

1924 : le départ des premières 24 Heures de Francorchamps vient d'être donné ; la Spreadport n°1 de Baertsoen-Bonar franchit en tête le petit pont sur l'Eau Rouge mais va être très vite dépassée par l'Alfa Romeo de Boyriven-Haimovicki.



Cdt. M. Verwilt - Circuit de Spa-Francorchamps

2023 : en presque un siècle, le décor a été complètement bouleversé... La Porsche du poleman Matteo Cairoli emmène la meute des GT3 engagées dans ce qui est désormais la plus grande course de Grand Tourisme au monde !



© Denis Dubois

# Anniversaire

Depuis 1924, septante-cinq éditions de la classique spadoise ont été disputées

Le samedi 19 juillet 1924 à 15h59, vingt-sept voitures sont rangées en épi, moteur arrêté, devant les stands rudimentaires du circuit de Francorchamps. Les pilotes... et mécanos chargés du relais initial attendent à côté de leur moture le signal du starter, juché sur la passerelle ; à 16h00, ils sautent à bord et démarrent. Premier leader de l'histoire des 24 Heures belges, Jacques Boyriven est ralenti dès le 2<sup>ème</sup> tour par un souci mécanique et s'arrête définitivement dans la soirée, victime d'une défaillance de la dynamo de son Alfa Romeo RLS. Peu après 18h00, Frédéric Theussion entre à son tour, et bien involontairement, dans la légende du double tour d'horloge ardennais : il ouvre la liste des abandons lorsqu'un piston de sa Chenard & Walcker rend l'âme. Pointés en tête au terme d'une nuit rendue infernale par la pluie et le brouillard, Montjoux-Decroze (Ballot) renoncent sur ennuis mécaniques, laissant Lagache-Pisard (Chenard & Walcker) et Springuel-Becquet (Bignan) se disputer la victoire. Ces derniers prennent peu à peu l'avantage et inaugurent le palmarès de l'épreuve au volant d'une auto capable d'atteindre 135 km/h grâce aux 65 cv de son 4 cylindres 2.0l coiffée d'une culasse spéciale 16 soupapes.



1925 : tout en restant très champêtre, le centre névralgique du circuit grandit peu à peu.

Cdt. M. Verwilt - Circuit de Spa-Francorchamps

1927 - Un touche-à-tout victorieux

Pilote sur route et dans les airs, constructeur, businessman, Robert Sénéchal défend le pavillon de Chenard & Walcker qui lui loue un coin de son usine à Genevilliers où il construit une voiturette 1100cc très compétitive ; aux 24 Heures de Spa 1925, ce touche-à-tout en garde le volant durant les deux tours d'horloge pour finir 12<sup>ème</sup>. Deux ans plus tard, il est autorisé par son employeur à remplacer André Pisard sur une Excelsior officielle... qu'il impose en compagnie de Nicolas Gacéris !

Le samedi 29 juin 2024 en fin d'après-midi, le départ de la septante-sixième édition du double tour d'horloge est donné ! En cent ans, tout a changé, sauf le décor toujours majestueux. Le circuit, désormais permanent, s'étend sur 7 km au lieu de 15. Des virages empruntés un siècle plus tôt, il ne subsiste que l'épingle - très élargie - autrefois appelée Francorchamps et rebaptisée la Source, ainsi que la rapide courbe de Blanchimont ; exit Burnenville, Malmedy, Masta, Chefosse, Stavelot, les Carrières. L'enchaînement de Kemmel a fait place à une portion quasi rectiligne qui monte aux Combes où la piste plonge dorénavant à droite pour entamer une descente jalonnée de nouveaux hauts lieux, l'épingle de Bruxelles, le "Speaker Corner", le Double Gauche, le Pif-paf, le Campus et le Raccordement. L'ancienne Douane qui séparait in illo tempore les territoires belge et allemand n'est plus qu'un lieu-dit, à quelques dizaines de mètres du virage le plus célèbre du monde, le Raidillon inauguré avant la seconde guerre. Le ruban d'asphalte semble "perdu" au milieu des immenses dégagements aménagés pour permettre



1983 : le team-manager de Schnitzer, Charly Lamm, écoute attentivement l'avis de Manfred Winkelhock.

© Grand Tourisme



1990 : Herbert Schnitzer se réjouit d'un nouveau double à Spa. Dieter Quester, un de ses meilleurs pilotes montera cette fois-ci sur la deuxième marche du podium.

© Grand Tourisme



BMW survole le palmarès des 24 Heures avec vingt-cinq victoires, conquises notamment par les 635 Ci (1985) et M3 E30 (1992 - ci-contre).

© Manfred Galt



© Eric Traver



© Michel Oka

## Abarth

Seul produit de la marque au Scorpion ayant tenté sa chance à Spa, la 1000 TCR (600 kg, 110 cv) pilote en 1970 par Alt-Grano finit 23<sup>ème</sup>, en tête des "petites" devant deux NSU 1000 TTS, une Mini et une rare Ford Escort 1.0L.



© G. J. Beaumont

## Adler

Carrosseries ultra-profilées, roues avant motrices, suspensions indépendantes : malgré la faible puissance (56 cv) de leur 4 cylindres 1910cc, les Trumpf "Remilimousine" groupées de la 7<sup>ème</sup> à la 9<sup>ème</sup> place gagnent la Coupe du Roi 1936 ; de quoi faire oublier la déroute de leurs cousines Imperia (motorisées par Adler) victimes de bris de piston. Deux ans plus tard, l'abandon de la n°32 (suspension faussée après une sortie) ruine les espoirs de la marque et les deux respectives sont nettement dominées par les BMW 328.

## Aero

Dessinée secrètement par les ingénieurs de la firme tchèque Jawa sous l'occupation, la Minor II est une traction avant 2 portes dotée du bicylindre 615cc de 20 cv est accouplée à une boîte 4 avec overdrive. Aux 24 Heures 1948, la version "spider" de Coche-Delhaes ne concède que 8 tours aux Shoda 1101 lauréates en Tourisme.

Un an plus tard, une seule des trois Aero équipées d'un 744cc franchit la ligne : menée par Lambert-Delhaes, elle finit 18<sup>ème</sup> à plus de 80 km/h de moyenne ; les deux Spider Le Mans (au premier plan sur la photo) abandonnent, piston troué.



© Jean-Michel Neri

## Alpina

Victorieux en 1970 avec un coupé BMW 2800 CS puis régulièrement aux avant-postes, le préparateur de Buchloe quitte la scène spaïsoise au lendemain des 24 Heures 1973 marquées par la disparition de son pilote Hans-Peter Joisten. Alpina revient au départ de l'épreuve en 2009, cette fois comme constructeur ; les deux B6 GT3 du team français Sport Garage abandonnent mais douze mois plus tard, elles finissent en 18<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> positions.



© Philippe Goretz

## Andersson

Vainqueur de plusieurs rallyes majeurs (Monte-Carlo, Acropole, Sanremo, Safari), le Sue-dot crée sa structure Andersson Motorsport qui deviendra le Toyota Team Europe (TTE). Il engage une Celica aux 24 Heures 1973 et forme avec Freddy Kottulinsky, futur lauréat du Paris-Dakar (avec VW), un duo performant qui se classe 9<sup>ème</sup> et gagne la classe 1600 !



© Michel Italy

## Ansaldo

La marque italienne confie en 1927 une BC6 utilisant un 6 cylindres 2.2l aux vainqueurs de l'édition d'ouverture Henri Springuel (dont la société importe Ansaldo en Belgique) et Maurice Bécquet ; ceux-ci terminent 7<sup>ème</sup>.

## Arbre qui tue

La plus célèbre buvette de Francorchamps doit son nom à... l'arbre au pied duquel elle est installée, au bas de l'actuel paddock endurance, mais aussi aux effets dévastateurs d'un excès de boisson houblonnée qui a "tue" bien des réputations. Le monde a été refait des millions de fois autour de ce point de chute incontournable, effacé du paysage en 2012 au nom du modernisme mais heureusement relancé et modernisé quatre ans plus tard.



## Ariès

Propulsée par un 4 cylindres 3.0l, la Grand Sport dans sa version course se distingue par une carrosserie sarthoise en bois entaillé très peu élégante qui lui vaut le surnom de "pauvaise". 4<sup>ème</sup> aux 24 Heures 1926 aux mains de Laly-Flohot, elle conquiert la médaille de bronze un an plus tard grâce à Laly-Chassagne. Puis Ariès aligne un torpédo 1100cc, vainqueur à deux reprises de sa classe.



## Arrivée

Elle est longtemps jugée dans la descente devant les tribunes, à hauteur des premiers stands et donc quelques dizaines de mètres plus haut que la ligne de départ. Cette disposition est conservée jusqu'en 2007 quand est inauguré le pit-building qui accueille le service de chronométrage ; les vainqueurs "reçoivent" alors les drapeaux à damier peu après la sortie de la chicane... mais nombre d'entre eux poursuivaient sur leur élan pour savourer leur succès en passant devant la grande tribune.



© BRG

Même si son nom ne l'indique pas, la KZ1 est britannique et sa coque en fibre de carbone accueillie un V8 5.0l d'origine BMW 25ème sur la grille en 2008, l'Ascarl engage en Groupe 3 pour Jones-Jones-Jordan abandonne, moteur cassé. Ascarl, c'est aussi Alberto, double champion du monde F1, présent aux 24 Heures 1953 avec Luigi Villorosi sur une Ferrari stoppée par un bris de pont.

## Art Cars

Comme au Mans, quelques "Art Cars" sont de la partie à Spa. A deux reprises, Pierre Grivepêche confie une Aston Martin à un artiste, Luis Salazar puis Frédéric Platex. Michel Vaillant est mis trois fois à l'honneur sur une BMW : la 318i de Dierick-De Dorcher-Witmeur (1996), la 24 de Zanardi-Spengler-Glock (2015) et la M6 du Bousten Ginion Racing (2021), laquelle a séduit un an plus tôt grâce à une superbe livrée "flashy" signée Peter Halley. Le team Black Falcon opte pour l'univers des gangs sur ses Mercedes AMG alignées en 2019 en partenariat avec les Japonais du Goodsmile Racing, la Bentley de Bailly-Lemeret-Soulet-Borga en 2022 se pare d'une robe imaginée par Jean Boghossian, et un an plus tard, l'Asadi de Dejonghe-Hezemans-Hutchison adopte une déco Art of Canada, un collectif d'artistes canadiens.

## Ascarl



© Grand Tourisme

# Femmes

## Les pilotes féminines ont signé plusieurs performances de choix à Spa

Le Royal Automobile Club de Belgique est-il sexiste ? Avant-guerre, oui ; sinon, comment expliquer l'interdiction frappant les pilotes féminines aux 24 Heures ? Le constat interpelle d'autant plus qu'en cette même période, Le Mans accueille les "sportswomen", Marguerite Mareuse et Odette Siko se classant 7<sup>ème</sup> sur une Bugatti en 1930. Les responsables belges se donnent bonne conscience en mettant sur pied le Grand Prix des Dames, une épreuve de régularité disputée en mai 1933 dans les allées du bois de la Cambre et couplée à un concours d'élégance...

## La sagesse récompensée

Les choses changent enfin en 1949. Yvonne Simon et Germaine Rouault alignent une Delahaye 1355 et leur 11<sup>ème</sup> place prend un relief particulier quand on sait que la première garde le volant pendant les sept dernières heures car sa compagne n'est plus en état de conduire. L'élan est donné et quatre ans plus tard, Gilberte Thirion finit 10<sup>ème</sup> sur une Fiat 1100 qu'elle partage avec Annie Bousquet ; moins chanceuses, Elyane Imbert et Simone Des Forest sont disqualifiées pour un ravitaillement illicite de leur Porsche 356, tandis que Joyce Leavens qui épaula son mari sur une Jowett Javelin renonce, joint de culasse en rade.

La première performance signée par une pilote date de 1975. Yvette Fontaine accompagne "Pedro" sur une BMW 3.0 CSI moins évoluée que ses concurrentes et au terme d'une course toute de régularité, elle se classe 2<sup>ème</sup>, malgré un dernier relais délicat : « Nous n'avions pas changé les plaquettes et l'auto ne freinait plus du tout. » En 2011, Claudia Hürtgen égale ce résultat sur une BMW Z4 du Need for Speed Team Schubert pourtant partie loin sur la grille après des qualifications délicates.



1949 : plus routière de luxe que "bête de course", la Delahaye 1355 permet à un premier tandem féminin de figurer au palmarès des 24 Heures.



1953 : seules dames à l'arrivée, Gilberte Thirion (à gauche) et Annie Bousquet complètent le résultat d'ensemble des équipages engagés sur Fiat 1100/103.

1966 : Yvette Fontaine et Nicole Sol (casquée) rejoignent l'arrivée au volant de la dernière des quatre Alfa Romeo 1300 T1 encore en course.



© Philippe Garmas

1969 : associée au veloce John Fitzpatrick sur l'Escort TC de Fond Belgium, Yvette Fontaine finit aux portes du top 10 malgré divers soucis.



© Philippe Garmas

1977 : pole et 6<sup>ème</sup> place finale, Henny Hemmes trouve d'emblée le mode d'emploi de la Chevrolet Camaro.



1971 : Alpina fait confiance à un duo de charme et de choc composé de "Christine" (à droite) et de la Néerlandaise Liane Engeman.

## La filière belge

Outre Lilian Bryner, deux autres dames montent sur le podium des 24 Heures de Spa 2004 : Vanina Ickx impose une Porsche 996 GT3 Cup dans le Groupe 3 dont la médaille de bronze revient à la Lotus Elise (bien que non-classée pour distance insuffisante) notamment menée par Sylvie Delcour. Elles perpétuent une filière belge lancée par Gilberte Thirion et Yvette Fontaine déjà citées, mais aussi Nicole Sol, notamment 4<sup>ème</sup> du Groupe 1 en 1968 sur une Alfa Romeo 1750 qu'elle partage avec Christine Beckers alias "Christine". Celle-ci compte onze participations à la classique ardennoise sur un large panel de voitures, de la NSU 1200 TT à la VW Scirocco GTI en passant par la Alfa Romeo 1750, GTA, GTAM, GTV et Alfetta, la BMW 2800 CS Alpina, l'Opel Commodore GS, la Triumph Dolomite Sprint et la Chevrolet Camaro ; peu chanceuse dans ce rendez-vous qui lui tient tant à cœur, la Bruxelloise vit un terrible drame en 1973 quand, alors qu'elle attend de reprendre le volant de son Commodore, elle apprend la mort de son fiancé Roger Dubos dans le crash de Burnenville.

Les 24 Heures 1980 marquent la fin de la carrière de "Christine" en circuit et il faut attendre 1996 pour y retrouver les jeunes Vanina Ickx et Sylvie Delcour - on revient à elles - dont le parcours à Spa présente des similitudes. S'alignant certes dans des contextes très différents, l'une étant professionnelle alors que

## 1972 - Une épièrre trop ambitieuse

Yvette Fontaine garde un souvenir mitigé de sa participation avec l'Anglaise Gillian Fortescue-Thomas en 1972 sur l'Escort RS de Fond Belgium : « Elle a maltraité la mécanique car elle n'avait qu'une idée en tête : aller plus vite que moi ! J'ai toujours préféré être associée à des hommes car je trouvais le challenge plus excitant. Lorsque John Fitzpatrick m'a rejointe sur l'Escort TC en 1969, j'étais d'autant plus motivée que je savais qu'il n'avait pas envie de courir avec une femme ! Au final, tout s'est bien passé ; nous avons gagné la catégorie malgré divers soucis, notamment un capot envolé dans la descente de Masta et remplacé par celui de la voiture d'un rallyman français garé dans le paddock. »

© Cécile Hachoir

1949 : la lune apparaît au-dessus des sapins, la nuit s'installe, la course a trouvé son rythme, les mécanos travaillent sur une voiture, la magie des 24 Heures de Francorchamps est résumée en une image...



© LAT Météoport



© LAT Météoport

1949 : insensible à la fatigue, Luigi Chinetti négocie le virage de Chefosse au volant de sa Ferrari 166 MM dont il ne va céder le volant à son équipier Jean Lucas que durant moins d'une heure.



«Barchetta vincente». Chinetti-Lucas, Ferrari 166MM, 1949, vue du virage de Chefosse. Aquarelle © Benoît Debiège.

a Stavelot ; sans évidemment s'en douter, le Suisse ouvre une série noire pour la marque italienne dont le Huracan vont être impliqués dans plusieurs accidents. Durant la seconde manche du Superfreno 2018, Frederik Blomstedt sort au double gauche et heurte un poste de commissaires, blessant quatre d'entre eux. La réparation des rails entraîne un report d'une demi-heure pour le départ des 24 Heures qui sont arrêtées à 3h00 du matin en raison d'un accrochage au Raidillon entre la... Lamborghini de Jurgen Krebs et la Bentley d'Andy Meyrick. Enfin, c'est encore une Lamborghini, menée par Jack Aitken, qui provoque une énorme mêlée au Raidillon des le 10<sup>ème</sup> tour en 2021 : le Britannique touche le mur de pneus à gauche et rebondit sur la piste où il est harponné par Franck Perera (Lamborghini) et Davide Rigon (Ferrari), lequel est ensuite heurté par Kevin Estre (Porsche). Mais les dieux de la course veillent puisque les quatre pilotes s'en tirent quasi indemnes.

Paradoxalement, ces crashes débouchent parfois sur des épisodes cocasses. Durant les qualifs 2008, Christophe Bouchut détruit la Corvette C6R du SRT à Blanchimont et est emmené par hélicoptère au CHU où les médecins veulent le garder en observation au-moins 48 heures. Un verdict qui n'enchange guère le pilote français, comme il le racontera plus tard à Laurent Mercier (Endurance-Info) : « Vers 1h00 du matin, estimant avoir retrouvé mes esprits, j'ai demandé à rentrer au circuit. Le personnel de garde m'a pris pour un fou mais je suis passé outre son avis : juste vêtu d'un peignoir médical, je suis sorti de ma chambre, j'ai croisé dans les couloirs quelques personnes éberluées et devant l'hôpital, j'ai eu la chance de voir un taxi. Le gars a accepté de me prendre alors qu'évidemment je n'avais pas un euro sur moi ; et en pleine nuit, il a pu entrer dans le paddock pour me déposer devant le stand où les mécanos s'affairaient à retaper la Corvette. C'est peu dire qu'ils ont été effarés de me voir débarquer à cette heure, dans cet accoutrement... » Tout ça pour... pas grand-chose puisqu'en course, la belle Américaine doit très vite renoncer, victime d'un souci de freins.

2013 : fatigue, inattention, malchance ou incompréhension entre les pilotes, la sortie de l'Audi n°16 menée à ce moment par Enzo Ide à l'entrée du pit-puff ruine également les chances de la Ferrari du trio Dockerill-Andersen-Jensen.



© Jean Delvoux



© Jean Delvoux



© Jean Delvoux



© Jean Delvoux



2014 : le directeur de course a sorti le drapeau rouge après un très grave accident impliquant les Ferrari de Vladimir Kopyev et Marcus Mahy au virage Paul Frère, et le peloton, scindé en deux groupes, est arrêté en attendant la reprise des débats.



2016 : le paddock prend des airs de casse automobile où sont rangées l'Audi de Suppler-Mies-Winkelhoch et la Ferrari de Castellacci-Perazzini-Flohr-Cioc.



2017 : après ce crash de Kamei Kobayashi aux essais, le team Goodsmile va faire venir un nouveau châssis... qui sera détruit en course dans un accrochage.



© Patrice Mornet



© Philippe Garmeau



© Gérard T'Serstevens



© Gérard T'Serstevens



© Patrice Mornet

Alfa Romeo brille au début des années 70' avec ses 1300 GTA-J et 2000 GTAm. De haut en bas et de gauche à droite, les GTA-J de Facetti-Trucci (n°83-23<sup>ème</sup>) et "Paco"- "Pooky" (n°80-21<sup>ème</sup>) en 1972, la GTA-J de Trivellato-Filippi (n°70-abandon) en 1970, les GTAm de Toussaint-Bertinchamps (n°41-5<sup>ème</sup>), Facetti-Hezemans (n°42-3<sup>ème</sup>) et Franck-Derom (n°43-abandon) en 1971.



«Quadrifoglio I». Pinto-Berger, Alfa Romeo 2000 GTAm, vue du virage de Burnenville, 1970. Aquarelle © Benoit Deliege.

# P Programme

1932 - Un voeu pieux

*Craignant de voir les accidents routiers se multiplier autour du circuit, l'Automobile Club publie dans la presse quelques jours avant l'édition 1932 un encart appelant les usagers à la prudence : «L'organisateur prie instamment les très nombreux automobilistes qui se rendront à Spa-Francorchamps de ne pas s'évertuer à réaliser des performances à l'instar des as du volant qui font leur admiration.» On s'en doute, cet appel ne dépasse pas le stade du voeu pieux...*

**Le coup d'envoi des 24 Heures est donné bien avant le samedi après-midi**

Les premières 24 Heures de Francorchamps ont lieu les 19 et 20 juillet 1924 mais dès l'année suivante et jusqu'en 1938, elles sont avancées au premier ou deuxième week-end du mois. A la reprise, le RACB opte pour fin juillet-début août et s'y tient, à quelques exceptions : les deux dernières éditions du XX<sup>ème</sup> siècle ouvrent les vacances, la course 2020 à lieu - à huis-clos, covid oblige - les 24 et 25 octobre, et SRO, contraint de se plier dès 2023 aux caprices du F1 Circus, déplace son rendez-vous au mois de juin, quelques jours après le début de l'été.

## Vérifications "itinérantes"

Avant-guerre, même si certains participants testent leur monture - dans le trafic normal... - le lundi ou le mardi, les entraînements sont programmés les mercredi, jeudi et vendredi, souvent dès le lever du jour puis en soirée, jusque minuit. Ce timing s'explique aisément : le circuit est tracé sur des routes qui, en semaine, ne peuvent être fermées pendant la journée car elles sont empruntées par des véhicules civils et agricoles. A la reprise en 1964, les essais commencent le jeudi soir, avant une journée de vendredi plus intense. Ce schéma évolue ensuite sans cesse, en fonction notamment d'un prologue de plus en plus étoffé ; dorénavant, les activités débutent le mardi avec le test réservé aux pilotes classés Bronze tandis que le warm-up a lieu le vendredi soir (alors qu'il s'est longtemps déroulé le samedi matin).

Lors des premières éditions, le contrôle technique et le pesage se tiennent la veille de la course, l'un devant les tribunes, l'autre près de la gare de Francorchamps. Le RACB innove en 1936 avec les vérifications dans les jardins du casino de Spa le vendredi dès 13h00 et le pesage au circuit le lendemain matin ;



1933 : future lauréate en 1100cc, l'Amicar de Dancy-de Gavardie est contrôlée avant les essais.

1928 : la chasse à la place de parking est déjà bien lancée autour de l'hôtel des Bruyères !



Get More du Circuit Event



1936 : les Aston Martin Ulster attendent de passer au contrôle technique dans les jardins du casino de Spa.

© LAT Morsquet



1932 : cette "groupe" a choisi la bonne auto pour prendre la pose puisque l'Alfa Romeo 8C 2300 n°38 va gagner aux mains de Brivio-Siena.

1975 : les pilotes des Simca Rallye 2 s'entraînent afin de signer un chrono qualificatif.



© Christian Lorenz

1975 : l'état de sa carrosserie explique le retrait de l'Opel de Roothaert-Gaillaux...

1975 : Blackburn-Crabtree termine 3<sup>ème</sup> sur la seconde Capri aux couleurs Hermitec.



© Bob Langley



© Jean-Pierre Lims

1975 : l'Audi 80 GT de Abt-Nowak-Endress s'incline face à la Toyota Celica de "Alix"-Gillesen-Rémion en Division 2.

1975 : seule Dolomite Sprint à l'arrivée, la n°25 finit dernière aux mains du trio féminin "Christine"-Berrell-Hoepfner.



© Christian Lorenz



© Christian Lorenz



«Super Luigi». Xhenceval-de Fierlant, BMW 3,0CSL, 1975. Aquarelle © Benoit Deliege.

2006 : on ne s'étonnera pas que van de Poel-Bartels-Bertolini et la Maserati MC12 fixent la référence à 589 boucles !



© Grand Tourisme



2013 : aucun équipage de GT3 n'a fait mieux que Bahlt-Götz-Schneider sur la Mercedes SLS AMG.



© Grand Tourisme

### Records des victoires par pilotes

- 5 victoires :** Eric van de Poel (Bel)  
1987 - 1998 - 2005 - 2006 - 2008
- 4 victoires :** Jean-Michel Martin (Bel) 1979 - 1980 - 1987 - 1992  
Thierry Tassin (Bel) 1983 - 1986 - 1994 - 1996
- 3 victoires :** Attilio Marinoni (Ita) 1928 - 1929 - 1930  
Dieter Quester (Aut) 1973 - 1986 - 1988  
Hans Heyer (All) 1982 - 1983 - 1984  
Roberto Ravaglia (Ita) 1985 - 1988 - 1994  
Marc Duez (Bel) 1997 - 1998 - 2001  
Michael Bartels (All) 2005 - 2006 - 2008  
Philipp Eng (Aut) 2016 - 2018 - 2023
- 2 victoires :** Luigi Chinetti (USA) 1933 - 1949  
Francesco Severi (Ita) 1936 - 1938  
Helmut Kelleners (All) 1968 - 1970  
Jean Xhenceval (Bel) 1974 - 1975  
Eddy Joosen (Bel) 1977 - 1982  
Philippe Martin (Bel) 1979 - 1980  
Tom Walkinshaw (Eco) 1981 - 1984  
Armin Hahne (All) 1982 - 1983  
Win Percy (GB) 1984 - 1989  
Alfريد Heger (All) 1986 - 1988  
Bernid Schneider (All) 1989 - 2013  
Steve Soper (GB) 1992 - 1995  
Alex Burgstaller (All) 1994 - 1996  
Frédéric Bouvy (Bel) 1999 - 2000  
Kurt Mollekens (Bel) 2000 - 2009  
Christophe Bouchut (Fra) 2001 - 2002  
Romain Dumas (Fra) 2003 - 2010  
Fabrizio Gollin (Ita) 2004 - 2007  
Timo Schröder (All) 2005 - 2011  
Andrea Bertolini (Ita) 2006 - 2008  
Mike Hezemans (FB) 2007 - 2009  
René Rast (All) 2012 - 2014  
Markus Winkelhock (All) 2014 - 2017  
Laurens Vanthoor (Bel) 2014 - 2020  
Jules Gounon (Fra) 2017 - 2022



Eric van de Poel

© Grand Tourisme



Jean-Michel Martin

© Grand Tourisme



© LAT/Magnum

Thierry Tassin (au centre)