



**ET DE QUATRE !**  
 Seb Vettel et Red Bull empilent les titres

**L'ADIEU AU V8 COSWORTH DFV**  
 Le moteur qui atteint 20 000 t/m

**PAUL DI RESTA : LA VÉRITÉ**  
 Peu "vendeur" mais rapide

**ENQUÊTE  
 EXCLUSIVE**

# IL FAUT SAUVER McLAREN

**Par les hommes qui s'y attellent...**

Alonso L'homme providentiel ?  
 Button Pourquoi il doit se rebiffer  
 Whitmarsh "Notre but : le titre 2014"

**Plus**

Une virée en Caterham...  
 dans les rues de Tokyo !

DOM. 6,80 € - BELGIQUE 6,20 € - SUISSE 10,40CHF - CANADA 11,95CAN\$

L 19828 - 178H - F: 5,60 € - RD

**BOB**  
 MEDIA

N° 178  
 5,60 €  
 Décembre  
 2013

# À NOËL OFFREZ UNE TRILOGIE D'ADRÉNALINE AVEC 3 EXPÉRIENCES DE PILOTAGE INSOLITES DÈS 39€



**FORMULE 1  
EN VILLE**



**RALLYE  
SUR NEIGE**



**ENDURANCE  
DE NUIT**

BY CYRILLE DRUART

A bord de nos 18 simulateurs de pilotage professionnels (6 Formule 1, 6 Rallye, 6 Prototypes Endurance), découvrez les sensations de la course automobile en situation réelle face à d'autres pilotes et en toute sécurité.

A Noël, offrez un cadeau inoubliable grâce à nos 3 circuits insolites : F1 en Ville, Rallye sur Neige et Endurance de Nuit.

Nos Coffrets Cadeaux sont disponibles sur notre boutique en ligne ([www.i-way-shop.com](http://www.i-way-shop.com)), par téléphone ou sur place.

## I-WAY

Simulation Formule 1, Rallye, Endurance

[www.i-way.fr](http://www.i-way.fr) . 04 37 50 28 70 . Lyon 9





034



044



054



070



076



PREMIER SECTEUR : RUBRIQUES

- 06 **PARADES** LES PLUS BELLES PHOTOS DU MOIS
- 14 **PITPASS** TOUT CE QUI FAIT PARLER EN F1
- 21 **CHRONIQUE** : DIETER RENCKEN
- 22 **CHRONIQUE** : PETER WINDSOR
- 24 **CHRONIQUE** : VALTTERI BOTTAS
- 26 **TECHNIQUE** : COURIR SOUS LA PLUIE
- 28 **ÇA, C'ÉTAIT UNE F1** : LA JORDAN 191

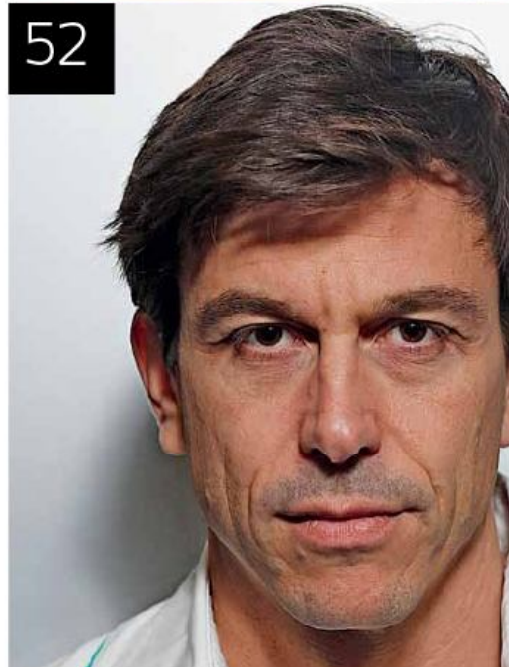
DEUXIÈME SECTEUR : REPORTAGES

- 30 **NO MORE MR NICE GUY...**  
... comme dit la chanson. Peter Windsor estime que Jenson Button doit être un vrai leader pour McLaren.
- 34 **MARTIN WHITMARSH PARLE**  
Le patron de McLaren explique ce qui n'a pas été en 2013 et que 2014 ne sera pas une année de transition.
- 40 **LA VIE APRÈS LOWE**  
Quand Paddy a rejoint Mercedes, McLaren s'est lancée dans une refonte radicale du département technique.
- 44 **LE VRAI PAUL DI RESTA**  
Le côté taciturne de Kimi lui vaut des légions de fans, mais pas à lui. À l'heure où l'Écossais pourrait quitter la F1 pour l'Indycar, il est temps de lui rendre justice.
- 52 **INTERVIEW : TOTO WOLFF**  
Le DG "business" de l'équipe Mercedes assure que la réorganisation du management est la clé de sa réussite.
- 54 **LE DERNIER CHANT DU V8**  
F1 Racing salue le moteur au régime le plus élevé jamais atteint, alors que la F1 se veut plus propre et plus verte.
- 60 **RENCONTRE : GARY ANDERSON**  
L'ancien ingénieur Jordan, Stewart/Jaguar et re-Jordan, aujourd'hui consultant à la télé britannique, évoque son parcours et l'évolution technique (mais pas que) de la F1.
- 66 **VOUS POSEZ LES QUESTIONS...**  
... à Max Chilton, et c'est l'occasion de mieux connaître le jeune équipier anglais de Jules Bianchi chez Marussia.
- 70 **SÉANCE DE DRIFT À TOKYO**  
Visitez la capitale nippone avec Giedo van der Garde au volant de la jolie et rétro Caterham Seven Superlight.
- 76 **LA LÉGENDE DAN GURNEY**  
À l'approche du Grand Prix des États-Unis, discussion à bâtons rompus avec l'ex-pilote et ingénieur américain.

54

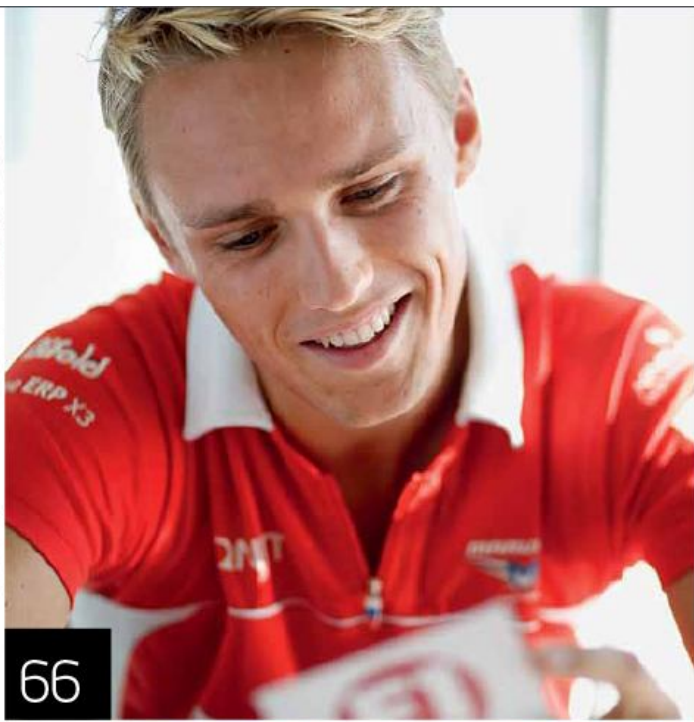


52



TROISIÈME SECTEUR : LIGNE D'ARRIVÉE

- 84 **BILAN** : Grand Prix du Japon
- 87 **BILAN** : Grand Prix d'Inde
- 90 **BILAN** : Grand Prix d'Abou Dhabi
- 93 **CHRONIQUE** : Tom Clarkson
- 94 **À VENIR** : Grand Prix des USA
- 96 **À VENIR** : Grand Prix du Brésil
- 98 **CHRONIQUE** : Murray Walker



66



30  
34  
40



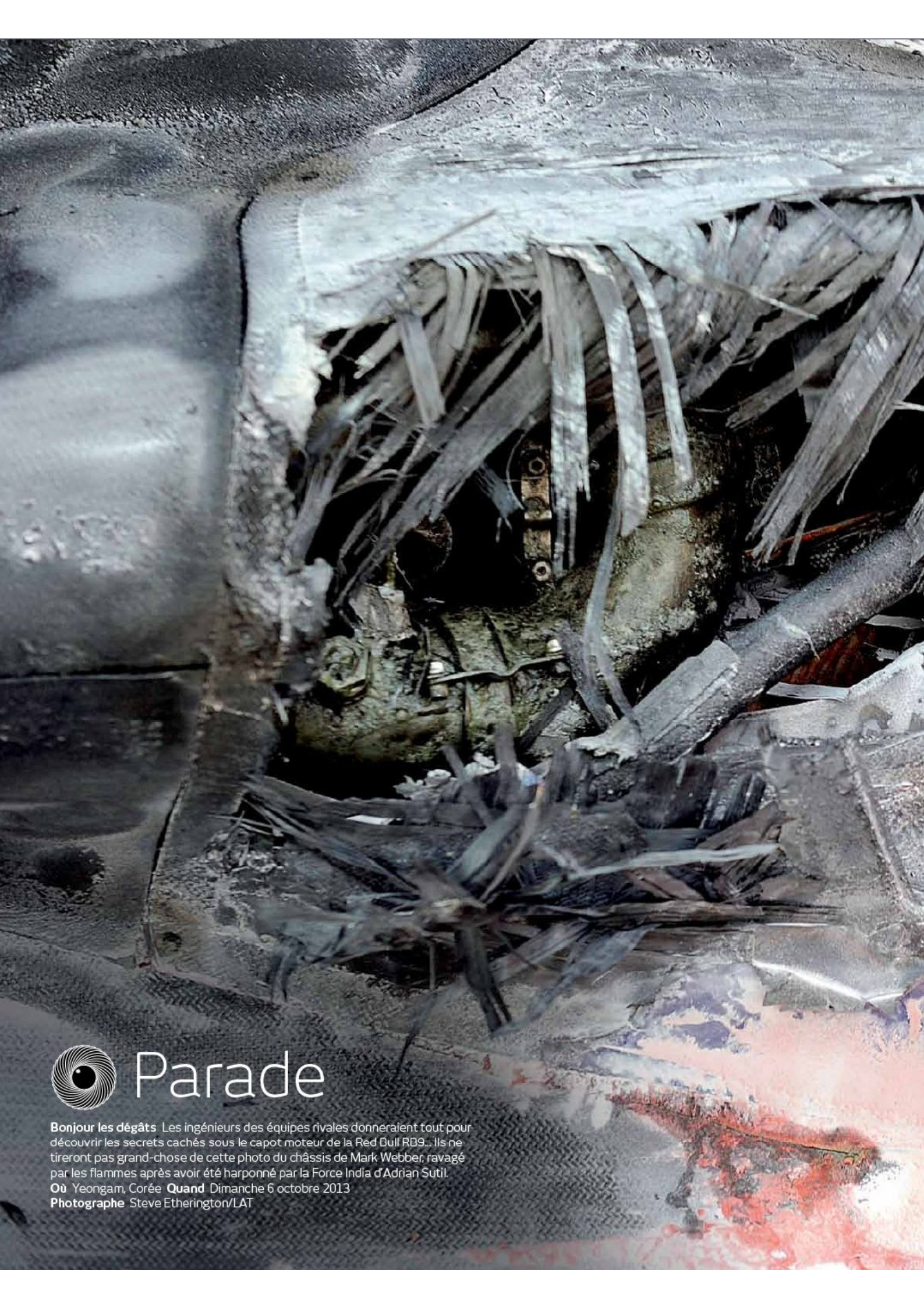
44



60



70



# Parade

**Bonjour les dégâts** Les ingénieurs des équipes rivales donneraient tout pour découvrir les secrets cachés sous le capot moteur de la Red Bull RD9... Ils ne tireront pas grand-chose de cette photo du châssis de Mark Webber, ravagé par les flammes après avoir été harponné par la Force India d'Adrian Sutil.

**Où** Yeongam, Corée **Quand** Dimanche 6 octobre 2013

**Photographe** Steve Etherington/LAT





# Parade

**Sortez-moi de là** Mark Webber se faufile dans le sinueux dernier secteur du circuit de Yas Marina, vu ici depuis le toit vitrifié et... compliqué de l'hôtel Yas Viceroy. Après avoir longtemps détenu le meilleur temps de la séance, il sera repoussé au deuxième rang par Seb Vet à la fin – mais fera plus tard la pole.  
**Où** Yas Marina, Abou Dhabi **Quand** Samedi 2 novembre 2013  
**Photographe** Mark Thompson/Getty Images









# Parade

**Or et argent** Deuxième séance d'essais à Abou Dhabi. La journée de Button va être rendue plus difficile par un capteur de pression de pneu défaillant et venant interrompre son programme d'évaluation des gommes. Il a pourtant besoin de temps en piste sur la rétive MP4-28. Courage, Jenson, plus que trois courses...

**Où** Yas Marina, Abou Dhabi **Quand** Vendredi 1<sup>er</sup> novembre 2013

**Photographe** Charles Coates/LAT







# Parade

**Version soft** Fernando Alonso arrive à son stand pour son dernier arrêt au GP d'Abou Dhabi. Neuf tours restant à couvrir, un train de pneus tendres, plus rapides mais moins résistants, l'attend. S'étant élané en dehors du top dix, il finira à la 5e place... après avoir trouvé Jean-Éric Vergne sur son chemin.  
**Où** Yas Marina, Abou Dhabi **Quand** Dimanche 3 novembre 2013  
**Photographe** Lorenzo Bellanca



Vettel avec le bras droit d'Adrian Newey, Peter Prodromou, qui a signé avec McLaren pour 2015.



INSIGHT

## Red Bull : la fin d'une ère ou le début d'une autre ?

Nouvelles règles et changements de personnel empêchent les quadruples champions de se relâcher.

**Le quatrième titre mondial** de Sebastian Vettel complète la domination de Red Bull en F1 pendant les cinq années de compétition sous les règles actuelles. Seule Brawn en 2009 s'est placée sur son chemin – et encore, grâce à un diffuseur soufflé contesté.

Red Bull dominera-t-elle en 2014, avec de petits moteurs turbocompressés soumis aux restrictions de consommation ? Beaucoup espèrent que ce nou-

veau départ nivellera le terrain de jeu.

Les règles 2014 vont mettre un terme à l'effet aérodynamique tiré des gaz d'échappement, une technologie que Red Bull a mieux exploitée que la plupart des autres équipes. Mais quelque chose a peut-être plus d'importance encore : le départ du patron de la division aérodynamique, Peter Prodromou.

Comme Ferrari durant sa

domination de la première moitié des années 2000, Red Bull dispose d'une équipe resserrée d'ingénieurs innovants et intelligents qui travaillent sous la férule de directeurs impitoyables, tous dévoués à un pilote très talentueux. Mais tous les empires finissent par se fissurer. Le départ de Prodromou serait-il le premier coup porté à l'armure *a priori* impénétrable de Red Bull ?

Au sommet, le gourou du

design, Adrian Newey, et le directeur sportif, Christian Horner, sont sous contrat jusqu'en 2017 tandis que celui de Sebastian Vettel court jusqu'en 2015 (avec une option sur 2016). Mais en dessous d'eux, les choses ne sont pas aussi simples. Prodromou, patron de l'aéro et bras droit d'Adrian Newey depuis des années, part chez McLaren et emmène avec lui son second, Dan Fallows.

Prodromou a signé avec l'écurie



La dream team : Newey, Vettel et Horner ont quatre fois deux titres de rang.

de Woking pour 2015, son contrat arrivant à échéance fin 2014. McLaren a aussi recruté trois autres ingénieurs en aéro – deux de Ferrari et un chez Lotus. Ces transferts soulignent la détermination de McLaren de redevenir un acteur majeur dès le début de son partenariat avec Honda. Le constructeur japonais ne va pas seulement fournir des moteurs et de l'apport technique, il injectera plusieurs centaines de millions d'euros dans le projet.

Prodromou était aussi courtisé par Williams qui a finalement considéré qu'un salaire d'un million d'euros plus les bonus était trop élevé. Mais le fait qu'il ait eu des conversations avec une équipe et signé avec une autre conduit à une conclusion évidente : il voulait partir. Cela en dépit de l'insistance de Horner en Inde, affirmant que « *les gens aiment travailler pour Red Bull, ils aiment leur environnement et la manière de fonctionner.* »

Pour Prodromou au moins, le transfert traduit son ambition et son désir de ne plus être considéré que comme l'assistant de Newey. Il a occupé ce rôle depuis leur collaboration chez McLaren de 2000 à 2005, avant que Newey ne rejoigne Red Bull en 2006.

McLaren a confiance dans les capacités de Prodromou et Newey le tient en haute estime.

Son départ affaiblira Red Bull ou pas selon qu'il est un créateur ou le dessinateur des idées de Newey. En aérodynamique, est-il un concepteur ou le leader du département ?

Red Bull est désormais face à deux questions majeures. Comment remplacer efficacement Prodromou ? Et d'autres responsables suivront-ils ? Tant que Newey restera, les deux seront redondantes. Après tout, l'histoire montre que quand les règles changent, les voitures de Newey restent la référence. Ce fut le cas quand les moteurs atmosphériques firent leur retour en 1989 et que Newey imposa sa patte chez Leyton House ; avec l'introduction des voies plus étroites en 1998 et la MP4-13 fondamentale d'Adrian ; et à compter de 2009, avec la suspension arrière à bras tirés, la carrosserie arrière surbaissée et le diffuseur soufflé par l'échappement de la RB5.

Le règlement 2014 est dédié à l'efficacité. En 2013, Renault a le moteur le plus efficace et la Red Bull de Newey est la F1 la plus aérodynamique, comme tendent à l'être toutes ses voitures. Alors, sur le papier, il y a peu de raisons de croire que cela changera. Loin d'être la fin de l'ère dominante de Red Bull, l'année prochaine pourrait être le départ d'une nouvelle ère de gloire.

## GAGNANTS/PERDANTS

LES HAUTS ET LES BAS DU MONDE DE LA FORMULE 1

MOIS  
"COOL"  
POUR...

### ... les retours qui font plaisir

Robert Kubica a remporté le WRC2, seconde division du championnat du monde des rallyes. Puis l'ex-pilote F1, gravement blessé en 2011, a rejoint l'équipe officielle Citroën pour la dernière manche de la saison, et plus si affinités... Puisqu'on parle rallyes, une pensée émue pour notre ami David Limage qui vient de nous quitter.

### ... dire aux gamins de ranger

Après avoir remporté le titre en Inde, Sebastian Vettel a passé la fin de l'après-midi à aider son équipe à ranger le matériel afin que la fête puisse commencer plus tôt ! Pas Mark Webber, mais on peut comprendre pourquoi.

### ... les références historiques trompeuses

En Inde, Fernando Alonso portait un casque censé célébrer le fait qu'il a battu le record de points marqués en F1. Mais certains ont dit que la mention "1571" correspondait au 442e anniversaire de la Bataille de Lépante...



### ... les expressions de joie spontanées

Sebastian Vettel a été réprimandé et son équipe, Red Bull, a reçu une amende de 25 000 euros suite à la série de "donuts" qu'il a effectuée à la fin de GP d'Inde pour fêter son titre. À peu près tout le monde a trouvé que c'était ridicule.

MOIS  
"BOF"  
POUR...

### ... les pertes spontanées d'écrou de roue

Pastor Maldonado a perdu un écrou de roue durant la première séance d'essais libres en Inde et son équipe, Williams, a reçu une amende de 60 000 euros par la FIA. Celle-ci a été doublée à Suzuka, pour une offense similaire...

### ... demander poliment

L'équipe Lotus s'est excusée pour le message radio adressé à Kimi Räikkönen dans les derniers tours en Inde. « *Dégage de cette putain de trajectoire !* » lui a lancé Alan Permane depuis le muret des stands. Räikkönen s'est ensuite exécuté et a laissé place à Romain Grosjean. Une sorte de cadeau d'adieu, en quelque sorte.



## Quiz F1 Racing

Pour voir si on n'a pas la mémoire qui flanche, c'est ici et maintenant...



- 1 Quel Brésilien a été battu par Jenson Button lors d'un shoot-out pour un volant Williams en 2000 ?
- 2 Quelle est la dernière équipe pour laquelle Jean Alesi (à g.) a piloté ?
- 3 Qui remplaça Jan Magnussen (à d.) chez Stewart GP en 1998 ?
- 4 Quels sont les deux Français ayant fini aux 2e et 3e places du championnat en 1983 ?
- 5 Quelle équipe eut pour designer Tony Southgate de 1973 à 1977 ?
- 6 Quel pilote réputé très malchanceux finit sa carrière chez Reg Parnell Racing ?
- 7 Quels sont les deux seuls pilotes nés à Monaco ayant disputé des GP de F1 ?
- 8 Qu'est-il arrivé le 5 juin 1983 ?
- 9 Quel ancien circuit urbain avait sa ligne droite de départ/arrivée sur Jefferson Street ?
- 10 Pour quel équipe courait Stefan Johansson en 1988 ?



## CE GARÇON A DE L'AVENIR...

Ceux qui pourraient peupler un jour les pages de F1 Racing



### Raffaele Marciello C'est qui ?

Un jeune Suisse de 18 ans, surnommé "Lello", qui a disputé le Championnat d'Europe FIA de F3 au sein de la structure Prema Powerteam basée en Italie.

### Il a fait quoi ?

Dans cette catégorie très relevée, Marciello a signé 13 victoires, six podiums et 12 pole positions pour décrocher le titre. Plus impressionnant encore, il n'a connu que deux abandons (plus une disqualification pour irrégularité technique) sur les 30 manches de la saison.

### Autre chose à savoir sur lui ?

Il est membre de la Ferrari Drivers Academy, ayant impressionné la Scuderia par ses prouesses en karting puis en gagnant pour ses débuts en monoplace, en Formula Abarth.

### Il a des chances ?

Sergio Pérez et Jules Bianchi sont passés par l'académie Ferrari avant d'obtenir un volant en F1. Si Marciello confirme ses performances dans des catégories supérieures ces prochaines années, il pourrait faire de même et peut-être courir un jour pour Ferrari.

## NEWS



# Ross Brawn sur le départ

Un désengagement progressif était planifié mais Ross Brawn quittera l'équipe selon ses propres modalités à la fin de cette saison.

**Ross Brawn, le patron de l'équipe Mercedes, quittera l'équipe à la fin de 2013. Et ses plans d'avenir ne sont pas connus à ce jour.**

Son départ n'est pas une grosse surprise. À l'origine, Mercedes entendait le faire partir immédiatement après avoir embauché l'ancien directeur technique de McLaren, Paddy Lowe, en début d'année. Cependant, la situation a changé quand Brawn, selon les termes d'une source, a « joué des coudes » et un moyen fut alors cherché de le garder dans l'équipe.

Depuis, Niki Lauda, le directeur non exécutif, a dû négocier avec Brawn son futur rôle dans l'équipe, mais il y avait une condition non négociable. Mercedes aura recours à deux directeurs exécutifs, Toto Wolff et Lowe. Si Brawn était resté, on lui aurait offert un rôle différent qui ne lui aurait pas donné l'autorité au quo-

tidien sur l'équipe. C'était une impasse car Brawn désirait rester seul en charge de celle-ci, tandis que Mercedes croit que c'est un concept dépassé, compte tenu de la complexité de la F1 moderne.

Des sources proches de Mercedes disent avoir été impressionnées par la capacité de Brawn à résister si longtemps face à une entreprise désireuse de se séparer de lui. De même, la décision de Lauda de s'allier avec Brawn sans trouver une solution pourrait affaiblir sa position et renforcer celle de Wolff.

L'avenir de Brawn est incertain. On a parlé de Honda et de la FIA. Cependant, un rôle le liant au projet de retour de Honda en F1 en partenariat avec McLaren semble improbable, compte tenu de sa frustration vers la fin de sa période d'activité comme patron de l'équipe du constructeur japonais.



Le très jeune Daniil Kvyat sera l'équipier de Jean-Éric Vergne chez Toro Rosso en 2014.



ANDREW FERRARO/LAT

NEWS

## Les Russes arrivent !

Le nouveau pilote Toro Rosso, Daniil Kvyat, est le dernier Russe à faire son entrée en F1.

Non seulement la F1 tiendra son premier GP de Russie à Sotchi l'an prochain, mais il semble de plus en plus que deux pilotes russes y participeront.

Sauber fera courir Sergey Sirotkin par déférence pour ses nouveaux partenaires russes, à condition que son CV peu fourni ne l'empêche pas d'obtenir la super-licence indispensable. Et Toro Rosso a annoncé avoir elle aussi offert un volant à un pilote russe après que Red Bull ait choisi de remplacer Daniel Ricciardo par Daniil Kvyat.

À 19 ans, celui-ci a impressionné cette saison en GP3, catégorie qui permit à Valtteri Bottas de passer directement en F1 chez Williams (après une année comme pilote de réserve). Il a "grillé" António Félix da Costa,

qui semblait le mieux placé dans la liste des pilotes Red Bull mais qui, cette saison en Formule Renault 3.5, s'est montré trop inconstant et a été éclipsé par les pilotes juniors de McLaren, Kevin Magnussen et Stoffel Vandoorne.

Kvyat a moins d'expérience mais il s'est amélioré en cours de saison. Néanmoins, sa promotion est une surprise – même en tenant compte des difficultés de Da Costa et de ses propres progrès. Tous deux ont roulé à Silverstone lors du test des jeunes pilotes en juillet, aux côtés d'un autre junior Red Bull : Carlos Sainz Jr, le fils du légendaire pilote de rallye Carlos Sainz, qui fut objectivement plus impressionnant que ses rivaux, obtenant le meilleur temps tant sur la Toro Rosso que sur la Red Bull et ne faisant aucune erreur. Kvyat fit un tête-à-queue avec la

Toro Rosso et Da Costa avec la Red Bull.

On dit que Red Bull estime Sainz trop jeune et trop inexpérimenté pour la F1, bien qu'il ne soit pas plus jeune ni moins expérimenté que Kvyat. Mais Sainz fut moins compétitif que Kvyat cette saison en GP3 et la promotion du russe a aussi un volet financier.

Le marché russe des sodas était évalué à 14,5 millions de dollars en 2011 et il continue de croître – une considération importante pour Red Bull qui, après tout, est en F1 pour promouvoir ses boissons. Mais une banque russe aurait aussi apporté une somme d'argent significative pour que Kvyat coure chez Toro Rosso. Seul le temps dira si elle est bonne, mais l'impression répandue est que la Russie a pris son envol en F1 avec une force qui croît de façon significative.



Maldonado : bien placé pour rejoindre Lotus...

... alors qu'Hülkenberg était le favori d'Enstone.

NEWS

## 2014 : le milieu de grille en ébullition

Avant le Brésil, où des annonces étaient possibles, il restait des volants à pourvoir pour 2014 chez Lotus, Force India et Sauber.

**Les pilotes du milieu de grille** sont engagés dans un gigantesque jeu de chaises musicales pour 2014 et reste à savoir qui aura signé où quand la musique s'arrêtera.

À l'heure où *F1 Racing* partait pour l'imprimerie (21 novembre), Lotus, meilleure équipe dans laquelle au moins un volant restait à attribuer, attendait toujours confirmation de l'arrivée d'un nouvel actionnaire (un consortium nommé Quantum) espéré de longue date. Si Romain Grosjean paraissait certain de conserver son volant, sauf catastrophe du point de vue financier, Pastor Maldonado (qui quitte Williams où



Massa se recase chez Williams.

choix de l'écurie d'Enstone, se disait finalement résigné à un volant de milieu de grille – soit en restant chez Sauber (ce qui permettrait à Ferrari de le garder “sous

il sera remplacé par Felipe Massa) semblait le mieux placé pour être son équipier – à condition qu'il conserve le soutien de PDVSA, son sponsor vénézuélien.

Nico Hülkenberg, un temps premier

le coude” en cas de départ de Fernando Alonso fin 2014), soit en revenant chez Force India. Du coup, si les problèmes économiques de Lotus trouvaient une solution évitant de faire appel à un voire deux pilotes payants, Heikki Kovalainen était, selon le patron de l'équipe, Éric Boullier, une possibilité après avoir remplacé Kimi Räikkönen à Austin et Interlagos.

L'équipe indienne devait encore annoncer, elle aussi, le nom de ses deux pilotes. Si Adrian Sutil se disait quasiment sûr de son coup, il n'en était pas de même pour Paul Di Resta qui se déclarait intéressé par un volant en Indycar chez Ganassi, équipe la plus titrée du championnat nord-américain ces dix dernières années.

Sergio Pérez, remercié par McLaren au profit de Kevin Magnussen, était candidat pour remplacer l'Écossais mais n'était pas opposé, lui non plus, à une place en Indycar plutôt que dans une des équipes du fond de grille en F1. Côté français et fond de grille, justement, Charles Pic ne semblait pas assuré de rester chez Caterham.

ANALYSE

## Le GP d'Inde reviendra-t-il en 2015 ?

Une audition de justice n'a pu annuler l'édition 2013 mais la suite n'est pas garantie.

**Le GP d'Inde de F1 2013** pourrait être le dernier bien que ce pays soit l'un des plus gros marchés mondiaux. L'Inde a une population de 1,2 milliard d'habitants, une jeune classe moyenne, et est une force géo-politico-économique montante. En d'autres termes, un pays où la F1 se doit d'être présente.

Mais un litige croissant avec les autorités indiennes à propos d'une taxe a sonné la mort de la course. Le gouvernement indien classe la F1 comme un spectacle plutôt que comme un sport, ce qui l'assujettit à une taxe spécifique. En théorie, ceci ne devrait pas arriver car un accord fiscal entre l'Europe et l'Inde dicte que des entités ne peuvent être taxées dans deux



L'image négative de Vijay Mallya, le patron de Force India, dans son pays n'arrange en rien celle du GP d'Inde.

pays différents. En pratique, cela n'a pas fonctionné, en raison d'une audition de justice la veille de la course, au cours de laquelle les autorités pensaient que le GP serait annulé au motif de taxe impayée.

Trouver un accord s'avère difficile en Inde. Dans un pays où subsiste une grande pauvreté, le gouvernement est mal vu de supporter ce qui est perçu comme un loisir de riches. Les gens associent la course au patron de Force India, Vijay Mallya, qui a œuvré pendant des années

pour apporter la F1 dans le pays ; un personnage controversé, perçu comme un riche homme d'affaires en difficulté financière. Cela joue contre les hommes politiques proches de lui.

Même si les soucis étaient résolus, l'exigence d'Ecclestone de déplacer la course en mars posera des problèmes. Les températures en Uttar Pradesh sont d'un plaisant 30°C en octobre. En mars, elles grimpent à 40°C. Il faut espérer que le bon sens prévaudra pour l'avenir de cette course spectaculaire.

STATS

## GP d'Inde : les chiffres (2011-13)

Quelques données à retenir des trois apparitions de New Dehli au calendrier de la F1.

**36** pilotes ont pris le départ du GP

Ceux n'ayant roulé que le vendredi : 2

**3** pilotes ont mené la course

**1** seul pilote a gagné (Vettel)

**4h32min57,933s**

Temps mis par "Seb" pour gagner les 3 éditions

**180**

TOURS (EN COURSE)

**153**

TOURS MENÉS PAR **S. VETTEL**

**220 000** SPECTATEURS PRÉSENTS LE DIMANCHE

Nombre de pit-stops : 120

Vitesse la plus élevée **J. Alguersuari (2011)**

**324,13 km/h**

Tour le plus rapide **S. Vettel (2013)**

**1min24,119s**

Plus grand nombre de tours couverts **N Rosberg 498**

TOTAL DISTANCE COURUE **922 KILOMÈTRES**

NOMBRE DE SAFETY CARS : 0

NEWS

## L'établissement des règles divise la F1

Les petites équipes n'apprécient guère le jeu de pouvoir du nouveau Groupe Stratégique.

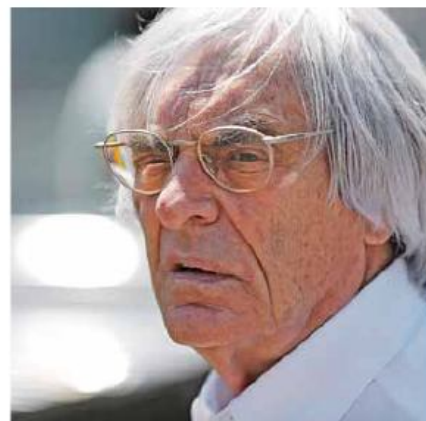
Le malaise grandit dans les cercles de la F1 en raison de la direction que prend la discipline. Quand les précédents Accords Concorde sont arrivés à terme en 2012, Bernie Ecclestone eut l'opportunité de changer le jeu en sa faveur. Il a finalisé de nouveaux Accords avec les 11 équipes (Marussia a finalement signé la veille du GP d'Inde) et accru son pouvoir de façon spectaculaire.

Une nouvelle structure de prise de décision, nommée Groupe Stratégique, est arrivée. L'ancienne structure, dans laquelle les groupes sportif et technique envoyaient des recommandations au Conseil Mondial de la FIA, comprenaient toutes les équipes. Mais le Groupe Stratégique inclut seulement Red Bull, Ferrari, McLaren,

Mercedes et Williams avec une place réservée à la meilleure équipe suivante, actuellement Lotus. Les autres équipes n'en font pas partie et ne peuvent qu'apporter des idées aux plus grosses.

Le pouvoir de la FIA est aussi réduit en raison du mode de scrutin. Les six équipes membres du Groupe Stratégique ont chacune une voix, tandis que la FIA et le Groupe F1 d'Ecclestone en ont chacun six, les décisions passant à la majorité simple. Pour faire ce qu'il veut, Ecclestone n'a besoin que de se concilier quatre équipes, ce qui devrait être aisé pour lui.

Les grosses équipes insistent sur le fait que le groupe facilite la prise de décision et que les autres peuvent contribuer via les groupes de travail. Mais Bob Fernley, le directeur délégué de



Ecclestone peut désormais obtenir la majorité du moment que quatre équipes sont de son avis.

Force India, dit que les petites sont « privées de droit de vote » et craint que les plus grosses introduisent des voitures « clients » (lire la chronique de Dieter Rencken, page de droite). Ceci aiderait officiellement les petites en réduisant les coûts mais les tuerait en leur ôtant le cœur de leur activité.

En outre, certains ont mis en question la capacité des équipes à rendre les règles efficaces et ajoutent que l'approche non conflictuelle de Jean Todt n'aide pas.

HOMMAGE

## Maria de Villota 1980-2013



Le monde de la F1 a eu la tristesse d'apprendre le décès de Maria de Villota durant le week-end du GP du Japon. L'ex-pilote de réserve de Marussia, qui avait perdu un œil et souffert de blessures à la tête dans un accident lors de tests en ligne droite sur une piste d'aéroport en 2012, a été retrouvée morte dans sa chambre d'hôtel, à Séville, le 11 octobre.

On rapporte que les médecins ont dit à la famille qu'elle avait succombé à « des blessures neurologiques consécutives » à l'accident lors duquel elle avait heurté la remorque d'un camion.

De Villota a été louée pour être une pionnière du sport automobile et pour le travail

qu'elle a accompli sur la sécurité à la suite de son accident. « Elle adorait la vie et ce qu'elle a traversé atteste de la force de son caractère et de sa volonté », a déclaré Susie Wolff, pilote de réserve de Williams. Après l'accident, elle m'a suivie de près et elle avait soif de vivre. Elle était heureuse d'être en vie et d'avoir survécu. Elle faisait des projets d'avenir. C'était une femme incroyable. »

Et Martin Whitmarsh, le patron de McLaren, d'ajouter : « Elle était incroyablement courageuse... Elle voulait désespérément réussir en sport mécanique indépendamment du fait d'être une femme. Cela doit inspirer chacun et notamment les jeunes filles. »



Dieter Rencken

# POWERPLAY

Les jeux de pouvoir dont on aimerait mieux ne rien savoir...

## UN RETOUR AUX ÉCURIES CLIENTES POURRAIT CHANGER LA NATURE MÊME DE LA F1.

Les écuries dites clientes ont fait partie du paysage F1 pendant des années. C'est ainsi que Sir Frank Williams a débuté en GP en engageant une Brabham et que Sir Jackie Stewart a piloté une March sous la férule de Ken Tyrrell. Sa victoire au GP d'Espagne 1970 a été la dernière d'une monoplace cliente.

La face de la F1 a changé au début des années 90 quand la FIA a décrété que les écuries devaient avoir la propriété intellectuelle de leur monoplace. L'étape suivante a été de les forcer à engager deux voitures et finalement de leur imposer la même livrée pour leur paire de F1. Le concept de British American Racing de faire rouler une monoplace aux couleurs de Lucky Strike et la seconde avec le bleu caractéristique de 555 a été sabordé par cette réglementation. Elle a donc scindé sa livrée en deux par le truchement d'une fermeture éclair hideuse.

Le public est habitué aux grilles en Arche de Noé, avec des monoplaces jumelles. Les infrastructures des écuries ont été agrandies pour produire des pièces dont elles doivent détenir la propriété intellectuelle. Des millions ont été investis. Le personnel a explosé au point qu'à son apogée, Toyota faisait tourner sa soufflerie 24 heures sur 24 et sept jours sur sept – employant 1000 personnes pour moins de 20 week-ends de course par an.

La vérité d'un jour n'est pas forcément celle du lendemain. Si le projet du Détenteur des Droits Commerciaux (DDC), CVC Capital Partners, devait aboutir, la F1 pourrait muer. Le projet ? Diviser le plateau en cinq ou six écuries "A" et "B". Celles du haut de la grille vendraient leur matériel à celles du bas de la grille, avec la technologie clé en main – soit les modèles de l'année précédente, soit la dernière spécification. Le projet est supervisé par Bernie Ecclestone en sa qualité de directeur du Formula One

Group (FOG), dont CVC détient la majorité des parts. C'est là que réside l'envie de changement : obtenir un meilleur deal pour ceux qui font partie de l'accord.

CVC sépare les revenus de la F1 en deux : 38 % au DDC et 62 % aux dix meilleures écuries. La bande des quatre – Red Bull, Ferrari, McLaren et Mercedes – perçoit un bonus calculé sur un savant ratio performance/héritage. Elles resteront les nanties jusqu'en 2020 quels que soient leurs résultats.

Williams (grâce à son histoire) et Lotus (la mieux classée des autres) siègent à leurs côtés au Groupe Stratégique (GS) de la F1. Elles ont une voix chacune. La FIA et le FOG ont chacune six voix, ce qui fait un total de 18 voix. Les décisions sont soumises à la Commission F1 (26 sièges), qui peut approuver mais pas amender les propositions – seulement les rejeter – puis les transmettre au Conseil Mondial du Sport Automobile pour ratification. Le GS s'est réuni en septembre. L'ordre du jour était : les écuries clientes.

Si le projet est adopté, nous aurons deux fois deux Red Bull, Ferrari etc. Le scénario le plus probable est que Toro Rosso soit le client de Red Bull, Sauber celui de Ferrari, Force India de McLaren ou de Mercedes. Les avantages de la bande des quatre sont immenses : elles dégageront de plus gros bénéfices en vendant une technologie et en répartissant les coûts de développement sur quatre voitures. Les petits Poucets économiseraient ces mêmes coûts. De son côté, CVC pourrait justifier un abaissement du versement des revenus aux écuries en arguant du fait que chacune fonctionnerait avec un budget moindre. Les petites équipes auraient moins de chances d'aller dans le mur à court terme.

Ferrari explique que les passionnés préféreraient voir quatre voitures rouges – même si deux sont peintes en bleu – que deux Ferrari et, disons, deux Marussia. Elle affirme que la technologie serait plus équitablement répartie du haut en bas de la grille. Mais, et c'est compréhensible, les écuries qui ont investi des sommes colossales dans leurs infrastructures et dans un personnel hautement qualifié s'insurgent. Beaucoup craignent la banqueroute. En filigrane, la Commission européenne pourrait mettre son nez dans l'affaire en évoquant un monopole abusif.

Peut-on réellement en arriver là ? Les patrons d'écurie comme Vijay Mallya (Force India) et Monisha Kaltenborn (Sauber), qui détient 33 % de la formation suisse, ne siègent pas au SG. Les patrons de la bande des quatre sont des employés de leur écurie respective. Sans parler des conséquences économiques, la plus grande menace qui planerait sur la F1 serait qu'une écurie majeure se retire, creusant un déficit de quatre voitures d'un coup. De plus, les écuries qui achèteront le package le moins compétitif lutteraient indéfiniment en fond de peloton.

Observer les progrès de Caterham et de Marussia a été fascinant. La cupidité à court terme vise à remplir les poches d'hommes d'argent qui détruiraient cette beauté. **F**

"Le projet est que chacune des écuries de pointe fournisse des voitures à une du fond de grille."





# Peter Windsor DOCTEUR F1

Un des membres fondateurs de *F1 Racing* revient "à la maison"

**DERRIÈRE  
LA QUESTION  
DE SAVOIR  
QUEL SERA  
LE NOUVEAU  
SPONSOR DE  
MCLAREN,  
D'AUTRES  
SE POSENT  
AU SUJET  
DE L'AVENIR  
DE LA F1...**

Ce sont les saisons difficiles, comme 2013, qui font que McLaren est ce qu'elle est.



**J'attends le 2 décembre avec impatience.** Ce sera un tournant pour le sport. McLaren lèvera le voile sur l'identité de son nouveau sponsor-titre.

McLaren est le leader mondial de la recherche et de la signature de partenaires et on peut légitimement s'attendre à ce que le jour J soit un très grand jour. Je vois trois possibilités.

1) Le changement dans la continuité : une grosse boîte qui fait partie du Fortune 500. Elle injectera 50 millions d'euros par an dans l'écurie et s'engagera pour cinq ou dix ans. Superbe : une enveloppe de 250 millions sur cinq ans quand un sponsor des Jeux olympiques ne fait qu'un versement de 50 millions. La F1 est encore le n°1 mondial du drainage de sponsor.

2) Un pilote en cheville avec un sponsor viendra confirmer que la puissance se trouve désormais du côté des pilotes et non des écuries [Ndlr : peu probable avec le départ de Sergio Pérez, annoncé après la rédaction de ces lignes]. Ça peut être bénéfique ou catastrophique.

3) Celle que je crains le plus. On ne nous dira rien le 2 décembre. Ou alors on fera une annonce édulcorée. Dans ce cas, il faudra reprendre ses esprits. Même McLaren, avec son motorhome de quelques millions d'Euros, son QG qui pèse un demi-milliard et son attention maladroite pour le plus petit détail matériel, ne peut se battre contre le manque d'auto-promotion de la F1. Même McLaren ira dans le sens d'un changement majeur dans la manière dont nous devons développer et promouvoir la F1.

Bien sûr, McLaren n'a pas vraiment fait la une en 2013. Elle n'a pas gagné de course, elle a perdu son directeur technique et elle a découvert que la vie

après Lewis Hamilton n'était pas des lendemains qui chantent. Mais ce sont ces années-là qui font que McLaren est ce qu'elle est. Elle investit une fortune dans son motorhome et ses infrastructures car elle veut être immunisée contre les vicissitudes de la F1. Son image va bien au-delà d'une simple écurie

de F1. Elle est un groupe, une marque, la crème de la crème, elle travaille avec des partenaires et non des sponsors. Ils ne sont pas clinquants mais chics dans leur minimalisme.

Le 2 décembre donnera donc une indication claire sur la direction que prend la F1, dont on sait qu'elle ne peut s'offrir durablement des courses en Inde ou en Turquie malgré les sommes colossales englouties par les gouvernements de ces pays. Nous savons qu'une poignée de spectateurs assiste aux GP en Chine, en Corée et en Malaisie. Nous savons que les grandes agences publicitaires asiatiques ne sont pas des clients directs de la F1. Le golf, les JO et le tennis attirent les nouveaux sponsors – et ce malgré la percée de la F1 en Asie. Mais la vérité vient des chiffres et l'on doit en conclure que soit la F1 est trop chère par rapport à d'autres clients qui attirent ces agences, soit elle est trop discrète et ne jouit pas d'une bonne promotion.

On voit également que le calendrier a tendance à grossir d'année en année. Les écuries détestent l'inflation des GP, mais elles en ont besoin. Ce sont des revenus garantis à une époque où un sponsor ne se trouve pas sous le sabot d'un cheval. L'argent de la F1 venait de trois sources : les gouvernements (qui construisent les super circuits de Tilke et paient une taxe pour accueillir la F1) ; les chaînes de télévision (essentiellement l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, le Japon et la Grande-Bretagne) qui paient des droits ; les partenaires commerciaux des écuries. Les trois en proportions égales. Désormais, l'équilibre est rompu. Les sponsors, moins nombreux, préfèrent se lier à des courses plutôt qu'à des écuries.

D'où un calendrier annoncé à 22 courses pour 2014 [avant de repasser à 20]. D'où la réaction tiède à l'annonce de la perte du GP d'Inde ou du manque de sponsors en Chine et en Corée. La F1 verse des salaires mensuels, elle paie ses fournisseurs, elle va où l'argent se trouve, elle n'a pas la capacité d'analyser le manque d'intérêt de la Chine ou la défection de l'Inde. Les détenteurs des droits commerciaux non plus. Ils doivent payer leurs emprunts. Ils voient un nouveau point de chute, richement doté, et ils entrevoient immédiatement une source de revenus. La course automobile est remplacée par la course aux sponsors.

C'est logique à court terme. C'est une solution idéale, si elle est exhaustive, pour combler le trou creusé par des années de dépenses inconsidérées et de sous-promotion. Mais ce concept attire des pro-



Le bâtiment McLaren se déplace de GP en GP, et donne aux partenaires de l'équipe une présence évidente.

"McLaren est un groupe, une marque, la crème de la crème, elle a des partenaires et non de simples sponsors."

blèmes. Comment mettre en valeur un calendrier à 22 GP si le titre est remporté au 17e ? Avec une promotion ad hoc – mais personne n'a le budget pour ça.

Le plus grand championnat mondial pourrait donc prendre la direction de la Nascar dont la saison 2013 a été résumée par l'un

de ses journalistes vedettes, Peter de Lorenzo, sur [autoextremist.com](http://autoextremist.com) : « Ils s'acharnent sur un système qui est sur le déclin – la chute du nombre de spectateurs, la marche funèbre d'une série dont le calendrier rivalise par pure folie avec ceux la NBA et de la NHL (avec bien des redondances en sus) et le déclin de l'audience TV – quitte à tomber dans l'oubli. » Il faut préciser que le calendrier ahurissant de la Nascar comporte 36 courses, mais le parallèle crève les yeux : trop de courses tue la course. Surtout lorsque votre philosophie a toujours été : "moins c'est plus". Les chaînes de télévision publiques, qui voient leur facture augmen-

ter, ne raffolent pas d'une programmation plus copieuse imposée par un calendrier à rallonge.

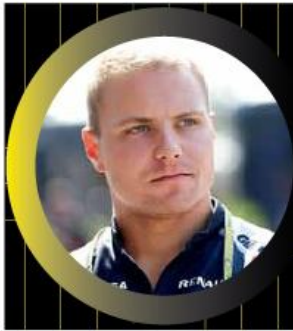
Je ne pense pas qu'un agenda plus chargé puisse résoudre le problème du sponsoring. Oui, les pilotes russes (et leurs argent) émergent et il y a un GP de Russie. Mais où sont les Chinois, les Coréens ? Et pourquoi, étant donné les infrastructures et les écoles pour faire émerger les talents en Inde, n'y aura-t-il pas de GP d'Inde en 2014 ?

Ce sont les questions à se poser. Je ne comprends pas avoir toutes les réponses – mais je pense que les écuries et les détenteurs des droits commerciaux devraient mieux promouvoir la F1 dans ses nouvelles destinations. Il ne suffit pas d'aller y courir. Les pilotes de pointe devraient faire des apparitions publiques aux USA, pendant la pause estivale. En hiver, la F1 devrait faire son battage médiatique en Asie. Des programmes de formation de jeunes pilotes devraient être mis sur pied dans ces pays. Tout le monde devrait se rappeler que la F1 est le sport planétaire le plus vu à la télévision, mais que le show doit durer de janvier à décembre, sept jours sur sept. D'ici là, attendons de voir ce que McLaren nous réserve pour le 2 décembre. Espérons que ce soit une grande nouvelle. 

La F1 doit faire plus pour que la fréquentation de ses nouvelles destinations, comme ici la Corée, progresse.



PHOTOS: ANDREW FERRAROLIAT - CHARLES CORTES/LAT - STEVEN TEE/LAT



# VALTTERI BOTTAS

# LE DÉBUTANT

Le jeunot de Williams se raconte en exclusivité dans *F1 Racing*

**MA PREMIÈRE SAISON TOUCHE À SA FIN, ET J'ATTENDS DÉJÀ LA PROCHAINE AVEC IMPATIENCE.**

Après cette tournée asiatique, il est temps d'aborder la dernière ligne droite de ma première saison avec ces deux GP de l'autre côté de l'Atlantique. L'année a été longue et difficile pour toute l'équipe, mais nous allons tout faire pour avoir des résultats sur ces deux dernières manches.

J'ai apprécié de courir en Asie et de revenir en Inde. L'aspect culturel tranche tellement avec ce que le paddock a l'habitude de connaître. À titre d'exemple, il n'est pas rare d'observer un bus à l'arrêt sur la voie centrale de l'autoroute, ainsi que des animaux vagabonder sur celle-ci. Un endroit à nul autre pareil. La première fois que je suis venu, je n'étais pas très rassuré en prenant le taxi à New Delhi. À première vue, on dirait qu'il n'y a aucun code de la route, mais à l'essai, on se rend compte que les chauffeurs savent ce qu'ils font – et que ça marche ! Les carrefours semblent être de véritables capharnaüms, mais tout le monde se dépatouille, chaque conducteur use du klaxon selon ses propres codes, et aucun signal sonore n'est dû au hasard.

Quand j'analyse cette saison, ce qui me déçoit le plus, c'est notre niveau de performance globale. Nous sommes loin de l'objectif que nous nous étions fixés, c'est-à-dire une progression par rapport à l'an passé, et c'est fort dommage. Nous avons identifié les points faibles de la FW35, qui sont pour la plupart d'ordre aérodynamique. C'est notre talon d'Achille, et nous devons nous améliorer sur ce point durant les séances d'essais de ces deux derniers week-ends. Mais parlons du positif : j'ai beaucoup progressé cette année. J'ai par exemple appris à gérer la dégradation de mes pneumatiques, et je suis

désormais capable de maximiser mes réglages pour les qualif, en collaboration avec mon ingénieur Jonathan Eddols. Sans compter que j'ai affiné mon pilotage et mes trajectoires.

Lors des débrief qui suivent chaque séance, nous nous posons calmement pour analyser virage par virage le comportement de l'auto. Nous divisons ainsi chaque passage et étudions les réactions de la voiture, que ce soit au freinage, en entrée, milieu ou sortie de virage. Mon boulot consiste à expliquer aux ingénieurs l'attitude de la voiture, en utilisant mes ressentis, mais aussi la télémétrie. Par la suite, ils rassemblent toutes les données pour dresser des axes d'amélioration. Mais il est crucial de ne pas opérer le moindre changement tant que les conditions de piste ne sont pas optimales. Une F1 se comporte moins bien sur une piste mal balayée et/

"Les changements de réglementation pour 2014 constituent une opportunité de nous refaire, l'avant et l'arrière de la monoplace devant subir d'importantes modifications."

ou non gommée ; nous avons donc pris soin de recueillir nos données lorsque l'environnement était idéal.

Les changements de réglementation pour l'an prochain constituent une opportunité de nous refaire, l'avant et l'arrière de la monoplace devant subir d'importantes modifications. Il sera impossible d'utiliser les gaz brûlés via le diffuseur, ce que certaines équipes ont su mieux exploiter que nous ces dernières saisons. Il faudra rattraper notre retard, tout en maintenant un rythme de développement soutenu.

La Formule 1 est intéressante sous bien des aspects, que ce soit du point de vue technique, du sponsoring ou des médias. Je n'ai pas eu trop le temps de frayer avec d'autres pilotes. Il y a bien eu ce dîner en Corée, mais je n'ai pas pu y assister car celui-ci était organisé par la GPDA (Grand Prix Drivers' Association), dont je ne fais pas partie.

J'ai remarqué qu'un pilote était particulièrement bavard, notamment lors des briefings de course que nous avons tous avec Charlie Whiting. Il s'agit de Sebastian Vettel. Il se préoccupe beaucoup de la sécurité, et revient souvent sur les pénalités et les manœuvres qui se sont produites lors de la course précédente. Je reste pour ma part silencieux et j'écoute ce qui se dit. La grande leçon que je tire des courses en Asie réside dans la nécessité de me battre jusqu'au dernier virage de la course. **F1**

"Ce que j'ai appris des courses en Asie réside dans la nécessité de me battre jusqu'au dernier virage."



PHOTO : CHARLES COATES/LAT



# LE MAGAZINE DE RÉFÉRENCE EN PRESSE AUTOMOBILE DE COLLECTION

Des news sur les événements en France et en Europe... Des comparatifs à l'ancienne...  
Des sportives d'exception... Des modèles de légende... Des figures du milieu.

**COMPARATIF BERLINES SPORTIVES**

**CLASSIC  
& SPORTS CAR**

Le n°1 mondial des magazines de voitures anciennes

N° 16 - Décembre 2013 5,80 €

# PORSCHE 356

Au volant d'une rare Carrera 2, qui combine pureté et performances

DHJ 497B

BWB MEDIA  
L16013 - 16 - P - 5,80 € - RD

**Ferrari 275 Spyder**  
Fabuleuse et hors de prix

**Redoutables Abarth**  
Piquées par le scorpion

**Marcos 1800, méconnue**  
Le sport dans les gènes

TOUS LES MOIS EN KIOSQUE



Les explications de

# PAT SYMONDS

Le consultant technique de *F1 Racing* explique les arcanes de la F1

CE MOIS-CI...

## Courir sous la pluie

**On voit souvent à la télévision des ingénieurs regardant un écran radar pour prévoir l'arrivée de la pluie. À part changer les pneus, peut-on faire autre chose pour améliorer la performance sur une piste mouillée ?**

La réponse, simple, est non. De nos jours, les voitures entrent au parc fermé dès que les qualifications débutent, ce qui signifie qu'il faut trouver des compromis. Quand le changement météorologique est officiel, certaines choses peuvent être modifiées comme le refroidissement de la voiture, mais d'autres changements de réglage ne sont plus autorisés.

**Que pouvait-on faire quand c'était autorisé ?**

Peut-être le facteur le plus important à considérer quand on court sur piste mouillée est-il que le niveau optimum d'appui est plus élevé. Plus d'appui quand l'adhérence est limitée va plus que compenser la perte en ligne droite due à la traînée supplémentaire associée à ce niveau plus élevé d'appui. Sinon, il vaut toujours mieux rendre la voiture un petit peu plus souple. Comme les vitesses de passage en virage tendent naturellement à être plus basses sur le mouillé, il n'est pas nécessaire de durcir les barres antiroulis. Assouplir la suspension améliore l'adhérence mécanique et donne aussi au pilote une meilleure sensation quand il approche la limite.

**Alors, de nos jours, si on sait qu'il va pleuvoir tout le week-end, peut-on**

**faire ces changements ?**

Si on est sûr de rouler sur le mouillé, peut-être. Mais la prévision météo est un art difficile et nul n'est jamais absolument certain du temps qu'il fera le lendemain. Le principal souci avec cette approche est qu'une voiture pleinement réglée pour la pluie ne sera que de façon marginale plus rapide qu'une voiture réglée pour le sec si la piste reste humide. Mais si le temps se remet au beau, elle sera nettement plus lente que celle qui a gardé ses réglages pour piste sèche. Donc, en termes d'analyse de risques, les tentatives hasardeuses sont rarement favorables.

**Donc, la chose la plus importante par temps de pluie reste les pneus ?**

Absolument. Les pneus lisses seraient désastreux sur sol mouillé. Un pneu donne de l'adhérence de deux façons. La première par l'adhésion de la surface collante du pneu sur la piste, la seconde par la déformation du pneu autour des saillies des graviers intégrés dans le goudron. Ceci entraîne un effet d'accrochage qui procure



L'eau évacuée dans le sillage qui se forme derrière une voiture pénètre dans le conduit d'admission d'air du moteur de celle qui la suit.



## COMMENT L'ÉQUIPE SAIT-ELLE QU'IL EST TEMPS DE CHANGER LES PNEUS ?

Lors de chaque GP, les équipes calculent le "temps limite". C'est le temps au tour à partir duquel il devient le plus favorable de changer de type de pneu. En gros, on passe des pneus lisses aux intermédiaires quand le temps au

tour atteint les 117 % du temps sur piste sèche et on monte des pneus pluie à la place des intermédiaires quand on atteint 125 % du temps au tour sur sol sec. Mais évidemment, cela évolue largement d'un circuit à l'autre.

l'adhérence. Par temps de pluie, cet effet disparaît à cause du film d'eau qui sépare le sol de la gomme et si la couche d'eau est trop épaisse, le pneu roule sur un film d'eau créant l'aquaplaning.

### Comment peut-on éviter l'aquaplaning ?

La chose la plus importante, que l'on dispute un Grand Prix ou que l'on conduise une voiture ordinaire sur la route, est que les pneus aient une surface de contact au sol suffisante. Un jeu de pneus pluie de F1 évacue environ 60 litres d'eau par seconde à haute vitesse. Durant un tour sous la pluie couvert en 90 secondes, la voiture évacue environ 5400 litres d'eau – l'équivalent de 24 baignoires standard – mais ceci à condition que le pneu ait des sculptures suffisantes.

L'autre facteur important pour éviter l'aquaplaning est une garde au sol correcte. Les F1 roulent très près du sol à haute vitesse, à quelques millimètres de la surface de la piste. Si la couche d'eau est grande, le dessous du plancher glisse comme un ski sur l'eau. Pour cette raison, il est prudent de remonter la garde au sol par temps de pluie, mais les pneus y contribuent. Les pneus pluie ont un diamètre légèrement supérieur à celui des pneus slicks, ce qui augmente automatiquement la garde au sol.

### Peut-on faire quelque chose pour rendre les voitures étanches ?

Globalement, non. Le câblage est protégé par une classification IP65, une norme internationale qui empêche que l'eau n'atteigne les systèmes électriques. C'est incroyablement important notamment à cause des systèmes de récupération d'énergie à haut voltage en usage de nos jours en F1. Mais même avec ce haut niveau de protection, plusieurs voitures équipées du KERS ont souffert de problèmes en course lors du GP de Malaisie 2009 extrêmement humide.

### Que dire des moteurs ?

Quand on court par temps de pluie, d'énormes quantités d'eau sont soulevées dans le sillage qui se forme derrière la voiture et cette eau

**Les courses ne sont interrompues que si la visibilité est extrêmement mauvaise ou si l'aquaplaning devient inévitable.**



pénètre dans le conduit d'admission d'air du moteur du concurrent qui la suit, ce qui peut causer des soucis. Pour lutter contre ceci, les admissions d'air ont des fentes qui permettent à l'eau de s'évacuer sans que la pression de l'air admis diminue. Les équipes adoptent aussi des cartographies pour que le moteur délivre un couple moins brutal afin d'aider le pilote à mieux contrôler sa voiture.

### Le GP de Malaisie 2009, que vous avez évoqué, dut être arrêté en raison de conditions météo extrêmes. Les F1 doivent-elles être autorisées à rouler sous la pluie ?

Naturellement ! L'un des grands défis offert par les sports mécaniques est de composer avec toutes les conditions tout en restant plus compétitif que ses adversaires. Ceci dit, dans certaines conditions, il est impossible de rouler, par exemple quand la visibilité est très faible ou que l'aquaplaning est inévitable.

### Une faible visibilité et l'aquaplaning échappent au contrôle du pilote mais celui-ci conduit-il de façon différente sous la pluie ?

Oui, et il peut agir de différentes façons. Tout d'abord, une conduite coulée est plus efficace quand la piste est mouillée. Il doit être très doux avec l'accélérateur, les freins et le volant car les pneus pour la pluie réagissent mal aux brusques variations de charge. Ensuite, il doit "lire" la piste. Il doit éviter les flaques d'eau mais quand la piste est humide, l'adhérence varie selon les zones. Sur une surface bien usée, l'asphalte lisse sur la trajectoire, qui offre de plus hauts niveaux d'adhérence par temps sec, a beaucoup moins d'adhérence par temps de pluie et il faut préférer le haut de la piste plus rugueux, moins usé. En outre, le pilote doit gérer la température de ses gommages quand la piste sèche. Trop d'appui fait surchauffer les pneus et dans ces circonstances, le pilote recherche les zones encore humides pour les refroidir. 🚗

# Ça, c'était une F1!



## N°22 : la Jordan 191

Cette machine verte et élancée est considérée comme une des plus belles.



Durant l'hiver 1989, deux rivaux en F3000 décidèrent de s'allier et de tenter leur chance dans la catégorie supérieure. Le patron d'écurie Eddie Jordan téléphona au concepteur Gary Anderson, lui demanda s'il pouvait construire une F1 et le convainquit qu'il trouverait les fonds nécessaires.

« Je n'avais pas réalisé à quel point Gary maîtrisait l'ingénierie jusqu'à ce que je voie les F3 qu'il avait dessinées et construites, se souvient Jordan. Il n'avait pas fait d'école d'ingénieur, et pourtant c'était l'une des personnes les plus intelligentes que j'aie connues. »

Quand le projet prit corps, d'anciens collègues d'Anderson arrivèrent. Andy Green travailla sur les suspensions et l'architecture mécanique tandis que Mark Smith s'occupait de la transmission et de l'installation du V8.

La protubérance sur le haut du capot moteur semblait jurer avec l'aspect élané du reste du châssis, assez sculpté d'un point de vue aérodynamique. Le bulbe était en fait une conséquence du changement tardif de moteur. Alors que la voiture avait été dessinée pour recevoir un V10 Judd standard, un accord tardif fut signé pour monter le Ford HB fixé un peu plus haut mais il était déjà trop tard pour changer le profilage de la monoplace.

Des évolutions précoces furent apportées à la suite du passage en soufflerie... jusqu'à ce qu'Eddie découvre que cela lui coûtait 1600 livres sterling (un peu moins de 2000 euros actuels) par jour et mette le hola. Après avoir mis sa maison en gage afin d'obtenir les fonds nécessaires à

ce projet, il présenta finalement son équipe de F1 et la Jordan 191 à Silverstone durant l'hiver 1990. Cette dernière aurait dû se nommer 911 mais Porsche s'y était opposé.

L'ancien vainqueur de GP John Watson fut sollicité pour donner à la voiture sa première roulage, cinq ans après qu'il ait arrêté de piloter une F1. « Ma réaction initiale fut bonne et la voiture était sympa à conduire, dit-il. Gary avait été fort intelligent dans certains domaines du châssis, particulièrement au niveau du diffuseur qui était très proche du sol, créant une jonction qui produisait plus d'appui. Esthétiquement, elle était très séduisante et, considérant qu'il s'agissait d'une première réalisation, c'était un beau résultat. »

Après des essais à Pembrey et au Ricard, Jordan entama la saison 1991 à Phoenix, Arizona, où l'équipe dut se pré-qualifier le vendredi matin. Andrea de Cesaris n'y parvint pas mais Bertrand Gachot, oui. Mieux encore, le pilote franco-belge se qualifia en 14<sup>e</sup> place sur la grille. Si le système actuel d'attribution des points avait été utilisé, Jordan en aurait inscrit pour ses débuts car, en dépit d'une casse moteur en fin de course, la nouvelle petite équipe se classa 10<sup>e</sup>.

L'histoire de Michael Schumacher débutant sur cette voiture est bien connue mais son vrai crédit repose sur la vision et le talent d'ingénieur de deux anciens rivaux ayant fait décoller le projet. **F1**

• Lire l'interview du concepteur de la 191, Gary Anderson, page 60.

## JORDAN 191 : FICHE TECH.

<b>Châssis</b>	Monocoque fibre de carbone
<b>Suspension</b>	Amortisseur simple, poussoir (avant) ; double amortisseur, poussoir (arr.)
<b>Moteur</b>	Ford HB4 V8 à 72°
<b>Cylindrée</b>	3,5 litres
<b>Puissance</b>	730 cv
<b>Régime maxi</b>	13,800 t/mn
<b>Boîte de vitesses</b>	Jordan transversale
<b>Poids</b>	505 kg
<b>Empattement</b>	289,5cm
<b>Pneus</b>	Goodyear
<b>Principaux pilotes</b>	Michael Schumacher Andrea de Cesaris Alex Zanardi



# Fini le gendre idéal

**Jenson Button** mérite mieux que de se battre pour quelques points en milieu de peloton. **Peter Windsor** se demande s'il n'est pas temps pour JB de prendre en main son destin – et celui de McLaren.

**R**egarder Jenson Button piloter a toujours été un régal. Il y a quelque chose de beau, de nickel dans son style, une finesse qu'il répète inlassablement. Il rend les choses faciles. Il travaille dans les simulateurs et avec les données des ingénieurs. Il fait des triathlons. Il est rapide quand l'auto est rapide, lent quand elle l'est également – mais vous ne noterez jamais la différence à moins d'analyser les temps au tour. Il est rarement hors trajectoire, il bloque exceptionnellement la roue avant droite. Avec Jenson, tout semble être frappé au coin du bon sens, scientifique.

Et puis il y a cette autre chose, lorsque l'aube d'une journée de course est grise et humide et que l'on sait que l'on va beaucoup parler des pneus intermédiaires et des meilleures gommages avec lesquelles prendre le départ. Tout le monde se tourne alors vers Jenson. Que fait-il ? Quand changera-t-il de pneus ? Personne n'excelle comme lui à ce jeu. Demandez à Lewis Hamilton ce qu'il pense du GP du Brésil 2012. Ils étaient tous les deux en Pirelli mediums usés lorsque la pluie a fait son apparition.... et Jenson a remporté la mise. Lewis, ou son équipe, a/ont mal jugé les faits. Jenson, ou son équipe, a/ont bien géré la pression.

À la lumière de ces faits, Jenson est le pilote qu'il faut à McLaren. Il est génial avec les sponsors, c'est un champion du monde toujours disponible quand on le sollicite avec modération. La direction sait que tout ce qu'elle a à faire est de lui donner une bonne voiture. Si elle y parvient, il l'amènera à la victoire. Dans le cas contraire, il ne fera pas de miracle. Il est le genre de pilote qui entretient l'amour par l'amour. Fernando Alonso ou Juan Pablo Montoya – irascibles, politiques, qui sèment la discorde – non.

Bien sûr, il y a le revers de la médaille. Jenson ne peut pas compenser une voiture endommagée comme Fernando. Il n'a pas établi le genre de relation pilote-ingénieur qui caractérisait Michael chez Ferrari, Seb avec Red



PHOTO : PATRICK GOSLING/VODAFONE McLAREN MERCEDES



## McLAREN VEUT REVENIR

Bull Racing. Il ne sait pas dompter le train arrière désobéissant de sa F1 comme Lewis le fait. Il n'a pas les trajectoires au cordeau de Kimi. Il pilote en les élargissant en entrée de virage, comme on l'apprend dans les écoles. Ses points de corde sont la résultante de l'angle créé par l'intersection de deux portions droites, comme votre professeur de géométrie vous l'aurait enseigné. Le plus souvent, il freine en ligne à l'exception de virages comme Spoon ou le premier virage de Suzuka où la trajectoire définit inéluctablement le profil du freinage.

Son jeu de pieds est superbe. Je cherche encore l'ingénieur qui n'est pas impressionné par la coordination accélération/freinage de Jenson. "Chevauchement involontaire" sont deux mots qui ne caractérisent jamais Jenson même si, comme tous ceux qui freinent du pied gauche, il peut le faire trop tard. Son point fort – le domaine dans lequel il a l'avantage sur tous les autres pilotes y compris Räikkönen – c'est l'utilisation de la pédale des gaz en sortie de virage. Je ne parle pas des petits coups de gaz façon Ayr-



"On aimerait le savoir plus souvent à l'usine, à harceler chacun, à secouer la matière grise de chaque concepteur, ingénieur, mécano, à exploiter leur intelligence à tous pour faire avancer les projets."

ton Senna. Le style de Jenson ne nécessite pas ce genre de manipulation. Je parle de la milliseconde où le pilote sait que la rotation de sa voiture est terminée et que tout ce qu'il lui reste à faire, c'est de négocier la sortie. Jenson a une faculté éblouissante pour appliquer la pression que les pneus arrière peuvent gérer. C'est pourquoi on le voit rarement croiser les bras ou sauter sur un vibreur en sortie de virage.

Il a également un *feeling* démentiel dans le pied gauche, au freinage. BAR-Honda avait mesuré que Button freinait au même endroit que Takuma Sato avant la première chicane de Monza. Mais il lâchait les freins plus tôt car il avait ralenti la voiture sur une plus courte distance. Ça n'a rien à







voir avec la pression exercée sur la pédale de frein : ce genre de faculté nécessite de réduire la pression initiale et de trouver la cadence appropriée. Il s'est avéré que Sato freinait sur une partie de la piste qui était légèrement en montée alors que Jenson était sur une portion plate. De plus, il chauffait les freins avant de les solliciter.

Il est intéressant de constater que Jenson oriente McLaren vers les Brembo pour 2014. L'écurie a pour tradition d'utiliser les Carbone Industrie car ils sont très puissants pour stopper une F1. Brembo (et Hitco, qui avait la préférence d'Alonso lorsqu'il était chez McLaren) offre en théorie un meilleur doigté. Jenson utilisait les Brembo lorsqu'il a été champion avec Brawn GP. Cette année, il les avait montés à l'avant à Singapour. En 2014, il est probable que les voitures auront moins besoin d'une force pour ralentir l'auto. Ça pourrait être un pari gagnant.

L'approche des virages de Jenson est large et curviligne. Comme chez Rubens Barrichello et Graham Hill. L'inconvénient est que le virage est plus long et que les pneus subissent un plus grand stress pour un tour globalement plus long et une entrée en virage plus lente. L'avantage, c'est une plus grande marge d'erreur, une vitesse minimale plus élevée et plus d'espace dans la première moitié d'un virage. Le pilote peut donc s'adapter aux glissades éven-

**"Jenson doit être un Michael. Un Fernando. Il n'y a pas de Newey chez McLaren. Quelqu'un doit être Le Roc."**

tuelles et aux changements de conditions de piste. C'est pourquoi Rubens était également excellent sur une piste humide.

Il faut clarifier la "marge d'erreur". Kimi, qui freine tard et plonge loin avec une approche anguleuse du point où la vitesse est minimale – laquelle le préoccupe peu –, n'a virtuellement aucune marge d'erreur s'il commet une bétise. Pour se rétablir, ses armes sont la charge mise dans le volant versus la décroissance de la pression exercée sur la pédale de frein. Une fois qu'il a balayé tout le spectre de ses solutions, il ne peut aller nulle part sinon tirer tout droit (c'est pourquoi il sort souvent de la piste lors des essais libres où il cherche la limite – invariablement au bout d'une ligne droite). Au contraire, Jenson freine en ligne à l'extérieur d'un virage, puis tourne lorsqu'il sent que le train arrière peut supporter la manœuvre. Sans un arrière stable, il rate son virage. Ce n'est pas le cas de Kimi (ou de Lewis) ; ils trouvent un équilibre entre un arrière très sensible et la décroissance de la pression sur la pédale de frein. Pour Jenson, le problème surgit lorsque le train arrière ne peut encaisser la charge qu'à une allure réduite. De ce point de vue, on peut dire que son style lui laisse une moindre marge de manœuvre – ou, pour être plus précis, moins de place pour gagner du temps lorsque sa F1 est peu performante.

Malgré la déception de 2013, Jenson est en paix avec lui-même. Il a remporté le titre mondial et il pilote pour une belle écurie qui dispose d'incroyables infrastructures, non loin de Londres. Il y a de grandes chances que McLaren lui fournisse une bonne F1 et qu'il pourra de nouveau gagner des courses. Ce programme engendre des séances hebdomadaires de simulateur, de débriefings après les week-ends de course et de réunions téléphoniques en milieu de semaine. Il s'acquitte de cette tâche comme le professionnel qu'il est, à 100 %.

Il pourrait en tirer un bénéfice. On aimerait le savoir plus souvent à l'usine, à harceler chacun, à secouer la matière grise de chaque concepteur, chaque ingénieur, chaque mécanicien, à exploiter l'intelligence de chacun pour faire avancer les projets. Initier des changements de cadres si nécessaire. Repousser les limites. Être un Michael, un Fernando. Il n'y a pas d'Adrian Newey chez McLaren. Quelqu'un doit être Le Roc. Arrêter de dire à la presse que « étant donné notre retard, la 8e place n'est pas un mauvais résultat. » Lui dire la vérité crue, même si elle fait mal. Recréer la pas-

## Alonso de retour chez McLaren ? Possible...

**Commençons par ce que nous savons.** McLaren veut re-signer Fernando Alonso dès que possible. Si elle avait pu en faire l'équipier de Jenson Button en 2014, elle ne s'en serait pas privée. Et elle elle fera tout pour l'avoir en 2015, début de son partenariat avec Honda. Plus que l'Espagnol, elle veut avant tout récupérer un pilote de pointe. Honda ne fournira ses moteurs gratuitement et une substantielle participation financière que pour se battre devant. Gagner des championnats.

Le patron de l'équipe, Martin Whitmarsh, ne cache pas son admiration pour Alonso. Il l'a décrit comme « le meilleur pilote actuel » au micro de la BBC à Singapour, et a ajouté au Japon que s'il devait citer les deux pilotes du plateau qu'il aimerait avoir plus que tout autre, il dirait Alonso et Sebastian Vettel.

Fernando a déclaré que c'était agréable d'entendre qu'on appréciait son travail mais a publiquement réitéré qu'il est sous contrat Ferrari jusque fin 2015 – il aura alors 35 ans – et souhaiterait, dans l'idéal, le prolonger.

Whitmarsh, pour sa part, dit qu'Alonso « est lié avec Ferrari pour l'an prochain et peut-être plus. » Une différence d'interprétation intéressante et qui suggère qu'Alonso pourrait se libérer de ce contrat au cas où il voudrait.

Des sources chez Red Bull affirment la même chose – qu'Alonso leur a dit durant l'été qu'il était potentiellement disponible pour 2014 et aimerait les rejoindre. Ce qui sous-entend qu'il n'était pas si "ferré" par – ou lié à – Ferrari que ça.

McLaren peut-elle l'avoir ? La frustration d'Alonso a clairement grandi face au manque de compétitivité de Maranello cette année. Une interrogation demeure concernant l'avancée de la Scuderia sur son nouveau moteur – on la dit en retard sur Mercedes et Renault, tandis que Honda travaille d'arrache-pied.

De quoi le convaincre qu'elle est sera meilleure qu'on ne le pense ? Pas facile, mais si Fernando continue de souffrir chez Ferrari en 2014, ça pourrait l'être davantage. Beaucoup dépend de ce que Honda pourra lui dire de son V6.

**Andrew Benson**



sion comme un sentiment vécu et non comme une vertu qu'on se contente d'évoquer. La F1 polie et bien sous tout rapport peut être facile à vivre, mais elle ne produit pas toujours de résultat. Il ne devrait pas y avoir de mine réjouie à Woking. Il faut en finir avec les platitudes sur le travail des membres de l'équipe et leurs formidables arrêts au stand. Cette écurie dépense 300 millions par an. Pourtant, en 2013, Button a la plupart du temps dû ferrailer avec les Toro Rosso, les Sauber et les Force India.

En tant qu'homme de talent – en tant que pilote n°1 –, Jenson est l'un des rares qui puisse prendre le destin de McLaren entre ses mains et lui faire retrouver les sommets. La F1 n'est pas une question de gens sympathiques. Il faut être affamé comme un chien qui ne cesse jamais de ronger son os. **F1**



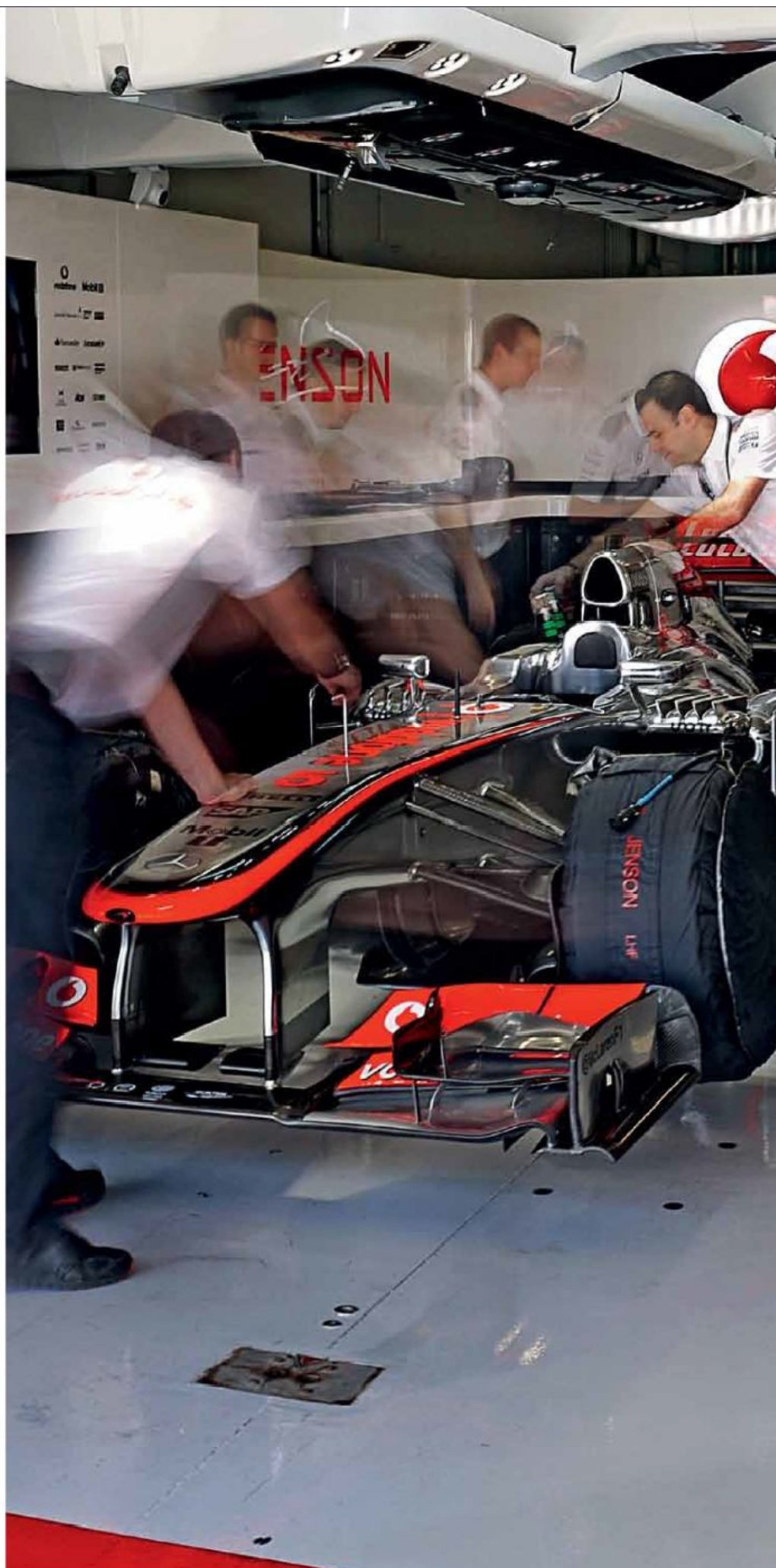
McLAREN VEUT REVENIR

# Bout du tunnel en vue ?

Après avoir pris une claque sur la place publique en 2013, McLaren se doit de revenir vite en forme mais avec le nouveau règlement technique qui arrive, une seule année de contrat avec Mercedes et une grande incertitude sur le nom d'un futur sponsor principal, peut-elle y parvenir ? Son patron, **Martin Whitmarsh** joue serré...

ADAPTATION RICHIA BO FAUX

TEXTE STUART CODLING  
PORTRAIT STEVEN TEE/LAT





**I n'y a aucun doute :** 2013 est, à moins d'un retournement de situation ou que le sort ne s'en mêle, la première saison depuis 2006 où McLaren ne remportera aucune victoire. Pour une organisation dont le cœur bat pour la victoire, qui a longtemps vérifié la statistique d'une victoire tous les quatre GP depuis ses débuts en F1, c'est une vérité dure à accepter.

C'est pourquoi la première question posée par *F1 Racing* à Martin Whitmarsh – « *Qu'est ce qui n'a pas marché ?* » – est accueillie avec un certain frisson...

« *Un tas de choses*, répond-il. *L'an dernier, nous avons pris certaines décisions relatives au développement de la voiture et cela n'a pas marché. Avec les nouvelles règles pour 2014, il arrive un moment où on commence à se focaliser sur l'année suivante et c'est exactement ce que nous avons fait. De ce fait, je crains de ne*

**"2013 est le symptôme de trop d'ambition. On aurait dû développer la voiture de l'an dernier."**

*pouvoir vous donner la réponse simple que vous désiriez ou attendiez mais c'est tout un ensemble de choses qui n'ont pas marché... »*

Malgré sa réputation d'être une équipe conservatrice, McLaren est une des grands innovatrices de la F1. Depuis un peu plus de dix ans, elle a apporté le freinage directionnel, l'amortisseur à inertie et le "F-duct" entre autre. Mais sa vulnérabilité, selon certains, tient à sa foi absolue dans sa capacité à utiliser les *big data* (c'est-à-dire l'élaboration d'une stratégie fondée sur l'analyse de quantités considérables de données collectées). McLaren exporte son expertise à l'industrie via sa division Applied Technologies, mais il est possible que cela ait conduit à une conception abstraite et non intégrée : les responsables des différentes parties de la voiture ont reçu des objectifs d'amélioration qu'ils ont atteint quand leurs composants ont été testés individuellement – mais une fois qu'ils ont été assemblés sur une voiture, cette dernière s'est montrée inférieure à la somme de ses composants. Ceci représente-t-il un échec de l'approche de stratégie par analyse des données ?

« *Je ne le pense pas*, dit Whitmarsh. *2013 est le symptôme de trop d'ambition. Nous avons fini avec la voiture la plus rapide l'an dernier. Je pense qu'il aurait mieux valu développer cette voiture. Mais nous avons pris mi-2012 des décisions relatives à la voiture 2013. Nous avons* →



## McLAREN VEUT REVENIR

bien débuté mais vers la mi-saison, nous étions un peu essoufflés. Nous avons alors ressenti la nécessité d'être plus innovants et de modifier certaines choses pour être sûrs d'avoir une voiture plus compétitive en 2013. À la fin de l'année, la voiture s'est bien améliorée. Il est facile de dire : "À cette époque l'an dernier, vous aviez la voiture la plus rapide, alors pourquoi avoir choisi de la modifier à ce point ?" La réponse est que nous avons fait des choix des mois plus tôt. Nous n'avons pas su faire fonctionner certains concepts, ils n'ont pas fait un ensemble cohérent.

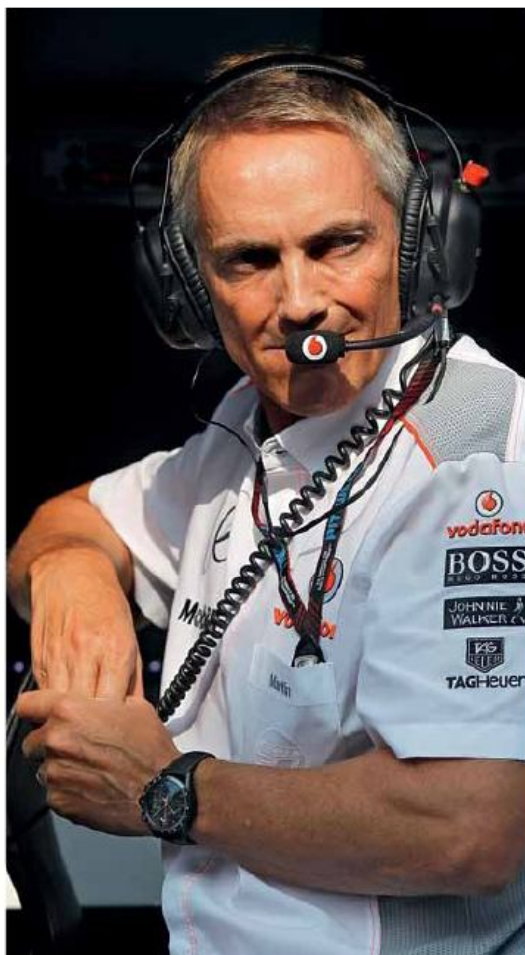
L'an dernier, nous avons apporté des modifications en termes d'organisation qui n'ont pas marché et nous avons fait plus ou moins machine arrière. Il est facile, dans la situation actuelle, pour moi ou d'autres de pointer des gens du doigt. Cela se traite en interne. En public, j'ai endossé la responsabilité pour cette année et je préfère qu'il en soit ainsi. Je ne suis pas toujours emballé par les décisions qui sont prises mais c'est mon travail d'accepter cette responsabilité.

En temps normal, à cette époque de l'année, nous serions en train de développer fortement la voiture soit pour remporter le championnat, soit pour au moins obtenir des victoires. Cette année, nous ne le faisons pas car nous ne pouvons pas nous le permettre. Nous devons être compétitifs l'an prochain, compte tenu des changements à venir. Progresser de la 5e à la 3e place du championnat des constructeurs nous demanderait des ressources que nous ne pouvons affecter à ce projet. »

Pour McLaren, 2014 sera une année de transition – la première depuis 2007 sans son sponsor Vodafone et la dernière avec Mercedes, le motoriste avec qui l'équipe semblait unie pour la vie. Oubliez la théorie d'une conspiration qui viserait à offrir à McLaren des moteurs de spécification "B" (« Quand on produit un nombre limité de moteurs par saison, dit Jonathan Neale, le directeur général de McLaren, et afin d'obtenir les pièces de la meilleure qualité possible, toutes les pièces produites doivent être identiques »). La question est : quelle sera la véritable cible ? 2014 ou 2015 ?

« En étant réaliste, j'espère que nous pourrions être champions du monde en 2014, dit Whitmarsh. C'est notre objectif. Nous avons fait beaucoup d'efforts dans ce sens. Nous allons aborder notre vingtième année avec Mercedes qui a un bon programme avec son nouveau moteur. Je connais personnellement beaucoup de gens ; j'ai recruté certains des responsables du développement des moteurs quand je dirigeais cet aspect de l'activité il y a quelques années. Ils feront du bon boulot et je pense que nous pouvons faire du bon travail. Nous avons l'intention d'y arriver et de gagner. »

Malgré tout cet optimisme, certaines questions demeurent posées – principalement celle qui concerne l'identité du nouveau sponsor en titre que Whitmarsh s'est engagé à révéler le 2 décembre 2013. Cette date approche désormais à grands pas, et quand on le presse de répondre sur ce →



Martin Whitmarsh endosse la pleine responsabilité des erreurs de 2013 et ne voit aucun intérêt à désigner des coupables. Il veut regarder devant lui, pas derrière...

## Comment la division "route" prend forme

Dégager des profits en construisant des supercars à partir de rien en seulement quatre ans, comme McLaren l'a fait, ne fait pas la une des journaux comme une victoire en GP mais requiert les mêmes ingrédients : technologie révolutionnaire, planification parfaite, objectifs ambitieux, personnel talentueux et esprit de vainqueur.

C'est Ron Dennis, président du groupe McLaren Automotive, qui l'a voulu après qu'un plan visant à continuer de produire des routières en partenariat avec Mercedes-Benz ait avorté quand le géant allemand a vendu ses parts de McLaren en 2009.

Les succès récents, atteints en dépit de la crise économique mondiale, sont impressionnants car McLaren a dégagé des bénéfices dès le premier modèle d'une gamme de trois : la 12C (320 km/h et 190 000 euros), lancée en 2011. Une hypercar, la P1 (un million d'euros, qui ne sera construite qu'à 375 exemplaires et dont le pilote pourra passer de configuration "route" à "piste" en pressant un seul bouton), entre seulement en production. La plus rentable devrait être la nouvelle P13, à 140 000 euros, qui vise la Porsche 911. Elle devrait être produite dans l'usine de Woking à 4000 unités par an.

Cette rentabilité confond les spécialistes pensant qu'il est très difficile de gagner de l'argent avec des supercars. Enzo Ferrari a vendu des voitures de sport pour financer la compétition mais désormais, les sponsors assument ce rôle. Ferrari tire bénéfice de ses liens avec Fiat et adopte une approche globale en évoquant la source de ses revenus. Même Porsche fabrique des berlines et des SUV pour renforcer sa gamme de voitures de sport. Ron Dennis persiste à dire que McLaren ne construira que des supercars dans l'immédiat, mais n'écarte pas l'idée d'autres types de véhicule à plus long terme.

Steve Cropley



REVINWOOD/LAT

En étant réaliste, je pense qu'on peut gagner le titre en 2014. Nous avons fait beaucoup d'efforts dans ce sens."





## McLAREN VEUT REVENIR

point particulier, le patron de McLaren se fait évasif.

« Encore une fois, c'est un peu comme avec les questions sur Honda, dit-il. Il faut avoir du respect. L'avenir est prometteur mais pour l'instant, le nom de l'équipe est "Vodafone McLaren Mercedes" et nous nous devons de représenter et de promouvoir ces marques. Nous devons loyauté à nos partenaires et nous parlerons des nouveaux en temps voulu. »

Ce n'est pas réellement une réponse à la question telle qu'elle était posée. Essayons autrement et soulevons un autre point chaud, l'un de ceux issus de commentaires que Whitmarsh a fait à la presse. L'évocation de la perspective Alonso était-elle réaliste ?

« Tout est possible. Encore une fois, il faut être prudent dans ses propos. On m'a demandé à Singapour : "Seriez-vous intéressés à engager Fernando Alonso ?" Et j'ai répondu : "Oui". On ne m'a pas demandé : "Êtes-vous en négociations avec Fernando Alonso ?" C'était une question abstraite. Il est clair que Fernando est un des meilleurs pilotes de F1 du moment et n'importe quel patron d'équipe, s'il est honnête, donnera la même réponse que moi. Il est actuellement sous contrat avec une équipe rivale que nous respectons. Serait-ce possible dans le futur ? Bien sûr. Nous voulons les meilleurs ingénieurs, les meilleurs partenaires techniques et les meilleurs pilotes. C'est la clé du succès. Nous avons un passé en commun avec Fernando et j'en ai fait partie. C'est un pilote mature et capable de gagner plus de points que la voiture ne le vaut. Un garçon très talentueux. »

L'habitude chez McLaren veut qu'il y ait deux pilotes de même statut, ou, pour dire les choses d'une autre façon, qu'aucun des deux ne soit favorisé par rapport à l'autre – ce qui a perturbé Alonso en 2007 et leur a fait perdre les deux championnats cette année-là. Sachant que Red Bull continuera à produire de magnifiques machines et à tout miser sur un seul pilote, on peut se demander si McLaren ne sera pas forcée de reconsidérer sa doctrine chérie. La question reste valable que l'on envisage 2014 ou 2015 voire au-delà avec des espoirs comme Kevin Magnussen et Stoffel Vandoorne (lire colonne de droite) qui piaffent d'impatience.

« Dans la vie, toutes les choses ne sont pas égales, insiste Whitmarsh avec fermeté. Je ne vous dirai pas que nous sommes la Ferme des animaux, mais c'est un fait : nous ne déterminons pas au début de l'année quel sera le pilote favorisé. Certaines équipes autour de nous le font. Je ne dis pas que ce n'est pas efficace, c'est juste que ce n'est pas la façon dont nous, McLaren, voyons la course automobile. »

Pour tous ceux qui aiment que la F1 soit un concours ouvert, loin de la collecte incessante de trophées, cette affirmation finale apparaîtra comme la preuve que McLaren n'a perdu ni ses repères, ni ses valeurs. **F1**



## Comment vont les finances de McLaren ?

Le président Ron Dennis était présent quand McLaren a célébré son 50e anniversaire. Icône de la firme depuis 35 ans, il a diffusé un message de confiance. Cette année, dit-il, McLaren Group devrait atteindre ses ambitions et dégager pour la première fois un chiffre d'affaires d'un milliard de dollars.

Le groupe est en bonne santé, ses revenus croissent – ce que soit ceux des divisions automobile, technologies appliquées ou systèmes électroniques.



En vérité, McLaren Racing, l'équipe F1, a perdu 14 millions d'euros l'an dernier. Mais l'entreprise a vendu 3000 voitures, lancé son vaisseau amiral, la P1, et est entrée sur le marché chinois.



Les sponsors de McLaren forment un éventail enviable de largeur et de profondeur. Des marques de prestige comme Hugo Boss et TAG Heuer sont ses partenaires depuis 30 ans et Exxon-

Mobil entre dans sa deuxième décennie. Ajoutez 31 partenaires de premier ordre et il est clair que l'équipe offre des bénéfices commerciaux dont d'autres rêvent.

Le sponsor en titre, Vodafone, va partir bientôt et aucun remplaçant n'a été annoncé – simplement parce que McLaren a l'embarras du choix. Proctor & Gamble Gillette semblait bien placé. GlaxoSmithKline est un autre candidat : via le centre McLaren-GSK pour Applied Performance, GSK jouit d'une relation étroite avec McLaren et commercialise tout un lot de marques clientes.

En 2015 arrivera Honda et la stabilité d'un partenariat de dix ans apportera un support technique et commercial de grande envergure. Après avoir connu un grand succès vers la fin des années 80 avec McLaren, Honda a terni sa réputation en se lançant seul dans les années 90 et souhaite effacer cela des mémoires – au plus grand bénéfice de McLaren.

**Dieter Rencken**

## Qui sont les futurs pilotes McLaren ?

La dernière fois que l'écurie de Woking est allée chercher un espoir nommé Magnussen, cela ne lui a pas vraiment réussi. En 1994, Jan Magnussen avait battu le record d'Ayrton Senna en British F3, gagnant 14 des 18 courses, et il fit un intérêt d'une course chez McLaren en 1995. Mais il manquait d'implication et sa carrière s'orienta vers l'Endurance – il court toujours en catégorie GT.

Aujourd'hui, son fils Kevin a mis les formules de promotion à sa botte et ne reproduit pas les mêmes erreurs. Il a considéré que les World Series by Renault seraient plus compétitives que le GP2 en 2013, et donc un meilleur tremplin vers la F1. Et il a remporté le championnat à une course de la fin avec l'équipe française DAMS.

Son principal sponsor danois, Jack & Jones, est une chaîne de magasins de prêt-à-porter propriété d'Andreas Povlsen, troisième fortune du pays. Malgré l'intérêt exprimé par Red Bull, le pilote de 21 ans s'est lié à McLaren qui conseillera probablement à ses sponsors de le placer dans une autre équipe jusqu'à ce qu'elle ait un volant de disponible, à moins d'en faire son essayeur en 2014.

Une année derrière Magnussen en termes d'expérience arrive Stoffel Vandoorne, un Belge de 21 ans lui aussi et autre pilote McLaren. Ancien lauréat de l'Académie de l'Institut FIA, il est soutenu par Renault et la fédération de son pays. Lui et Magnussen sont perçus comme de futures stars de la Formule 1.

**James Roberts**



Kevin Magnussen.



Stoffel Vandoorne.

ANDREW FERRAROLIAT - STEVEN TEE/LAT



# lekiosk.com

*le kiosk point comme les autres*



 **lekiosk.com**

DISPONIBLE SUR  
App Store

DISPONIBLE SUR  
Google play

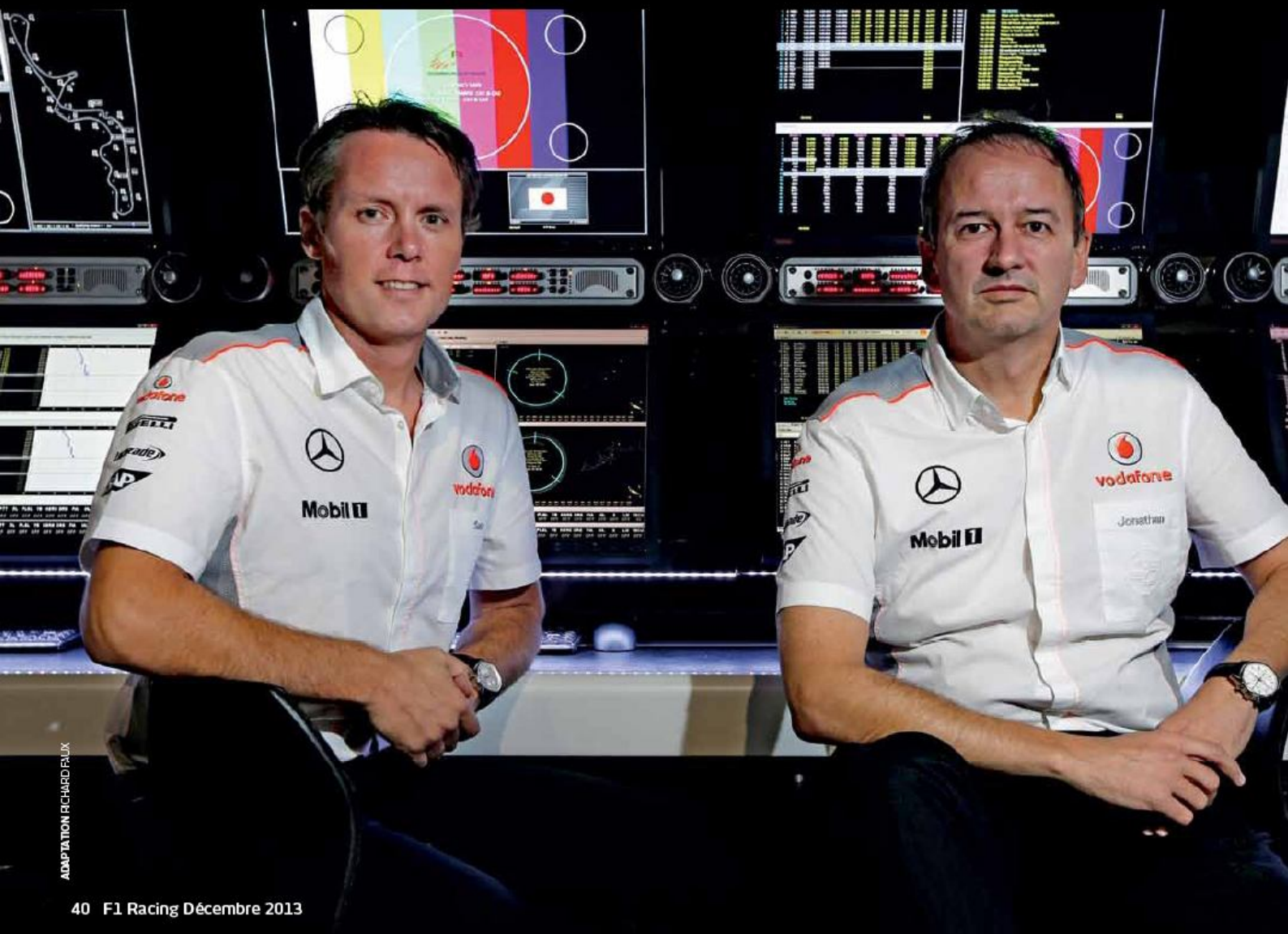




McLAREN VEUT REVENIR

# Y a-t-il une vie

## après Lowe?



ADAPTATION RICHARD FOLIX





M

cLaren ne tient pas ses promesses cette année. Vraiment pas. Ses voitures côtoient sur la grille les Sauber, Force

India et Toro Rosso, mais se trouvent clairement devant ces rivales au championnat du monde. Pourquoi ? Peut-être, probablement, car c'est une équipe plus affûtée ayant plus de ressources que celles-ci, les dominant sur le plan opérationnel et analytique, souffrant de moins de pépinières mécaniques et réalisant de meilleurs arrêts au stand. Elle surclasse les adversaires

Son directeur technique l'a quittée pour Mercedes et sa voiture 2013 est une déception. McLaren est-elle morte et enterrée pour autant ? Le directeur sportif **Sam Michael** et le DG **Jonathan Neale** expliquent comment ils pensent revenir dans la lutte...

TEXTE MATT YOUSON  
PORTRAIT ANDREW  
FERRARO/LAT

avec lesquelles elle lutte dans tous les domaines où l'on attend qu'une équipe de pointe ait les meilleurs atouts. Sauf un, malheureusement celui qui compte le plus : la voiture.

Le manque de performance de la MP4-28 est d'autant plus choquant que les gens s'attendaient à voir McLaren remporter cette année un titre ou deux. L'équipe était la plus forte à la fin de 2012 et en l'absence de grosse modification technique jusqu'en 2014, elle semblait disposer d'une base solide. Mais tandis que les autres affutaient

leur ancienne monoplace, McLaren s'attaquait à ses fondations avec un marteau-piqueur. Elle opta pour un châssis haut et une suspension avant à bras tirés, une nouvelle suspension arrière et un nouveau concept de ponton. Rien de révolutionnaire mais une rupture avec les McLaren récentes. Le pari ne paya pas.

« *Honnêtement, si nous avions à nouveau du temps, nous ferions peut-être des choix différents,* » reconnaît le directeur général Jonathan Neale.

Le manque de fanfaronnades chez McLaren est rafraîchissant. À la place, il y a un niveau presque brutal d'auto-analyse sous-tendu par de l'humour noir. Ce fut une saison misérable pour une entreprise accoutumée à se battre aux premiers rangs mais vue de l'extérieur, elle semble garder le moral. Peut-être à cause du pourquoi, plutôt que du comment, la voiture est un échec.

« *Nous avons agi par ambition, pas par crainte,* dit Neale. *Nous sentions qu'avec l'ancienne voiture, nous ne serions pas assez rapides. Si la MP4-27 était une voiture rapide, elle n'était pas là où nous voulions qu'elle soit sur le plan opérationnel. Nous savions que nous pouvions faire mieux.*

*Nous avons considéré – probablement de façon incorrecte sachant ce qui s'est passé – que la voiture existante →*

serait dépassée, et décidé que l'apport conjoint de nouveaux concepts aurait plus de potentiel. Individuellement, les recherches furent bonnes mais après coup, nous avons sous-estimé la somme d'optimisation nécessaire pour les faire fonctionner ensemble. »

Le parcours de McLaren dans les premiers mois de 2013 est édifiant : elle a tenté d'intégrer un grand nombre d'idées en un très court laps de temps, perdu la corrélation avec la soufflerie et s'est finalement ruée en course avec une voiture non compétitive ; sans problèmes inhérents manifestes, peut-être, mais simplement moins développée que ses rivales. Le cœur du problème, pour le directeur sportif Sam Michael, fut de tenter d'en faire trop, trop vite.

« Les concepts que nous avons adoptés ont connu le succès sur d'autres voitures mais ont été optimisés et développés sur une longue période. Sans faire de choses erronées, nous avons simplement trop comprimé le calendrier. Nous avons eu trop à faire, particulièrement en cette dernière année avant le changement de réglementation. »

McLaren a composé avec ses problèmes mais cela exige de passer plus de temps à comprendre la voiture qu'à la faire progresser. « En F1, quand vous

“Quand la voiture a été enfin rationnelle et corrélée, nous partions déjà en direction de Silverstone.” Jonathan Neale

n'avancez pas, vous reculez car tous les autres progressent, dit Neale. Une fois la voiture rationnelle et corrélée, nous étions déjà à Silverstone. »

En résumé, la campagne de McLaren en 2013 tient au fait qu'elle a atteint en juin le point qu'elle aurait dû atteindre en mars. La MP4/28 n'est pas loupée, elle est juste sous la courbe. Son équilibre est bon et elle se comporte bien au freinage. Elle manque d'appui et donc de motricité à basse vitesse – mais rien qui ne puisse être résolu avec du temps. Cependant, celui-ci manque avec le gros changement de règlement à venir. En juillet, Jenson Button affirmait que la MP4/28 avait le potentiel pour gagner mais son équipe s'opposa à la pousser pour la gloire en fin de saison. Elle bascula sur le programme 2014 peu après avoir maîtrisé la voiture.

« Le décider, explique Neale, fut une option sensée compte tenu de l'importance du défi de 2014. Il arrive un moment où vous pensez : “Combien de temps pouvons nous encore attendre ? Que pouvons-nous encore apprendre de la situation ? Peut-on y parvenir et quel sera le coût pour les futurs plans de l'organisation ?” À un moment donné, il faut se dire : “Nous connaissons une saison difficile

et si nous n'y prenons pas garde, nous allons en avoir une autre.” »

Il y a plein de gens importants toujours prêts à expliquer que ce basculement précoce donne un avantage à McLaren pour 2014. C'est la traditionnelle compensation des vaincus mais McLaren ne l'accepte pas, insistant sur le fait qu'avec les changements spectaculaires de règlement, tous les jeux sont ouverts.

« Je ne pense pas que nous devrions être optimistes du tout ; nous ne devons pas être présomptueux juste parce que nous avons lâché la saison en cours quelques mois avant les autres, dit Michael. Car tous auront aussi de gros programmes pour l'an prochain. Il est important pour nous de garder notre niveau en tant qu'équipe et ne pas croire que nous avons quelque chose que personne d'autre n'a. »

L'un des points qui attire le plus l'attention sur les futurs plans de McLaren est le renforcement du département d'ingénierie. Matt Morris est arrivé de chez Sauber comme directeur de l'ingénierie, tandis que Peter Prodromou, le patron de l'aéro chez Red Bull, reviendra à Woking dès que son actuel contrat expirera à la fin de 2014. L'embauche de responsables notables mais qui ne sont pas des têtes d'affiche suggère que l'équipe entame sa régénération.

McLaren tend à promouvoir chefs de groupe la plupart de ses ingénieurs. Paddy Lowe, parti début 2013, faisait partie de l'équipe depuis 1993. Tim Goss, son remplaçant au poste de directeur technique, est là depuis 1990 – ce qui fait de lui un jeune comparé à Neil Oatley, directeur du design et du développement, arrivé en 1980. L'arrivée de nouvelles têtes pourrait être interprétée comme un changement d'attitude nécessité par la baisse de forme de l'équipe, bien que Michael et Neale expliquent que le recrutement est un procédé coutumier.

« La seule chose qui retient l'attention est le transfert d'un haut responsable, ce qui, probablement, crée une confusion de ce que nous faisons en interne, dit Michael. Il est important de maintenir un équilibre : on veut être sûr que les cadres sachent qu'ils peuvent progresser dans leur carrière, mais en même temps, il ne faut pas que ce soit la seule voie possible. Il est bon d'injecter des idées car le changement est positif pour l'équipe. »

Le retour de Prodromou fait les gros titres mais la “capture” de Morris est peut-être une embauche plus significative. Le public l'a distingué ces dernières années comme concepteur en chef chez Sauber mais son passé est largement lié aux moteurs – d'abord avec Cosworth puis chez Williams, où il a chapeauté le département très admiré des transmissions. Après sept années vouées à l'hégémonie de l'aérodynamique, la F1 s'est rééquilibrée avec les règlements de 2014 qui replacent l'ingénierie mécanique sur le piédestal





## Ce que Honda peut apporter

L'histoire de Honda en F1 est complexe, alternant des bas embarrassants et des hauts extraordinaires. Suivre sa propre voie a conduit le constructeur japonais à des résultats divers, de carrosseries en magnésium inflammables à des voitures impossibles à piloter jusqu'à la domination dans les années 80 et 90, puis l'absence de succès en tant qu'équipe dans les années 2000.

Sa plus grande force fut souvent une faiblesse troublante : n'hésitant jamais à innover, ses dirigeants sont si déterminés à le faire qu'ils sautent à pieds joints. Un contact de *F1 Racing* qui a travaillé pour Honda décrit le centre de département R&D de Tochigi comme « un gigantesque projet scientifique d'université mené sans aucune rigueur. » Cela renvoie l'image de l'invention en folie ; pour chaque révolution réussie, comme la distribution variable des soupapes, il y a une chimère qui meurt comme celle des moteurs de moto à pistons ovales des années 80.

Au milieu des années 2000, en F1, les soucis furent des moteurs explosés et des puissances inconstantes d'un bloc à l'autre. Mais quand Honda se focalise sur quelque chose, ça fonctionne. Jonathan Palmer se souvient avoir été appelé pour des essais à Suzuka, juste après un vol de 12 heures, qu'il pleuve, qu'il fasse soleil, et même (une fois) qu'il neige.

Avec McLaren, Honda dispose d'un partenaire qui cite aussi l'innovation comme un élément crucial de son génome. Mais l'innovation doit être gérée et les procédures sont cruciales. Le défi pour ces deux poids lourds de la technologie sera de rester synchrones tout en travaillant à huit fuseaux horaires l'un de l'autre...

**Stuart Coding**



STEVEN TEEJLAT • CHARLES COATEZ/LAT • GLENN DUNBAR/LAT • ARCHIVES/LAT



McLaren a appris de ses erreurs et le plateau est nivelé pour 2014 par les nouveaux règlements. Ayant consolidé son équipe technique, elle est fort bien placée pour donner à Jenson une voiture gagnante.

aux côtés de la dynamique des fluides. C'est significatif partout, mais particulièrement pour McLaren, qui a deux bouleversements à gérer – d'abord avec le moteur Mercedes puis aux côtés de Honda dès 2015.

Ce fut un cinquantième anniversaire éprouvant et l'on comprend que McLaren soit plus prudente quant à l'avenir que ses voisines de l'allée des

stands, n'affichant pas l'optimisme joyeux d'une équipe au meilleur de son jeu. Mais il n'y a pas non plus de mélodrame et certainement pas de panique. L'un des avantages de la longévité est la confiance acquise dans le cycle naturel des événements. La roue tournera. Le travail des dirigeants de McLaren est de faire en sorte qu'elle tourne le plus tôt possible. **F**





# Paul Di Resta

## Tel qu'en lui-même

Régulier et élégant sur les circuits, Paul di Resta renvoie l'image d'un pilote talentueux desservi par un sérieux problème d'image. **Lee McKenzie**, rare journaliste à le côtoyer en dehors, explique pourquoi nous ne devrions pas nous arrêter à cette première impression.

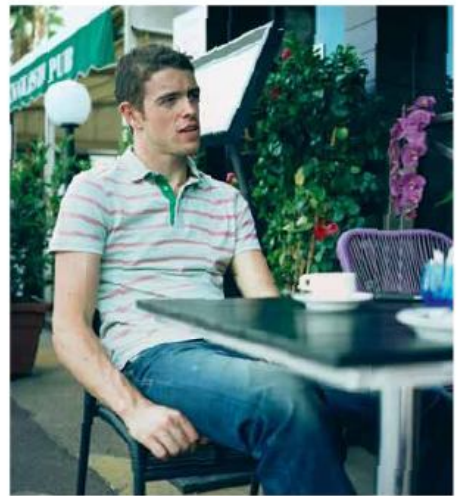
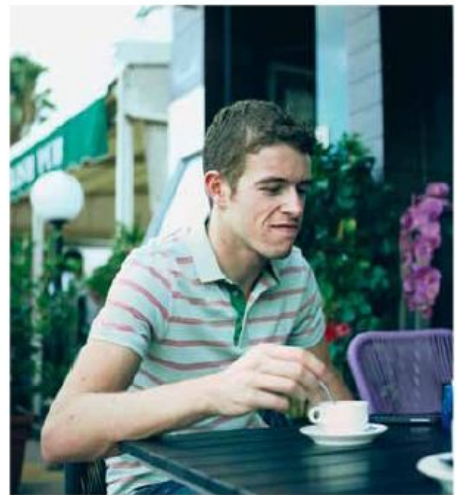
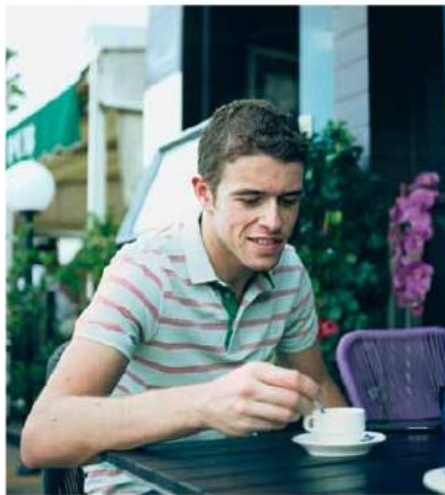
**PORTRAITS** ANDREW FERRARO/LAT

**Paul Di Resta est une contradiction** à lui tout seul. Il a des racines écossaises et italiennes ; il est direct sans être expansif. Essayez d'enquêter dans le paddock, et vous aurez des avis divergents à son sujet : « *Un bon pilote dans une mauvaise écurie* » ; « *Le cousin de Dario Franchitti* » ; « *Un personnage similaire au tennisman Andy Murray avant que celui-ci ne gagne Wimbledon* » ; « *Un pilote avec du potentiel, mais qui mériterait une meilleure chance.* »

Que des on-dit et des généralités, plutôt que des avis tranchés et éclairés, qui confirment Paul dans sa volonté de laisser son pilotage parler pour lui : il n'est pas du genre à vouloir faire les gros titres. Mais la communication est primordiale en F1, et qu'il ne soit à vos yeux qu'un troisième Britannique sur la grille ou simplement quelqu'un qui aurait besoin de se décoincer, le vrai Paul Di Resta est en fait un bon gars, doté d'un caractère bien trempé – chose que les fans et les médias ont déjà pu noter.

C'est vrai, je connais Paul et sa famille depuis un bout de temps, et je ne parle pas ici des contacts que je peux avoir avec eux dans le cadre de mon travail de reporter de la BBC. Pour toutes ces raisons, si vous disposez d'un *a priori* négatif ou neutre à son égard, je ne peux que vous conseiller de lui donner une chance. Il évolue dans le monde de la compétition pour gagner, pas pour faire parler de lui.

Lors des interviews que nous réalisons après les qualif' et la course, je ne peux pas dire qu'il ne soit pas avenant. Il est éloquent et honnête dans ses propos, chose rêvée pour un consultant. C'est sûr, ce n'est pas Daniel Ricciardo, ni Sebastian Vettel d'ailleurs. Paul Di Resta n'a pas une réelle propension à s'exposer devant une caméra – et sa saison étant ce qu'elle est, il n'a pas eu beaucoup d'occasions de sourire. Il n'a pas de riche milliardaire derrière lui pour le protéger, et bien qu'il ait été suivi par Mercedes par le passé, l'équipe n'offre aucun débouché dans l'immédiat. Di Resta fait le boulot →



derrière le volant, mais il ne fait aucun doute qu'il est sous pression.

C'est peut-être cela qui lui fait prendre plaisir à renvoyer la balle plus souvent qu'à son tour, et à se mettre davantage en avant lorsqu'il s'agit de points positifs. Il ne fait pas ça consciemment – lors d'un récent reportage pour le compte de la BBC, il s'est dit surpris que je lui fasse la remarque, en dépit des multiples enregistrements, interviews et échanges radio avec son équipe. Sa réaction à Spa, lorsqu'il passa à côté de la pole position par la plus petite des marges vu les conditions de piste, est un cas d'espèce : « *C'était une décision difficile, mais c'est moi qui l'ai prise. L'équipe voulait monter des pneus slicks et suivre ainsi la tendance générale, mais j'ai dit : non, on va prendre le contrepied de cette stratégie.* » Alors que beaucoup de pilotes se rangent derrière le choix de leur team, Paul n'hésite pas à donner son avis.

L'un des faits d'armes de Paul reste son titre en F3 Euro Series, acquis au nez et à la barbe de son coéquipier, Sebastian Vettel. Il s'est ensuite engagé en DTM avec Mercedes, où il travailla comme un forcené pour pouvoir se battre pour la victoire, alors que les autres pilotes se dispersaient en essayant d'apprendre la langue de Goethe. En son for intérieur, Paul savait que parler l'allemand ne lui ferait pas gagner deux dixièmes de seconde, à la différence de s'entraîner et travailler en étroite collaboration avec ses ingénieurs. Et sa stratégie fut payante, Paul décrochant le titre en 2010, tout en étant troisième pilote chez Force India. En ce sens, son approche est exempte de tout reproche.

Il est possible de comparer Paul à son compatriote Andy Murray à bien des égards, lui qui a tant souffert d'une mauvaise image au début de sa carrière. L'omniprésence des médias et la pression ont amené Murray à progresser sous le feu des projecteurs, chose particulièrement inconfortable. Dès lors, comment cet austère Écossais est-il devenu le héros de toute une nation ? Il a craqué devant les caméras après avoir perdu sa première finale à Wimbledon. La Grande-Bretagne a alors pris conscience de l'humanité d'Andy. Mais Paul doit-il pour autant faire la même chose pour gagner l'affection du public ? Quand Lewis Hamilton fait part de ses états d'âme, il est critiqué pour cela. Peut-être que le meilleur moyen pour donner une bonne image de soi est simplement d'être soi-même. Et c'est ce que fait Paul selon moi, que ça vous plaise ou non.

Le franc-parler est l'apanage des Di Resta. Sa façon de parler sans ambages n'a d'égal que son aspect taiseux et son accent – plus écossais qu'italien. Pourquoi exprimer quelque chose en 20 mots lorsqu'on peut le faire avec moins ? Il n'est pas là pour se faire des amis sur les circuits. Il est là pour faire son boulot. Il n'est pas du genre à beaucoup sortir, et ne se complait pas dans les missions de relations publiques. Cela ne vous rappelle-t-il pas certains pilotes finlandais ? →

**“Peut-être que le meilleur moyen de donner une bonne image de soi est d'être soi-même. C'est ce qu'il fait.”**

# Paul Di Racer

Paul n'est certes pas très prolix, mais son niveau de performance parle pour lui.

**Henry Ford est resté célèbre** pour sa citation : « *L'histoire, c'est de la foutaise.* » Le titre de Paul Di Resta en F3 Euro Series en 2006, remporté face à Vettel à armes égales, commence à dater et ne plus vouloir dire effectivement grand-chose. Le timing n'était pas spécialement bon, étant donné que les baquets de McLaren-Mercedes avaient déjà trouvé preneurs pour 2007 avec les signatures du protégé de longue date Lewis Hamilton et du double champion du monde en titre Fernando Alonso. Outre le talent de Lewis, ce dernier avait en outre une image bien plus vendeuse que celle de l'Écossais.

La génération de Di Resta ne souffre pas de l'absence de filières pour progresser, mais plutôt d'un manque de soutien avisé. Le programme de karting Champions du Futur de McLaren-Mercedes, créé dans les années 90, fut une tentative tout à fait respectable pour chaperonner les jeunes talents, mais "ratissait" bien trop large. Des sources proches du projet ont confié à *F1 Racing* que la quantité y fut souvent préférée à la qualité ; et même lorsque des jeunes pilotes s'annonçaient prometteurs, il n'y avait pas assez d'argent pour les emmener au-delà des catégories junior. Mercedes fit quand même preuve de loyauté à leur égard en leur offrant une porte de sortie via le DTM, dont Di Resta bénéficia.

Et c'est là que tout devient intéressant. Généralement, le passage de la monoplace aux voitures de tourisme compromet la possibilité d'une carrière en F1 car les voitures en question détiennent bien moins d'aéro. Il n'y a en effet rien à voir entre le pilotage d'une lourde voiture de DTM – où il faut constamment gérer les transferts de masse, prendre en compte le faible appui et le haut centre de gravité – et le pilotage plus en finesse d'une F1.

Il est vrai que les voitures de DTM présentent quand même un minimum d'appui par rapport à d'autres championnats GT, mais Di Resta a su se distinguer en triomphant dans la discipline tout en conservant sa capacité à tirer le meilleur parti de l'aéro, et surtout sa volonté d'aller en F1. L'ancien patron de la compétition chez Mercedes, Norbert Haug, a fait partie des rares personnes à avoir cru en lui jusqu'au bout, et à l'avoir aidé à obtenir un volant chez Force India.

« *La grande force de Paul, c'est sa concentration, explique le directeur adjoint de l'équipe indienne, Bob Fernley. Je n'ai jamais vu une telle force mentale. Il est très exigeant envers lui-même et l'équipe. Il sait comment motiver tout le monde. Il ne relâche jamais la pression, et recherche toujours le niveau de performance optimal.* »

De l'aveu-même de Fernley, le feed-back de l'Écossais est excellent. Mais le regain de forme de Force India n'est pas à mettre totalement au crédit de Di Resta, McLaren jouant aussi un grand rôle sur le plan technique. Mais que lui réserve l'avenir, maintenant qu'Haug n'est plus là et que Force India est un adversaire direct de McLaren ? Dans tous les cas, Paul Di Resta souhaite à présent rester maître de son destin.

**Stuart Codling**





Paul a emménagé à Monaco il y a plusieurs années en compagnie de sa petite amie de toujours, Laura Jordan. Ils habitent un bel appartement ; classe tout en restant simple, rien de clinquant ni de m'as-tu-vu. Un endroit qui leur ressemble en somme. Paul fait pas mal de vélo et a sympathisé avec Jensen Button et Alexander Wurz, ce qui ne l'empêche pas de frayer avec les autres résidents écossais de Monaco : David Coulthard et Allan McNish. Son cercle d'amis proches comprend aussi des cyclistes, des pilotes de moto et de DTM – que des compétiteurs nés, mais qui se tiennent à l'écart de l'aspect "bling-bling" de la F1.

La famille a une grande influence sur chacun de nous, et les pilotes de F1 ne font pas exception. Le père de Paul, Louis, est un homme d'influence – dans le bon sens du terme – bien que je sois persuadée que la plupart de ses connaissances préfère rester dans ses petits papiers. On peut comprendre son aspect protecteur : c'est un vrai soutien pour Paul, et il a fait beaucoup de sacrifices quand son fils bataillait dans les formules de promotion. Si quelque chose ne lui convient pas sur la BBC, il ne manque pas de me le faire savoir. Louis dispense autant de compliments que Bernie de la monnaie, et sa remarque préférée lorsqu'il me voit, c'est : « *Je reviendrai te voir quand tu seras mieux habillée.* »




Dans la famille, les deux frères Franchitti – Dario et Marino, eux aussi pilotes – ne sont pas en reste en termes de soutien, en dépit du fait que chacun suit son propre calendrier. Ils assistent à pas mal de

courses de Paul mais aussi aux tests de pré-saison. Et quand les trois frangins et cousins se réunissent, ça parle bien sûr de voitures tout du long. Paul est d'ailleurs peut-être le moins mordu de ce trio infernal. Mais c'est bien lui qui croise le fer en piste avec les mythiques Ferrari.

La vie de famille peut aussi être difficile, comme en 2011, lors de la première saison de Paul en F1, quand une tragédie frappa la sienne le vendredi matin précédant le GP de Turquie. Il apprit la mauvaise nouvelle après la première séance d'essais, participa tout de même à la deuxième, se qualifia en 13e position (juste derrière son coéquipier Adrian Sutil), pour finalement abandonner. Ce fut une belle marque de courage, et personne n'aurait imaginé le voir au départ de la course ; mais →

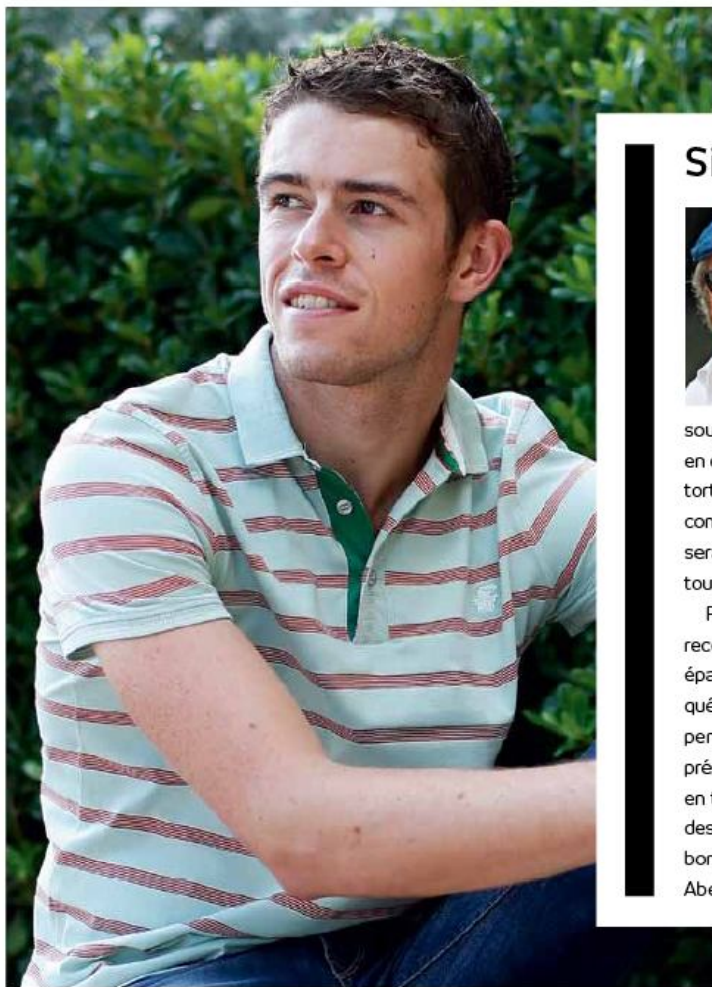
Cette saison, Di Resta a pris le meilleur sur son équipier pour la première fois en F1. Il a frôlé la pole à Spa (ci-dessus et à gauche) et a lâché Adrian Sutil pour finir 11e à Suzuka (en haut).

## Paul Di Resta face à ses équipiers

	Course	Top 10	Ab.	Qualif	Q1	Q2	Q3	Pts	
<b>2011</b>									
	Di Resta	6	8	1	9	1	13	5	27
	Sutil	11	9	2	10	0	12	7	42
<b>2012</b>									
	Di Resta	10	9	1	10	0	13	7	46
	Hülkenberg	11	11	1	10	1	11	8	63
<b>2013*</b>									
	Di Resta	7	7	4	8	4	5	5	36
	Sutil	7	6	3	7	0	9	5	26







## Sir Jackie Stewart : "Déçu pour lui"



« Je dois dire que Paul a démontré avoir du potentiel pour devenir l'un des meilleurs pilotes de F1, même s'il n'a pas souvent eu l'occasion de s'illustrer en course. Je pense que ce serait un tort pour Force India que de ne pas le conserver pour l'an prochain, et que ce serait un véritable gâchis qu'il quitte tout bonnement la discipline.

Pour avoir parlé avec lui, je dois reconnaître qu'il a la tête sur les épaules. Il est très rationnel, très impliqué dans ce qu'il fait, et j'ai toujours pensé que c'était quelqu'un de très présentable. Il est toujours bien habillé, en tout cas bien mieux que la plupart des autres pilotes de F1. C'est un bon ambassadeur pour son sponsor Aberdeen Asset Management, et ses

interventions sont toujours concises et éclairées.

Si vous avez déjà "pratiqué" quelques Écossais, vous devez savoir que ce sont des gens très directs, voire même un peu abrupts. C'était en tout cas l'opinion de Ken Tyrrell me concernant... Et il ne faut pas se départir de ce tempérament, mais au contraire réussir à fédérer autour de cette confiance en soi et de ce leadership. Quand quelque chose cloche, vous devez être capable de le dire aux autres et de revenir aux fondamentaux. Si vous n'avez pas la carrure idoine, soyez sûr qu'un Écossais vous le fera savoir – et sans tourner autour du pot.

Je n'ai jamais entendu de remarques négatives à son sujet, mais je suis déçu que, pour diverses raisons, sa saison ne se soit pas déroulée comme il l'aurait souhaité jusque-là. »

**Recueilli par James Roberts**

encore une fois, malgré les circonstances, l'Écossais fit le boulot, minimisant le tapage médiatique, pour mieux se dérober.

Paul a beau rester stoïque en toute circonstance aux yeux du public, il n'est pas une machine pour autant. Il est drôle, attentionné et fidèle avec ses amis proches et sa famille. Quand nous l'avions filmé en train de passer du bon temps avec la partie de celle-ci restée de l'autre côté des Alpes, à Corigliano, à environ une heure de Naples, ce fut une fantastique expérience. Son grand-père Felice était présent, lui qui a grandi dans ce village avant d'émigrer dans les années 20 en Écosse. Paul est souvent allé rendre visite à ces supporters de Ferrari en Italie – « *Mais bien sûr, le meilleur reste le petit Paulo...* »

Le mardi qui a précédé le GP d'Italie, les 600 habitants du petit bourg ont participé à un dîner en l'honneur de Paul. Après tout, ce n'est pas tous les jours qu'un pilote de F1 séjourne à Corigliano. Paul passe d'ailleurs davantage de temps avec sa famille éloignée qu'avec d'autres personnes plus proches de lui – qu'avec les pilotes de F1 par exemple. Je crois que tout le monde est reparti avec le sourire ce jour-là, l'atmosphère était très spéciale.

À la différence de certains, Paul n'est pas rancunier. Je me rappelle du soir du GP de Monaco 2011, une course particulièrement électrique. Je venais juste de finir une interview de

Lewis Hamilton, dans laquelle il s'en était pris aux commissaires et avait tenté de se dédouaner en reprenant le célèbre argument fantoche d'Ali G : « *C'est parce que je suis black.* » Ce même jour, Allan McNish, qui faisait partie des commissaires, infligea une pénalité (passage par la voie des stands) à Paul. Avec mes questions dérangeantes, je n'étais pas vraiment en bons termes avec Anthony Hamilton, son manager d'alors. Au Columbus Bar, il y avait clairement la table de Di Resta/Hamilton, et celle de McNish/McKenzie. Mais la soirée avançant, nous avons finalement enterré la hache de guerre, et notre relation s'est apaisée.

En définitive, concernant Paul, je pense qu'il faut aller au-delà de ce qu'on voit à la télévision ou ce qu'on lit dans la presse. Il est affable et sympathique dans la vie. Mais il n'est pas du genre à faire semblant si quelque chose ne va pas en piste. Il est trop honnête et direct pour cela. Ce n'est pas un politicien, et vu qu'il n'est pas très volubile, les médias meublent comme bon leur semble. Certes, Paul pourrait faire des efforts pour s'arroger leur soutien quand les choses vont mal. Mais c'est son affaire, et s'il se sent en confiance au vu de ses performances, il n'y a pas lieu de s'inquiéter.

Évoluer au sein d'une écurie davantage compétitive pourrait bien entendu lui permettre de sourire un peu plus, lui qui a si souvent pâti de problèmes mécaniques cette saison. Un pilote programmé pour gagner ne peut que difficilement se satisfaire de quelques points et d'une belle régularité. Qu'on donne à Paul la chance d'œuvrer dans un *top team*, et vous verrez que c'est un jeune homme brillant, sur la piste et en dehors. **F**

**"Évoluer au sein d'une écurie plus compétitive pourrait bien entendu lui permettre de sourire un peu plus..."**





# Hungry, like a Wolff\*

\* Une vraie faim de loup

Dans une équipe regorgeant de talents et personnalités, un homme s'occupe de régler les factures. Toto Wolff évoque les objectifs de Mercedes et les siens à long terme.

TEXTE STUART CODLING PORTRAIT ANDREW FERRARO/LAT

« *Ils me prennent en photo pour Playboy,* » lance Toto Wolff aux mécaniciens Mercedes qui viennent de poser leurs outils pour observer, les yeux écarquillés, leur directeur exécutif, pour la partie commerciale, se faire tirer le portrait pour *F1 Racing* dans ce saint des saints de la F1 qu'est l'arrière d'un garage. À notre gauche, un aileron arrière, à notre droite, un fond plat ainsi qu'un aileron avant. À aucun moment le moindre de nos gestes n'a cessé d'être scruté depuis notre entrée dans cet espace confidentiel.

L'ambiance enjouée est le reflet du succès actuel de l'équipe. La dernière fois que nous avons rencontré Toto Wolff, celui-ci était avachi à côté de Ross Brawn, dans un hôtel de Bahreïn, quelque peu dépité par le manque de performance de la voiture. Brawn reste pour l'instant le patron de l'écurie, mais Wolff a été engagé pour le chapeauter par la firme à l'étoile – malgré cela, l'atmosphère de cette scène n'était pas aussi délétère qu'on pourrait le croire.

Pour le moment, chacun met de l'eau dans son vin. Il est intéressant de constater que Brawn a acquis – en raison des trois victoires obtenues depuis Bahreïn – le droit de décider du moment de son départ. Et Wolff semble s'en accommoder.

« *Nous avons réalisé un véritable bond en avant par rapport à l'année dernière,* dit-il. *On ne s'attendait certainement pas à ça en début de saison. Nous pouvons être satisfaits de ces trois victoires et quatre podiums. Mais nous visons plus haut. Nous voulons nous battre pour la victoire de façon régulière.* »

Quelles seront ses prérogatives l'an prochain ? Wolff et Paddy Lowe sont affublés d'intitulés de poste des plus modernes et pompeux : « directeur exécutif business » et « directeur exécutif technique ». Brawn conserve quant à lui le titre ringard – mais non moins clair – de « patron d'écurie ». C'est à se demander qui tient vraiment les rênes de l'équipe.

« *L'organigramme de celle-ci ne se résume pas à une seule personne,* explique Wolff. *C'est l'ensemble de notre équipe qui fait avancer les choses. Ross est maître de son destin – celui de décider s'il veut partir ou non. Je crois en un management participatif, à large échelle, qui combine l'ensemble des compétences – voilà comment je perçois notre organisation.* »

Très bien, mais il n'en demeure pas moins que Mercedes présente une hiérarchie très complexe. Ou à large échelle, si vous préférez. Et quelques fortes individualités y sévissent.

## QUI FAIT QUOI ?

Voici dans le détail la liste des responsables de Mercedes F1...

### Ross Brawn

- Team principal

### Paddy Lowe

- Directeur exécutif (technique)

### Toto Wolff

- Directeur exécutif (business)

### Niki Lauda

- Président non exécutif

### Bob Bell

- Directeur technique

### Andy Cowell

- Directeur général Mercedes AMG High Performance Powertrains

### Aldo Costa

- Directeur de l'ingénierie

### Geoff Willis

- Directeur technologie

### Ron Meadows

- Directeur sportif


« *La crainte des nouvelles organisations du travail renvoie à l'éventualité de perdre un manager devenu omnipotent – mais si vous répartissez les responsabilités horizontalement, vous réduisez ce risque. Il faut aussi prendre en compte les grands changements techniques qui se profilent. Il ne s'agit pas simplement d'intégrer une nouvelle transmission, mais de gérer un nouveau règlement technique. Pour franchir ce cap, il vous faut des gens compétents et talentueux. Avoir de fortes individualités n'est pas mauvais en soi, pour peu que celles-ci soient bien managées et que règne un certain équilibre. Le respect mutuel est important. Avoir les mêmes buts, le même timing.* »

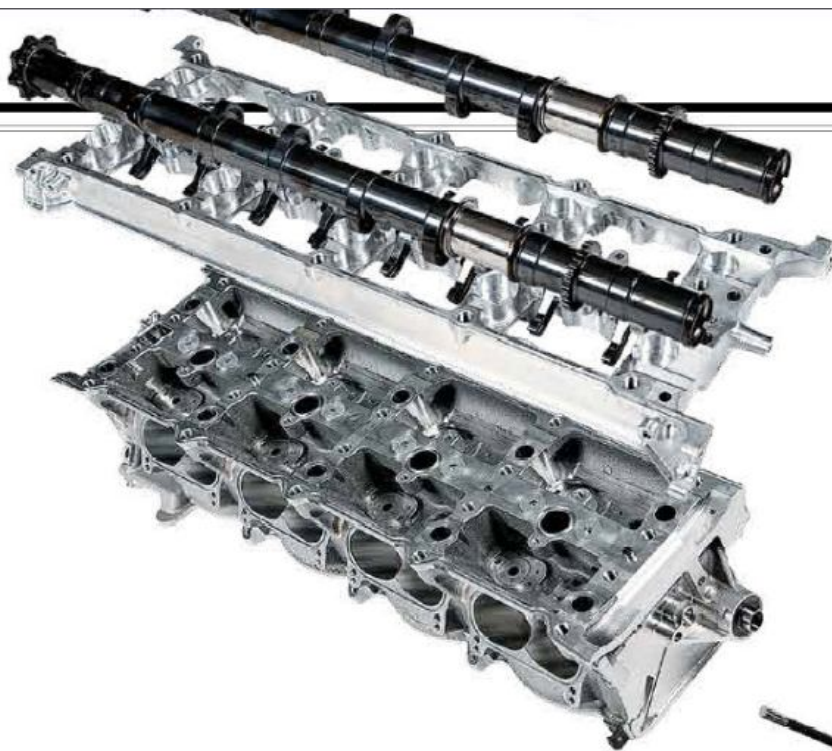
La plus grande figure dans le garage est sans contexte Niki Lauda. Le triple champion du monde passe pour un vieux réactionnaire, dont le franc-parler n'a d'égale que sa formidable influence.

« *Les gens sous-estiment le caractère de meneur d'hommes de Niki,* assure Wolff.

*J'aime travailler avec lui car il va droit au but. Il est capable de prendre du recul et d'avoir une conversation constructive. Et nous avons la même visée. Si vous avancez de solides arguments, il vous regarde droit dans les yeux et vous signifie que vous êtes dans le vrai. Peu de personnes ont cette qualité.* »

La gestion de l'équipe est très chronophage pour Wolff. À la différence de Norbert Haug, il a décidé de déléguer la partie business du programme DTM de Mercedes (« *Impossible de concilier les deux,* » dit-il). Il conserve certes un œil sur Valtteri Bottas, mais le management du jeune homme est délégué à Mika Häkkinen et Didier Coton. Ses parts dans Williams sont en attente de trouver preneur – « *Vous ne pouvez pas vous contenter de vendre à n'importe qui,* » défend-il.

Une fois que Wolff aura remis de l'ordre dans ses affaires, il pourra poursuivre sa marche vers le pouvoir. 



Ces composants exquis habillent le V8 Cosworth CA F1. Avant sa dernière course, nous explorons les entrailles un moteur capable d'atteindre...

# 20 000 t/m !

**TEXTE** JAMES ROBERTS  
**PHOTOS** RACE ENGINE TECHNOLOGY

En 1906, Ferenc Szisz remporta le premier GP de l'histoire sur les routes poussiéreuses du Mans, à la moyenne de 101 km/h. Une allure modeste, mais les pionniers qui tiraient de leurs moteurs 110 cv à 2000 t/m initiaient une ère de quête incessante de vitesse.

Un siècle durant, la construction de voitures toujours plus rapides allait porter la F1 à des sommets inimaginables. À la fin de 2005, les V10 3,0 litres hurlaient à 19 500 t/m et délivraient 950 cv.

Et ce n'était pas fini. Pour 2006, les petits V8 2,4l coïnciderent avec un moratoire sur le développement des moteurs. Le règlement étant gelé, le régime de rotation fut limité – d'abord à 19 000 puis à 18 000 t/m.

En 2014, les V6 turbos 1,6l ne viseront pas

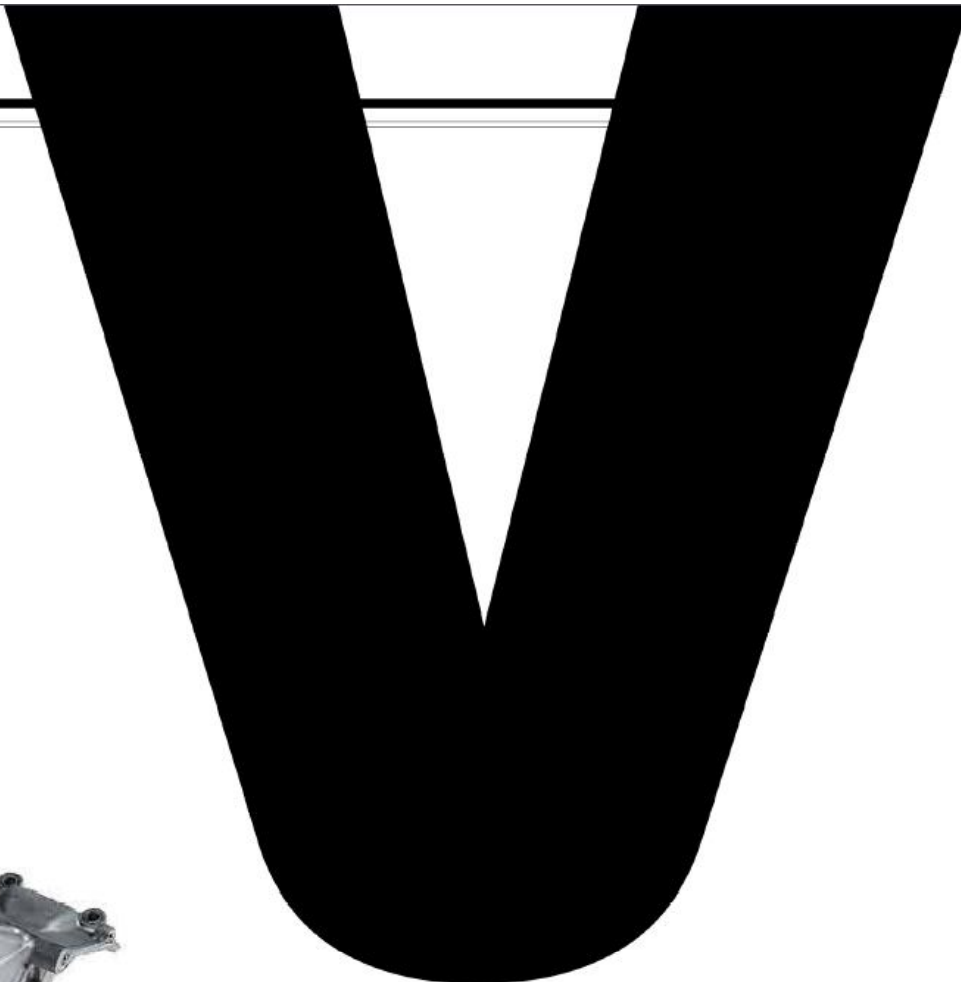
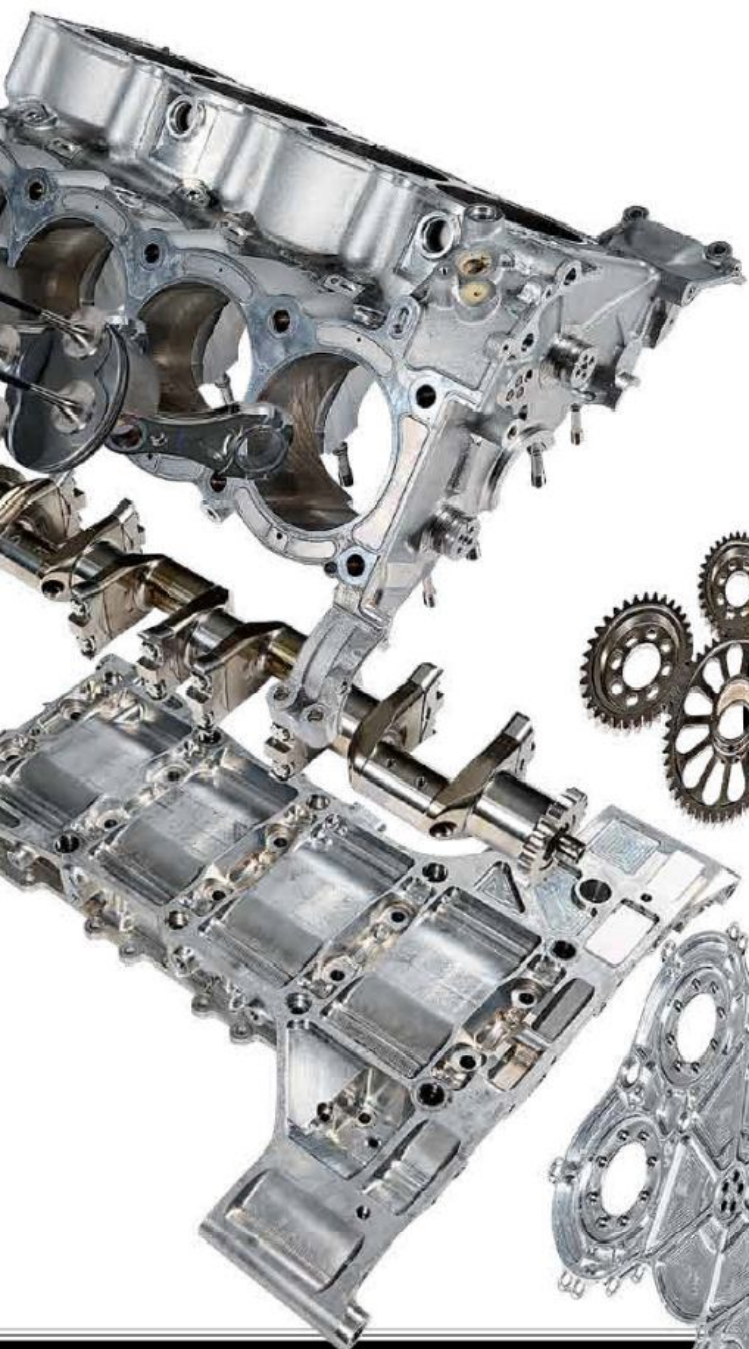
les mêmes objectifs que les pionniers car l'accent sera mis plus sur l'efficacité énergétique que sur la performance pure. Les moteurs utilisés de 2006 à 2013 sont les derniers de la génération dorée. Le V8 2,4l atmosphérique Cosworth CA de 2006, dont une version dérivée propulse les Marussia en 2013, fut le premier à atteindre 20 000 t/m sur la piste. Aucun autre motoriste n'aurait réussi à atteindre de tels sommets avant la limitation du régime moteur. Désormais, c'est sûr, personne ne le fera.

Ce moteur sera éteint pour de bon le soir du GP du Brésil, mettant un terme à un siècle glorieux en matière de vitesse. Marquons la fin de cette ère en jetant un regard détaillé sur la dernière spécification d'un moteur utilisé en GP quand la performance pure était le but ultime à atteindre... et observons comment ce cap magique des 20 000 t/m fut atteint...

## Vitesse du moteur

Le régime et la puissance grimperent durant l'ère du V10 3,0l avant le basculement vers le V8 en 2006. BMW fut le premier à toucher les 19 000 t/m en 2002 avant les restrictions qui allongèrent la durée d'utilisation et bloquèrent la course à la vitesse de rotation des vilebrequins. En 2005, tous les V10 de F1 dépassaient les 900 cv et à la fin de l'année, le Honda atteignait 950 cv.

Cosworth visa les 20 000 t/m avec son V8 2,4l pour 2006. Le CA avait le ratio alésage/course le plus extrême que Cosworth ait jamais utilisé, avec un alésage de 6 % supérieur à celui de son prédécesseur, le TJ, et une vitesse de piston de 26,4 m/sec à 20 000 t/m. L'accélération maximale du piston du CA était de 9,581 g à la vitesse maxi de 19 000 t/m, atteignant les 10,616 g à 20 000 t/m. →



COSWORTH



L'augmentation de l'alésage était un avantage mais le défi pour les ingénieurs était de brûler efficacement le mélange air/essence. Quand le ratio course/alésage diminue, il devient plus difficile d'obtenir un ratio de compression adéquat. Le front de flamme s'allongeant et le temps de combustion raccourcissant quand le régime moteur croît, Cosworth dut augmenter la pression d'essence.

« La mise en phase de l'arrivée d'essence aide la combustion, explique le directeur technique de Cosworth, Bruce Wood. Mais sur le V10, avec de plus gros alésages, la combustion n'était pas bonne. Le mélange ne détonait pas avec des pressions d'essence de plus en plus hautes. Pour respecter le règlement, nous utilisons une pression de 100 bars mais au banc d'essai, le CA a atteint 200 bars. »

Les vibrations croissent avec le régime moteur et quand le V8 a remplacé le V10, la plupart des motoristes connurent des soucis de fiabilité car le V8 n'était pas aussi équilibré. L'aide vint des goujons les plus solides du monde...

« Quand nous avons commencé à faire tourner le CA, les pompes de vidange, qui sont retenues sur le carter par des boulons horizontaux, tombaient. Les têtes d'écrou de 8 mm se détachaient du fait d'une force non équilibrée, dit Wood. Il existe maintenant des boulons sécurisés par multiphase... »

Cosworth numérote les cylindres de moteurs V8 de un à quatre en descendant le banc côté droit, puis de cinq à huit en descendant le banc gauche. Sur cette base fut utilisé un ordre d'allumage 1-8-3-6-4-5-2-7 remontant aux premiers jours des V8 de F1 avec le DFV introduit en 1967. Puis, à la fin des années 90, l'ordre est devenu 1-5-

2-6-4-8-3-7. Les performances en bénéficièrent au prix de torsions plus sévères du vilebrequin.

En outre, la conception du piston du CA fut décisive en vue d'atteindre 20 000 t/m d'entrée de jeu. Les motoristes rivaux découvrirent que le plus gros obstacle à franchir pour atteindre ces régimes très élevés ne venait pas du contrôle des soupapes, de la combustion ou des tensions mécaniques mais du piston d'alésage 98 mm

**“La mise en phase de l'arrivée d'essence a aidé la combustion.”**

lourdement chargé qui, en raison des nouvelles réglementations 2006, devait être en alliage d'aluminium.

« Nos adversaires ont eu des soucis, remarque Wood. Nous faisons tourner un moteur puis nous prélevons du métal sur la tête du piston. Des analyses sophistiquées établissent quelle température chaque

partie du piston avait atteinte. »

Ce furent cette compréhension et la recherche minutieuse des contraintes thermiques auxquelles étaient soumis les pistons qui permirent à Cosworth d'atteindre le seuil magique de 20 000 t/m.

## Architecture

La CA a une architecture traditionnelle avec un bloc conventionnel en une pièce (monobloc, combinant le bloc et la partie haute du carter de vilebrequin) depuis le haut de l'axe du vilebrequin, et un carter bas combiné à un puisard formant les chapeaux principaux de paliers. Sa culasse a des paliers d'arbres à carnes détachables, une réminiscence des blocs à poussoirs séparés.

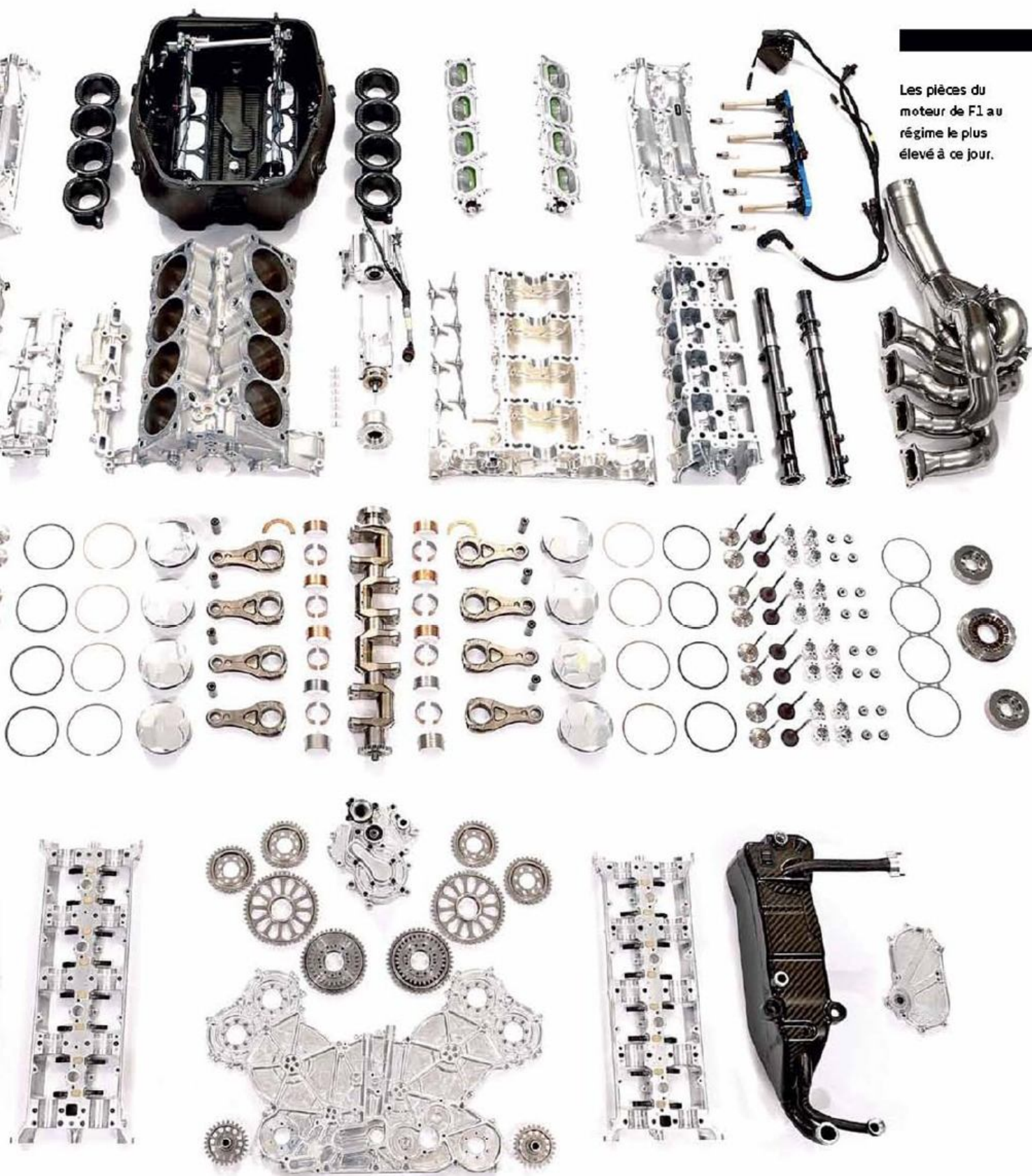
« Sous les règles de 2006, le CA avait des contraintes de poids minimum et de hauteur du centre de gravité, que les moteurs précédents →



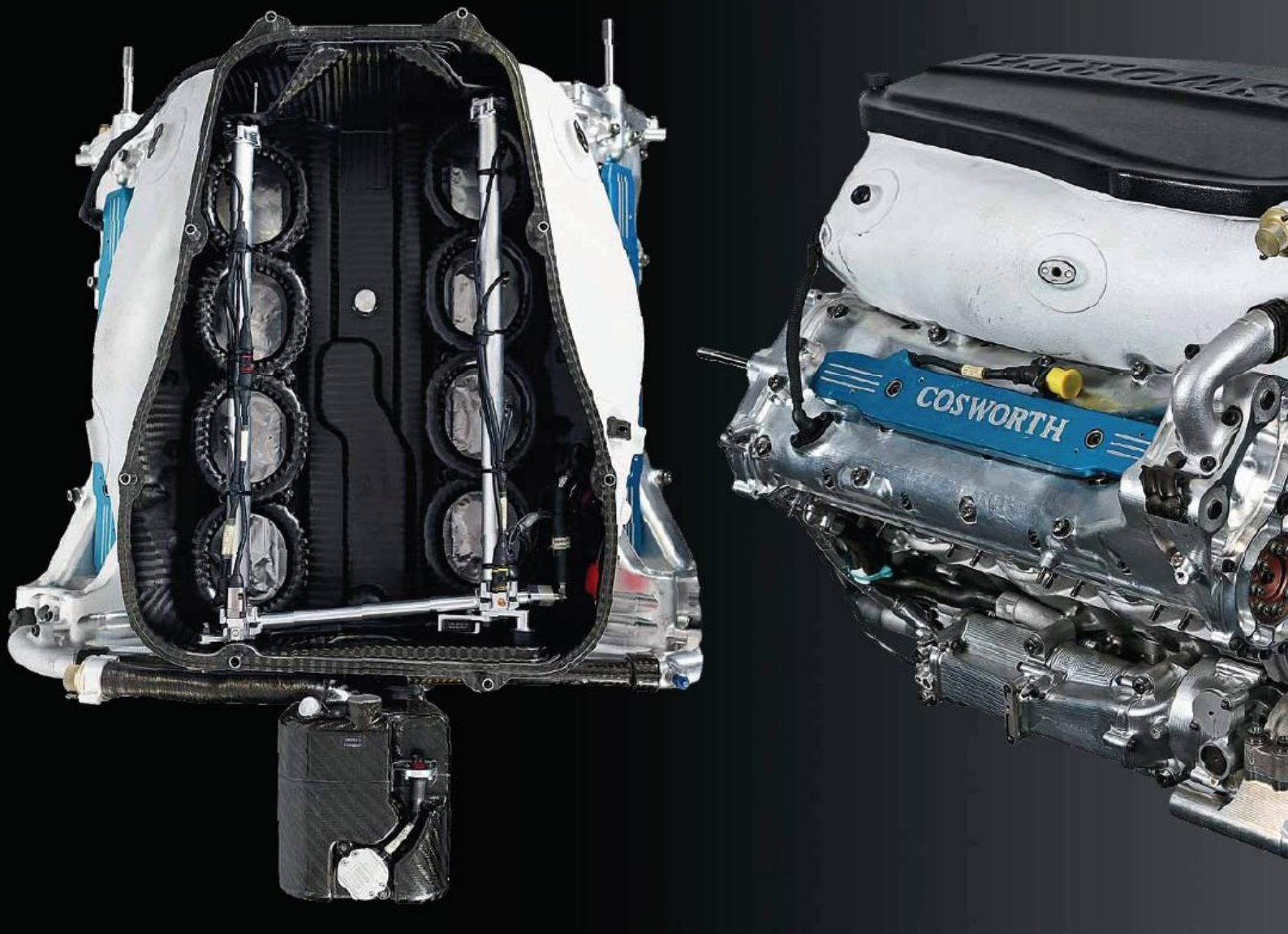
Marussia est la seule équipe à utiliser le Cosworth en 2013 et elle passera au V6 turbo de Ferrari la saison prochaine.







Les pièces du moteur de F1 au régime le plus élevé à ce jour.



*n'avaient pas, poursuit Wood. Ceci conduit à une conception plus robuste. Le CA étant dédié à la vitesse, nous avons fait avec le poids excédentaire et tout rigidifié. Compte tenu de l'objectif des 20 000 t/m, toutes les pièces en mouvement et les paliers devaient être aussi rigides que possible – sans quoi, à très haut régime, des pièces fléchissent et bougent de façon inattendue. On ne peut pas toujours prévoir ce comportement et c'est alors que les pièces cassent. »*

Le TJ pesait 93 kg et bien qu'ayant deux cylindres de moins, le CA finit au poids minimum imposé de 95 kg. Sans les règles de 2006, il aurait pesé moins de 85 kg.

### Fonctionnement du moteur

« En 2006, nous faisons pour ainsi dire ce que nous voulions car nous avions le contrôle total de l'unité de contrôle du moteur (ECU), dit

Wood. Depuis le retour du CA en 2010, nous sommes davantage limités du fait de l'ECU Standard [Ndlr : voulu par la FIA dans le but d'éliminer les aides électroniques au pilotage]. Désormais, le pilote ne peut plus accélérer à fond et laisser la voiture faire le reste. »

En 2006, Cosworth allumait le CA sur ses huit cylindres quand il tournait en overrun, accélérateur lâché, pour équilibrer le freinage ; mais l'interdiction de remettre de l'essence en course, à partir de 2010, mit fin à ce stratagème. Depuis, Cosworth a continué d'alimenter quatre cylindres, passant d'un banc à l'autre à chaque fois que le pilote lâche l'accélérateur.

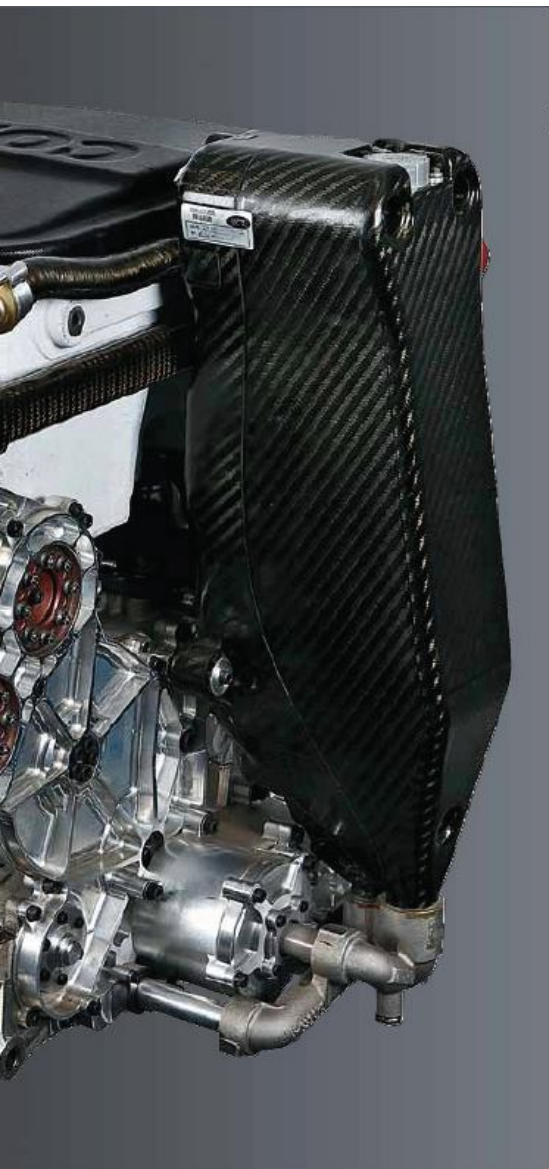
Puis le diffuseur soufflé devint un paramètre. En 2010 et en 2011, Williams utilisait le "soufflage à froid" à chaque overrun mais il n'y avait pas d'allumage associé. Le "soufflage à chaud" – qui enflamme les gaz d'échappement lors de

l'overrun, sans créer de couple moteur par la manipulation du temps d'allumage – ne fut pas introduit sur le Cosworth avant 2013, où il fut exploité en conjonction avec un SECU remanié.

« Le "soufflage à froid" nous a aidé à maîtriser les températures, ajoute Wood. Nous pensions que les nouvelles règles sur l'emplacement des sorties d'échappement pour 2012 allaient mettre fin au soufflage du diffuseur, alors nous n'avons eu recours de façon significative au soufflage ni à froid ni à chaud. Mais les équipes trouvent toujours le moyen d'utiliser la sortie d'échappement pour des gains en aéro. Nous pensions que le soufflage à chaud allait être banni pour 2013, mais les règles sont restées les mêmes et nous avons dû y passer. »

L'accent mis sur la performance aéro a souvent eu un effet de compromis sur le fonctionnement du moteur. Le point d'ébullition du liquide de refroidissement est fonction de sa pression. Plus la pression monte, plus le liquide bout à plus haute température, ce qui diminue le besoin de surface des radiateurs et aide à la performance aérodynamique. À l'époque des V10, certains systèmes furent poussés à six bars, permettant au

"Nous pensions que le soufflage à chaud serait banni pour 2013 mais finalement, nous avons dû y passer..."

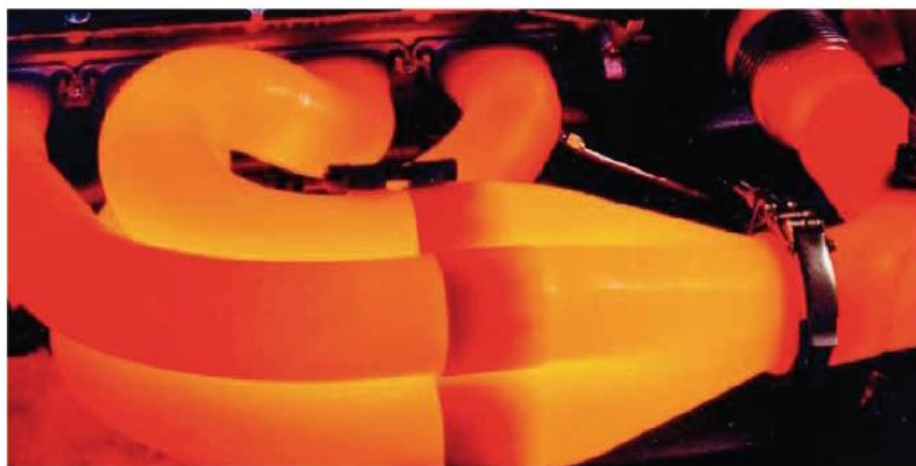


## Spécifications techniques

**Moteur** Cosworth CA  
**Architecture** V8 à 90°  
**Alimentation** Atmosphérique  
**Cylindrée** 2,4 litres (2399,875 cm<sup>3</sup>)  
**Alésage** 98 mm  
**Course** 39,77 mm  
**Régime maxi** 18 000 t/m réglementaires

**Bas moteur** Cinq paliers, vilebrequin en acier plein, quatre goujons, bielles en titane, pistons en alliage léger

**Fonderie** Bloc et culasses en aluminium sans doublure  
**Culasse** Deux arbres à cames commandés par pignons par culasse, quatre soupapes par cylindre, soupape d'admission 41,3 mm, soupape d'échappement 35 mm  
**Taux de compression** 13,3/1  
**Gestion moteur** SECU  
**Carburant** Essence sans plomb contenant 102/5,75 % de bio  
**Alimentation** Injection séquentielle  
**Puissance massique** 314,6 cv/l



liquide de refroidissement de dépasser les 140°C sans bouillir. La FIA a alors imposé une limite de 4,75 bars à la soupape de décharge du réservoir sous pression. Le CA débuta à 120°C mais en 2013, il approchait les 130°C.

« En 2012, HRT fut un bon banc de test car ils ne pouvaient descendre sous les 120°C, dit Wood. Nous leur avons dit qu'ils devraient payer pour les moteurs supplémentaires mais leurs V8s on tenu, prouvant que nous pouvions fonctionner à 130°C. On perd de la performance en faisant tourner les moteurs à plus haute température mais les équipes aiment les gains en aéro. Si on fait monter la température de l'eau sans changer l'huile, on modifie l'importance du flux de chaleur dans les différents fluides. Avoir de l'eau plus chaude n'est pas bon pour la performance, avoir de l'huile plus chaude est meilleur – sauf pour la durée de vie du moteur.

Au Canada cette année, les températures ont augmenté de 12°C le jour de la course et les voitures ont dû courir par forte température. Le CA n'est pas si sensible qu'une telle hausse le conduise à casser, mais l'usure augmente et les joints de la soupape à air ne tiennent pas aussi longtemps. »

## Développement

L'augmentation de puissance depuis 2010 est venue des progrès des carburants et des huiles. En 2006, Williams avait un contrat avec Petronas mais depuis 2010, le CA a tourné exclusivement avec de l'essence BP et de l'huile BP/Castrol. En 2011, environ 5 cv furent trouvés via le développement de l'essence et 2,5 par l'huile.


« L'essence et l'huile collaborent à la vie du moteur en évitant les dépôts qui dégradent leur performance. C'est un point sur lequel nous avons travaillé pas mal pendant la vie du CA, dit Wood. Un CA perd environ 9 cv au long d'une vie de 2189 km. On fait beaucoup pour que la chambre de combustion et le piston restent propres. Avant, le piston était bruni à la fin de sa vie ; désormais, il est aussi brillant qu'un neuf. Les détergents des essences et les composants des huiles y aident et c'est un avantage d'avoir un seul fournisseur pour les deux.

Si nous avons les ressources pour faire tourner un banc 24 heures par jour, comme certains de nos rivaux, nous aurions pu trouver 5 à 10 cv depuis 2010. Il y a encore du potentiel,

aussi, dans la boîte à air et les systèmes d'échappement. »

Cosworth a déniché 40 cv supplémentaires depuis 2010, conséquence du travail sur le schnorchel de la boîte à air et l'échappement, qui sont en dehors de la zone d'homologation.

Le moratoire sur le développement des moteurs a fait que la puissance ne fut pas le facteur majeur de différenciation entre les équipes. Celles-ci recherchent des compromis sur la performance du moteur en utilisant des liquides de refroidissement plus chauds ou en exploitant la décharge de gaz d'échappement pour réaliser des gains en aérodynamique. Le moteur a été laissé en sommeil ces sept dernières années quand l'aéro est devenue reine en F1.

Le développement des moteurs pourrait être la clé de la hiérarchie en F1 l'année prochaine, mais les nouveaux V6 vont d'abord cibler l'efficacité. Il est peu alors probable qu'on revoie la guerre des moteurs qui caractérisa le premier siècle de la course automobile. Le Cosworth CA aux 20 000 t/m restera le dernier symbole d'une quête libre de la vitesse et de l'exploitation qui mena les moteurs vers une nouvelle frontière. 



PRÉSENTE  
LA (TRÈS) GRANDE  
INTERVIEW

Gary Anderson

“Je revois Alain Prost et Cesare Fiorio, de Ferrari, devant notre garage, se demandant comment nous faisons avec le matériel que nous avons chez Jordan. Un moment très agréable !”

Il a réparé des tracteurs puis œuvré chez Brabham et Jordan. **Gary Anderson** aide aujourd’hui la BBC à expliquer de grandes idées avec des mots simples.

INTERVIEW MAURICE HAMILTON PORTRAITS SAM BLOXHAM/LAT

**U**nis par des racines nord-irlandaises et par l’amour du sport, Gary Anderson et votre serviteur sont amis depuis fort longtemps. Nos chemins divergent lorsqu’on aborde la technique de la F1. C’est pourquoi connaître Gary est un avantage indéniable lorsque les subtilités doivent m’être expliquées dans un langage qui m’est accessible.

Gary a élevé cette faculté à un niveau professionnel pour le compte de la BBC. Basées sur une expérience colossale, ses interventions font autorité : il a conçu et assemblé sa propre F3 – qui a remporté le titre ; il a été mécanicien en F1 puis directeur technique de Jordan et de Stewart GP. Il faudrait de nombreux déjeuners pour passer en revue un CV épais comme un annuaire. Nous verrons bien où notre conversation nous mène alors que nous nous retrouvons au restaurant Fox, à Farthinghoe, dans le Comté de Northampton. Le lieu est approprié pour une relation née il y a près de 40 ans, alors que nous partageons une bière accoudés au bar...

**Gary Anderson :** J’ai apporté quelques photos. Te souviens-tu de celle-ci ?

**F1 Racing :** Oui. Nürburgring 1974 – le vrai Nürburgring, bien sûr. Je tentais de percer dans le



journalisme et tu étais mécanicien chez Brabham. Nous nous étions rencontrés pour la première fois quelques mois avant le GP de Monaco. J’étais au bar le Tip Top, en train de faire durer une bière toute la soirée. Beaucoup de mécaniciens étaient là. J’ai toute de suite reconnu ton accent d’Irlande du Nord et je me suis dit : « *C’est mon gars !* » J’ai expliqué que je voulais écrire un article sur les mécaniciens car c’était un sujet que personne ne couvrirait à cette époque.

**GA :** C’est exact. On était à des années-lumière de la couverture qu’on peut trouver de nos jours.

**F1R :** Tu m’as présenté “Le Vicaire” – Bob Dance, le chef mécanicien de Brabham – qui m’a suggéré de venir le voir à Brands Hatch. Nous avons convenu que je vous suivrais au Nürburgring.

J’étais un peu inquiet que Bernie Ecclestone [patron de Brabham à l’époque] ne s’interpose, mais tu m’as dit : « *Ne t’inquiète pas, ça ira, je vais lui parler.* » Tu t’entendais bien avec Bernie. Parle-moi de l’entretien d’embauche inhabituel que tu as passé pour travailler pour une écurie de F1...

**GA :** Je construisais des F3 pour Brabham et Bernie m’a demandé si je voulais travailler pour son équipe F1. Bien sûr que oui ! Il a montré le V8 Ford DFV et a dit en plaisantant : « *Pouvez-vous le mettre dans le camion ?* » Ce que j’ai fait !

**F1R :** Tu as porté un moteur à toi seul...

**GA :** Oui. J’étais embauché en F1.

**F1R :** Ça nous ramène à 1974, en Allemagne. Tu m’as présenté à Bernie, il m’a dévisagé et a dit que c’était bon. J’avais sa “bénédiction”. Ce fut un week-end fantastique pour moi, je suis resté avec vous du début à la fin.

**GA :** L’écurie avait fait le voyage dans un fourgon Transit, c’était horrible. Et puis il y avait cet énorme poids lourd argenté, le premier camion articulé en F1 – mon premier boulot a été de le convertir en un camion adapté à la course automobile. Il m’a fallu trois mois. Le châssis n’était pas très rigide et quand on chargeait les voitures avant d’avoir fermé les portes coulissantes, elles →



ne se fermaient pas ! Nous avons dû le désosser et monter une cuisine à l'avant, une pièce pour toute l'équipe – environ huit personnes – pour qu'on puisse se restaurer. C'était un luxe inédit en F1.

**F1R** : Tu travaillais sur la voiture de Carlos Pace à l'époque. Vous n'étiez que tous les deux, non ?

**GA** : Il y avait moi et John Salmon. L'un était en charge de l'avant, l'autre de l'arrière. Derrick Walker et Terry Day travaillaient sur l'auto de Carlos Reutemann. Le Vicaire supervisait le tout et Richie Butler, qui était notre chauffeur routier, faisait des petits boulots – les pneus par exemple.

On n'était pas nombreux et il y avait une grande solidarité ; quand l'un d'entre nous avait un problème, tout le monde mettait la main à la pâte. J'ai aidé March à réparer la F1 que Vittorio Brambilla avait détruite à Watkins Glen. J'ai aidé Lotus à changer le moteur de sa 72, au Nürburgring. C'était une époque très agréable.

**F1R** : Si quelque chose était cassé, vous le répariez au lieu de le remplacer.

**GA** : Nous étions obligés, car nous n'avions pas de pièce de rechange. Il fallait en créer une nouvelle ou rafistoler la première.

**F1R** : Ça te correspondait bien, tu avais cette mentalité en toi.

**GA** : C'était parfait pour moi car je voulais apprendre. Une nuit, je suis allé voir Gordon Murray [le concepteur de Brabham]. Je ne savais pas comment régler une suspension ni tout ce genre de chose et je lui ai demandé à quoi ça servait.

C'était bien d'apprendre, surtout quand ça vient de quelqu'un d'aussi intelligent qui sait si bien expliquer les choses. C'était un mentor fabuleux.

**F1R** : Quel était ton bagage lorsque tu es arrivé en F1 ?

**GA** : Hummm... rien en termes de course. Lorsque j'ai quitté l'école, j'ai commencé par réparer des lave-vaisselles. Mon second boulot est le meilleur que j'ai jamais eu : je travaillais dans une usine de confection, on était quatre mecs pour 90 nanas. À 16 ans, c'était génial. Je faisais la maintenance des machines à coudre, les filles fabriquaient les T-shirts.

**F1R** : On imagine que tu en as appris pas mal sur la vie...

**GA** : Sans aucun doute ! Puis, j'ai vendu des voitures Hillman et des tracteurs Massey Ferguson. C'est là que j'ai appris l'essentiel de ce que je savais. C'était super car les tracteurs sont des engins fantastiques du point de vue technique. Les systèmes hydrauliques n'ont aucun équivalent. Ce sont de méga pièces d'un kit.

**F1R** : Qu'as-tu fait après ça ?

**GA** : J'ai travaillé pour une entreprise qui fabriquait des panneaux de particules. Ils avaient une machine qui recouvrait les panneaux de feutre – on les utilisait pour les toits. Ils avaient ces énormes presses avec deux béliers pour appliquer la pression et fabriquer les panneaux. Les béliers faisaient 70 cm de diamètre et le tout était chauffé par de la vapeur d'eau. Chaque bélier avait un immense joint d'étanchéité, mais s'il y avait une fuite, il fallait entrer au beau milieu de la presse. On devait porter des combinaisons en

amiante car la température était de 100°C et on ne pouvait y rester que dix minutes avant d'étouffer.

On reposait sur les coudes, on poussait les béliers. On était deux, les chevilles attachées, ton collègue devait te tirer hors de la bête car on ne pouvait pas y arriver par nos propres moyens.

**F1R** : Ça ressemble à un boulot de l'âge de pierre...

**GA** : C'était il y a très longtemps. Un jour, je tentais de réparer un bélier lorsque j'ai senti quelque chose d'étrange. Soudain, la tête de la presse montait ; par petites secousses, un centimètre à chaque à-coup, mais ça montait et il n'y avait plus beaucoup de place. J'ai crié pour que mon équipier me sorte de là. Pas de réponse, il était sorti fumer une cigarette. J'ai hurlé. Quelqu'un d'autre est arrivé, a attrapé la corde et m'a tiré en arrière. Il s'en est fallu de peu. C'est à cet instant que j'ai décidé de retourner en Angleterre. C'était un mercredi. Je suis rentré chez moi et j'ai dit à ma mère que j'avais démissionné le samedi.

**F1R** : À 20 ans, tu n'avais pas de projet précis ?

**GA** : Une connaissance d'un copain m'a trouvé un petit boulot. Je devais conduire une benne sur un chantier de construction. Je me suis dit : « Je peux faire ça chez moi. » Je suis allé dans une agence de recrutement où j'ai trouvé un emploi chez Bluebird Motors, à Sevenoaks. Il y avait là un gars dont le père dirigeait Motor Racing Stables, à Brands Hatch. Ce type partait pour Brands Hatch et il m'a demandé si je voulais venir. J'y suis allé et j'ai vu qu'il cherchait un mécanicien pour les Formule Ford. Et voilà, j'ai travaillé pour cette boîte jusqu'à ce que j'entende dire que Brabham cherchait quelqu'un pour construire ses F3 et les vendre. C'était en 1972, environ six mois après que je sois arrivé en Angleterre. Pour fixer un tarif, ils avaient besoin de quelqu'un qui construise la voiture de 1973 et de savoir combien de temps cela prendrait. Il m'a fallu 40 heures. Ils ont fixé le prix du châssis à £4.000, mais personne d'autre ne pouvait faire le boulot en 40 heures.

**F1R** : Bernie n'a pas dû être très impressionné.

**GA** : Il ne l'était pas car il fallait 60 heures à tous les autres et il perdait de l'argent avec moi car je



Avec Eddie Jordan avant le premier GP de l'équipe, celui des USA en 1991.



"Si quelqu'un avait un problème, tout le monde s'y mettait. J'ai aidé Lotus à changer un moteur au Nürburgring..."

montais l'auto trop rapidement.

**F1R** : Mais il a dû être suffisamment impressionné pour te faire passer le test du DFV. Et te voilà subitement en F1.

**GA** : À partir du GP d'Espagne 1973, j'ai travaillé sur la troisième voiture, une Brabham BT37 pour Andrea de Adamich. Steve Roby était le mécanicien n°1, j'étais son lieutenant. Nous amenions la BT37 sur les circuits à l'aide d'une remorque. Nous sommes arrivés à Monaco et avons subtilisé des panneaux de signalisation de la police pour garer notre matériel à côté de l'hôtel. Le lendemain matin, un marché s'était installé – ils vendaient des choux autour de notre BT37 !

**F1R** : Puis, tu as décidé de construire ta propre F3, l'Anson. Comment as-tu mis ce projet sur pied ?

**GA** : Lorsque j'étais à Brands Hatch, je travaillais avec Bob Simpson. Je dormais dans un Transit car je n'avais nulle part où aller. Et puis j'ai eu un petit accident avec une Vauxhall 201, qui a désolidarisé l'essieu avant du Transit. Je n'avais plus de chambre. J'ai téléphoné à Bob et j'ai emménagé dans la boucherie familiale, à Swanley. Je suis sorti avec sa sœur, Jennie [que Gary a plus tard épousée]. Bien plus tard, on a commencé à parler de construire l'Anson, qui était un mélange de nos deux noms.

**F1R** : Construire sa propre voiture est un sacré travail. Était-ce plus difficile que prévu ?

**GA** : On a eu la chance que Bob travaille pour Tyrrell. Certains de ses gars venaient nous donner un coup de main. Je faisais la même chose pour Brabham. Ça ne m'a jamais fait peur. Il faut simplement réfléchir avant de s'engager, et pas après.

Le plus grand choc, c'était le coût pour être compétitif. On ne s'était jamais vraiment penché sur la question. L'entreprise a donc usiné des pièces pour la F1. On a fait quelques Alfa Romeo, construit le châssis en carbone et les jupes coulissantes, les suspensions. Puis, nous avons eu l'idée de construire une F3 et de la mettre en vente. Mais le début des années 80 était le pire moment pour monter une entreprise. Le taux de l'emprunt était de 15 à 18 % et il fallait un prêt pour construire et vendre les voitures.

**F1R** : Combien de voitures avez-vous construit ?



Michael Schumacher a débuté en F1 sur la Jordan 191 conçue par Gary Anderson. Il abandonna au premier tour sur une casse d'embrayage.



Son premier job en F1 : mécano de la troisième Brabham en 1973.

**GA** : Environ 30 au total. 1983 a été notre meilleure année. La construction n'était pas facile, mais on en a vendu 20. La réglementation avait changé et nous devions partir d'une feuille blanche. Notre carnet de commandes est resté vierge jusqu'en novembre, puis nous les avons vendues l'une après l'autre. C'était dur car il fallait emprunter de l'argent, ce qui était très cher. Mais ça valait le coup car nous avons gagné quelques championnats européens.

**F1R** : Au beau milieu de tout ça, je me souviens que tu as travaillé pour McLaren. Ça devait être très différent de Brabham.

**GA** : Oui, c'était après ce que l'on peut appeler la première période Anson. J'ai beaucoup appris au contact de Gordon Coppuck [concepteur de McLaren]. Il avait une vision des choses très différente de Gordon Murray. Coppuck était un très bon ingénieur qui pensait toujours au présent alors que

Murray était plus audacieux.

**F1R** : Tu as fait un crochet par Ensign F1 puis gagné le championnat de F3000 avec Roberto Moreno et l'écurie Bromley Motorsport. Comment ta relation avec Eddie Jordan a-t-elle démarré ?

**GA** : J'étais chez Reynard, où je concevais la F3000 de 1990, et Eddie faisait justement rouler des Reynard. Il m'a demandé de concevoir et d'assembler une F1 et j'ai dit : « Tes fou ! Hors de question. J'ai un bon job chez Reynard et je suis heureux. » Il m'a rappelé, a parlé à Jennie. À eux deux, ils m'ont convaincu. Même dans mes rêves les plus fous, je n'aurais jamais imaginé ça.

J'ai débuté avec Eddie en février. Il m'a dit qu'il y avait un bureau de design et tout ce qu'il fallait. J'y suis allé, c'était vide ! Je me suis retrouvé planté là, tout seul, pendant un mois et ma première mission était de construire le bureau dans lequel nous allions travailler. J'ai fait venir Andrew Green et Mark Smith avec moi, en provenance de Reynard. Nous sommes partis de zéro.

**F1R** : C'était le balbutiement de la CAO [Conception Assistée par Ordinateur] ?

**GA** : Oui, en 2D. C'était comme une planche à dessin sans la gomme, il était impossible d'effacer ! Nous avons finalisé trois réglages et avons commencé le design de la voiture. J'ai fait le châssis, le travail en soufflerie et sur la carrosserie. Andrew a fait les suspensions, Mark la boîte de vitesses et l'installation du moteur. On n'était que tous les trois. Un jour, Eddie est arrivé en disant qu'il avait

l'argent pour la fabrication.

**F1R :** La Jordan 191 était époustouflante de simplicité. C'était ce que tu recherchais car tu n'aimais pas les astuces tordues.

**GA :** Nous n'étions pas assez futés pour faire des choses compliquées. On s'en est tenu aux fondamentaux et à les faire marcher. Notre châssis était plus haut que la plupart des autres. Nous avions une suspension à pousoirs, en carbone, alors que personne d'autre n'en avait. Était-ce une astuce ? Je ne sais pas ce que ça veut dire en F1. Notre voiture fonctionnait en accord avec toutes nos exigences après seulement quelques jours de travail en soufflerie, étalés sur un mois, quand des écuries la faisaient tourner cinq jours sur sept. On ne faisait que ce que l'on pouvait se permettre de faire, avec nos moyens.

La 191 était une bonne voiture. Tous ceux qui l'ont pilotée l'ont aimée. Le premier test majeur a été fait au Paul Ricard, début 1991, avec toutes les écuries. Un soir, Alain Prost et Cesare Fiorio [patron de la Scuderia Ferrari] étaient debout devant notre garage à se demander comment nous faisions avec le matériel que nous avions. C'était un moment très agréable.

La vérité est que l'auto était probablement plus compétitive que ce que nous étions intelligents. Nous n'avons pas pu en tirer la quintessence en toutes occasions. Ce fut une bonne saison, mais elle aurait pu être significativement meilleure.

**F1R :** La période Jordan a été assez intense ; comment la perçois-tu dans sa globalité ?

**GA :** Comme une gigantesque phase d'apprentissage. C'était fabuleux de partir de rien. Les Jordan de 1991, 94 et 97 sont les voitures dont je suis le plus fier.

**F1R :** Quelle comparaison fais-tu avec l'ère Stewart GP ? Je pense plus à Jackie qu'à l'époque Ford/Jaguar qui s'en est suivie.

**GA :** Lorsque je suis parti de Jordan, j'avais des offres de plusieurs écuries. Jackie m'a appelé et tout s'est bien goupillé. Il m'a dit qu'il voulait que je sois son directeur technique. Il avait mis un avocat à mon service, en plus du sien. Ça a vite été plié. Je ne n'y ai pas réfléchi à deux fois, rien n'a circulé sous le manteau. C'est comme ça que j'aime travailler. Jackie savait ce qu'il voulait, il comprend la course et sait quand vous essayez de le rouler dans la farine. Il sait quand vous travaillez même si les résultats ne suivent pas. C'était très différent d'Eddie.

Avec Jordan, quand on passait un mauvais week-end, Eddie se cachait. Dans le cas contraire, il était là, pimpant. On faisait le tour de l'usine à motiver l'équipe et à lui montrer les projets en cours.



Anderson et son patron, Jackie Stewart, du temps de Jaguar : "Il sait que vous travaillez même si les résultats ne suivent pas."

"On a fait la Jordan 1991 à trois. Cela n'est possible que quand on ne peut faire qu'avec ce qu'on a."

Eddie ne reconnaissait pas les gens alors que Jackie connaissait les 200 employés par leur nom, celui de leurs épouses, s'ils avaient des enfants et s'ils avaient eu la grippe la semaine d'avant. Je ne critique pas Eddie, mais ce sont deux personnalités très différentes. C'est fabuleux de travailler avec Jackie. Quand il a vendu son écurie à Ford, je me suis dit que c'était une bonne idée, mais je n'ai pas pu cohabiter avec les gens qui arrivaient.

**F1R :** On ne t'a pas vu pendant un moment et soudain, tu es devenu l'un des nôtres, un membre des médias. As-tu commenté des courses avant de réaliser des interviews ?

**GA :** La chaîne de télévision publique irlandaise, RTÉ, m'a appelé. J'ai fait des interviews et ils ont trouvé que j'expliquais bien les choses. Ils m'ont demandé si j'étais intéressé car leur audience chutait et ils ne savaient pas à quel saint se vouer. Ils m'ont dit que je pouvais plus ou moins faire ce que je voulais en termes de couverture technique car c'est un domaine dont ils n'avaient pas l'expertise.

Imola a été ma première course. J'ai expliqué des

choses depuis l'allée des stands. C'était plus de la radio car nous n'avions pas de camera. Je regardais les images télévisées et j'expliquais ce que je voyais sur une voiture. J'ai fait quatre ou cinq courses.

L'année suivante, Setanta a acheté les droits et j'ai continué avec eux. C'était sympa, j'allais sur tous les GP européens et quelques autres lointains. Ils ont commencé à avoir des problèmes financiers après avoir acheté des droits pour le football alors qu'ils ne pouvaient pas se le permettre.

Fin 2009, les gens de Star Sports m'ont appelé pour savoir si leur projet me convenait ; c'était parfaitement le cas car je commençais à mettre sur pied un projet pour ma fille. Avec Setanta, j'allais à Dublin tous les week-ends et le projet en aurait souffert si j'avais continué. Avec Star Sports, j'étais à Londres les samedis et dimanches. La seule course que nous avons fait en direct sur place, c'était Singapour et ça a très bien marché.

**F1R :** Tu as semblé prendre tes fonctions avec aisance...

**GA :** J'ai aimé cette expérience dès le début car



nous avions un grand soutien du public. Michael O'Carroll était le producteur pour la RTÉ. C'est un type bien et sa théorie est que si vous faites en sorte qu'une femme soit heureuse en regardant une course à la télévision, alors elle laissera son mari la regarder. Mais si elle s'ennuie, elle ira faire du shopping ou que sais-je, qu'il le veuille ou non. À l'aéroport, sur le chemin du retour du GP de Belgique, une femme qui avait dans les 50 ans m'a accosté : « *Je veux vous remercier pour tout ce que vous faites car je détestais les sports mécaniques et maintenant j'ai l'impression de les comprendre suffisamment pour les aimer. Je suis une plus grande passionnée que mon mari !* »

**F1R** : C'est génial d'entendre de tels témoignages.

**GA** : Tout à fait. Et après deux ans avec Star Sports, la BBC m'a demandé de la rejoindre. J'ai toujours eu le sentiment que si vous êtes impliqué dans les médias, vous souhaitez travailler pour une entreprise comme la BBC car c'est le summum en Angleterre. Cela étant dit, je pense que la BBC sous-estime l'attraction que le public a pour tout l'aspect technique.

**F1R** : S'ils sont comme moi, ils veulent qu'on leur explique les choses avec un langage simple.

**GA** : C'est exact. J'ai quitté l'école à 15 ans et je n'ai jamais utilisé ce que l'on pourrait qualifier de mots savants. Ça a tourné en ma faveur car j'explique les choses comme un profane. Les techniciens comprennent les explications d'un profane tandis qu'un profane ne comprendra pas la technique. Pourquoi faire compliqué quand on peut faire simple ?

**F1R** : L'aérodynamique est un domaine qui a vraiment besoin d'être décortiqué. Le profane sait que l'air passe sous la voiture, mais c'est tout. Tu nous expliques l'effet de ceci si on teste cela.

**GA** : C'est l'objectif. L'air a toujours enveloppé une F1, il vous appartient de l'utiliser ou non. Certaines F1 le font mieux que d'autres. Il n'y a rien de nouveau, c'est juste qu'il faut mieux appréhender cet aspect. Être capable de transmettre mon savoir d'une manière simple est très important à mes yeux.

**F1R** : Expliquer ce que tu fais un papier et un stylo en main, ce n'est pas sophistiqué... mais ça marche.

**GA** : C'est parce que c'est limpide. Dans les magazines, ça peut être plus détaillé car les gens qui les achètent sont très intéressés par ce sport.

**F1R** : C'est comme ça qu'on a démarré en 1974. Moi essayant de percer dans le journalisme et pensant qu'il était impossible de se rendre sur une course avec une écurie de F1 pour écrire un reportage sur elle, et toi aidant à simplifier les choses.

**GA** : Ça a bien marché pour tous les deux.

**F1R** : Oui. Merci Gary ! 🏁



Maurice Hamilton et Gary Anderson se remémorent le bon vieux temps. Le patron de l'équipe Mercedes, Ross Brawn, répond à Anderson, consultant technique de la BBC à Sepang en 2012 (en bas).



STEVE ETHERINGTON/LAT - ARCHIVES LAT

VOUS POSEZ LES QUESTIONS

# Max Chilton

Pas facile de lutter et remporter des bagarres dans le fond du classement ou personne ne vous voit. Mais l'arachnophobe pilote Marussia croit fermement pouvoir remonter le peloton...

TEXTE STUART CODLING PORTRAITS GLENN DUNBAR/LAT

**On pourrait entendre** une mouche voler dans le bâtiment Marussia, là-bas tout au bout du paddock de Yeongam. Seuls les plus volontaires des journalistes de F1 ont le courage de visiter ce coin reculé de Corée du Sud, et nous trouvons le coéquipier de Jules Bianchi affalé sur une chaise après avoir terminé ses devoirs d'après séance d'essais avec la presse en un temps record.

Dehors, la soleil de la fin d'après-midi se reflète sur la mer. Seul le tintement d'une cuillère à thé interrompt le calme. Max est réputé pour faire les choses simplement. Pas d'entourage ni de caprices façon rock star. Il a financé sa première saison de F1 en vendant des parties de lui-même, et mène sa carrière comme une entreprise : avec soin, efficacité, ambition. Vous aurez plus de chances de le trouver à l'aéroport attendant un vol EasyJet que commandant du champagne au bar.

Avec devant lui les cartes sur lesquelles vos questions sont inscrites, les yeux écarquillés en mesurant la pile et son préparateur physique pour seul témoin, il se jette à l'eau...

**Qui est le meilleur pilote : vous ou votre frère Tom qui court en WTCC ?**

*Andrew Creed, Royaume-Uni*

C'est sans doute la question qu'on m'a le plus posée... Tom est très bon en voitures de tourisme car il fait ça depuis 12 ans. Il sait donc comment gérer le transfert de masses. J'ai piloté des voitures beaucoup plus dépendantes de l'aéro, et suis donc plus rapide en monoplace ; il l'est plus dans une auto fermée et je le suis probablement plus sur un kart car je suis plus léger. Disons ça comme ça !

**Pourriez-vous décrire Graeme Lowdon, le PDG de Marussia, en trois mots ?**

*Zacharie Duval, France*

Nordiste, amical et amusant.

**Qu'avez-vous le plus et le moins apprécié en F1 jusqu'ici ?**

*Sam Crown, Royaume-Uni*

Ce que j'ai le plus apprécié, c'est de piloter en

course. J'en rêvais depuis des années, et c'est devenu possible en Australie. Je n'oublierai jamais cette première course. Quelques courses ont été très sympa, Monaco et Singapour étant particulièrement bonnes. Le moins ? Je ne suis pas quelqu'un de négatif, il m'est donc difficile d'y penser... Mais quand on pense être ans un très bon tour qualif et que quelque chose survient que l'on ne peut contrôler, un drapeau jaune par exemple, c'est assez frustrant.

**Le fond de grille, c'est aussi yachts et jets privés, ou classe éco et taxi ?**

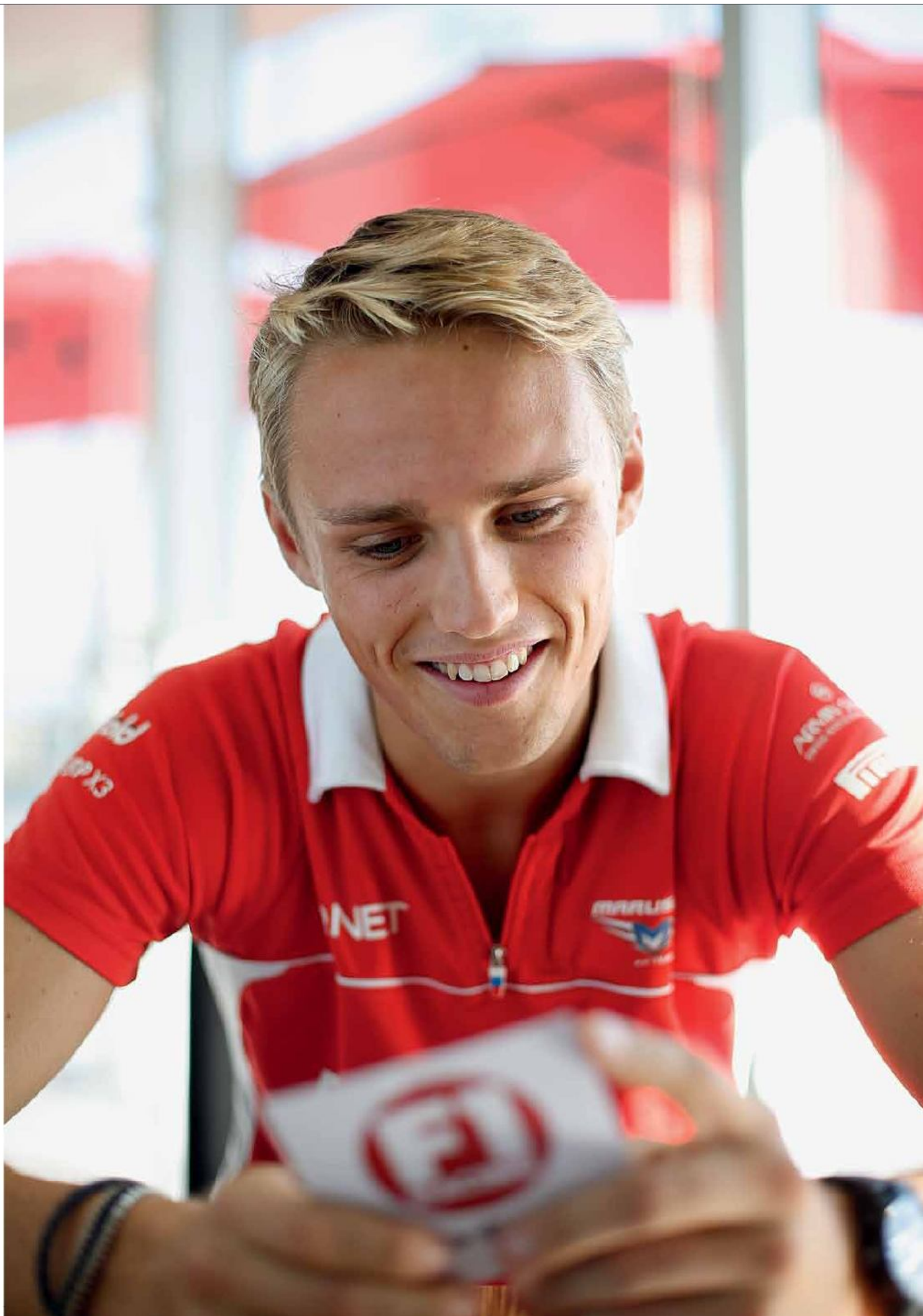
*Michael Ianniello, Australie*

Deuxième proposition, clairement. Mais un jour, peut-être...

**Pensez-vous avoir fait ce qu'il fallait pour vous assurer un volant l'année prochaine ?**

*Rachel Oliver, Royaume-Uni*

Oui. Je pense avoir montré que je sais piloter une F1 et la ramener à bon port. Je fais tout →



ce que l'équipe veut que je fasse. Il y a quelques points sur lesquels je dois travailler mais c'est normal pour un rookie.

**Pink Floyd, Led Zeppelin, Black Sabbath, Def Leppard, Status Quo : quel est votre groupe préféré ?**

*Ara Arzumanyan, Arménie*

Bon, vu que je vais au mariage de Rick Parfitt Jr la semaine prochaine, je dirais Status Quo.

**À l'exception de Spa et Suzuka, vous avez terminé chaque course mieux placé qu'au départ. C'est le meilleur score de 2013, mais êtes-vous satisfait de votre saison ?**

*Ales Norsky, États-Unis*

C'est clairement positif. Évidemment, finir mieux placé qu'au départ est plus ou moins facile suivant où l'on se trouve sur la grille ; si une ou deux voitures abandonnent devant, ça fait déjà deux places de gagnées. Donc ça ne me paraît pas fabuleux, mais c'est quelque chose que les autres n'ont pas fait. Je le prends comme ça.

**J'ai suivi votre fabuleuse qualification à Spa depuis les tribunes. Vous êtes-vous dit : « Yes we can » ?**

*Billy Egerton, Irlande*

Oui ! On savait que certains ne s'en sortiraient pas bien dans ces conditions, donc à partir du moment où on sortait au bon moment – ce qu'on a fait –, on avait une chance. C'était une belle réussite pour Marussia d'avoir ses deux voitures en Q2 car ça ne lui était jamais arrivé.

**Selon la rumeur, vous auriez pu piloter une Ferrari 312 lors d'une manifestation historique, mais Ferrari a refusé.**

**Comment l'avez-vous pris ?**

*Vaishali Dinakaran, Inde*

Ça ne s'est pas tout à fait passé comme ça. Je devais piloter la Ferrari de Niki Lauda pour un reportage de Sky TV mis ils n'ont pu fournir la boîte de vitesses. C'était décevant, mais j'espère avoir une autre occasion.

**Est-il frustrant, quand on est près de dépasser la voiture de devant, de recevoir un drapeau bleu et devoir en laisser une autre vous prendre un tour ?**

*Geoffrey Foster, Royaume-Uni*

Oui, c'est frustrant quand on est en pleine bagarre, mais ça fait partie de la course. C'est un peu énervant, quand on vient des formules junior. Quand on roule devant, on ne s'occupe jamais des drapeaux bleus. C'est dommage car on a le sentiment d'être impliqué dans la plus belle bagarre en piste, mais elle ne passe sans doute même pas à la télé. On ne veut rien risquer de faire qui puisse



“Le succès, pour moi, est d'avoir fini toutes les courses jusqu'ici. C'est un signe positif quand la voiture voit l'arrivée tout en restant rapide.”



changer l'issue de la course en tête. Tout ce qu'on peut faire alors, c'est d'essayer de ne pas perdre trop de temps en se faisant prendre un tour.

**Vos fans étaient présents en force dans la ligne droite de Kimmell, à Spa, cette année. Vous nous avez entendu durant la parade des pilotes, et qu'est-ce que ce soutien signifie pour vous ?**

*Aaron Rook, Royaume-Uni*

Beaucoup de gens criaient et scandaient mon nom à cet endroit – et à Monaco, aussi. Merci pour ce soutien. Ça veut dire beaucoup pour moi.

**Quelle est votre idole dans l'histoire de la F1 ?**

*Tibor Kovacs, Hongrie*

Quand j'étais jeune, c'était Michael Schumacher. Il est arrivé en F1 l'année où je suis né et je l'ai donc suivi toute ma vie. Il gagnait tout. En vieillis-



Les trois bandes sur le casque de Max sont celles d'une société, disparue depuis, qui fut son sponsor.

sant, j'en ai appris plus sur l'histoire de ce sport et j'ai découvert d'autres personnages. John Surtees est une légende absolue – j'ai eu quelques occasions de discuter avec lui et je ne sais pas comment il a pu accomplir tout ce qu'il a accompli. Pareil pour Sir Jackie Stewart et Sir Stirling Moss.

**Avez-vous fermé les yeux la première fois ou vous avez franchi l'Eau Rouge dans une F1 ?**

*Paul Hayter, Royaume-Uni*

Non, car je suis encore vivant ! C'est très chaud, comme virage. Je me souviens de l'avoir passé à fond en F3 en me disant : « Waouh, c'est très rapide ! » Dans une GP2, il faut trois ou quatre tours pour s'y risquer. En F1, il y a tellement d'appui que c'est très confortable, mais on ne perd pas de vue à quelle vitesse on roule. Je ne clignerai jamais des yeux en passant à cet endroit.

**Je suis de Reigate, comme vous. Pourriez-vous faire un run avec votre F1 le long de la grand-rue ?**

*Scott Houghton, Royaume-Uni*

J'ai toujours voulu le faire. Ce sera peut-être possible un jour. J'ai essayé une fois, quand j'étais en kart, mais le conseil municipal ne m'a pas donné l'autorisation.

**Qu'est-ce qui ferait de votre première saison de F1 un succès, d'après vous ?**

*Frederic Bancel, France*

Le succès, pour moi, est d'avoir fini toutes les courses pour l'instant. C'est un signe positif quand la voiture voit l'arrivée et reste rapide. Mon rythme progresse aussi, et les dernières courses se présentent bien.

**Pensez-vous que le règlement 2014 fera du bien ou du mal aux plus petites équipes ?**

*Antti Martikainen, Finlande*

Perso, je pense que c'est génial. Dans le passé, quand de grands changements sont intervenus, cela a eu tendance à resserrer les choses pour

un temps. Ça pourrait ne durer que quelques courses ou une demi-saison, mais nous aurons le moteur Ferrari l'an prochain, donc si on travaille bien et qu'on fait de bons tests durant l'hiver, on devrait être bien lors des premiers GP. Pour les petites équipes, c'est une aide.

**Que signifient les trois lignes sur votre casque ?**

*Jithun Vijay, Inde*

Elles viennent d'une entreprise qui n'existe plus aujourd'hui, mais qui était mon sponsor en karting. Ces lignes sont là depuis mon tout premier casque. J'ai trouvé que ça faisait cool et même une fois l'entreprise partie, je les ai gardées. Elles font partie de mon identité, comme les bornes sur le casque de Damon Hill – et de son père.

**Comment vous détendez-vous avant une course ?**

*Steven Green, Royaume-Uni*

J'essaie de mener une vie normale : m'entraîner, voir mes potes, sortir... bien que je ne sois pas un grand fêtard. Sur les circuits, j'ai tendance à me reposer avec ma famille, mes amis et mon préparateur physique – c'est en gros la même routine pour tous les pilotes, en fait. Ça peut paraître ennuyeux mais c'est la meilleure façon pour moi de rester concentré.

**Pensez-vous que Jules Bianchi et vous pourrez battre Caterham au championnat constructeurs cette année ?**

*Chris Sartor, Royaume-Uni*

Ça se présente bien mais je ne veux pas nous porter malheur ! En cas de mauvais temps ou d'accidents lors d'une course, on peut être vulnérables. Donc je ne dirai pas oui ou non.

**Avec quels autres pilotes de la grille aimeriez-vous passer une soirée ?**

*Lauren Fuller, Royaume-Uni*

Je l'ai fait avec la plupart à un moment ou un autre. Mais pas cette année. Je les connais depuis longtemps pour la plupart, ayant couru contre eux dans les formules juniors. Dan Ricciardo était mon coéquipier en 2009 et on rigole bien avec lui. Tout le monde, en F1, est bonne de compagnie.

**Quel est le premier pilote de F1 que vous ayez rencontré ?**

*Mike Hum, Canada*

[Il repose la carte en réfléchissant] C'est une très bonne question. Actuel ou ancienne gloire ? Hmm, en fait les premiers ont dû être Jonathan Palmer et Martin Brundle car j'ai couru contre leurs fils en T-cars [un championnat britannique et monotype réservé aux jeunes pilotes], et donc passé pas mal de temps avec eux.

**Reigate est souvent considérée comme le centre de l'univers. Laquelle de ses nombreuses attractions vous lie le plus à cette ville idyllique et iconique ?**

*Ian Burrows, Royaume-Uni*

[Rire] Je suis d'accord ! J'aime Reigate. Il y a plein de restaurants et j'adore y aller. J'aime le golf, et il y a un très bon club. C'est proche de Londres et des aéroports, mais à la campagne. Et c'est parfait pour le vélo : la boucle que je fais autour de chez moi passe par Leith Hill et Box Hill. C'est très sympa.

**Comment restez-vous motivé en sachant que votre voiture ne peut rivaliser avec les meilleures ?**

*Mitch Vaughan, Royaume-Uni*

C'est simple. Piloter une voiture de course suffit à ma motivation. Quand il y a d'autres pilotes autour de moi en piste, j'essaie de nous visualiser tous dans des voitures identiques et me concentre pour faire du mieux possible. On ne peut faire l'impossible.


**Quelle est la chose la plus surréaliste qui vous soit arrivée en F1 ?**

*John Gilmore, Nouvelle-Zélande*

Ces questions arrivent vraiment du monde entier ! De plus surréaliste, euh... L'an dernier, au GP du Japon, je m'apprêtais à éteindre la lumière quand j'ai vu une énorme araignée de la taille d'une sous-tasse [il fouille dans son iPhone et nous montre la photo du fameux arachnide, une Huntsman]. J'ai appelé la réception, et vu que je ne parle pas le japonais, j'ai dit : « Araignée ! Araignée ! Araignée ! » Puis on a frappé à la porte, c'était un type avec un filet de pêche. Là, c'est devenu un vrai sketch. Il y avait plein de cris, elle a sauté sur son dos et disparu. Quelques secondes après, elle était à la moitié du couloir et le gars lui courait après avec son filet de pêche...

**Dites-vous à votre frère que votre voiture est plus rapide ?**

*John Booker, Australie*

Je ne l'ai jamais dit, mais le ferai si l'occasion se présente... 

REJOIGNEZ NOTRE PANEL

Vous souhaitez poser une question à une star de la F1 ? Rejoignez vite notre panel sur [www.f1racing.co.uk](http://www.f1racing.co.uk) – et nous vous indiquerons qui sont nos prochains invités...

**Je vous ai vu récemment lors du Goodwood Revival. Quelle ancienne F1 aimeriez-vous le plus piloter ?**

*Adam Moulder, Royaume-Uni*

Clairement une très ancienne. On peut les sentir glisser. Mais comme j'aime être harnaché, je dirais la McLaren M23 de James Hunt ou quelque chose dans le genre.

La M23 de Hunt en 1976 : plus compétitive que sa MR02, et en tête de sa liste de souhaits.





Virée nocturne avec Giedo Van der Garde dans les rues bondées de Tokyo à

TEXTE STUART CODLING PHOTOS ANDREW FERRARO/LAT

# DRIFT

à bord d'un kitcar de Caterham – réminiscence de la célèbre Lotus Seven...





**L'**arrondissement tokyoïte de **Shibuya** est connu pour ses fameuses cohues. Comme chaque soir,

son artère principale est illuminée par un affichage publicitaire géant, faisant la promotion à tour de rôle d'un *boys band* japonais à la mode, de café et de parfum – laissant de marbre les chalands et les badauds, bien plus intéressés ce soir par la horde de policiers escortant une Caterham Seven Superlight R300 et son pilote.

L'espace d'un instant, il semble que nous vivions une véritable mise en abîme. Certains pensent peut-être que nous sommes en train de rejouer une séquence de *Fast and Furious : Tokyo Drift* ! Mais ils finissent bien vite par passer leur chemin en ignorant le bolide jaune rutilant.

« *T'as vu ce type ?* » lance soudain Giedo van der Garde, l'air goguenard.

Il semblerait que nous soyons en train de passer à côté de quelque chose. Ici, dans le quartier le plus peuplé de Tokyo, un individu est en train de se livrer à une exhibition que nous nous garderons de vous décrire ! Giedo a juste le temps de prendre une photo avant que l'hurluberlu ne se carapate afin d'échapper aux policiers.

Nous passons incognito. La majorité des passants défile à ce fameux croisement en portant à peine attention à la Seven et à son conducteur. La traditionnelle discrétion japonaise a beau s'être quelque peu flétrie à l'orée de la culture occidentale, il reste encore impoli de fixer quelqu'un ou quelque chose du regard. Et puis c'est l'heure de pointe, les gens n'ont pas que ça à faire. Le journaliste de *F1 Racing* s'amuse à prendre à partie un quidam en montrant Giedo

du doigt et à lui faire croire que le conducteur en question n'est autre que Michael Schumacher !

Ni une, ni deux, celui-ci dégaine son smartphone – une phablette grand format, dernier cri bien sûr – et nous mitraille avant de déguerpir.

La Superlight R300 n'est peut-être pas la plus impressionnante des Seven – cet honneur revient à la R500, présentant 263 cv pour 506 kg... – mais elle est à coup sûr la plus populaire au pays du Soleil Levant. Malgré cela, avec les quelques 175 ch sous le capot de la R300, le moindre excès sur la pédale d'accélérateur peut entraîner un joli tête-à-queue !

Ce kitcar a beau ressembler à une relique de la Lotus Seven présentée en 1957 durant l'Earls Court Motor Show, son rapport poids-puissance en fait une concurrente directe de la BMW M3 et autres Porsche 911. La puissance est en effet délivrée au travers d'une transmission qui ne s'encombre pas de raffinement tel que l'ESC (contrôle de stabilité électronique). Mais il serait faux de croire qu'il s'agit d'une voiture rustique ; le différentiel est issu des usines BMW, et n'est plus une pièce rapportée de Ford Sierra.

« *On peut constater des transferts de technologies issus de la F1*, explique Giedo. *Le centre de gravité assez bas et l'agencement du châssis permettent de trouver le parfait équilibre, tout en minimisant la masse. La direction n'est pas assistée, et l'habitacle est étroit. Le conducteur "sent" la machine. Le seul inconvénient réside dans la surchauffe du moteur à basse vitesse, notamment en ville. C'est une voiture qui a besoin de s'exprimer dans de grands espaces...* »

La Lotus Seven originale de Colin Chapman re-

posait sur un châssis tubulaire, l'ingénieur anglais ayant l'intention d'en faire une voiture de course. Et une fois à l'intérieur d'une version contemporaine, on comprend pourquoi un parallèle est souvent dressé entre Chapman et Newey : l'exiguïté du cockpit est étouffante, et donne l'impression de pénétrer dans une torpille humaine ! Il y a juste la place pour mettre les jambes : ni plus, ni moins. Une fois installé et bien harnaché, vous voici derrière une verrière munie de *tear off* – eh oui, pas d'essuie-glace, trop lourd... – et à niveau des liserés chromés épousant les formes des hayons des Nissan Cedric, tacots particulièrement appréciés des taxis japonais dont les mains gantées font toute l'élégance. Pour faire plus simple, vous êtes à bonne hauteur pour facilement vous prendre un coup de genou de la part d'un cycliste...

« *Sur circuit, on peut vraiment se faire plaisir avec ce genre d'engin*, assure Giedo en abordant le carrefour. *J'adore ce petit volant...* »

Pour être en règle avec la réglementation japonaise très stricte sur les émissions de CO<sub>2</sub>, le pot catalytique est situé sur le collecteur d'échappement du Ford Duratec 2 litres et l'échappement passe en dessous du coude du conducteur. Les sorties sur circuit avec ce type de véhicule sont très populaires au Japon. Au Royaume-Uni, il existe même un championnat. L'usine Caterham de Dartford a ainsi dû s'agrandir pour répondre à la demande croissante venue d'Asie.

« *Tu veux que j'ouvre un peu ?* » demande Giedo, alors qu'il opère une halte en face de la statue d'Hachikō, le fidèle chien qui a attendu son maître à la station de Shibuya pendant neuf ans suite à la mort de celui-ci. Tel un mode at- →



**"C'est le genre de caisse faite pour s'amuser en piste, pas pour conduire lentement."**





L'aspect agressif  
de la Superlight R300  
ne laisse pas les  
badauds indifférents.

・ 鎌馬 531 ・



Giedo quitte l'espace d'un instant le cockpit surchauffé pour prendre l'air au carrefour de Shibuya.



tractif – un économiseur d'écran qui fait office de démo – diffusé sur une borne d'arcade, le rugissement de cette petite bombe tapageuse attire l'attention des plus jeunes résidents de Shibuya qui en profitent pour prendre des vidéos avec leurs smartphones. Même le pilote de F1 assis à nos côtés est surpris de l'effet suscité. « Tu sais, à Amsterdam, je n'ai même pas de voiture. »

Tokyo l'agressive est à l'exact opposé de la décontraction observée à Amsterdam, mais Giedo apprécie de voyager dans des cités si différentes, privilège offert par un sport dans lequel il tente de percer depuis 2007 et ses brèves nominations en tant que pilote d'essais pour le compte de Super Aguri et Spyker.

*« La première fois que je suis venu au Japon, c'était pour le GP l'an passé mais je ne suis resté qu'à Suzuka, autrement dit en pleine campagne, dit-il. C'est la première fois que je viens à Tokyo. C'est un lieu étonnant, vivant, où ça grouille de partout. Un lieu comme nulle part ailleurs. »*

*Ce que j'aime le plus dans ma vie de pilote, c'est le fait de voyager dans plein d'endroits différents. Je suis un converti à la cuisine japonaise ! J'apprécie le soin et l'attention portés aux détails – la qualité du bœuf, la fraîcheur du poisson et la précision avec laquelle celui-ci est préparé. C'est une passion ici. Je ne suis pas du genre à me rendre quelque part et à rester enfermé dans ma bulle. Pour profiter pleinement d'un voyage, il faut aller au contact des locaux et découvrir leur culture. »*

S'il peut sembler incongru qu'une marque présente en F1 fasse ses choux gras dans les voitures de série grâce à un modèle des années 50 (même s'il s'agit d'une version très développée), les choses sont en train de changer. Caterham a récemment dévoilé des images de sa sportive conçue avec Alpine, et qui sera lancée en 2016, ainsi qu'un concept-car futuriste dérivé de la Seven – l'AeroSeven – dont la sortie est prévue en 2014. Mais la marque ne s'arrête pas là : un team de Moto2 débutera l'an prochain, ouvrant donc un nouveau chapitre, cette fois-ci sur deux roues. Comme quoi, Tony Fernandes n'investit pas que

## VERSION ROUTE VS VERSION COURSE



**Caterham R300**

2 litres Duratec  
20s 4 cylindres  
175bhp  
7.800rpm  
6 rap. manuelle  
515 kg  
4,9 sec  
222 km/h



**Caterham CT03**


**Moteur** 2,4 litres Renault RS27  
32s 90° V8  
**Puissance** 750bhp  
**Régime maxi** 18.000 rpm  
**Boîte** 7 rapports semi-auto  
**Poids** 642 kg  
**0-100 km/h** 1,6 sec  
**Vitesse maxi** 354 km/h

chez les Queens Park Rangers. « Tony fourmille d'idées, et c'est le genre de gars qui passe à l'action. C'est très excitant, » s'enthousiasme Giedo.

Les choses bougent aussi du côté du Batave. Le retour de Pirelli aux structures de 2012, opéré à mi-saison, a certes favorisé des équipes comme Red Bull, mais aussi les pilotes qui s'accommodent facilement du sous-virage. Giedo a ainsi commencé à battre régulièrement son coéquipier, Charles Pic, en qualification et peut se targuer d'avoir obtenu la meilleure place de l'équipe sur la grille cette année – 14e en Belgique.

*« La saison se passe bien jusqu'ici, confirme-t-il. J'ai eu des problèmes avec les pneus en début d'année, mais tout est rentré dans l'ordre par la suite. Depuis le retour aux anciennes gommes, ça s'est amélioré. »*

Laisser le moteur tourner dans le trafic a transformé l'habitacle en fournaise. Giedo coupe donc brièvement le moteur et descend prendre l'air. « Je pourrais retirer mon jean pour conduire, lance-t-il, mais vu mes sous-vêtements ridicules, je vais éviter ! »

Cet après-midi passé en compagnie de Giedo nous a permis de découvrir le pilote néerlandais de Caterham sous un nouveau jour. Ce dernier ayant un autre rendez-vous à 20 heures, il est temps de nous séparer. Il prend un taxi et nous, la Seven... Quel plaisir de rouler cheveux aux vents ! L'amusement sera malheureusement de courte durée : au détour d'une rue de l'arrondissement de Roppongi, une voiture de police se met à nous suivre, et allume ses gyrophares. C'est mauvais signe... 

---

---

Véritable incarnation de la F1 américaine de la grande époque, **Dan Gurney** reste l'emblème d'une des périodes les plus intenses de l'histoire des Grands Prix.

# UNE LÉGENDE AMÉRICAINE

Alors que le GP des USA a fait son grand retour dans le calendrier de la F1 en 2012 après cinq ans d'absence, **Peter Windsor** tape la causette avec celui qui est à la fois son ami, un pilote exceptionnel et un brillant ingénieur de la F1.

**PHOTOS** ARCHIVES LAT



Il était l'ami de Jim Clark.

Et puis... Avec Dan, on a toujours l'impression d'oublier quelque chose. En lui parlant, on se rend vite compte que l'on aborde des sujets qui ne concernent pas seulement notre petit monde, mais aussi le monde réel. Dan Gurney président? C'était une blague que faisait souvent David E. Davis (du magazine *Car and Driver*). Quand on y pense, cependant, le pays aurait pu faire pire.

Tout ce qu'il reste à faire, alors, c'est de regarder Dan aujourd'hui – l'observer au boulot, le regarder dans les yeux. On aura ainsi au moins une petite idée de ce qu'il a été, de même qu'en observant Sir Stirling Moss aujourd'hui on comprend mieux qui était le pilote Moss dans les années 1950 – confiant, aussi agile qu'un léopard, vif d'esprit et passionné.

Et Dan, alors? Dan, lui, se contente d'aller au boulot chaque jour. C'est là qu'est sa vie. Là, dans l'atelier de Santa Ana qui a produit toutes ces Eagle. Le lieu n'a pas beaucoup changé. C'est un bâtiment de plain pied des années soixante, très californien. Ajoutez-y un flamand rose ou deux et on se croirait au bord d'une piscine de Palm Springs.

On y crée, on y réfléchit, on y bricole. Dès l'heure de la retraite, Dan a souhaité concevoir et construire ses propres motos. L'Alligator, avec ses formes toujours en évolution, est son bébé. Centre de gravité bas, équilibre, élégance. C'est sa raison de se lever chaque matin pour aller à l'atelier, où Justin Gurney, le fils aîné de Dan, dirige la ligne principale d'activité de AAR, les composites (Alex, l'autre fils de Dan et Evi, est un pilote très talentueux et d'une grande intelligence). Dan salue toute la clique, il traverse le couloir jusqu'à son bureau, jetant un coup d'œil à une ou deux photos parmi les centaines qui décoorent les murs. « Regarde ça, dit-il en montrant une photo d'un des Unser à Pikes Peak. Qu'est-ce que t'en dis, hein? »

On reste bouche bée en voyant l'arrière de la voiture prêt à glisser dans le vide, au bord de la falaise. En accélérant, il maintient le monstre à moteur avant dans un contre braquage à 25°.

« Mais regarde la poussière, ajoute Dan. Regarde d'où elle vient! » Le nuage de sable décrit un arc qui dépasse la crête du virage et sort du champ de la photo. Le type a passé plus de cinq secondes à moitié dans le vide, le canyon en dessous de lui.

Dan sourit en évoquant une vieille farce de Piggy Malone. Piggy, un ancien de AAR, avait déguisé un balai avec une paire de Santiags et un jean en accordéon. Quand Dan prit les revues – *Autosport*, *Motoring News*, *Autoweek*, *Car and Driver*, *Road and Track* – pour aller aux toilettes, Figgy plaça les bottes derrière la porte fermée (avec, à l'américaine, un espace entre la porte et le sol).

« Eh ben, y'en a un qui prend son temps! » avait grommelé Dan tout en tournant les pages des magazines. Puis il était retourné à l'atelier pour demander qui monopolisait les lieux. Tous les visages étaient restés impassibles. Et la blague a duré un bon moment.

Un pilote vivant sa vie de pilote. Dan et Evi adoraient l'époque où James Hunt pilotait l'Eagle F5000 à Long Beach. « Quel pilote. Quel homme! » s'exclame Dan. Un des mecs les plus drôles que



Quand je repense à l'époque où des amis comme James Hunt et Vern Schuppan couraient pour Dan Gurney, je m'en veux de ne pas avoir passé plus de temps dans le légendaire atelier de "All American Racers" à Santa Ana. Quel dommage.

C'est la vie. Nous n'apprécions pas toujours ce qu'elle nous offre. Il en est ainsi pour Dan. Il occupe une place de choix dans la tradition de la F1. Il incarne la course américaine entre 1959 et 1980. Le "Gurney flap", c'est lui, bien qu'il n'ait jamais été autorisé à le breveter. Il incarne Riverside. L'Eagle. Le GP de Belgique 1967. Et aussi Le Mans, avec la délicieuse Ford Mk IV. Les Ford Galaxy, les Lotus 19, les McLaren bleu nuit, les Trans-Am Pony cars et les 500 Miles d'Indy. Il est le casque Bell Star. Il est la Brabham vert et or. Il est son sourire légendaire, ses cheveux courts à l'américaine, les combinaisons bleu clair Dunlop et la position de conduite à la "deux heures moins vingt".

« Dan reste un des acteurs de la F1 les plus élégants, un des plus grands talents depuis Jim Clark ou Ayrton Senna »



Ci-dessus : Dan remporte la Course des Champions 1967. Le prix ? Cent bouteilles de champagne  
Dessous et droite : Première victoire de Brabham en championnat grâce à Gurney, GP de France 1964



*j'ai connus. Il nous manque vraiment.* »

Nous allons dîner à Newport Beach. Dan se glisse dans sa berline Jaguar, recule son siège à fond, les bras quasi tendus à deux heures moins le quart, pour le coup. Il pousse la voiture très fort mais, comme je l'avais déjà remarqué avec Niki Lauda en Amérique du Sud, on ne sent pas vraiment la vitesse. En cette douce soirée californienne, malgré la circulation, les mouvements de Dan avec les pédales et le volant sont du velours.

Nous entrons dans le restaurant, décoré de maintes photos de John Wayne. La foule s'écarte et les filles sourient. C'est un peu le shérif, lui aussi.

Dan est poli, parle doucement et avec précision. Ses bons mots sont aussi forts que ceux de Mario Andretti. La différence est que le langage volubile de Mario tient de l'italien de la côte Est. Celui de Dan, en dépit de ses jeunes années passées à New

York et Long Island, est très californien.

Nous commandons du vin blanc de Sonoma et du poisson. Nous parlons politique – la Jaguar de Dan est connue pour sa sympathie envers le Parti républicain – puis de course automobile. Je le questionne sur sa position de conduite, cette fameuse position asymétrique des mains.

*« Je suppose que les pilotes actuels, avec leur direction assistée et tout le bazar, auraient du mal à comprendre. Dans le passé, la plupart des voitures demandaient de la force et de l'énergie, particulièrement celles à moteur avant. Je me suis rendu compte très tôt que si je voulais mieux contrôler la direction, je devais avoir au moins un bras presque tendu, par exemple le droit, placé environ à "deux heures". De ce fait, je devais m'asseoir naturellement dans une position inclinée, donc l'autre bras à environ moins vingt. Les gens me demandent comment j'arrivais à être*

*bien en phase, mais cela m'aidait vraiment.*

*Quand mon bras droit était au milieu, je savais exactement où j'en étais avec le blocage de la direction ; de même avec la main gauche. »*

La conversation dévie alors, comme souvent avec Dan, sur la course du Nürburgring de 1952. Dan avait déjà remporté le GP de France (sa première victoire et la seule de Porsche), et, sur le circuit tortueux du Nürburgring, il semblait parti pour un doublé. Graham Hill se qualifia second pour BRM et Jim Clark troisième sur sa Lotus 25. Jim fut rapidement hors course après avoir oublié de mettre en marche sa pompe à essence et on eut bientôt une course classique sur le mouillé entre Gurney, Hill et John Surtees sur Lola. « La Porsche tenait magnifiquement la route, se souvient Dan, et je connaissais parfaitement le circuit. Puis la voiture a commencé à avoir des ratés. Cela semblait d'origine élec- →





trique. En tâtonnant dans l'habitacle, j'ai vu que la fixation de la batterie, proche du réservoir d'essence, s'était relâchée. J'ai hésité un peu, car la batterie était juste à côté du réservoir, puis j'ai réalisé que je pouvais bloquer la batterie avec ma jambe droite. Il ne me restait plus qu'à prier pour ne pas avoir de court-circuit, car à l'époque, on craignait tous les retours de flamme. Et j'ai fait presque toute la course comme ça, avec les bosses et tout et tout. J'ai fini troisième, mais je pense que j'aurais fait mieux si j'avais pu utiliser mes jambes librement... »

Nous reprenons du vin. J'évoque Spa 1964, où Dan tomba en panne sèche à un tour de l'arrivée.

« La Brabham était parfaite ce jour-là. Je pense que Jack était ébahi par nos performances. Nous avons apporté quelques petites choses qui nous donnaient un avantage, mais naturellement, on consomme plus d'essence quand on mène, car on ne peut pas économiser du carburant si on n'est pas dans le sillage d'un

autre. La seule consolation, c'était que Jim s'était aussi arrêté à Stavelot. On a bien rigolé quand on a entendu dans les haut-parleurs qu'il avait gagné la course. »

Je lui demande s'il est vrai que lors de ses nombreux vols transatlantiques, il passait souvent son temps à peaufiner des cames dans l'avion.

« Je ne sais pas si je le faisais souvent pendant le vol, mais en tout cas, j'avais toujours une ou deux cames dans mes bagages, c'est vrai. Si on veut obtenir un profil vraiment parfait... »

Certainement plus utile que de regarder bêtement les films proposés dans l'avion, me direz-vous...

■ Gurney fait ajuster le siège de sa Brabham en 1964. Il a deux GP et 10 podiums pour l'équipe à son actif.

Dan a gagné à Spa en 1967 au volant de l'Eagle, bien sûr, assurant ainsi le triplé : première victoire pour Porsche, première victoire

pour Brabham (Rouen 1964) et première victoire pour Eagle. La semaine précédente, durant ce glorieux été 1967, Dan remporta aussi Le Mans au volant de la Ford Mk IV, avec A.J. Foyt. Quelle est la plus belle F1 que Dan ait pilotée ? En termes d'équilibre, d'anticipation...

Il fait une pause, puis sourit. « Je pense que ce serait un croisement entre la Brabham et l'Eagle. C'étaient de sacrées voitures. » Je me risque à lui demander son avis sur sa façon de les piloter : « On ne vous voit pas souvent faire des glissades à la Rindt sur les photos, dis-je, pas très sûr de moi. Je présume que cela confirme votre théorie... »

Mon commentaire est clairement un affront pour le roi de la maîtrise du véhicule : « J'aimais bien glisser de l'arrière, comme tout pilote. Je pense qu'il y a une photo de moi au volant de l'Eagle, négociant les entortillements derrière les stands de Zandvoort, dans lesquels on dérivait pas mal ; et je secouais bien la Brabham,

aussi... J'ai une photo au volant de la Brabham sur le Ring en 64, les bras croisés ou presque... »

« Alors, qui a gagné ? » À Spa, les coéquipiers Dan et Jim sont tous les deux tombés en panne sèche à Stavelot, à un tour d'écart. Ils ont dû attendre avant l'annonce de la victoire de Jim Clark sur Bruce McLaren.



## L'Amérique a-t-elle du talent ?

Ces vingt dernières années, seuls deux pilotes américains ont couru en F1, et il est juste de dire que ni Scott Speed (2006-2007) ni Michael Andretti (1993) n'ont particulièrement impressionné. Ce manque de talents aux États-Unis est principalement dû au fait que les jeunes pilotes américains ont tendance à bouder les monoplaces et préfèrent courir sur les gros cubes comme ceux de la Nascar.

Mais deux pilotes américains ont récemment couru en Europe dans l'espoir d'arriver en F1 et testé des F1 depuis la saison dernière. Alex Rossi, du Nevada, double vainqueur en F3, a piloté une Caterham lors du GP d'Espagne et devait remettre ça Austin cette année. Conor Daly, le fils de l'ancien pilote de F1 Derek Daly, a réalisé un test aéro en ligne droite pour Force India. Aucun des deux n'a décroché de volant à ce jour mais comme la discipline a fait son retour aux États-Unis en 2012, il est impératif de trouver un pilote américain autour duquel les fans américains pourront se rassembler.

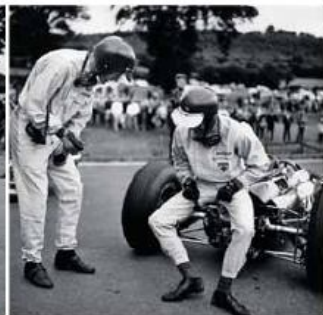
**James Roberts**

Tant de choses à évoquer, en si peu de temps. Mais nous nous retrouvons à Goodwood, autour d'un buffet. Les producteurs de télé s'agitent autour de Dan, tentant de décrocher une interview avec lui. Il est compréhensif, mais ajoute, comme si c'était une évidence : « Je dois juste me garder du temps pour aller voir les avions. Ah, et puis, je veux absolument voir les motos. C'est ma priorité... »

Dan ne conduit plus vraiment, ni voitures, ni motos. Il a fait une petite chute sur l'Alligator l'année dernière. C'était un de ces dimanches matins frisquets comme on les connaît bien dans ces montagnes. Les gars se retrouvent autour d'un café, vêtus de cuir des pieds à la tête, et tout le monde part en moto sur des routes quasiment désertes. Tout l'équilibre et la sensibilité de Dan Gurney étaient toujours là après toutes ces années. Il était heureux comme une Porsche sur le vieux Nürburgring.

Puis c'est arrivé. Ensuite, la récupération à la maison, enfermé dans son repaire.

Il y a pire, comme repaire : de magnifiques œuvres d'art qui appartiennent à Ellen Posey, l'épouse de Sam, des photos, des livres. J'avais dit à Dan que Bob Bell venait de sortir un livre sur le rôle de l'Amérique du Nord dans le programme Apollo. En quelques semaines, Dan a lu le livre, commandé des exemplaires pour ses →





# NOUVEAU EN KIOSQUE



CINQUANTENAIRE 50 PORSCHE 911 • 7 GÉNÉRATIONS DE PUR PLAISIR

N°2 - Septembre-octobre 2013 - 5,95€

# Total

LE MAGAZINE 100% PORSCHE 911



CARRERA 2.7 RS  
40 ANS DE LÉGENDE  
pour une célébration à Reims



## UNIQUE ! LA 997 SPORT CLASSIC REPLICAS

L'hommage de Design 911 à la super-exclusive 911 de 200.000 euros.



**TECHNIQUE 911**  
Comment marche le Turbo Porsche

**Dossier 100 CHOSES**  
qu'on aime sur les 911

**PLUS**  
Romain Dumas • Interview • Walter Röhrl



Le match :

**911S 1972**  
contre  
**A110 1970**

Le Guide **La 997 Turbo S**  
en détails sur 9 pages !

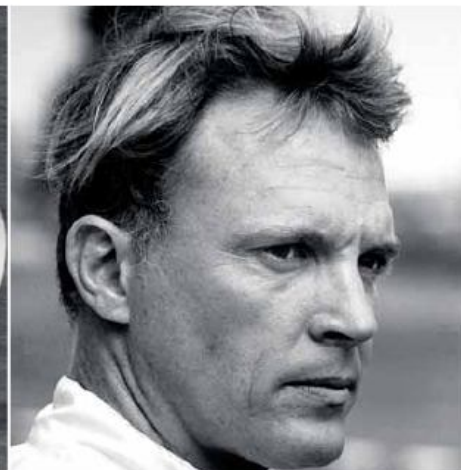


Le premier magazine consacré **exclusivement à la Porsche 911** qui fête cette année son cinquantième anniversaire.

Cinquante années de passion qui ont marqué l'histoire de l'automobile.

Ce magazine est réalisé par une équipe internationale animée de la même passion : la 911

# N°3 EN VENTE FIN OCTOBRE



**CE QUI FAIT DAN** Pour tout savoir sur l'incroyable carrière de Dan Gurney, c'est ici...

- Après sa victoire au Mans aux côtés d'A. J. Foyt en 1967, Dan aspergea spontanément le podium de champagne. Une tradition était née.
- Le "flap Gurney", utilisé en F1 jusqu'à aujourd'hui, a été mis au point par Dan et a pris son nom. Vissé sur le bord de fuite de l'aileron arrière afin d'augmenter l'appui, il fut créé par Gurney en 1971 alors que son équipe AAR testait la nouvelle Indycar USAC à Phoenix.
- Gurney s'engagea dans l'armée américaine pour deux ans et passa presque

toute cette période en Corée pendant la guerre.

- À l'enterrement de Jim Clark en 1968, le père de Clark confia à Dan qu'il était le seul pilote que Jim craignait en piste.
- Gurney prit 312 départs, remporta 51 victoires, 42 pole positions et 47 podiums dans 20 pays sur plus de 100 modèles de 51 marques différentes. Il fut le premier à gagner dans quatre disciplines : F1, Indycar, prototypes et Nascar.
- Outre quatre victoires dans des Grands Prix de championnat du monde, Dan gagna en F1 hors championnat à Ballarat en 1960, Solitude en 1962 et à la Course des Champions à Brands Hatch en 1967.

■ En outre, il a couru de temps en temps en Indycar, participa aux 500 Miles d'Indy de 1962 à 69, au volant d'une Thompson, puis d'une Lotus et, lors de ses cinq dernières tentatives, d'une Eagle. Il se classa deux fois en première ligne, finit deux fois deuxième et une fois troisième.

■ Il gagna cinq courses de 500 miles en Nascar, dont quatre sur son circuit fétiche de Riverside. En 1980, il interrompit sa retraite dix ans après sa dernière course pour soutenir le président de Riverside en participant à une course de Nascar. Les billets se vendirent comme des petits pains et Gurney, alors âgé de 49 ans, était troisième quand la transmission céda.



MEDIATION: JAMES MANN

amis et invité l'auteur pour bavarder.

Les amis nous quittent, ne nous laissant que des souvenirs : David E. Davis, Carroll Shelby, Jerry Grant, Roy Salvadori... Et aussi Russell Schlee, le pilote de chasse et le héros qui fut d'abord un grand footballeur. Russell et Dan étaient proches. Dan, qui a fait la guerre de Corée, adorait les histoires de Russell sur les B17, les Flying Wings et les ravitailleurs KC-10.

Pourtant, Dan fait toujours l'effort de se rendre à Goodwood avec Evi, il prend le temps de participer à des commémorations et à des célébrations. Et il aime ça. Ces cérémonies ravivent les émotions, mais il les aime quand même. À Goodwood, devant l'éloquence de Lord March et au moment de l'hymne américain, ses yeux s'embruèrent et il prend la main d'Evi. Ils pour-

raient se croire sur ce pont, en Allemagne, il y a des années, à écouter Caruso.

Il aime aussi voyager dans sa région. De retour dans son repaire, avec la vue sur le Pacifique au coucher de soleil, les enfants, les petits-enfants, et bien sûr, l'atelier de course de Santa Ana où il y a toujours quelque chose à faire, quelque chose à améliorer. Il regarde les GP de F1, sait beaucoup de choses sur le sujet, mais il est attristé de n'avoir jamais été officiellement invité à assister à toutes les courses. La F1 ne rend pas assez hommage à ses héros du passé. Ne pas inviter Dan Gurney sur des courses de F1, cela paraît impensable, et pourtant la F1 ignore systématiquement Dan et d'autres personnalités légendaires.

Nous avons de la chance, cependant, de l'avoir vu à Goodwood, à Pebble Beach ou lors d'autres

événements. Dans un monde de la F1 où ne comptent que l'argent, l'ego, les ragots et les discours sur l'avenir, Dan Gurney reste un de ses acteurs les plus élégants, un des plus grands talents avec Jim Clark ou Ayrton Senna, et l'égal, en tant que pilote-ingénieur, de Jack Brabham et Bruce McLaren. Il allie le charme à la créativité, l'amour véritable du sport automobile à des manières de gentleman.

Il sait, aussi, apprécier la beauté de toute réalisation technique.

Il y a quelques années, je lui avais demandé ce qu'il pensait des Red Bull-Renault de F1 et de toutes ces subtilités aérodynamiques. « J'aimerais être une de ces molécules d'air qui caressent des pièces dessinées par Adrian Newey, » avait-il répondu, une étincelle dans les yeux. ❶

# LIGNE D'ARRIVÉE

Analyses Stats A venir Carnet de route



PAUL GILHAM/GETTY IMAGES - CHARLES COATES/LAT - GLENN DUNBAR/LAT - STEVE THORNTON/LAT

## Plus rien ne l'arrête...

Non content d'avoir remporté son quatrième titre mondial consécutif en Inde, Sebastian Vettel a signé sa 11e victoire (et 7e de rang !) en 2013 à Abou Dhabi.

### ANALYSES



**084**  
**GRAND PRIX DU JAPON**  
Une stratégie parfaite a permis à Seb de devancer Romain Grosjean.



**087**  
**GRAND PRIX D'INDE**  
Le 8e succès de Seb l'assure d'un titre... assuré depuis longtemps !



**090**  
**GP D'ABOU DHABI**  
Son équipier Mark Webber a signé la pole mais Seb, encore lui, s'impose...

### À VENIR



**094**  
**GRAND PRIX DES USA**  
Deuxième édition de cette course sur le beau circuit d'Austin, Texas.



**096**  
**GRAND PRIX DU BRÉSIL**  
Pour dôturer la saison 2013, la F1 retrouve un tracé emblématique.

### OPINION

**093**  
**GLOBE-TROTTER**  
De la grisaille de Londres au GP d'Inde haut en couleur, suite du carnet de route de Tom Clarkson.



**098**  
**SI JE NE M'ABUSE...**  
Murray Walker se dit poursuivi par une grande femme montée sur rollers, et évoque l'ère des turbos.



## ANALYSE

## Grand Prix du Japon

13.10.2013 / Suzuka



## Une stratégie idéale rafle la mise

Malgré les efforts d'un lumineux Grosjean, une gestion impeccable de Vettel/Red Bull a fait la différence.

**Vous avez eu droit** à la main de fer quatre fois d'affilée, faites désormais connaissance avec le gant de velours... Malheureusement, pour ceux qui rêvent de changement, ce gant avait l'index dressé en l'air. Romain Grosjean a donné l'impression qu'il pouvait remporter sa première victoire tout au long des 39 premiers tours du GP du Japon. Son rêve s'est fracassé sur le mur infranchissable dressé par la stratégie parfaite du champion du monde qui attendait son heure.

Cette course promettait d'être passionnante. Plus grâce aux multiples stratégies qui se dessinaient qu'à des combats roue contre roue – même si les duels n'ont pas manqué. Au cours d'un Grand Prix souvent brouillon – où l'on dénombre parfois plus de *drive through* que chez McDonald à l'heure de pointe – même Seb Vettel a parfois eu du mal à ne pas franchir les limites de la piste.

Mark Webber n'a guère eu le temps de profiter de sa pole. À l'extinction des feux, les locataires de la deuxième ligne de la grille ont pris un départ plus inspiré que les deux Red Bull. Gros-

jean a plongé à l'intérieur pour se débarrasser de Vettel et prendre le commandement avant le premier virage, tandis qu'Hamilton a tenté de se faufiler dans un trou de souris, entre les deux Red Bull. L'aileron avant de Vettel a entaillé son pneu arrière droit qui a endommagé l'aérodynamique de la Mercedes, forçant Lewis à jeter



l'éponge pour raison de sécurité.

Avant même que le premier tour soit bouclé, nous avons perdu l'une des têtes d'affiche – ainsi que deux seconds rôles : à l'autre extrémité du peloton, Jules Bianchi et Giedo van der Garde avaient livré leur propre version de l'accident qui avait éliminé Prost et Senna, dans le premier virage de Suzuka, en 1990.

Hamilton rampant jusqu'aux stands, Nico Rosberg prenait la relève à distance respectable du trio de tête. Felipe Massa occupait la 5e place et ne faisait pas mine de vouloir dérouler le tapis rouge pour Fernando Alonso – malgré une consigne d'équipe explicite. Vettel était en embuscade derrière ses rivaux, même s'il devait se contenter de la 3e place. « *Laisse-toi décrocher pour économiser tes pneus*, lui a ordonné son ingénieur, Guillaume "Rocky" Roquelin. *Un écart de deux secondes [avec Webber] serait parfait.* »

Red Bull a tenté de couper l'herbe sous le pied de Grosjean lors des premiers arrêts au stand en rappelant Webber au 11e tour. Lotus a réagi

en changeant les pneus de Romain le tour suivant. Avec un arrêt de 2,6 secondes, le Français a conservé la tête après le pit-stop de Vettel au 14e tour.

Les trois premiers se sont fait la malle en partie grâce à Daniel Ricciardo qui, en partant depuis la 16e place en pneus durs, prolongeait son premier relais en tenant en respect la meute. En patientant jusqu'au 19e tour avant d'effectuer son pit-stop, le pilote Toro Rosso s'est hissé au 4e rang devant une horde de rivaux frustrés car plus rapides mais incapables de le dépasser.

Red Bull a de nouveau tenté sa chance au 25e tour, cette fois en demandant à Webber de faire la jonction avec Grosjean avant d'observer son deuxième changement de pneus. C'était une preuve que l'Australien venait de basculer sur une stratégie à trois arrêts – pour les théoriciens du complot, c'était également la preuve d'une conspiration contre Mark. Red Bull sacrifiait-elle ses chances en attirant Lotus dans un piège ?

Si les deux voitures noires avaient été dans le coup, l'écurie d'Enstone aurait eu une plus grande marge de manœuvre. Mais Kimi Räikkönen s'était médiocrement qualifié à la 9e place et avait chuté en dehors du top dix dès le premier tour. Lotus ne pouvait pas se battre sur les deux tableaux. Elle a décidé de laisser Grosjean en piste jusqu'au 29e tour. Il était alors à une poignée de secondes derrière Webber, et Vettel se rapprochait de lui.

La course de l'Allemand a été décousue ; il a bloqué ses roues ici et là mais préservé l'essentiel, ses gommes, dont il n'a changé pour la dernière fois qu'au 37e tour. Il est ressorti des stands juste derrière Grosjean. « *En fin de course, Mark te mettra sous pression, a prévenu Rocky. Assure-toi que tes pneus seront encore en bon état.* » Traduction : dépasse Grosjean sans tarder. Il ne se l'est pas fait dire deux fois et a pris la tête au 40e tour.

Webber a lâché la 1ère place en passant à son stand une troisième fois, au 42e passage. Armé de pneus neufs, il a fondu sur Grosjean. C'est alors que l'instinct de tueur a semblé avoir déserté son cockpit. Avec les images de caméra embarquée, on s'est rendu compte que sa motricité était insuffisante à la sortie du dernier virage. Pour aggraver les choses, il a ruiné sa meilleure chance en appuyant trop tôt sur le DRS, qui ne s'est pas déclenché.

Webber a finalement dépossédé la Lotus de la 3e place à deux tours du but. Trop tard pour inquiéter Vettel. Christian Horner a félicité Seb pour sa gestion de la course. Un qualificatif approprié étant donné les circonstances et une victoire acquise grâce à une stratégie d'une précision chirurgicale.

Mais cette course a confirmé le statut de Grosjean parmi les pilotes de pointe. « *Nous ne sommes pas là pour lui envoyer des fleurs, a dit Webber, mais il fait du très bon boulot cette année...* » **F1**

## Les temps forts de la course

Romain Grosjean prend la tête alors que Lewis Hamilton et Sebastian Vettel se touchent.

SUZUKA



Une crevaison faisant suite à ce contact contraint le pilote Mercedes à renoncer.



Massa, 5e devant Alonso, s'entend dire : "Stratégie A multi-fonction. Maintenant, stp."

Rosberg, renvoyé en piste de façon trop peu sûre après un arrêt, rétrograde.



Joli dépassement dans le 130R de Hülkenberg sur Ricciardo, pour la 4e place.



Red Bull décide de faire passer Weeber sur une stratégie à trois arrêts au stand.

Vettel effectue son dernier pit-stop et passe Grosjean, dont les pneus ont huit tours de plus.



Webber, en tête, s'arrête, repart 3e et passera à son tour Romain neuf tours plus tard.

Vettel gagne encore devant Webber et Grosjean donc, Alonso termine 4e à bonne distance.



ILLUSTRATION: ALAN ELDREDGE; PHOTOS: STEVEN TEE/LAT - CHARLES CORTES/LAT - GLENN D'UNBAR/LAT - STEVE ETHEINGTON/LAT - ANDY HONE/LAT

# Stats Grand Prix du Japon

Qualifications, course, pneus, conditions, points aux deux championnats : tout ce qu'il faut retenir

## LA GRILLE



**1. WEBBER**  
RED BULL  
1min30.915s Q3



**3. HAMILTON**  
MERCEDES  
1min31.253s Q3



**5. MASSA**  
FERRARI  
1min31.378s Q3



**7. HÜLKENBERG**  
SAUBER  
1min31.644s Q3



**9. RÄIKKÖNEN**  
LOTUS  
1min31.684s Q3



**11. PÉREZ**  
MCLAREN  
1min31.989s Q2



**13. BOTTAS**  
WILLIAMS  
1min32.013s Q2



**15. MALDONADO**  
WILLIAMS  
1min32.093s Q2



**17. VERGNE**  
TORO ROSSO  
1min33.357s Q1



**19. VAN DER GARDE**  
CATERHAM  
1min34.879s Q1



**21. BIANCHI\***  
MARUSSIA  
1min34.958s Q1



**2. VETTEL**  
RED BULL  
1min31.089s Q3



**4. GROSJEAN**  
LOTUS  
1min31.365s Q3



**6. ROSBERG**  
MERCEDES  
1min31.397s Q3



**8. ALONSO**  
FERRARI  
1min31.665s Q3



**10. BUTTON**  
MCLAREN  
1min31.827s Q3



**12. DI RESTA**  
FORCE INDIA  
1min31.992s Q2



**14. GUTIÉRREZ**  
SAUBER  
1min32.063s Q2



**16. RICCIARDO**  
TORO ROSSO  
1min32.485s Q2



**18. CHILTON**  
MARUSSIA  
1min34.320s Q1



**20. PIC\***  
CATERHAM  
1min34.556s Q1



**22. SUTIL\*\***  
FORCE INDIA  
1min32.890s Q1

## LA COURSE



### MEILLEUR TOUR

Mark Webber, 1min34.587s (au 44e)

### CLASSEMENT (53 TOURS)

1er	Sebastian Vettel Red Bull	1h26min49.301s
2e	Mark Webber Red Bull	+7.129s
3e	Romain Grosjean Lotus	+9.910s
4e	Fernando Alonso Ferrari	+45.605s
5e	Kimi Räikkönen Lotus	+47.325s
6e	Nico Hülkenberg Sauber	+51.615s
7e	Esteban Gutiérrez Sauber	+1min11.630s
8e	Nico Rosberg Mercedes	+1min12.023s
9e	Jenson Button McLaren	+1min20.821s
10e	Felipe Massa Ferrari	+1min29.263s
11e	Paul Di Resta Force India	+1min38.572s
12e	Jean-Éric Vergne Toro Rosso	+1 tour
13e	Daniel Ricciardo Toro Rosso	+1 tour
14e	Adrian Sutil Force India	+1 tour
15e	Sergio Pérez McLaren	+1 tour
16e	Pastor Maldonado Williams	+1 tour
17e	Valtteri Bottas Williams	+1 tour
18e	Charles Pic Caterham	+1 tour
19e	Max Chilton Marussia	+1 tour

### Abandons

Lewis Hamilton Mercedes	7 tours - pneu explosé
Giedo van der Garde Caterham	0 tour - accident
Jules Bianchi Marussia	0 tour - accident

### VITESSE DE POINTE



Plus rapide : Mark Webber 308,49 km/h



Plus lent : Lewis Hamilton, 284,71 km/h

### TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



Medium



Dur



Intermédiaire



Pluie

### CONDITIONS

Soleil 23°C

### TEMP. PISTE

32°C



### MEILLEUR PIT-STOP

Nico Rosberg 22.551s (entrée à sortie)

### CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Sebastian Vettel Red Bull	297 pts
2e	Fernando Alonso Ferrari	207 pts
3e	Kimi Räikkönen Lotus	177 pts
4e	Lewis Hamilton Mercedes	161 pts
5e	Mark Webber Red Bull	148 pts
6e	Nico Rosberg Mercedes	126 pts
7e	Felipe Massa Ferrari	90 pts
8e	Romain Grosjean Lotus	87 pts
9e	Jenson Button McLaren	60 pts
10e	Nico Hülkenberg Sauber	39 pts
11e	Paul Di Resta Force India	36 pts
12e	Adrian Sutil Force India	26 pts
13e	Sergio Pérez McLaren	23 pts
14e	Daniel Ricciardo Toro Rosso	18 pts
15e	Jean-Éric Vergne Toro Rosso	13 pts
16e	Esteban Gutiérrez Sauber	6 pts
17e	Pastor Maldonado Williams	1 pt
18e	Valtteri Bottas Williams	0 pt
19e	Jules Bianchi Marussia	0 pt
20e	Charles Pic Caterham	0 pt
21e	Giedo van der Garde Caterham	0 pt
22e	Max Chilton Marussia	0 pt

### CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1er	Red Bull	445 pts	9e	Williams	1 pt
2e	Ferrari	297 pts	10e	Marussia	0 pt
3e	Mercedes	287 pts	11e	Caterham	0 pt
4e	Lotus	264 pts			
5e	McLaren	83 pts			
6e	Force India	62 pts			
7e	Sauber	45 pts			
8e	Toro Rosso	31 pts			



Pour toutes les stats sur la F1  
www.forix.com

\* Pénalisé de dix places suite à trois réprimandes.  
\*\* Pénalisé de cinq places pour changement de boîte.

# ANALYSE

## Grand Prix d'Inde

27.10.2013 / Buddh International Circuit



# Saluons tous l'inévitable

Sebastian Vettel a égalé le grand Alain Prost en devenant quadruple champion du monde de Formule 1.

À 26 ans, Michael Schumacher avait une étoile à sa boutonnière. Lorsqu'Alain Prost a remporté son premier GP avec Renault, il venait tout juste de souffler sa 26e bougie. Juan Manuel Fangio a débuté sa carrière à 23 printemps, mais il lui a fallu attendre 18 saisons avant de coiffer sa première couronne mondiale.

Sur l'International Buddh Circuit, à la fin du mois d'octobre 2013, Sebastian Vettel a franchi la ligne d'arrivée en vainqueur pour la sixième fois consécutive et rejoint les pilotes légendaires mentionnés ci-dessus. Ce quartet est composé des seuls hommes ayant été au moins quatre fois champion du monde. Et Vettel n'a fêté ses 26 ans qu'en juillet dernier ; il a encore de belles années devant lui ce qui en fait potentiellement le plus grand de tous les temps.

Sebastian n'est qu'un étudiant dans l'histoire de ce sport. Il était submergé par l'émotion lorsqu'il a obtenu son dernier diplôme, sirotant du champagne, caché derrière l'estrade de la conférence de presse. Il est revenu en détail sur ses exploits.

*« Rejoindre des gens comme Michael, Fangio, Prost, c'est très difficile à mettre en perspective, a déclaré le champion 2013. Je suis bien trop jeune pour comprendre ce que cela signifie. J'aurai 60 ans un jour, et peut-être que je comprendrai à ce moment-là. Mais tout le monde s'en fichera. »*

Ses prouesses expliquent peut-être pourquoi un nombre croissant d'écuries font leur marché parmi les plus jeunes pilotes. Mais un point est essentiel : la maturité de Vettel masque son âge. Il a peu de faiblesses et ses rivaux devraient le craindre car il s'améliore avec l'âge et l'expérience.

Contrairement à ses autres victoires en Inde, celle-ci n'a pas été obtenue en menant du premier au dernier tour. Une conséquence des Pirelli qui cloquaient énormément sur l'asphalte lisse et bouillant de New Delhi. Selon plusieurs ingénieurs, le bullage était *« pire que jamais »* lors de la seconde séance d'essais libres. Le jour de la course, la température a perdu 10°C par rapport aux 45°C du vendredi.

Red Bull n'a pris aucun risque. Dès le 2e tour,

elle a changé les pneus tendres de Vettel pour des mediums. Il a dégringolé à la 17e place derrière la Marussia de Max Chilton. Il s'est appliqué à se frayer un chemin dans le trafic... mais il ne devait rattraper qu'un homme, son équipier Webber, qui s'était qualifié et avait pris le départ en pneus mediums.

Mark avait pour but de creuser un écart conséquent une fois en tête du peloton. Il savait que Vettel serait englué dans le trafic et perdrait probablement du temps. Mais ses ambitions ne se sont pas concrétisées. Son mauvais départ lui a coûté du temps et des places. Il s'est retrouvé derrière les autres pilotes qui s'étaient élancés en pneus tendres. Au 4e tour, Felipe Massa était en tête (après avoir passé les deux Mercedes, et leurs rapports de boîte courts, dans le 1er tour). Il menait devant Rosberg, Hamilton, Hülkenberg, Räikkönen et Webber. Lorsque l'Australien a finalement hérité de la 1ère place, au 9e tour, après que tous les autres eurent effectué leur pit-stop, il était trop tard.

Vettel a parfaitement exploité le DRS et pointait à la 4e place au 12e tour - à environ 14 secondes de son équipier. Webber devait se forger une avance de 21 secondes pour ressortir des stands devant lui, mais il n'y est pas parvenu. La course était intrinsèquement terminée et fut définitivement pliée quand, au 39e tour, Webber a été trahi par son alternateur.

Mark a pris ses cliques et ses claques et n'a pas assisté à la fête donnée par l'écurie après la victoire de Seb. En fait, depuis le GP de Malaisie, les photos de Webber en train de célébrer une victoire avec son écurie sont extrêmement rares.

Euphorique, un homme portait le T-shirt célébrant le titre mondial : Christian Horner, qui a révélé qu'il avait eu de bonnes raisons d'être tendu sur le muret des stands. « *Après la défaillance sur la voiture de Mark, qui est arrivée sans crier gare, il n'y avait aucune raison de penser que l'autre était à l'abri*, a expliqué le directeur sportif de l'écurie. *Nous avons immédiatement essayé de réduire la quantité d'énergie dans l'alternateur, ce qui impliquait d'éteindre le KERS. Puis, il y a eu un problème avec un capteur de l'alternateur. Entre-temps, Sebastian illuminait les écrans de contrôle de violet, dans tous les secteurs... »*

RBR a souvent repoussé les limites d'exploitation des Pirelli, en partie grâce au formidable appui que génère la RB9 par rapport à ses rivales. Le retour à la carcasse de 2012, à la mi-saison, n'a fait qu'accentuer son avance. Mais en Inde, les cloques étaient plus marquées sur la Red Bull que sur ses adversaires. Pirelli avait donc recommandé de ne pas aller au-delà de 35 tours avec les pneus médiums, 15 avec les tendres. Lotus pensait pouvoir rajouter 18 tours au compteur et Romain Grosjean (qui était parti depuis la 9e ligne de la grille après un mauvais calcul en Q1) a donc joué la carte de la stratégie à un arrêt au stand. Résultat ? Une fantastique 3e place, non sans quelques échauffourées verbales au sein de l'écurie.

Les gommes de Räikkönen avaient six tours de plus et Kimi n'était pas parti pour en changer avant l'arrivée. Il a tenté de conserver sa place quand son équipier a porté une première attaque, au 56e tour. S'en est suivie une intervention d'Alan Permane, furax : « *Dégage de cette putain de trajectoire !* » a-t-il hurlé. Le transfert vers Ferrari n'arrivera jamais trop tôt pour Kimi...

La dernière pensée va naturellement à Sebastian Vettel. Oui, il est triste que ses donuts lui aient valu une amende de 25 000 euros. Il a reçu un autre tonnerre d'applaudissements, dans la salle de presse, lorsqu'il s'est agenouillé devant la RB9. Devant une nation aussi spirituelle, un geste d'adoration avait valeur de symbole. « *La plupart des gens ont une vie difficile dans ce pays*, a expliqué un Seb douché au champagne. *Ils sont très pauvres, mais très heureux. C'est un pays fabuleux pour gagner.* » Au cas où vous auriez oublié, il n'a que 26 ans. 

## Les temps forts de la course

Parti de la pole, Seb Vettel prend la tête devant Nico Rosberg et Lewis Hamilton.

### NEW DELHI



Felipe Massa passe devant quand Vettel rentre. Il a passé les deux Mercedes au premier tour.

Fernando Alonso remplace l'aile avant abîmée lors d'un accrochage avec Mark Webber.



Webber hérite de la tête après que les deux Mercedes et Massa aient changé de gommes.



Alonso a des soucis de tenue de route et se retrouve seulement 13e, à la lutte avec Esteban Gutiérrez.



Daniel Ricciardo et Adrian Sutil sont 3e et 4e derrière les Red Bull, car ils sont sur un plus long relais.



Webber se range sur le côté de la piste et abandonne sur un problème d'alternateur.

Romain Grosjean prend la 3e place à son équipier Kimi Räikkönen après une belle passe d'armes.



Revenu en piste après son dernier arrêt, le futur pilote Ferrari signe le meilleur tour en course.

Sebastian Vettel gagne la course et son quatrième titre, et va s'offrir quelques donuts.



ILLUSTRATION : ALAN ELDORICE. PHOTOS : CLEMEN DUNBAR/LAT. STEVE ETHERINGTON/LAT. ALA STAIR STALEY/LAT. ANDY HONE/LAT. CHARLES COATES/LAT.



# Stats Grand Prix d'Inde

Qualifications, course, pneus, conditions, points aux deux championnats : tout ce qu'il faut retenir

## LA GRILLE

1. **VETTEL**  
RED BULL  
1min24.119s Q3
2. **ROSBERG**  
MERCEDES  
1min24.871s Q3
3. **HAMILTON**  
MERCEDES  
1min24.941s Q3
4. **WEBBER**  
RED BULL  
1min25.047s Q3
5. **MASSA**  
FERRARI  
1min25.201s Q3
6. **RÄIKKÖNEN**  
LOTUS  
1min25.248s Q3
7. **HÜLKENBERG**  
SAUBER  
1min25.334s Q3
8. **ALONSO**  
FERRARI  
1min25.826s Q3
9. **PÉREZ**  
MCLAREN  
1min26.153s Q3
10. **BUTTON**  
MCLAREN  
1min26.487s Q3
11. **RICCIARDO**  
TORO ROSSO  
1min25.519s Q2
12. **DI RESTA**  
FORCE INDIA  
1min25.711s Q2
13. **SUTIL**  
FORCE INDIA  
1min25.740s Q2
14. **VERGNE**  
TORO ROSSO  
1min25.798s Q2
15. **BOTTAS**  
WILLIAMS  
1min26.134s Q2
16. **GUTIÉRREZ**  
SAUBER  
1min26.336s Q2
17. **GROSJEAN**  
LOTUS  
1min26.577s Q1
18. **MALDONADO**  
WILLIAMS  
1min26.842s Q1
19. **BIANCHI**  
MARUSSIA  
1min26.970s Q1
20. **VAN DER GARDE**  
CATERHAM  
1min27.105s Q1
21. **PIC**  
CATERHAM  
1min27.487s Q1
22. **CHILTON**  
MARUSSIA  
1min28.138s Q1

## LA COURSE



### CLASSEMENT (60 TOURS)

1er	Sebastian Vettel	Red Bull	1h31min12.187s
2e	Nico Rosberg	Mercedes	+29.823s
3e	Romain Grosjean	Lotus	+39.892s
4e	Felipe Massa	Ferrari	+41.692s
5e	Sergio Pérez	McLaren	+43.829s
6e	Lewis Hamilton	Mercedes	+52.475s
7e	Kimi Räikkönen	Lotus	+1min07.988s
8e	Paul Di Resta	Force India	+1min12.868s
9e	Adrian Sutil	Force India	+1min14.734s
10e	Daniel Ricciardo	Toro Rosso	+1min16.237s
11e	Fernando Alonso	Ferrari	+1min18.297s
12e	Pastor Maldonado	Williams	+1min18.951s
13e	Jean-Éric Vergne	Toro Rosso	+1 tour
14e	Jenson Button	McLaren	+1 tour
15e	Esteban Gutiérrez	Sauber	+1 tour
16e	Valtteri Bottas	Williams	+1 tour
17e	Max Chilton	Marussia	+2 tours
18e	Jules Bianchi	Marussia	+2 tours
19e	Nico Hülkenberg	Sauber	+6 tours - freins

### Abandons

Mark Webber	Red Bull	39 tours - alternateur
Charles Pic	Caterham	35 tours - hydraulique
Giedo van der Garde	Caterham	1 tour - suite accident

### VITESSE DE POINTE



Plus rapide : Esteban Gutiérrez 321,70 km/h  
Plus lent : Giedo van der Garde, 188,83 km/h

### TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



### CONDITIONS

Fortement chaud 30°C

### TEMP. PISTE

33°C



### MEILLEUR TOUR

Kimi Räikkönen, 1min27.679s (au 60e)



### MEILLEUR PIT-STOP

Felipe Massa 23.332s (entrée à sortie)

### CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Sebastian Vettel	Red Bull	322 pts
2e	Fernando Alonso	Ferrari	207 pts
3e	Kimi Räikkönen	Lotus	183 pts
4e	Lewis Hamilton	Mercedes	169 pts
5e	Mark Webber	Red Bull	148 pts
6e	Nico Rosberg	Mercedes	144 pts
7e	Romain Grosjean	Lotus	102 pts
8e	Felipe Massa	Ferrari	102 pts
9e	Jenson Button	McLaren	60 pts
10e	Paul Di Resta	Force India	40 pts
11e	Nico Hülkenberg	Sauber	39 pts
12e	Sergio Pérez	McLaren	33 pts
13e	Adrian Sutil	Force India	28 pts
14e	Daniel Ricciardo	Toro Rosso	19 pts
15e	Jean-Éric Vergne	Toro Rosso	13 pts
16e	Esteban Gutiérrez	Sauber	6 pts
17e	Pastor Maldonado	Williams	1 pt
18e	Valtteri Bottas	Williams	0 pt
19e	Jules Bianchi	Marussia	0 pt
20e	Charles Pic	Caterham	0 pt
21e	Giedo van der Garde	Caterham	0 pt
22e	Max Chilton	Marussia	0 pt

### CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1e	Red Bull	470 pts	9e	Williams	1 pt
2e	Mercedes	313 pts	10e	Marussia	0 pt
3e	Ferrari	309 pts	11e	Caterham	0 pt
4e	Lotus	285 pts			
5e	McLaren	93 pts			
6e	Force India	68 pts			
7e	Sauber	45 pts			
8e	Toro Rosso	32 pts			



Pour toutes les stats sur la F1  
www.forix.com

## ANALYSE

## Grand Prix d' Abu Dhabi

03.11.2013 / Yas Marina



## Intouchables

Nul n'arrive à la cheville de Red Bull/Vettel. Ni l'écurie ni le pilote ne se repose sur ses lauriers.

Au 35<sup>e</sup> tour du Grand Prix d'Abou Dhabi 2013, alors que Seb Vettel caracolait en tête avec près de 40 secondes d'avance sur Romain Grosjean et 52 sur Mark Webber, notre esprit a vagabondé vers une discussion à bâtons rompus que nous avions eue plus tôt dans le week-end avec Jonathan Wheatley, le directeur pointilleux et affable de Red Bull Racing. Elle avait eu lieu vendredi à 21 heures. Wheatley venait de prendre congés de son écurie et retournait vers les locaux réservés à celle-ci, dans le paddock, où il devait cocher sa traditionnelle liste de choses à faire au cours d'un week-end sans fin.

Il avait l'air épuisé, mais a pris le temps de discuter. « *Les gens pensent qu'il est facile de gagner des titres, a-t-il avancé, mais c'est encore plus dur. Nous devons faire en sorte que les membres de l'équipe restent motivés et que nous obtenions les meilleurs résultats possibles. Certains ne sont pas dans l'écurie depuis aussi longtemps que moi et, comme toute personne qui est dans le métier depuis longtemps, je sais combien il est difficile*

*d'avoir du succès. Je le dis aux autres pour tirer profit de chaque seconde qui passe.* »

Ces propos font écho au sentiment de Christian Horner qui confiait un peu plus tôt que « *il y a énormément plus de tâches à accomplir pour Red Bull* » et qu'il « *ne pensait à rien d'autre que d'obtenir de nouveaux succès avec l'écurie.* »

Cet état d'esprit, cet insatiable désir de vaincre, encore et toujours, est tout autant la clé du triomphe de Red Bull que le coup de crayon de génie d'Adrian Newey et le sublime coup de volant de Vettel.

La faim, le pilotage, l'ambition, alliés à un génie technique et à un financement généreux... Tels sont les ferments de performances hors normes, répétées, qui n'ont aucun équivalent dans l'histoire de la F1.

Vettel, qui a de nouveau laminé ses adversaires (en s'imposant avec plus de 30 secondes d'avance sur Webber) a la bonne grâce de se dire humble et flatté d'avoir des statistiques comparables à

celles de Michael Schumacher ou Alberto Ascari en matière de victoires consécutives.

Seb a eu du mal à trouver ses mots pour exprimer ses sentiments après avoir de nouveau survolé les débats et laissé un peu plus profondément son empreinte dans l'histoire de ce sport. Son attitude n'était pas sans rappeler celle de Schumacher au GP d'Italie 2000, lorsqu'il avait égalé le nombre de victoires d'Ayrton Senna (41). L'émotion l'avait submergé, il avait fondu en larmes devant l'armée des médias. Royalement espiègle, son rival, Mika Häkkinen, l'avait étreint pour le consoler.

Treize ans plus tard, dans le crépuscule des Emirats, Vettel a déclaré : « *Les gens ne comprennent pas le défi que représente le fait de remporter chaque course. Les chiffres ne sont pas importants pour moi, mais ils me rendent très fier. C'est une journée chargée en émotions.* »

Il faut souligner que la cause de Vettel est aidée par son incroyable habileté à cajoler ses pneus Pirelli, si fragiles. Dire que la tâche est ardue pour

Webber est un doux euphémisme, de l'aveu de l'Australien – « *Vous ne pouvez pas apprendre de nouveaux tours à un vieux clebs* » – et son impact ne doit pas être sous-estimé quand il s'agit d'expliquer la domination de Seb.

C'est également la raison pour laquelle Nico Rosberg, un bon 3e sans aspérité, a soudain été capable de battre Lewis Hamilton, au style plus bestial, qui avait été ralenti par Esteban Gutiérrez. La F1 moderne récompense autant la finesse que la virilité, et lorsqu'un pilote a accès aux deux – comme Vettel –, il devient invincible. Aucun autre ne paraît combiner une telle rapidité innée et une précision chirurgicale. Et aucun autre, hormis Webber, n'a la chance de piloter une voiture aussi efficace que la RB9.

L'avantage dévastateur que le duo Vettel/Red Bull a dégagé depuis la pause estivale (sept victoires sur sept) masque les prouesses de ses adversaires.

Mercedes s'est rapprochée de la 2e place du championnat des constructeurs même si son avance de 11 points sur Ferrari, avec deux GP à disputer, était « *loin d'être confortable* » selon son directeur technique, Paddy Lowe. Évoquant la suprématie de Red Bull, il remarquait : « *Nous avons rivalisé jusqu'en août, mais depuis, leurs performances sont phénoménales. Il n'y a pas de remède facile à trouver pour les rattraper. Nous n'avons pas été capables de progresser autant qu'eux.* »

Dans un sport qui apporte peu de consolations aux perdants, le réconfort vient de la certitude d'avoir optimisé ses chances et son matériel. À Abou Dhabi, ces perdants « vainqueurs » étaient Paul Di Resta, 6e après un seul pit-stop, et Romain Grosjean, 4e. Le résultat de Paul est capital pour un homme qui pourrait être victime des chaises musicales qui secouent le milieu du plateau. Il n'a pas caché son importance : « *C'est ce que l'on arrive à faire quand on réussit la course parfaite, même si la voiture n'était pas aussi rapide que celles qui étaient autour de nous. On avait un bon rythme de course et nous avons réglé l'auto pour optimiser nos chances. Nous devons conserver cet élan à Austin.* »

Une nouvelle fois, Grosjean a fait preuve d'assurance en dépassant deux voitures dans le premier tour puis en « *s'offrant Massa lorsqu'il le fallait* » – comme le responsable des opérations piste, Alan Permane, l'a expliqué.

Chez Lotus, le chaos est venu de Räikkönen. Il a remis sur la table le fait qu'il n'avait pas été payé, puis il ne s'est qualifié que 5e avant d'être disqualifié (pour une infraction au règlement technique dont il n'est pas responsable). Il a abandonné dans le premier tour après un contact avec une Caterham. Enfin, on l'a vu filer à toute allure vers l'aéroport. C'était peut-être le seul missile plus rapide que Vettel et sa Red Bull à Abou Dhabi. **F1**

## Les temps forts de la course

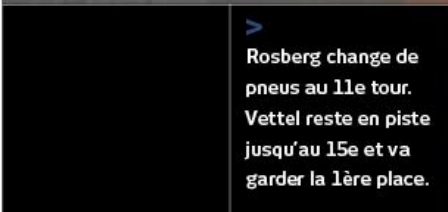
V  
Seb Vettel prend la tête devant Nico Rosberg et Mark Webber, parti en pole, au départ.



### YAS MARINA



V  
Rosberg change de pneus au 11e tour. Vettel reste en piste jusqu'au 15e et va garder la 1ère place.



<  
N'effectuant son premier arrêt qu'au 21e tour, Paul Di Resta passe quatre tours en 2e position.



>  
Webber et Rosberg, qui occupent les 2e et 3e places, font leur second arrêt au 34e passage.



>  
38e tour : Vettel fait son second pit-stop et repart une demi-minute devant Webber.



A  
JEV ne voit pas Fernando Alonso sortir des stands et celui-ci se blesse au dos en passant sur un vibreur.

>  
Vettel renouvelle ses donuts de l'Inde après sa victoire – mais cette fois, il n'est pas pénalisé.



ILLUSTRATION: ALAN ELDIDGE PHOTOS: ANDY HONE/LAT - STEVE ETHERINGTON/LAT - ALASTAIR STALEY/LAT - ANDREW FERRAROLI/LAT - STEVEN TEE/LAT - GLENN DUNBAR/LAT

# Stats GP d' Abou Dhabi

Qualifications, course, pneus, conditions, points aux deux championnats : tout ce qu'il faut retenir

## LA GRILLE

-   
**2. VETTEL**  
RED BULL  
1min40.075s Q3
-   
**4. HAMILTON**  
MERCEDES  
1min40.501s Q3
-   
**6. GROSJEAN**  
LOTUS  
1min40.997s Q3
-   
**8. PÉREZ**  
MCLAREN  
1min41.068s Q3
-   
**10. ALONSO**  
FERRARI  
1min41.093s Q2
-   
**12. BUTTON**  
MCLAREN  
1min41.200s Q2
-   
**14. MALDONADO**  
WILLIAMS  
1min41.395s Q2
-   
**16. GUTIÉRREZ**  
SAUBER  
1min41.999s Q1
-   
**18. VAN DER GARDE**  
CATERHAM  
1min43.252s Q1
-   
**20. CHILTON**  
MARUSSIA  
1min44.198s Q1
-   
**22. RÄIKKÖNEN\*\***  
LOTUS  
DSQ
-   
**1. WEBBER**  
RED BULL  
1min39.957s Q3
-   
**3. ROSBERG**  
MERCEDES  
1min40.419s Q3
-   
**5. HÜLKENBERG**  
SAUBER  
1min40.576s Q3
-   
**7. MASSA**  
FERRARI  
1min41.015s Q3
-   
**9. RICCIARDO**  
TORO ROSSO  
1min41.111s Q3
-   
**11. DI RESTA**  
FORCE INDIA  
1min41.133s Q2
-   
**13. VERGNE**  
TORO ROSSO  
1min41.279s Q2
-   
**15. BOTTAS**  
WILLIAMS  
1min41.447s Q2
-   
**17. SUTIL**  
FORCE INDIA  
1min42.051s Q1
-   
**19. PIC**  
CATERHAM  
1min43.528s Q1
-   
**21. BIANCHI\***  
MARUSSIA  
1min43.398s Q1

## LA COURSE



### CLASSEMENT (55 TOURS)

1er	Sebastian Vettel Red Bull	1h38m 06.106s
2e	Mark Webber Red Bull	+30.829s
3e	Nico Rosberg Mercedes	+33.650s
4e	Romain Grosjean Lotus	+34.802s
5e	Fernando Alonso Ferrari	+1min07.181s
6e	Paul Di Resta Force India	+1min18.174s
7e	Lewis Hamilton Mercedes	+1min19.267s
8e	Felipe Massa Ferrari	+1min22.886s
9e	Sergio Pérez McLaren	+1min31.198s
10e	Adrian Sutil Force India	+1min33.257s
11e	Pastor Maldonado Williams	+1min35.989s
12e	Jenson Button McLaren	+1min43.767s
13e	Esteban Gutiérrez Sauber	+1min44.295s
14e	Nico Hülkenberg Sauber	+1 tour
15e	Valtteri Bottas Williams	+1 tour
16e	Daniel Ricciardo Toro Rosso	+1 tour
17e	Jean-Éric Vergne Toro Rosso	+1 tour
18e	Giedo van der Garde Caterham	+1 tour
19e	Charles Pic Caterham	+1 tour
20e	Jules Bianchi Marussia	+2 tours
21e	Max Chilton Marussia	+2 tours

### Abandons

Kimi Räikkönen Lotus 0 tour - suite accrochage

### VITESSE DE POINTE



Plus rapide : Felipe Massa 320,28 km/h

Plus lent : Sebastian Vettel 309,39 km/h

### TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



Tendre Medium Intermédiaire Pluie

### CONDITIONS

Soleil 35°C

### TEMP. PISTE

44°C



### MEILLEUR TOUR

Fernando Alonso, 1min43.434s (au 55e)



### MEILLEUR PIT-STOP

Mark Webber 21.175s (entrée à sortie)

### CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Sebastian Vettel Red Bull	347 pts
2e	Fernando Alonso Ferrari	217 pts
3e	Kimi Räikkönen Lotus	183 pts
4e	Lewis Hamilton Mercedes	169 pts
5e	Mark Webber Red Bull	166 pts
6e	Nico Rosberg Mercedes	159 pts
7e	Romain Grosjean Lotus	114 pts
8e	Felipe Massa Ferrari	106 pts
9e	Jenson Button McLaren	60 pts
10e	Paul Di Resta Force India	48 pts
11e	Nico Hülkenberg Sauber	39 pts
12e	Sergio Pérez McLaren	35 pts
13e	Adrian Sutil Force India	29 pts
14e	Daniel Ricciardo Toro Rosso	19 pts
15e	Jean-Éric Vergne Toro Rosso	13 pts
16e	Esteban Gutiérrez Sauber	6 pts
17e	Pastor Maldonado Williams	1 pt
18e	Valtteri Bottas Williams	0 pt
19e	Jules Bianchi Marussia	0 pt
20e	Charles Pic Caterham	0 pt
21e	Giedo van der Garde Caterham	0 pt
22e	Max Chilton Marussia	0 pt

### CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1er	Red Bull	513 pts	9e	Williams	1 pt
2e	Mercedes	334 pts	10e	Marussia	0 pt
3e	Ferrari	323 pts	11e	Caterham	0 pt
4e	Lotus	297 pts			
5e	McLaren	95 pts			
6e	Force India	77 pts			
7e	Sauber	45 pts			
8e	Toro Rosso	32 pts			



Pour toutes les stats sur la F1  
www.forix.com

\* Cinq places de pénalité pour changement de boîte. \*\* Disqualifié des qualifications pour irrégularité technique mais autorisé à courir.

# TOM CLARKSON

Tom Clarkson en direct du "terrain"

## New Delhi mérite de rester

Descendez du métro à Green Park, passez devant le Ritz de Londres et engagez-vous à droite sur St James's Street, en direction de Pall Mall. Après quelques centaines de mètres, vous pourrez contempler sur votre gauche le nouveau showroom clinquant de McLaren Automotive, juste en face du Royal Automobile Club – la plus vieille association automobile de Grande-Bretagne.

Saluez de la tête le portier et prenez la porte tambour. N'allez pas à droite, car vous risquez d'entrer dans le bureau de poste le plus snob de tout le pays. Demandez plutôt au concierge de vous indiquer la Segrave Room. Très bien, maintenant, assurez-vous d'être sur votre 31, sous peine d'être refoulé. Passez devant la Nissan GT-R et prenez les escaliers, juste en dessous du portrait de Sa Majesté. Une fois en haut, tournez à droite : vous êtes arrivé. Au centre de la pièce se trouve une vaste table en acajou supportant toute une série de trophées. Quelques peintures sont accrochées aux murs – dont la plus imposante correspond au portrait d'Henry Segrave, premier homme à avoir dépassé les 320 km/h sur la terre.

Alors que nous ré-agençons la salle en vue du shooting de David Ward, potentiel futur président de la FIA, une anecdote me revient à l'esprit concernant une précédente visite de *F1 Racing* à Fiorano. Nous voulions prendre en photo Michael Schumacher dans le bureau d'Enzo Ferrari, et nous étions en train de réaménager totalement l'ancre du Commendatore pour permettre au photographe de prendre un beau cliché. Soudain, Schumi est entré dans la pièce, ainsi qu'un attaché de presse qui s'est écrié tout affolé que rien n'avait bougé jusqu'ici depuis la mort du grand homme !

Aujourd'hui, pas de mauvaise surprise. Nous bougeons un peu le mobilier et ajustons la lumière pour harmoniser le rendu dans la focale. Pendant ce temps, Guy Nicholls, un ancien collaborateur de *F1 Racing* (devenu depuis le *spin doctor* du RAC), essaie de... meubler en nous décrivant les peintures et nous contant l'histoire du Club. Mais l'homme que nous attendions, David Ward, arrive enfin, dans un costume impeccable.

Voilà un homme qui ne mâche pas ses mots concernant la gouvernance actuelle de la FIA. Libéré de ses obligations de Directeur général de la Fondation FIA, il compte se consacrer totalement à sa candidature à la tête de la Fédération. On sent la passion pour les sports mécaniques émaner de ses paroles. Il nous présente une licencie de pilote – « *J'ai fait un peu de karting, mais j'étais trop grand pour percer. Maintenant, je m'amuse de temps en temps avec ma MG sur les circuits* » – et nous explique être fan de F1 depuis son plus jeune âge. Il ne fait aucun doute que Ward constitue un sérieux challenger pour Jean Todt [Ndlr : chronique écrite avant son retrait de l'élection].




L'enthousiasme des Indiens est réel pour "leur" GP, qui sera absent du calendrier en 2014.

PHOTO: ADASTAIR STALEY/LAT

**“L'Inde a une classe moyenne de plusieurs centaines de millions d'âmes et un beau circuit tout près de sa 2e plus grande ville.”**

En l'espace de 24 heures, nous passons du charme cosy du RAC au tumulte de l'Inde. Une telle polarité est rare en ce bas monde, mais une fois le contraste absorbé, on est vite envouté par le Joyau de la Couronne. L'Inde est l'un des pays les plus appréciés des pilotes, certains débarquant dès le lundi pour profiter pleinement de leur semaine. Soyons clairs : la rigueur de la F1 tranche avec la pagaille indienne. Les teams font preuve de charité ont donnant leurs restes de nourriture aux associations caritatives locales. Si l'Inde venait à quitter définitivement le calendrier, ce serait une honte. Le sous-continent présente une classe moyenne de plusieurs centaines de millions d'âmes et dispose d'un magnifique circuit à quelques encablures de sa deuxième plus grande ville ; il mérite donc de rester au calendrier.

Après le désordre de l'Inde, Abou Dhabi semble particulièrement insipide. À vrai dire, mon esprit est plutôt tourné vers la Porsche SuperCup. Le leader du championnat, Sean Edwards, est mort dans un accident mi-octobre, ce qui nous a tous attristé.

Sean était un bon pilote et une personne droite dans ses bottes. La première fois que je l'ai croisé, ce fut en 1998 sur les champs de bataille de la Somme, alors que nous étions sur le chemin du GP de France avec son père Guy, ancien pilote de F1. Sean et Guy avaient l'habitude de s'y rendre chaque année, et ils connaissaient par cœur cette période importante de notre histoire qu'est la Première Guerre mondiale. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si ses funérailles ont eu lieu le 11 novembre, jour de l'Armistice. Repose en paix, Sean. 

# À VENIR : GP des USA



15-17 novembre 2013 / Circuit of The Americas, Austin

Véritable patchwork de ce qui se fait de mieux sur les autres tracés, le Circuit des Amériques accueille l'un des rares nouveaux GP à susciter l'enthousiasme.



## LE POINT DE VUE DE L'EXPERT

Xevi Pujolar, ingénieur de course en chef chez Williams

La majorité du landerneau de la F1 est impatiente de retourner à Austin cette année. Parmi toutes les nouvelles courses, celle-ci est de loin la plus excitante : le tracé est intéressant et les tribunes sont bondées, conférant au week-end une atmosphère enflammée. Sans oublier la magnifique ville d'Austin... C'est donc une vraie plus-value pour le championnat.

On a entendu tout et n'importe quoi lors de la construction du circuit. On savait que la montée vers le virage 1 serait abrupte, mais pas à ce point. Nous étions curieux de voir comment ce virage serait négocié lors du premier tour de course, étant donné que les pilotes ont plutôt tendance à freiner très tard au premier tournant – mais heureusement, celui-ci s'est passé sans encombre.

Le virage 1 n'est cependant pas la seule originalité d'Austin. Quand vous entrez dans la longue ligne droite, vous pouvez déjà apercevoir la fin de celle-ci du fait du relief. Ces dénivellations font d'ailleurs tout le sel de ce tracé.

Certaines portions de la piste constituent de véritables *best of* des autres circuits. Par exemple, l'enchaînement des virages 16 à 18 est

inspiré du fameux virage 8 d'Istanbul, alors que la section fluide qui suit le virage 3 rappelle les courbes rapides de Maggotts et Becketts à Silverstone. Cette portion constitue d'ailleurs un vrai challenge pour les pilotes, qui y pénètrent à haute vitesse pour finalement ralentir en vue des virages qui suivent. Les vitesses de passage varient de moyenne à haute, et la plupart des virages détient des rayons assez courts – à l'image de Melbourne, Monza ou Montréal.

Nous serons particulièrement attentifs au niveau d'abrasivité de la piste. L'an passé, étant donné que le bitume venait d'être coulé, le Tarmac était très glissant. Nous avons dû ainsi procéder à une *warm up* appuyé. Heureusement, on peut penser que les choses ont changé après une année d'exploitation.

### AUSTIN : FAITS & CHIFFRES

**117 429**  
spectateurs étaient présents en 2013.

**40** mètres

Le dénivelé entre le haut et le bas du circuit.

**DIX**  
circuits différents ont accueilli le GP des USA.

**77** mètres  
La haute de la tour de contrôle, qui compte 419 marches.



## LE GP DES USA EN UN COUP D'ŒIL

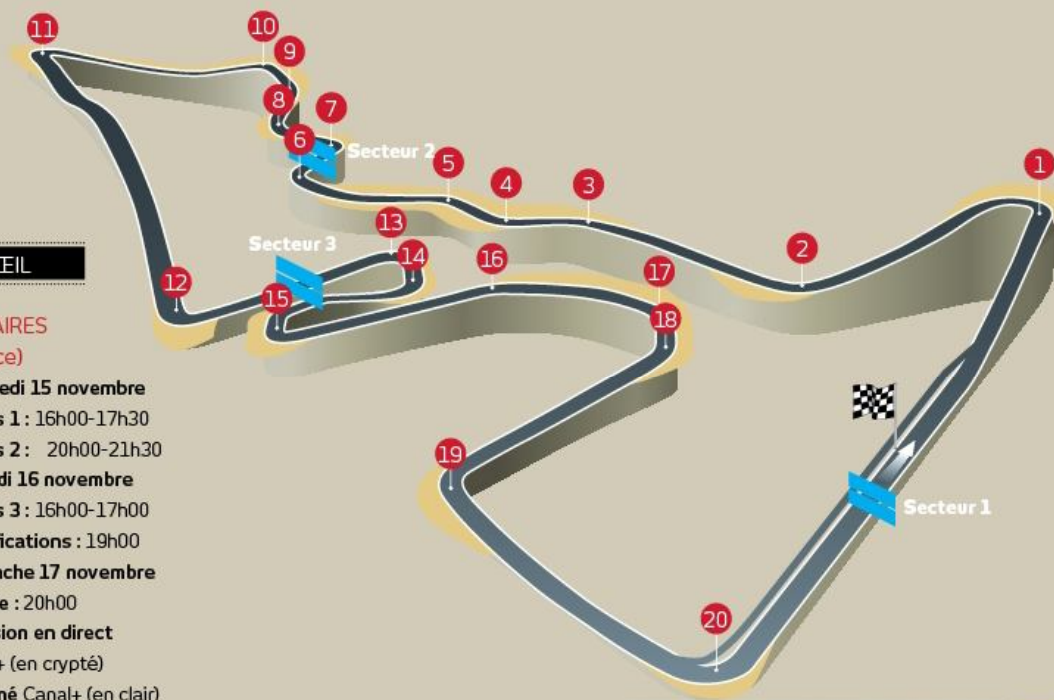
**Circuit** Circuit of The Americas  
**Premier GP** 2012  
**Longueur** 5,513 km  
**Distance course** 308,405 km  
**Tours** 56  
**Sens** Anti-horaire  
**Record du tour** 1min39.347s,  
 S. Vettel, 2012  
**Accélération** 63 %  
**Changements de rapport**  
 par tour 59  
**Vainqueurs depuis la pole** 0  
**Types de pneus**  
 Medium/dur

### HORAIRES (France)

**Vendredi 15 novembre**  
**Essais 1 :** 16h00-17h30  
**Essais 2 :** 20h00-21h30  
**Samedi 16 novembre**  
**Essais 3 :** 16h00-17h00  
**Qualifications :** 19h00  
**Dimanche 17 novembre**  
**Course :** 20h00  
**Diffusion en direct**  
 Canal+ (en crypté)  
**Résumé** Canal+ (en clair)

### VOUS SOUVENEZ-VOUS...

... du jour où la F1 brisa la tradition ? Lors du GP d'Austin inaugural, l'an dernier, le protocole a été chamboulé quand Pirelli a renoncé casquettes portées par les trois pilotes sur le podium (Lewis Hamilton, Sebastian Vettel et Fernando Alonso) au profit de chapeaux façon Stetson.

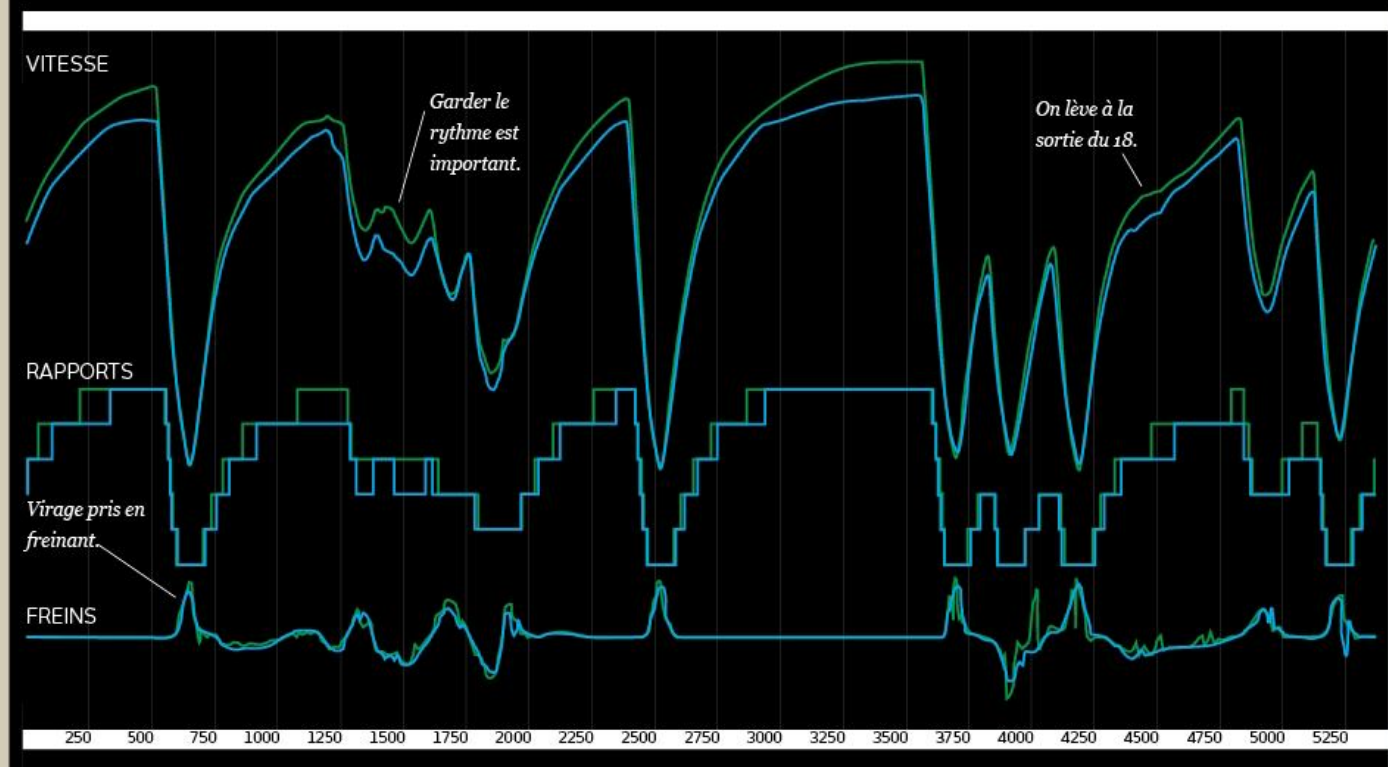


### L'ANNÉE DERNIÈRE

**Vainqueur** Lewis Hamilton  
**Abandons** 2  
**Dépassements** 51  
**Dépassements DRS** 23  
**Météo** Soleil, 24°C

## TÉLÉMÉTRIE AUSTIN

QUALIFICATIONS ■ COURSE ■



### Virages 4 à 9

Enchaînement rapide et exigeant qui rappelle Becketts à Silverstone.

### Virages 12 à 15

Phase de freinage/accélération constante dans ces trois virages.

### Virage 20

Ce gauche piègeur peut pousser à la faute.

ILLUSTRATION : ALAN ELDRIDGE. PHOTOS : ANDREW FERRARO/LAT - GLENN DUNBAR/LAT

# À VENIR : GP du Brésil



22-24 novembre 2013 / Interlagos, São Paulo

Cette piste très bosselée subit souvent les affres de la météo. Les récents systèmes de drainage n'empêchent toujours pas la piste d'être inondée.



## LE POINT DE VUE DE L'EXPERT

Xevi Pujolar, ingénieur de course en chef chez Williams

Interlagos est un circuit multi facettes. Le premier et le troisième secteur requièrent de la puissance et une bonne vitesse de pointe, alors que le deuxième est particulièrement tortueux et serré, exigeant de fait pas mal d'aéro. À l'image d'Austin, la piste est très vallonnée – mais le relief est ici naturel et non pas construit de toutes pièces.

Nous sommes en altitude ici, 800 mètres au-

dessus du niveau de la mer, ce qui entraîne une chute de puissance moteur de l'ordre de 13 %, soit la plus grande perte de tout le calendrier. C'est un véritable problème, car la puissance est un élément important pour espérer "faire un temps". Surtout à la sortie du virage 12, qui conditionne la grande montée débouchant sur la ligne d'arrivée et le célèbre S do Senna. Nous devons donc modifier la cartographie moteur afin de conserver suffisamment de chevaux pour affronter cette ascension et contrebalancer les effets de la baisse de la pression atmosphérique.

Le revêtement de la piste n'est pas vraiment énergivore, et n'est par conséquent pas très exigeant pour les pneus et les freins. Le dilemme concernant les pneus réside surtout dans la ver-

satilité de la météo. Il n'est pas rare d'avoir de la pluie ici, nous devons donc nous préparer à toute éventualité. Les prévisions météo peuvent même nous amener à modifier certains points de notre set-up, le niveau d'appui appliqué à la voiture par exemple.

Ces dernières années, des zones d'évacuation d'eau ont été mises en place tout autour du tracé, similaires à ce que l'on peut voir sur la grille de Spa. Le but est de prévenir la formation de rigoles sur certains endroits du tracé, et en particulier le virage 3 qui a donné lieu à pas mal d'aquaplaning l'an passé. En dépit de ces mesures, s'il se met à pleuvoir très fort, de petites rivières se forment tout de même en raison des bosses et creux qui jalonnent la piste.

### INTERLAGOS : FAITS & CHIFFRES

**16%**  
du tour  
sont passés  
à freiner.



**200**  
mètres

Distance entre  
le départ et le  
virage 1.

**3,3G**

Plus fortes charges encaissées durant  
3 secondes au virage 11.

**800 mètres**  
Hauteur au-dessus du niveau de la mer.







## BRÉSIL EN UN COUP D'ŒIL

**Circuit** Interlagos

**Premier GP** 1973

**Longueur** 4,309 km

**Distance course** 305,909 km

**Tours** 71

**Sens** Anti-horaire

**Record du tour** 1min11.473s,

Juan Pablo Montoya, 2004

**Accélération** 74 %

**Changements de rapport**

par tour 40

**Vainqueurs depuis la pole** 10

**Types de pneus**

Medium/dur

## HORAIRES

(France)

**Vendredi 22 novembre**

**Essais 1 :** 13h00-14h30

**Essais 2 :** 17h00-18h30

**Samedi 23 novembre**

**Essais 3 :** 14h00-15h00

**Qualifications :** 17h00

**Dimanche 24 novembre**

**Course :** 17h00

**Diffusion en direct**

Canal+ (en crypté)

**Résumé** Canal+ (en clair)

## VOUS SOUVENEZ-VOUS...

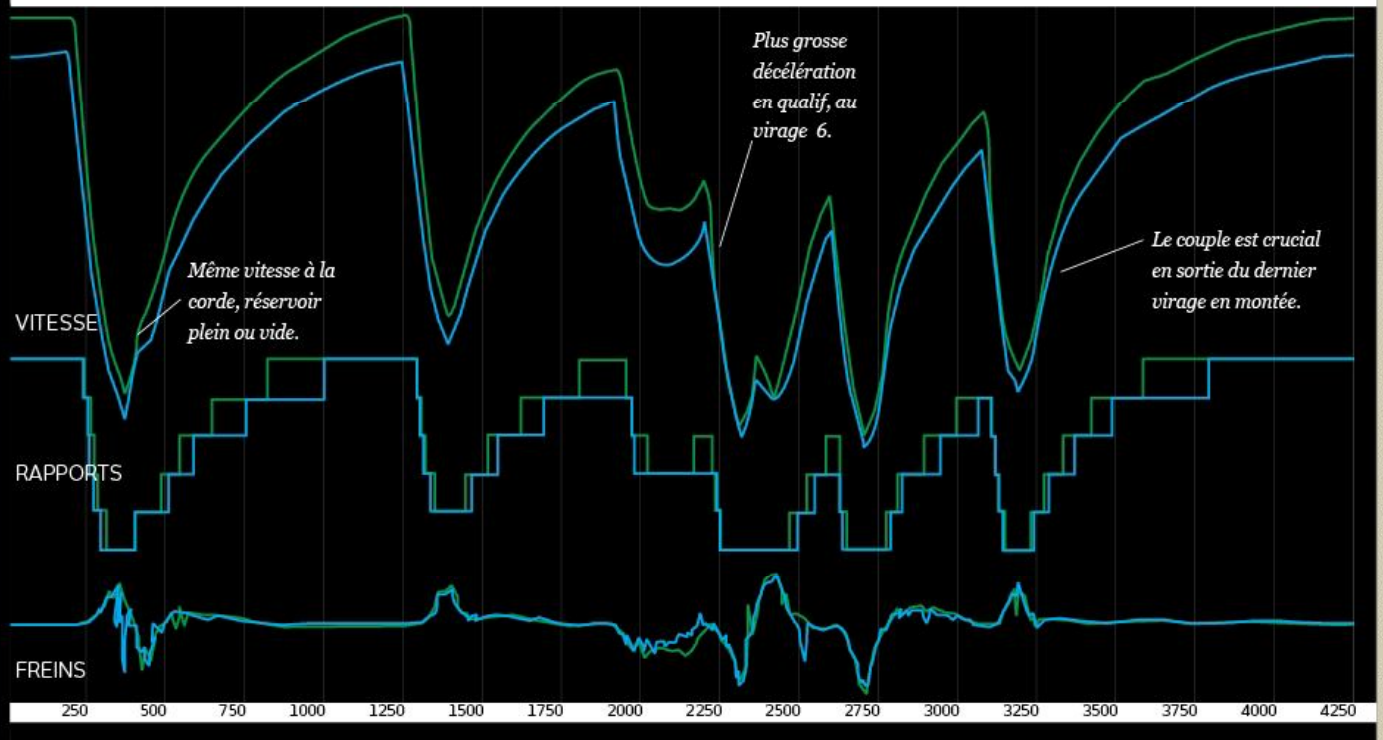
... de l'ultime course de Jaguar en F1 ? Le GP du Brésil 2004 fut celle-ci, conséquence du retrait de Ford qui avait vendu l'équipe à Red Bull. Ce jour-là, Mark Webber luttait avec son coéquipier Christian Klein pour la 10<sup>e</sup> place quand... ils s'accrochèrent au virage 1.



## TÉLÉMÉTRIE INTERLAGOS

QUALIFICATIONS

COURSE



### Virages 1 à 2

Des coups de volant sensibles sont exigés dans le S do Senna.

### Virage 10

Bico de Pato est le plus lent du tracé, avec l'angle de braquage le plus haut.

### Virages 12 à 13

Bien sortir du dernier virage est crucial pour aller vite sur la ligne droite des stands.

# MURRAY WALKER



## SI JE NE M'ABUSE...

**“Vous souvenez-vous de la dernière fois où il y eut des turbos en F1 ? C'était une tout autre époque...”**

En cette fin 2013, il nous faut donc dire au revoir aux moteurs dits “aspirés” dont le chant a si longtemps ravi nos oreilles. Au revoir, aussi, le KERS, remplacé en 2014 par un système global et plus sophistiqué de récupération d'énergie. Et re-bonjour les turbos et les limitations en carburant. Re-bonjour, bien sûr, car on a déjà connu ça – et qu'est-ce que c'était bien !

Tout a commencé grâce à Renault en 1977, quand la F1 était réservée aux moteurs 3 litres atmosphériques ou 1,5 litre turbocompressés. Jusque-là, tout le monde avait fait le choix du 3 litres, notamment avec le brillant V8 Ford Cosworth DFV qui dominait la F1 depuis dix ans et sa première victoire signée Jim Clark, sur la légendaire Lotus 49, au GP des Pays-Bas 1967. Mais en 77, Renault présenta bravement à Silverstone, pour le GP de Grande-Bretagne, quelque chose de très

différent : une voiture équipée d'un V6 de 1,5 litre turbo pilotée par Jean-Pierre Jabouille. En course, celui-ci ne fit que 16 tours avant d'abandonner, turbo cassé, mais Renault allait persévérer avec ce que nous appelions la “théière jaune” – du fait de sa livrée, de sa prise d'air en position très haute et... qu'elle fumait tout le temps. Mais les victoires à répétition de René Arnoux et Alain Prost allaient pousser les équipes rivales à adopter cette technologie, et la F1 devint 100 % turbo en 1986.

En 1989, 12 ans après ses débuts, le turbo fut banni de la F1 mais quel spectacle auquel il nous avait été donné d'assister, avec des moteurs développant jusqu'à 1400 chevaux ! J'ai vu tant de courses fabuleuses où Ferrari, McLaren-TAG, Williams-Honda, Renault et Brabham-BMW se disputaient la suprématie. Mais bien qu'ayant initié les années turbo, jamais Renault ne gagna le

titre constructeurs durant cette période (Ferrari le fit en premier, en 1982) et je me souviens du GP d'Afrique du Sud 1983, où le constructeur avait invité en masse les médias français à Kyalami pour, espérait-il, voir Alain Prost coiffer la couronne pilotes – sauf que son moteur expira, permettant à Nelson Piquet sur Brabham-BMW de devenir le premier champion du monde “turbo”.

La plus belle réussite du pionnier Renault reste d'avoir été récompensé de ses efforts en étant le premier constructeur à faire gagner le turbo en F1 à cette époque, au GP de France 1979 à Dijon. Si Jean-Pierre Jabouille fut ainsi récompensé de son patient travail de développement, c'est la bataille pour la 2e place entre Gilles Villeneuve, sur sa Ferrari V12, et René Arnoux, sur l'autre Renault, qui retint l'attention de tous. Ils se passèrent et repassèrent dans les derniers tours, coups de roue à l'appui et sans faire de quartier, Villeneuve prenant finalement l'avantage.

Le Québécois brilla encore au GP d'Espagne 1981 lors duquel, avec l'impotente Ferrari 126C turbo, il résista tour après tour à une opposition 100 % “atmo” menée par la Ligier de Jacques Laffite, s'échappant dans les lignes droites après s'être fait rattraper dans les virages. Les cinq premiers finirent groupés en 1,2 seconde ! Je pourrais continuer longtemps sur les rivalités entre Nelson Piquet et Nigel Mansell sur leurs Williams-Honda (ah, Silverstone 1987 !), Niki Lauda et Alain Prost sur les McLaren-TAG ou Prost et Ayrton Senna chez McLaren-Honda, mais je finirai sur une note plus légère...

En 1980, réalisant que les jours de gloire de son fabuleux flat-12 étaient comptés, Ferrari présenta aux essais du GP d'Italie (à Imola cette année-là) un prototype de F1 turbo. Celui généra forcément un grand intérêt – ce que deux jeunes femmes italiennes allaient exploiter. Vêtues aux couleurs du sponsor de Villeneuve, le producteur de vin italien Giacobazzi, elles déambulèrent sur le paddock en skateboard, cherchant tous les moyens d'attirer l'attention. J'étais sur le point de débiter une interview télé avec Ken Tyrrell quand soudain, je me suis retrouvé avec un sein posé sur chaque épaule ! « Eh bien, me dis-je, je sais que je ne suis pas bien grand, mais cette fille doit être immense ! » En tournant la tête prudemment, j'ai réalisé qu'il y avait bien là les deux filles, une de chaque côté... Croyez-moi, c'était une autre époque. 🍷



“Renault invita les médias français en masse à Kyalami en 1983, espérant qu'Alain Prost gagnerait le titre, mais son moteur expira.”





**EXCLUSIVE  
DRIVE**

**LUXURY, SPORTS CAR AND TEST DRIVE**

**Vendredi 21 et samedi 22 mars 2014  
Le Mans - Circuit Bugatti**

**ÉDITION 2014**

*Nombre de places limitées, réservez dès maintenant sur*  
**[www.exclusivedrive.fr](http://www.exclusivedrive.fr)**

# TOTAL ACTIVA

## L'huile moteur des Champions du Monde 2013



TOTAL ACTIVA, l'huile haute performance  
d'Infiniti Red Bull Racing et Sebastian Vettel -  
Champions du Monde de FIA Formule 1™  
pour la quatrième année consécutive\*.

[www.lubrifiants.total.fr](http://www.lubrifiants.total.fr)



Vous ne nous choisirez pas par hasard **TOTAL**

