



### VENTURI 600 LM-S GT1

L'ultime évolution de la 600 LM  
Éligible dans les nouvelles séries des Masters, Peter Auto et le Mans Classic  
Prête à rouler.

Année 1996  
No de châssis 03  
Châssis MONOCOQUE ACIER  
Carrosserie CARBONE KEVLAR  
Moteur PRV 3 LITRES DOUBLE TURBO  
Puissance 600 CH. @7 200 T/MIN  
Boite de vitesse HEWLAND 5 VITESSES  
Poids 1100 KG

Le 4 février 1993 la Venturi 500 LM est présentée avec pour objectif les 24 heures du Mans. En effet, la nouvelle réglementation permet aux GT de participer à la course Mancelle ce qui ouvre de nouvelles perspectives à Venturi. Les acquéreurs de 500 LM sont assurés de bénéficier du soutien de l'usine qui compte bien saisir cette opportunité pour développer sa notoriété.

Dès 1993, pas moins de sept Venturi 500 LM seront engagées aux 24 heures du Mans. Les châssis sont donc les numéros CLM0001 à 7. Aux essais préliminaires seulement trois voitures seront prêtes. C'est donc avec peu de préparation que les voitures se présentent à la course. A l'issue de 24 heures de course, cinq voitures sur sept sont parvenues à franchir la ligne d'arrivée, classées de la 23ème à la 92ème place, ce qui fera écrire à Jean-Marc Teissedre : « Félicitations à Venturi dont le pari comportait plus de risques que d'avantages ».

Venturi s'engage alors dans un nouveau championnat d'endurance prometteur : le BPR.

En 1994, le BPR voit le jour. Il s'agit d'une série d'épreuves d'endurance réservée aux « GT ». La première course a lieu sur le circuit du Paul Ricard le 6 mars 1994. Deux Venturi 500 LM prennent le départ au milieu d'une kyrielle de Venturi 400 Trophy qui viennent compléter le plateau.

Apparition de la 600 LM et carton plein pour Venturi

C'est lors de la deuxième course des 4 heures de Jarama le 10 avril 1994 que deux 500 LM évoluées en 600 LM firent leur apparition.



Les évolutions portent sur l'aérodynamique, avec en particulier l'abaissement de l'aileron arrière et un nouveau dessin du bouclier avant résultant de tests effectués en soufflerie. La boîte de vitesse reçoit des pinions renforcés (Hewland DGN), les échangeurs sont modifiés et le moteur est retravaillé de fond en comble par EIA afin d'exploiter le nouveau règlement (nouvelles brides d'admission). La puissance s'élève désormais à 570 chevaux à 1,2 bars de pression de turbo.

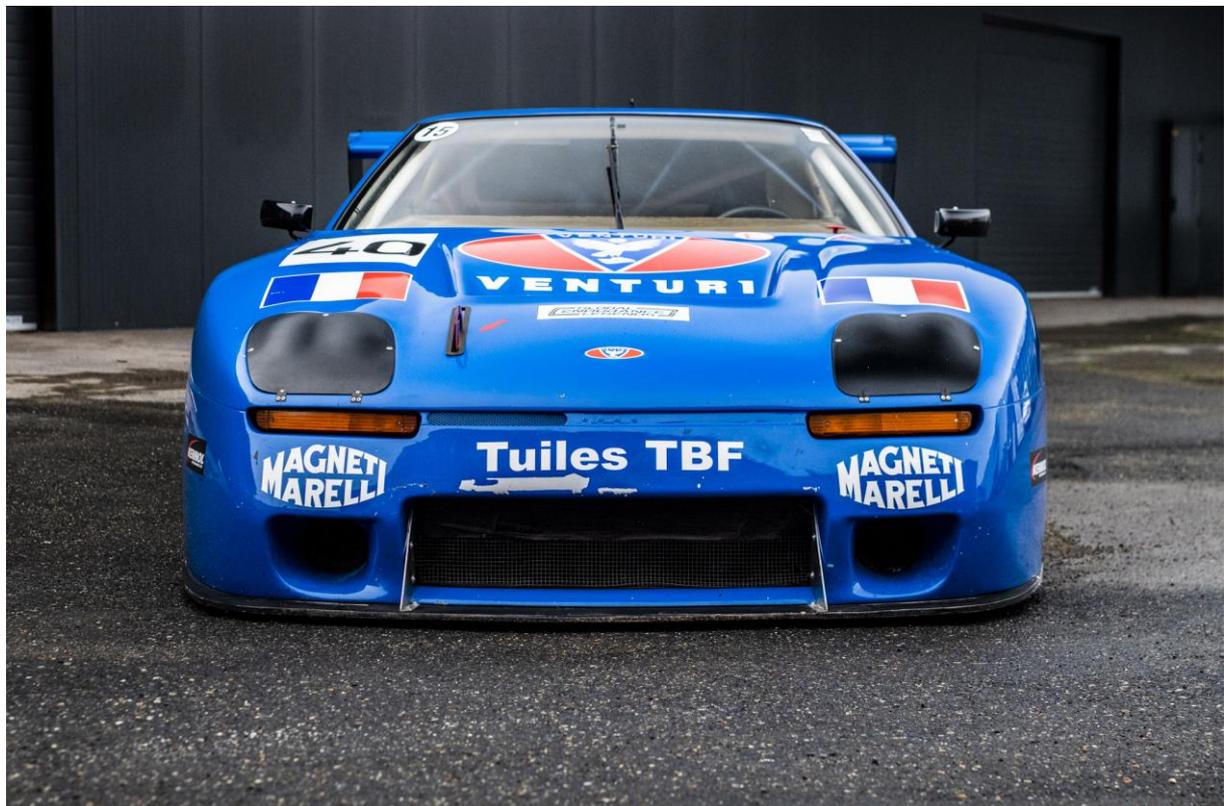
Aux essais de Jarama, la 600 LM de Ferté – Neugarten réalise le deuxième temps derrière la Ferrari F40 d'Olofsson - Della Noce. Les deux autres 600 LM se qualifient aux 4ème et 6èmes places. L'unique Venturi 500 LM engagée à cette course réalise le 12<sup>ème</sup> temps. L'écart de performance entre la 500 LM et la 600 LM est flagrant ce qui conforte l'usine dans ses choix. Lors de la troisième course à Dijon, la pression des deux turbos des 600 LM sera portée à 1,3 bars permettant d'obtenir une puissance de 600 chevaux. Les 600 LM gagnent en compétitivité et obtiennent leurs premières victoires internationales face à Ferrari et à Porsche. En effet, à Dijon les 600 LM s'offrent les deux premières places.

En 1994 une 600 LM s'octroiera même la victoire des 1000 km de Paris le 29 mai 1994 ; où l'on ne retrouvait pas moins de cinq 600 LM aux six premières places de la grille de départ. Au final, deux 600 LM seront sur le podium. Si en 1994 le BPR avait comporté un classement « constructeur », c'est Venturi qui l'aurait remporté.

Les 24 heures du Mans 1994

Malgré les bons résultats des Venturi l'année précédente, sur les onze dossiers présentés, seulement cinq voitures sont retenues par l'ACO et trois voitures sont suppléantes.

Après des essais prometteurs en mai, où la 600 LM de Jacques Tropenat – Michel Ferté réalisa le sixième temps, les résultats ne sont pas au rendez-vous. Les essais de la mi-juin sont même une véritable hécatombe : afin de diminuer la consommation d'essence, EIA qui préparait les moteurs de tous les teams avait modifié la richesse des moteurs qui cassèrent les uns après les autres. A cette époque, l'usine n'était pas présente même si la no 39 était engagée au nom de Venturi SA... cette dernière ne parvenant pas à se qualifier.



Au final, six Venturi se qualifièrent de la 15ème à la 46ème place. Durant la course, les casses moteurs s'enchaînèrent et c'est finalement l'une des deux Venturi 400 GTR qui sauvera l'honneur en se plaçant en dix-septième place.

La saison 1994 permet de remporter 4 victoires

Aux 4 heures de SPA, « l'affront sera lavé » puisqu'une 600 LM remporte l'épreuve. C'est la troisième victoire de Venturi alors que Porsche en compte deux et Ferrari une seule.

Lors de la finale du Championnat GT Britannique à Silverstone, Michel Ferté l'emporta, empochant sa troisième victoire de la saison au volant d'une 600 LM.

Enfin, la dernière course de la saison du BPR a lieu à Zhuhai en Chine.

Malgré la distance, Venturi sera très présent à cette course avec pas moins de 8 voitures représentant la marque : Six 600 LM et deux 400 GTR. Seulement trois voitures seront à l'arrivée. La meilleure d'entre-elles la CLM0005 de Graham-Birbeau terminant à la 6ème position.

Pour finir, Venturi réalise une belle saison en 1994 avec trois victoires en courses contre quatre pour Porsche et une seule pour Ferrari.



L'année 1995 marque l'avènement d'une nouvelle ère : l'engagement de budgets considérables des constructeurs et l'arrivée des McLaren F1 GTR conçues comme un prototype, sonnent le glas pour les constructeurs indépendants et teams privés.

Les Venturi sont à la peine. Face à l'explosion des budgets engagés par les constructeurs, les teams privés ont du mal à suivre. Pour mémoire, le coût d'acquisition d'une McLaren était de 6 millions de francs et d'1 million pour une 600 LM.

Durant la saison 1995, les Venturi font de la figuration alors que les McLaren imposent leur suprématie avec pas moins de dix victoires sur douze courses.

En 1995, apparition d'une évolution de la 600 LM : La 600 SLM

Pour les 24 heures du Mans 1995, Venturi développe une 600 SLM. La voiture dispose d'une puissance de 650 chevaux, d'améliorations au niveau aérodynamique, de suspensions nouvelles et d'un poids de seulement 1 066 kg grâce à l'utilisation massive de kevlar carbone (le poids minimum imposé étant de 1 050 kg).

La 600 LM de Lécuyer CLM0003 proposée à la vente reçoit par l'usine les dernières évolutions de la 600 SLM de 1995 et devient la voiture usine. Elle sera rebaptisée à cette occasion en 600 LM-S en référence à la 600 SLM.

A la première épreuve du BPR qui a lieu au Castelet, elle parvint à se qualifier en 8ème position face à des concurrentes extrêmement affûtées. Alors qu'elle est à la bataille pour une place sur le podium, elle est victime d'une sortie de route.



### Historique de course de CLM0003

-Avril 1993 - Circuit Fay de Bretagne

Bien qu'elle porte le N°3, il s'agit apparemment du premier exemplaire de la 500 LM qui sera mis au point par quelques grandes figures du sport automobile : Jean Philippe Vittecoq, Pierre Yver, Jacques Laffite ou Mauro Bianchi.

-16 mai 1993 : Essais pré qualif 24 H du Mans

Qualification : 22ème : 500 LM n°56 : Laffite / Verellen / Dechavanne / Ratel - 4'35"490

Ecurie : Stéphane Ratel

-10 juin 1993 : 24 H du Mans

Qualification : 500LM n°56 : 4'34"72 Los/Badrutt/Brana 41ème position - 17ème GT

Classement : abandon : 82 tours, 10ème heure, sortie de route

Ecurie : Stéphane Ratel

En partant de la 41ème position, la 500 LM n°56 ne va pas avoir une course de tout repos. Dès le premier tour, un accrochage avec une Porsche va la contraindre à un arrêt pour le changement du spoiler avant ainsi que du radiateur.

Repartie 30 minutes plus tard, elle s'arrêtera de nouveau avec des problèmes de direction et un changement du capot avant sera effectué.

Au bout de la première heure la 56 est donc bonne dernière avec 5 tours couverts.

A 20h30, elle effectuera une tête à queue qui lui infligera des dégâts à l'arrière et imposera trois quarts d'heures d'arrêt. La course prendra définitivement fin durant la nuit à 1h03 suite à une grosse sortie de piste de Claude Brana.

Après sa sortie de piste du Mans, la voiture est reconstruite, et revendue par l'usine à Laurent Lécuyer.



-21 novembre 1993 : 6H de Vallelunga

Qualification : 13ème n°63 : Lécuyer / Matti / Camandona - 1'38"117

Classement : 20ème : 177 tours à 51 tours

-6 mars 1994 : 4H du Paul Ricard

Qualification : 2ème n°56 : Neugarten/Witmeur - 2'04''86

Classement : 6ème : 109 tours à 5 tours.

Écurie : Jacadi Racing

-10 avril 1994 : 4H de Jarama

Qualification : 4ème n°56 : Trollé/Witmeur - 1'38''72

Classement : Abandon - accrochage - 31 tours.

Écurie : Stéphane Ratel

-1 mai 1994 : 4H de Dijon

Qualification : 4ème n°56 : Copelli/Olczyk - 1'24''79

Classement : 2ème : 161 tours

Écurie : Stéphane Ratel



-8 mai 1994 : pré-qualifications des 24 h du Mans

Pré-qualification : 13ème n°43 : - 4'24''380

Écurie : JCB Racing

-29 mai 1994 : 1000 KM de Paris

Qualification : 2ème n°56 : Bouchut/Grouillard – 1'22''310

Classement : abandon : couple conique.

Écurie: Agusta Racing Team

-10 juillet 1994 : 4H de Vallelunga

Qualification : 4ème n°56 : Bouchut/Grouillard - 1'17"636

Classement : 5ème 172 tours à 6 tours

Écurie : Agusta Racing Team

-2 octobre 1994 : SILVERSTONE GT britannique

Qualification : n°15 : 2ème : Ferté

Classement : 1er – 12 tours (tour le plus rapide : 2'12"590 - 137,2771 km/h)

Écurie : Pilot Jacadi Racing

Malgré sa couleur bleue et son sponsor qui pourrait laisser croire à la CLM 0007, c'est bien la CLM 0003 qui a endossée la tenue du team Pilot Jacadi afin de satisfaire le sponsor. En effet la CLM 0007 a subi de tels dégâts lors de l'épreuve de Suzuka qu'il était impossible de la présenter lors de la final du championnat GT britannique. Malgré la défaillance d'un turbo, Michel Ferté remporte l'épreuve.



-13 novembre 1994 : 3H de Zhuhai

Qualification : 4ème n°56 : Alliot/Olczyk - 1'49"94

Classement : Abandon : 18 tours – injection

Ecurie: Agusta Racing Team

-26 février 1995 : 4H de Jerez

Qualification : 10ème n°56 : Maury Laribiére/Lécuyer/Fabre - 1'53"15

Classement : 8ème : 113 tours - à 10 tours

Écurie : BBA compétition

-23 avril 1995 : 4H du Nürburgring

Qualification : 28ème n°5 : Maury Laribiére/Lécuyer/Hughenoltz - 1'49"76

Classement : 13ème : 123 tours à 10 tours.

Écurie : BBA compétition

-18 juin 1995 : LE Mans 24H

abandon (Fire)

*Qualif: 29<sup>th</sup> (4:10.210) - 30<sup>th</sup> temps*

Emmanuel Clérico/Laurent Lécuyer/Bernard Chauvin

Écurie : BBA compétition

En 1996, CLM 0003 devient la voiture usine Venturi. Elle reçoit les évolutions de le 600 SLM des 24 h du Mans 1995 (châssis CLM 0009).

Les modifications portent aussi bien sur la carrosserie que sur la partie mécanique. Au niveau extérieur, elle reçoit le capot avant de la 600 SLM aux formes plus arrondies. Des prises d'air sont installées sur le toit et un extracteur d'air prend place sous le moteur. Au niveau de la partie cycle, elle reçoit des suspensions développées spécifiquement par White Power.



Quant au moteur, il reçoit de nombreuses évolutions : une injection Magnetti-Marelli, un système d'allumage statique, les turbos sont des Garrett F1 avec les waste-gates séparées. La pression des turbos est portée à 1,4 bars au lieu de 1,3 bars. La boîte de vitesse Hewland DGN est remplacée par la boîte Hewland DGC toujours à 5 rapports.

Au final, dans sa configuration SLM, CLM 0003 a perdu 25 kg, sa hauteur de caisse a été abaissée, elle a de meilleurs appuis aérodynamiques et la puissance est passée de 600 chevaux à 640 chevaux.

-Février 1996 : premiers essais en configuration 600 SLM à Lurcy-Lévis

-3 mars 1996 : 4 H du Paul Ricard

Qualification : 8ème n°20 : Bouchut/Lécuyer/Favre - 1'54''271

Classement : abandon : accident , 88 tours.

Écurie : Venturi Team Lécuyer

-24 mars 1996 : 4H de Monza

Qualification : 16ème n°20 : Lécuyer/Favre/Clerico - 1'49''513 (189,676 km/h)

Classement : abandon : sortie de piste, 45 tours .

Écurie : Venturi Team Lécuyer

-1 avril 1996

Venturi annonce à Michelin que CLM0003 devient la voiture officielle de l'usine

-14 avril 1996 : 4H de Jarama

Qualification : 17ème n°20 : Lécuyer/Favre/Chauvin - 1'33''815 (137,738 km/h)

Classement : abandon : durit de turbo - 43 tours.

Écurie : Venturi Team Lécuyer

-28 avril 1996 : préqualifications des 24 heures du Mans

Qualification : 43ème 600 LM n°40 : Lécuyer/Favre/Clérico – 4'05''997 - non qualifiée

Écurie : B.B.A. concurrence



© V Laplaud

-15 juin 1996 : 24 heures du Mans  
SUPPLÉANTE : qualifications : 40ème 600 LM n°40 : 4'09''673 – Lécuyer/Favre/Clérico  
Écurie : B.B.A. concurrence  
Saison 1998 : Club Europa pilotée par Nicolaidis  
1999 : La voiture est restaurée et un moteur neuf est reconstruit par Peter Ferry SNC (Paris)  
2000 : Dijon essais privés  
2004 : Repeinte en gris  
2010 : Repeinte en bleu  
2015 : Acquisition par un marchand parisien, travaux de restauration puis retour en piste pour des essais privés  
2016 : Acquisition par son propriétaire actuel Restauration et engagement dans les nouvelles séries de Peter Auto  
2021 : Dernière mise au point moteur et passage au banc, par CTF



Cette Venturi 600 LM-S est une voiture rare dont les performances élevées sauront conquérir son prochain propriétaire qui aura la satisfaction de posséder une voiture Française dont l'histoire est intimement liée à celle des 24 Heures du Mans. Comparée à d'autres GT de la même période elle se distingue par un coût d'entretien bien plus réduit, ce qui constitue un véritable avantage en courses historiques.

The ultimate evolution of the 600 LM

Eligible in the new Masters, Peter Auto and Le Mans Classic series

Race ready.

On February 4, 1993 the Venturi 500 LM is presented with the objective of the 24 hours of Le Mans.

Indeed, the new regulation allows GT cars to participate in the race, which opens new perspectives to Venturi. The buyers of the 500 LM are sure to benefit from the support of the factory which intends to seize this opportunity to develop its notoriety.

From 1993, no less than seven Venturi 500 LM will be entered in the 24 hours of Le Mans. The chassis numbers are CLM0001 to 7. During the preliminary tests, only three cars were ready. It is thus with little preparation that the cars are presented to the race. At the end of the 24-hour race, five cars out of seven managed to cross the finish line, ranked from 23rd to 92nd, which made Jean-Marc Teissedre write: "Congratulations to Venturi, whose gamble involved more risks than advantages".

Venturi then entered a promising new endurance championship: the BPR.

In 1994, the BPR was born. It is a series of endurance races reserved for "GT" cars.

The first race took place on the Paul Ricard circuit on March 6, 1994. Two Venturi 500 LM took the start in the middle of a bunch of Venturi 400 Trophy which completed the field.



Appearance of the 600 LM and full house for Venturi

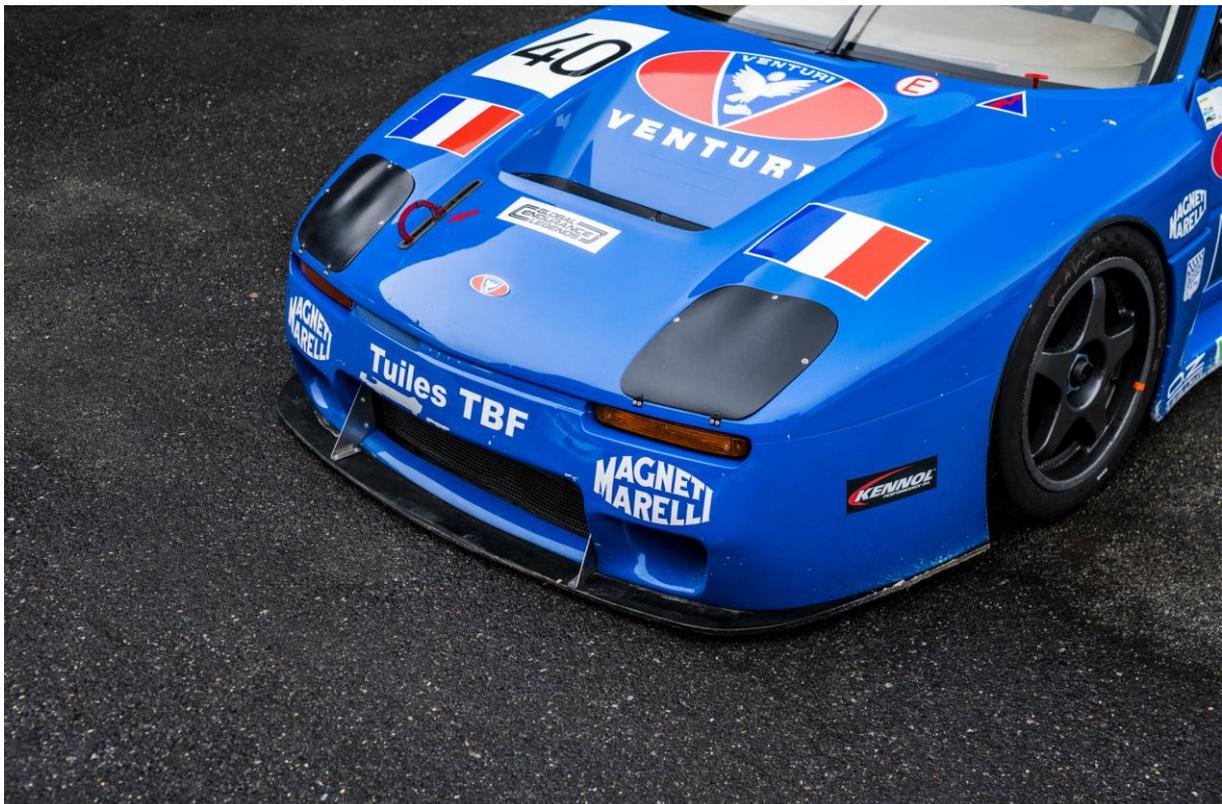
It is during the second race of the 4 hours of Jarama on April 10, 1994 that two 500 LM evolved into 600 LM made their appearance.

The evolutions concern the aerodynamics, with the lowering of the rear spoiler and a new design of the front bumper resulting from tests carried out in wind tunnel. The gearbox receives reinforced pinions (Hewland DGN), the heat exchangers are modified, and the engine is retuned from top to bottom by EIA to exploit the new regulation (new intake flanges). The power is now 570 hp at 1.2 bars of turbo pressure.

At the Jarama test, the 600 LM of Ferté/Neugarten set the second fastest time behind the Ferrari F40 of Olofsson/Della Noce. The two other 600 LMs qualified in 4th and 6th place. The only Venturi 500 LM entered in this race set the 12th time. The difference in performance between the 500 LM and the 600 LM is obvious, which confirms the factory in its choices.

During the third race in Dijon, the pressure of the two turbos of the 600 LM will be increased to 1.3 bars allowing to obtain a power of 600 horses. The 600 LMs gained in competitiveness and obtained their first international victories against Ferrari and Porsche. Indeed, in Dijon, the 600 LMs took the first two places.

In 1994, a 600 LM even won the 1000 km of Paris on 29 May 1994, where there were no less than five 600 LMs in the first six places on the starting grid. In the end, two 600 LM were on the podium. If in 1994 the BPR had included a "manufacturer" classification, Venturi would have won it.



The 1994 Le Mans 24 Hours

Despite Venturi's good results the previous year, only five of the eleven entries were selected by the ACO and three cars were substitutes.

After promising tests in May, where the 600 LM of Jacques Troupenat and Michel Ferté achieved the sixth best time, the results are not there. The tests in mid-June were even a real hecatomb: in order to reduce fuel consumption, EIA, which prepared the engines of all the teams, had modified the richness of the engines which broke one after the other. At that time, the factory was not present even if the #39 car was entered in the name of Venturi SA... the latter did not manage to qualify.

In the end, six Venturis qualified from 15th to 46th place. During the race, the engines broke down and it is finally one of the two Venturi 400 GTR which will save the honor by placing in seventeenth place.

The 1994 season brought 4 victories

At the 4 hours of SPA, "the affront will be washed away" since a 600 LM wins the event. It is the third victory for Venturi while Porsche has two and Ferrari only one.



In the final of the British GT Championship at Silverstone, Michel Ferté won, taking his third victory of the season in a 600 LM.

Finally, the last race of the BPR season took place in Zhuhai, China.

Despite the distance, Venturi will be very present at this race with no less than 8 cars representing the brand: Six 600 LM and two 400 GTR. Only three cars will be at the finish. The best of them, the CLM0005 of Graham-Birbeau, finished in 6th position.

Finally, Venturi had a great season in 1994 with three race victories against four for Porsche and only one for Ferrari.

The year 1995 marks the advent of a new era: the commitment of considerable budgets of the manufacturers and the arrival of McLaren F1 GTR conceived as a prototype, sound the death knell for the independent manufacturers and private teams.

The Venturis are struggling. Faced with the explosion of the budgets committed by the manufacturers, the private teams have difficulty in following. For the record, the cost of acquiring a McLaren was 6 million francs and 1 million for a 600 LM.

During the 1995 season, the Venturis are doing a good job while the McLarens are imposing their supremacy with no less than ten victories in twelve races.

In 1995, an evolution of the 600 LM appeared: the 600 SLM

For the 1995 24 hours of Le Mans, Venturi develops a 600 SLM. The car has a power of 650 horsepower, aerodynamic improvements, new suspensions, and a weight of only 1 066 kg thanks to the massive use of carbon Kevlar (the minimum weight imposed was 1 050 kg).

The 600 LM of Lécuyer CLM0003 proposed to the sale receives by the factory the last evolutions of the 600 SLM of 1995 and becomes the factory car. It will be renamed on this occasion in 600 LM-S in reference to the 600 SLM.

At the first BPR race which took place at Le Castellet, it managed to qualify in 8th position against extremely sharp competitors. While fighting for a place on the podium, she was the victim of an accident.



### Race history of CLM0003

- April 1993 - Circuit Fay de Bretagne

Although it carries the N°3, it is apparently the first example of the 500 LM which will be developed by some great figures of the motor sport: Jean Philippe Vittecoq, Pierre Yver, Jacques Laffite or Mauro Bianchi.

- May 16, 1993 Pre-qualifying tests for the 24 H of Le Mans

Qualification : 22nd : 500 LM n°56 : Laffite / Verellen / Dechavanne / Ratel - 4'35"490

Team : Stéphane Ratel

- June 10, 1993 24 H of Le Mans

Qualification : 500LM n°56 : 4'34"72 Los/Badrutt/Brana 41st position - 17th GT

Ranking : withdrawal : 82 laps, 10th hour, off road

Team : Stéphane Ratel

Starting from the 41st position, the 500 LM n°56 will not have an easy race. On the first lap, a collision with a Porsche forced the car to stop to change the front spoiler and the radiator. After 30 minutes, the car stopped again with steering problems and the front cover had to be changed.

At the end of the first hour, the 56 is last with 5 laps covered.

At 8:30 pm, it will spin out and will suffer damages at the rear and will have to stop for three quarters of an hour. The race will definitively end during the night at 1h03 following a big crash of Claude Brana.

After the Le Mans accident, the car is rebuilt, and resold by the factory to Laurent Lécuyer.



- November 21, 1993 :6H of Vallelunga  
Qualification : 13th n°63 : Lécuyer / Matti / Camandona - 1'38"117  
Ranking : 20th : 177 laps to 51 laps
- March 6, 1994 4H of Paul Ricard  
Qualification : 2nd n°56 : Neugarten/Witmeur - 2'04"86  
Ranking : 6th : 109 laps to 5 laps.  
Team : Jacadi Racing
- April 10, 1994 4H of Jarama  
Qualification : 4th n°56 : Trollé/Witmeur - 1'38"72  
Classification : Retirement - collision - 31 laps.  
Team : Stéphane Ratel
- May 1, 1994 4H of Dijon  
Qualifying: 4th n°56: Copelli/Olczyk - 1'24"79  
Ranking: 2nd : 161 laps  
Team : Stéphane Ratel
- May 8, 1994: pre-qualification for the 24 Hours of Le Mans  
Pre-qualification : 13th n°43 : - 4'24"380  
Team : JCB Racing
- May 29, 1994 1000 KM of Paris  
Qualification : 2nd n°56 : Bouchut/Grouillard - 1'22"310  
Classification : abandonment : conical torque.  
Team: Agusta Racing Team



- July 10, 1994 4H of Vallelunga

Qualification: 4th n°56: Bouchut/Grouillard - 1'17"636

Classification : 5th 172 laps to 6 laps

Team : Agusta Racing Team

- October 2, 1994 British SILVERSTONE GT

Qualifying : n°15 : 2nd : Ferté

Classification: 1st - 12 laps (fastest lap: 2'12"590 - 137,2771 km/h)

Team : Pilot Jacadi Racing

In spite of its blue color and its sponsor who could let believe in the CLM 0007, it is indeed the CLM 0003 which endorsed the outfit of the team Pilot Jacadi in order to satisfy the sponsor. Indeed the CLM 0007 suffered so much damage during the Suzuka race that it was impossible to present it during the final of the British GT championship. Despite the failure of a turbo, Michel Ferté wins the race.



- November 13, 1994 :3H of Zhuhai

Qualifying: 4th n°56: Alliot/Olczyk - 1'49"94

Ranking : Retirement : 18 laps - injection

Team: Agusta Racing Team

- February 26, 1995 4H of Jerez

Qualification : 10th n°56 : Maury Laribiére/Lécuyer/Fabre - 1'53"15

Classification : 8th : 113 laps - at 10 laps

Team: BBA compétition

- April 23, 1995 4H Nürburgring

Qualification : 28th n°5 : Maury Laribiére/Lécuyer/Hughenoltz - 1'49"76

Ranking : 13th : 123 laps to 10 laps.

Team : BBA competition

-18 juin 1995 : LE Mans 24H

did not finish (Fire)

*Grid: 29<sup>th</sup> (4:10.210) - 30<sup>th</sup> fastest qualifier*

Emmanuel Clérico/Laurent Lécuyer/Bernard Chauvin

Écurie : BBA compétition

In 1996, CLM 0003 becomes the Venturi factory car. It receives the evolutions of the 600 SLM of the 24 h of Le Mans 1995 (chassis CLM 0009).

The modifications concern the bodywork as well as the mechanical part. On the outside, it receives the front hood of the 600 SLM with more rounded forms. Air intakes are installed on the roof and an air extractor is installed under the engine. The chassis receives suspensions specifically developed by White Power. As for the engine, it received numerous evolutions: a Magnetti-Marelli injection, a static ignition system, the turbos are Garrett F1 with separate waste-gates. The pressure of the turbos is raised to 1.4 bars instead of 1.3 bars. The Hewland DGN gearbox is replaced by the Hewland DGC gearbox, still with 5 speeds.

Finally, in its SLM configuration, CLM 0003 has lost 25 kg, its body height has been lowered, it has better aerodynamic support and the power has increased from 600 hp to 640 hp.



- February 1996: first tests in 600 SLM configuration at Lurcy-Lévis

- March 3, 1996 4 H of Paul Ricard

Qualification : 8th n°20 : Bouchut/Lécuyer/Favre - 1'54"271

Ranking : withdrawal : accident , 88 laps.

Team : Venturi Team Lécuyer

*Historic Cars - [www.historiccars.fr](http://www.historiccars.fr)*

*[cars@historiccars.fr](mailto:cars@historiccars.fr)*

*Gael Regent : +33626486171 – Guillaume Le Metayer : +33662119473*

- March 24, 1996 4H of Monza

Qualification : 16th n°20 : Lécuyer/Favre/Clerico - 1'49"513 (189,676 km/h)

Ranking : withdrawal : off track, 45 laps .

Team : Venturi Team Lécuyer

- April 1, 1996

Venturi announces to Michelin that CLM0003 becomes the official factory car

- April 14, 1996 4H of Jarama

Qualification : 17th : Lécuyer/Favre/Chauvin - 1'33"815 (137,738 km/h)

Ranking : withdrawal : turbo hose - 43 laps.

Team: Venturi Team Lécuyer

- April 28, 1996 pre-qualification for the 24 hours of Le Mans

Qualification : 43rd 600 LM n°40 : Lécuyer/Favre/Clérico - 4'05"997

Team : B.B.A. competition

- June 15, 1996 24 hours of Le Mans

ALTERNATIVE : qualifications : 40th 600 LM n°40 : 4'09"673 - Lécuyer/Favre/Clérico

Team : B.B.A. competition



Season 1998: Club Europa driven by Nicolaidis

1999: The car is restored and a new engine is rebuilt by Peter Ferry SNC (Paris)

2000: Dijon private tests

2004: Repainted in grey

2010: Repainted in blue

2015: Acquired by a Parisian dealer, restoration work then back on track for private tests

2016: Acquisition by its current owner fully restored and engagement in the new Peter Auto series

2021: Last engine tuning and dino test by CTF

This Venturi 600 LM-S is a rare car whose high performances will conquer its next owner who will have the satisfaction of owning a French car whose history is closely linked to the 24 Hours of Le Mans. Compared to other GT cars of the same period, it is distinguished by a much lower maintenance cost, which is a real advantage in historic races.

