

1951

PORSCHE et la clé à gauche

Dessins
Daniele Fabiani
Couleurs
Sarah Collela

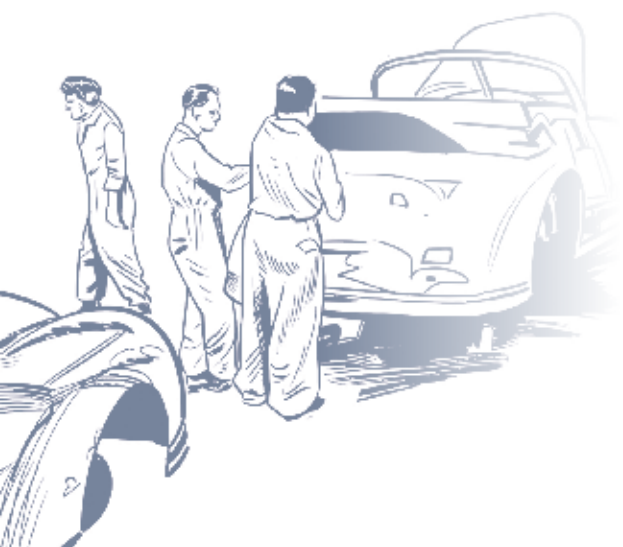
Porsche 911, le modèle emblématique de la marque, bénéficie d'un halo de légende selon laquelle la clé de contact aurait été volontairement placée à gauche...



© DR

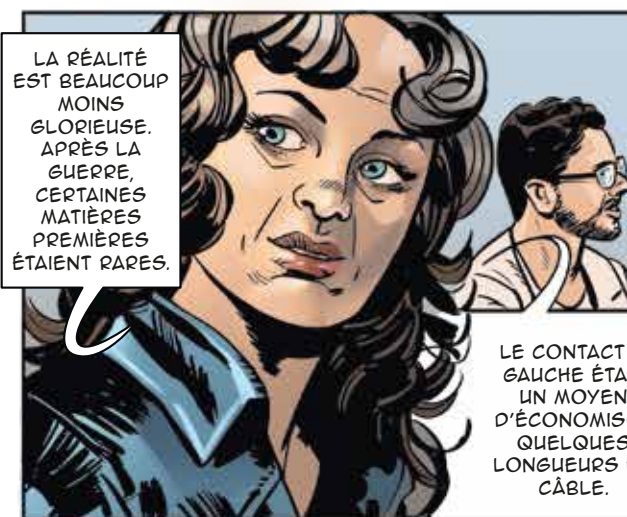


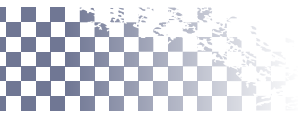
© DR



Dès son lancement, la 911 remporte de nombreuses courses automobiles. Au fil des années, Porsche introduit des améliorations et chaque nouveau modèle est plus puissant que le précédent. En 1968, le véhicule gagne ainsi 10 chevaux et atteint allègrement les 210 km/h, ce qui est pour l'époque exceptionnel.







LE MANS dans le monde



© Archives ACO.

Dans l'histoire de la compétition automobile, il existe des épreuves qui ont fêté leurs 100 ans, comme les 24 Heures du Mans en 2023. Tout commence par une météo pluvieuse, les 26 et 27 mai 1923, au Mans, où se dispute le Grand Prix d'Endurance de 24 Heures, sur un tracé de plus de 17 kilomètres. Pour la 1^{ère} édition, 33 véhicules sont engagés, pour 17 marques, et 30 seront à l'arrivée, instaurant ainsi un record de fiabilité. Depuis 1923, le laboratoire technologique que constitue la course des 24 Heures du Mans rencontre un succès jamais démenti.

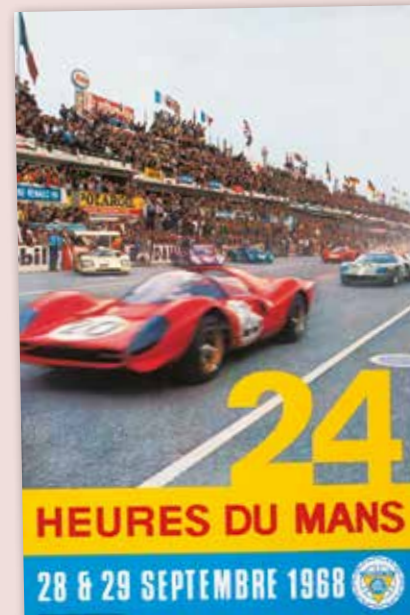
Petit inventaire non exhaustif des autres compétitions comptant parmi les pionnières et toujours en activité. Souvent associées aux 24 Heures du Mans, dans les références légendaires de la Triple Couronne, les 500 Miles d'Indianapolis se sont tenues pour la première fois en mai 1911, avec un tracé au revêtement recourant aux briques pour plus de résistance. Les organisateurs voulaient faire de cet événement un rendez vous singulier et remarquable chaque année, se demandant si la course devait se dérouler sur 24 Heures ou 1000 miles... Finalement, le format de 500 miles fut retenu,

estimant qu'il s'agissait de la distance que pourraient couvrir les autos avant la tombée de la nuit. Restons aux États-Unis pour la fabuleuse Course de côtes de Pikes Peak, instaurée en 1916, soit 12 ans après la Course de Côtes du Mont de Washington, ou encore les 24 Heures de Daytona dont la première édition se tint en 1966. Les 12 Heures de Sebring sont nées en 1952 et comme les 24 Heures du Mans ont pour recordman, Tom Kristensen qui a gagné 6 fois la classique floridienne et 9 fois la sarthoise.



En Europe, on notera qu'à Monaco, le 1^{er} Grand Prix de Monaco se déroula en 1929, avant d'intégrer le Championnat du Monde de F1 en 1950 (1^{ère} saison). À l'exception de 2020, et pour des raisons de sécurité sanitaire liées à la pandémie de la Covid 19, le Grand Prix de F1 de Monaco a toujours eu lieu depuis 1950. Ayrton Senna est le détenteur de record de victoires en Principauté, avec 6 victoires. On remarquera que la compétition rallye, le Rallye automobile de Monte-Carlo se court depuis 1911.

Une course incontournable...



© Archives ACO.

La course mancelle est internationalement connue et reconnue. À tel point qu'en 2012, le très sélect *National Geographic* avait retenu les 24 Heures du Mans comme l'événement sportif numéro 1 dans le monde auquel tout amateur de sport se doit d'assister au moins une fois dans sa vie. L'épreuve devançait alors les Jeux Olympiques, la Coupe du Monde de football, le Super Bowl, la finale NBA (basket-ball), The Masters (golf), l'Open d'Argentine (polo), le tournoi de Wimbledon (tennis), les World Series (baseball) et le Grand National (équitation, steeplechase) en Angleterre. Dans ce classement très nord-américain, les 24 Heures du Mans étaient non seulement l'unique course automobile mais aussi le seul événement français.

... qui inspire !

Les 24 Heures du Mans est l'une des trois courses les plus prestigieuses au monde avec le Grand Prix de Monaco et les 500 miles d'Indianapolis. Souvent redoutée, toujours révérée, la course mancelle a même inspiré d'autres courses et championnats qui lui rendent hommage. Ainsi, Petit Le Mans a été créé en 1998 sur le circuit de Road Atlanta, en Géorgie. Cette compétition se court sur 1000 miles ou 10 heures max.



Affiche du Grand Prix Monaco de 1957.



Course 4, Asian Le Mans Series, Yas Marina Circuit, Abu Dhabi, Emirats Arabes Uni. © United Autosports

... MÊME EN ASIE !

L'intérêt des constructeurs asiatiques, désireux de disputer des courses d'endurance, s'est au fil du temps exacerbé. Pour répondre à leurs attentes et leur permettre de se préparer, l'Automobile Club de l'Ouest, organisateur de ces fameuses 24 Heures, a bâti une véritable pyramide donnant à un concurrent la chance de débiter dans la discipline à travers différents championnats ou séries, avec pour seul objectif, un engagement aux 24 Heures du Mans. Pour récompenser les concurrents et les accompagner dans les différentes étapes à franchir, l'ACO a mis en place un système d'invitations aux 24 Heures pour les meilleurs, dans différentes catégories.

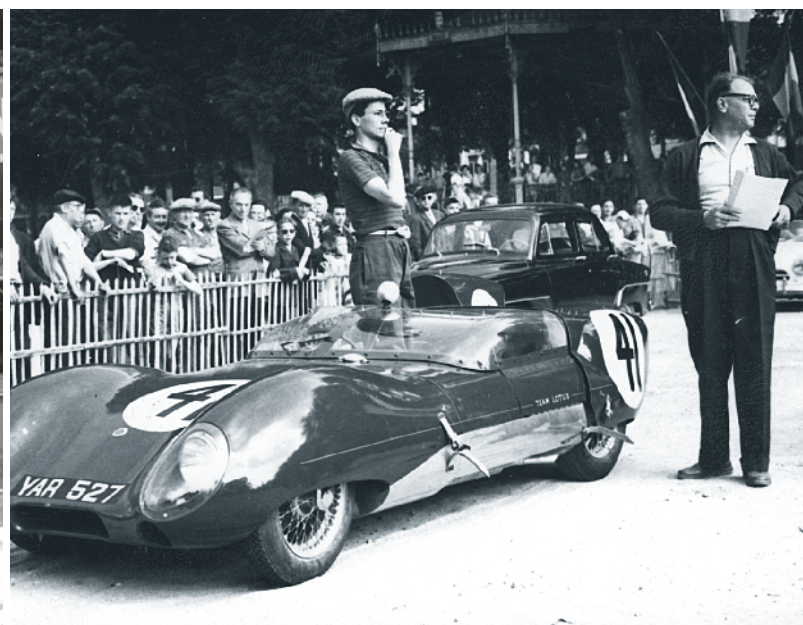
Pour évoluer en Endurance, Esprit Le Mans, différentes compétitions, entre autres, existent : l'European Le Mans Series, l'Asian Le Mans Series et le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA (WEC).

1957

Pousser LA LOTUS



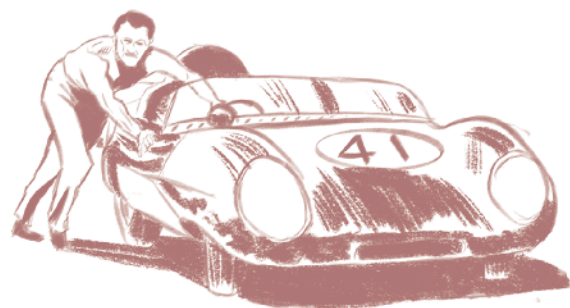
Masson à droite.



© Archives ACO.

Dessin & couleur
Dario Formisani

Roger Masson fait partie des légendes de la célèbre course. Au cours de sa carrière, le pilote originaire d'Eure-et-Loire a pris dix fois le départ de la classique sarthoise. Il s'était fait remarquer par un épisode haut en couleurs...



En 1957, tout au bout des Hunaudières, la petite Lotus XI 750cc N°41 de Roger Masson est signalée en panne. Au stand c'est la consternation. Le plus dur était fait, la nuit s'était parfaitement déroulée et, là, tout semble perdu. Mais bientôt, l'espoir renaît car il ne s'agit que d'une banale panne d'essence. Le problème est que la voiture se trouve à près de 7 kilomètres du stand et que son pilote n'a droit à aucune aide extérieure. La chaleur, en ce milieu de matinée, est torride. Alors Masson, après avoir enlevé sa chemise, entreprend de pousser la Lotus.



CIRCUIT DU MANS, LE 22 JUIN 1957, À L'APPROCHE DU DÉPART DE LA COURSE.

FERRARI, ET ASTON MARTIN ENTRE AUTRES, N'ONT QU'UNE IDÉE EN TÊTE, METTRE FIN À LA DOMINATION DES JAGUAR.



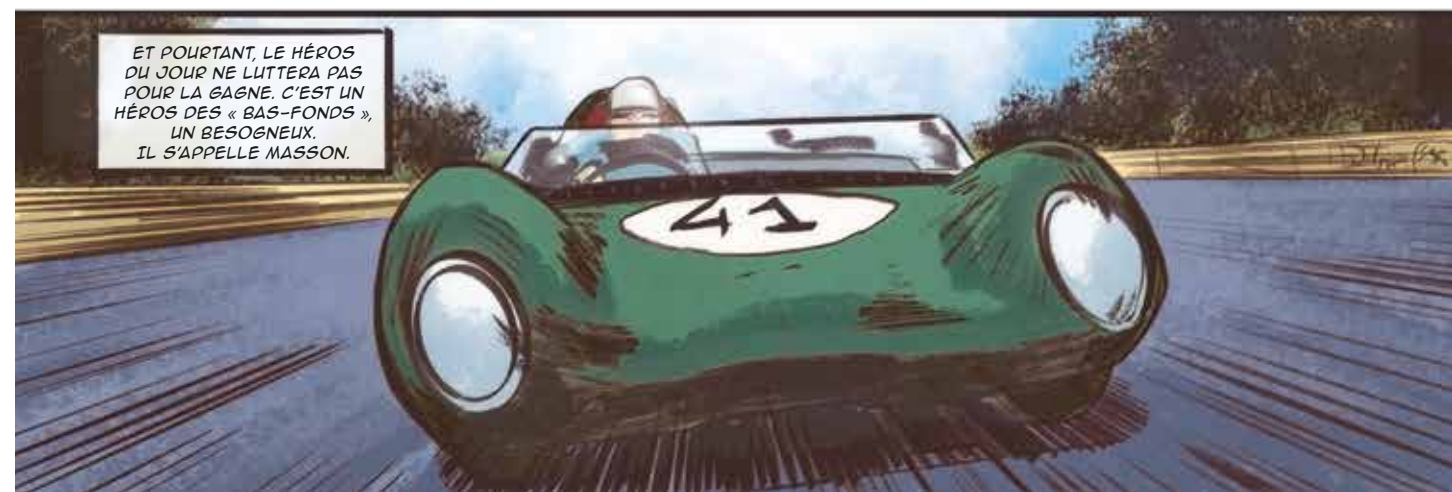
LE DÉBUT DE COURSE SEMBLE LAISSER PENSER QUE LES FERRARI, ULTRA-RAPIDES, VONT POUVOIR RIVALISER.



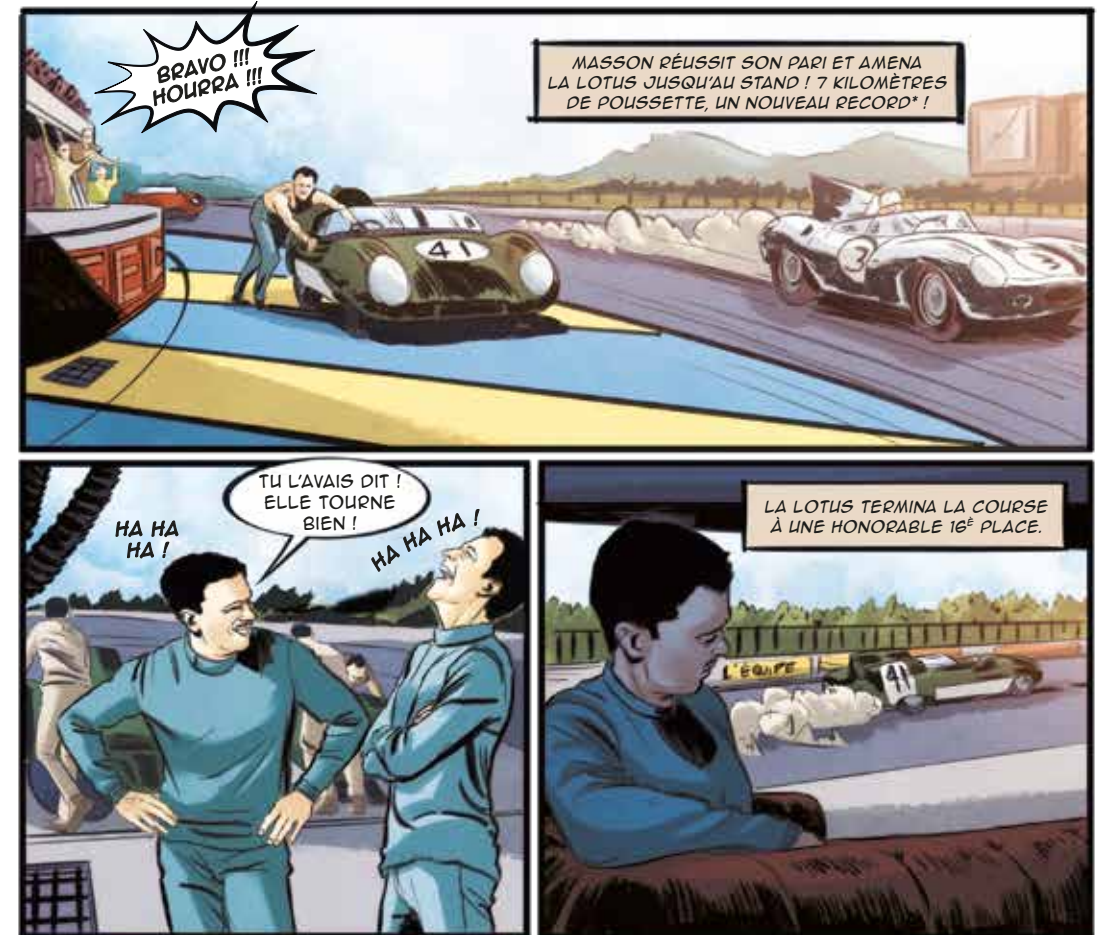
LE SUSPENSE SERA FINALEMENT DE COURTE DURÉE. APRÈS 3 HEURES DE COURSES ET QUELQUES ABANDONS, LES JAGUAR DOMINENT OUTRAGEUSEMENT LA COURSE.



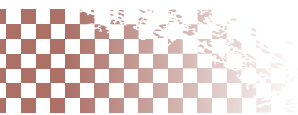
ET POURTANT, LE HÉROS DU JOUR NE LUTTERA PAS POUR LA GAGNE. C'EST UN HÉROS DES « BAS-FONDS », UN BESOIGNEUX. IL S'APPELLE MASSON.





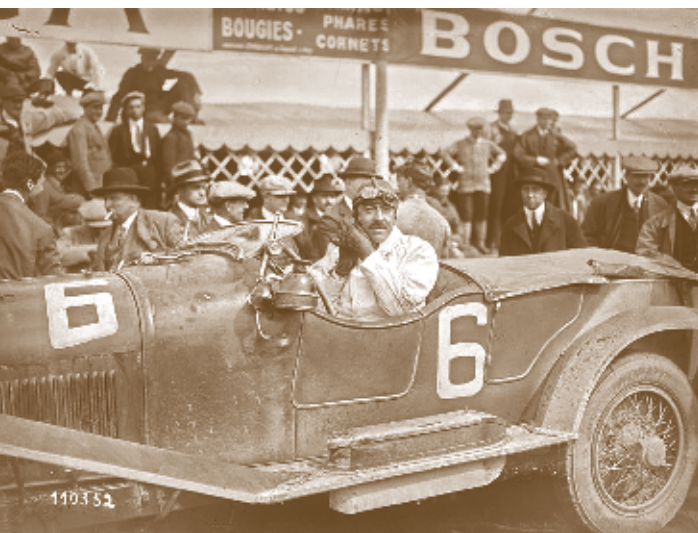


*RECORD JAMAIS BATTU ET QUI NE LE SÉRA PLUS PUISQUE DEPUIS UN CRASH TRAGIQUE EN 71 SUR LE CIRCUIT DE BUENOS AIRES, LA POUSETTE EST DÉSORMAIS INTERDITE.



LES DUELS légendaires

Pour qu'une affiche soit belle, elle doit compter plusieurs acteurs. Aux 24 Heures du Mans, certaines éditions ont été marquées par des duels inoubliables. Le casting est trop important pour figurer dans son intégralité dans ces quelques lignes, aussi avons-nous opté pour une sélection. Qui dit sélection, dit non-sélection, alors par avance, soyez indulgents pour les duels absents.



André Rossignol aux 24 heures du Mans 1926 sur Lorraine-Dietrich.

1926 : Lorraine contre Bentley

Sur le papier, le scénario est simple : les Lorraine Dietrich, gagnantes en 1924 et 1925, font face aux Bentley, victorieuses en 1924. Les deux marques alignent trois machines. En course, chacune fait montre de ses qualités, c'est pourtant les 3 Lorraine qui signent un triplé. Bentley prendra sa revanche, en s'imposant en 1927, 28, 29, 30.



La Ferrari 375 Plus de Trintignant-Gonzales.
© Archives ACO.

1954 : Ferrari contre Jaguar

Même si rapidement l'affrontement Ferrari-Jaguar se limita à une voiture de l'un face à une voiture de l'autre, la bataille entre la Ferrari 375 Plus de Trintignant-Gonzales et la Jaguar D de Hamilton-Rolt fut incertaine jusqu'au bout. Seulement une minute trente séparait les 2 concurrents à l'arrivée. Et même si une rumeur stipulait un arrêt au stand pas tout à fait réglementaire chez Ferrari, les Anglais de Jaguar se sont refusés à porter réclamation.



La Jaguar D de Hamilton-Rolt. © Archives ACO.



La Ford GT 40 de 1966. © Sicnag (CC BY 2.0).

1966 : Ford versus Ferrari

Cet épisode a fait coulé beaucoup d'encre et suscité les passions. Plusieurs ouvrages et un film hollywoodien (avec Matt Damon et Christian Bale) lui ont été consacré. Italiens contre Américains, marque sportive sélective contre constructeur populaire : deux visions de l'automobile s'affrontent. Ferrari, forte de 9 succès déjà dans la Sarthe, ne peut accepter l'arrogance américaine incarnée par la Ford GT 40. D'abord, en pole position et détentrice du meilleur chrono en course en 1965, Ferrari sombre à cause d'un problème de fiabilité et de consommation excessive. En 1966, Ford aligne des machines robustes et rapides et parvient à éliminer Ferrari, tant et si bien que la ligne d'arrivée a des airs de parade Ford. Premier succès pour l'écurie qui les collectionnera ensuite. Pour Ferrari, 1965 est sa dernière victoire au général au Mans, en attendant peut-être une prochaine en LMH. À noter qu'en 1969, c'est contre Porsche que Ford trouvera un autre adversaire.

1973 : Matra contre Ferrari

La victoire du duo Pescarolo-Larrousse sur la Ferrari F312 PB de Merzario-Pace constitue le deuxième succès de Matra aux 24 Heures. La machine française est le symbole d'une époque industrielle particulière.

1992 : Toyota contre Peugeot

TS010 contre 905, Toyota contre Peugeot, les deux constructeurs courent après un premier succès dans la Sarthe. La marque au lion s'est déjà essayée en 1991 face à un panel d'adversaires comme Mazda, Sauber-Mercedes, Jaguar, Porsche... De cette première confrontation franco-nippone, Peugeot sort gagnant et répétera ce succès avec encore plus d'ampleur en signant un triplé en 1993.

2011 : Audi contre Peugeot

C'est un duel de prototypes diesel fermés entre la R18 TDI et la 908 HDi d'Audi et de Peugeot. Depuis 2007, ces deux équipes s'affrontent, chacune avec ses qualités. Des voitures éprouvées pour les Allemands, des autos ultra rapides pour les Français. Cette édition figure parmi les plus haletantes puisque 13 secondes séparent les vainqueurs allemands de leurs seconds français. Jusque dans les ultimes mètres, les manœuvres entre les pilotes en piste régaleront le public, notamment la passe d'armes entre Benoît Tréluyer et Simon Pagnaud. En cinq duels, Audi totalise quatre victoires contre une à Peugeot.



© Archives ACO.

2016 : Toyota contre Porsche

À l'ère de l'hybridation, Toyota, toujours en quête d'un succès en Sarthe, aligne des TS050 face à des Porsche 919 Hybrid et des Audi R18. Alors que ce premier succès semble acquis pour le constructeur japonais, stupeur, la voiture numéro 5 de Nakajima-Davidson-Buemi apparaît au ralenti sur tous les écrans du circuit. La Porsche numéro 2 de Dumas-Lieb-Jani qui s'était déjà résignée à terminer 2e de cette édition récupère les commandes de la course et le trophée ! Starter de la course, Brad Pitt, habitué aux scénarios les plus fous au cinéma, ne pouvait imaginer cette issue inattendue !



© Archives ACO.



Jean RONDEAU

Dessins
Carlos Valdeira
Couleurs
Luigi Zitelli

Jean Rondeau naît le 13 mai 1946 au Mans. Il a la passion de l'automobile chevillée au corps et deviendra pilote et constructeur. En 1980, c'est la débandade dans la team ! Sa voiture est à la peine sur les essais libres, tourne mal et on s'interroge pour la présenter en course...



© DR

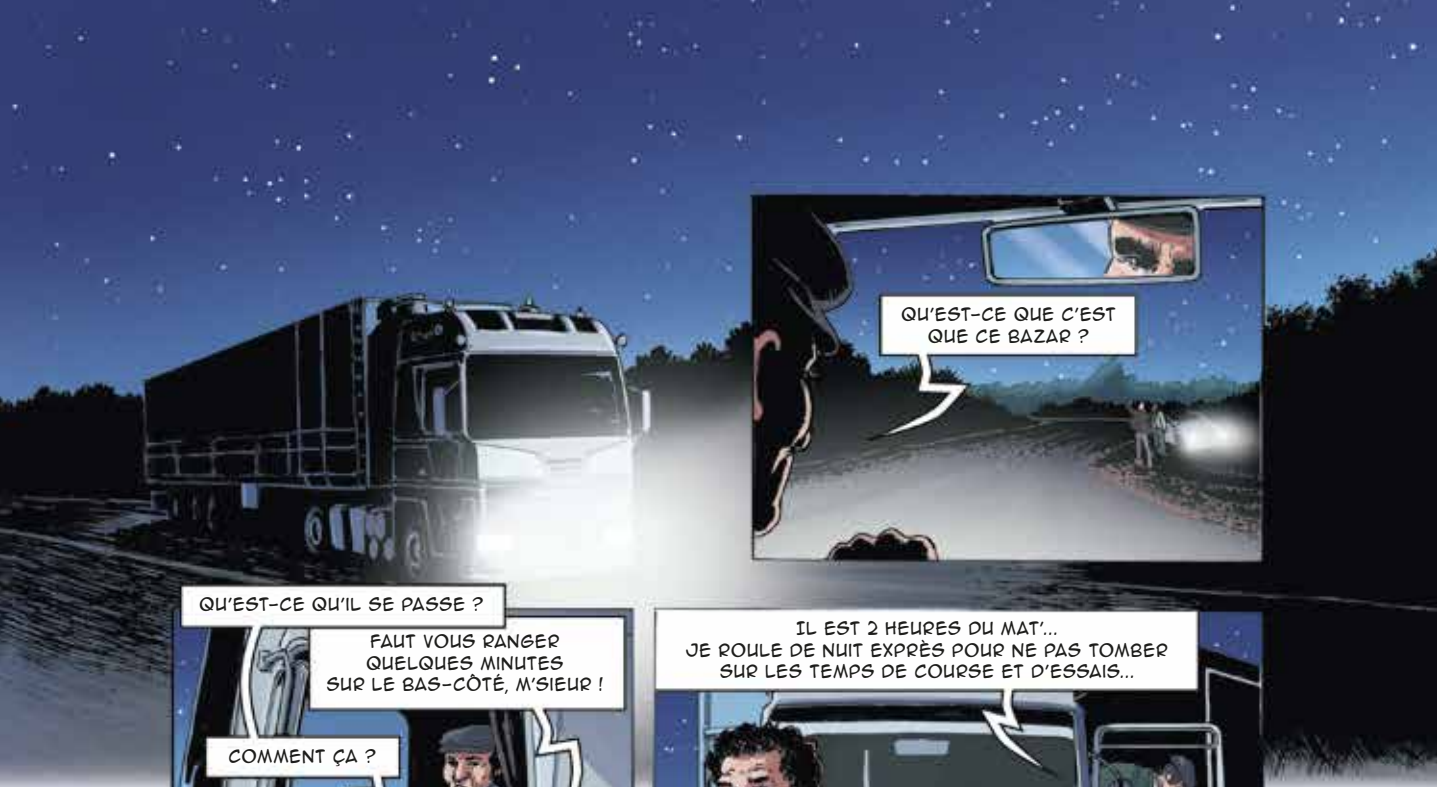


© DR

Loin de se décourager, le pilote décide de la conduire pour mieux cerner ce qui cloche. Alors, à 2 h du matin, Rondeau aligne « la bête » au début de la ligne droite des Hunaudières, qui était pourtant rendue à la circulation normale (il s'agit de la route Le Mans-Tours). Des comparses ont été placés aux différents accès pour prévenir poids lourds et automobilistes qu'un furieux s'apprête à faire des allers-retours à 250 km/h. Et il s'élance. Le vacarme dans la tranquille nuit d'été est assourdissant.



* JEAN RONDEAU, PILOTE-CONSTRUCTEUR.



QU'EST-CE QUE C'EST
QUE CE BAZAR ?

QU'EST-CE QU'IL SE PASSE ?

FAUT VOUS RANGER
QUELQUES MINUTES
SUR LE BAS-CÔTÉ, M'SIEUR !

COMMENT ÇA ?

C'EST JUSTE QUE...
Y'A UN FOU FURIEUX
QUI VA PRENDRE LA LIGNE DROITE
À 250 KM/H...

IL EST 2 HEURES DU MAT'...
JE ROULE DE NUIT EXPRÈS POUR NE PAS TOMBER
SUR LES TEMPS DE COURSE ET D'ESSAIS...

IL EST CHEZ VOUS
DANS MOINS
DE 3 MINUTES...



J'AI TROUVÉ LES GARS !
J'AI TROUVÉ !



DÈS LE PETIT MATIN, RONDEAU FAIT VENIR
LA PIÈCE DÉFECTUEUSE DE BELGIQUE.



LA CONFIANCE REVIENT DANS LE CLAN RONDEAU...
À FOND LA GOMME !

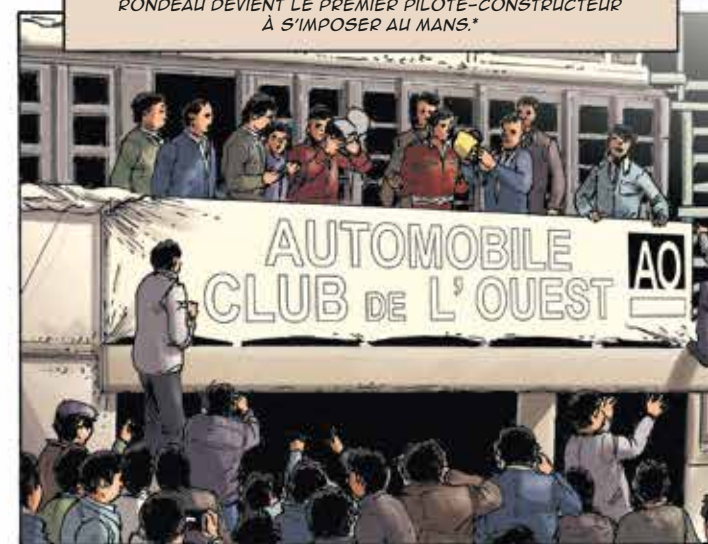


ET UNE FOIS LA COURSE LANÇÉE, LE DUEL AVEC LA PORSCHE DE JACKY ICKX EST ÉPIQUE...

... LA SUITE APPARTIENT À L'HISTOIRE.
LE DUO RONDEAU-JAUSSAUD RÉALISE
UNE COURSE EXCEPTIONNELLE
POUR REMPORTER LA VICTOIRE.



RONDEAU DEVIENT LE PREMIER PILOTE-CONSTRUCTEUR
À S'IMPOSER AU MANS.*



*ET LE SEUL ENCORE À CE JOUR ! VOIR TOME 1.

FINALEMENT,
PERDRE QUELQUES MINUTES
L'AUTRE SOIR POUR VIVRE
DES ÉMOTIONS PAREILLES,
C'ÉTAIT PAS BIEN GRAVE !

ON PEUT S'ESTIMER CHANCEUX
D'AVOIR VÉCU ÇA !
ÇA RESTERA DANS
LA GRANDE HISTOIRE
DES 24H !





Le Mans est une ville étroitement liée à l'automobile, via les 24 Heures bien sûr, mais grâce aussi à un formidable terreau d'innovation. Voici quelques exemples de Manceaux qui se sont distingués.

Les Bollée

La famille Bollée a largement contribué au développement des automobiles de père en fils. Le père Amédée et deux de ses trois fils (Amédée fils et Léon) avaient la passion de l'auto et de l'ingénierie chevillée au corps. Tous les trois ont révolutionné la "mobilité" à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, passant ainsi du cheval à la vapeur. Ces trois constructeurs laissent

derrière eux un héritage conséquent. Amédée fils, brillant ingénieur automobile, cumule les casquettes en étant à la fois un fabricant de voitures (spécialisé dans tous les segments) et un coureur. Son frère Léon innove en 1896 en construisant et en commercialisant un véhicule à trois roues, équipé de pneumatiques (une première) et doté d'un moteur conçu par son frère.

Appelée la « Voiturette », ce modèle gagne des épreuves célèbres de l'époque, comme la « Londres-Brighton » (1896) et le « Critérium des Motocycle » (1898). En 1908, il invite au Mans les frères Wright, deux pionniers américains de l'aviation. Ensemble, ils pourront mener à bien leurs tests du Model A, l'un des tout premiers avions de l'histoire à transporter un passager.



Rondeau, le 1^{er} et l'unique

© Christian Borel.

Petit manceau, Jean Rondeau rêve dès son plus jeune âge de devenir pilote des 24 Heures du Mans. Il participera à sa première édition en 1972 sur une Chevron B1 et est contraint à l'abandon alors qu'il mène sa catégorie. Véritable héros local, ce pilote cumule rapidement la fonction de patron en construisant ses machines, et des machines particulièrement fiables malgré des budgets bien différents de ceux de grands constructeurs. En 1980, il remporte les 24 Heures avec sa Rondeau M379, associé à Jean-Pierre Jaussaud.

C'est une première qui reste unique à ce jour : un pilote-constructeur gagne la classique de l'Endurance au volant de sa machine. Et il est manceau !



© Archives ACO.



Sébastien Bourdais © Zach Catanzareti.

Les Bourdais

Le papa Patrick Bourdais dispute les 24 Heures du Mans une petite dizaine de fois, dont une, associé à Vanina Ickx, la fille de Jacky Ickx. À l'occasion de ces engagements, il fait découvrir à son fils, Sébastien, ces compétitions automobiles. Gagné par la même passion que celle de son père, le jeune Sébastien rejoint la filière après des débuts en karting

plus que prometteurs. Il se distingue par des résultats en monoplace, notamment en F3000 et il dispute ses premières 24 Heures en 1999 (abandon). Son parcours le mène aux États-Unis où il décroche avec l'équipe Newman-Haas Racing quatre titres consécutifs en Champcar. Il évolue ensuite en F1 chez Toro Rosso, aux côtés de Sebastian Vettel, avant de retourner aux États-Unis en Indycar et de s'aligner à nouveau aux mythiques 500 Miles d'Indianapolis.

Au Mans, Sébastien Bourdais est chez lui. Il est l'un des favoris du public notamment quand il porte les couleurs de Peugeot et de Pescarolo. En piste, plusieurs fois en position de gagner cette course si symbolique pour lui, il compte trois deuxièmes places, et certaines bien frustrantes. En 2016, il gagne sa catégorie, le GT Pro, avec Ford Chip Ganassi Team USA.

Durant sa carrière automobile, le Français aura eu des patrons emblématiques comme Henri Pescarolo, quadruple vainqueur des 24 Heures du Mans ou Paul Newman, qui disputa les 24 Heures du Mans en 1979 avec une deuxième place à la clef. L'acteur américain reviendra au Mans pour le mariage de son pilote vedette, Sébastien, avec Claire, sa compagne.



La Courage C60 engagée par Pescarolo Sport, pilotée par Sébastien Bourdais, Jean-Christophe Bouillon et Laurent Redon aux 1 000 kilomètres de Monza © Archives ACO.

Yves Courage

Né au Mans, Yves Courage est très vite tenté par la compétition automobile. Il dispute ses premières 24 Heures en 1977 et gagne sa catégorie en 1981 avec sa Lola-BMW. Ce succès le décide à construire ses propres machines. S'il ne parvient pas au même succès que Rondeau, vainqueur en 1980 au Mans avec sa voiture, il contribue à la fabrication de nombreuses voitures références. Sa C60 fut l'un des châssis retenu par Pescarolo pour son équipe. En 2007, la structure est rachetée par Oreca, autre entreprise française automobile.

2005

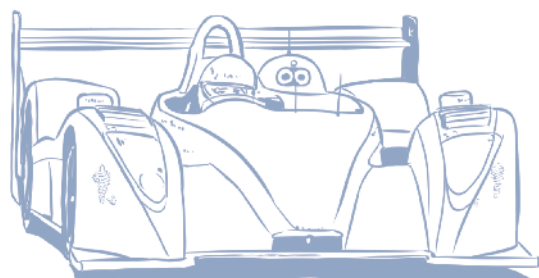
LOEB aux 24h



© Alice Volkwardsen.



© David Merrett.

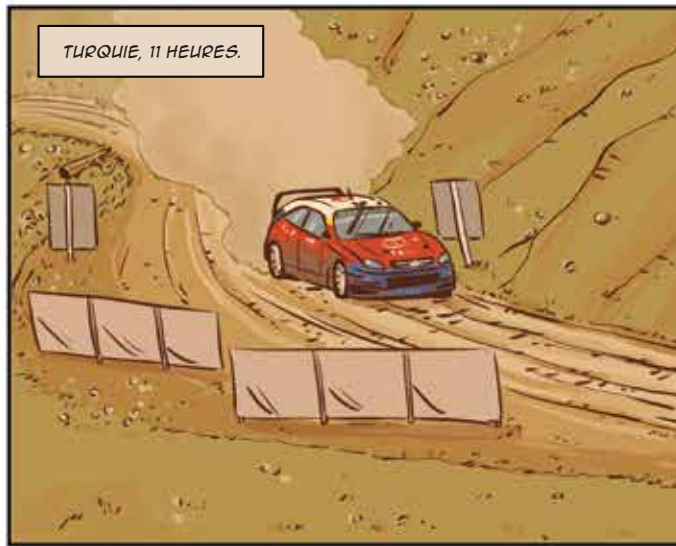


Sébastien Loeb gagne en 2005 le Rallye de Turquie. Juste après sa victoire, il fonce dans un hélicoptère pour rejoindre l'aérodrome adjacent au circuit des 24h. Le pilote alsacien prend alors le volant au bord de son prototype Pescarolo. Il doit couvrir les 10 tours de piste pour pouvoir disputer ses premières 24h. Le temps lui est compté...

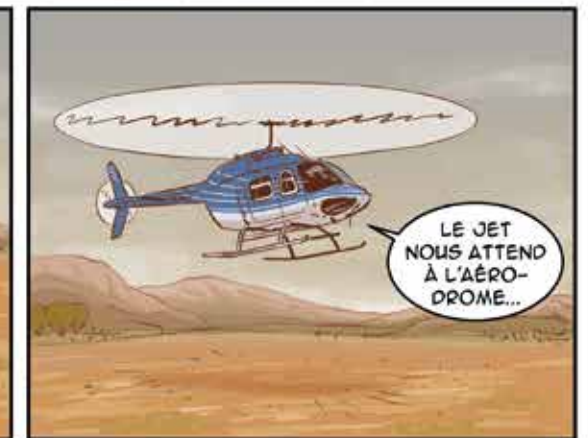
Zoom sur le trajet chaotique de Loeb pour atteindre Le Mans, alors qu'il était encore en Turquie pour un rallye quelques heures avant la clôture des inscriptions.

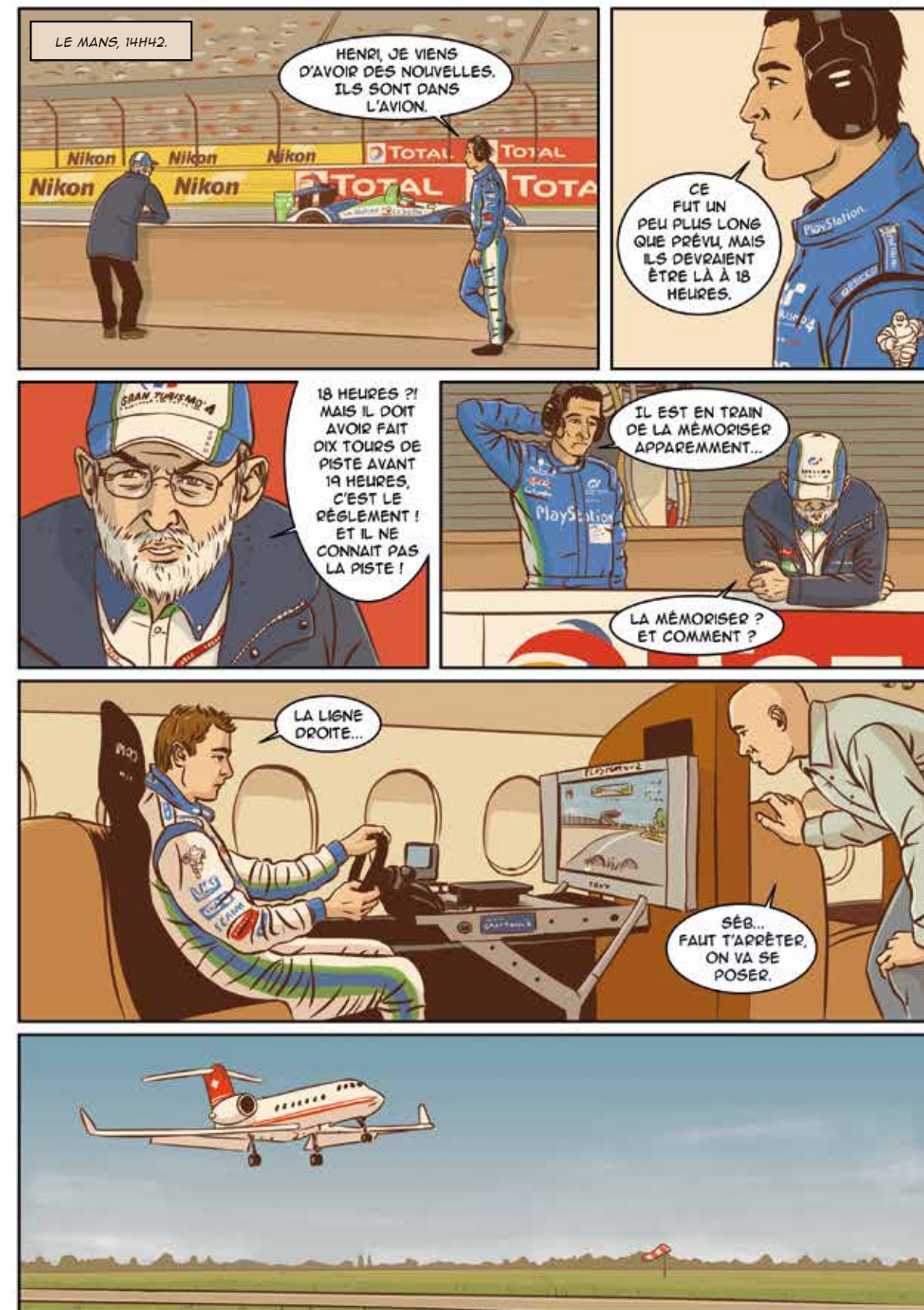
Dessins
et couleurs
Fred Levert



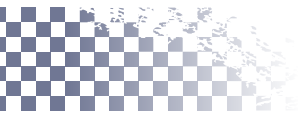


*DANIEL ELENA, CO-PILOTE DE SÉBASTIEN LOEB EN RALLYE WRC.









Gagner des secondes pour LA PLANÈTE !



Les 24h du Mans, ici l'édition de 1970 constituent un laboratoire de recherche et d'innovation. La course repousse les limites avec la MissionH24. © ZANTAFIO56.

La plus grande course d'Endurance réunit des passionnés, engagés et responsables. Depuis sa création en 1906, l'ACO veille sur les usagers de la route, ou des routes, pourrait-on aujourd'hui. Alors que la transition énergétique est cruciale, le club sarthois via les 24 Heures du Mans, participe activement au déploiement de technologies plus vertueuses. Après avoir introduit l'hybridation en 2012 (même si Hope Racing en 2011 aligne le premier prototype hybride

électrique thermique) et réduit la consommation de carburant de près de moitié via les engagements de Porsche, Audi et Toyota notamment, l'organisateur de la célèbre épreuve d'endurance instaure un plan hydrogène dès 2018. Via MissionH24, son programme dédié à la création d'une catégorie électrique-hydrogène capable de rivaliser pour la victoire au général au Mans en 2025, l'ACO, associé à GreenGT, structure suisse spécialisée dans les systèmes électriques-

hydrogène à forte densité de puissance, présente un démonstrateur technologique, la LMPH2G. Dans le même temps, TotalEnergies réalise la première station H2 mobile, qui ravitaillera sur les circuits cette auto. Trois minutes sont nécessaires pour un plein d'hydrogène de 8 kg environ. Le prototype suivant, la H24 est cette fois, une voiture de course. Inscrite en Michelin Le Mans Cup, elle bénéficie de tous les essais et recherches menés par la LMPH2G.



© ACO.



La H24, nouveau prototype de course à propulsion électrique-hydrogène du programme MissionH24, a effectué ses premiers tours de roues sur le circuit du Lurcy-Lévis aux mains de Norman Nato en 2021. © ACO.

De l'eau de voiture

La particularité d'une voiture hydrogène ? Elle ne rejette aucun CO2 mais de l'eau. Entre 0,6 et 0,8 l par km parcouru en condition de course sont émis et mis en bouteilles, pour de la pédagogie simple et efficace avec les spectateurs.

H24Racing

Il s'agit de l'entité course de MissionH24. Trois pilotes ont été retenus en 2021 : Norman Nato, Stéphane Richelmi et Stoffel Vandoorne, chacun disposant d'expérience au Mans ou de la Formule E, élément important pour la gestion de l'énergie embarquée dans ce prototype hydrogène, qui, rassurez-vous, n'est pas si silencieux.

Une station hydrogène à l'aérodrome

Destinée à l'alimentation en hydrogène d'une ligne de bus de la ville, ainsi que de bennes à ordures, puis par la suite des taxis et des voitures de flottes, la station hydrogène construite par l'ACO, avec des soutiens locaux, se veut pédagogique. Son design montre un bus, un camion, une voiture berline et une machine de course, pour démontrer les multiples usages de l'hydrogène (que le train et le bateau peuvent aussi solliciter).

Une commissaire.... européenne au Mans

Mariya Gabriel, commissaire européenne en charge de l'Innovation, la recherche, la culture, l'éducation et la Jeunesse, a découvert l'hydrogène en compétition, à l'invitation de l'ACO. Sur le circuit, elle a pu être la passagère, dans la LMPH2G, de Stéphane Richelmi, puis boucler ce même tour du Bugatti en bus hydrogène, avant de visiter la station hydrogène de l'ACO, tout en appréciant la voiturette du Critérium du Jeune Conducteur, aux couleurs d MissionH24 car l'apprentissage des mobilités durables peut se faire très tôt. La commission européenne est particulièrement attentive au plan H2 de l'ACO. Avec la compétition on va vite en recherches et on touche tout l'écosystème H2.

DU CARBURANT À BASE DE RÉSIDUS VINICOLES

Autre symbole fort de la volonté de décarboner la mobilité et la compétition, TotalEnergies a lancé en 2022, un carburant issu des résidus vinicoles. Excellium Racing 100 permet de réduire de 65 % les émissions de CO2. Il est utilisé aux 24 Heures du Mans et en Championnat du monde d'endurance.