TROIS PILOTES RACONTENT LA TOYOTA GT-ONE

THE TOYOTA GT-ONE AS SEEN BY THREE DRIVERS

Par Jean-Philippe Doret

VICTORIEUSE DES 24 HEURES DU MANS 2026, LA TR010 DE MIKE CONWAY, NYCK DE VRIES ET KAMUI KOBAYASHI ARBORAIT UNE LIVRÉE EN RÉFÉRENCE À UNE VOITURE CULTE DE TOYOTA VUE DANS LA SARTHE À LA TOUTE FIN DES ANNÉES 1990 : LA GT-ONE.

VICTORIOUS AT THE 24 HOURS OF LE MANS IN 2026, THE TR010 OF MIKE CONWAY, NYCK DE VRIES AND KAMUI KOBAYASHI WORE A LIVERY PAYING TRIBUTE TO A TOYOTA CULT CAR SEEN IN THE SARTHE AT THE VERY END OF THE 1990S: THE GT-ONE.



Ancienne sortie de la passerelle Dunlop
Photo Toyota

The old exit from the Dunlop Bridge
Photo Toyota



Dans le raccordement, la GT-One dansait sur les vibreurs aux essais comme en course
Photo Toyota

Through the Raccordement, the GT-One danced over the kerbs in practice as in the race
Photo Toyota

Ralf Kelleners :
« la satisfaction d'avoir mené »

Longtemps leader en 1998, la GT-One n° 29 est contrainte à l'abandon en vue de l'arrivée. « *Notre voiture était vraiment supérieure aux autres, se souvient Ralf Kelleners, coéquipier de Thierry Boutsen et Geoff Lees à son volant. Malheureusement, nous avons dû abandonner à 1 h 25 de l'arrivée. J'étais vraiment très triste, mais c'est une déception qui s'accompagne de la satisfaction d'avoir mené la course et d'être rentré au stand sous les félicitations de vos coéquipiers, de vos ingénieurs et des membres de l'équipe.* »

Ralf Kelleners:
"The satisfaction of having led"

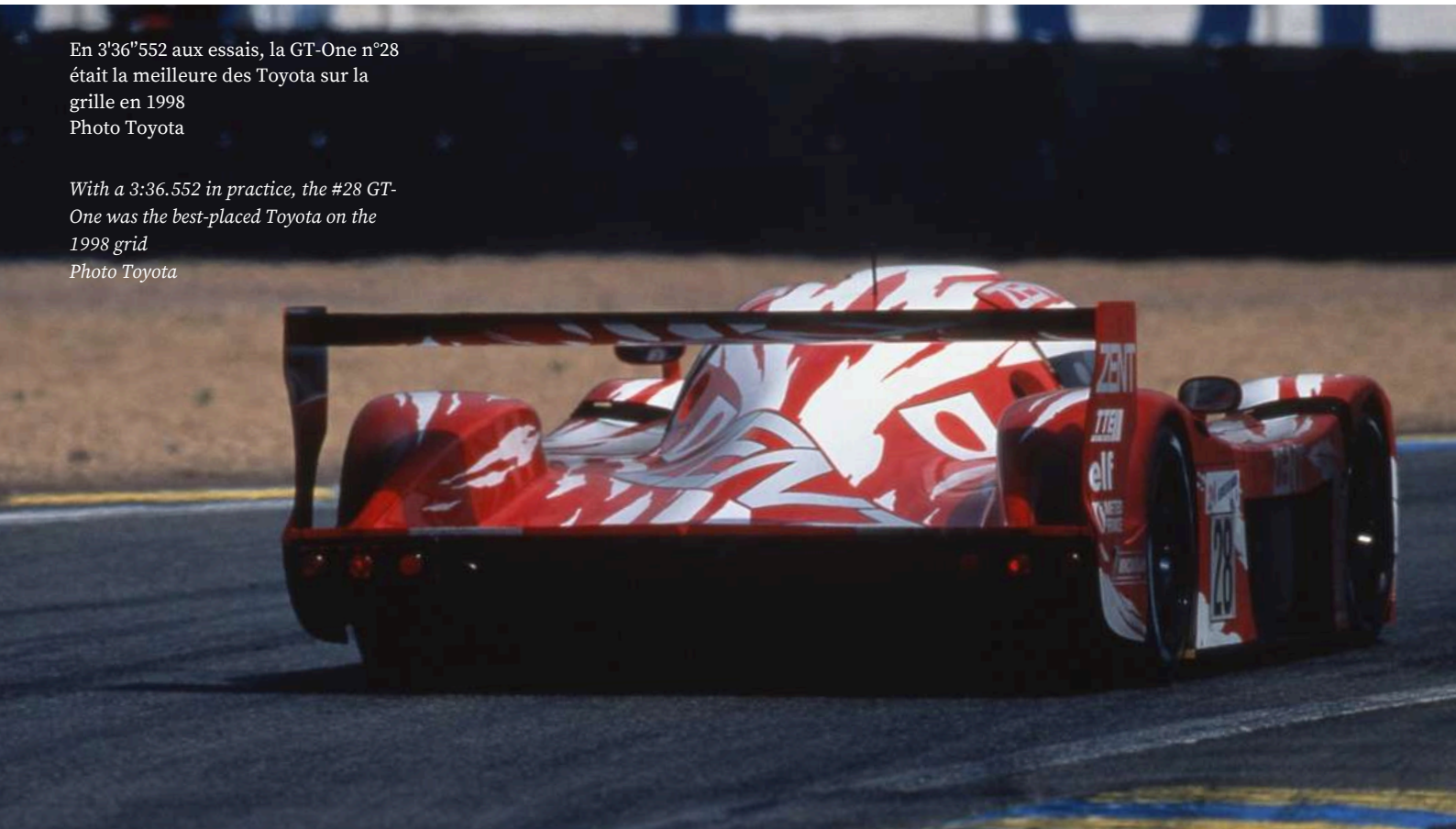
Long the race leader in 1998, the No. 29 GT-One was forced to retire within sight of the finish. "*Our car was truly superior to the others," recalls Ralf Kelleners, who shared its wheel with Thierry Boutsen and Geoff Lees. "Unfortunately, we had to retire 1 hour 25 minutes from the finish. I was deeply saddened, but that disappointment came with the satisfaction of having led the race, and of returning to the pits to the congratulations of teammates, engineers and crew.*"

Martin Brundle :
« Je ne comprendrai jamais comment elle n'a pas pu gagner »

En 1999, la GT-One s'adjuge la pole position aux mains de Martin Brundle : « *Dès que je me suis assis dans la maquette du châssis à l'usine de Cologne, j'ai su que ça allait être une voiture très spéciale. Je ne comprendrai jamais comment elle n'a pas pu gagner au Mans en 1998 et 1999. Cette course peut être souvent très cruelle. Mais dans l'ensemble, c'était une expérience formidable avec toute l'équipe Toyota. J'ai exposé chez moi le trophée de la pole position. Quand je le regarde, je ne me dis pas : "Wow, j'ai battu d'autres voitures et pilotes de pointe ce soir-là." Je pense plutôt : "Dommage que la pédale de frein ait été si longue dans la dernière chicane, j'aurais pu faire 3 min 28 s" (il a signé la pole position 1999 en 3 min 29,930 s, à 233 km/h de moyenne, NDLR).* »

Martin Brundle:
"How we didn't win Le Mans, I'll never know"

In 1999, the GT-One took pole position in the hands of Martin Brundle: "*From the moment I sat in the mock-up of the chassis at the Cologne factory, I knew this was going to be a very special racing car. How we didn't win Le Mans in '98 or '99, I'll never know, but this race can so often be so cruel. Overall, though, it was a tremendous experience with the Toyota team. I have the pole position trophy on display at home. Every time I look at it, I don't think, 'Wow, I beat some top cars and drivers that evening.' Rather, I think, 'It's such a pity the brake pedal went very long in the final chicane! That should have been a 3:28!'" [Brundle's 1999 pole time was 3:29.930, an average of 233 km/h (145 mph), Ed.]*



En 3'36"552 aux essais, la GT-One n°28 était la meilleure des Toyota sur la grille en 1998
Photo Toyota

With a 3:36.552 in practice, the #28 GT-One was the best-placed Toyota on the 1998 grid
Photo Toyota



La n°28 abandonna en 1998, abandon sur sortie de piste de Martin Brundle à 3h47 du matin Photo Toyota

The #28 retired in 1998 after Martin Brundle went off the track at 3:47 am, Photo Toyota

Emmanuel Collard :
« Un projet à part fait pour Le Mans »

Coéquipier du Britannique et aussi de Vincenzo Sospiri en 1999, Emmanuel Collard garde lui aussi un souvenir vivace de la GT-One : « *Je comprends pourquoi elle a autant marqué les gens. Quand je l'ai vue pour la première fois, j'ai été surpris. Elle était magnifique, c'était un OVNI, avec une technologie très avancée. C'était un projet à part, fait pour Le Mans, mais qui n'a malheureusement duré que deux ans. C'était un avion de chasse, elle montait à 350 km/h et elle était hyper agréable à piloter. En termes de performance, de confort, de plaisir de conduite, la GT-One est incontestablement numéro un parmi les voitures que j'ai pilotées au Mans.* »

Emmanuel Collard:
"A unique project, tailor-made for Le Mans"

A teammate of the Briton, as well as of Vincenzo Sospiri, in 1999, Emmanuel Collard also retains vivid memories of the GT-One: "*I understand why it made such an impression on people. When I first saw it, I was taken aback. It was magnificent, a UFO, with highly advanced technology. It was a unique project, tailor-made for Le Mans, but sadly it lasted only two years. It was a fighter jet: it reached 350 km/h and was remarkably pleasant to drive. In terms of performance, comfort and driving pleasure, the GT-One is unquestionably number one among the cars I have driven at Le Mans.*"