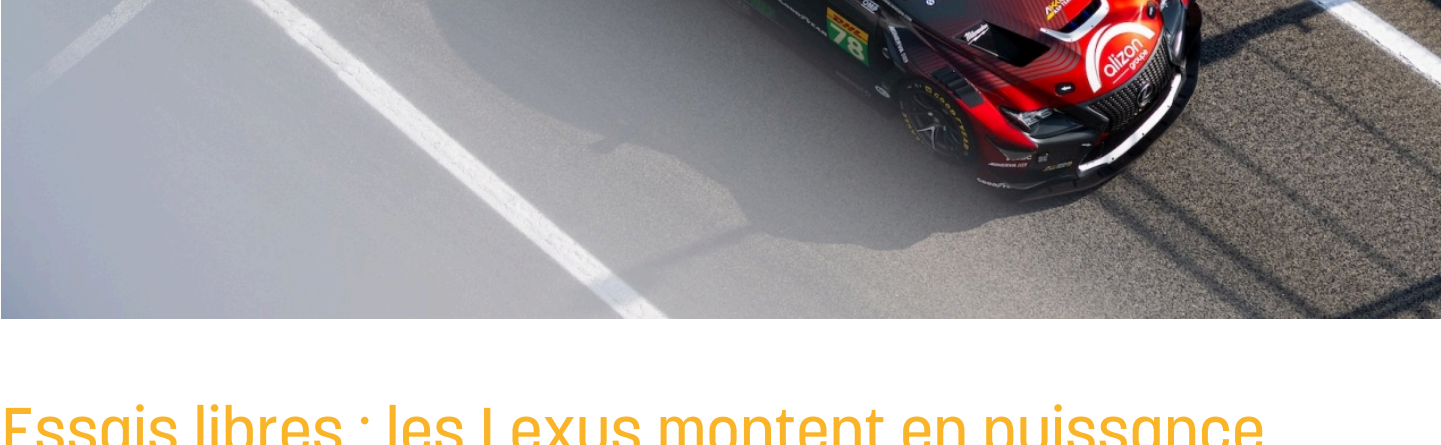


FIA WEC 2026 - Manche 7 - 6 Heures de Barcelone (Espagne) - Week-end contrasté!

18-10-2026

#Actualités

Le potentiel affiché aux essais n’a pas trouvé sa récompense en course pour Akkodis ASP Team aux 6 Heures de Barcelone. Deuxième des essais libres du vendredi avec la #78, puis troisième samedi matin avec la #87, l’équipe abordait pourtant le rendez-vous catalan avec des arguments. Mais une épreuve disputée dans des conditions changeantes a rapidement bouleversé ses ambitions : un contact au départ a retardé la #78, tandis que deux pénalités ont éloigné la #87 de la lutte pour les premières places. Devant 55 551 spectateurs, les six pilotes ont poursuivi leurs efforts jusqu’au bout et ramené les deux Lexus RC F LMGT3 aux 14e et 15e rangs de leur catégorie. Un résultat en retrait des attentes, au terme d’un week-end qui a mis la détermination collective à l’épreuve.



Essais libres : les Lexus montent en puissance

Sur le Circuit de Barcelona-Catalunya, les essais libres se concentrent sur la recherche du rythme et la gestion de la dégradation des pneumatiques, un enjeu majeur en vue des six heures de course. Dès le vendredi, les deux Lexus RC F LMGT3 Akkodis ASP Team affichent une progression encourageante, avant de poursuivre leur préparation dans les conditions plus fraîches du samedi matin.

Lors de la première séance, disputée sur piste sèche, Esteban Masson signe le meilleur chrono de la #78. Associé à Tom Van Rompuy et Hadrien David, le Français place la Lexus au sixième rang d’une catégorie LMGT3 emmenée par deux Ferrari. José María López réalise est quatorzième sur la #87 qu’il partage avec Petru Umbrurescu et Clemens Schmid.

La deuxième séance confirme le potentiel de la #78. Hadrien David abaisse la référence de l’équipage à 1’41’’994 et décroche le deuxième chrono, à seulement 344 millièmes de la McLaren #58, la plus rapide de cette séance. La #87 progresse également. Clemens Schmid signe un temps qui lui permet de rejoindre la voiture sœur dans le top six. Avec 142 tours cumulés sur la journée, les six pilotes et leurs ingénieurs disposent d’une première base de travail pour affiner les réglages.

La nuit est mise à profit pour poursuivre cette préparation. Plusieurs paramètres évoluent. L’objectif recherché est d’avoir une voiture qui préserve au mieux ses pneumatiques (particulièrement sollicités sur le côté gauche) sans dégrader sa performance.

Samedi matin, une légère brume enveloppe le circuit pour la troisième et dernière séance d’essais libres. Pendant une heure, les LMGT3 disposent seules de la piste, une première dans ce format. Le revêtement reste sec et la #87 se distingue avec un chrono en 1’42’’225. Clemens Schmid hisse la Lexus au troisième rang, à 529 millièmes de la Ferrari #21 de tête. Sur la #78, Esteban Masson établit la meilleure référence de l’équipage et termine P10.

Sur une course de 6 heures, la régularité et la maîtrise de la dégradation des pneumatiques pèseront autant que la vitesse sur un tour.



Qualifications : Petru Umbrurescu dans le top cinq, Tom Van Rompuy à 18 millièmes de l’Hyperpole

Le ciel se dégage pour les qualifications, disputées sur piste sèche avec une température de l’air proche de 21°C. Petru Umbrurescu et Tom Van Rompuy prennent respectivement les commandes des #87 et #78 pour tenter de décrocher l’une des dix places donnant accès à l’Hyperpole.

La bataille est serrée et les limites de piste imposent une grande précision. Hors de la trajectoire, les dépôts de gomme compliquent également la recherche d’adhérence.

Au volant de la #87, Petru Umbrurescu construit sa séance avec application et améliore progressivement ses chronos. Le Roumain trouve son meilleur rythme au moment décisif : dans son dernier tour, il réalise un 1’42’’922 et s’installe en cinquième position. Une performance qui ouvre à Clemens Schmid les portes de l’Hyperpole.

Pour Tom Van Rompuy, l’issue se joue à une infime marge. Avec un meilleur tour en 1’43’’124, le Belge occupe la onzième place. La #78 reste dans la lutte pour la qualification jusqu’aux derniers instants, mais manque finalement le top 10 pour seulement 18 millièmes de seconde.



Hyperpole : la quatrième ligne pour la #87

Clemens Schmid retrouve le volant de la #87 pour la dernière confrontation chronométrée. L’Autrichien se montre immédiatement dans le rythme et réalise son meilleur tour en 1’41’’894.

La séance reste très disputée. Les nombreux morceaux de gomme accumulés hors de la trajectoire rendent les écarts coûteux : une fois ramassés par les pneumatiques, ces « marbles » pénalisent l’adhérence et compliquent les tentatives suivantes.

Clemens termine au septième rang. La Lexus #87 de Petru Umbrurescu, Clemens Schmid et José María López s’installe sur la quatrième ligne de la grille LMGT3. Les deux équipages abordent les six heures de course avec l’ambition de concrétiser le travail mené depuis vendredi. La météo pourrait cependant jouer les trouble-fête...



Course : garder le cap dans une épreuve contrariée

À Barcelone, les conditions du dimanche redistribuent les cartes. À midi, il fait 16°C et la piste est humide, avec une trajectoire encore en cours d’assèchement. La pluie est annoncée et un tour de formation supplémentaire précède la libération du peloton. Sur ce tracé exigeant pour les pneumatiques, il faut composer avec une adhérence précaire et une météo incertaine.

Petru Umbrurescu prend le départ depuis la septième place LMGT3 au volant de la #87, tandis qu’Hadrien David s’élance onzième sur la #78. Dans des gerbes d’eau, le Roumain gagne immédiatement une position. Pour la voiture sœur, en revanche, la course se complique dès les premiers instants : pris dans un contact, Hadrien termine dans le bac à gravier. Le Français parvient à reprendre la piste, mais le temps perdu place déjà son équipage dans une stratégie d’attaque pour remonter au classement.

Après seulement cinq minutes, une première procédure de Virtual Safety Car (VSC) ralentit le peloton, avant l’intervention de la voiture de sécurité. La relance ne met pas fin aux difficultés : la pluie revient sur le circuit vers 12h25 et une nouvelle sortie de piste provoque une autre neutralisation. Entre passages aux stands, variations d’adhérence et regroupements, cette première heure réclame une adaptation permanente.

Dans cette séquence mouvementée, Petru Umbrurescu maintient la #87 dans le groupe de tête. Il évolue en sixième position, puis atteint le cinquième rang au fil des arrêts. Ce début de course laisse entrevoir une possibilité de concrétiser le rythme démontré pendant les essais. Une pénalité pour vitesse excessive dans la voie des stands vient cependant interrompre cet élan. Le drive through fait reculer la Lexus dans la seconde moitié du classement.

Sur la #78, Hadrien David poursuit son effort. À mesure que la piste sèche, les chronos s’améliorent et le Français peut progressivement hausser le rythme. L’objectif est désormais de reprendre le plus de terrain possible, sans compromettre la suite de l’épreuve.

À l’approche des deux heures de course, les premiers changements de pilotes interviennent. Clemens Schmid succède à Petru Umbrurescu au cinquantième tour sur la #87, tandis qu’Esteban Masson prend le relais d’Hadrien David sur la #78. Les Lexus occupent alors les quatorzième et seizième places.



La #87 doit effectuer un second drive through, cette fois pour une infraction sous neutralisation. Cette nouvelle perte de temps réduit encore les possibilités de retour vers les points.

Tom Van Rompuy prend les commandes de la #78 après le simple relais d’Esteban Masson. Clemens Schmid poursuit pour sa part son travail sur la #87. À mi-course, la #78 pointe P15 et la #87 P16. Les équipages restent mobilisés, mais les incidents de la première partie d’épreuve pèsent lourd.

Un nouveau VSC, suivi d’une intervention de la voiture de sécurité, rythme la suite de la course. José María López reprend la #87. À la relance, l’Argentin se rapproche de Tom Van Rompuy et finit par prendre l’avantage sur la voiture sœur pour le gain de la quinzième position.

Les derniers ravitaillements permettent de lancer l’ultime séquence de l’épreuve. José María López poursuit sur la #87, tandis qu’Esteban Masson retrouve le volant de la #78 pour l’ultime relais. Les deux équipages maintiennent leur effort, sans parvenir à effacer les conséquences d’un départ contrarié pour l’un et des pénalités pour l’autre.

La #87 de Petru Umbrurescu, Clemens Schmid et José María López termine P14 LMGT3, devant la #78 de Tom Van Rompuy, Hadrien David et Esteban Masson. Les positions finales ne reflètent pas le travail accompli mais déjà, l’équipe est concentrée sur la prochaine et ultime épreuve de la saison, les 6 Heures de Monza, dans le temple du sport automobile italien (6/8 novembre).