

SPECIAL

L'ÉQUIPE

LA FIN DE L'ÂGE DE GLACE



Le 35^e Trophée Andros débute le 9 décembre prochain. Ultime édition de ces courses sur glace nées en 1990, victimes de leur succès... et du réchauffement climatique ! Une injustice pour cette série pionnière qui, avant toutes les disciplines de sport mécanique, a osé le 100% électrique. À quelques jours de la première épreuve de la dernière saison, retour sur un succès français.

UNE HISTOIRE D'HOMMES

Le Trophée Andros est né de la volonté de deux hommes : Max Mamers, pilote de talent, et Frédéric Gervoson, patron du groupe familial Andros, entrepreneur visionnaire qui a mis le fruit français dans toutes les assiettes de la Planète.

Où étiez-vous le samedi 27 janvier 1990 lors du départ de la première séance d'essais de la première manche du premier Trophée Andros ?
Frédéric Gervoson : Sur la ligne de départ, au volant ! Mon frère Philippe et moi avions décidé de disputer cette première saison en partageant le volant de ma Visa 1000 Pistes aux couleurs de Pierrot Gourmand. Nous étions pilotes amateurs, cette nouvelle série dont nous étions les partenaires-titre nous tendait naturellement les bras !
Max Mamers : J'étais moi aussi sur la grille de départ, au volant de la BMW 325 iX officielle. Mais j'avais la tête hors-piste. J'ai compris instantanément que je ne pourrais pas exercer mon métier de pilote sur des épreuves que j'organisais. Pour les trois autres rendez-vous de ce premier Trophée Andros, j'ai donc prêté mon auto successivement à Ari Vatanen, Jacques Laffite et François Chatriot. J'ai continué à courir en Supertourisme jusqu'à fin 1991 mais, sur la glace, j'ai abandonné le volant pour me consacrer

exclusivement à mon métier d'organisateur.
Votre plus beau souvenir sur le Trophée en 35 ans ?
FG : Une nuit à La Bresse, au son des tractopelles tentant d'aplanir une piste qui ne voulait faire que des bosses, avec Jean-Marie Bigard au micro qui faisait patienter un public frigorifié mais qu'il chauffait de plus en plus. Je souhaite à tout le monde de rire autant en situation de crise !
MM : Je n'oublierai jamais notre premier Stade de France le 14 février 1999. La montagne s'était déplacée à Paris ! Un succès énorme, le stade plein, 70 000 spectateurs, les courses retransmises en direct sur France 2. Le Trophée changeait de statut.
Que vous a apporté ce Trophée en 34 et bientôt 35 éditions ?
FG : De la notoriété pour Andros, en particulier à la naissance de nos desserts fruitiers réfrigérés. Car Andros n'était et n'est toujours pas un fabricant de boulons ! Nous n'avons rien à tirer directement de la compétition automobile, rien à vendre aux

concurrents ni aux amateurs de sport mécaniques, discipline dont nous sommes pourtant devenus un acteur à part entière !
MM : Devenir organisateur après avoir été derrière un volant pendant vingt ans, c'est faire sa révolution intérieure ! On change de personnalité, on affronte tout avec une perspective inversée. On n'est plus au service de soi, mais au service de la collectivité de la course, au service des écuries, des partenaires, du public, des médias, des pilotes. Pilote, j'exposais les problèmes. Organisateur, j'étais là pour qu'il n'y en ait pas ou pour les résoudre. Sans parler de l'obsession de la météo. Les yeux au ciel et sur les prévisions de Météo France en permanence !
On a toujours dit que le Trophée Andros c'était un peu de sport et beaucoup de fêtes entre copains. Pas vraiment une compétition de haut niveau donc ?!
FG : Le Trophée Andros a toujours eu deux faces qu'il a cultivées. Un côté festif avec de très belles fêtes le soir après les épreuves, et un côté sportif très relevé en accueillant en permanence de très grands pilotes. Certains, les meilleurs du monde dans leurs spécialités, sont allés au bout de leur talent mais sont restés au pied du podium...
MM : Le Trophée Andros est une épreuve excessivement difficile à gagner, pour preuve la liste des très grands pilotes qui n'ont jamais pu décrocher la victoire finale. À noter qu'Yvan Muller et Alain Prost (13 titres au total sur le Trophée) pèsent 8 titres mondiaux dans leurs spécialités. Mais nous avons toujours

“Notre terrain de jeu, c'est la montagne, un espace à protéger, à préserver, et nos matières premières sont le froid, la neige et la glace. Le réchauffement climatique a été pour nous une réalité très tangible...”



Frédéric Gervoson et Max Mamers



EN BREF
FRÉDÉRIC GERVOSON
71 ans
Président du Conseil de Surveillance du Groupe Rugbyman. Pilote de rallye (3e du championnat de France de Rallye sur Terre en 1988).



EN BREF
MAX MAMERS
80 ans
Ostéopathe. Pilote professionnel de 1967 à 1991. 125 victoires. Créateur et organisateur du Trophée Andros en 1990. Rugbyman, ex-dirigeant du C.A. Brive Rugby (champion d'Europe 1997).

ANDROS, C'EST QUOI, C'EST QUI ?
Andros est un groupe familial français multilocal d'agroalimentaire créé en 1946 par Jean Gervoson secondé par son beau-frère Pierre Chapoulart, spécialisé dans la transformation des fruits et laitages. Le siège de la société est installé à Biars-sur-Cère (Lot). Andros est le champion mondial du fruit cuisiné et champion européen des desserts et yaourts gourmands.

voulu aussi ouvrir la piste, lors de courses annexes, à des célébrités pour leur faire découvrir la glisse. Champions dans d'autres disciplines, comédiens, Miss France, humoristes, vedettes des médias,... des célébrités qui ont contribué à entretenir l'amour du public pour le Trophée et, dans le paddock, ont permis de créer une très belle ambiance.
Le Trophée Andros est devenu le e-Trophée Andros. Pourquoi cette mutation et comment êtes-vous passés du tout thermique au tout électrique ?

FG : C'était une transition naturelle. Pour Andros qui, sans relâche et de plus en plus, travaille ses produits au plus près de leur authenticité, du naturel, il était normal d'aller dans le même sens en matière de sport mécanique. C'est une question de respect de l'environnement qui s'impose à nous, partout. Nous devions l'anticiper, être précurseurs.
MM : Comme Frédéric le dit très bien, le Trophée Andros portait cette transformation dans son ADN dès sa naissance. Notre terrain de jeu, c'est la montagne, un espace à protéger, à préserver, et nos matières premières sont le froid, la neige et la glace. Le réchauffement climatique a été pour nous une réalité très tangible, avec de la neige qui tarde de plus en plus à arriver, une douceur en altitude qui repousse de plus en plus tard dans la saison la formation de la glace. Nous avons voulu réagir, être pionniers. Nous avons débuté notre première expérience de prototype de course à propulsion électrique en 2006 pour devenir, le 5 décembre 2009, la première compétition 100% électrique au monde.

Pourquoi mettez-vous fin à l'aventure après 35 années de succès ininterrompu ?
FG : Le réchauffement climatique a accéléré une décision que nous n'osions pas prendre. Nos courses devraient avoir lieu désormais dans le Grand Nord. Mais ce n'est plus notre format. Je suis convaincu que pourrait être organisée une épreuve magnifique, très télévisuelle, en Laponie. Je suis un nostalgique des 24 Heures de Chamonix...

“35 éditions, c'est beaucoup plus qu'une aventure, c'est une histoire de vie aboutie qui se termine presque naturellement.”

MM : 35 éditions, c'est beaucoup plus qu'une aventure, c'est une histoire de vie aboutie qui se termine presque naturellement. Nous avons fait glisser plus de 2000 pilotes, été précurseurs des nouvelles énergies. Courir, c'est repousser des limites, à tous niveaux. Nous avons fait notre travail, pris notre part à cette transition énergétique. Mais ce n'est peut-être qu'une interruption... Peut-être d'autres poursuivront-ils sur notre trajectoire ? En tout cas, nous devons remercier tous ceux qui, depuis 1990, nous ont accompagnés avec une fidélité que l'on rencontre rarement. Organisateur des différentes épreuves, pilotes, patrons d'équipe, constructeurs, partenaires -les nôtres comme ceux des écuries, élus locaux, fournisseurs, médias, rien ne se serait construit sans eux. Mais ne soyons pas tristes de cette interruption : réjouissons-nous de ces 35 éditions historiques !

La victoire, ça se cultive.

C'est sur le terrain que se cultivent les grandes victoires... Et qu'InVivo, 3^e champion européen agricole, tire le meilleur des terroirs. Avec ses 180 coopératives adhérentes et ses 15 000 collaborateurs, InVivo accompagne la transformation du monde agricole et agroalimentaire, en France et à l'international. Agriculture, négoce international de grains, malterie, meunerie, boulangerie, vin, jardinerie et distribution alimentaire - invivo-group.com



LES TRÈS RICHES HEURES DU TROPHÉE ANDROS

Le Trophée Andros a écrit une histoire sportive unique. Sans doute parce qu'il n'est comparable à aucune autre discipline. Retour sur 34 très riches années dont, si le règlement technique a évolué, les règles de base sont, elles, restées inchangées pour garantir le spectacle : des manches d'essais ultra-courtes suivies de furieuses courses en pelotons.

LES DATES CLEFS

28 janvier 1990
Première course du premier Trophée Andros sur le circuit de Serre-Chevalier, remportée par Alain Prost. Le Trophée comporte quatre rendez-vous (Serre-Chevalier, Chamonix, Lans-en-Vercors et Chamrousse). Il est remporté par Eric Arpin.

11 février 1995
Pour sa première année de participation au Trophée Andros, Yvan Muller remporte à Super-Besse la première de ses 48 victoires dans la discipline. Un succès dès la première saison, une performance que seul Alain Prost rééditera en 2003. Le Trophée est remporté par François Chatriot.

1996
Yvan Muller remporte le premier de ses dix titres (1996 à 2002, 2004 à 2006).

1997
Création, en collaboration avec Claude Michy le promoteur du Grand Prix de France moto, d'un Trophée Andros réservé aux motards, le Bike Show. Il va devenir en 1998 le « Pilot Bike », remporté par David Baffeulef.

14 décembre 1997
À Andorre, départ de la 100^e course du Trophée Andros, remportée par Yvan Muller.

14 février 1999
Pour la finale de sa 10^e saison, le Trophée Andros investit pour la première fois le Stade de France. Il y reviendra à sept reprises.

2002
Création du Trophée Andros féminin, le Trophée Ice Girls.



1990 Bruno Saby (Serre Chevalier) en Lancia Delta S4

La nature ayant horreur du vide, le Trophée Andros est né par nécessité ! Jusqu'à sa création en 1990, l'hiver est une saison morose pour les pilotes. Les calendriers des différentes disciplines arrivés à leur terme, les titres ayant été décernés, de début décembre à février, on attend lentement la saison suivante. Seul le calendrier des rallyes propose encore quelques rendez-vous, très espacés cependant. De rares pilotes, travaillant dans des structures professionnelles ou engagés dans un programme courant sur plusieurs années, ont éventuellement une ou deux séances d'essais privés. Mais les basses températures, voire le gel, rendent les routes et les pistes difficilement compatibles avec la préparation de voitures qui vont évoluer le plus souvent sur des pistes plutôt sèches et par des tem-



pératures clémentes. Sauf à aller au sud de l'Europe (ce que quelques-uns font cependant), l'essentiel des pistards et des rallymen prend donc ses congés, range les ateliers, fait les travaux administratifs repoussés jusqu'à la dernière limite. Et comme un pilote qui ne pilote pas s'ennuie, tout le monde s'ennuie. Il y a bien sûr le Paris-Dakar, mais c'est une spécialité à part qui exige, à la fois, des aptitudes particulières et de gros budgets -souvent équivalents à ceux



Yvan Muller aux 10 ans du Trophée Andros fêté au Stade de France



M.Tarrès le temps des inventeurs BMW 318 IS

liste des desserts aux fruits scelle un accord qui est en fait un fantastique coups de marketing. Voilà trouvé le partenaire-titre, celui donc la série va porter le nom. Les fonds baptismaux, c'est bien, mais il faut faire marcher l'enfant ; autrement dit, trouver des circuits et remplir leur paddock. Pour cela, Max Mammers va jouer de ses qualités personnelles et professionnelles. Intelligent, doté d'une énergie et d'un pouvoir de conviction peu communs, fédérateur (quoi que d'un caractère « vivant » pour reprendre sa propre expression), il n'a pas plus inventé les courses

Premiers vainqueurs

Alain Froment, pilote isérois disparu en 1997, reste dans l'histoire comme le premier vainqueur d'une épreuve du Trophée Andros. Le 28 janvier 1990 sur le circuit de Serre Chevalier accueille l'épreuve inaugurale du Trophée. Il y impose sa Citroën Visa 1000 Pistes, préparée sous sa direction par les élèves

du lycée technique Pablo Neruda à Grenoble. Une auto aux allures frêles, qu'il pilote en artiste pour l'emporter devant la Lancia Delta S4 de Bruno Saby et la BMW M3 de Bertrand Balas. À l'issue de la dernière des quatre manches de cette première saison, c'est Eric Arpin sur sa Peugeot 205 Turbo 16 qui coiffe la première des 35 couronnes de l'Andros.



De la glace sur deux roues

En 1995, Claudy Michy, promoteur du Grand Prix de France Moto et ami de longue date de Max Mammers, a l'idée d'organiser une course de démonstration de moto sur glace à l'occasion du passage du Trophée Andros à Super-Besse en février 1996. Devant l'engouement rencontré auprès des pilotes moto et du public, une catégorie leur est ouverte. Appelé « Bike Show », le rendez-vous devient, pour le Trophée 1997-1998 le « Pilot Bike », du nom de son sponsor titre puis, à partir de la saison 2014-2015, pour la même raison, l'AMV Cup. Trois hommes détiennent à eux seuls 21 des 26 couronnes attribuées de 1998 à 2023 : par ordre chronologique, David Baffeulef (7 titres), Maxime Emery (5 titres) et Sylvain Dabert (9 titres). Les trois dernières éditions ont été remportées par Vivien Gonnet.

©e-Trophée Andros

le monde va très vite baptiser simplement « l'Andros ». Pour unir ces montagnards très indépendants, Mammers a de solides arguments : le Trophée va apporter aux stations hivernales un surcroît d'activité économique, une attraction pour le public et de la notoriété. Mais pour faire venir le public, il faut d'abord faire venir des pilotes. Et côté paddock et grilles de départs, si l'enthousiasme affiché est une chose, la signature d'une feuille d'engagement en est une autre. Max Mammers va cependant faire le plein de pilotes car il a pour lui sa première qualité : il est l'un d'eux. Il connaît leurs besoins, il sait de quoi il parle et sait leur parler. Son statut de multi champion de France, titres acquis dans plusieurs disciplines, en rallyes comme en circuits, lui permet d'avoir des avis respectés. En fin connaisseur du paysage sportif, il va composer un règlement qui permet à tous de sortir les autos utilisées dans les différents championnats, mais aussi celles qui étaient déjà en pré-retraite. L'Andros accueille ainsi immédiatement notamment les Groupe B, dont bien des pilotes ne savaient plus trop quoi faire. Elles rejoignent les voitures

engagées en Rallycross, les prototypes tout-terrain mais aussi, déjà, des autos conçues sur-mesure ou très adaptées aux spécifications de la glace. Pour délimiter le périmètre de ce qu'il faut et ne faut pas admettre, Max Mammers s'appuie sur celui qu'il nomme « mon meilleur ennemi », Marcel Tarrès. Mammers et Tarrès sont à la fois amis et adversaires pour se disputer les victoires en courses de côte au volant de leurs Formule 2 depuis la fin des années soixante-dix. Tarrès est l'un des meilleurs pilotes d'Europe de la discipline. Un compétiteur très respecté. C'est aussi un très fin metteur au point et un génial concepteur. Marcel va aider Max à tracer les contours de ses règlements, à pousser ou freiner les solutions techniques, apportant un avis qui va être essentiel pour la construction du Trophée et le maintien d'un équilibre compétitif entre les voitures, celles des puissants constructeurs comme celles des privés aux ressources plus modestes. « Marcel Tarrès a été mon baromètre pour le Trophée Andros », explique Max Mammers. « Hors-piste comme en piste, il a toujours été le maillon, l'indispensable lien, entre les amateurs et les professionnels.

Marcel ne peut pas être qualifié d'amateur -son palmarès est l'un des plus beaux du sport automobile français ; ce n'est pas non plus un constructeur -il ne crée alors d'auto que pour ses besoins sportifs, louant ou cédant éventuellement l'ancienne lorsqu'il en développe une nouvelle. Il n'est ni l'un ni l'autre, mais il possède les meilleures qualités de chaque catégorie. C'est à la fois un homme ingénieux mais raisonnable dans sa gestion des coûts, un redoutable compétiteur mais qui veut gagner dans l'adversité, toujours fair-play ». Marcel Tarrès va ainsi être le bon génie du Trophée Andros, conseillant par exemple sur l'adoption des solutions techniques très évoluées (par exemple les quatre roues directrices), freinant sur certains règlements qui vont risquer de faire exploser les coûts, ou aidant à équilibrer ou rééquilibrer les chances (notamment grâce aux échelles de poids, au lest progressif pour les meilleurs), toujours soucieux de préserver l'équité sportive et garantir le spectacle. Position de « baromètre » dont Tarrès ne tirera pas plus avantage que qui que ce soit. Élégant jusqu'au bout. Troisième pilier de l'édifice, les partenaires. Certes, An-

drois donne son nom au Trophée et, à ce titre, y apporte une substantielle contribution. Mais pour boucler le budget, il faut convaincre d'autres entreprises de s'engager, et si possible à moyen ou long terme. La présence d'un -déjà- géant comme Andros est un atout pour aller frapper à d'autres portes. C'est aussi pour convaincre les partenaires de certains pilotes d'apporter des rallonges à leurs budgets permettant de s'aligner sur le Trophée. Les médias vont quant à eux immédiatement jouer le jeu. Tous les ingrédients ayant été réunis, le 28 janvier 1990 à Serre Chevalier, les concurrents du premier Trophée Andros -déjà 70 inscrits !- sont au départ de la première manche d'une aventure qui va durer 35 ans. « L'histoire aurait pu être lassante et nous condamner, après de belles premières années, à un rapide déclin », analyse Max Mammers, « mais nous n'avons pas cessé de nous réinventer. En fait, nous avons développé le Trophée Andros en accompagnant l'ordre des choses. Nous ne l'avons pas subi mais l'avons orienté dans le meilleur sens possible en étant, à la fois, à l'écoute de nos concurrents, du public, des partenaires, sans jamais perdre le sens profond de ce que nous organisons : une série très sportive, très compétitive, mais en même temps spectaculaire, conviviale et festive. Et ce tant pour ses participants, que ses partenaires et son public. En permanence, nous avons veillé à cet équilibre essentiel. C'est là la clef de notre longévité ».

Le Trophée Andros a vécu trois grandes périodes, celles des inventeurs, celle des usines et des pilotes de F1, puis celle des fils de ceux-ci au volant de prototypes électriques. L'ère des inventeurs, c'est celle des premiers âges. Ces premières saisons voient arriver en piste des voitures de toutes origines grâce à un règlement très ouvert. Les courses sont un régal pour le public. Ceux qui viennent voir un spectacle se régalent avec des pelotons d'acrobaties en glisse dans tous les virages -les seuls moments où les voitures ont les roues en ligne, c'est pour descendre ou monter dans leur camion ! Ceux qui viennent voir du sport automobile admirent

5 décembre 2009
Lancement d'une série 100 % électrique à Val-Thorens. Le départ est donné par le ministre de l'Industrie, Christian Estrosi.

2009
Une moto électrique est engagée en Pilot Bike par José Peyronon

8 janvier 2011
À Isola, départ de la 200^e course du Trophée Andros, remportée par Romain Grosjean.

7 février 2015
À Saint-Dié-des-Vosges, associée à Jean-Baptiste Dubourg, Martène Broggi est la première femme à remporter une manche « Elite Pro », la catégorie reine du Trophée Andros. Elle reste à ce jour la seule femme à avoir réussi cette performance.

drois donne son nom au Trophée et, à ce titre, y apporte une substantielle contribution. Mais pour boucler le budget, il faut convaincre d'autres entreprises de s'engager, et si possible à moyen ou long terme. La présence d'un -déjà- géant comme Andros est un atout pour aller frapper à d'autres portes. C'est aussi pour convaincre les partenaires de certains pilotes d'apporter des rallonges à leurs budgets permettant de s'aligner sur le Trophée. Les médias vont quant à eux immédiatement jouer le jeu. Tous les ingrédients ayant été réunis, le 28 janvier 1990 à Serre Chevalier, les concurrents du premier Trophée Andros -déjà 70 inscrits !- sont au départ de la première manche d'une aventure qui va durer 35 ans. « L'histoire aurait pu être lassante et nous condamner, après de belles premières années, à un rapide déclin », analyse Max Mammers, « mais nous n'avons pas cessé de nous réinventer. En fait, nous avons développé le Trophée Andros en accompagnant l'ordre des choses. Nous ne l'avons pas subi mais l'avons orienté dans le meilleur sens possible en étant, à la fois, à l'écoute de nos concurrents, du public, des partenaires, sans jamais perdre le sens profond de ce que nous organisons : une série très sportive, très compétitive, mais en même temps spectaculaire, conviviale et festive. Et ce tant pour ses participants, que ses partenaires et son public. En permanence, nous avons veillé à cet équilibre essentiel. C'est là la clef de notre longévité ».

Une histoire de femmes

Athlètes olympiques, vedettes de la télévision et des médias, artistes, Miss France, aspirantes pilotes et pilotes professionnelles, le Trophée Andros a vu très tôt passer sur ses pistes beaucoup de femmes. Certaines viennent pour s'amuser, d'autres avec des ambitions sportives. La première à mettre un pied sur la glace du Trophée est Estelle Hallyday, le 12 décembre

1993 à Val Thorens. Suivent Michèle Mouton, Christine Driano et Carole Vergnaud en 1995. Puis Jutta Kleinschmidt, Vanina Ickx, Justine Monnier, Martène Broggi, Élodie Gossuin, Doriane Pin, Lilou Wadoux, Cindy Gudet. L'une des plus célèbres est bien sûr la journaliste Margot Laffite, fille de Jacques, l'ancien pilote de F1. Arrivée en 2003 sans aucune expérience de la conduite (elle pratiquait alors l'équitation), elle a étonné par son aptitude naturelle à la glisse (voir son

interview page 12-13) ; décrochant plusieurs victoires en catégorie « Elite », et ratant de peu le titre la saison passée. À ce jour, une seule femme est parvenue à remporter une victoire en devant les hommes dans la catégorie-reine, « Elite Pro » : Martène Broggi, en février 2015 à Saint-Dié-des-Vosges, lors de la course relais de la Super-Finale du Trophée, à l'occasion de laquelle elle partageait le volant de la Clio III de Jean-Baptiste Dubourg.

28 janvier 2017
 À Super-Besse, Jean-Philippe Dayraut remporte la 59^e victoire de sa carrière sur le Trophée Andros. Un record qui ne sera pas battu à l'issue de cette ultime saison 2023-2024.

27 janvier 2018
 À Lans-en-Vercors, départ de la 300^e course du Trophée Andros, remportée par Benoît Treluyer.

8 décembre 2018
 À Val Thorens, pour la première fois dans l'histoire du Trophée Andros, un pilote (Aurélien Panis) s'impose au classement général avec un prototype électrique devant les prototypes à moteur thermique.

7 décembre 2019
 À Val Thorens pour la première épreuve de la saison, 100% des voitures au départ sont électriques. La série est officiellement devenu le e-Trophée Andros.

2020
 Sylvain Dabert remporte son neuvième Trophée Andros Moto (record), devenu AMV Cup depuis 2015.

9 décembre 2023
 À Val Thorens, 1ère épreuve du 35e et ultime Trophée Andros.

27 janvier 2024
 À Super-Besse, 362^e et dernière épreuve du Trophée Andros, 35^e du nom. 34 ans jour pour jour après la première course disputée à Serre-Chevalier en 1990.

des modèles hétéroclites, issus de catégories très variées, parfois créés exclusivement pour l'Andros, aux mains de pilotes qui jouent habituellement les premiers rôles dans d'autres catégories nationales et internationales (supertourisme, sport prototype, côte, rallye-raïd, monoplaces...). Les reines de ces premières éditions sont les toujours spectaculaires Groupe B, en particulier les Peugeot 205 Turbo 16, interdites de Rallyes depuis fin 1986. Le Trophée Andros est, avec le Rallycross, le seul endroit où l'on peut les voir s'affronter en peloton (en Rallyes-Raids, elles évoluent en solo). La notoriété du Trophée qui éclate dès les premières saisons pousse rapidement les constructeurs à s'intéresser à la discipline. Par l'intermédiaire de leur préparateur et pilote, Dany Snobeck, Mercedes puis Opel arrivent. Mega leur emboîte le pas dès la saison 92-93. Le constructeur de véhicules sans permis qui vise le marché automobile conventionnel développe un prototype spécialement destiné au Trophée. Il joue alors immédiatement les premiers rôles. L'âge des glorieux artisans est révolu. Voilà venu le temps des constructeurs automobiles et des grands préparateurs. Et pour conduire leurs prototypes, une cohorte de pilotes au palmarès international vient grossir les rangs des pionniers. Les grilles de départ ressemblent à des « hall of fame » du sport automobile avec Patrick Tambay, Björn Waldegaard, Jacques

Laffite, Bernard Darniche, Jean-Pierre Beltoise, Philippe Bugalski, François Chatriot, Henri Pescarolo, Ari Vatanen, Jean-Pierre Jarier... Le règne d'Yvan Muller (dix titres !) va débiter grâce à un constructeur qui était présent dès l'origine, BMW, et à son préparateur, Oreca. Au volant de la 318i développée par la société d'Hugues de Chaulnac, l'Alsacien remporte ses deux premiers titres, avant d'en décrocher cinq autres au volant des Opel Tigra et Astra développées par Snobeck, puis trois de plus avec Kia. En 2003, le Trophée Andros franchit une étape de plus en matière de notoriété et de compétitivité avec l'arrivée d'Alain Prost. Le Professeur, auréolé de ses quatre couronnes en F1 et ses 51 succès en Grand Prix, ne fait pas mentir sa réputation. S'il ne décroche le premier de ses trois titres que quatre ans plus tard, en 2007, il remporte une course dès sa première saison, comme seul Yvan Muller l'avait fait, huit ans avant lui en 1995. Prost, seul pilote français à provoquer ce phénomène, draine vers les circuits du Trophée des dizaines de milliers de fans. Au Stade de France, qui accueille chaque année la finale du Trophée depuis 1999, il reçoit chaque année des ovations uniques par leur ferveur, leur ampleur et leur durée. Mais depuis 2010, c'est un autre Prost, Nicolas, l'un des fils d'Alain, qui vient se faire un prénom sur l'Andros, grâce à l'électrifié. Car après des



La F1 sur le trophée Andros : Jacques Villeneuve, Alain Prost, Olivier Panis, Franck Lagorce et Romain Grosjean.



Deuxième génération, de gauche à droite : Nicolas Prost, Aurélien Panis, Margot Laffite, Adrien Tambay.

tests en 2007 sur un prototype laboratoire développé par Franck Lagorce, Max Marners lance pour la saison 2009/2010 une série complète dédiée à des véhicules 100 % électriques. Ce Trophée Électrique, c'est la formule de pro-

motion de l'Andros. En marge de la catégorie « Elite Pro », la formule reine, il accueille des pilotes débutants sur la glace, hommes et femmes. On y retrouve notamment des « filles et fils de » : Aurélien Panis, Margot Laffite, Nicolas Prost. Et les jeunes pousses, en complément pour certains de leur carrière de pilotes professionnels sur circuit, poussent fort ! Si fort qu'ils basculent vers la catégorie reine au volant de prototypes électriques. Mais ce qui devait arriver arrive évidemment : le plateau des voitures à propulsion thermique qui beau accueillir toujours de plus grands noms du sport auto (notamment Jacques Villeneuve, Sébastien Loeb, Romain Grosjean), les « jeunes électriques » commencent à rouler en tête. Et, à l'orée de la saison 2018-2019, le 8 décembre à Val Thorens, Aurélien Panis impose sa voiture électrique devant le peloton des thermiques. Une page vient de se tourner. Max Marners et Frédéric Gervoson comprennent que leur série est mûre pour changer d'ère. Alors que d'autres disciplines tergiversent et retardent le moment de s'engager sur le chemin de la conversion énergétique, le Trophée Andros devient e-Trophée Andros pour la saison 2019-2020 et la totalité du plateau est propulsée à l'électricité. Révolution techno-

logique assumée. Première discipline au monde à effectuer sa mutation intégrale, le Trophée Andros aurait pu continuer à faire transpirer les pilotes et réjouir le public. Mais le réchauffement climatique n'est pas une illusion. Les circuits haut-montagnards subissent des automnes à rallonges. Ils pleurent la neige et les températures négatives qui arrivent de plus en plus tard et qu'il faut aller chercher de plus en plus haut, à une altitude où il n'y a pas de circuits. Le Trophée Andros a fait avant tout le monde ce qu'il pouvait pour la planète. Mais les températures douces qui se développent menacent l'existence même de la discipline sous sa forme actuelle. Il est devenu hasardeux de bloquer sur un calendrier hivernal des dates de courses pour des épreuves sur glace. La 35e saison sera donc la dernière pour le Trophée Andros. Certains ne se résolvent pas à sa disparition et cherchent des solutions. Pour la dernière fois cet hiver Max Marners va regarder le ciel avec anxiété. Une ultime fois. Nostalgique, mélancolique, d'avoir décidé d'arrêter ? « Mais non ! », lâche-t-il dans un sourire en vous tapant dans le dos, avant d'ajouter : « Il faut se réjouir de ces 35 belles années de courses et ne pas être triste de voir l'histoire s'arrêter ! ». Qui pour le croire ?



©e-Trophée Andros

La montagne au Stade de France

C'est l'histoire d'un pari. Ou plutôt d'un engagement. En 1997, Max Marners, jamais en retard d'une « dinguerie », a l'idée d'organiser une finale du Trophée Andros à Paris, au Parc des Princes. Lors d'un dîner d'après match du PSG, il s'en ouvre au Patron d'Opel France, Alexander Perk, alors sponsor de l'équipe parisienne. Enthousiaste, celui-ci l'annonce à immédiatement à l'assistance en disant qu'il accompagnera le projet. Un invité prend alors discrètement Max par le bras. « Le Parc des Princes, c'est trop petit, Monsieur Marners. Moi, j'ai mieux pour

vous : le Stade de France ». Max réagit du tac au tac et répond presque par boutade à celui qui est le directeur de cette enceinte de 80 000 places et vient de lui faire cette proposition : « Si la France remporte la Coupe du monde foot l'année prochaine, c'est d'accord ! ». On connaît la suite. Cinq jours après la victoire de Zidane et ses copains sur le Brésil le 12 juillet 1998 et alors que la France fête encore cette première étoile, le téléphone sonne dans les bureaux du Trophée Andros à Objat : « Monsieur Marners, c'est le Stade de France, je vous

passé Monsieur le Directeur ». S'ensuit l'un des plus beaux coups de marketing du sport auto français. Le 14 février 1999, le Trophée Andros célèbre sa dixième édition par une finale disputée dans l'enceinte de Saint-Denis devant 60 000 spectateurs (la jauge maximale compte tenu de l'espace occupé par la piste), 700 tonnes de pains de glace pavent l'ovale de 400 mètres qui a été tracé sur le stade. Yvan Muller décroche son 4^e titre, ovationné par un public qui chavire de plaisir. Sept autres finales de l'Andros auront lieu au Stade de France qui, au total, accueillera ainsi un peu plus de 400 000 spectateurs. Un record pour les sports mécaniques à Paris.



Le palmarès du Trophée Andros

Depuis sa première saison en 1990 et à travers plusieurs catégories, le Trophée Andros a sacré les meilleurs glisseurs des sports auto et moto français. Si le plateau moto n'est pas encore « électrifié », il n'y a plus de véhicules thermiques dans les catégories autos depuis la 31^e édition (2019-2020). L'Andros est ainsi la première discipline de sport mécanique au monde à avoir renoncé au moteur thermique.

239

239 courses disputées sur le Trophée, c'est le record de Jean-Philippe Dayraut, suivi par Franck Lagorce (236) et Jean-Baptiste Dubourg (213).

45

45% de victoires (48 en 107 courses), c'est le taux de succès époustouflant d'Yvan Muller, suivi par Alain Prost avec 29% (38 en 133 courses) et Jean-Philippe Dayraut avec 25% (59 victoires en 239 courses).

70

70% de podiums (75 en 107 courses), c'est l'autre record détenu par Yvan Muller (avec le pourcentage de victoires par départ pris et le nombre de titres), suivi par Alain Prost avec 59% (79 podiums en 133 courses) et Jean-Philippe Dayraut avec 47% (113 podiums en 239 courses). 700 tonnes, la quantité de glace nécessaire pour recréer une piste pour le Trophée Andros sur la pelouse (protégée) du Stade de France. 400 000 spectateurs au total des huit éditions sont venus voir rouler le Trophée Andros au Stade de France (55 000 dès la première année)

362

362 courses auront été disputées sur le Trophée Andros entre sa création en 1990 et la fin de sa 35e saison en 2024.

82

82 victoires sur le Trophée ont été remportées par des pilotes de

Formule 1 : Erik Comas, Romain Grosjean, Franck Lagorce, Olivier Panis, Alain Prost, Jean-Louis Schlesser et Jacques Villeneuve. Avant la 35^e saison qui va débiter, 11 pilotes différents ont été titrés sur le Trophée.

70

10, c'est le record de couronnes, qui ne sera pas battu, décrochées par Yvan Muller sur le Trophée Andros.

13,125

13,125 millions de clous en tungstène (soit un poids total de près de 20 tonnes du précieux métal) ont été utilisés au total sur les pneus des concurrents depuis le lancement du Trophée en 1990. Tous montés à la main par les techniciens spécialisés de deux entreprises, l'une suédoise, l'autre finlandaise qui, du fait de leur expertise, détiennent le monopole mondial du cloutage de pneus de compétition, autos et motos. Des champions détenant au total 18 titres olympiques dans des catégories aussi différentes que le ski, le vélo, la natation, le judo, l'athlétisme, la boxe et l'escrime, ont participé au Trophée Andros.

De la même manière, des pilotes ayant au total remporté 102 titres mondiaux en sports mécaniques ont pris le départ du Trophée. D'autres champions, ayant décroché à eux tous 90 titres mondiaux (hors sports mécaniques), se sont alignés au départ d'une épreuve entre 1990 et 2023.

59

59 victoires, c'est le record (qui ne sera pas battu) de victoires sur le Trophée cumulées par Jean-Philippe Dayraut (avec quatre constructeurs différents). Son dauphin est Yvan Muller (48 victoires), le 3^e est Alain Prost (38 victoires) et le 4^e est Bertrand Balas qui n'a pas raté une épreuve du Trophée Andros de sa création en 1990 jusqu'à la saison 2012-2013.

Il y a remporté 7 victoires.

2000

Plus de 2000 pilotes, hommes et femmes, ont participé au Trophée Andros depuis sa création en 1990.

41

41 victoires, c'est le record détenu par Opel sur le Trophée (et 6 titres, un record également).

33

33 manches, en 34 éditions du Trophée Andros, se sont déroulées à Val-Thorens (Savoie). 32 à Lans-en-Vercors. À l'issue du 35^e Trophée, les deux circuits auront augmenté leur total d'une unité chacun puisque, pour sa dernière saison, la série fera à nouveau escale dans les deux stations. Derrière elles, Andorra et Super-Besse en ont accueilli 29, Isola 2000 28, Serre Chevalier 26, l'Alpe d'Huez 23, Paris et la région parisienne 12, Saint-Dié-des-Vosges 9, La Bresse 5, Sherbrooke (Canada) et Xonrupt-Longemer 4, Chamrousse 3, Noeuves-Mines 2 et Chamonix 1. Marlène Broggi est la seule femme à avoir remporté une épreuve en « Elite Pro », la catégorie reine du Trophée, devant les hommes (en 2015, course relais associée à Jean-Baptiste Dubourg). Matthieu Vaxivière n'avait pas encore son permis de conduire lorsqu'il disputa sa première course de l'Andros le 6 décembre 2010 à Val Thorens (il avait seize ans le 3 décembre...)

20

20 constructeurs au total se sont engagés officiellement sur le Trophée Andros depuis sa création en 1990. C'est Renault qui détient le record de victoires en catégorie électrique avec 7 succès. Audi a remporté 10 victoires sur le Trophée Andros, 5 en thermique, 5 en électrique.

LES VAINQUEURS Elite Pro

- 1990 Eric Harpin
- 1991 Maurice Chomat
- 1992 Dany Snobeck
- 1993 Dany Snobeck
- 1994 François Chauche
- 1995 François Chatriot
- 1996 Yvan Muller
- 1997 Yvan Muller
- 1998 Yvan Muller
- 1999 Yvan Muller
- 2000 Yvan Muller
- 2001 Yvan Muller
- 2002 Yvan Muller
- 2003 Yvan Muller
- 2004 Marcel Tarrès
- 2005 Yvan Muller
- 2006 Yvan Muller
- 2007 Yvan Muller
- 2008 Alain Prost
- 2009 Alain Prost
- 2010 Jean-Philippe Dayraut
- 2011 Jean-Philippe Dayraut
- 2012 Alain Prost
- 2013 Jean-Philippe Dayraut
- 2014 Jean-Philippe Dayraut
- 2015 Jean-Philippe Dayraut
- 2016 Jean-Baptiste Dubourg
- 2017 Jean-Baptiste Dubourg
- 2018 Jean-Baptiste Dubourg
- 2019 Aurélien Panis
- 2020 Aurélien Panis
- 2021 Jean-Baptiste Dubourg
- 2022 Jean-Baptiste Dubourg
- 2023 Aurélien Panis

LES VAINQUEURS Trophée Andros Féminin

- 2002 Véronique Patier
- 2003 Emilie Petit
- 2004 Aurélie Marti
- 2005 Margot Laffite
- 2006 Marlène Broggi
- 2007 Audrey Roche
- 2008 Anne-Sophie Lemonnier
- 2009 Marie-Pierre Cripia
- 2015 Marine Mercier
- 2016 Clémentine Hloste
- 2017 Clémentine Hloste
- 2018 Clémentine Hloste

LES VAINQUEURS Trophée Électrique

- 2010 Nicolas Prost
- 2011 Nicolas Prost
- 2012 Christophe Ferrier
- 2013 Christophe Ferrier
- 2014 Christophe Ferrier
- 2015 Nathanaël Berthon
- 2016 Matthieu Vaxivière
- 2017 Christophe Ferrier
- 2018 Aurélien Panis
- 2019 Christophe Ferrier

LES VAINQUEURS Pilot Bike puis AMVCup

- 1997 Stéphane Peterhansel
- 1998 David Baffeleuf
- 1999 David Baffeleuf
- 2000 Christophe Robin
- 2001 David Baffeleuf
- 2002 David Baffeleuf
- 2003 David Baffeleuf
- 2004 David Baffeleuf
- 2005 David Baffeleuf
- 2006 Maxime Emery
- 2007 Maxime Emery
- 2008 Maxime Emery
- 2009 Eddy Richer
- 2010 Sylvain Dabert
- 2011 Maxime Emery
- 2012 Sylvain Dabert
- 2013 Sylvain Dabert
- 2014 Sylvain Dabert
- 2015 Sylvain Dabert
- 2016 Sylvain Dabert
- 2017 Sylvain Dabert
- 2018 Sylvain Dabert
- 2019 Maxime Emery
- 2020 Sylvain Dabert
- 2021 Vivien Gonnet
- 2022 Vivien Gonnet
- 2023 Vivien Gonnet

Ils ont fait l'Andros !



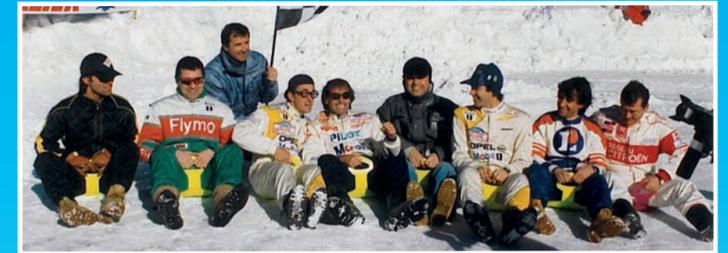
Renaud LAVILLENIE



Une Marseillaise au Stade de France pour 13 titres mondiaux



La F1 sur glace : J. Villeneuve, A. Prost, O. Panis, F. Lagorce et R. Grosjean. (2011)



A. Debanne, J.M. Bigard, M. Mammers, Ch. Dechavanne, J. Laffite, P. Tambay, P. Belmondo, C. Neveu, P. Lartigue (1994)

CHAMPIONS OLYMPIQUES

CHAMPIONS DU MONDE

PILOTES DE F1

CHAMPIONS

CÉLÉBRITÉS



Julien ABSALON



Brahim ASLOUM



Luc ALPHAND



Didier AURIOL



Fabien BARTHEZ



Grégory BAUGE



Mathieu BAUMEL



Jean ALESI



Philippe ALLIOT



René ARNOUX



Markku ALEN



Hubert AURIOL



Romain BARDET



Warren BARGUIL



Andréas BAKKERUD



Bernard BEGUIN



Anthony BELTOISE



Nathanaël BERTHON



Laurent BOURIGNON



Jean-Marie BIGARD



Denis BROGNIART



Claudio CAPEO



Sébastien CAURET



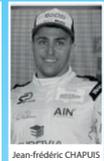
Stéphane COLLARO



Alexandre DEBANNE



Alain BERNARD



Jean-Frédéric CHAPIUIS



Loïc BRUNI



Guérolain CHÉRIBERT



Emmanuel COLLARD



Cyril DESPRES



Loïc DUVAL



Paul BELMONDO



Jean-Pierre BELTOISE



Martin BRUNDLE



Philippe BUGALSKI



Christian CALIFANO



Sébastien CHARAL



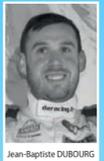
François CHATRIOT



Bernard DARNICHE



Jean-Philippe DAYVALET



Jean-Baptiste DUBOURG



Marc DUEZ



Romain DUMAS



Christophe DECHAVANNE



Alexandre DELPERIER



Arnaud DUCRET



David HALLYDAY



Estelle HALLYDAY



Gérard HOLTZ



Anne-Caroline CHAUSSON



Laura FLELSEL



Daniel ELENA



Yann EHLRACHER



Markus GRONHOLM



Sylvain GUINTOLI



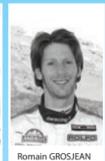
Olivier JACQUE



Erik COMAS



Jean-Marc GOUNON



Romain GROSJEAN



Christophe FERRIER



Alain FERTE



Laurent FIGNON



Guy FORGET



Guy FREQUELIN



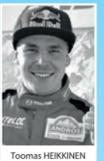
Philippe GACHE



Xavier GARBAJOSA



Richard GASQUET



Toomas HEIKKINEN



Vincent LAGAF



Margareth LAHOUSSEY



Karine LIMA



M POKORA



Satya OBLET



Stéphane PLAZA



Edgar GROSJEAN



Perrine LAFONT



Camille LACOURT



Pierre LARTIGUE



Bixente LIZARAZU



Sébastien LOEB



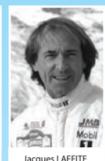
Antoine MEO



Jean-Pierre JABOUILLE



Jean-Pierre JARIER



Jacques LAFFITE



Eric HELARY



Vanina KOX



Jean-Pierre JAUSSAUD



Jutta KLEINSCHMIDT



Régis LACONI



Margot LAFFITE



Henri LECOCTE



Jean-Pierre MALCHER



Amélie MAURESMO



Tomer SISLEY



Arnaud TSAMERE



Laurent WOLF



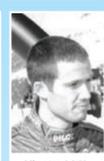
Renaud LAVILLENIE



Jamie LONGO



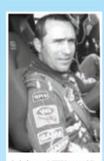
Yvan MULLER



Sébastien OGIER



Stéphane ORTELLI



Stéphane PETERHANSEL



Alain PROST



Franck LAGORCE



Franck MONTAGNY



Tiago MONTEIRO



René METGE



Frédéric MICHALAK



Michèle MOUTON



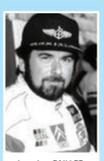
Cyril NEVEU



Pascal OLMETA



Simon PAGENAUD



Jean-Luc PAILLET



Loïc PEYRON



Doriane PIN



Florent MANAUDOU



Carole MONTILLET



Fabio QUARTARARO



Stephen ROCHE



Jean-Louis SCHLESSER



Benoît TRELUYER



Ari VATANEN



Olivier PANIS



Henri PESCAROLO



Patrick TAMBAY



Thibaut PINOT



Nicolas PROST



Randy de PUNIET



Jean RAGNOTTI



Nani ROMA



Aurélien ROUGERIE



Pierre-François ROUSSELET



Bruno SABY



Jean-Joseph SIMON



Marie-Claire RESTOUX



Pierre VAULTIER



Loïc VERGER



Jacques VILLENEUVE

LA SAGA ÉLECTRIQUE

Le Trophée Andros est la première discipline de sports mécaniques au monde à avoir organisé des courses 100 % électriques. D'abord destinés aux courses annexes, les prototypes électriques, devenus très performants, ont peu à peu supplanté leurs rivaux thermiques, désormais absents des grilles de départ.



©e-Trophée Andros

5 décembre 2009, Christian Estrosi donne le départ de la première course de la série 100 % électrique

En 2005, Max Mamers sent le moment venu d'engager son épave sur le chemin de la transition énergétique. Il veut que le Trophée Andros prenne sa part dans la lutte contre le réchauffement climatique. Depuis plusieurs années, la série a engagé une course contre la douceur. Le Trophée doit monter de plus en plus haut et s'enfoncer de plus en plus loin dans l'hiver pour trouver des pistes glacées. Une glace qui peine à tenir. Les fausses solutions (surfaces glissantes artificielles, circuits implantés plus haut) ne résolvent rien. Il faut non pas s'acclimater au réchauffement, mais lutter d'urgence contre celui-ci. Max Mamers sait qu'il n'in-

versera pas seul la tendance. Mais il veut apporter sa pierre à l'édifice et démontrer que le sport automobile sait prendre ses responsabilités. Frédéric Gervoson, Pdg d'Andros, est parfaitement en phase avec cette intention. Lui qui, dans les assiettes de ses clients, pousse des produits de plus en plus authentiques, sains, transformés au plus près de la nature.

Objectif du Trophée, abandonner dès que possible les moteurs thermiques pour leur substituer des groupes motopropulseurs électriques. Zéro bruit, zéro émission de particules ou de gaz polluants à l'échappement. Mais des prototypes de courses sur glace électriques, cela n'existe pas. Qu'à cela ne tienne, le Trophée Andros va en développer. Max Mamers a besoin pour cela d'une équipe technique et d'un pilote de haut niveau, rapide et fin metteur au point. Il a justement sous la main Franck Lagorce qui accepte la mission avec enthousiasme. Le fournisseur retenu pour l'approvisionnement des composants de la chaîne de propulsion 100 % électrique est Exagon Technologies, spécialiste installé dans le parc d'entreprises du circuit de Magny-Cours. À l'entrée de l'hiver 2006, le petit prototype est prêt.

C'est à une femme que Max Mamers confie la redoutable responsabilité de le faire débiter en course. Pour la saison 2006-2007, une Miss France au pied lourd, Élodie Gossuin,

est dans le baquet de la Sprint Car électrique. À son volant, elle participe au Trophée Féminin sur lequel ne sont alors alignées que des Sprint Cars à moteur thermique. La voiture surmonte rapidement ses défauts de jeunesse, Gossuin roule vite et bien. Si elle ne remporte pas de victoire (Audrey Roche s'impose au classement général), elle gagne en février 2008 l'épreuve du Stade de France en duo avec Franck Lagorce. Le retour d'expérience étant positif, Max Mamers lance la production de plusieurs voitures du même type qui vont initier la série électrique. Chaque saison suivante apportant son lot d'améliorations. La propulsion électrique envahit peu à peu l'Andros. En 2009, à Val Thorens, le ministre de l'Industrie, Christian Estrosi, donne le départ du Trophée Andros Électrique, première compétition tout-électrique au monde. Sur la grille, des Andros Car 3e génération, toujours développées par Franck Lagorce. Assez rapidement, la motoring électrique s'infiltrer jusqu'au plus haut niveau, en « Elite Pro ». Et le 8 décembre 2018 à Val Thorens, Aurélien Panis, au volant de l'Andros Sport 100 % électrique à quatre roues motrices, s'impose devant le peloton des thermiques. Un an plus tard, le 7 décembre 2019, pour la première course de la saison 2020, le Trophée Andros est devenu l'e-Trophée Andros. 100 % des voitures au départ sont électriques.

LA CHRONOLOGIE DE L'ÉLECTRICITÉ SUR L'ANDROS

2004 naissance de l'AndrosCar 01, sprint car électrique développée par Franck Lagorce.

2007 l'Andros 01 est confiée à Élodie Gossuin sur le Trophée Féminin.

2008 le 19 janvier à Isola 2000, Franck Lagorce impose le 2^{ème} sprint car électrique, l'AndrosCar 02, devant les sprint car thermiques.

2009 apparition de l'AndrosCar 03 en course. Une moto électrique participe au Pilot Bike.

2009 1^{ère} mondiale. Le 5 décembre à Val-Thorens, 1^{ère} course de la saison 2009-2010, Christian Estrosi, alors ministre de l'Industrie, donne le départ de la 1^{ère} course de la série Andros 100 % électrique. Nicolas Prost remporte le titre.

2011 112 Andros Cars disputent le Trophée Andros Électrique. Nicolas Prost s'impose pour la deuxième fois.

2011 1^{er} GP électrique du monde à Pau avec des Andros Cars en version asphalt.

2018 en mars à Val Thorens, Franck Lagorce achève le développement de l'Andros Sport 01, premier prototype Silhouette glace à 4 roues motrices, équipé d'une chaîne de traction 100 % électrique développée par Exagon Engineering.

2019 Aurélien Panis impose un prototype électrique devant les thermiques de la catégorie reine « Elite Pro ».

2019 Double historique des Andros Sport 4 roues motrices 100 % électriques devant les thermiques. Olivier et Aurélien Panis s'imposent devant Sébastien Loeb et Franck Lagorce.

2020 un e-Trophée formé d'un plateau de 12 Andros Sport 01 est créé au sein de l'Andros. Il est remporté par Aurélien Panis.

Le Trophée Andros sur l'asphalte

En 2011, le Trophée Andros descend dans la vallée et, sur la piste du circuit de Pau, fait courir ses Andros Cars modifiées en version circuit asphalt. C'est le premier Grand Prix électrique de l'histoire du sport automobile.

Le 20 mai 2011, trois ans avant la première épreuve du championnat du monde de Formula-E, c'est en France que se déroule pour la première fois au monde un Grand Prix 100 % électrique. Sollicité par Max Mamers, Patrick Peter, organisateur du Grand Prix de Pau, a accepté d'inscrire au calendrier des trois jours de la manifestation une épreuve au départ de laquelle ne figure aucune voiture thermique. Le plateau est composé de douze Andros Cars (des prototypes Exagon équipés de moteurs électriques Siemens), réglées en configuration asphalt, qui ont troqué leurs pneus cloutés contre des gommes de course

conventionnelles. Au volant, des pilotes professionnels dont certains font les beaux jours du plateau régulier du Trophée sur glace, notamment Olivier Panis, Nicolas Prost, Adrien Tambay, Franck Lagorce, Soheil Ayari, Mike Parisy, Nicolas Lapierre, Nathanaël Berthon, Cathy Muller (la grande sœur d'Yvan), mais aussi des gentlemen drivers comme Fabien Barthez, qui vont filer à plus de 190 km/h dans les rues de Pau. La première manche est remportée par le Palois Mike Parisy, la seconde par Adrien Tambay qui, parti en pole-position, n'a jamais été rattrapé. Trois autres Grand Prix suivront.



©e-Trophée Andros

Premier Grand Prix électrique de l'histoire de l'automobile dans les rues de Pau.

TECHNOLOGIE Les motos électriques

L'arrivée des motos électriques dans le Trophée Andros a été moins spectaculaire que celle des autos. Les chaînes de propulsion dissipant la densité de puissance et l'autonomie nécessaires pour disputer ce type de courses sont encore en développement. À ce jour, une seule moto électrique a pris part aux épreuves, en 2009 sur le Pilot Bike. Une Quantya FMX emmenée par José Peyronon. Mais l'idée fait son chemin : cet hiver, quatre motos électriques participeront à l'AMV Cup !

Avec Mersen, la mobilité électrique devient plus sûre !

MERSEN INSIDE



Expert en solutions pour la protection électrique et la distribution d'énergie des batteries de demain.

PARTENAIRE TECHNIQUE DE L'AVENTURE 100% ÉLECTRIQUE DU e-TROPHÉE ANDROS

WWW.MERSEN.COM

MERSEN
Expertise, our source of energy

PRINCESSES ET PRINCES DE GLACE

En 35 éditions, le Trophée Andros aura mis de la glace sous les roues de deux générations de pilotes, les fils ayant parfois succédé aux pères. 2 000 professionnels et amateurs ont ainsi répondu à l'appel de cette nouvelle discipline et la plupart, au lancement de la série en 1990, n'avaient jamais couru sur un circuit gelé. L'Andros a donc créé sa propre mythologie et une galerie de héros et d'héroïnes qui n'appartiennent qu'à lui. En voici quelques-uns.

Le Hall of Fame, la galerie des héros du Trophée Andros, est unique. Un rapide coup d'œil au tableau d'honneur de la série ressemble à un inventaire à la Prévert. On y trouve des pilotes venus de disciplines très variées qui, sans le Trophée, ne se seraient jamais rencontrés sur une grille de départ. Inversement, on n'y trouve pas certains pilotes que l'on y attendait puisqu'ils surperformaient dans leur catégorie, des multi-couronnés au niveau mondial, qui n'ont pas trouvé sur l'Andros le succès auquel ils semblaient promis. Question de chance, ou de malchance ? Disons plutôt que l'Andros est une discipline à part entière, atypique, délicate à aborder, et qu'elle requiert des qualités qui n'ont pas cours ailleurs. Et cela vaut autant pour les pilotes que pour les ingénieurs...

Les anciens du Trophée vous le diront, ce n'est pas parce que vous êtes champion du Monde de ceci ou de cela que vous roulez en tête sur l'Andros. Non pas que les bonnes performances y soient le fruit du hasard, bien au contraire, mais parce que le pilotage sur la glace et le format très bref des essais comme des courses obligent à un exercice d'équilibriste, physique, mental et technique, à côté duquel il est facile de passer. Sur le Trophée, il faut piloter à la perfection, dans une voiture réglée tout aussi parfaitement, pour être efficace dans les conditions de glace du moment, conditions qui évoluent parfois d'une minute à l'autre et

qui peuvent être destructrices pour la performance si on les néglige. En clair, la somme des paramètres à aligner est élevée, complexe à maîtriser et elle exige beaucoup d'expertise, d'expérience et d'intelligence.

Côté préparateurs et ingénieurs, le travail technique sur les voitures de l'Andros impose d'oublier beaucoup et d'apprendre vite. Et puis de se familiariser avec le « clou », minuscule appendice en tungstène dont seulement 2,5 mm émergent de la bande de roulement des pneumatiques, au (mauvais) caractère bien trempé, qui opère en bande et n'en fait qu'à sa tête. La gestion de son efficacité est source de migraines, de même que le contrôle de son usure, qui doit autant à la qualité de la glace qu'au comportement du pied du pilote sur l'accélérateur. Tout le contraire du hasard...

Et soyez sûr qu'aucun pilote ayant remporté plus d'une course ne doit ses succès à la chance. Une victoire, éventuellement, pour un fortuné « qui serait arrivé premier dans un concours de circonstances », aurait dit Coluche. Deux, jamais ! Alors 59 victoires et six titres comme Jean-Philippe Dayraud, 48 victoires et dix couronnes comme Yvan Muller ou 38 victoires et trois titres comme Alain Prost. Maîtrise absolue : technique, sportive et humaine. Mais le Trophée Andros, ce sont ses héros et ses héroïnes qui en parlent le mieux. Lisez quelques témoignages dans cette double page...



©e-Trophée Andros

Alain Prost

Ancien pilote de Formule 1

Palmarès :

- 4 fois champion du Monde de Formule 1
- Trois titres et 38 victoires en Trophée Andros

« La notion de temps est subjective sur la glace car on a l'impression de progresser au fil des tours. Plus on roule plus on est compétitif. Pour moi, en tout cas, les premiers tours, les premières courses, ont été compliqués. Rien d'anormal, la glace était une surface que je découvrais et, surtout, le pilotage qu'elle exige était pour moi contre nature ! J'ai dû tout apprendre en même temps. Un style complètement nouveau, sans aucune référence à ce que je faisais avant sur la piste, presque à l'opposé. Comprendre bien entendu la technique, les réglages possibles, la gestion des pneus, l'évolution de l'adhérence de la piste, et un peu aussi apprendre à lire les prévisions météo ! Ce qu'exige cette discipline peut être déconcertant. Pour cette raison, je crois qu'il est impossible de deviner qui serait un bon pilote sur glace en venant d'une autre catégorie et, à l'inverse, prétendre qu'un autre n'aurait aucune chance.

Pour les pilotes issus comme moi de la filière des circuits, il faut essayer de faire table rase du passé et se concentrer sur la nouveauté. Au contraire de ce que l'on pourrait penser, je suis convaincu qu'il est peut-être plus difficile pour les pilotes de rallyes de tout oublier ! On a ainsi pu être surpris des performances de certains, mais c'est le bon côté du Trophée Andros. Rien n'y est jamais évident ! Je pense que si j'avais eu une expérience sur la glace avant ou pendant ma carrière en F1 cela aurait pu m'aider à me donner encore plus de feeling dans certaines conditions de piste. Je ne dirais pas que j'aurais été plus rapide, mais plutôt plus complet. »



©e-Trophée Andros

Margot Laffite

Journaliste

Palmarès :

- 5 fois victorieuse du Trophée Andros Féminin

« Je n'ai pas découvert le sport automobile, la course, le pilotage, grâce à mon père, Jacques. À la maison, nous avions interdiction d'aller sur les circuits. J'ai vu mon père seulement deux fois au volant en course. Une fois aux 24 Heures du Mans et une fois lors de la finale parisienne du Trophée Andros à la porte de Vincennes. Quant à piloter, ce n'était pas dans mon logiciel ! Mon sport c'était l'équitation, j'étais cavalière. Et puis Max est entré en scène. Il montait son Trophée Ice Girls. Il a demandé à mon père, dont il est proche depuis longtemps, de me laisser faire un test de pilotage sur terre. J'y suis allée « pour voir ». Et j'ai adoré. J'ai terminé deuxième de la sélection et... j'ai lâché l'équitation ! À l'hiver 2003, j'étais au volant d'une Sprint Car pour la saison d'Andros. Je suis devenue immédiatement accro ! En vingt ans, je n'ai manqué que deux éditions, l'une pour cause de maternité, l'autre en raison d'un accident, hors de la glace, qui m'avait clouée sur un lit ! L'Andros s'arrête, oui, mais quelle aventure incroyable nous avons vécue ! Que je suis heureuse d'avoir pu vivre ça ! Ce que j'attends de cette dernière année ? Du plaisir, du plaisir et encore du plaisir ! Car où allons-nous retrouver une ambiance pareille ? Et puis, j'aimerais encore progresser. L'année dernière, j'ai fini deuxième de la catégorie Élite, alors cette année... »



©e-Trophée Andros

Olivier Montange

Président de Motul

Partenaire du Trophée Andros depuis 2000.

« J'ai découvert le Trophée Andros à mon arrivée chez Motul en 2000. Claude Michy, le promoteur du Grand Prix de France moto, que je connaissais, a organisé un rendez-vous entre Max Mamers et moi. Nous voulions « occuper l'hiver », combler ce vide qui, chaque année, voyait les pilotes rester devant leur télé pendant deux ou trois mois entre la fin de la saison et la reprise de la suivante. Et qui nous privait de belles occasions de communication. Dès la première édition au Stade de France, pour le dixième anniversaire du Trophée, nous étions là. La diversité, la convivialité, l'ambiance humaine, quasi familiale, sans oublier l'aspect sportif des week-ends, nous ont tout de suite beaucoup séduits. Avec le Trophée Andros, nous avons trouvé un environnement de valeurs semblables aux nôtres. En même temps, nous avons pu travailler sur les produits de demain. Car le Trophée, avec ses épreuves autos et motos, par son électrification progressive des véhicules, est devenu un véritable banc d'essais, en particulier pour nos fluides de refroidissement des batteries. Le Trophée a été enfin pour nous un fantastique outil de relations publiques, de communication avec notre réseau, une passerelle entre nos clients et nous. Et ce avec une efficacité renforcée que j'appelle « l'effet Tour de France ». Les épreuves du calendrier sont disséminées sur plusieurs régions, ce qui permet d'être au contact direct des consommateurs sur plusieurs marchés. L'arrêt après 35 éditions est vécu par nous tous non pas comme la fin du monde, mais la fin d'un monde : celui du Trophée Andros où la chaleur humaine a fait pendant 35 ans oublier qu'il faisait froid sur la glace. »



©e-Trophée Andros

Luc Alphand

Ancien skieur professionnel

Palmarès :

- Vainqueur de la coupe du Monde de Ski 1997
- Vainqueur de la coupe du Monde de Ski (descente) 1995, 1996 et 1997
- Vainqueur de la coupe du monde de Ski (Super-G) 1997
- Vainqueur du Rallye Dakar 2006

« Sans le Trophée Andros, je ne sais pas si j'aurais commencé une carrière en sport automobile. C'est grâce à lui si je me suis installé derrière un volant ! Fin janvier 1995, la descente que je dois aller disputer à Sestrières est annulée. Je suis donc chez moi, à Serre-Chevalier, où le Trophée Andros dispute sa première manche de la saison. Me voyant désœuvré, Max, que je connaissais depuis plusieurs années, me dit : « Au lieu de rester devant ta cheminée, viens donc courir le Trophée Andros des Journalistes ! » C'est ce que j'ai fait et le sport auto ne m'a plus lâché. Dès l'année suivante, j'étais au départ du Dakar ! L'apprentissage du pilotage sur glace est peut-être plus rapide pour les skieurs de haut niveau, en particulier les descendeurs. Notre avantage ne vient pas tant de notre maîtrise de la surface à faible adhérence, de la glisse, mais de notre constante anticipation de la trajectoire, de notre rapport « analytique » à la vitesse, de notre gestion du risque -ce qui est essentiel en pilotage sur glace. Sur l'Andros, j'ai aussi trouvé une ambiance, une chaleur, à laquelle j'étais d'autant plus sensible que je sortais de plusieurs années de pratique sportive en situation de stress maxi, d'engagement absolu. Sur l'Andros, personne ne m'attendait, j'étais décontracté. C'est sans doute ce qui m'a permis de rouler sans complexe, de prendre du plaisir ! Je n'y ai d'ailleurs pas roulé autant que j'aurais souhaité car, chaque hiver, j'étais essentiellement pris par le Dakar. L'Andros s'arrête ? Une sacrée page se tourne. 35 éditions ? Je n'imagine pas à quel point Max a dû y croire pour tenir aussi longtemps ! »

Yvan Muller

Ancien pilote

Palmarès :

- 4 fois champion du Monde de Tourisme
 - 10 fois vainqueur du Trophée Andros
- Après une pause de 14 ans, est revenu sur le Trophée avec sa propre écurie (M Racing)

« Je n'avais pas envie de disputer le Trophée Andros. Il a fallu qu'Hugues de Chaunac, qui préparait les BMW sur lesquelles je courais en Supertourisme m'y oblige ! À l'époque, l'hiver était une période sans roulage. Avec cette série, nous avons pu rester au volant pendant la saison creuse. En matière de pilotage, l'Andros est une discipline compliquée car il faut gérer des conditions d'adhérence qui changent en permanence. En cela, c'est un bon entraînement à l'adaptation ! C'est une discipline qui ne ressemble à aucune autre, ne serait-ce que par son règlement technique. Une voiture dotée de quatre roues motrices et directrices, cela n'existe, à ma connaissance, dans aucune autre catégorie. Ces deux caractéristiques sont, à elles-seules, perturbantes ! Humainement, j'ai eu le plaisir de beaucoup gagner. Mais mes dernières saisons n'ont pas été très sereines. J'avais beaucoup gagné, alors il fallait absolument me battre. Tout le monde m'avait en ligne de mire. Lourd... Néanmoins, j'ai vécu sur l'Andros des moments exceptionnels, en particulier avec les membres des équipes dans lesquelles j'ai roulé ! »

©e-Trophée Andros



©e-Trophée Andros

Hugues de Chaunac

Président d'Orega

Constructeur des voitures d'Yvan Muller et d'Alain Prost

« L'Andros s'arrête ? Max arrête le Trophée ? Non ! ? J'ai peine à y croire ! Je garderai des souvenirs uniques de nos années sur la glace. J'y ai pris tellement de plaisir... Et en même temps j'y ai tellement stressé ! Le format essais sur trois tours, courses très courtes en peloton, très atypique, est un enfer ! Le terrain, en l'occurrence la glace, bouge sans arrêt, bien régler une voiture est extrêmement compliqué. Combien de fois sommes-nous repartis de zéro d'une séance sur l'autre ! Mais, même si je me suis fait des nœuds à l'estomac, ce règlement était, pardon, est très bon. Il offre du sport et du spectacle. Et la victoire ne s'offre pas au hasard. Ceci exposé, il est facile pour moi d'avoir de bons souvenirs sur l'Andros puisque nous y avons vécu des périodes exceptionnelles. Avec Yvan Muller d'abord, puis avec Alain Prost. Yvan, avec qui nous avons découvert la spécialité, ne voulait pas piloter sur glace. J'étais, moi, persuadé qu'il avait des qualités pour y exceller. La première fois que je lui en ai parlé, il m'a regardé en me disant : « Tu rêves, Hugues ? » Mais après deux courses, il m'a juste dit « Hugues, j'aime... ». C'était gagné. Et il a gagné. Comme personne. Nous avons tout fait pour cela. À commencer par beaucoup observer ceux qui roulaient devant. Nous avons décortiqué, méthodiquement, tous les facteurs de performance. Nous avons essayé de tout analyser, tout comprendre, tout maîtriser. Avec Alain, nous avons procédé de la même manière, mais nous n'avons pas eu la même réussite. Sans doute parce que, désormais, la performance s'est beaucoup resserrée. Tout se joue au millième de millimètre et de seconde ! La fin du Trophée Andros, ça alors... Je tire un grand coup de chapeau à Max, à Andros ainsi qu'à leurs équipes de nous avoir permis de vivre ça, et dans quelle ambiance... Le Trophée restera une très longue suite d'exceptionnels souvenirs dans la vie d'Orega... »



Le Guide de l'e-Trophée Andros 2024

Cinq rendez-vous sont au calendrier du 35^e et ultime Trophée Andros. Guide pratique pour tout savoir, tout comprendre et, éventuellement, regretter de ne pas l'avoir suivi plus tôt !




Val-Thorens
Date : 9-10 décembre (samedi 9 : 09h - 18h; dimanche 10 : 08h - 15h)
Sogévac : 04 79 00 00 18




Andorre
Date : 15-16 décembre (vendredi 15 : 16h - 22h; samedi 16 : 16h - 21h)
Circuit d'Andorra : +376 331 260




Isola 2000
Date : 12-13 janvier (vendredi 12 : 09h - 18h; samedi 13 : 08h30 - 19h)
Circuit AT 2000 : 04 93 23 91 32




Lans-en-Vercors
Date : 19-20 janvier (vendredi 19 : 17h - 23h; samedi 20 : 17h - 23h)
Circuit des Montagnes de Lans : 06 17 08 82 83




Super-Besse
Date : 27 janvier (samedi 27 : 09h30 - 17h30)
PHA : 04 73 91 85 75

Les engagés de l'AMV Cup
 Numéros de course / Pilotes / Motos / Équipes

4	V. Gonnert	Husqvarna 450	Dafy J. Rolland Racing
5	F. Brancy	Husqvarna 450	Dafy J. Rolland Racing
6	N. Duvert	TM 300	Moto Club Chanos Curson
10	A. Veronese	Honda 450	Moto Club des Bermudes
14	J. Niqon	Honda 450	Boby's Racing Junior
16	J. Wang Chang	Husqvarna 450	Team J6 Performance
23	J. Mongarny	Stark VAG électrique	JMO
29	G. Martinez	KTM 450	Moto Club Mazanais
31	S. Pidoux	Yamaha 450	Team Pidoux
34	S. Valla	Husqvarna 450	Moto Club Yssingelais Teyssier
48	K. Maliges	Husqvarna 450	Moto Club Lozérien
62	F. Raynaud	Stark VAG électrique	Moto Club Annot
63	R. Gioffre	Gas Gas 450	SP Compétition
66	R. Cotton	Stark VAG électrique	Moto Club du Var

Les engagés du e-Trophée Andros 2024
 Écuries / Voitures / Numéros de course / Pilotes Élite Pro / Pilotes Élite

DA Racing	Renault Zoé	3	J.B. Dubourg / G. Fontanel
DA Racing	Renault Zoé	4	O. Pernaut / E. Moinel
DA Racing	Renault Zoé	87	J. Febreau / A. Pelfrene
M Racing	Andros Sport	35	B. Tréluyer / J. Tréluyer - R. Lavillenie
M Racing	Invivo	68	Y. Ehrbacher / C. Gudet
Sainteloc	Isère Audi A1	38	A. Panis / L. Gervoson
Sainteloc	Audi A1	44	L. Nael / T. Nael
Sainteloc	Audi A1	06	C. Ferrier / P. Bansard
Sébastien Loeb Racing	AS 01	98	D. Boccolacci / E. Maloigne
Sébastien Loeb Racing	Mersen AS 01	09	S. Loeb - J. Grosset-Janin / M. Laffite
Sylvain Pussier Compétition	Loxam Peugeot e-208	69	nc / C. Lhoste
Sylvain Pussier Compétition	Peugeot e-208	63	N. Berthon / S. Pussier

Suivez l'e-Trophée Andros 2024
 Vous trouverez en temps réel toutes les informations relatives à l'e-Trophée Andros 2023-2024 sur son site dédié. Vous pourrez évidemment le suivre aussi en direct comme en résumé à la télévision sur Canal+ Sport 360, à la radio sur Sud Radio et sur les réseaux sociaux.



LA BATTLE DES INFLUENCEURS
 La saison passée, l'e-Trophée Andros avait accueilli cinq influenceurs, invités à participer à une manche de l'Andros Stars. Devant leur enthousiasme, une série leur a été dédiée cette année. Dix-huit de ces trublions médiatiques ont été sélectionnés pour disputer l'Andros Battle, une nouvelle épreuve qui leur est exclusivement réservée. Lors de trois manches du calendrier 2023-2024 (Val-Thorens les 9 et 10 décembre, Andorre les 15 et 16 décembre, Lans-en-Vercors les 19 et 20 janvier), six d'entre eux seront à tour de rôle invités à prendre le volant d'une Andros Car pour deux courses. Les deux meilleurs de chaque rendez-vous disputeront une finale lors de la dernière date de l'ultime Trophée Andros, le 27 janvier 2024 à Super-Besse. Des émotions sportives que chacun d'entre eux fera évidemment partager à ses « suiveurs » !



ANDROS®

NOUVEAU
LA PÂTE
À TARTINER
CACAHUÈTE



POUR VOTRE SANTÉ, MANGEZ AU MOINS CINQ FRUITS ET LÉGUMES PAR JOUR. WWW.MANGERBOUGER.FR