

NEWSLETTER ABOUT 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





















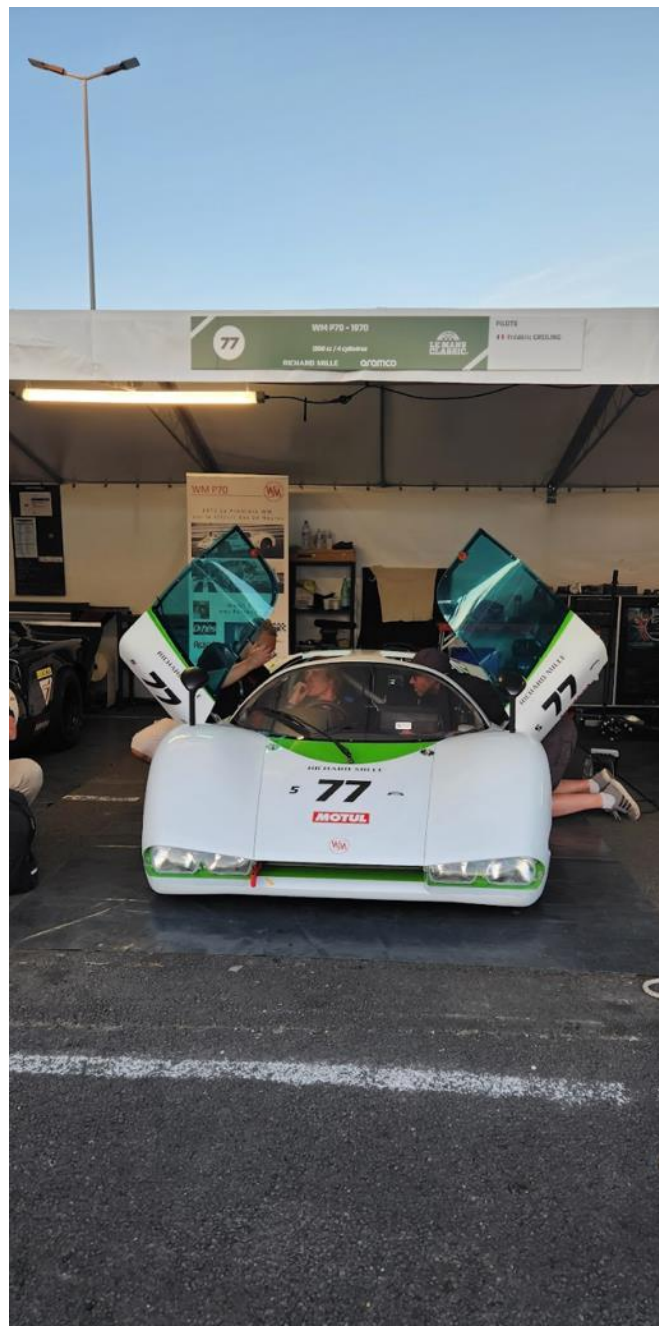










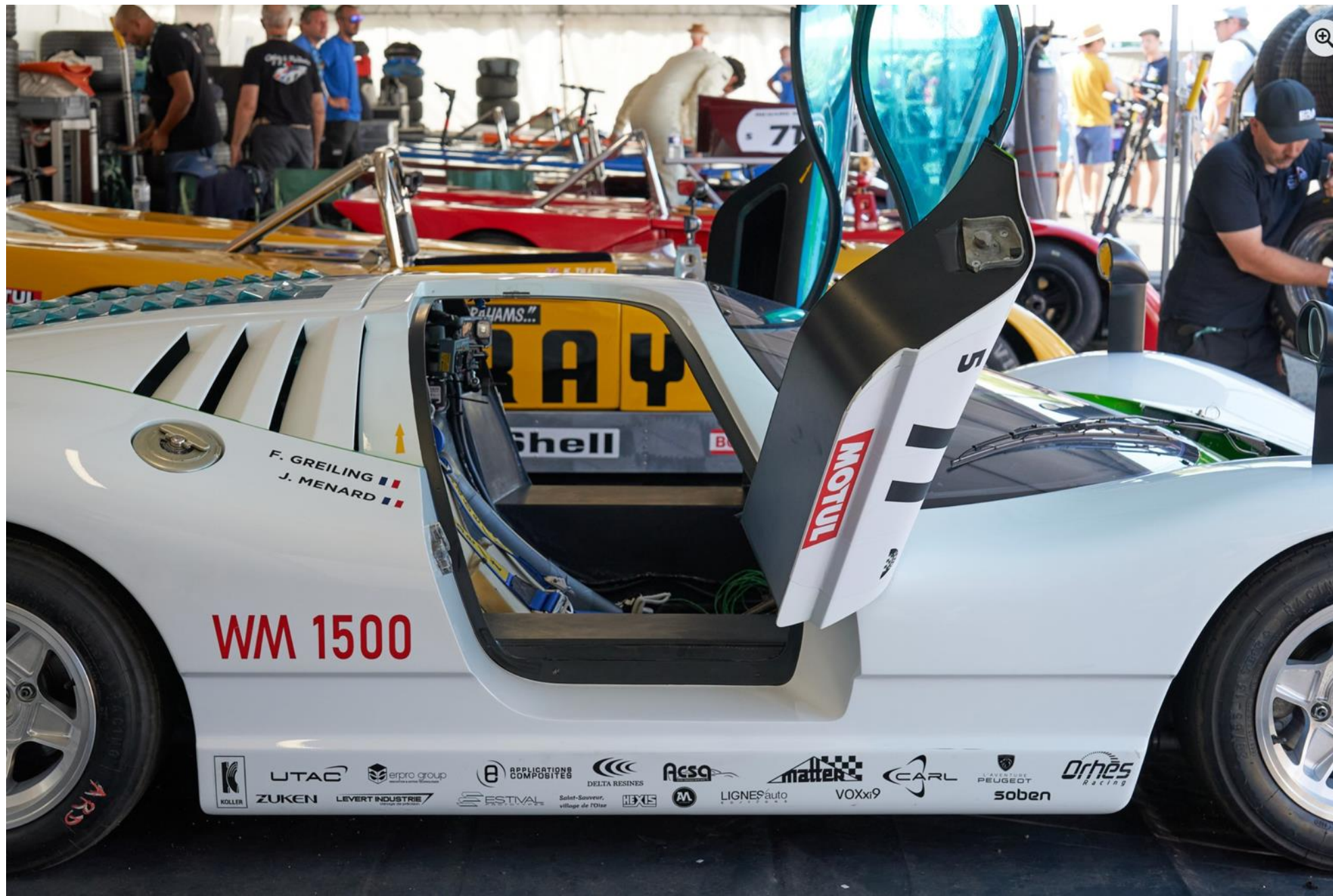








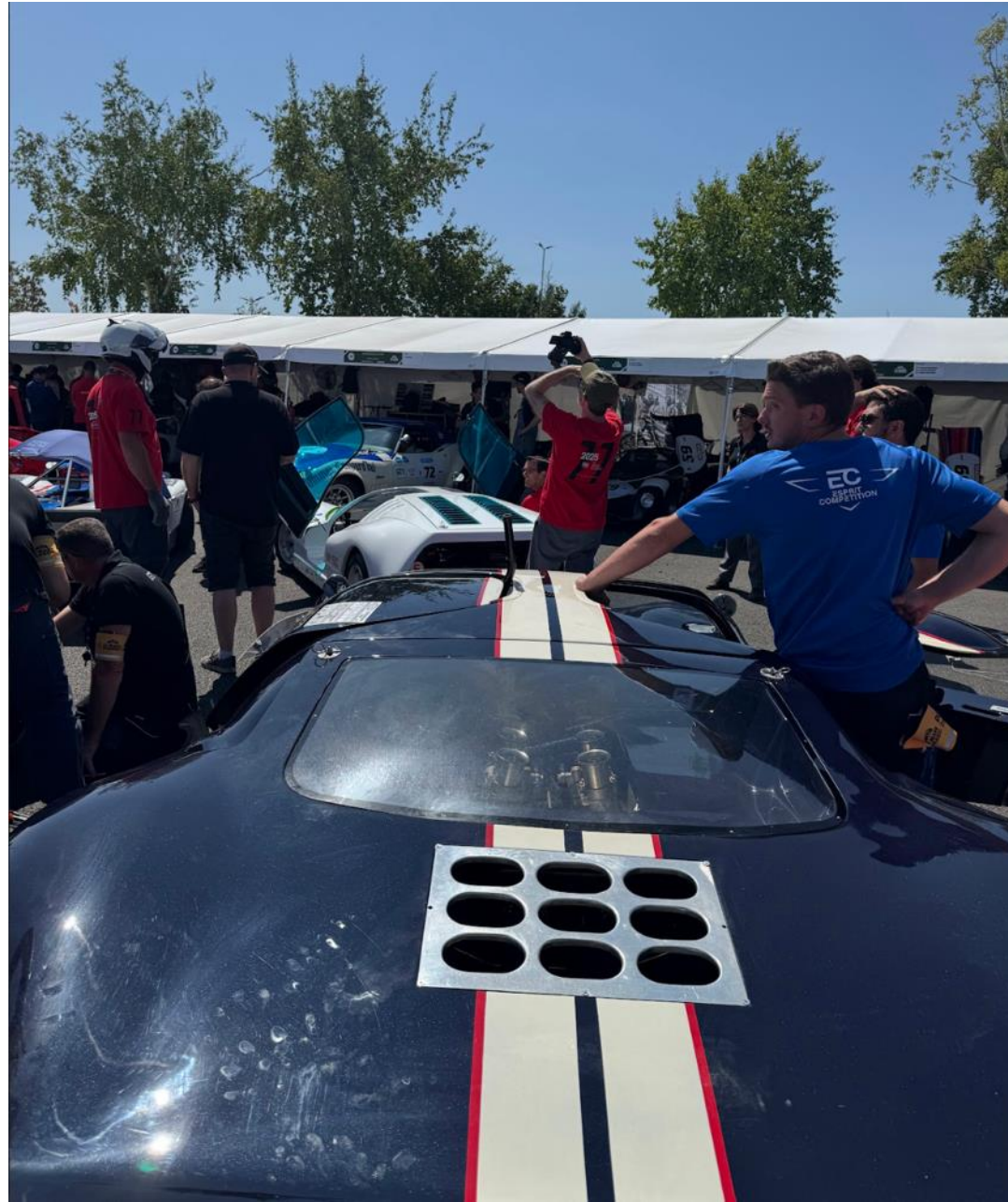














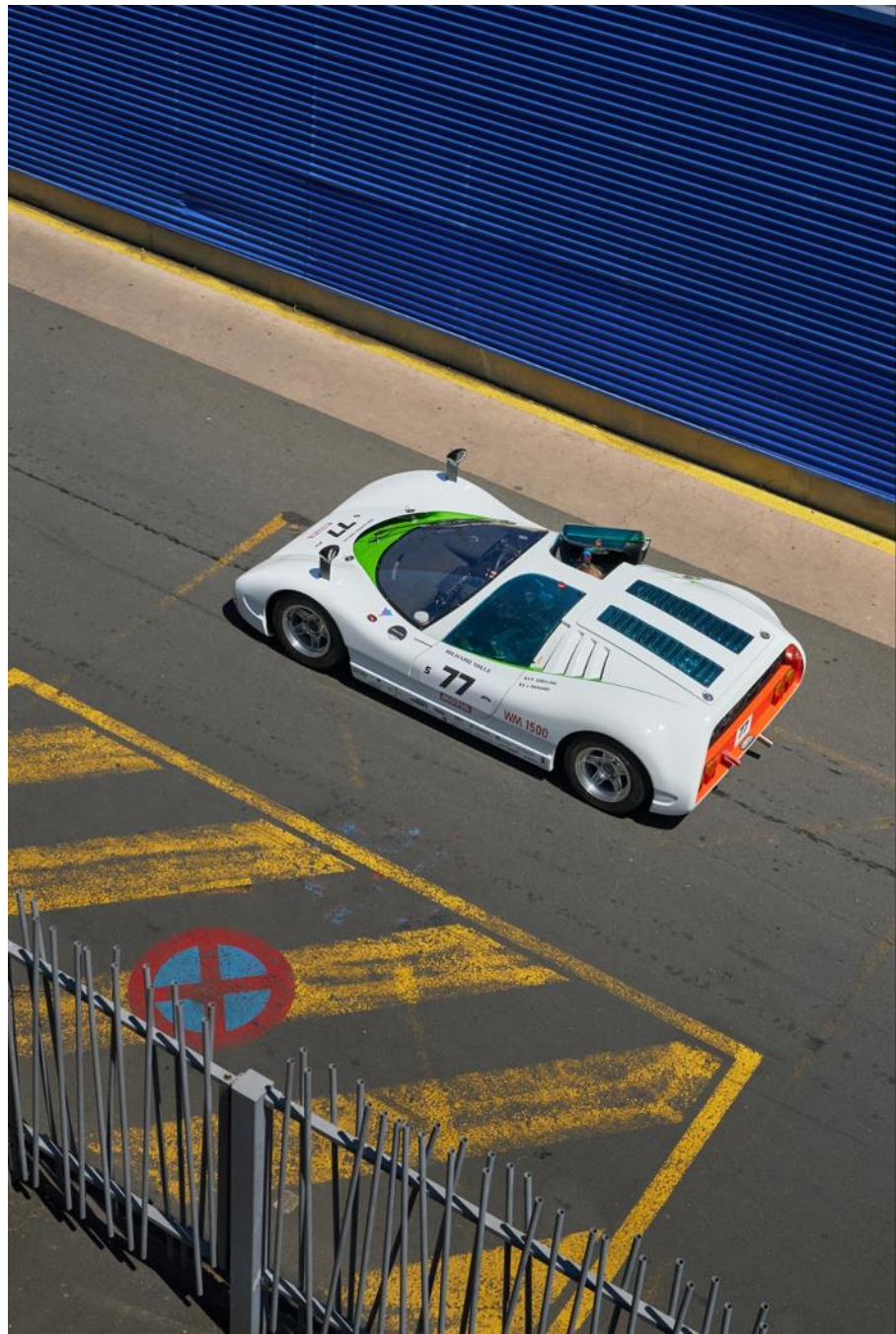
















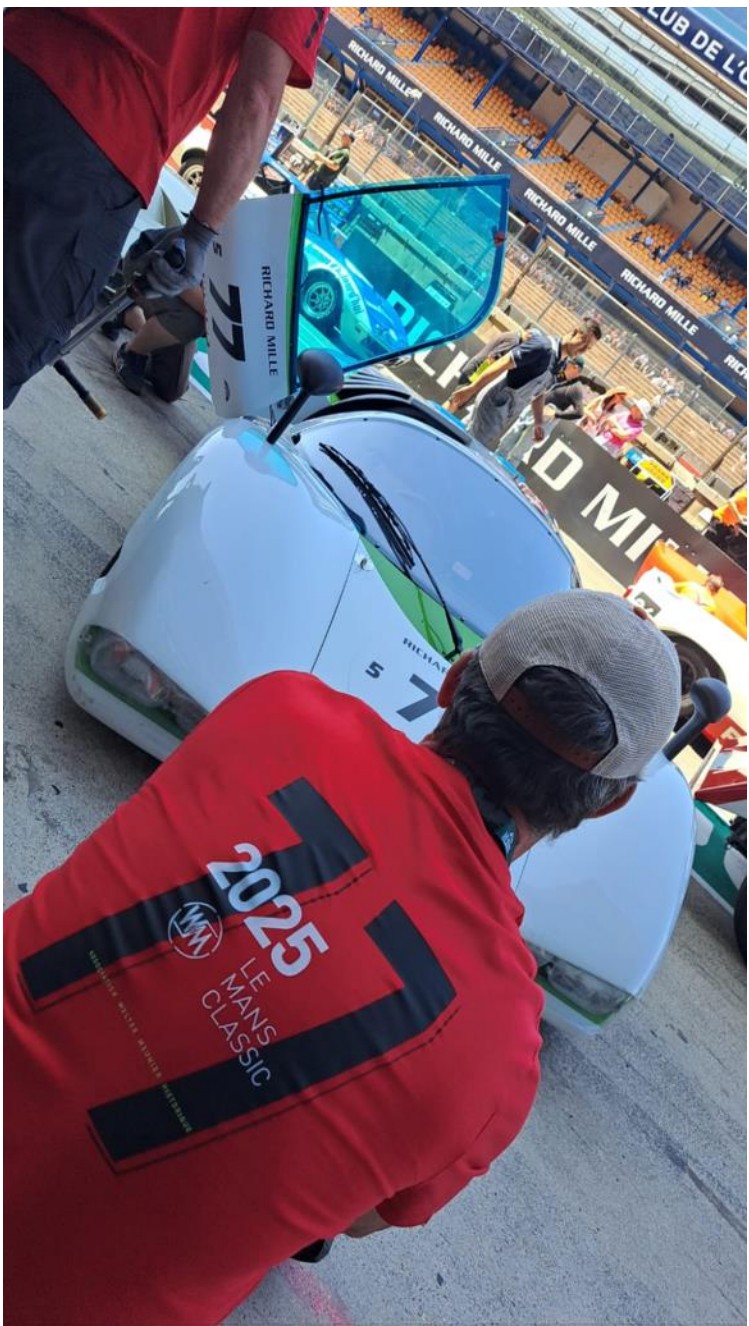








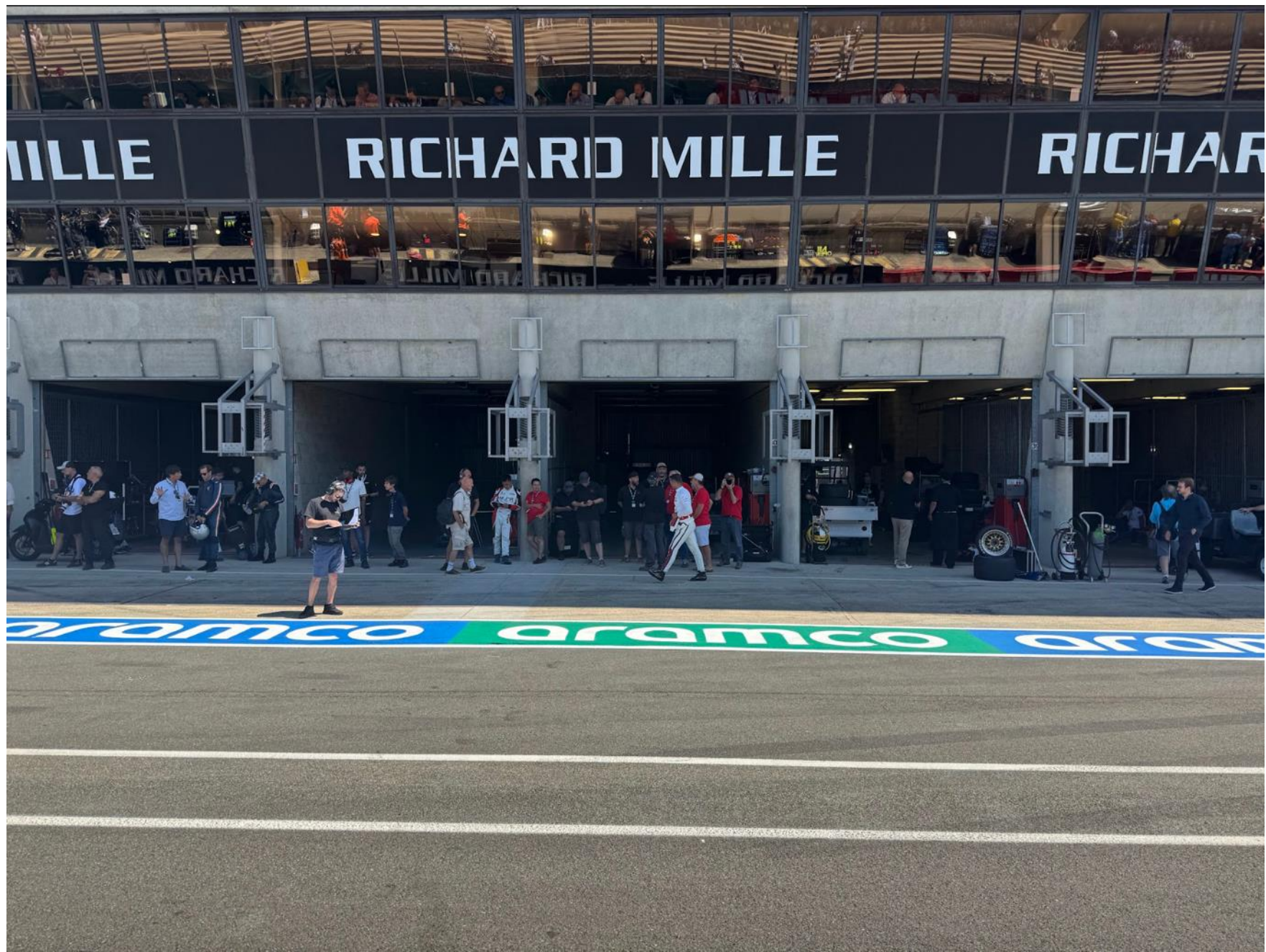


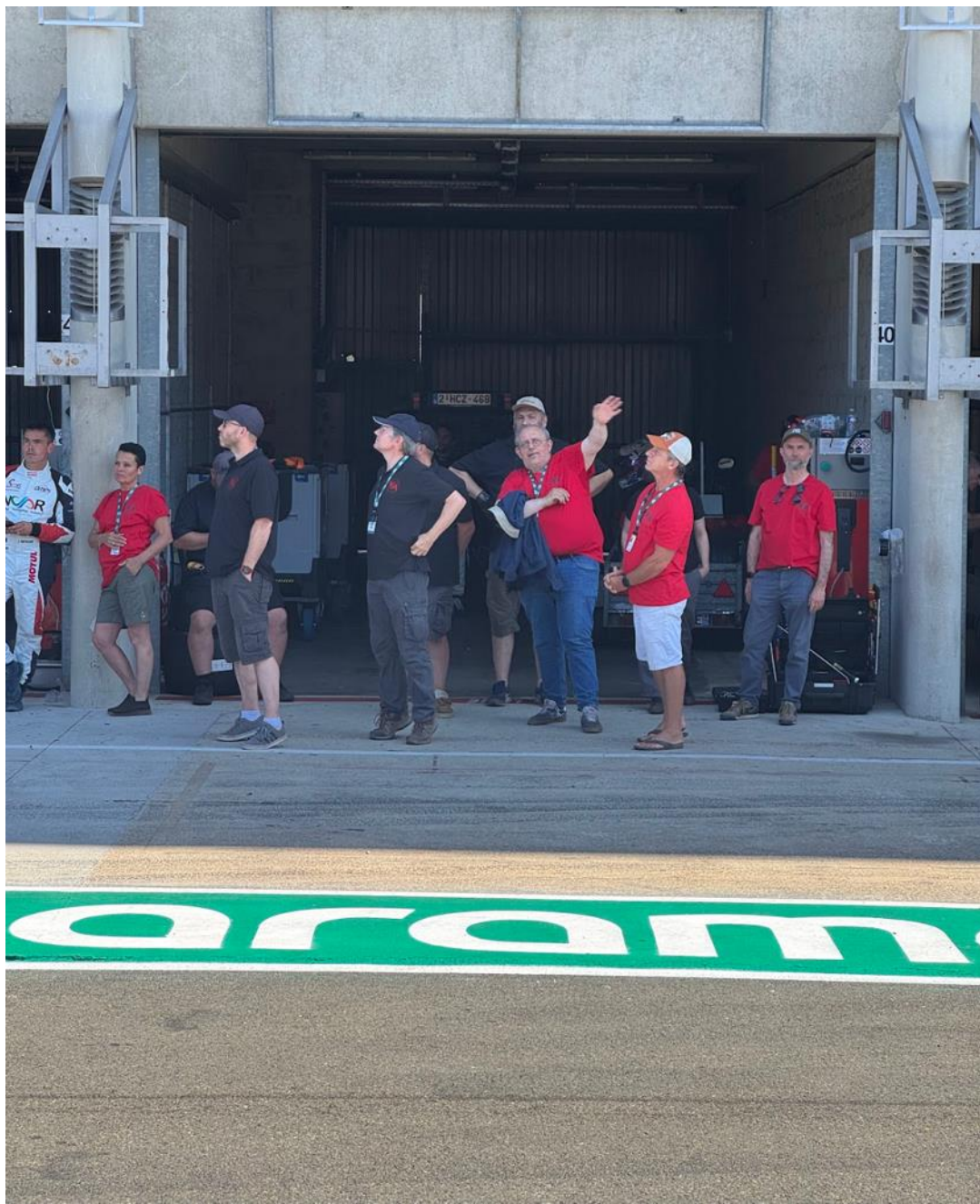


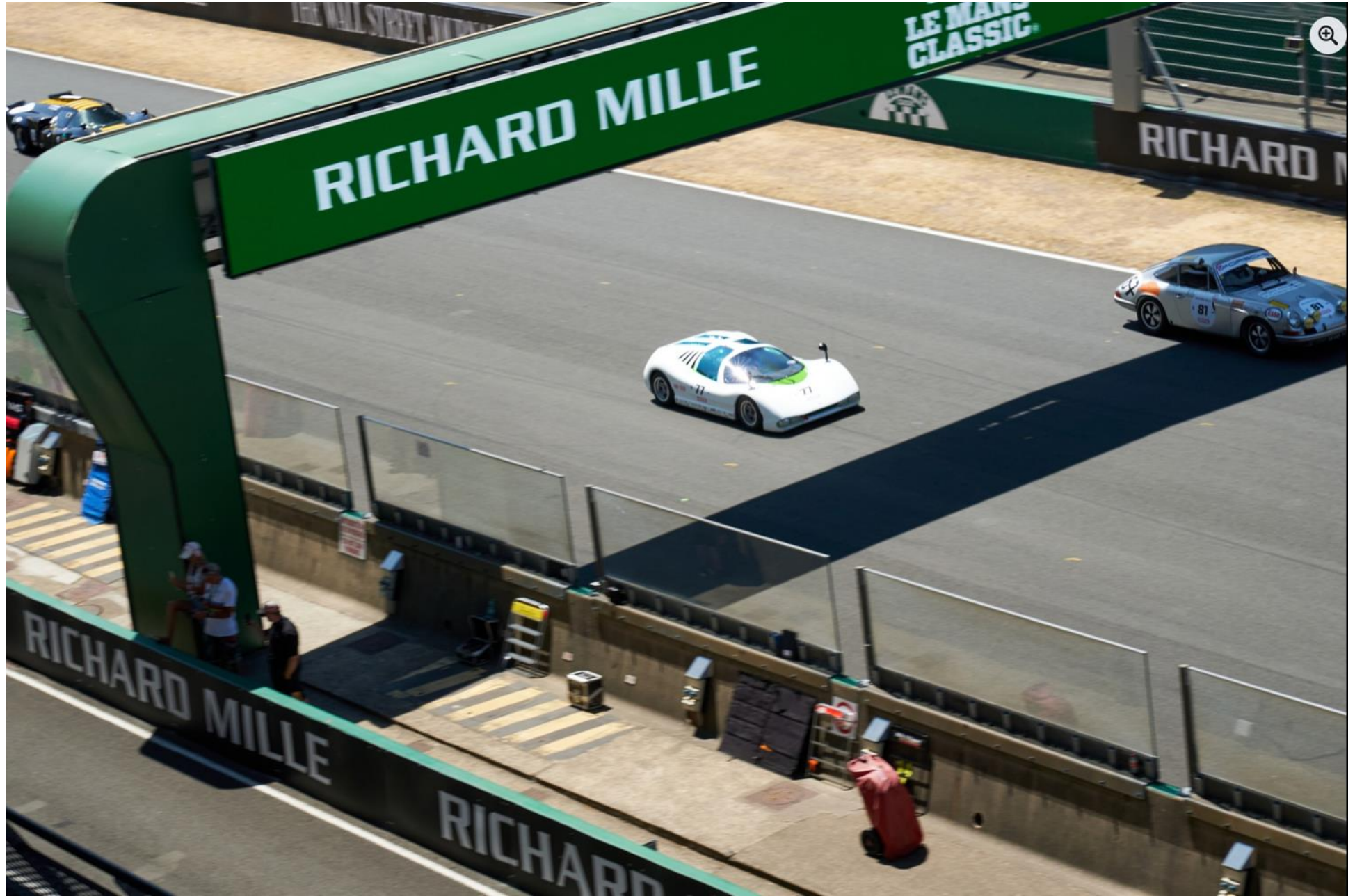




























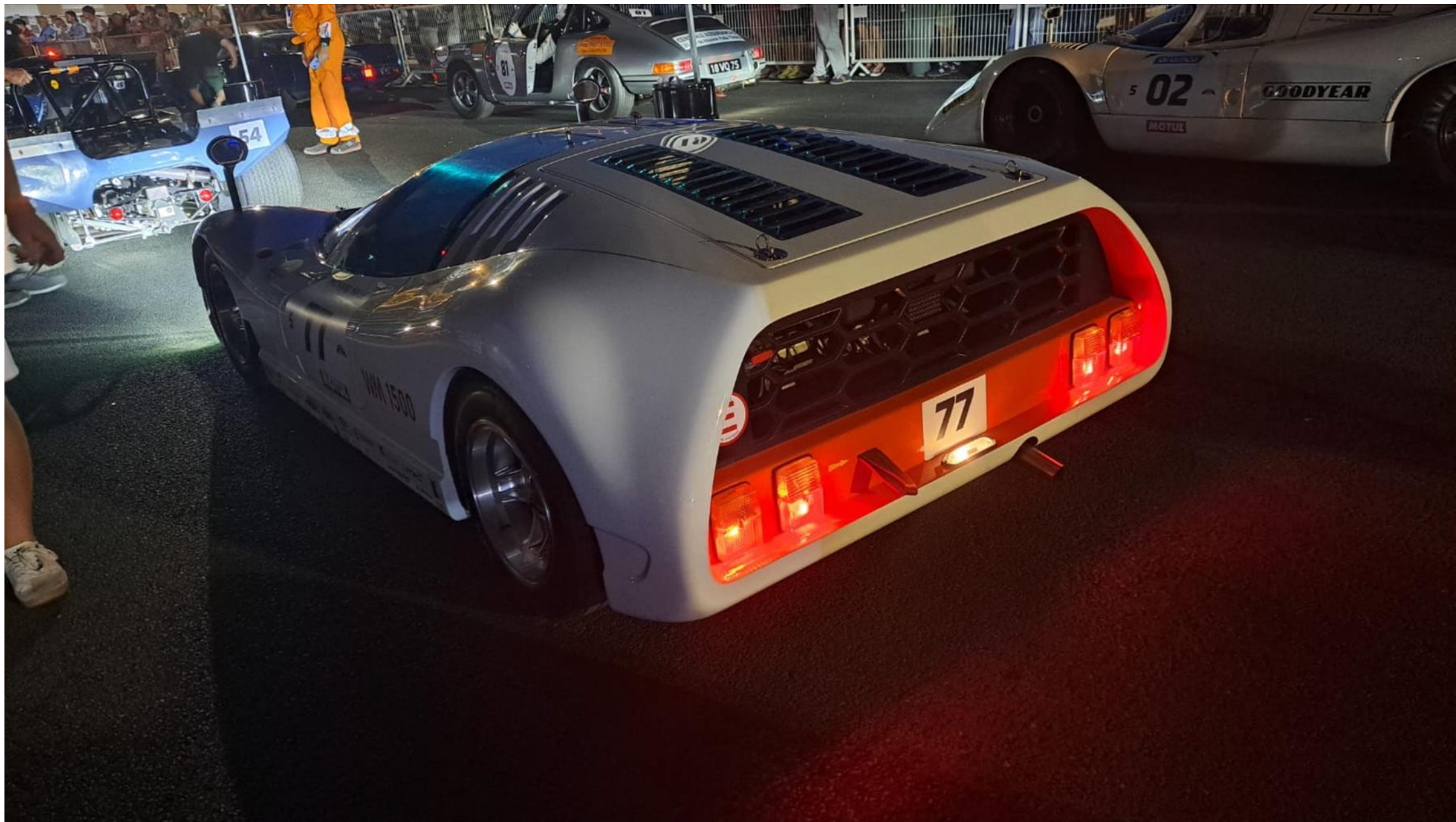










































le-mans-classic-2025-3e-jour-en-course-et-en-parade











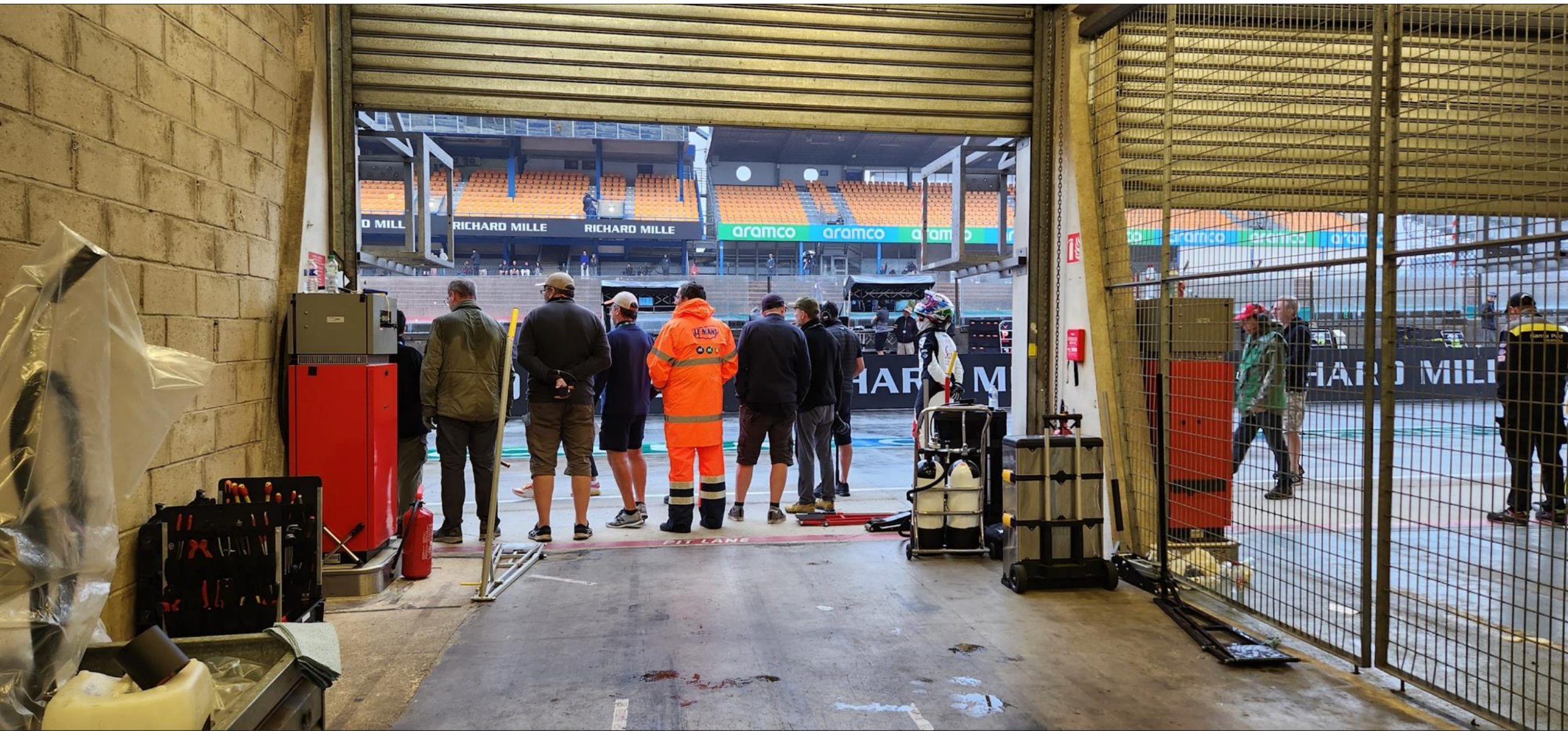


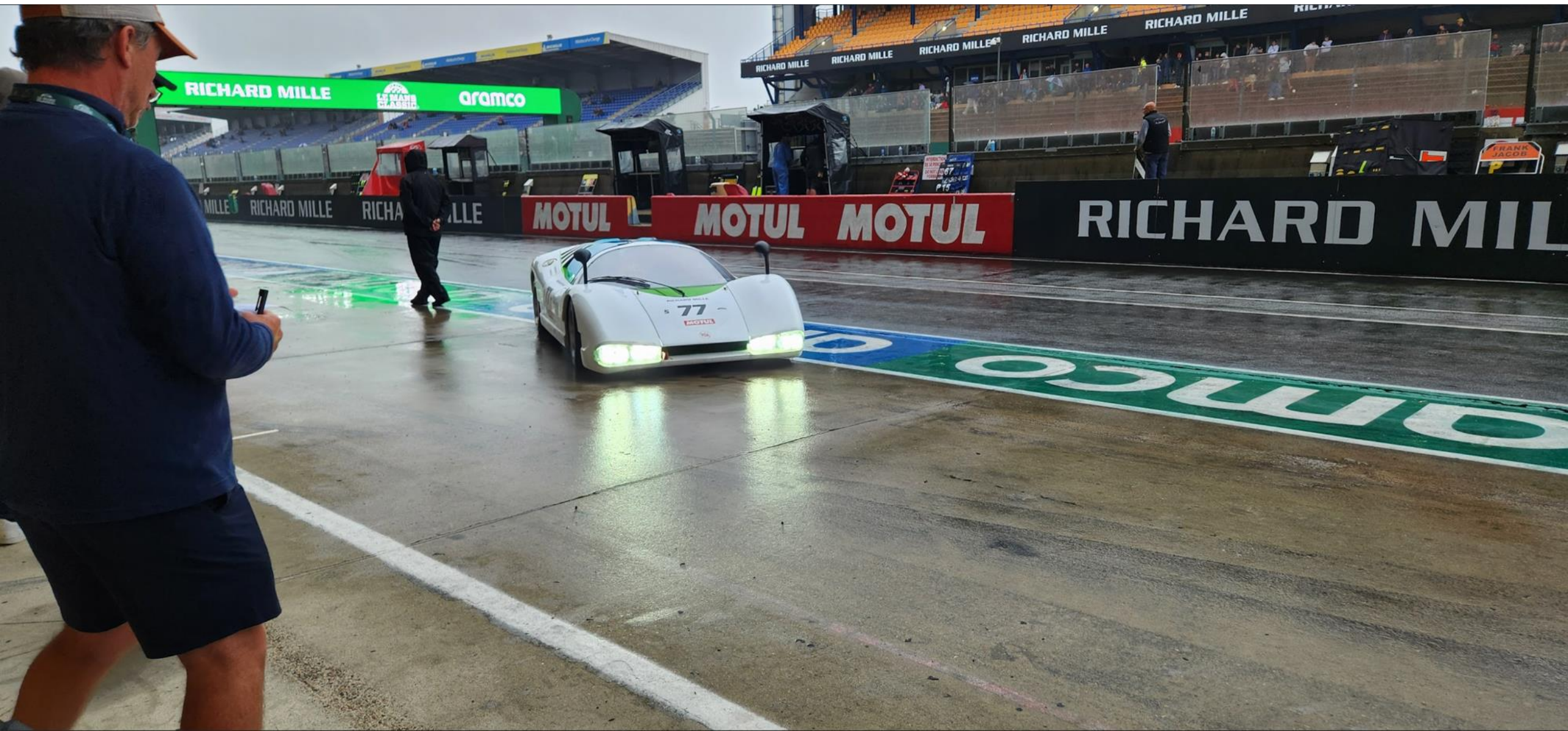








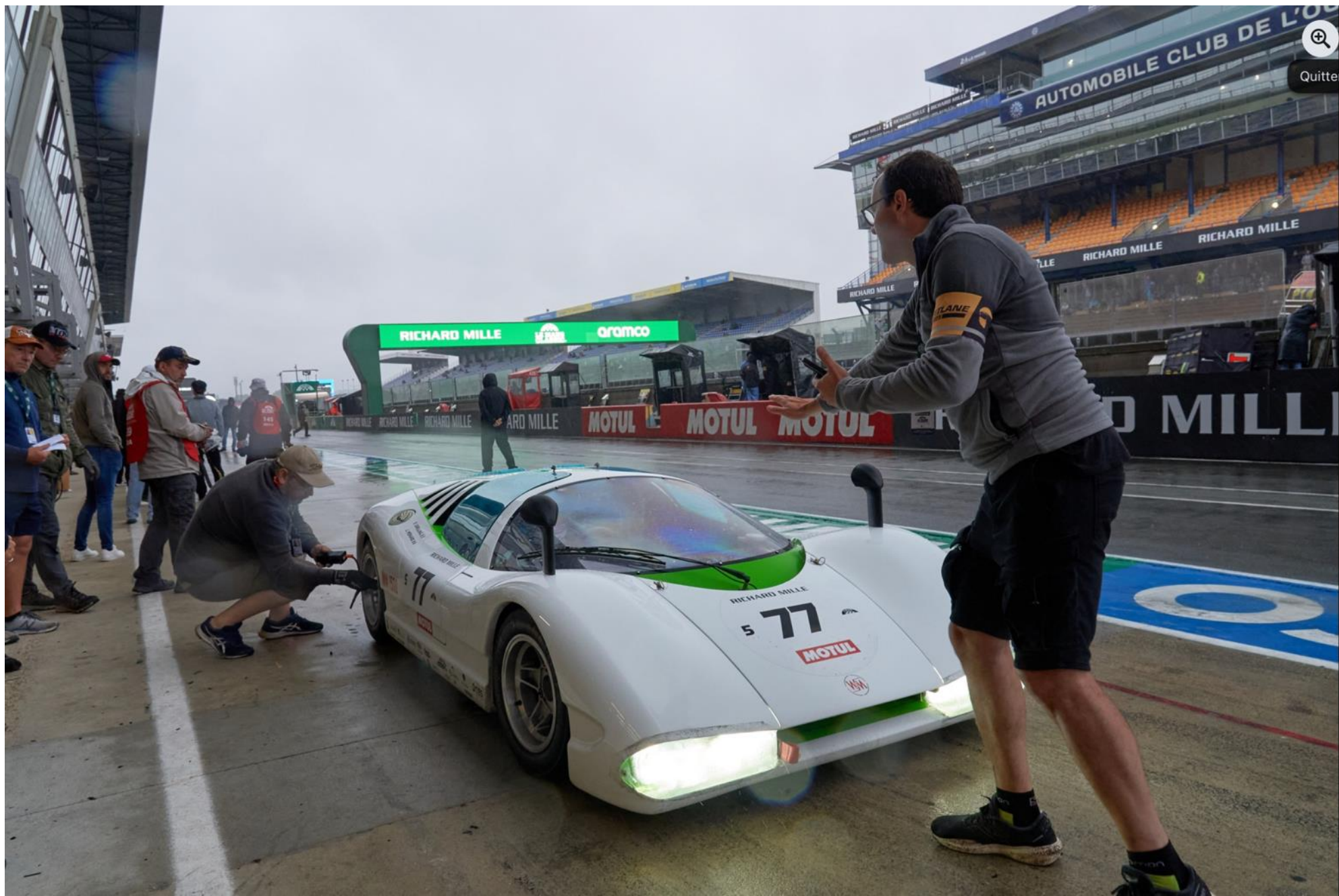










































CLASSEMENTS

La récompense d'une participation régulière sans problème



CLASSEMENT SCRATCH PLATEAU 5

La P70 38^{ème}
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	6 6:27.235	6 36:21.141	16	1:26:36.748	
2 58 Jan MAGNUSSEN / Chris WARD	Lola T70 Mk.38 OT 1969	9 44:53.729	1 5:15.594	6 36:29.892	16	1:26:39.215	2.467
3 29 Charlie HYETT	Chevron B19 1971	9 45:29.480	1 5:35.918	6 36:36.150	16	1:27:41.618	10.870
4 57 O NELSON / Christian YAGLIO-GIORS	Chevron B19 1971	9 45:54.068	1 5:46.377	6 37:14.100	16	1:28:56.545	19.797
5 9 Alexander BRUNDLE / Gary PEARSON	Ford GT40 1965 (C)	9 46:25.934	1 5:34.078	6 37:16.970	16	1:29:16.982	140.234
6 22 Gianluigi CANDIANI / Frédéric ROUVIER	Chevron B19 1971	9 46:37.125	1 5:49.113	6 37:24.657	16	1:29:50.895	114.147
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	118.004
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	142.882
9 67 Antoine VANDROMME / Paul BELMONDO	Lola T70 Mk.3 1968	9 45:29.516	1 6:44.419	6 40:23.336	16	1:32:37.271	100.323
10 44 Damien KOHLER	Ford GT40 1969 (C)	9 45:52.861	1 6:21.614	6 40:50.566	16	1:33:05.041	138.393
11 88 Daniel BALFOUR	Chevron B8 1968	9 48:43.561	1 6:02.586	6 40:25.011	16	1:35:11.158	134.410
12 15 Marc GODFROY	Chevrolet Corvette C3 1971 (C)	9 47:44.075	1 6:37.353	6 40:53.377	16	1:35:15.005	138.257
13 47 Christophe GADAIS	Lola T70 Mk.3 1968	9 45:54.164	1 7:35.418	6 43:16.358	16	1:36:45.940	109.192
14 37 Henrique GEMPERLE / Marc de SIEBENTHAL	Porsche 908/03 1971	9 45:14.830	1 5:45.202	5 33:05.899	15	1:24:05.931	1 Laps
15 39 François BOURDIN	Chevron B16 1970	9 46:46.789	1 6:32.893	5 33:23.645	15	1:26:43.327	1 Laps
16 6 Remo UPS / Frank STIPPLER	Ferrari 312 P 1969	9 45:15.179	1 5:12.709	5 36:29.438	15	1:26:57.326	1 Laps
17 69 O Mr JOHN OF B	Ford GT40 1969	9 46:02.514	1 5:34.944	5 38:20.342	15	1:29:57.820	1 Laps
18 78 Roderick JACK	Chevron B19 1971	9 45:27.998	1 6:06.617	5 38:24.851	15	1:29:59.466	1 Laps
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 Laps
20 71 Danilo COPIZ	Chevron B19 1971	9 47:39.698	1 6:23.617	5 36:25.751	15	1:30:29.066	1 Laps
21 25 Marc DONCIEUX / Jules DONCIEUX	Ford GT40 1966	9 47:30.421	1 6:27.601	5 36:41.362	15	1:30:39.384	1 Laps
22 76 Patrick SOURY / Pierre Olivier CALENDINI	Lola T212 1971 (C)	9 47:40.099	1 6:32.291	5 36:42.948	15	1:30:55.538	1 Laps
23 59 Didier ROBIN / Maxime ROBIN / Arnold ROBIN	Chevron B16 1970	9 45:53.401	1 5:51.254	5 43:48.495	15	1:35:33.150	1 Laps
24 72 MAYEBICK	Chevrolet Corvette C3 1971	9 45:59.054	1 6:18.671	5 43:51.607	15	1:36:09.332	1 Laps
25 28 Jürgen RUDOLPH	Porsche 910 1967	9 46:32.373	1 6:40.648	5 43:49.873	15	1:37:02.894	1 Laps
26 80 Gérard LOPEZ / Marcel FASSLER	Lola T70 Mk.38 Spyder 1969	9 46:29.048	1 5:13.137	4 24:52.055	14	1:16:34.240	2 Laps
27 23 François RIVAZ	Chevron B19 1971	9 46:49.693	1 6:08.978	4 25:55.195	14	1:18:53.866	2 Laps
28 27 Gaby VON OFFENHEIM / Claudia HÜRTGEN	Alpine A210 1966	8 44:16.299	1 6:33.520	5 37:12.283	14	1:28:02.102	2 Laps
29 51 Paolo CAVALIERI / Maurizio BIANCO	Ferrari 365 GTB Competition 1970 (C)	8 45:20.611	1 7:08.802	5 36:35.888	14	1:29:05.301	2 Laps
30 26 John SHELTON	Chevron B16 1970	9 47:41.895	1 6:26.778	4 36:27.061	14	1:30:35.734	2 Laps
31 21 Jamie CONSTABLE	Chevron B19 1971	7 47:51.864	1 5:31.709	6 37:16.602	14	1:30:40.175	2 Laps
32 85 Michael RUTKOWSKY / Klaus PANCHYRZ	Porsche 911 2.3L ST 1971	8 48:44.022	1 7:03.484	5 36:32.982	14	1:32:20.488	2 Laps
33 12 John ROMANO	Porsche 910 1967	8 47:07.320	1 8:13.843	5 37:03.415	14	1:32:24.578	2 Laps
34 81 Michael ROOCK / Arndt BLINGHORST / Claudia HÜRTGEN / Helmut	Porsche 911 T/R 1968	8 49:42.140	1 7:09.465	5 36:25.558	14	1:33:17.163	2 Laps
35 43 Mathieu CHATEAUX / Jean-Baptiste CHATEAUX	Chevron B16 1971 (C)	8 42:29.290	1 7:02.627	5 43:53.475	14	1:33:25.592	2 Laps
36 55 Julien GOUJAT	Chevron B16 1970 (C)	9 47:21.092	1 6:06.408	3 20:33.117	13	1:14:00.615	3 Laps
37 2 Peter VÖGELE	Porsche 917 1970	7 48:04.828	1 7:17.167	5 36:39.867	13	1:32:01.862	3 Laps
38 77 Frédéric GRILLON / Julien MENARD	WM P70 1970 (C)	7 48:47.913	1 7:34.007	5 38:19.866	13	1:34:41.786	3 Laps
39 86 Bruno VIEREN / Olivier BOUGRAT	Chevrolet Corvette C3 1969 (C)	8 46:13.632	1 8:15.791	3 40:48.805	12	1:35:18.228	4 Laps
40 42 Kyle TILLEY	Chevron B19 1971	9 44:52.501	1 5:16.696	1 6:57.532	11	57:06.729	5 Laps
41 50 Carlos de QUESADA / Scooter GABEL	Lola T70 Mk.38 Spyder 1969	5 27:57.581	1 8:05.942	5 27:27.174	11	1:03:30.697	5 Laps
42 83 Alex MAC ALLISTER / Chris MAC ALLISTER	Chevron B19 1971	9 44:53.496	1 7:06.404	1 15:38.159	11	5:07:38.059	5 Laps
43 66 Arnaud HAEFELIN / Tom DALINAT	Ligier JS2 1972	7 46:35.280	1 7:32.526	3 22:57.428	11	1:17:05.234	5 Laps
44 20 Eric EXCOFFIER / Clément EXCOFFIER	Chevrolet Corvette C3 1969 (C)	9 52:50.784	1 11:35.941	1 5:00.000	10	1:09:26.725	6 Laps
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.38 Spyder 1968	9 44:31.544	1 5:14.497	6 37:24.661	15	1:21:56.205	1 Laps
45 Armand MILLE	Lola T70 Mk.38 Spyder 1969	9 44:15.609	1 5:14.497	10 49:30.106	6 Laps		
52 Romain BELLETESTE	Lola T70 Mk.3 1967	9 45:13.972	1 6:17.182	0 0	10 51:31.154	6 Laps	
45 Gérard BESSON / Jean-François BESSON	Alpine A220 1969	9 46:51.725	1 6:25.761	0 0	10 53:17.486	6 Laps	
8 Martin WACHTER / Toni SEILER	Lola T70 Mk.3 1968	9 46:51.198	1 6:30.994	0 0	10 53:22.192	6 Laps	
75 Ted TUPPEN	Chevron B16 1970	9 46:45.897	1 7:10.556	0 0	10 53:56.453	6 Laps	
30 David NOGAREDA ESTIVILL	Porsche 906 1966	9 47:28.413	1 6:41.815	0 0	10 54:10.228	6 Laps	
4 Alain RÜDE	Chevrolet Corvette C3 1969	9 48:38.139	1 7:10.212	0 0	10 55:48.351	6 Laps	
31 Francis MEINERS	Chevron B16 1971	9 46:04.473	0 0	0 0	9 46:04.473	7 Laps	
46 Daniel ROUSTAN / Pierre AVIRON-VIOLET	Chevron B21 1972	8 44:19.313	1 6:40.209	0 0	9 50:59.522	7 Laps	
68 Philippe VANDROMME / Jean-Pierre GAGICK / Cyril DESPRE	Ford GT40 Mk. II 1969	8 46:22.039	1 6:34.713	0 0	9 52:56.752	7 Laps	
82 Hubert SCHWITZ-KOEP / Joerges WESTPHAL / David VERZILBERGER	Ford Capri RS 2600 1971	8 46:27.720	1 7:09.443	0 0	9 53:37.163	7 Laps	
36 Rémi GUILLLOT / Matthieu IZIDI / Claudio RODDARO	Porsche 911 2.3L ST 1970	8 47:23.888	1 7:01.359	0 0	9 54:25.247	7 Laps	
73 Francisco SA-CARNERO / Antonio SIMOES	Chevron B16 1970	8 46:25.938	1 8:13.863	0 0	9 54:39.801	7 Laps	
3 Peter HUELDNER / Christian TRABER	Porsche 911 2.3L ST 1969	8 48:11.476	1 6:44.041	0 0	9 54:55.517	7 Laps	
79 Oren NATAF	Chevron B8 1969	8 47:48.538	1 7:32.098	0 0	9 55:20.636	7 Laps	
11 Franck TROUILLEARD / Raphaël RONDONI	Porsche 906 1966	8 49:12.287	1 7:02.121	0 0	9 56:14.408	7 Laps	
5 Jörg BRATKE VON BERGEN / Oliver LOUISODER	Ferrari 365 GTB Competition 1972	8 48:43.507	1 7:36.818	0 0	9 56:20.325	7 Laps	
19 Rolf SIGRIST / Nigel GREENSALL	Chevron B19 1971	3 16:32.359	0 0	6 40:50.028	9 57:22.387	7 Laps	
56 Oliver BRYANT / Phil KEEN	Porsche 910 1967 (C)	8 47:47.288	0 0	0 0	8 47:47.288	8 Laps	
14 Pierre Olivier CALENDINI / Christophe CHAILLOU / GE MAI	Ford GT40 1969	7 44:04.305	1 6:36.975	0 0	8 50:41.280	8 Laps	
35 Philippe TOLLEMER / Christelle TOLLEMER	Alpine A210 1966	7 44:48.762	1 7:43.637	0 0	8 52:32.399	8 Laps	
64 Phil MULACEK / Alain VINSON	Ford GT40 1967	7 45:15.732	0 0	1 8:20.516	8 53:36.248	8 Laps	
17 Peter BRILL / Guillermo SOBRAL / Bartolo MARCHINO / Jeremy GARMANCO	BMW 2800 CS 1969 (C)	7 46:19.098	1 8:09.950	0 0	8 54:29.048	8 Laps	
60 Erik JUSTESEN / Christoffer NYGAARD	Lexus 47 1967	7 44:50.204	0 0	0 0	7 44:50.204	9 Laps	
34 Benjamin HATTON	Chevron B8 1969	1 6:38.090	6 40:51.174	7 47:29.264	9 Laps		
41 Rory JACK	Lola T70 Mk.3 1967	0 0	6:37.452	5 38:23.181	6 45:00.633	10 Laps	
48 Ronald LENTERS	De Tomaso Pantera Gr. IV 1971	2 9:52.369	0 0	0 0	2 9:52.369	14 Laps	
8 Nick CHESTER / Robin WARD	Lola T70 Mk.3 1967	1 5:11.906	0 0	0 0	1 5:11.906	15 Laps	
1 Philippe SIFFERT / Brian REDMAN	Porsche 917 K. 1970	0 0	0 0	0 0	0 0	15 Laps	
40 Jean d'AULAN / Renaud LECHALIER	Porsche 914/6 1972	0 0	0 0	0 0	0 0	16 Laps	
63 David HART / Olivier HART	Ferrari 512 M 1971	0 0	0 0	0 0	0 0	16 Laps	
65 Mario SALA / Silvio PERLINO	Porsche 906 1966	0 0	0 0	0 0	0 0	16 Laps	
7 Maxime CASTELEN	Porsche 906 1966	0 0	0 0	0 0	0 0	16 Laps	
70 Ross HYETT / Nicholas HYETT	Lola T70 Mk.38 Spyder 1969 (C)	0 0	0 0	0 0	0 0	17 Laps	



CLASSEMENT INDICE DE PERFORMANCE PLATEAU 5

La P70 34^{ème}
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	5013.433	1.0316.200	1.0316.200	2.5646.033	
2 59 Didier ROBIN / Maxime ROBIN / Arnold ROBIN	Chevron B16 1970	52946.411	1.0533.000	1.0027.323	2.5844.734	200.700
3 28 Jürgen RUDOLPH	Porsche 910 1967	5331.228	1.0533.000	1.0029.224	2.5933.453	247.420
4 29 Charlie HYETT	Chevron B19 1971	5218.902	1.0533.000	1.0533.000	3.0324.902	638.868
5 57 0 NELSON / Christian VAGLIO-GIORS	Chevron B19 1971	5249.478	1.0533.000	1.0533.000	3.0355.478	709.444
6 9 Alexander BRUNDLE / Gary PEARSON	Ford GT40 1965 (C)	5323.824	1.0533.000	1.0533.000	3.0429.824	743.790
7 54 Frank JACOB / Arnd MEIER	Lola T210 1970	5327.827	1.0533.000	1.0533.000	3.0433.827	747.793
8 22 Gianluigi GANDIANI / Frédéric ROUVIER	Chevron B19 1971	5336.493	1.0533.000	1.0533.000	3.0442.493	756.440
9 88 Daniel BALFOUR	Chevron B8 1968	5602.095	1.0533.000	1.0533.000	3.0708.095	1022.061
10 47 Christophe GADAIS	Lola T70 Mk.3 1968	5940.413	1.1406.000	5615.265	3.1001.678	1315.445
11 27 Gaby VON OPPENHEIM / Claudia HÜRTGEN	Alpine A210 1966	5447.170	1.0242.000	1.1514.400	3.1243.570	1557.536
12 72 MAVERICK	Chevrolet Corvette C3 1971	5756.408	1.1149.200	1.0618.989	3.1604.597	1918.564
13 78 Roderick JACK	Chevron B19 1971	5217.197	1.0533.000	1.1839.600	3.1629.797	1943.764
14 16 Niklas HALLUSA HALLUSA	Ferrari 512 M 1971	5445.465	1.1115.000	1.1115.000	3.1715.465	2029.431
15 39 François BOURDIN	Chevron B16 1971	5347.807	1.0533.000	1.1839.600	3.1800.407	2114.373
16 18 Steve BROOKS	Lola T70 Mk.38 Spyder 1968	5539.430	1.1115.000	1.1130.000	3.1824.430	2138.396
17 58 Jan MAGNUSSEN / 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	Chevron B19 1971	5448.652	1.0533.000	1.1839.600	3.1901.252	2215.219
19 76 Patrick SOURY / Pierre Olivier CALENDINI	Lola T212 1971 (C)	5449.113	1.0533.000	1.1839.600	3.1901.713	2215.480
20 44 Damien KOHLER	Ford GT40 1969 (C)	5721.078	1.1115.000	1.1115.000	3.1951.078	2305.042
21 43 Matthieu CHATEAUX / Jean-Baptiste CHATEAUX	Chevron B16 1971 (C)	1.1344.625	1.0533.000	1.0024.471	3.1932.096	2306.063
22 85 Michael RUTKOWSKY / Klaus PANCHYRZ	Porsche 911 2.3L ST 1971	1.0051.372	1.0316.200	1.1555.440	3.2003.012	2316.979
23 81 Michael BOOCK / André KLANGROSE / Claude FORTIN / Helmut HUBER	Porsche 911 T/R 1968	1.0203.947	1.0316.200	1.1555.440	3.2115.587	2429.553
24 21 Jamie CONSTABLE	Chevron B19 1971	1.1046.256	1.0533.000	1.0533.000	3.2152.256	2506.222
25 37 Henrique GEMPERLE / Marc de SIEBENTHAL	Porsche 908/03 1971	5417.796	1.0824.000	1.2204.800	3.2446.596	2800.562
26 6 Remo LIPS / Frank STIPPLER	Ferrari 312 P 1969	5418.214	1.0824.000	1.2204.800	3.2447.014	2800.581
27 12 John ROMANO	Porsche 910 1967	1.0037.845	1.0533.000	1.1839.600	3.2510.445	2824.411
28 67 Antoine YANDROMME / Paul BELMONDO	Lola T70 Mk.3 1968	5908.370	1.1406.000	1.1406.000	3.2720.370	3034.337
29 10 Damon DESANTIS / David HINTON	Lola T70 Mk.3 1969	5649.463	1.1115.000	1.2530.000	3.3334.463	3648.430
30 69 0 Mr JOHN OF B	Ford GT40 1969	5733.142	1.1115.000	1.2530.000	3.3418.142	3732.109
31 25 Marc DONCIEUX / Jules DONCIEUX	Ford GT40 1966	5923.026	1.1115.000	1.2530.000	3.3608.026	3921.992
32 23 François RIVAZ	Chevron B19 1971	5351.146	1.0533.000	1.3819.500	3.3743.646	4057.613
33 18 Marc GODFREY	Chevrolet Corvette C3 1971 (C)	1.0455.142	1.1731.200	1.1731.200	3.3957.546	4311.508
34 77 Frédéric GREILLON / Julien MENARD	WM P70 1970 (C)	1.1517.351	1.0824.000	1.2204.800	3.4546.151	4900.118
35 33 Jean-Marc AVEZOU	BMW 2800 CS 1968	1.5642.450	5152.200	1.0214.640	3.5049.290	5403.256
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	Chevron B16 1970	5937.368	1.1115.000	1.4652.500	3.5744.868	6100.835
38 51 Paolo CAVAIERI / Maurizio BIANCO	Ferrari 360 GTB Competition 1970 (C)	1.0922.534	1.1731.200	1.3301.440	3.5955.174	6109.911
39 55 Julien GOUJAT	Chevron B16 1970 (C)	5427.255	1.0533.000	2.1106.000	4.1106.255	11420.222
40 2 Peter VÖGELE	Chevron 917 1970	1.2327.237	1.1657.000	1.3220.400	4.1244.637	11558.603
41 50 Carlos de QUESADA / Scooter GABEL	Lola T70 Mk.38 Spyder 1969	2.0815.000	1.1115.000	1.2530.000	4.4500.000	14813.966
42 86 Bruno VIEREN / Olivier BOUGRAT	Chevrolet Corvette C3 1969 (C)	1.1043.656	1.1731.200	2.3502.400	5.0317.256	20631.223
43 66 Arnaud HAEFELIN / Tom DAUNAT	Ligier JS2 1972	1.2351.504	1.1948.000	2.3936.000	5.2215.504	22629.470
44 19 Rolf SIGRIST / Nigel GREENHALL	Chevron B19 1971	3.1639.000	1.0533.000	1.0533.000	5.2745.000	23058.966
45 3 Peter HUIJDEIJER / Christian TRABER	Porsche 911 2.3L ST 1969	5037.735	5334.800	5.2128.800	7.0401.335	40915.302
46 60 Erik JUSTESEN / Christoffer NYGAARD	Lexus 47 1967	5629.657	5551.600	5.3509.600	7.2730.857	43044.823
47 82 Norbert SCHWITZ-KOPF / Joerges WESTHAL / David VERZUBERGEN	Ford Copri RS 2600 1971	5555.717	1.0059.400	6.0556.400	8.0251.517	5.0605.484
48 17 Pierre WISSE / Guillaume OUBRE / Baptiste MARCHEAU / Jeremy DABANCHÉ	BMW 2800 CS 1969 (C)	1.0343.244	1.0059.400	6.0556.400	8.1099.044	5.1353.011
49 36 Rami GUILLOT / Matthieu IZIDI / Claudio RODARO	Porsche 911 2.3L ST 1970	5911.305	1.0316.200	6.1937.200	8.2204.705	5.2518.671
50 35 Philippe TOLLEMER / Christelle TOLLEMER	Alpine A210 1966	1.0322.677	1.0242.000	6.1612.000	8.2216.677	5.2530.644
51 42 Kyle TILLEY	Chevron B19 1971	5136.376	1.0533.000	6.3318.000	8.3027.276	5.3341.342
52 83 Alex MAC ALLISTER / Chris MAC ALLISTER	Chevron B19 1971	5137.520	1.0533.000	6.3318.000	8.3028.520	5.3342.487
53 31 Franco MEINERS	Chevron B16 1971	5259.143	1.0533.000	6.3318.000	8.3150.143	5.3504.110
54 75 Ted TUPPEN	Chevron B16 1970	5346.781	1.0533.000	6.3318.000	8.3237.781	5.3551.748
55 30 David NOGAREDA ESTVILL	Porsche 906 1966	5435.674	1.0533.000	6.3318.000	8.3326.674	5.3640.441
56 73 Francisco SA-CARNEIRO / Antonio SIMOES	Chevron B16 1970	1.0004.307	1.0533.000	6.3318.000	8.3855.307	5.4209.273
57 56 Oliver BRYANT / Phil KEEN	Porsche 910 1967 (C)	1.0149.553	1.0533.000	6.3318.000	8.4040.553	5.4334.520
58 79 Oren NATAF	Chevron B8 1969	1.0151.171	1.0533.000	6.3318.000	8.4042.171	5.4356.137
59 11 Franck TROUILLEARD / Raphaël RONDONI	Porsche 906 1966	1.0339.521	1.0533.000	6.3318.000	8.4230.521	5.4544.487
60 64 Phil MULACEK / Alain VINSON	Ford GT40 1967	1.0655.403	1.0533.000	6.3318.000	8.4546.403	5.4900.370
61 49 Gérard BESSON / Jean-François BESSON	Alpine A220 1969	5614.070	1.0824.000	6.5024.000	8.5502.070	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 VANDERHART / Jean-Pierre GAGLI / Cyril DESPRES	Ford GT40 Mk.1 1969 (C)	1.0512.242	1.1115.000	7.0730.000	9.2357.242	6.2711.208
64 4 Alain RÜDE	Chevrolet Corvette C3 25-1 1968	1.0116.855	1.1149.200	7.1055.200	9.2401.255	6.2715.221
65 14 Pierre Olivier CALENDINI / Christophe CHALOUX / Gil MAILLET	Ford GT40 1969	1.1049.775	1.1115.000	7.0730.000	9.2934.775	6.3248.742
66 52 Romain BELLETESTE	Lola T70 Mk.3 1967	5848.163	1.1406.000	7.2436.000	9.3730.163	6.4044.130
67 8 Martin WACHTER / Toni SEIER	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	Chevron B21 1972	1.0718.831	1.1657.000	7.4142.000	10.0857.831	7.0911.798
69 5 Jörg BRATKE VON BERGEN / Oliver LOUISODER	Ferrari 360 GTB Competition 1970	1.1432.965	1.1731.200	7.4507.200	10.1711.365	7.2025.232
70 20 Eric EXCOFFIER / Clément EXCOFFIER	Chevrolet Corvette C3 1969 (C)	1.1182.246	1.0419.200	7.4507.200	10.2118.466	7.2432.832
71 41 Rory JACK	Lola T70 Mk.3 1967	9.2925.800	1.0316.200	1.1555.440	11.4837.440	8.5151.406
72 34 Benjamin HATTON	Chevron B8 1969	9.4937.000	1.0533.000	1.0533.000	12.0103.000	9.0416.966
73 48 Ronald LENTERS	De Tomaso Pantera Gr. IV 1971	5.4830.400	1.1731.200	7.4507.200	14.5128.800	1.5442.766
74 65 Mario SALA / Silvio PERLINO	Porsche 906 1966	8.2244.400	5551.600	5.3509.600	14.5345.600	1.5659.566
75 40 Jean FAULAN / Renaud LECHALIER	Porsche 914/6 1972	9.2925.800	1.0316.200	6.1937.200	16.5219.200	3.5533.166
76 7 Maxime CASTELAIN	Porsche 906 1966	9.4937.000	1.0533.000	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	4.0313.966
78 63 David HART / Olivier HART	Ferrari 512 M 1971	10.4115.000	1.1115.000	7.0730.000	19.0000.000	4.0313.966
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	4.0313.966
80 84 Nick CHESTER / Robin WARD	Lola T70 Mk.3 1967	11.0634.000	1.1406.000	7.2436.000	19.4536.000	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 avons 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 !

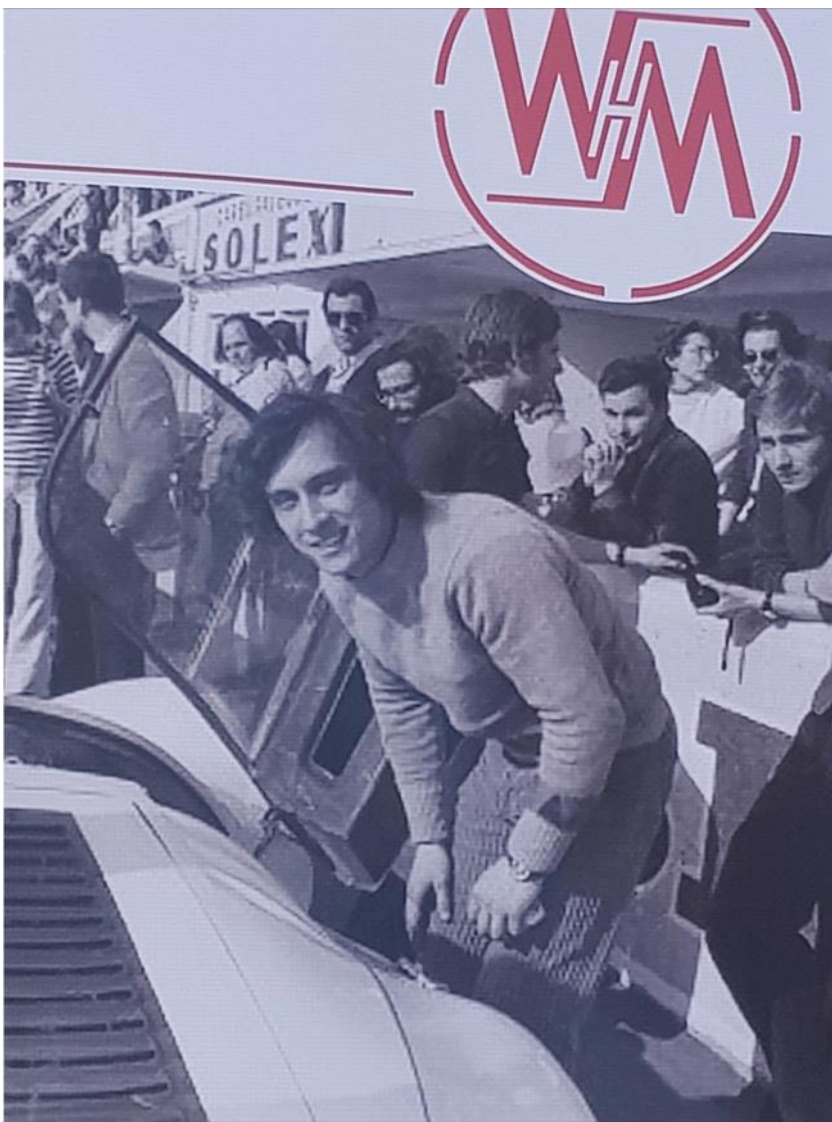
"Suivre le développement et la mise au point de la voiture tant au niveau de la motorisation qu'au niveau du châssis fut très intéressant, mais piloter la P70 sur le circuit du Mans est tout simplement magique.

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

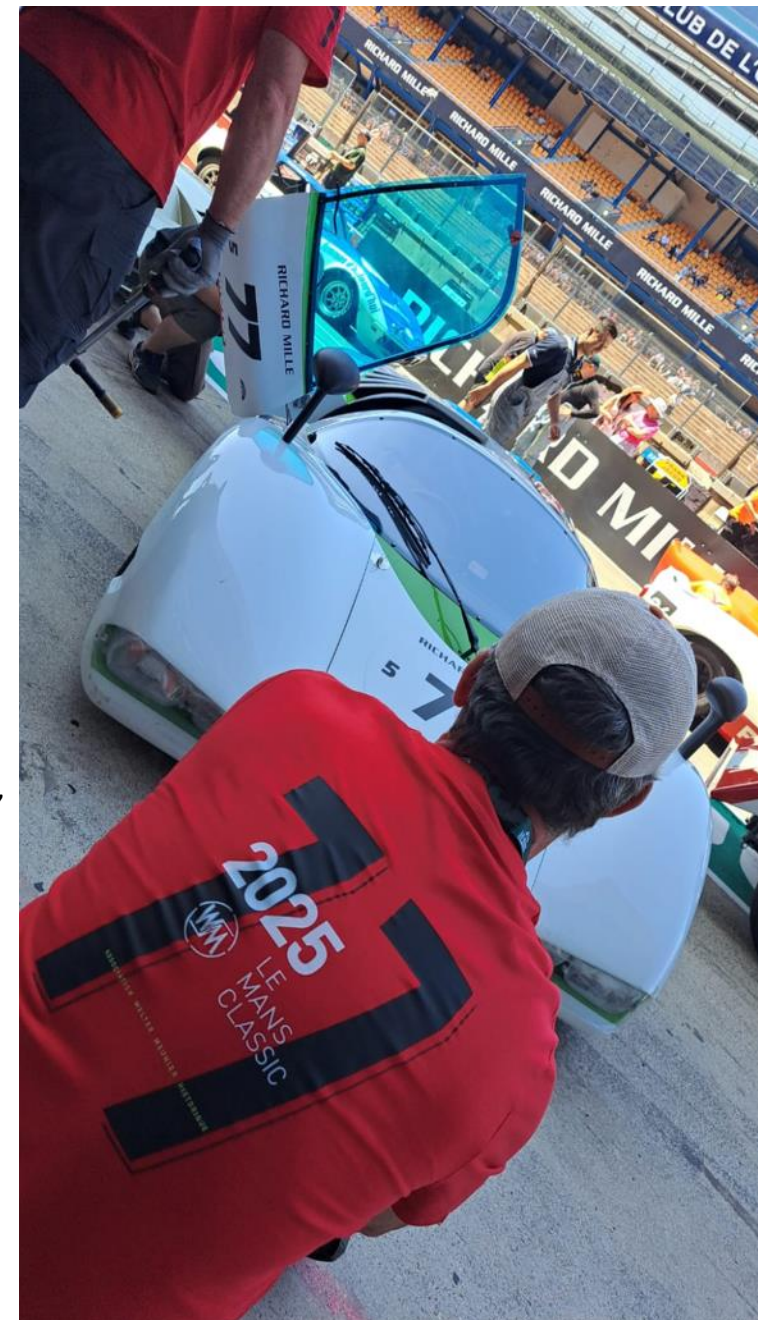
Après près de cinq années de travail acharné, de recherches minutieuses et d'une passion sans faille, l'équipe WM Historique a réussi son pari : ramener la légendaire WM P70 sur le circuit mythique du Mans.

Présentée pour la première fois il y a cinquante cinq ans, la P70 retrouvait en 2025 la piste mancenne, 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 ! »

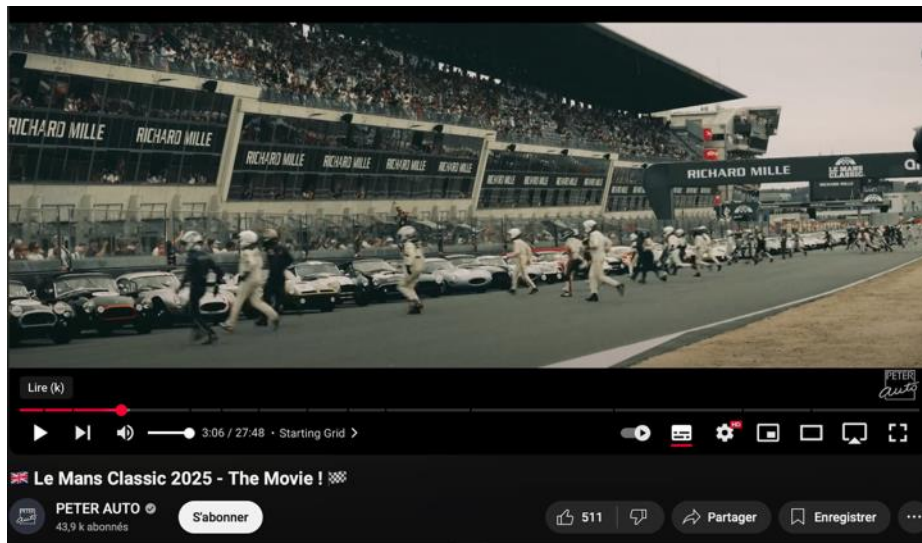
Jean Christophe BOLLE-REDDAT



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
duto



Rondeau M382 (Groupe C)

REPORTAGE Le Mans Classic

ASSOCIATIONS DE BIENFAITEURS

Dans un milieu de la course historique qui ne cesse de se professionnaliser, deux groupes d'irréductibles passionnés misent sur le bénévolat et le mécénat pour remettre en piste des pépites du patrimoine sportif français. Nous avons suivi d'Alain Pernet Photos Laurent Villaran

Par Alain Pernet Photos Laurent Villaran



WM P70



D

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-construteur, 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 jusque-là 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 mécènes 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 Belou, l'ancien directeur technique, basé dans les environs du Mans. Tels des scouts toujours prêts, lui, Daniel Ménagé ainsi que deux mécaniciens se sont pleinement investis dans l'opération : « Se retrouver à travailler sur une auto que l'on a fabriquée quarante ans plus tôt, c'est très émouvant, confesse Daniel Ménagé, qui fut responsable chaudronnerie de l'équipe de 1975 à 1985. Mais c'est une nostalgie positive : ça m'a rejoint ! 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. Car, 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 refait plus tard, explique Philippe Belou. En attendant, on nous a prêté un moteur... »



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.



"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





Frédéric Greiling (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).



DPN

"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



et nous avons pu effectuer deux séries d'essais au Vigeant et à Lurcy-Lévis pour mettre la voiture au point. » « Fier de cette auto rouler a pour moi été le plus émouvant, confesse Hubert Rohée. Tout le monde avait les larmes aux yeux, même les plus durs à cuire ! »

C'est Nicolas Beloué – fils de Philippe et très impliqué dans la recherche de mécènes – qui a été le premier à en prendre le volant, suivi de Bastien Brière, quatre participations aux 24 Heures du Mans et ancien lauréat du Prix Jean Rondeau.

Arborant une superbe livrée créée par l'artiste mancoeur Tiziano et frappée d'un n° 80 faisant référence à la victoire de Jean Rondeau, la M382 a pu – comme prévu – vrombir à nouveau sur le grand circuit mancoeur à l'occasion du Mans Classic, début juillet. « Les premiers essais se sont bien déroulés, souligne Bastien Brière. La voiture est engagée dans la course destinée aux Gr C et je pense que c'est la plus vieille du plateau. Malgré ça, nous avons signé le 19^e chrono sur 31 sans vraiment "taper dans la voiture". C'est encourageant. Honnêtement, je suis surpris par son comportement. Je m'attendais à quelque chose d'un peu plus rustique. » Malheureusement, la deuxième séance d'essais vient couper l'enthousiasme général. Au bout de deux tours, un inquiétant panache bleu s'échappe du moteur. Nicolas Beloué n'a d'autres choix que de la ramener au stand. L'inspection du moteur n'aboutit à aucune solution immédiate. Fin de la séance. Mais le lendemain matin, le problème n'est toujours pas résolu. Au moment de rejoindre la prégrille, la Rondeau n° 80 reste sous la tente. Un véritable coup de massue : « Il y a trop de dégâts au moteur pour rouler, constate le président. Nous sommes tous très déçus. Tout le monde s'était tellement investi ! Heureusement, Le Mans Classic sera de nouveau organisé dès l'année suivante pour les voitures de cette période. Ça nous offre une perspective sans devoir attendre deux ans... »

Alors que l'Association Jean Rondeau commence à remblayer son matériel, le commando WM Historique, installé dans le paddock du plateau 5, est – lui – toujours en pleine effervescence. Il s'est lancé dans un défi d'une autre nature : faire courir une récréation ! Pierre Rémond, président de l'association, nous présente cette ambitieuse aventure : « Après le décès de Gérard Welter, en 2018, nous étions un certain nombre d'anciens de l'équipe à vouloir inventer une suite à l'aventure. Le plus ancien de la bande a eu l'idée de refaire la P70. Ça nous a paru être vraiment une bonne chose parce que la voiture est magnifique. Même si c'est un proto, ça reste une auto de conception relativement simple et abordable. Nous n'avons pas mis longtemps à nous décider et nous sommes repartis dans le même schéma que lorsque nous courions à l'époque : un petit groupe de bénévoles, passionnés, dont beaucoup d'anciens de l'automobile, notamment de chez Stellantis. » La marque qui détient le record de vitesse du circuit des 24 Heures (407 km/h en 1988) suscite décidément beaucoup d'intérêt puisque

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 ! » assume 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'arcade 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 Jean 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 un 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 Monthéry et sur des aérodromes, la P70 avale cette fois les Hunaudières sans rechigner.

« Ce week-end, c'est notre premier vrai roulage en condition de course, indique Frédéric Greiling, 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^e, 57^e et 32^e)... 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 fur et à mesure. Ça marche super ! » Au cumulé, la WM a terminé à une inattendue 38^e place : « On rêvait 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 régulières que des voitures qui sont sur le plateau depuis des années. On est très contents. »

Après une telle entrée en matière, la bande de 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 Monthéry, 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 Tarling

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

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

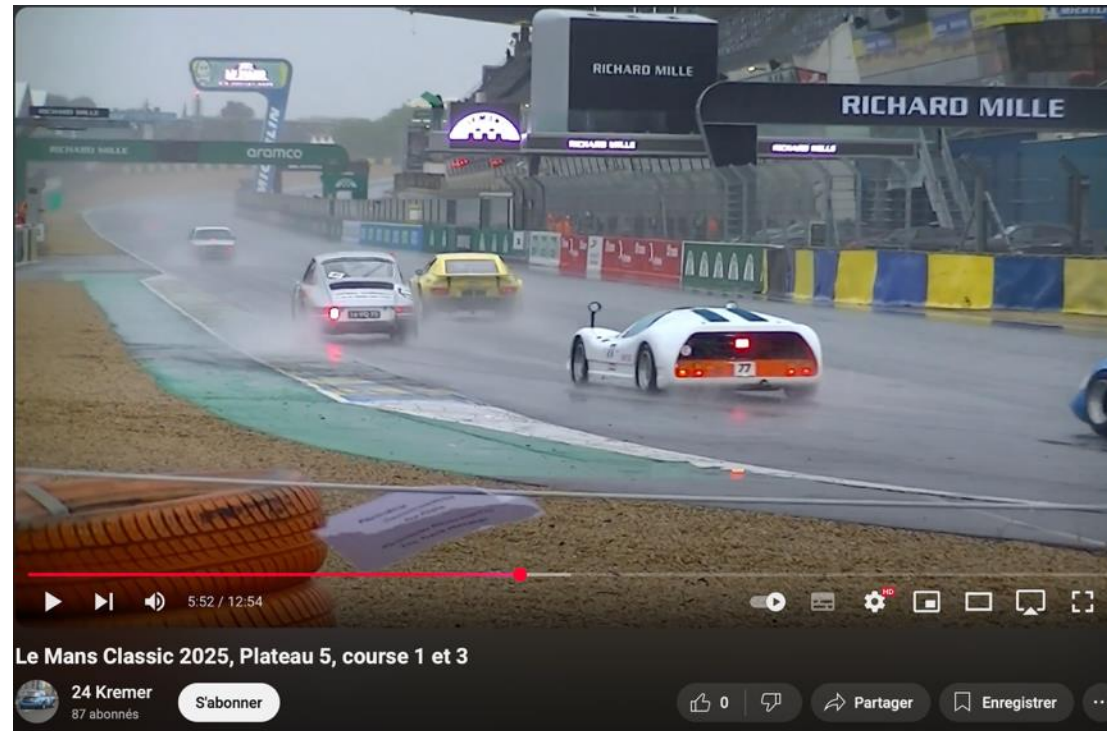
<https://newsdanciennes.com/le-mans-classic-2025-3e-jour-en-course-et-en-parade/>

<https://newsdanciennes.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://newsdanciennes.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 / RACINGSHOOTS

RACINGSHOOTS

Peter Auto

Le Mans Classic 2025

Ford GT40

Porsche domination Le Mans



La P70 dans le Saint des Saints



L'AVENTURE
PEUGEOT



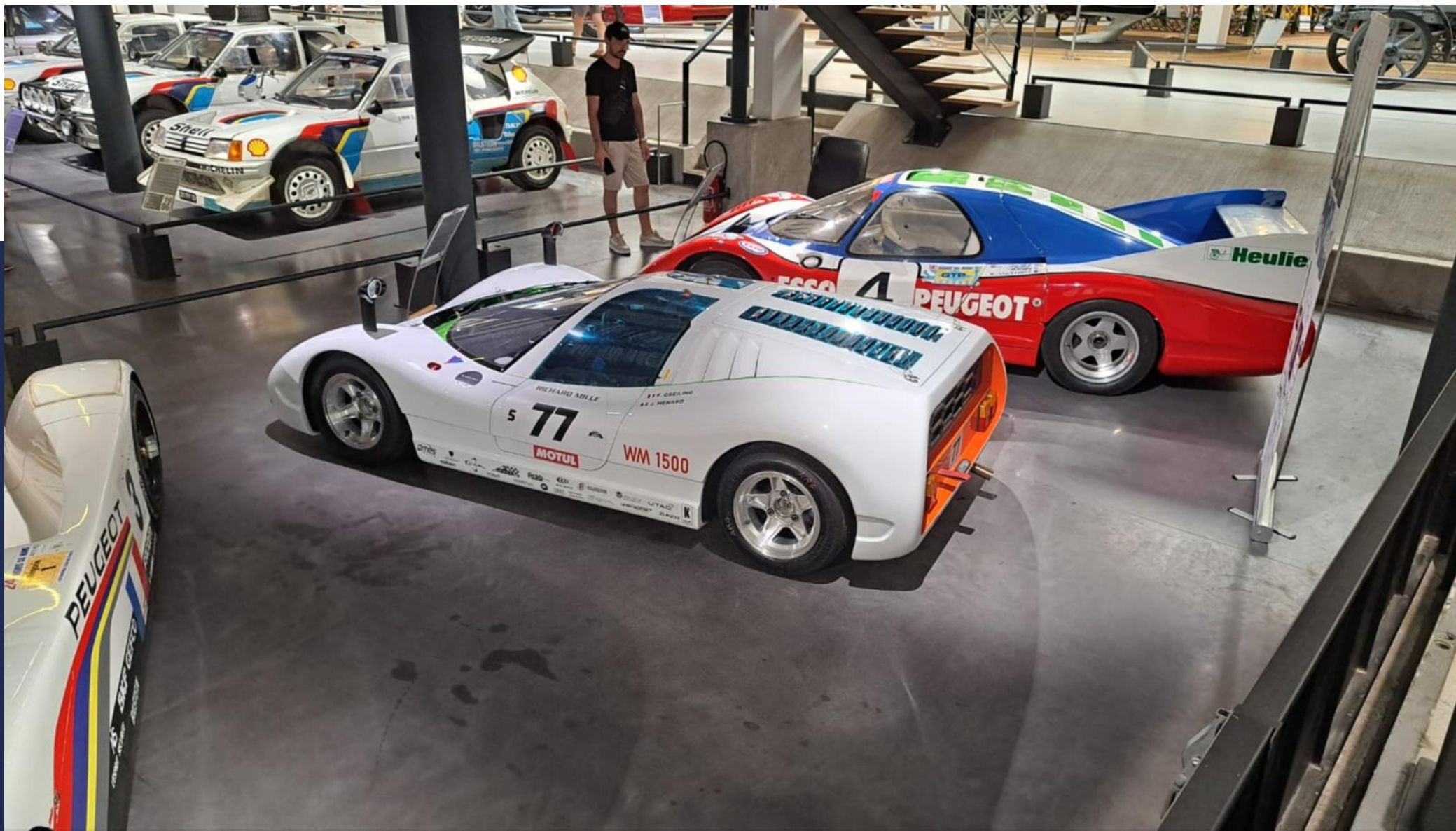


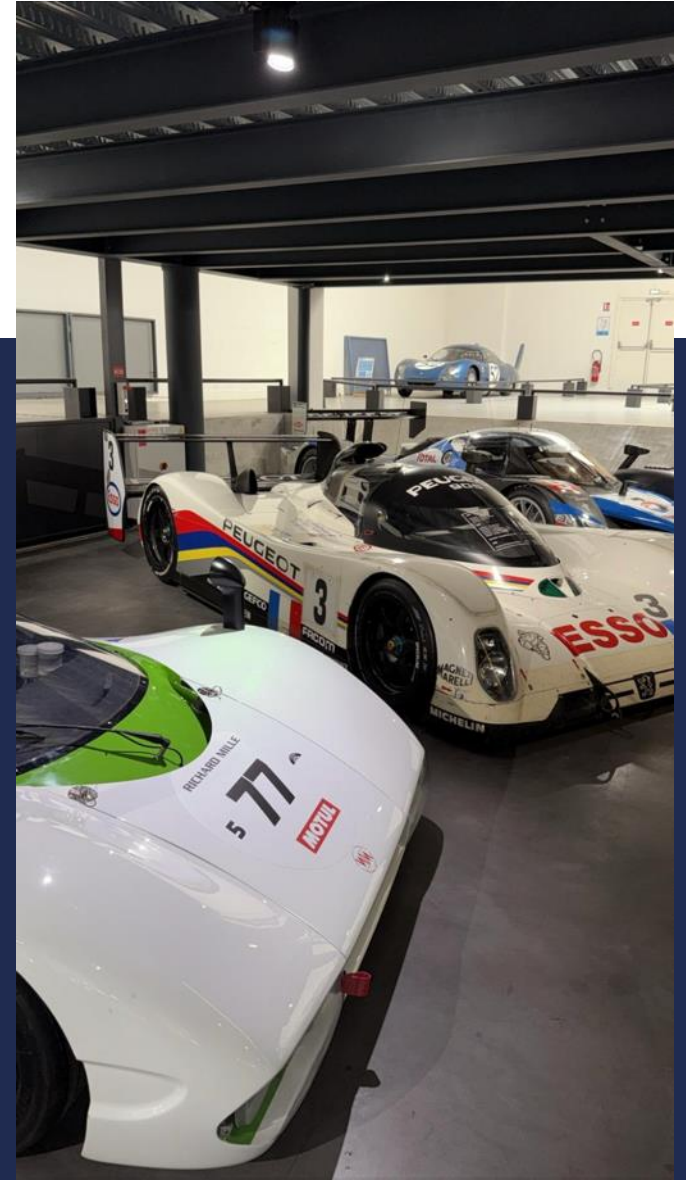


















AUTODROME DE MONTLHERY

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.

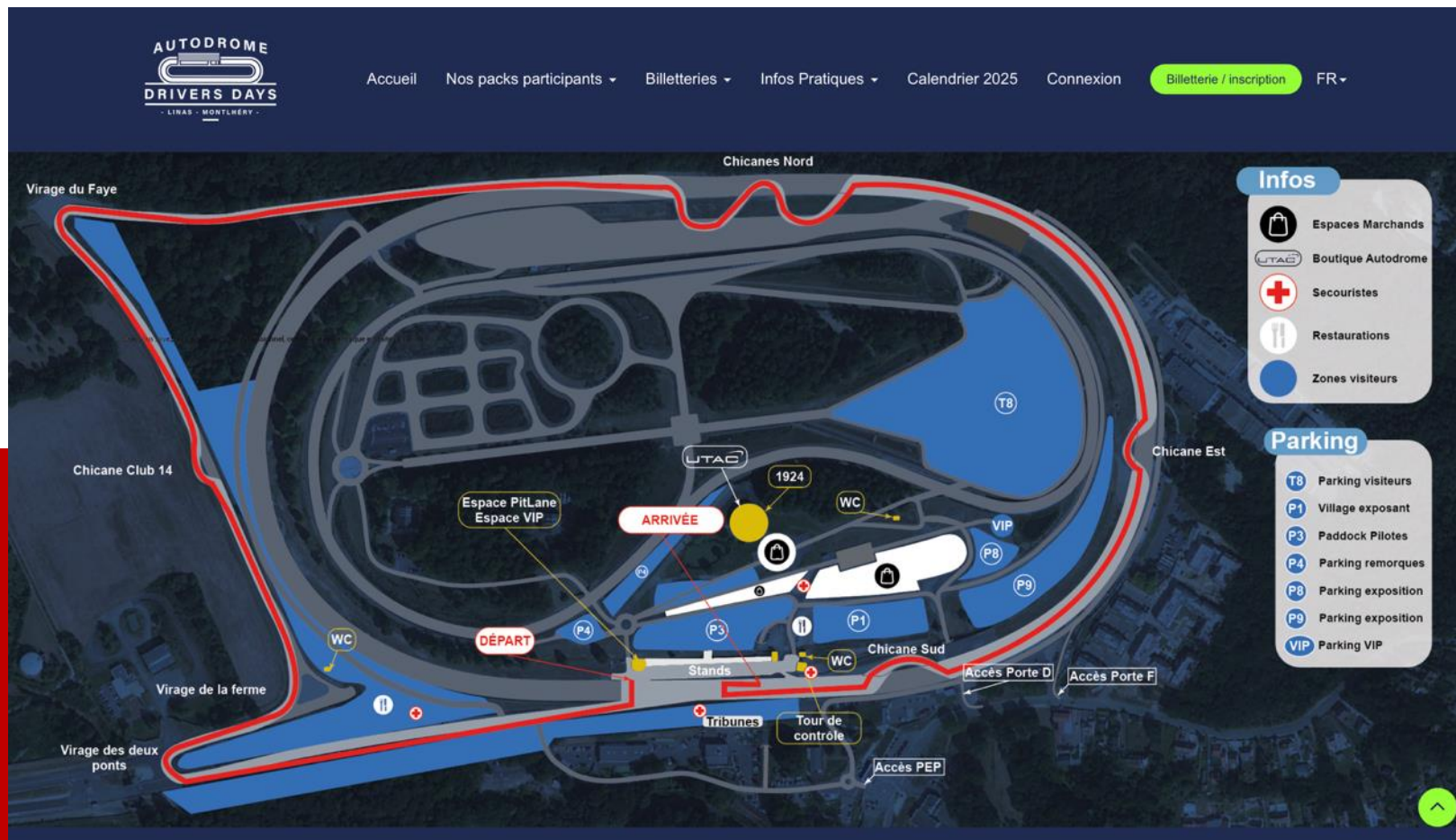
Il rassemblera des véhicules historiques et modernes qu'ils soient taillés pour la piste ou emblématiques du quotidien.

Que vous soyez 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>



ENEZ 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