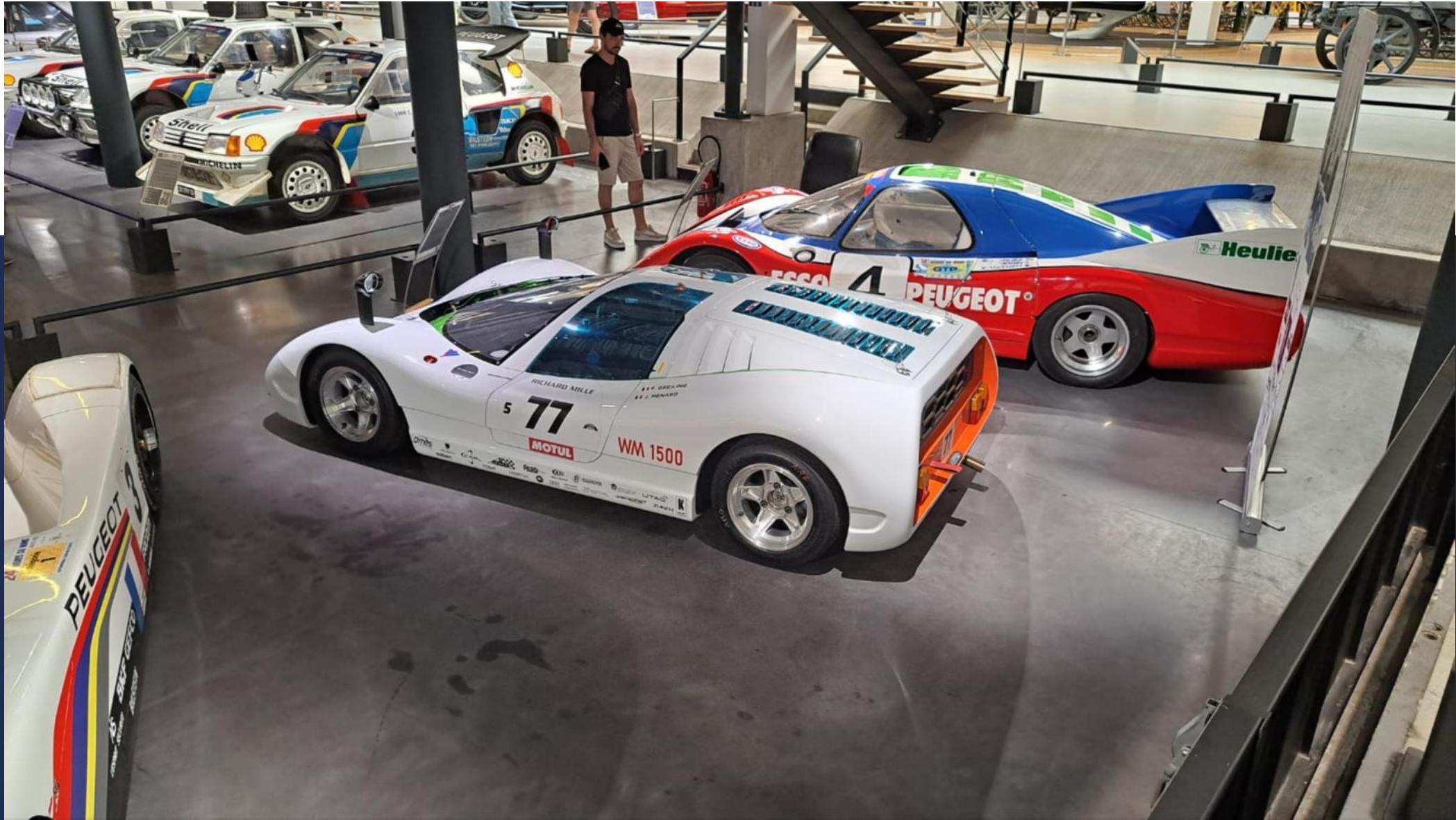


















AUTODROME DE MONTLHERY

La P70 invitée par l'UTAC aux Drivers Days
les 6 et 7 Septembre





Réouverture des zones spectateurs

Accédez aux virages des 2 Ponts, Ferme & Faye !

Vous étiez nombreux à nous le demander, ils seront de nouveau accessibles à tous durant ce week-end !

Cela est rendu possible grâce au nouveau format de roulage que nous vous proposons lors de cet événement. Vous pourrez ainsi (re)vivre votre passion pour l'automobile sur l'ensemble des virages mythiques de l'Autodrome.

Qu'est-ce-que l'Autodrome Drivers Days ?

La Grande Fête de l'Automobile à l'Autodrome de Linas-Montlhéry !

Le premier week-end de septembre, cet événement exceptionnel devient le cœur battant de l'automobile.

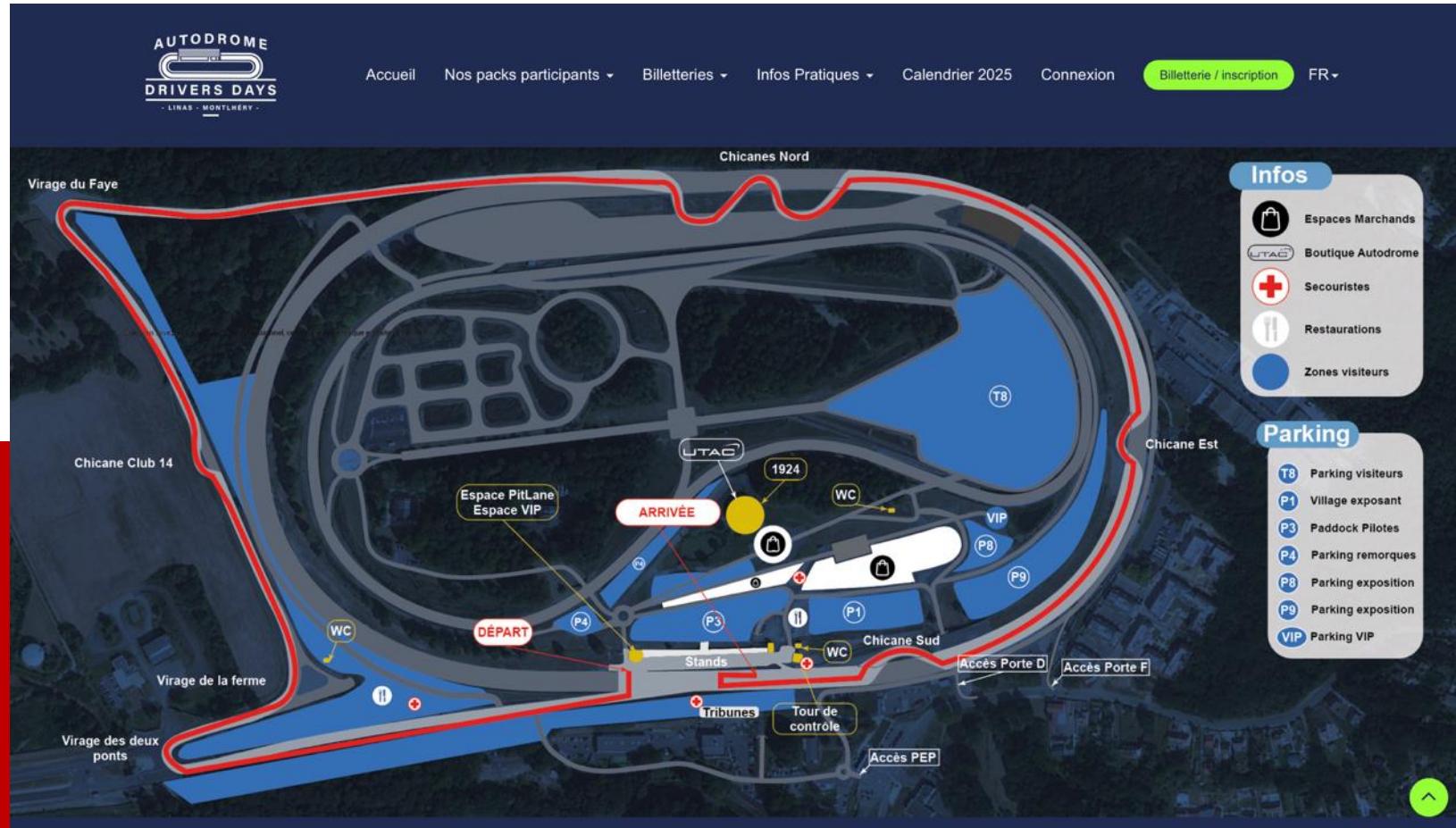
Il rassemblera des véhicules historiques et modernes qu'ils soient taillés pour la piste ou emblématiques du quotidien.

Que vous soyiez amateur de bolides de course, nostalgique de véhicules vintage ou curieux des dernières tendances, l'Autodrome Drivers Days est le rendez-vous incontournable de la rentrée.

Rejoignez-nous pour une expérience inoubliable au cœur de l'histoire, du présent et de l'avenir de l'automobile !

[Je m'inscris / Billetterie](#)





<https://autodrome-drivers-days-2025.eventmaker.io/fr>



VENEZ NOMBREUX !



Accueil Nos packs participants ▾ Billetteries ▾ Infos Pratiques ▾ Calendrier 2025 Connexion Billetterie / inscription FR ▾

Programme de l'événement

Samedi 6 Septembre

06h00 : Ouverture du site aux participants
06h30 : Vérification technique des véhicules
07h30 : Ouverture du site aux visiteurs
07h30 : Briefing pilote
08h00 - 13h00 : Sessions de roulage piste
13h00 - 14h00 : Pauses des animations piste
14h00 - 20h00 : Session de roulage piste
21h00 : Fermeture de l'Autodrome

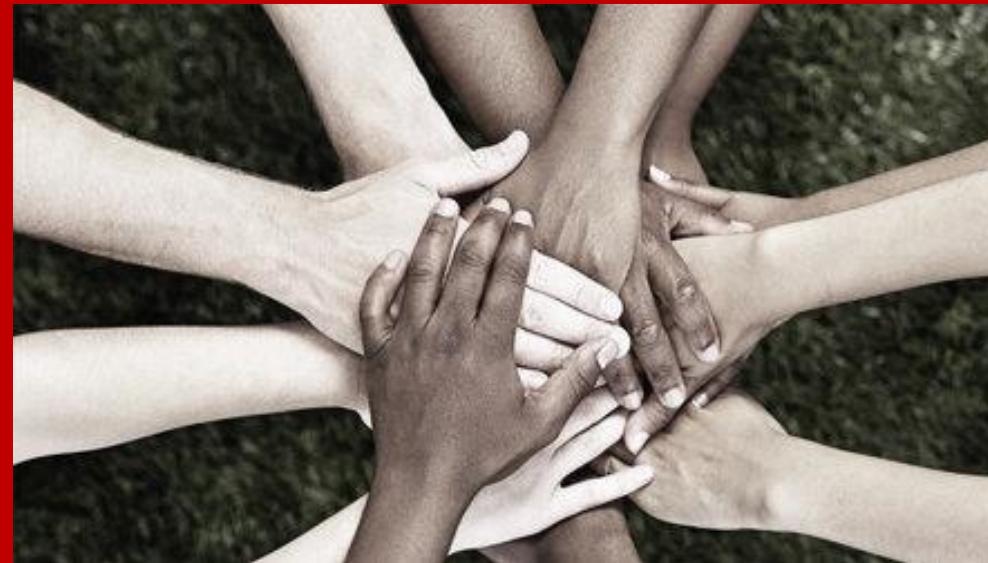
Dimanche 7 Septembre

07h00 : Ouverture du site aux participants
07h30 : Ouverture du site aux visiteurs
07h30 : Briefing pilote
08h00 - 13h00 : Sessions de roulage piste
13h00 - 14h00 : Pauses des animations piste
14h00 - 18h00 : Session de roulage piste
19h30 : Fermeture de l'autodrome

<https://autodrome-drivers-days-2025.eventmaker.io/fr>



MERCI A TOUS !



persowmh@gmail.com / facebook.com/wmhistorique



ASSOCIATION WELTER MEUNIER HISTORIQUE