

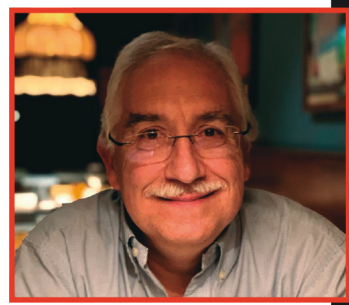


24 leyendas de las 24 Horas de Le Mans



Las 500 Millas de Indianápolis, el Gran Premio de Mónaco de Fórmula 1... y las 24 HORAS DE LE MANS. Las tres carreras que componen la 'Triple Corona' de la competición sobre cuatro ruedas tiene su cita más antigua, más mítica y más esperada cada año en la pequeña ciudad de Le Mans, en pleno valle del Loira francés. Allí, en tiempos tan lejanos como 1923, un grupo de locos entusiastas de las entonces balbuceantes carreras de coches se atrevieron a celebrar una prueba poco vista hasta entonces: una carrera de resistencia de nada menos que 24 horas seguidas en la que dos pilotos se iban relevando para rodar el mayor número de vueltas al circuito de La Sarthe. Nació así la que está considerada la mejor carrera del mundo del automovilismo de competición. En esos 100 años (con la única pausa de la Segunda Guerra Mundial), las 24 Horas de Le Mans es la cita cumbre del calendario de carreras de coches en todo el mundo. Por las míticas rectas, curvas y, sobre todo, bajo el símbolo de la competición, el puente Dunlop (hoy Goodyear), presente desde 1924, han pasado a toda velocidad los pilotos más importantes de la historia del automovilismo como Tom Kristensen, Jacky Ickx y Derek Bell, el podio de máximos ganadores en Le Mans, e incluso Fernando Alonso, ganador de dos ediciones. LE MANS, UN SIGLO DE 24 HORAS es un libro espectacular, en formato de lujo, con más de 3.500 IMÁGENES, en el que CHARLY BARAZAL, experto en todo lo que tenga cuatro ruedas y corra mucho, nos cuenta una a una las espectaculares ediciones de la carrera más importante del mundo.

+100 códigos QR de enlace a vídeos



**CHARLY BARAZAL**  
Piloto, copiloto, director de carrera, fotógrafo y periodista vocacional, colabora con Grand Prix, varias webs con las radios COPEGP y Vuelta Rápida GT y es fundador de uno de los mejores podcast sobre ruedas, GPCAST.



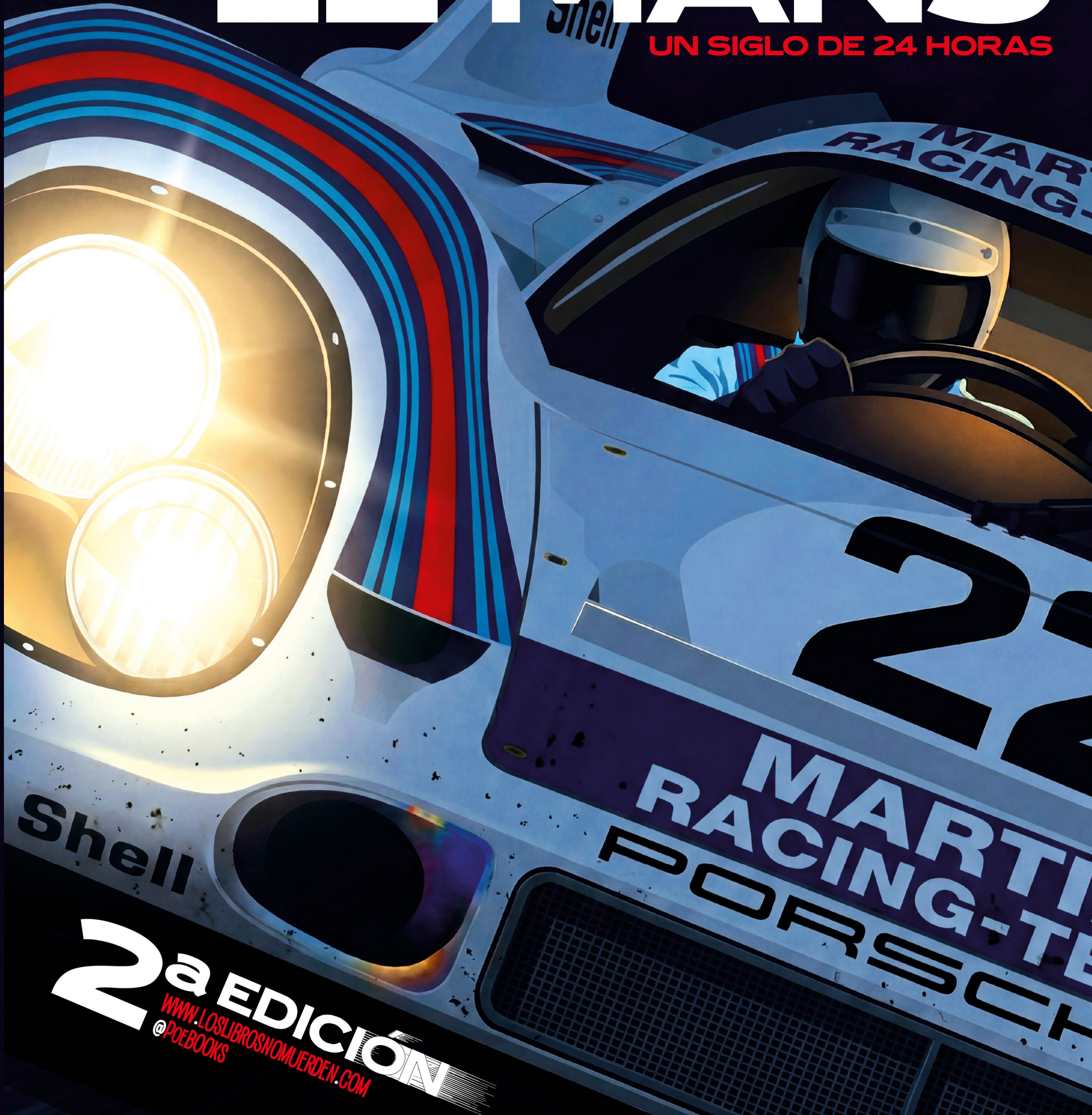
ISBN: 978-84-127739-6-5  
40€  
@PoeBOOKS  
#LosLIBROSnoMUERDEN  
#CUADERNOSdeCOCHES



CHARLY BARAZAL

# LE MANS

UN SIGLO DE 24 HORAS



2ª EDICIÓN  
WWW.LOSLIBROSnoMUERDEN.COM  
@POEBOOKS

CAPÍTULO UNO

# INICIOS Y PRIMERAS EDICIONES

**1923-1926.** Desde 1923, si son las tres o las cuatro de la tarde de un sábado en mitad del mes de junio en Le Mans, un individuo ondeará una bandera francesa dando la salida a la carrera más importante y más conocida del mundo: las 24 Horas de Le Mans. Da igual el año al que nos teletransportemos. Con alguna mínima excepción, tres ediciones, son cosas que no han cambiado: la hora, la bandera, la localización, el desafío. De las pruebas consideradas clásicas sólo una se mantiene tan fiel a sus inicios como Le Mans. Una prueba que es incluso más antigua: las 500 Millas de Indianápolis. El resto, tan antiguas o más, han desaparecido o tienen poco que ver con sus raíces. No hay prueba en el mundo que haya generado tantas historias, encumbrado a marcas y pilotos y se haya convertido en una leyenda. Un desafío inigualable que lleva al límite a todos los implicados en el mismo. De correr con coches sin preparación a las sofisticadas máquinas de hoy en día hay una evolución alucinante en los 100 años de historia de la prueba.

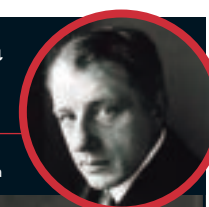
**PARÍS, OCTUBRE DE 1922.** El primer paso para la organización de la prueba se dio en el Salón de París en octubre de 1922. Allí Georges Durand llegó con la firme idea de promocionar una prueba única y significativa que demostrara la fiabilidad de los coches. Durand era el secretario del Automobile Club de l'Ouest. Por aquel entonces el dinero para la mayoría de las expresiones deportivas de la época salía del medio de comunicación que apostaba por apoyarlas. Las grandes pruebas ciclistas, por ejemplo, no habrían salido adelante si las publicaciones de entonces no hubieran apostado por ellas. Lo mismo con las pruebas automovilísticas. Durand se reunió con el editor de 'La Vie Automobile', Charles Faroux, y le explicó su visión. Este vio clara la viabilidad del proyecto y se puso a indagar para conseguir apoyos. Lo bueno de que una idea así se pudiese discutir en un Salón del Automóvil es que todo el mundo de la automoción estaba allí presente. Faroux había estado trabajando con las novedades que fabricantes y marcas presentaban. Inmediatamente pensó en Émile Coquille. Coquille era el representante de Rudge-Whitworth, el fabricante de ruedas desmontables que, atento a las novedades y avances del mercado, había sugerido una carrera nocturna para acelerar la mejora de los sistemas de alumbrado en los vehículos.

**DE OCHO A 24 HORAS.** En la reunión que tuvieron los tres las ideas fueron fluyendo con facilidad. Faroux puso sobre la mesa disputar una prueba de ocho horas con la intención inicial de que fuera disputada mitad de día y mitad de noche. Pero Durand, no viendo claro lo de acabar o empezar la prueba de noche, pronto pensó en una carrera de 24 Horas. Faroux le apoyó y Coquille asintió prometiendo aportar el trofeo y un premio de 100.000 francos.



“...debe ser eminentemente nocturna para mejorar los sistemas eléctricos y de iluminación de los coches.”

CHARLES FAROUX, editor de 'La Vie Automobile' y uno de los promotores de la carrera



CAPÍTULO DOS

# LOS 'BENTLEY BOYS'



**1927-1930.** Tras salir derrotado los años anteriores Walter Owen Bentley, dueño de la marca que llevaba su nombre, decidió aceptar el desafío de recuperar la vitola vencedora de Le Mans. Junto a un grupo de gente exitosa en sus negocios y profesiones, se lanzaron con todo para recuperar la gloria. Se les conoció como 'The Bentley Boys'.

«¡Múltiple accidente con seis coches en White House, un lío del demonio!»

SAMMY DAVIS, piloto del Bentley #3 en la edición de 1927



DE IZQUIERDA A DERECHA: FRANK CLEMENT, LESLIE CALLINGHAM, ANDRE D'ERLANGER, GEORGE DULLER, SAMMY DAVIS Y JOHN BENJAFIELD; DETRÁS, EN EL CENTRO, WALTER OWEN BENTLEY

CAPÍTULO TRES

# EL ALFA ROMEO 8C 2300 TIPO LE MANS



**1931-1934.** Tras ganar su cuarto Le Mans consecutivo, y quinto en total, Bentley decidió abandonar la competición argumentando que ya había aprendido lo suficiente en cuanto a velocidad y resistencia para su gama de coches. La realidad era otra muy distinta: el 'Crack del 29' había dejado a la firma británica al borde del colapso financiero. En 1931 su principal rival, Rolls-Royce, se hacía con ella.

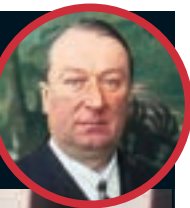
“¡Gasolina!”

Grito desde el box de NUVO-LARI y SOMMER al detectar la fuga de combustible en 1933



“Volveré a Le Mans  
cuando alguien  
bata mi récord”

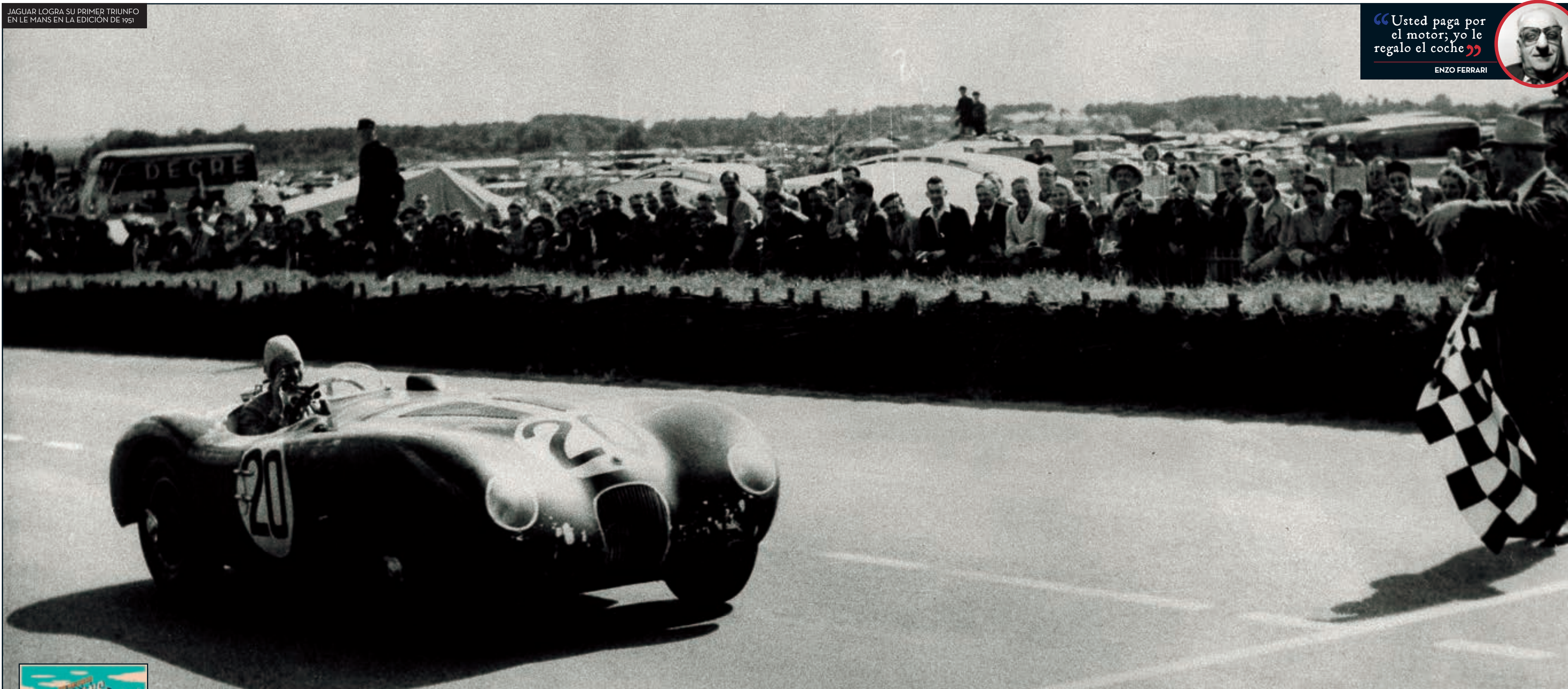
ETTORE BUGATTI en 1938



CAPÍTULO CUATRO  
**TODO  
QUEDA  
EN CASA (FINALMENTE)**

**1935-1939.** Tras la 'dictadura' de Alfa Romeo el ambiente oscuro y prebélico de Europa se contagió al espíritu de Le Mans, hasta el punto de suspenderse la edición de 1936. Mientras, en la pista dominaban las marcas francesas, sobre todo Bugatti. Pero en 1939 La Sarthe tuvo que cerrar durante una horrible década.

EL BUGATTI TYPE 57G VENCEDOR EN  
LAS 24 HORAS DE LE MANS DE 1937



## CAPÍTULO CINCO

# POSGUERRA EN LE MANS

**1949-1952.** Cuatro años hubo que esperar, diez en total, desde el final de la Segunda Guerra Mundial para que volviera la clásica, la prueba más importante del mundo. Lo primero era lo primero y hasta que no hubo un mínimo de reconstrucción y normalidad no se trató el tema de la vuelta de Le Mans. La zona norte del país había quedado cercana a la devastación, y los esfuerzos para su reconstrucción supusieron el mayor empeño y coste del gobierno francés. De la misma forma, las fábricas de automóviles, como el resto de la industria, se vieron afectadas en su mayoría por dedicarse a otros menesteres o por haber sido bombardeadas. El propio circuito no escapó a los rigores bélicos. La aviación inglesa, la RAF, y posteriormente la Luftwaffe, la alemana, habían ocupado el aeródromo y utilizado las instalaciones de boxes como hangares. Incluso la recta de Les Hunaudières fue utilizada como pista de aterrizaje, siendo todo el conjunto objetivo de bombardeos.

“El panorama enfrente de boxes era indescriptible. Los muertos y agonizantes, por todos lados. Los gritos, quejidos de dolor, angustia y desesperación representaban la catástrofe. Me quedé de pie como en un sueño, demasiado horrorizado para siquiera pensar”

DUNCAN HAMILTON, piloto de Jaguar tras el terrible accidente de 1955



CAPÍTULO SEIS

# INSTINTO FELINO

**1953-1957.** Las 24 Horas de Le Mans estaban en su mejor momento. Su inclusión en el nuevo campeonato de resistencia, o campeonato del mundo de coches deportivos, generó un interés aún mayor por la prueba francesa. Pero por desgracia la muerte en su manifestación más trágica esperaba en la recta de llegada de la edición de 1955...

JAGUAR CLÁSICOS QUE DOMINARON LE MANS EN LOS CINCUENTA

«¡Nunca más correré  
en Le Mans!»

COLIN CHAPMAN (Lotus), a los Comisarios Técnicos tras una  
serie de desencuentros por varias irregularidades en sus coches.



CAPÍTULO SIETE

# ROSSO INTENSO

**1958-1963.** Sólo Aston Martin fue capaz de cortar la cabalgada a la gloria de Ferrari con su dominio de la clásica. Entre coches oficiales y privados la presencia de los del Cavallino fue, en muchas ediciones, abrumadora. Es un periodo de récords, parejas y el canto del cisne de los coches con motor delantero.

“Henry espera que ganes”

Nota de HENRY FORD II enviada a todos sus empleados en la Navidad de 1965 ante las siguientes 24 Horas de Le Mans.



CAPÍTULO OCHO

# FUERZA BRUTA YANQUI

**1964-1970.** La mente maquiavélica de Enzo Ferrari perfeccionó cómo dar la vuelta a la tortilla a la opinión pública italiana tras los accidentes de 1957 y 1961. 'El Drago' lo bordó y de pasó se produjo la rivalidad más impresionante en la historia de la prueba: la novia desechada y orgullosa abandonada en el altar clamando venganza frente al novio altivo y soberbio con su nueva pareja en el horizonte.



EL FORD GT40 CON EL QUE JAC-KY ICKX GANÓ EN LE MANS 1969

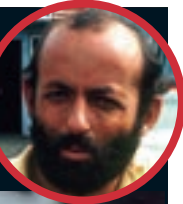
CAPÍTULO NUEVE

# MATRA, SUCESOR DE TITANES

**1971-1974.** Los prototipos, generalmente en forma de barqueta redondeada, toman el Circuito de La Sarthe. Ferrari sigue buscando recuperar su cetro, pero seguirá siendo Porsche y sobre todo Matra las marcas que acumulen los laureles. Se cumple el 50º aniversario de la carrera y en Francia son felices con los triunfos de los suyos. Además se logra la primera, y única hasta hoy, Triple Corona del automovilismo. La crisis del petróleo hizo tomar medidas al ACO (Automobile Club de l'Ouest).

“Jabby (Crombac) me explicó que Graham (Hill) venía a Le Mans a ganar. Su objetivo era ser el primer piloto en ganar el Mundial de F1, Indy y Le Mans.”

HENRI PESCAROLO, cuatro veces ganador en La Sarthe



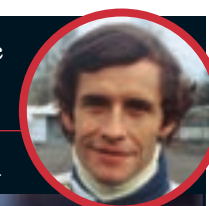
CAPÍTULO DIEZ

# BÚSQUEDA DE RUMBO

**1975-1980.** Con la FIA excluyendo a la prueba del Mundial de Resistencia quedó claro que Le Mans y su organizador, el ACO (Automobile Club de l'Ouest), no necesitaban ni a la Federación Internacional ni sus reglas para seguir siendo la carrera más importante del mundo. En la segunda mitad de los setenta llega el dominio de los motores turboalimentados, que de la mano de Porsche y Renault reinarán en la prueba. Incluso, hay espacio para los garajistas y sus gestas. Muchas de las medidas que se tomaron en este periodo darían paso a los Grupo C en el futuro.

“Ha sido mágico, porque transformamos una derrota en una victoria imposible”

JACKY ICKX en 1977 tras romperse su coche y subirse al #4 con nueve vueltas de desventaja a falta de 20 horas para meta... y ganar.



“¡Por favor, Señor, mantén el motor en marcha! ¡Llévame a la meta, Señor, déjame ganar!”

AL HOLBERT en 1983 tras su dramática última vuelta con el motor roto.



CAPÍTULO ONCE

# MIRÍADAS DE PORSCHE

**1981-1987.** El Grupo C fue, en sus inicios, un coto prácticamente cerrado de Porsche, un ‘Stuttgart Uber Alles’ (himno alemán adaptado a la marca automovilística) de manual. La actuación fue apabullante, imparable, a ratos insultante y dio paso a la mayor dominación de una marca en todo el siglo de Le Mans. No en vano, Porsche es la marca con más victorias en la clásica francesa hasta la fecha (carrera de 2023).

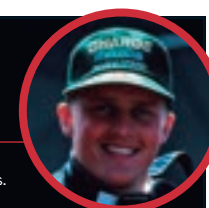
CAPÍTULO DOCE

# TRUFADO MARAVILLOSO

**1988-1991.** Años de búsqueda de velocidad punta para el récord, de variedad maravillosa de motores, de pilotos multicategoría. Como casi siempre fue y debería haber seguido siendo. Motores de varios tipos y pelajes luchando durante 24 horas sin cuartel. Quizá la última época dorada.

“Estábamos Gachot, Weidler y yo, todos pilotos de F1, con la idea de hacer la carrera a tope desde el primer momento. Nunca pensamos que podríamos ganar.”

JOHNNY HERBERT, sobre su victoria en 1991 con el Mazda 787B, el primer y único coche con motor rotativo que ha ganado las 24 Horas de Le Mans.



**1992-1997.**

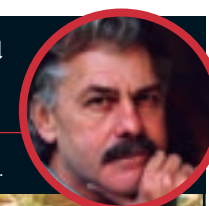
Las garras de Ecclestone se colaron en la FIA para maniobrar tras las bambalinas y neutralizar a la única competición que le hacía sombra, y que además tenía la joya de Le Mans. Las muertes de pilotos de Fórmula 1 ya habían provocado que Bernie exigiera exclusividad a 'sus' pilotos. El siguiente paso fue forzar a que en la categoría se usaran motores de F1. Y una vez conseguido, los fabricantes se dieron cuenta de que la máxima categoría tenía más exposición, Le Mans aparte. Bernie se cargó el Mundial en un año. Le Mans resistió con los duelos Peugeot-Toyota y el ACO se amparó en los GT, IMSA o prototipos para salir adelante. Y lo consiguió, a pesar de dar bandazos.

CAPÍTULO TRECE

# FÓRMULA 1 Y BANDAZOS

“Podíamos haber tenido alguna oportunidad si fallaban los grandes por nuestro mejor consumo. ¿Pero ganarlas? ¡De ninguna manera!”

GORDON MURRAY, diseñador y responsable del McLaren F1 GTR tras ganar en el primer intento de la marca británica, en 1995.



“Me habían dicho que no me acercara mucho al coche de delante, pero... ¿cuánto era mucho? Antes de que pudiera pensar más ya estaba volando y pensaba que eso era acercarse mucho”

PETER DUMBRECK, piloto del Mercedes CLK tras sufrir el accidente en que su coche salió volando en 1999.



CAPÍTULO CATORCE

# EL EFÍMERO ESPLENDOR DEL GT1

**1998-1999.** Los GT1 terminaron muriendo de éxito. Los constructores, como siempre, cogieron la parte del reglamento que les convenía para hacer verdaderos coches dedicados a la competición. Y no partir de la base de un GT para hacerlo correr. Al final disfrutamos de unos coches maravillosos que cumplían la norma, pero no su espíritu. Al ACO (Automobile Club de l'Ouest), como casi siempre, no le tembló el pulso y los prohibió no sin que antes disfrutáramos de ellos un poco más.

“El coche más elegante que he pilotado es el Bentley de 2003, eso sí, con un motor Audi”

TOM KRISTENSEN, el piloto que más veces ha ganado las 24 Horas de Le Mans, nueve ocasiones.



# DUNLOP

CAPÍTULO QUINCE

# APISONADORA DE CUATRO AR**AUDI**S

**2000-2005.** Tras ser guillotinos los GT1 llegaron las vacas flacas con la marcha de la mayoría de los constructores. Audi era la única enseña de enjundia que se comprometía con la prueba y a fe que lo hacía, si bien fueron luchas internas en su mayoría, Audi le dio a Le Mans la importancia que merece y lustró y abrigó con su presencia y apabullante dominio.



“Nunca duermo, excepto una cabezada de diez minutos con los mecánicos en una silla. Siempre estoy listo porque para ganar Le Mans tienes que estar siempre pendiente de lo impensable”

DR. WOLFGANG ULRICH, responsable de Audi, marca con la que ganó 13 de las 16 ediciones en las que estuvo al mando.



EL AUDI R8 TDI QUE GANÓ A PEUGEOT EN 2011 POR SÓLO 14 SEGUNDOS

240 ALTERNATIVAS

# CAPÍTULO DIECISÉIS ALTERNATIVAS

**2006-2011.** El diésel tomó al asalto la prueba. De la mano de Audi y su tecnología TDi principalmente y en menor medida con una victoria, de Peugeot con la HDi, dominaron una nueva era de la prueba.

LE MANS 24xUN SIGLO 241

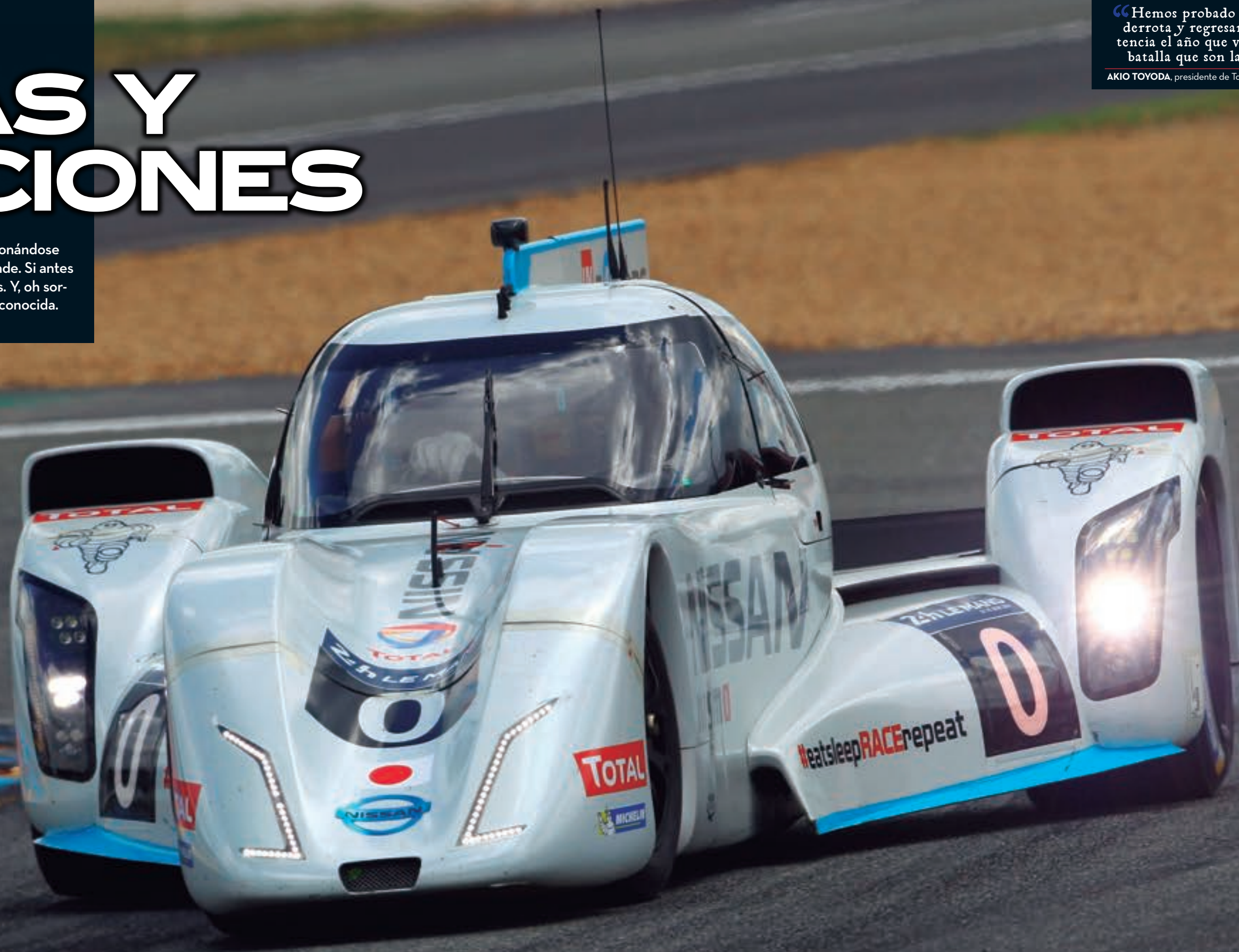
CAPÍTULO DIECISIETE

# CHISPAS Y MALDICIONES

**2012-2017.** Las nuevas tecnologías seguían personándose en La Sarthe para ser probadas al límite en la carrera más grande. Si antes fue el diésel, ahora le tocaba el turno a las tecnologías híbridas. Y, oh sorpresa, Audi siguió en primer plano, aunque apareció una vieja conocida.

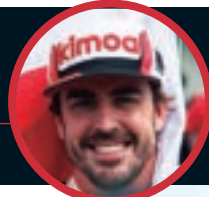
“Hemos probado la auténtica amargura de la derrota y regresaremos al Mundial de Resistencia el año que viene para competir en esta batalla que son las 24 Horas de Le Mans”

AKIO TOYODA, presidente de Toyota, tras la descorazonadora derrota de 2016.





“Es una pena que sólo sea una vez al año; deberíamos tener Le Mans una vez cada dos o tres semanas”



FERNANDO ALONSO, tras ganar sus primeras 24 Horas de Le Mans en 2018.

CAPÍTULO DIECIOCHO

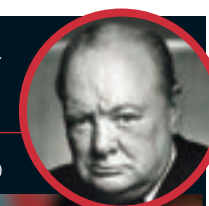
# UN GENIO CONTRA LA MALDICIÓN

**2018.** La insistencia de Toyota en busca de su ‘Eldorado’ particular, Le Mans, necesitó de las manos de un genio para romper la maldición que perseguía a la marca japonesa desde 1975. Bien por su exhibición a nivel de cualquiera de los más grandes de la prueba en 2018, o bien por su lucha titánica para no perder vuelta en 2019, Alonso fue capital para que Toyota, por fin, entrara en el Olimpo de marcas vencedoras de Le Mans.



“El éxito no es definitivo, el fracaso no es fatal; lo que realmente cuenta es el valor para continuar”

SIR WINSTON CHURCHILL,  
primer ministro británico (1940-1945; 1951-1955)



CAPÍTULO DIECINUEVE

# SUMAR COMO LOS GRANDES

**2020-2023.** La pandemia de COVID-19 nos puso todo patas arriba. En esa anormalidad algo siguió siendo lo normal. Y es que Toyota siguió ganando. Incluso pasados los dos años de Fernando Alonso, el genio que salvó a la marca, la japonesa fue capaz de mantener la inercia, comprometida con la carrera. Antes, Toyota ya era grande, con o sin victorias; ahora tocaba ser grande con palmarés.