

FIA WEC 2026 - 6 Heures de Fuji (Japon) - A l'attaque jusqu'au damier !

27-09-2026

#Actualités

Les 6 Heures de Fuji, sixième meeting de la saison, ont offert une course mouvementée de bout en bout, entre batailles en piste, neutralisations et retour de la pluie dans la dernière heure. Akkodis ASP Team a livré bataille du premier au dernier tour. Parties troisième et septième, les deux Lexus RC F LMGT3 ont affiché un rythme prometteur, sans pouvoir concrétiser tout leur potentiel au classement final. La #78 de Tom Van Rompuy, Hadrien David et Esteban Masson s'est régulièrement invitée aux avant-postes, mais une pénalité en fin de course l'a repoussée au dixième rang. Prise dans un accrochage dès le départ, la #87 de Petru Umbrarescu, Clemens Schmid et José María López a poursuivi ses efforts jusqu'au drapeau à damier pour terminer onzième. Malgré une issue relativement frustrante, les deux équipages ont livré de belles séquences offensives, à domicile, sur les terres de Lexus. La fin de saison ramènera les protagonistes du championnat en Europe avec deux courses sur des circuits emblématiques, Barcelone (16/18 octobre) et Monza (6/8 novembre) qui clôturera la campagne 2026.



Des essais libres dans le rythme

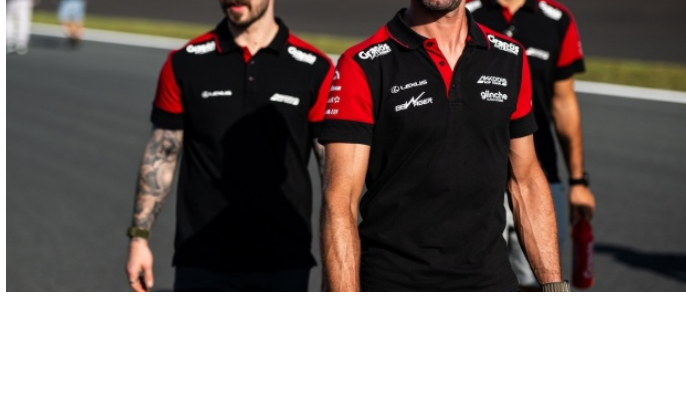
Pour le rendez-vous japonais du FIA World Endurance Championship, les deux Lexus RC F LMGT3 Akkodis ASP Team retrouvent les terres de leur constructeur. Vendredi, le week-end s'ouvre sur une piste parfaitement sèche. Ces conditions stables permettent aux six pilotes de prendre progressivement leurs marques sur les 4,563 kilomètres du Fuji Speedway, pendant que l'équipe affine les premiers réglages.

Au terme de la première séance, Esteban Masson place la #78 P6 en signant un tour en 1'40''605. Sur la voiture sœur, José María López réalise un temps presque identique : 1'40''621 et s'installe à la huitième place. Les deux Lexus bouclent la séance à moins d'une demi-seconde de la référence. Ces premiers tours de roue offrent déjà une solide base de travail à l'équipe.

Le rythme monte encore d'un cran au cours des Essais Libres 2. Malgré deux périodes de Full Course Yellow, en raison de débris au virage 3, les chronos descendent rapidement sur une piste légèrement plus fraîche.

Hadrien David descend sous la barre des 1'40 et propulse la #78 au troisième rang de la catégorie, à seulement 105 millièmes de la Ford Mustang #77, la plus rapide en piste. Clemens Schmid confirme également le potentiel de la #87. Le pilote autrichien s'installe à la cinquième place, à une demi-seconde de la tête. Au terme de cette séance particulièrement serrée, les deux Lexus figurent dans le top 5 LMGT3.

Après deux séances, les deux équipages affichent déjà 169 tours au compteur et disposent de précieuses données sur piste sèche.



Fuji change de visage

Samedi matin, le décor change radicalement. La pluie détremp l'asphalte, tandis que la température chute à 17,2 °C (seulement 20,2 °C sur la piste). Les repères patiemment construits la veille disparaissent sous les gerbes d'eau. L'adhérence devient précaire et la visibilité se réduit nettement.

Pour la troisième et ultime séance d'essais libres, la recherche du chrono absolu laisse place au travail sur les réglages, à l'évaluation des pneumatiques pluie et à la recherche des rares zones d'adhérence encore disponibles. Clemens Schmid signe le meilleur temps de la #87 et termine la séance P11. Esteban Masson place la #78 P13.



La pluie a le dernier mot

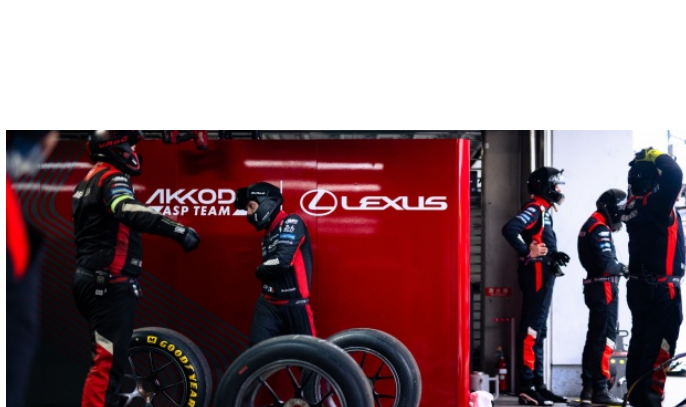
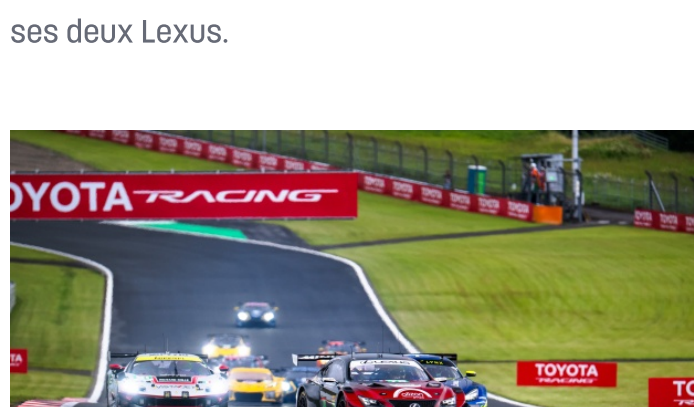
Les conditions se dégradent encore au moment des qualifications. Les voitures s'élancent en pneus pluie, mais l'eau stagnante, le risque d'aquaplaning et la visibilité très limitée rendent la progression délicate.

Dès le début de la séance, un accident impliquant la Ferrari #21 provoque la sortie du drapeau rouge. Face à la quantité d'eau sur la piste et à l'absence d'amélioration de la visibilité, la direction de course décide d'annuler les qualifications et l'Hyperpole.

La grille de départ est donc établie à partir du meilleur chrono réalisé par chaque voiture au cours des trois séances d'essais libres. La performance signée par Hadrien David vendredi après-midi permet à la Lexus #78 de décrocher la troisième place LMGT3 (P20 au général), et de se positionner sur la deuxième ligne de la grille.

Grâce au 1'40''329 de Clemens Schmid, la #87 est P7 (P24 au général), sur la quatrième ligne de la catégorie.

Privé de la possibilité de défendre ses chances sur un véritable tour de qualification, Akkodis ASP Team voit néanmoins le travail réalisé sur le sec récompensé par une position de départ encourageante pour ses deux Lexus.



Une course à rebondissements

Au passage des feux au vert, la piste est sèche sur la trajectoire, mais encore humide par endroits. Tom Van Rompuy (#78) et Petru Umbrarescu (#87) s'élancent depuis les troisième et septième positions sur la grille LMGT3. Les premiers hectomètres donnent immédiatement le ton : tandis que la #78 aborde avec une certaine amplitude le premier virage, la #87 est prise dans un accrochage au cœur du peloton et part en tête-à-queue. Une première intervention de la voiture de sécurité fige les positions, avec Van Rompuy P3 et Umbrarescu P15. Plus tard pendant la course, la #87 sera handicapée par un problème de capteur, entraînant une baisse de la puissance moteur.

À la relance, les deux Lexus passent à l'offensive. Tom se bat au coude à coude avec la Ford #77 pour la deuxième place, tandis que Petru regagne rapidement le top 10 malgré le déficit de puissance. Le rythme est encourageant, mais les neutralisations et les premiers ravitaillements redistribuent les cartes. Sanctionné de cinq secondes, Van Rompuy purge sa pénalité lors de son premier arrêt et enchaîne sur un double relai.

Sur la #87, Clemens Schmid prend le relais et se lance dans une remontée énergique, bataillant avec les BMW, Ferrari et Ford. Au gré des arrêts, l'Autrichien pointe jusqu'au cinquième rang. L'équipe parvient à réparer rapidement le problème de capteur lors d'un passage aux stands, mais la #87 perd un tour dans cette première partie de course, qu'elle ne réussit pas à récupérer.

Sur la #78, Esteban Masson succède à Tom Van Rompuy peu avant la marque de la deuxième heure de course. Il replace progressivement la Lexus aux avant-postes, sur une stratégie décalée. Les premières gouttes font leur apparition et l'adhérence devient par endroits plus incertaine.

À mi-course, Hadrien David prend le relais et imprime à son tour un rythme soutenu. Il remonte dans la hiérarchie, met la Ford #77 sous pression et s'empare de la troisième place à deux heures de l'arrivée. Sur la voiture sœur, une pénalité de dix secondes pour un contact vient compliquer la progression de Clemens Schmid, qui laisse le volant à José María López.

Les interruptions continuent de rythmer l'épreuve. À l'approche de la dernière heure, la #78 occupe le septième rang tandis que la #87, sur laquelle Petru Umbrarescu effectue un nouveau relais, poursuit sa course dans le peloton. Un accident impliquant une McLaren provoque une nouvelle intervention du safety-car La pluie, jusque-là intermittente, s'intensifie. Esteban Masson reprend les commandes de la #78 pour le sprint final, tandis que José María López retrouve celles de la #87.

Lorsque la course reprend, il ne reste que vingt minutes au chrono. Avec une visibilité de plus en plus dégradée, Masson repart en chasse. Neuvième à la relance, il enchaîne les dépassements et revient au contact du podium, récompense à portée de main d'une course solide menée aux avant-postes. Mais à deux tours de l'arrivée, un drive-through vient briser cet élan. Dans un peloton resserré par la dernière intervention de la voiture de sécurité, ce passage par les stands coûte sept positions à la #78. Esteban franchit finalement la ligne en dixième position. Sur la #87, José María López termine onzième, au terme d'une course compromise dès le premier tour, mais disputée avec détermination jusqu'au damier.

Si le classement final ne récompense pas les efforts déployés, la #78 démontre à Fuji sa capacité à se battre aux avant-postes, tandis que l'équipage de la #87 et l'équipe technique font preuve de ténacité face aux conséquences de l'accrochage initial.

Désormais, cap sur l'Europe pour les deux derniers rendez-vous de la saison : Barcelone, du 16 au 18 octobre, puis Monza, du 6 au 8 novembre qui sera le théâtre de la manche finale du FIA World Endurance Championship 2026.