



Vincent Beaumesnil, directeur Sport de l'ACO, répond aux interrogations que peut susciter ce LMP3, 2^e génération :

Le prix de vente d'une LMP3 a augmenté. Comment expliquer que cette version 2 soit plus coûteuse ?

Non, le LMP3 version 2 n'est pas plus cher, il est même économiquement très performant. Analysons les 2 cas de figures qui peuvent se présenter : une équipe qui est déjà engagée en LMP3 et un nouvel entrant, nouvel acheteur.

Pour l'équipe qui est déjà engagée, elle pourra aligner une voiture plus sûre, plus moderne et plus performante, pour un investissement de 84500 € (kit châssis + moteur + update boîte de vitesses) sur un cycle de 5 ans, soit un amortissement annuel de 16 500 euros par an.

Dans d'autres disciplines, le règlement exige un changement de voiture tous les 4 ou 5 ans, ce que nous n'avons pas voulu faire, car cela aurait signifié que 170 voitures étaient inutilisables et que chaque équipe devait investir 239 000 euros pour repartir sur un cycle de 5 ans. Notre démarche a été de proposer aux équipes déjà présentes de faire évoluer leurs voitures, de façon significative, pour je le répète, un amortissement annuel de 16 500 euros par an. Le kit était une évidence puisque tous les constructeurs retenus dans cette phase 2 ont déjà livré des LMP3.

Pour les nouveaux arrivants, il faut comparer l'offre LMP3 (coût /performance) par rapport à des disciplines aux critères semblables. Par exemple, le GT3 qui est une discipline attractive dans le monde entier propose une voiture environ 3s (sur un circuit standard) et 5s (au Mans) plus lente qu'une LMP3, pour un prix d'achat autour de 400 000€ et plus selon les modèles, et des coûts de pièces détachées non-règlementés contrairement au LMP3. Seul le GT4 pourrait être comparé au LMP3 en termes de coûts (Environ 200 000 euros pour une Audi R8 LMS GT4), mais le niveau de performance et technique en est bien loin puisque ces voitures accusent 10 à 15 secondes de plus au tour.

Pouvez-vous nous donner quelques précisions sur les services, sur le support clients à ce propos, ainsi que sur le passeport technique ? Les équipes disposent elles d'un véritable soutien pour engager leur machine ?

C'est très clair : chaque constructeur châssis doit assurer un support client sur chaque épreuve labellisée ACO. Il est obligatoire dès lors que 3 voitures d'un constructeur sont engagées sur chaque course. Il s'agit d'un support technique, mais aussi d'un service de pièces détachées sur circuit afin d'éviter d'immobiliser des fonds pour stocker et transporter des pièces (prix des pièces majoré de 10% sur les circuits). Le service client est facturé : 500€/course en Europe et 700€/ course hors Europe par voiture sur les épreuves ACO (European Le Mans Series, Asian Le Mans Series, Michelin Le Mans Cup, Road to Le Mans), un dispositif favorisant le support technique sur les séries approuvées par l'ACO pourra être mis en place au cas par cas en fonction des spécificités de chaque série. Le service client du groupe motopropulseur répond aux mêmes règles et tarifs.



Ces services, au coût règlementé et maîtrisé, permettront de réduire fortement certains postes de dépenses pour les teams. Dans un même temps, chaque voiture bénéficie d'un passeport technique ACO, qui permet une traçabilité et un suivi personnalisé essentiels pour garantir la qualité technique, accompagné d'un système de fidélisation : Des points sont attribués à chaque participation à une épreuve. 2 points pour une épreuve ACO (European Le Mans Series, Asian Le Mans Series, Michelin Le Mans Cup, Road to Le Mans), 1 point pour une épreuve approuvée par l'ACO (autres séries).

Lorsque la voiture totalise 30 points, la personne morale ou physique titulaire du passeport technique touchera une somme de 6000€. Le LMP3 est non seulement compétitif mais aussi incitatif et attractif.