



**LA LEÇON  
DU MAÎTRE**

Petit cours de  
pilotage avec  
Alain Prost



Dossier Flèches d'Argent

**POURQUOI  
MERCEDES  
VA GAGNER  
(OU PAS...)**

"Nous n'avons plus  
d'excuses" Toto Wolff

**PLUS  
ROSS BRAWN PARLE**

"Je n'ai pas tenu mes  
promesses" admet-il

**CONSTRUCTEURS  
AUTOMOBILES ET F1**

Il faut apprendre des  
échecs du passé...

**EN TESTS AVEC  
HAMILTON**

"J'ai les pieds  
en feu, moi !"

**ROSBERG  
VOUS RÉPOND**

"Nous sommes tous  
les deux numéro un..."



N° 172 - 5,60 €  
Juin 2013

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

**B&B  
MEDIA**

L 19828 - 172S - F: 5,60 € - RD

**TECHNIQUE** Tout savoir sur les freins des F1



**lekiosk**

*Vos magazines partout, tout le temps.*

AVEC LEKIOSK

**TOURNEZ  
LA PAGE**

**TÉLÉCHARGER**  
Gratuitement





RÉDACTION 63 BOULEVARD FRANÇOIS MITTERRAND  
63000 CLERMONT-FD - TEL. 04 73 98 04 12 - FAX. 04 73 98 04 67

**L'équipe**

**Rédacteur en chef**  
Jean-Philippe Vennin  
jpvennin@bandbmedia.com  
Ont collaboré à ce numéro  
Frédéric Delarue, Richard Faux,  
Catherine Librini, Claire Morel, William Zinck  
**Chroniqueurs**  
Valtteri Bottas, Peter Windsor, Dieter Rencken  
**Maquettiste** Annick Pereton

**Publicité**

**LABEL REGIE**  
14 rue Barbès - 92300 LEVALLOIS-PERRET  
tél : 01 41 91 79 79  
**Chef de Publicité** Lisa Amatulli  
lisa@labelregie.com  
**Directrice associée** Virginie Hoang  
virginie@labelregie.com  
**Directeur associé** Gil Maillet  
gil@labelregie.com

**Photogravure**

Publicompo - Clermont-Ferrand  
**Imprimerie**  
Corelioprinting - Belgique

**Vente au numéro MLP** - 04 74 82 14 14

**KIOSQUE France & Etranger**

France MLP  
Tél : + 33 (0)4 74 82 14 14  
Etranger EXPORT PRESS  
Tél : + 33 (0)1 40 29 14 51

**Abonnement F1 Racing**

**ABO MARQUE F1 RACING**  
CS 63656 - 31036 TOULOUSE CEDEX 1  
Tél. 05 34 56 35 60 - Fax. 05 62 48 12 63  
email : [bbmedia@abomarque.fr](mailto:bbmedia@abomarque.fr)  
Abonnement en ligne [www.webabo.fr/f1racing](http://www.webabo.fr/f1racing)  
Reliures [www.webabo.fr/reliures](http://www.webabo.fr/reliures)  
Anciens numéros  
[www.webabo.fr/anciens-numeros](http://www.webabo.fr/anciens-numeros)  
Version numérique [www.relay.com](http://www.relay.com)

**Direction**

Gérant et Directeur de publication  
Christophe Bonicel  
Administration Finances Olivier Benchetrit  
Assistante Véronique Vézier

F1 Racing est édité par SARL au capital de 50 000 €



Principaux actionnaires  
Christophe Bonicel - Olivier Benchetrit  
Siège social 40, rue de Paradis  
75010 PARIS  
RCS Paris B452684673  
Commission paritaire 0514 K 79814  
Dépôt légal à parution

F1 Racing est une marque commerciale de Haymarket Magazines Limited utilisée sous licence par B & B Media en français.

**ABONNEMENT ÉTRANGER**

Consultez le service abonnement  
• Canada et Amérique du Nord : [www.expressmag.com](http://www.expressmag.com) - e-mail : [expsmag@expressmag.com](mailto:expsmag@expressmag.com)  
• Suisse : Dynapresse Marketing SA, 38 Avenue Vibert - CH-1227 Carouge - Tél. : 022 308 08 08 - Fax : 022 308 08 59 - e-mail : [abonnements@dynapresse.ch](mailto:abonnements@dynapresse.ch)  
• Belgique : Abo Marque - email : [bbmedia@abomarque.fr](mailto:bbmedia@abomarque.fr)

F1 Racing est un magazine publié en Allemagne, Argentine, Australie, Brésil, Belgique, Chine, Corée, Espagne, États-Unis, France, Inde, Italie, Japon, Mexique, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Philippines, Portugal, République Tchèque, Royaume-Uni, Singapour, Thaïlande, Turquie, États-Unis, Venezuela, Vietnam, Australie, Chine, Espagne, France, Italie, Japon, Mexique, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Philippines, Portugal, République Tchèque, Royaume-Uni, Singapour, Thaïlande, Turquie, États-Unis, Venezuela, Vietnam.

Publié : tel +44 208 614 0404 fax +44 208 267 5977 Formula One, Formula 1 et F1 sont des marques de Formula One Licensing IP, société de Formula One Group Company et sont utilisées sous licence. La reproduction de tout ou partie des photos, textes ou illustrations sans autorisation écrite de Formula One est interdite. Le plus grand site officiel consacré au monde de la Formule 1, l'histoire et l'actualité en peuvent être tous par accès à nos sites internet ou créateurs.

PRÉ-GRILLE / Frédéric Delarue / 06.2013  
**Au nom de la fille**



La vitesse et le succès sont dans l'ADN de Mercedes. L'histoire de la marque à trois branches – qui symbolisent l'air, la terre et l'eau – est marquée dès sa création par l'obsession de son fondateur, Emil Jellinek. Fin 1897, cet homme d'affaires et diplomate, mais aussi pilote à ses heures, avait été catastrophé de constater que la vitesse de pointe de sa première Daimler culminait à 24 km/h. La voisine, Benz ? Une araignée rampante, s'était esclaffé Jellinek. L'Austro-Hongrois allait finalement s'associer à Benz et Daimler et donner à ses automobiles le nom de sa fille aînée. Quarante ans plus tard, Rudolf Caracciola faisait jubiler Jellinek et bondir les statistiques : 432,7 km/h, record routier inégalé à ce jour.

En 2013, Mercedes est un constructeur automobile majeur et cette obsession du succès est dans tous les esprits de l'effectif pléthorique du département F1 qui a pour mission de mettre son palmarès au diapason de

l'esprit de son fondateur. Depuis cinq ans, les constructeurs ont eu tendance à se désengager de la F1 ou à ne s'y impliquer qu'en tant que motoriste. Mercedes peut faire date dans l'histoire en devenant l'un des rares à régner sur le toit de la F1 en concevant châssis et moteur. BMW et Toyota ont fui. Honda, qui revient en F1 en qualité de motoriste après s'être brisé les reins en tant qu'écurie complète, fait le pari inverse de Stuttgart. Dans l'histoire moderne, hormis Ferrari, seul Renault s'est imposé avec une structure bicéphale quand, chez Mercedes, Brackley (châssis) et Brixworth (moteur) sont distants de 40 km. En 1955, à la glorieuse époque des Flèches d'Argent, Mercedes avait déjà réussi cette prouesse.

Dans ce numéro, F1 Racing dresse un état des lieux de la pyramide étoilée : pilotes, management, technique, politique. Mercedes peut-elle renouer avec sa splendeur passée et écrire l'histoire ? Au nom de la fille...

**SOMMAIRE / JUIN 2013**

**PREMIER SECTEUR : RUBRIQUES**

- 04 **PARADES** : les plus belles photos du mois
- 10 **PITPASS** : tout ce qui fait parler en Formule 1
- 17 **CHRONIQUE** : Dieter Rencken
- 18 **CHRONIQUE** : Peter Windsor
- 20 **CHRONIQUE** : Valtteri Bottas
- 22 **TECHNIQUE** : roues et moyeux
- 24 **ÇA, C'ÉTAIT UNE F1** : la Tyrrell 012

**DEUXIÈME SECTEUR : REPORTAGES**

- 26 **ROSS BRAUN ET TOTO WOLFF**  
Entretien croisé avec Toto Wolff et Ross Brawn, qui président aux destinées de Mercedes F1. L'un vient d'arriver, l'autre pourrait s'en aller sans tarder...
- 32 **EN TESTS AVEC LEWIS HAMILTON**  
F1 Racing a accompagné le nouveau pilote Mercedes pendant le vendredi du week-end du GP de Bahreïn. Autrement dit : les essais libres vus de l'intérieur.
- 38 **VOUS POSEZ LES QUESTIONS À... NICO ROSBERG**  
L'Allemand ne craint pas Lewis et... non, il n'a pas toutes les filles qu'il veut !
- 42 **LES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES ET LA F1**  
Les grandes marques automobiles se sont généralement cassé les dents en voulant faire de la F1 "à leur manière". Mercedes veut inverser la tendance.
- 50 **PORTRAIT : CYRIL ABITEBOUL**  
Faites mieux connaissance avec le patron français de l'écurie Caterham.
- 52 **MONSIEUR LE PROFESSEUR**  
Alain Prost explique à F1 Racing comment allier finesse et rapidité au volant.
- 58 **STATS : LES VÉTÉRANS EN F1**  
Vainqueurs les plus âgés, GP les plus anciens, carrières les plus longues...
- 60 **LA GRANDE INTERVIEW : MIKA HÄKKINEN**  
Le double champion du monde, rival "préféré" de Michael Schumacher, parle de ses débuts, de son terrible accident et... de ses joutes avec Michael, bien sûr !
- 68 **EN VISITE CHEZ BREMBO**  
Nous avons voulu connaître toutes les subtilités du freinage d'une Formule 1.
- 76 **INTERVIEW : PASTOR MALDONADO**  
Le pilote Williams tombe de haut, un an après sa victoire surprise en Espagne.
- 78 **SOUVENIRS DE MONACO**  
Maurice Hamilton se remémore pour nous son premier déplacement sur le GP de la Principauté... et compare avec l'époque actuelle, photos à l'appui.

**TROISIÈME SECTEUR : LIGNE D'ARRIVÉE**

- 86 **BILAN** : GP de Bahreïn
- 89 **BILAN** : GP d'Espagne
- 92 **À VENIR** : GP de Monaco
- 94 **À VENIR** : GP du Canada
- 96 **CHRONIQUE** : Tom Clarkson
- 98 **CHRONIQUE** : Murray Walker

**ABONNEZ-VOUS** pages 21, 47 et 75  
Version numérique de F1 Racing disponible sur [relay.com](http://relay.com)

050



052



060



068



078





Santa



SUDERIA  
FERRARI



# Parade

**Porteur d'eau ?** Si Fernando Alonso est le pilote "nominé" par Ferrari pour la gagne, il a besoin du soutien de Felipe Massa pour remporter le titre. On a vu en Espagne de nouveaux signes de la renaissance du petit Brésilien : il a été rapide tout le week-end et a atteint le podium en s'étant élancé 9e.  
**Où** Barcelone, Espagne **Quand** Vendredi 10 mai 2013  
**Photographe** Lorenzo Bellanca





# Parade

**Porteur d'eau ? (bis)** De nombreux observateurs s'attendaient à voir Nico Rosberg ravalé dans l'ombre de son nouvel équipier, Lewis Hamilton, chez Mercedes. Le fils de Keke leur a donné tort, ne cédant que sur consigne en Malaisie avant de signer deux pole positions de rang à Bahreïn et Barcelone.

**Où** Sakhir, Bahreïn **Quand** Vendredi 19 avril 2013

**Photographe** Vladimir Rys/Getty Images





# Parade

**Porteur d'eau ? (ter)** À quoi pense Mark Webber quand il ne s'élanche pas en piste ? Depuis Sepang, les supputations vont bon train. Regrette-t-il de ne pas avoir signé chez Ferrari ? Voit-il plus loin que sa traversée du désert (de Bahreïn, bien sûr) en F1 ? Par exemple du côté de Porsche, au Mans et ailleurs, dès 2014...

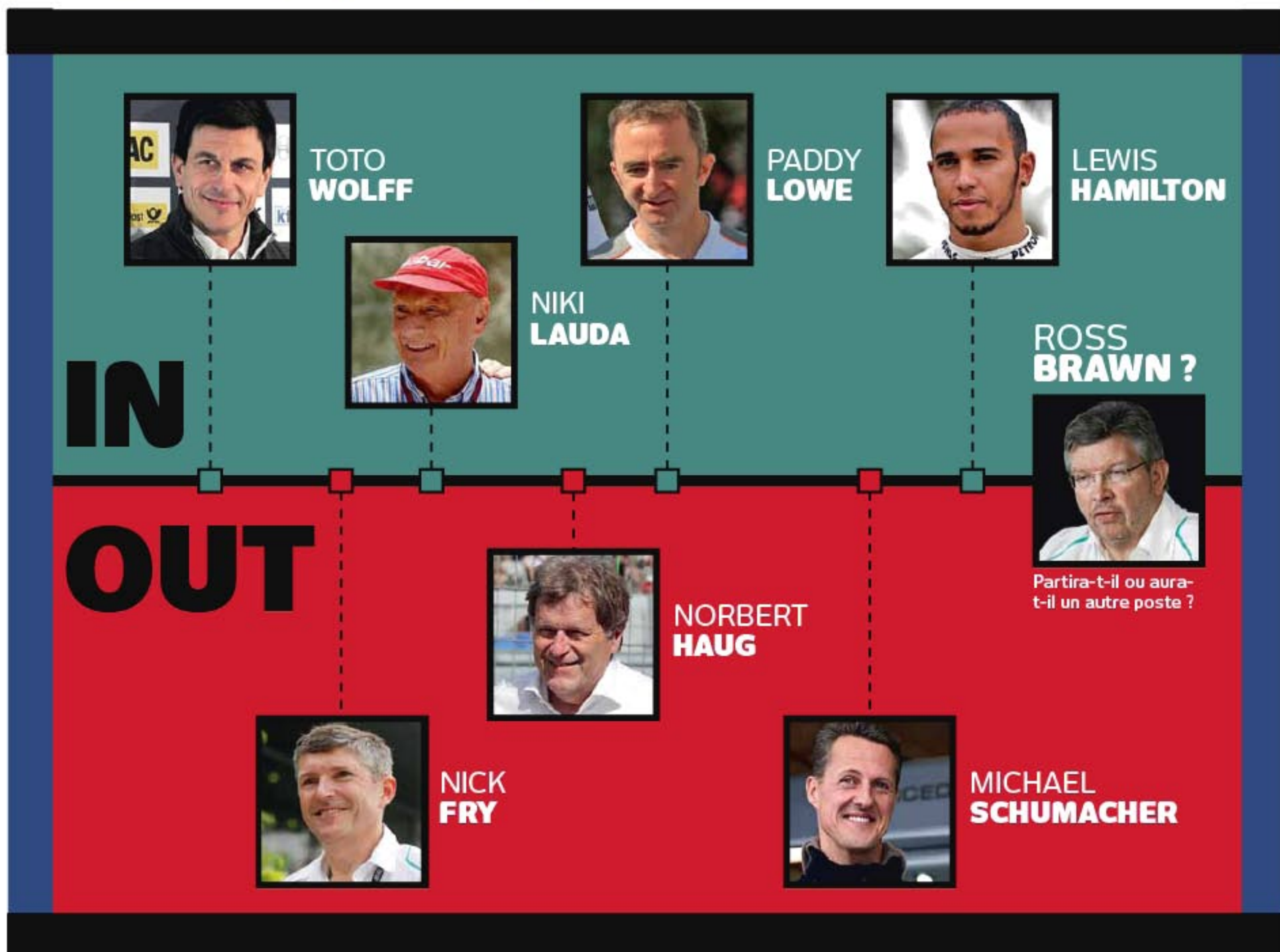
**Où** Sakhir, Bahreïn **Quand** Vendredi 19 avril 2013

**Photographe** Vladimir Rys/Getty Images









## ENQUÊTE

# Ross Brawn semble disposé à partir... quand il le voudra !

Il apparaît de plus en plus probable que le boss de l'équipe Mercedes gèrera lui-même son départ.

L'année 2013 restera restera marquée par d'innombrables changements chez Mercedes, le grand constructeur allemand semblant bien déterminé à mener son équipe de F1 à la victoire.

Deux têtes ont déjà sauté : Norbert Haug et Nick Fry ont perdu leur emploi respectif de directeur de la compétition et directeur général. À présent, c'est l'avenir du *team principal* de l'équipe, Ross Brawn, qui est en jeu.

Les menaces ont commencé à peser sur le poste de Brawn quand on a appris en janvier que Mercedes avait signé avec le directeur technique de McLaren, Paddy Lowe. Cette décision avait été prise à la suite des admonestations de la direction générale à l'équipe, fin 2012. Mercedes avait effectué cinq courses (du GP du Japon à celui des États-Unis) sans marquer un seul point.

Lowe devait à l'origine diriger

les aspects sportifs et techniques de l'équipe, prenant ainsi les fonctions de Brawn. Mais depuis, la situation a évolué.

Le nouveau directeur du sport auto chez Mercedes, Toto Wolff, a pris soin de soutenir Brawn en public depuis son entrée en fonction – et pas uniquement par politesse, semble-t-il. En effet, Wolff et Brawn donnent l'impression de faire bon ménage professionnellement, et Wolff a affirmé publique-

ment que Brawn serait impliqué dans les décisions à venir sur la restructuration de l'équipe.

Wolff a indiqué à Brawn qu'ils suivraient, pour le moment, un mode de fonction clairement défini. « Je serais complètement fou prétendre remplacer Brawn, il a remporté 15 titres et à côté de ça, je ne suis pas grand-chose, a-t-il assuré. Alors je lui ai dit : "Occupe-toi de la voiture, je m'occupe du reste." Ross est ingénieur



Ross Brawn, titré à 15 reprises, fêtera ses 60 ans en 2013.

et moi, je suis homme d'affaires. »

Et Wolff d'ajouter : « Ross est ambitieux, il veut gagner le championnat du monde avec Mercedes et je pense que sa motivation commence à porter ses fruits. Ma fonction principale consiste à le soutenir, à donner à son équipe tout ce dont elle a besoin. En ce qui concerne l'avenir, son destin est entre ses mains. »

C'est bien joli, tout ça, mais quid de Lowe ? Que fera-t-il quand il entrera dans les rangs de l'équipe dès juin 2013 ? D'autant que Mercedes emploie déjà trois anciens directeurs techniques : le directeur technique actuel, Bob Bell, le directeur de l'ingénierie, Aldo Costa, et le directeur de la technologie, Geoff Willis ! Lowe est destiné à ce qui a été qualifié de « poste technique de très haut niveau ». Sur le long terme, il prendra le relais de Brawn, qui aura 59 ans en novembre et qui, selon un observateur, « n'entend pas rester encore cinq ans ».

Il y aura donc une période durant laquelle Lowe s'imposera tandis que Brawn s'effacera, mais sans que ce dernier ne se trouve lésé, comme il a été convenu entre Wolff, Lowe et Brawn. L'intention est de créer une transition douce.

Dans des circonstances ordinaires, cela pourrait tourner à la surcapacité technique. Mais les changements radicaux du règlement technique de 2014, avec les moteurs turbo et l'utilisation intensive de la récupération d'énergie, vont mettre la pression sur le développement technique pendant deux ou trois ans.

Ross Brawn a confié à F1



**Toto Wolff :**  
"J'ai dit à Ross : toi tu t'occupes de la voiture et moi du reste."

Racing : « Selon certains quolibets, nous aurions trop de directeurs techniques. Mais à vrai dire, avec ce que nous réserve 2014, on en redemande ! »

D'ailleurs, Mercedes considère qu'il est démodé de confier les fonctions exécutives d'une équipe de F1 à une seule et même personne. Ainsi, il

pourrait s'avérer très avantageux d'avoir une équipe de hauts responsables capables de se concentrer sur la première année de nouvelles règles et d'en tirer les leçons pour la conception de la voiture de 2015, pour évoluer encore vers 2016.

En tout cas, c'est ce que doit espérer Mercedes. On dit parfois que trop de cuisiniers gâtent la sauce. L'avenir nous dira si ce choix était le bon !

## GAGNANTS/PERDANTS

LES HAUTS ET LES BAS DU MONDE DE LA FORMULE 1

MOIS  
"COOL"  
POUR

### La réincarnation

Les deux châssis HRT qui ont couru en F1 en 2011 ont trouvé un second souffle en BOSS GP. Un homme d'affaires espagnol a racheté les actifs de l'équipe déchu et va faire courir les deux voitures dans cette catégorie consacrée aux vieilles monoplaces de F1 et d'IndyCar.

### La bonne cause

Wings for Life propose un essai en simulateur et une rencontre avec Christian Horner dans l'usine Red Bull si vous parvenez à récolter au moins 15000€ (17650€) au profit de l'association. Plus de détails sur le site de Red Bull.

### La traversée de l'Atlantique

Mike Gascoyne, directeur technique du groupe Caterham, s'adonne désormais aux plaisirs de la voile : son entreprise s'est lancée dans la compétition et Gascoyne sera skipper dans la Transat Jacques Vabre en novembre, aux côtés du briseur de records Brian Thompson.



### Les équipes à la traîne

Bernie Ecclestone veut mettre un peu de piment dans la course à la 10e place des constructeurs : déjà privée de revenus des droits télé, l'équipe classée 11e ne recevra pas non plus le moindre euro de prix. La pression monte...

### Les suspensions de la Merco

La W02 de 2011 en a pris plein les suspensions ce mois-ci : le 19 mai, Michael Schumacher lui a fait faire quelques tours du Nordschleife, juste avant que le légendaire circuit n'accueille les célèbres 24 Heures du Nürburgring.

### Les voitures qui consomment

Renault vient de lancer un prototype "type F1" de voiture de sport Twizy EV qui possède un système KERS intégré. La petite voiture électrique passe ainsi de 17 à pas moins de 97 chevaux, et arbore un avant et des ailerons de F1. Un concept qui pourrait avoir de l'avenir...



MOIS  
"BOF"  
POUR

## Quiz F1 Racing

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



- 1 En quelle année une vague a-t-elle submergé la piste à Monaco, causant un carambolage (à g.) ?
- 2 Quel pilote s'est imposé à Monaco en étant parti 14e ?
- 3 Quel est le nom actuel de l'endroit du circuit de Monaco qui fut connu sous ceux de virage de la Gare puis d'épingle du Loews ?
- 4 Quel pilote monégasque a pris le départ de "son" GP en 1994 ?
- 5 Quelle est la dernière année où le GP de Monaco a eu lieu en juin ?
- 6 Alberto Ascari est sorti de piste à la chicane du port en 1955. Quel autre pilote l'a imité dix ans après ?
- 7 Quelle famille royale règne sur la Principauté depuis plus de 600 ans ?
- 8 Qui fut à l'origine de la création du GP de Monaco et donne son nom à l'un des virages du tracé ?
- 9 Entre quelle année et quelle année la ligne de départ/arrivée était-elle située devant le port ?
- 10 Qui gagna à Monaco en 1972 sous une pluie battante (à d.) ?



## CE GARÇON A DE L'AVENIR...

Ceux qui pourraient peupler un jour les pages de F1 Racing



### Jolyon Palmer C'est qui ?

Ce Britannique de 22 ans est le fils de l'ancien pilote F1 Jonathan Palmer et court cette année en GP2 au sein de l'écurie Carlin.

### Il a fait quoi ?

Démontré son talent en gagnant à Monaco en GP2 l'an dernier, après n'avoir pas inscrit un seul point en 2011. Chez lui, la rapidité semble venir avec l'expérience.

### Autre chose à savoir sur lui ?

Son parcours est assez inhabituel puisqu'il s'est longtemps consacré

aux championnats dont son père, patron du circuit de Brands Hatch, était le promoteur. Après ses débuts en T-Cars, il a passé deux saisons en Formula Palmer Audi, puis deux autres en Formule 2. Il y a terminé vice-champion en 2010, manquant de peu d'égaliser son père – titré dans cette catégorie, qui allait vite devenir F3000, en 1983.

### Il a des chances ?

Contrairement à de nombreux pilotes de GP2, Jolyon n'a pas encore accompli de test officiel en F1 malgré les liens de son père avec Williams et McLaren. Gagner encore en GP2 est la priorité.

## NEWS

# James Allison, un homme courtisé

Après son remplacement chez Lotus par Nick Chester, l'ingénieur a l'embaras du choix...



Depuis quelque temps déjà, on se demande qui sera le futur grand directeur technique de la génération suivant celle d'Adrian Newey en Formule 1.

La seule personne qui puisse être mise sur un pied d'égalité avec Newey pour ce qui est des 20 dernières années est Rory Byrne. Après avoir quitté officiellement Ferrari fin 2006, il est resté dans l'équipe comme consultant et joue un rôle majeur en ce moment même dans la conception de la voiture de 2014.

Le directeur technique de Lotus, James Allison, s'est forgé une excellente réputation ces dernières années et presque toutes les grandes équipes de F1 lui ont fait des propositions à un moment ou à un autre. Juste avant le GP d'Espagne, Lotus a confirmé le départ d'Allison et a depuis lors promu Nick Chester comme nouveau directeur technique. Au moment où nous écrivons ces lignes, l'identité de la nouvelle équipe d'Allison n'a pas encore été dévoilée.

Allison a été contacté par Niki Lauda de Mercedes durant l'hiver, mais Mercedes emploie déjà un grand nombre d'anciens directeurs techniques, en plus de Paddy Lowe, qui quittera McLaren pour rejoindre l'équipe dès le mois de juin de cette année.

Selon certaines sources, Allison pourrait passer chez Ferrari, où il a travaillé sous les ordres de Rory Byrne de 2000 à 2005 avant d'intégrer l'équipe Renault (aujourd'hui Lotus).

Nick Chester, remplaçant d'Allison chez Lotus, travaille à Enstone depuis 2000, ayant occupé dernièrement le poste de directeur de l'ingénierie. Il dirigeait auparavant le groupe de performance des véhicules, après cinq années passées chez Arrows.

« Tout le monde connaît Nick dans l'équipe et il a déjà travaillé pour les voitures de 2013 et 2014, assurant ainsi une transition en douceur, » a déclaré Éric Boullier, *team principal* de l'équipe Lotus.

RUMEURS

# Quel avenir pour Mark Webber ?

Son contrat chez Red Bull expirant fin 2013, plusieurs options s'offrent à l'Australien...



La discorde continue chez Red Bull, à la suite de la décision de Sebastian Vettel d'ignorer les consignes de son équipe lors du GP de Malaisie. Passant outre les instructions, Vettel avait doublé Webber pour remporter l'épreuve, ce qui a soulevé la question du futur duo de pilotes Red Bull pour 2014.

Webber, qui tourne sur la base de contrats d'un an renouvelables avec Red Bull, finira cette saison avec l'équipe, sauf imprévu, mais il est peu probable qu'il reste une autre année, compte tenu de la rupture complète entre les deux pilotes. Webber ne souhaite sans doute même pas rester ; il sait maintenant qu'il ne pourra pas prétendre au titre tant qu'il restera chez Red Bull, malgré la garantie de disposer d'une voiture compétitive.

Durant le week-end du GP de Chine, il se disait que Webber avait signé un contrat de cinq ans avec Porsche pour disputer le championnat du monde d'endurance (WEC), en catégorie LMP1, dès 2014. Webber nie la rumeur en bloc : « Les gens ont tendance à tirer des conclusions hâtives dès qu'ils entendent

quelque chose. » Il affirme ne jamais décider de son avenir si tôt dans la saison.

À ce jour, il semble que Webber n'ait rien signé avec Porsche, et des proches de l'Australien affirment qu'il préférerait rester en F1 – malgré ses récentes critiques sur la discipline.

Webber étant un ami proche du patron de Red Bull, Dietrich Mateschitz, il n'est pas impossible de le voir rester. Mais il semble de plus en plus probable que l'équipier de Vettel en 2014 sera un certain Kimi Räikkönen.



Kimi semble bien placé pour remplacer Mark en 2014...

Reste à savoir si Red Bull désire engager un pilote qui ferait peser une menace bien plus grande sur Vettel (lequel a assuré n'avoir cure) et qui, en outre, est loin d'être aussi conciliant ; mais si Räikkönen est choisi, un volant se libérera chez Lotus pour Webber.

Ferrari, dont le nom a déjà été associé à celui de Webber, est une autre option (mais les résultats de Massa plaident pour lui ; McLaren aussi, au cas où Sergio Pérez ne serait pas à la hauteur des attentes qui pèsent sur lui.





Pérez est allé au contact avec son équipier Button à Bahreïn.

DÉBAT

## Le pilotage de Pérez ne fait pas l'unanimité

S'étant attiré les foudres de quatre champions du monde pour son attitude sur la piste, Sergio a été prié de se calmer un peu.

On parle beaucoup de la conduite des pilotes – en particulier de ce qui est acceptable ou pas en course lors d'une lutte serrée – et la saison en cours ne fait pas exception. Au centre du débat, Sergio Pérez, pilote de McLaren, qui a réussi à se mettre à dos, non pas un, mais quatre champions du monde, en raison de son comportement en piste.

Pérez a fait coup double en Chine en mettant Kimi Räikkönen en colère avec un accrochage au virage n°6, avant de faire une frayeur à Fernando Alonso et Lewis Hamilton en "balayant" la piste dans la ligne droite pour défendre sa position face au



Button : "Checo va devoir se calmer..."

nombreux équipiers au fil des années, dont un particulièrement agressif en la personne de Lewis, explique Button. Mais je n'ai pas l'habitude de rouler en ligne droite,

pilote Ferrari.

Les choses ont empiré à Bahreïn quand Pérez énerva son quatrième champion du monde lors d'une lutte acharnée avec son équipier Jenson Button.

« J'ai eu de nombreux équipiers au fil des années, dont un particulièrement agressif en la personne de Lewis, explique Button. Mais je n'ai pas l'habitude de rouler en ligne droite,

de voir mon équipier arriver à ma hauteur, donner des coups de volant et toucher mes roues à 300 km/h. On fait ça en kart mais normalement, plus tard, on se calme. Apparemment, ce n'est pas le cas pour Checo [Ndlr : surnom du jeune pilote. »

Pérez, qui a plus tard reconnu être allé trop loin, n'a enfreint aucune règle spécifique mais son comportement a transgressé les limites admises dans la discipline. Le week-end de Bahreïn avait commencé par une discussion, au briefing des pilotes, sur le comportement du Mexicain en Chine.

Pérez a réussi à s'attirer la méfiance de ses rivaux, et il y a une différence considérable entre le fait d'être vu comme un concurrent redoutable mais correct et celui d'être considéré comme dangereux en termes de sécurité et pas seulement de résultats.

« Si ça continue, il va arriver quelque chose de grave, dit Button. Il faut qu'il se calme. Il est très rapide et il s'en sort très bien, mais il fait parfois des choses inutiles et très risquées à de telles vitesses. »

ANALYSE

# Williams en crise

L'équipe a sombré en Espagne en dépit d'évolutions majeures. Cette situation est-elle due au départ de hauts responsables ?

**Qu'est-ce qui ne va plus chez Williams ?**

Cette question est sur toutes les lèvres après la plongée catastrophique de l'équipe qui s'était qualifiée 13 fois dans les dix premières places sur la grille l'an dernier, remportant au passage son premier GP depuis huit ans.

Malgré quelques signes prometteurs durant l'hiver, la Williams s'est avérée tout simplement

mauvaise lors des quatre premières courses.

L'équipe avait placé beaucoup d'espoirs dans une grosse amélioration prévue pour le GP d'Espagne, mais ni Maldonado ni Bottas ne passèrent la Q2, finissant la course respectivement en 14e et 16e position. Certains membres ont déjà fait savoir que les améliorations apportées à Barcelone n'étaient pas la panacée, affir-

mant que la voiture avait un défaut majeur trop grave pour que l'équipe puisse le résoudre.

La nature exacte du problème n'a pas encore été révélée mais ses conséquences sautent aux yeux. La voiture est très instable au freinage et en courbe, et les deux pilotes semblent se méfier de son comportement. Mais il ne s'agit pas seulement de savoir quel est le problème (manifestement lié à l'aérodynamique de l'arrière et au manque d'appui au freinage), il faut surtout comprendre pourquoi il est apparu.

L'explication pourrait venir des nombreuses défections au niveau de la direction de Williams fin 2012. Toto Wolff, qui avait des responsabilités importantes dans la gestion quotidienne de l'équipe, est parti chez Mercedes, puis l'ingénieur en chef Mark Gillan a également quitté l'entreprise. Le directeur technique Mike Coughlan croulant sous le poids des responsabilités, il était inévitable que certaines choses tournent mal.

Depuis, l'écurie a engagé Claire Williams comme directrice adjointe mais elle manque toujours de personnel hautement qualifié. Il faudra du temps pour remédier à ces problèmes et, malheureusement pour Williams, il faudrait d'ores et déjà se concentrer sur la voiture de 2014 et les nouvelles règles de la F1.

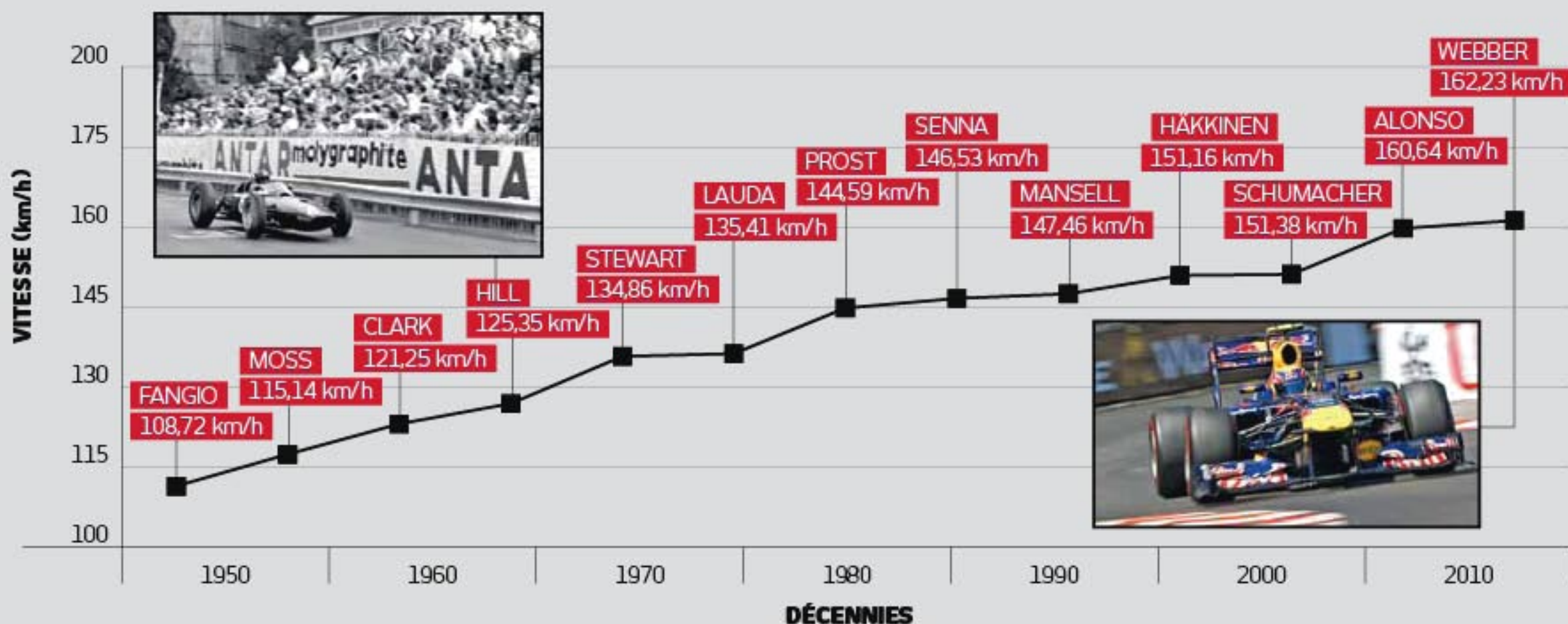
Spirale négative pour l'équipe après les progrès vus en 2012.



STATS

## Les chronos tombent à Monaco

Du premier GP en principauté jusqu'à l'édition 2012, voici la vitesse moyenne des temps au tour de toutes les pole positions signées par les pilotes qui en ont obtenu plus d'une...



TECH

## Les Pirelli étaient juste trop tendres

Les plaintes des pilotes et de certaines équipes ont poussé le fabricant à revoir sa copie...

Le début de la saison 2013 a été marqué par des controverses sans fin à propos des pneus Pirelli. Le fabricant italien serait allé trop loin en les rendant encore plus tendres. Le problème invoqué était qu'ils se détruisaient trop rapidement.

Outre quelques équipes, certains pilotes se sont plaints de ne pouvoir attaquer fort en course et que les pneus tendres choisis pour chaque GP n'étaient pas adaptés.

L'exemple le plus extrême à ce jour fut la Chine où les meilleurs s'arrêtèrent au stand au bout de cinq ou six tours pour remplacer les



Red Bull a particulièrement souffert avec les Pirelli...

pneus tendres avec lesquels ils s'étaient qualifiés. Durant cette course, Mark Webber, parti de l'arrière en raison d'un problème d'alimentation en essence sur sa Red Bull lors des qualifications, repassa au stand au bout... d'un tour. La veille, son équipier Vettel avait, lui, choisi de sacrifier ses chances de partir dans les dix premiers dans l'espoir que s'élançant d'un peu plus loin en pneus plus durs serait une meilleure stratégie.

Le comportement de Red Bull en Chine a fait craindre que "louper" la Q3 ne devienne la norme, mais ça n'a pas été le cas. La course de Vettel a prouvé que la stratégie ne fonctionnait pas et qu'il

valait mieux partir en tête avec des pneus tendres, même en ne faisant que quelques tours.

Red Bull a cependant obtenu gain de cause en mettant la pression sur Pirelli qui présentera au GP du Canada des pneus durs et mediums plus résistants, lesquels devraient également aider Mercedes. S'il y avait effectivement un problème, on peut se demander s'il est normal de changer les règles "en cours de match". « On est un peu déçu par ce changement, a d'ailleurs déclaré Éric Boullier, patron de l'équipe Lotus, au micro de Canal+. En football, on n'agrandit pas la taille des cages pendant la saison... »

CINÉMA

## Montée des marches pour Sir Jackie Stewart à Cannes

Ils accompagnait Roman Polanski pour la ressortie du film qui lui fut consacré en 1971

Grand Prix de Monaco et Festival de Cannes, qui ont lieu traditionnellement la même semaine, ont rarement été aussi associés que cette année. Mercredi 22 mai, la veille des premiers essais libres, le film *Weekend of a Champion* a en effet été projeté en sélection officielle sur la Croisette.

Grimper les marches du Palais des Festivals : pas vraiment une nouveauté pour un Roman Polanski, réalisateur aux multiples récompenses dont une Palme d'Or à Cannes, justement, pour *Le Pianiste* en 2002. Une première, en revanche,

pour le triple Champion du monde de Formule 1, accompagné de son épouse Helen.

*Weekend of a Champion* est un documentaire, en fait réalisé par Frank Simon et produit par Polanski, dans lequel le spectateur peut suivre le pilote écossais la semaine du Grand Prix de Monaco 1971. La version présentée cette année comprend une séquence supplémentaire : une interview du pilote réalisée, 40 ans après, par son ami cinéaste dans la même suite d'hôtel de Monte Carlo (photo ci-contre)...



Jackie et Helen Stewart à Monte Carlo en 1971.

Le film est un témoignage impressionnant de ce qu'étaient la vie des pilotes et la F1 en général. On y croise de nombreuses personnalités, dont une pléiade de pilotes disparus en course au cours des années suivantes – en particulier François Cevert. C'est le nombre de collègues qu'il a vu se tuer qui poussa Stewart à prendre le taureau par les cornes en matière de sécurité.

Aucune sortie en salle n'est malheureusement prévue mais *Weekend of a Champion* sera disponible en DVD à la fin de cette année. Patience...





## Dieter Rencken

# POWERPLAY

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

## QUI PAIE POUR LES JUTEUX CONTRATS SIGNÉS AVEC DES SPONSORS PAR LA FOM ?

“Alors qu’auparavant les écuries obtenaient gratuitement des pneus de Bridgestone, elles doivent dorénavant financer les dépenses de marketing de Pirelli.”



ANDY HONELAT

Le changement paraît imperceptible, mais il est un indicateur du bouleversement des relations entre les écuries de F1 et la Formula One Management (FOM), détentrice des droits commerciaux pour les 100 prochaines années. Cette petite révolution se passe tous les dimanches de Grand Prix, avant la cérémonie du podium. Le protocole prévoit que les trois premiers pilotes reçoivent du personnel de la FOM un kit personnalisé et des casquettes Pirelli qu'ils sont invités à coiffer avant de saluer la foule et de sabler le champagne.

Avant, les pilotes pouvaient exhiber les plus belles horlogeries de leur sponsor personnel ou de celui de leur écurie. Depuis cette année, les pièces d'orfèvrerie n'ont plus droit de cité dans les kits délivrés aux pilotes – à moins qu'elles ne soient confectionnées dans l'un des ateliers de la marque qui est le nouveau chronométreur officiel de la FOM. Plusieurs pilotes se seraient vus offrir une montre dans l'antichambre du podium, mais auraient décliné l'offrande pour d'évidentes raisons contractuelles.

Une écurie a déclaré avoir perdu un sponsor potentiel car elle ne pouvait exhiber ses montres sur le podium. Une autre a contourné la difficulté en brodant des patchs sur le côté de la combinaison de ses pilotes, au niveau du poignet. Ingénieux car la marque bénéficie d'une double couverture : sur le podium et dans les images de caméra embarquée. Mais combien de temps s'écoulera avant que la FOM ne demande à son réalisateur de ne pas diffuser ces images ?

Avec sa boîte de production maison, la FOM garantit à ses partenaires une exposition mondiale tout en se réservant le droit de choisir quels logos de quelles écuries peuvent apparaître à l'écran, et pour combien de temps. Les caméras s'attardent souvent sur des panneaux publicitaires... Souvenez-vous du GP de Bahreïn 2012, lorsque Force India s'était retirée de la seconde

séance d'essais libres pour des raisons de sécurité ; elle fut totalement absente de la retransmission des qualifications malgré la présence de Paul di Resta en Q3.

Ceci confère à la FOM un pouvoir de négociation gigantesque qui, par la même, rend vulnérables les écuries à court d'argent. Un chasseur de sponsor a révélé comment il a garanti une bonne exposition à un commanditaire lorsque ce dernier a évoqué la possibilité de s'associer à une écurie : « Je me suis engagé pour X minutes sur la totalité de la saison, puis j'ai suggéré

qu'il demande à notre concurrent une garantie similaire, a exposé l'agent. Bien sûr, l'écurie n'a pas pu suivre. » Résultat : la marque apparaît sur les ponts ou les panneaux publicitaires et non sur les ailerons d'une F1.

Le message commercial originel avait ciblé le cœur de l'action (les voitures et les combinaisons des pilotes) et les sponsors complétaient leur partenariat à l'aide de tout type de supports publicitaires. Désormais, ils s'engagent de plus en plus avec la FOM.

DHL était un sponsor de Jordan. Aujourd'hui, son logo garnit les bas-côtés de la piste. Emirates ornait autrefois les ailerons et les pontons des McLaren. En 2013, elle est la ligne aérienne officielle de la F1. Sa visibilité est totale hormis sur quatre GP, du fait de conflit avec les sponsors-titres des événements. L'ironie est qu'elle est moins sollicitée qu'avant car les écuries, les médias et le public ont découvert que ses tarifs avaient augmenté de 15 % en un an.

Au tennis, Rolex sponsorise une individualité (Roger Federer) alors que l'écurie du pays d'origine du commanditaire, Sauber, est délaissée au profit de pancartes qui fleurissent dans l'allée des stands, la salle de presse et dans les aires de dégagement des circuits. En sa qualité de fabricant de pneus unique de la F1, Pirelli apparaît sur les ponts et les bords de piste. Pourtant, les 11 écuries paient chacune 1,4 million d'euros par an et portent ses couleurs. D'un autre côté, le fournisseur de pneus dépense 28 millions avec la FOM. En conclusion, alors qu'auparavant les écuries obtenaient gratuitement des pneus de Bridgestone, elles doivent dorénavant financer les dépenses de marketing de Pirelli.

Idem pour DHL. La FOM couvre les frais de transport des dix premières écuries lors des courses lointaines : deux châssis et 10 000 kg de fret. Les dépassements de fret sont à la charge des équipes. Encore une fois, les écuries subventionnent le marketing des entreprises de logistique. « Effectivement, nous devons faire appel au partenaire officiel pour être certains que le matériel arrive à bon port, mais j'ai calculé que l'excès de fret nous coûte à lui seul plus cher que si nous préparions nous-mêmes notre logistique, se lamente un patron d'écurie qui parle sous couvert d'anonymat. On ne peut pas prendre ce risque... »

De toute évidence, il y a donc non seulement un conflit commercial entre les écuries et les détenteurs des droits commerciaux de la F1, mais également et très clairement un conflit d'intérêts – que les écuries (et partiellement les médias et le public) paient cher.



# Peter Windsor DOCTEUR F1

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

## SOUVENIRS ÉMUS DU PLUS GRAND SPECTACLE AU MONDE.

L'heure du GP de Monaco a sonné et dans le vol British Airways qui vous emmène à Nice, vous apercevez les premiers vrais Britanniques en voyage, avec leurs toilettes d'été : pantalon Chino, boutons de manchette et blazer bleu. Ils sont tous accompagnés d'épouses parfumées à la lavande et qui portent beau : chapeau blanc à larges bords et élégante trousse de maquillage. On ne les apercevra plus de l'année, mais Monaco, c'est leur chasse gardée. Ils piochent dans leurs garde-robes les vêtements les plus seyants. L'événement surpasse la F1.

À l'aéroport de Nice, où un rai de lumière doré remplit la salle de débarquement, les effluves de Cannes persistent. Là-bas, près de la boulangerie, vous avez discuté un jour avec Tony Curtis. Ici, votre voisin était l'autre star d'*Amicalement Vôtre*, Sir Roger Moore. Vous avez croisé James Stewart à l'aéroport de Nice. En quelle année ? Votre mémoire vous fait défaut. Plus récemment, Hugh Grant avait le siège à côté du vôtre, dans le Boeing 757.

En vous dirigeant vers le port, vous prenez la route qui longe la côte et faites une pause pour vous remémorer Jean Behra, le plus grand Niçois de tous les temps. Avant, ils couraient ici, sur la Promenade des Anglais. Aujourd'hui, elle n'est que feux rouges et vespas. Vous vous enfoncez dans le trafic. La semaine de Monaco démarre.

En haut de la colline, sur votre droite, tel un immense écran publicitaire lumineux, apparaît la Côte d'Azur. La mer moutonne et quelques taches d'écume brisent l'immensité turquoise. Un deux mâts cingle vers le sud.

On tourne maintenant en direction du Cap Fer-

rat. La circulation est fluide et le parfum des fleurs de jasmin emplit l'air. Vous vous dirigez vers l'Avenue Somerset Maugham, vous passez devant l'ancienne demeure de Carlos Reutemann, Villa Waikiki. Il y a la vieille bâtisse de Rex Harrison. À l'Hôtel du Cap, il y a le court de tennis où Clay Regazzoni

venait taquiner la balle avec ses amis, les soirs d'été. Vous vous dirigez vers votre hôtel, à la sortie du Cap. Vous êtes à l'aplomb du lieu où Bruce McLaren accueillait ses barbies annuelles. Voyageuses de passage, femmes en foulards, porte-cigarettes en argent, de vraies parodies de bande dessinée et d'authentiques as du volant.

Le lendemain matin, vous longez le bord de mer à pied en traversant la Place David Niven. Le café et les croissants se marient parfaitement avec les arbres fleuris et le soleil du petit matin. Se rendre à Monaco en voiture est facile et rapide. Eze-sur-mer ; Innes Ireland l'avait baptisée *Easy-On-Sea*. Vous vous garez dans le garage souterrain où BRM avait ses quartiers lorsque Graham Hill était le roi de Monaco. Vous passez devant le Casino, dites bonjour aux commissaires de piste. Vous vous postez à la sortie du virage à droite en descente. Même Jenson Button contrebraque à cet endroit. Vous commandez un cappuccino et *Nice Matin*. Vous pensez à Ronnie Peterson puis à Gilles Villeneuve, ou encore à Nigel Mansell qui avait fait un 360° avec sa Ferrari, en plein milieu de la courbe du Casino, sans rien toucher !

Puis, vous prenez conscience du bruit. Autour de Monaco, il va plus vite que la vitesse de pointe de Monza.

Vous marchez jusqu'à l'épingle – qui était autrefois appelée virage de la Gare. Vous étiez assis là, avec votre père, dans ces gradins, en 1967, lorsque vous aviez 15 ans. C'était votre premier GP. Vous portiez la même casquette à tartans que Jackie Stewart, récemment acquise en Écosse. Jim Clark mettait sa Lotus 33 en dérive, sous vos yeux éba-

"Soudain, vous prenez conscience du bruit. Autour de Monaco, il va plus vite que la vitesse de pointe de Monza."

his. Les bras croisés, la glissade idéale en sortie d'épingle. Plus tard dans la soirée, la tête de Lorenzo Bandini partait en arrière sous la puissance des gaz lorsqu'il montait les rapports en se dirigeant vers le Portier. Vous vous souvenez avoir dit à votre père, « *Lorenzo a l'air fatigué...* » Vous vous remémorez le terrible fracas : « *Accident à la chicane... !* »

Vous observez l'entrée dans le esse de la Piscine,

Lorenzo Bandini, qui se tua après avoir perdu le contrôle de sa Ferrari à Monaco en 1967.





Jim Clark sur sa Lotus 33 en 1967...  
Il allait abandonner un peu plus tard  
suite à un problème de suspension.



Ayrton Senna au Bureau de Tabac,  
en route vers la victoire en 1991.

à l'endroit exact où Lewis Hamilton tourne le volant. La foule hurle, applaudit spontanément. Nigel Mansell était brillant dans cet enchaînement – avec quelque voiture qu'il ait pilotée et lorsque le point de corde consistait en un mur de béton et non un vibreur comme c'est le cas aujourd'hui. Carlos Reutemann était élégant aussi, dans sa Ferrari 312 T3. Jim Clark ne l'a jamais emprunté car le circuit filait quasiment tout droit depuis le virage du Bureau de Tabac jusqu'à l'épingle du Gazomètre. C'est dans cette portion, alors qu'il se dirigeait vers la victoire, en 1963, que sa Lotus 25 a passé deux vitesses au lieu d'une, envoyant Jim en tête-à-queue. Le moteur avait calé, la voiture était arrêtée au point de corde de l'épingle qui suivait. Sa réaction ? Il avait bondi hors de l'auto pour prévenir Graham Hill qui était à 11 secondes de lui.

Jackie Stewart était sublime dans la portion contournant la piscine, en 1973. Son étrange alliage de rapidité et de lenteur – et son absence de faute – donnait un rythme, un tempo que vous ne ressentez plus maintenant que les vibreurs agissent comme une table de mixage. Les souvenirs de Senna à la sortie du Bureau de Tabac, de Gilles également, sont gravés à jamais. Ces dernières années, seul Lewis s'approche d'eux. C'était au-delà de la vision, c'était un *feeling*, un doigté. « *Sentir la sortie avant que vous ne soyez entré dans le virage,* » comme disait Reutemann. Le seul virage qu'il mettait au même niveau que ceux de la Piscine (les vibreurs en moins), c'était l'ancien second Lesmo de Monza.

Vous déambulez dans l'allée des stands pour les courses annexes. Elles profitent de cette petite touche de Monaco. Elles sont programmées soit très tôt, soit très tard. Les ombres s'étirent lorsqu'elles prennent la piste, mais le virage de Ste Dévote est toujours le même piège.

Enfin, vous retournez à St Jean. Dans ce restaurant sur le port, ils servent le poisson du jour. Vous tombez toujours sur une connaissance qui commande à boire. Vos verres s'entrechoquent. La liste de ceux pour lesquels vous trinquez est bien évidemment anormalement longue. **F1**



# VALTTERI BOTTAS

# LE DÉBUTANT

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

## RETOUR DANS LE BERCAIL FINLANDAIS ET TESTS AÉRO SUR LA ROUTE!

Et voici que débute la saison européenne – un soulagement pour toute l'équipe après ces courses aux antipodes ! Le break entre Bahreïn et l'Espagne fut véritablement bénéfique pour moi, et m'a permis de regagner mes pénates en Finlande. Je n'y étais pas retourné depuis la période précédant les tests de février, et je peux vous dire que les choses sérieuses ont commencé depuis.

Il faisait dans les 10°C durant mon séjour, et la neige commençait à dégeler. Durant l'été, j'adore nager dans les lacs, c'est pourquoi j'avais emmené avec moi mon maillot de bain lors de ce tout récent voyage en terre suomi. Mais j'ai vite réalisé que j'avais été un peu trop optimiste en constatant, à travers le hublot de l'avion, que les lacs étaient encore gelés...

Les premières courses se sont avérées compliquées en termes de résultats. On s'attendait tous à un meilleur début de saison, surtout

vis-à-vis de nos concurrents. Chaque roulage nous apporte plus de connaissances sur la voiture, et chaque détour par notre usine de Grove voit nos équipes travailler d'arrache-pied pour tirer le meilleur de l'auto.

Au vu des résultats, on peut observer que les Toro Rosso et les Sauber ne sont pas si loin devant nous. Si nous continuons à donner le meilleur de nous-mêmes et à progresser, je pense qu'à terme nous pouvons intégrer le top 10.

Chaque saison, toutes les équipes sont autorisées à effectuer quatre jours de tests aéro en ligne droite. Le team a donc pris le parti d'en faire avant l'Espagne, sur le complexe d'Idiada, afin d'étréner de nouvelles pièces et de développer la voiture. Les gens trouvent la F1 glamour sur le petit écran, mais c'est loin d'être le cas pour les tests aéro que nous entreprenons – à huit

clos. Nous nous installons sous une sorte de barnum monté à proximité des camions de l'équipe, et ce dans la plus grande intimité – sans spectateurs, ni sponsors, ni presse. Nous apercevons parfois un espion en train de prendre des photos, et lorsque nous sommes en Angleterre il y a toujours quelques curieux qui s'arrêtent au bord des routes.

Je suis rentré chez Williams en 2010 ; j'ai donc l'habitude de réaliser deux ou trois tests aéro par an. Les gens me demandent souvent si c'est ennuyant de faire des allers-retours sur une ligne droite. La vérité est que la forme du test m'est égale, pourvu que nous développiions la voiture. Les *runs* sont importants afin de valider les données et tester de nouveaux éléments, et

"J'avais emmené avec moi mon maillot de bain mais j'ai réalisé que j'avais été trop optimiste en constatant que les lacs étaient encore gelés..."

même si cela se fait en ligne droite, il y a pas mal de choses à ajuster au volant – parfois à 300 km/h. La moindre erreur et vous êtes bon pour recommencer, et vu que vous avez un temps imparti, vous ne pouvez pas vous permettre de perdre la moindre minute.

La journée commence à 9h00 pour se terminer vers 17h00, souvent sans pause déjeuner. Au total, je passe entre sept et huit heures harnaché dans le cockpit, avec seulement une dizaine de minutes de pause par-ci par-là. Après être resté immobilisé dans la même position trop longtemps, vous ressentez quelques courbatures lorsque vous vous extrayez du cockpit. Mais le problème est davantage mental que physique, surtout pour la concentration. Dans la journée, nous opérons des *runs* avec différentes hauteurs de caisse et différentes vitesses, ce qui nous permet d'appréhender de multiples paramètres sur l'auto. Rien ne vaut les tests grandeur nature pour acquérir des données, et vous pouvez les corrélérer avec celles récoltées en soufflerie.

Cette fois-ci, nous avons dû retarder notre roulage à cause du mauvais temps. Il nous faut une belle journée car sitôt le moteur en route, la journée est comptabilisée comme journée de test. Avec seulement quatre jours d'essais par an, vous n'avez pas envie de vous louper. Le test que nous avons mené avant Barcelone nous a procuré de nombreuses infos qui permettront le bon développement de la voiture. Maintenant que la saison européenne est lancée, nous allons continuer d'améliorer l'auto pour grimper dans la hiérarchie. Il reste pas mal de boulot, mais la saison est longue...

"Il faut une belle journée car sitôt le moteur en route, la journée est comptabilisée comme journée de test."



ALASTAIR STALEY/LAT





Les explications de

# PAT SYMONDS

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

CE MOIS-CI...

## Roues et moyeux

### Pourquoi les roues des F1 sont-elles si petites ?

Des roues de 13 pouces de diamètre avec des pneus à profil haut semblent démodées de nos jours. Ce diamètre fut défini dans les années 80 quand les équipes expérimentèrent de plus gros diamètres, incitant les dirigeants de la F1 à juguler des dépenses inutiles. Depuis, les équipes ont été réticentes à en changer car il faudrait une refonte fondamentale de bien des pièces de la voiture.

Des roues de petit diamètre rendent certains aspects de la conception difficiles et d'autres moins problématiques. Avec un flanc aussi haut, environ 50 % de l'effet de rebond des F1 se produit dans le flanc du pneu lui-même, ce qui rend la géométrie de la suspension moins critique qu'avec des pneus à profil très bas. La raideur des flancs des pneus à profil bas oblige à présenter le pneu sur la route d'une façon précise et de

ce fait, la géométrie des triangles devient encore plus importante. D'un autre côté, une roue de plus grand diamètre permet de monter des freins plus gros et de durée de vie plus longue, mais la FIA devrait modifier ces parties du règlement avant que les équipes ne les adoptent.

### Y a-t-il des avantages à passer à des roues de diamètre plus élevé avec un pneu à profil plus bas ?

Outre le fait de donner aux voitures un aspect plus moderne, cela faciliterait l'assemblage du moyeu. Cela aurait aussi un effet fondamental sur le travail du pneu et particulièrement sur la façon dont il génère la chaleur.

On parle souvent de la nécessité de faire travailler les pneus à la bonne température. On pourrait penser que cette température est générée par le frottement du pneu sur la piste. C'est vrai, mais cela ne chauffe que la surface du pneu.

Le caoutchouc étant un bon isolant naturel, la chaleur générée à la surface passe lentement vers la carcasse du pneu et celle-ci doit être à la température correcte tout autant que l'enveloppe.

C'est principalement la déformation du pneu qui échauffe la carcasse. Les joueurs de squash savent qu'afin de rendre leur balle plus "jouable", ils doivent l'écraser plusieurs fois pour la chauffer. C'est la même chose avec les pneus. La déformation constante du pneu consécutive au roulement du celui-ci sur le sol, là où sa base se déforme pour créer l'empreinte, mais aussi la contrainte supplémentaire due à la torsion du pneu en virage, génèrent une élévation massive des températures. Si le pneu avait un profil plus bas, il y aurait moins de déformation et moins de montée en température. Ceci nécessiterait une génération complètement différente de gommes, ce qui en soi n'est pas très difficile à obtenir.

Un pneu à profil bas est aussi moins sensible à la pression. Ceci est dû à deux facteurs : d'abord la rigidité de la carcasse nécessite moins de support de l'air dans la chambre du pneu ; ensuite, le volume d'air étant plus faible, le changement de pression suivant la température est moindre.



Les pneus actuels à profil haut autorisent plus de déformation, ce qui les rend plus faciles à chauffer.



## À L'ARRIVÉE DE PIRELLI, ON PARLA D'AUGMENTER LA TAILLE DES ROUES. POURQUOI NE PAS L'AVOIR FAIT ?

À l'acmé de la guerre entre Michelin et Bridgestone, au milieu des années 2000, personne ne voulait changer la taille des roues

**De plus grandes roues coûteraient plus cher à Pirelli et aux équipes.**

– au cas où l'un prendrait un avantage sur l'autre. En 2007, un seul fabricant fut autorisé à fournir toute la grille mais ce fut le début de la crise et les fabricants rechignèrent à investir dans des technologies et des moules nou-

veaux en ayant déjà un produit et l'infrastructure pour le supporter.

Les équipes non plus ne désiraient pas changer car elles auraient dû dépenser de fortes sommes à reconcevoir des pièces.

Ainsi, un pneu à profil bas serait plus facile à utiliser sans préchauffage que les pneus actuels.

### Passons aux moyeux. Quels sont leurs paramètres de base ?

Les moyeux sont des axes tournant dans des roulements insérés dans les porte-moyeux. Il est désormais exigé que les porte-moyeux soient réalisés en aluminium qui garde bonne résistance et rigidité à haute température.

Dans le passé, les matériaux des porte-moyeux passèrent du magnésium coulé (qui avait une piètre rigidité) à des fabrications en acier complexes, puis usinés dans du titane, avant d'être fabriqués en alliages coûteux comme le lithium aluminium et en métaux composites. La restriction actuelle tient à la volonté de éviter l'escalade des coûts de la F1.

L'axe, ou fusée, pivote dans des roulements. Il est réalisé soit en titane, soit en acier martensitique (alliage de fer, de nickel, de cobalt, de molybdène) à haute résistance. Des cannelures engrènent le disque de frein en carbone et transmettent le couple à l'axe. L'extrémité de la fusée est filetée pour recevoir l'écrou de roue. La roue est entraînée par des clavettes qui peuvent être fixées sur l'axe et pénétrer dans des trous de la roue ou montées sur la roue et pénétrer des trous de l'axe.

Le système de rétention de la roue est d'une conception élaborée. Avec des arrêts au stand d'à peine deux secondes, tout doit être parfait et la conception doit rendre quasi impossible un montage erroné. Cela signifie que la roue doit coulisser sur l'axe et que l'écrou doit être correctement positionné dès le premier essai, à chaque fois. La tendance actuelle est d'associer l'écrou à la roue afin qu'il soit dans l'axe et se visse sans erreur sur le filetage. Ce dernier a un diamètre d'environ 75 mm et est profilé de façon à faciliter le montage. Les écrous n'ont plus de tête hexagonale mais des dentelures qui engrènent celles du pistolet tenu par les mécaniciens.

Enfin, un dispositif de blocage automatique doit être monté afin d'éviter que la roue ne se détache. On a déjà vu que ce dispositif ne fonctionnait pas à coup sûr.



tion, toutes les voitures possédaient un "capuchon" (ou flasque) de roue fixe qui extrayait l'air de la roue au meilleur endroit possible. De nos jours, ceci est encore une considération importante, Red Bull et Williams, en particulier, ayant passé beaucoup de temps à perfectionner la gestion du flux d'air dans cette zone.

### Est-ce que les roulements de roues sont identiques à ceux montés sur les voitures de tourisme ?

Non. Sur celles-ci, le roulement doit s'adapter aux tolérances induites par la construction en grande série de la fusée et du porte-moyeu et il doit tenir 160 000 km. Il doit aussi être peu coûteux. Les F1 utilisent des roulements de gros diamètre pour rendre tout l'assemblage, y compris l'axe, très rigide. En outre, le frottement doit être minimal.

Dans ce but, les roulements de

haute précision utilisés ont des billes en céramique plutôt qu'en acier comme les roulements conventionnels. Elles sont assemblées très précisément en sélectionnant des cages de façon que les roulements aient une pré-charge exactement calculée pour offrir un frottement minimal mais sans jeu quand ils tournent à haute température. Les roulements eux-mêmes coûtent plus de 1500 euros chacun et naturellement, il y en a huit par voiture !

### De quoi sont faites les roues ?

Elles sont faites d'un alliage de magnésium forgé qui garde une grande rigidité à haute température. Les équipes préféreraient utiliser la fibre de carbone pour réduire le poids non suspendu et accroître la rigidité tout en réduisant l'inertie, mais le règlement le leur interdit. **F1**

### Est-ce le seul domaine de la voiture non dominé par l'aérodynamique ?

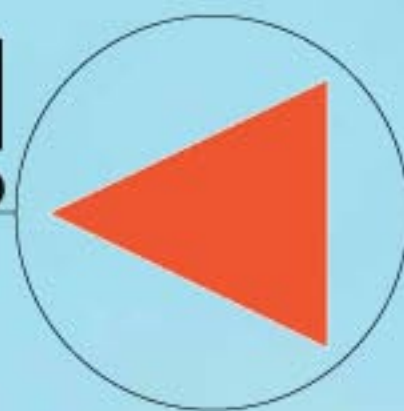
Non, pas du tout. Si la rigidité est un point critique de la conception, la gestion de l'air dans toute la zone l'est aussi. Les triangles de suspension et les attaches des bras tirés ou à pousoirs sont positionnés de façon à permettre aux aérodynamiciens de placer de nombreuses ailettes sur les conduits de refroidissement des freins.

Le flux d'air interne est aussi important car il doit non seulement refroidir les freins mais il est aussi critique pour déterminer comment la chaleur est dissipée à la sortie des freins. Parfois, il est nécessaire d'utiliser cet air chaud pour chauffer les jantes et donc les pneus. Si les pneus sont trop chauds, il faut admettre de l'air frais dans les jantes. Le passage de cet air au travers de la roue peut aussi avoir un effet significatif sur le sillage propre de la roue.

Il y a quelques années, et jusqu'à son interdic-

● Pour en savoir plus sur les freins, lire p. 68

# Ça, c'était une F1!



## N° 16 : la Tyrrell 012

Le "poids plume" élancé qui amena l'équipe à être exclue du championnat...





La 012 fut l'archétype de la Tyrrell de F1 : raffinée, minuscule et dépourvue de tout superflu. Elle était aussi très légère. Trop légère, au point d'être "virée" du championnat...

Le châssis conçu par Maurice Philippe fit sa première apparition dans la deuxième partie de la saison 1983, piloté par Michele Alboreto, mais l'équipe se retrouva dépassée lorsque la révolution turbo toucha la F1 à la même époque. Alboreto avait gagné à Détroit au volant de la 011 cette année-là, offrant au fameux moteur Cosworth DFV sa 155e et ultime victoire en GP. Et bien que l'équipe ne le sût pas à l'époque, ce serait aussi la dernière victoire d'une Tyrrell.

L'association de l'équipe du Surrey, en Angleterre, avec Cosworth remontait à 1968 (pour l'aventure Matra) et le châssis 012 était doté d'une version raffinée, à course courte, du V8 DFV : le DFY. Mais la voiture avait été originellement dessinée par Philippe avec un grand aileron arrière en V pour supporter la puissance supplémentaire attendue d'un plus gros moteur turbo. Quand cela échoua à se matérialiser, l'aileron fut supprimé. Le V8 Cosworth atmosphérique développait 520 cv, mais il était le seul bloc atmosphérique de la grille et bien loin de ses rivaux turbocompressés de 850 cv...

Pour 1984, Tyrrell attira deux jeunes talents, Martin Brundle et Stefan Bellof, ce qui, aux côtés d'Oncle Ken et de son épouse Nora, porta à 12 le nombre de membres itinérants de l'équipe cette année-là... Pour Brundle, ce fut la saison des fortunes diverses. Il commença

par un accident aux essais à Monaco, puis monta sur son premier podium deux courses plus tard. « J'étais connu pour ramener la voiture à la maison, se souvient-il. Mais quand j'avais un accident, c'était un gros ! À Monaco, la course de ma pédale de frein s'est allongée au Bureau de Tabac, la pédale a touché la cloison, le câble de répartiteur de freins a pressé l'accélérateur, ma tête a heurté le rail puis la piste... »

À Détroit, Brundle finit 2e derrière la Brabham de Nelson Piquet et il y eut un dîner le soir pour fêter cela. Mais la soirée fut assez aigre.

« Ken m'a démolé, raconte Brundle. Il était très en colère parce que j'avais dépassé Elio de Angelis en course. Ce fut une grosse engueulade, mais il voyait que je devenais trop confiant et il avait raison : une semaine plus tard, je me broyais les deux jambes à Dallas. » Martin souffre encore aujourd'hui de ses deux chevilles.

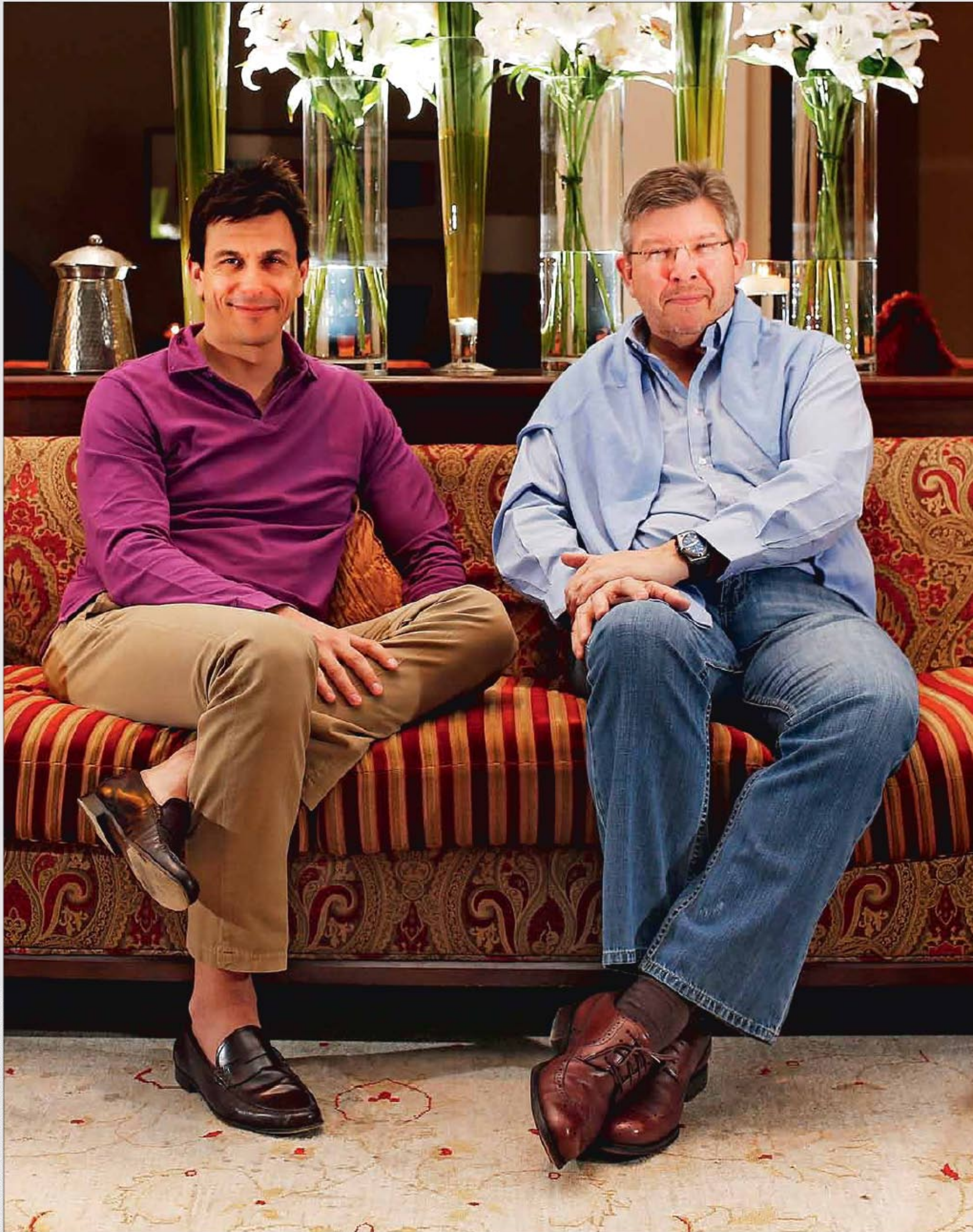
Mais l'équipe avait aussi des soucis d'un autre ordre. Il fut découvert que la fine 012 n'avait pas le poids minimum exigé et que l'équipe chargeait son système d'injection d'eau avec des billes de plomb lors de ses derniers arrêts au stand pour l'amener au poids minimum autorisé de 540 kg. Tyrrell tenta de faire appel mais il perdit et fut éjecté du championnat 1984.

Ce fut un désastre pour l'équipe et la 012 fut remplacée par la 014 (la superstition exigeant qu'il n'y ait pas de 013) en cours de saison 1985 avec – enfin – un V6 Renault turbo. **F1**

## TYRRELL 012 : fiche tech. ◀

<b>Moteur</b>	3-litres Cosworth DFY V8 (90 degrés)
<b>Puissance</b>	520 ch
<b>Régime maxi</b>	11 200 t/m
<b>Transmission</b>	5 rap. Tyrrell-Hewland
<b>Empattement</b>	264,2 cm
<b>Poids</b>	540 kg
<b>Carburant</b>	Valvoline
<b>Réservoir</b>	200 litres
<b>Pneus</b>	Goodyear
<b>Principaux pilotes</b>	Martin Brundle, Michele Alboreto, Stefan Bellof





ADAPTATION FRÉDÉRIC DELARUE & JEAN-PHILIPPE VENNIN

# SERVICE EN ARGENT

L'un est un pilier de l'establishment F1, l'autre un pilote-entrepreneur parachuté dans l'un des fauteuils les plus en vue. Ensemble, Ross Brawn et Toto Wolff sont chargés de préserver l'honneur de l'un des plus grands noms du sport automobile : Mercedes-Benz. Comme ils le disent à *F1 Racing* dans cet entretien croisé exclusif, ils savent que l'échec n'est pas une option pour les Flèches d'Argent...

---

TEXTE ANTHONY ROWLINSON PORTRAITS STEVEN TEE/LAT

---

Ils forment un duo imposant, Ross Brawn et Torger Christian Wolff, alias Ross & Toto. Deux armoires à glace culminant au-delà de 1,80 m et aux épaules de déménageur. Ils ont... une présence. Ils remplissent aisément le canapé de velours du salon de thé du Sofitel de Bahreïn où ils ont accordé une entrevue à *F1 Racing*. Ross arrive le premier, vêtu à l'européenne avec un sweat en cachemire enroulé autour des épaules – un style hérité sans doute de ses années Ferrari. Une ou deux minutes plus tard, Toto se présente. Mocassins sans chaussettes, tout sourire. Il se dégage de lui une simplicité inhabituelle pour un homme chargé de codiriger une écurie de F1. Ross, →



l'ancien directeur général, Nick Fry ? Ross se lance : « *Les patrons d'écurie sont polymorphes, s'amuse-t-il. Je suis probablement à un bout de l'échelle pour ce qui concerne l'intérêt que l'on porte à l'ingénierie, et très impliqué dans le fonctionnement au jour le jour. Je peux prendre part à la politique si nécessaire. Mais ce n'est pas ma tasse de thé. J'apprécie plus d'avoir les mains dans le cambouis, sur l'auto.* »

L'aspect strictement "business" est, reconnaît-il, en de meilleures mains chez un entrepreneur zélé qui peut, disons-le crûment, parler avec Bernie sans détour. C'était en partie le rôle de Nick Fry et plus récemment du directeur non exécutif de Mercedes F1, Niki Lauda, qui a été recruté en septembre avec pour mission de négocier avec Bernie Ecclestone, au nom de Mercedes-Benz, des accords commerciaux qui permettent à la firme à l'étoile de rester en F1. Il s'est bien acquitté de la tâche : Mercedes-Benz s'est engagé jusqu'en 2020. Mais à Stuttgart, un doute demeure quant à l'efficacité de la structure qui préside à la destinée de l'écurie F1. Sans surprise, le directoire d'une marque prédestinée au succès n'est pas transporté de joie à la lecture du palmarès de l'équipe : 4e en 2010 (214 points), 4e

bien que chaleureux et doté d'un solide sens de l'humour, est le plus aguerri des deux, celui qui porte sur ses épaules le poids des responsabilités. Cette grande carcasse a encaissé plus d'un coup – il en a donné bien sûr.

À 41 ans, Wolff doit encore passer par la broyeuse F1. Mais il faudrait être fou pour le croire ingénu. Multimillionnaire grâce à ses investissements dans les technologies, notamment de l'information, Wolff était à l'origine pilote – il a remporté les 24 Heures du Nürburgring en 1994. Il est le copropriétaire de l'entreprise de course HWA et détient 16% du capital de Williams – écurie pour laquelle il a mis la main à la pâte ces deux dernières années. Il ne pourrait être plus astucieux qu'en demandant « *Où est ma place ?* » en voyant que Brawn a pris ses aises dans un canapé où il doit également prendre place. On aurait difficilement pu imaginer une plus belle entrée en matière : quels rôles occupent Brawn et Wolff dans la pyramide des flèches d'argent après le départ de l'ancien vice-président de Mercedes Motorsport, Norbert Haug, et de

en 2011 (165 points), 5e en 2012 (142 points). Il y a eu de hauts faits d'armes – la victoire de Nico Rosberg au GP de Chine l'année dernière et la pole position de Michael Schumacher à Monaco, en 2011. Mais des succès dignes de l'étoile argentée ? Certainement pas.

« *Nos résultats ont été médiocres dans la seconde moitié de 2012, admet Brawn. Je pense que le directoire était très inquiet. Niki en faisait partie et il est... réactionnaire... Il y avait une inquiétude sur le fait que nous fassions le pas en avant que j'avais promis.* »

L'une des conséquences de la nervosité des huiles de Mercedes a été d'approcher le directeur technique de McLaren, Paddy Lowe. Lorsque cela a été porté à la connaissance des médias, c'est devenu l'histoire à sensation de la pré-saison 2013. Pire, avant l'arrivée de Lowe, il y a eu celle de Wolff. Si Toto n'avait pas été courtisé par Mercedes, il est bien possible que lui et Lowe collaboreraient aujourd'hui chez Williams. Wolff narre l'histoire par le menu.



CLIVE MASON/GETTY IMAGES



**“Mercedes m’a appelé pour me demander d’être l’un de ses actionnaires et de diriger son équipe... J’étais estomaqué. Frank Williams m’a dit : fonce !” Toto Wolff**

« Niki avait le sentiment que quelque chose devait être fait et il n’y a pas des milliers de personnes intelligentes et crédibles qui ont un palmarès étoffé en F1, dit-il. Il cherchait quelqu’un du pedigree de Paddy au même moment où je l’avais approché pour le faire venir chez Williams. Malheureusement, les négociations ont tourné court. Les deux approches de Mercedes, envers Paddy et moi, étaient indépendantes, mais c’était une situation étrange. Je savais que Mercedes me demandait de la rejoindre et qu’elle était également en pourparlers avec Paddy. Et je voulais que Paddy rejoigne Williams mais je ne pouvais pas intervenir dans mes propres délibérations. » Et dire que l’on prenait la stratégie des pneus pour un casse-tête...

Les chasseurs de tête de Mercedes ont eu une démarche moins problématique vis-à-vis de Wolff, fin 2012 – à l’époque, les observateurs pensaient qu’il était l’avenir de Williams à court et moyen terme. « Parfois, la vie prend de drôles de tournants, dit Wolff en écho à notre propos. Le “board” de Mercedes m’a demandé ce que je pensais du DTM

et une semaine plus tard, il m’appelait pour savoir si je pouvais être l’un de ses actionnaires et diriger son équipe de F1. J’étais estomaqué ! Et flatté. »

Wolff a pris ses vacances de Noël en pensant à ce qu’il admet volontiers être « l’occasion qui ne se présente qu’une fois dans une vie », à peser le pour et le contre, l’envie de gagner avec Mercedes

contre la loyauté envers Williams et une vie entière à avoir été son propre patron. Deux conversations lui ont mis les idées au clair : la première avec Lauda, qui l’a convaincu qu’en travaillant ensemble, les opportunités de succès du projet Mercedes F1 augmenteraient considérablement [Lauda a également évoqué la possibilité d’une entrée dans le capital de l’écurie à hauteur de 10 %.]

La seconde, entre quatre yeux, fut avec Sir Frank Williams. « Il m’a dit : “Tu dois foncer”, avoue Wolff. J’avais sa bénédiction ; c’était très important pour moi. » Wolff, qui détient désormais 30 % des opérations F1 de Mercedes, reste un actionnaire de Williams, mais il s’est engagé à vendre ses parts après une cabale orchestrée par la presse allemande qui y voyait un conflit d’intérêt. L’armure ne se fend pas, mais Toto laisse s’échapper un tic nerveux lorsqu’il remarque : « Ça m’embête un peu que ces histoires de conflit d’intérêt soient ressassées, mais si cette vente peut les faire taire, alors c’est ce qu’il faut faire. »

Pour un homme qui est rompu aux négociations, qui a son →



L'époque glorieuse de Mercedes : Fangio en tête devant Moss à Zandvoort en 1955, année du dernier titre de la marque.

PAUL GILHAM/GETTY IMAGES • ARCHIVES LAT

instinct de *businessman* pour boussole, ces attaques sont outrageantes. Il rigole lorsque nous lui demandons s'il est désormais un employé et admet vouloir résister à cette définition de son poste. Mais diriger les opérations de Mercedes Motorsport est un travail à plein-temps – « 100 heures par semaine, » estime Wolff – au cours duquel le succès et l'échec seront mesurés par le nombre de trophées : « Mon principal boulot est d'être au cœur de la direction de l'écurie F1 ; c'est ce qui sera mesuré. Tout le reste peut être fructueux, si la F1 ne l'est pas, remporter le DTM n'aura aucune importance. »

Il faut lui rendre justice, il a une vision claire du défi qu'il doit relever. Le fait d'être germanophone et d'être familier des attentes de Mercedes de par ses activités dans le sport automobile ne peut qu'être un atout. « Les Autrichiens et les Allemands sont proches en termes de gestion des relations de travail et de gestion des entreprises, poursuit-il. Nous allons brutalement droit au but, ce qui ne fonctionnerait pas en Grande-Bretagne. » Il se tourne vers Brawn pour recueillir son opinion sur ce point très sensible et ne rencontre pas d'opposition. « L'un des rôles clés de Toto, dit Ross, est de

*gérer l'engagement avec les directeurs, qui sont intéressés et enthousiastes. Ça prend du temps, naturellement... et nous devons passer du temps avec eux pour leur faire comprendre ce que nous essayons de faire. »*

Questionné sur ce que pourrait donner la directivité austro-germanique à Brackley, Wolff avance : « Ross ne me dira jamais, même s'il le pense souvent : "C'est une absurdité, oublie ça, on ne le fera pas." Il me dira plutôt : "Je ne suis pas en désaccord avec ce que tu dis, mais soyons prudents et analysons d'autres options." » Brawn opine du chef et confirme sa réserve toute britannique avant de révéler combien cette qualité avait été appréciée lorsqu'il offi-

ciait chez Ferrari. « Mon naturel était de rarement affronter un problème bille en tête, à moins qu'on soit allé trop loin, explique-t-il. Dans les conversations, ma manière de procéder était d'éloigner le dialogue d'un terrain sur lequel je ne voulais pas m'engager plutôt que de dire : "Non, tu as tort, il ne faut pas faire ça." Une fois que les gens y sont habitués, tout se passe bien. »

Cette notion de familiarisation sera fondamentale dans l'établissement d'une relation de travail harmonieuse entre Brawn et Wolff et entre Brackley et Stuttgart. Évoquer des patrons enthousiastes, c'est bien beau, mais l'histoire de la F1 nous a appris que dès qu'un constructeur s'implique en profondeur dans les gestes du quotidien, les désastres l'attendent au tournant (lire page 42). Ce tour de passe-passe corporatiste est celui que Wolff doit éradiquer sans mollir. Après trois années de vaches grasses et de maigres résultats, la patience a fondu comme neige au soleil de Stuttgart. Brawn nous fait part de la confiance qu'il a en Wolff tout en ne perdant pas de vue les besoins d'un constructeur automobile majeur présent en F1 : « Nous parlons ici de l'image de Mer-

## À QUOI NIKI LAUDA SERT-IL DONC ?

**Les postes à haute responsabilité** ne sont pas une nouveauté pour Niki Lauda qui, après avoir été triple champion du monde et dirigeant de compagnies aériennes, a déjà été recruté dans le passé par Ferrari et Jaguar Racing. Mais que fait-il exactement ?

La gestion au quotidien ne fait pas partie de ses attributions. Son truc, c'est plutôt la supervision. Brawn souligne le rôle majeur qu'il a joué en tant qu'intermédiaire dans les négociations commerciales entre la direction de Mercedes et Bernie Ecclestone pour assurer le maintien du constructeur en F1. Il fut aussi, révèle Ross, un

acteur clé dans le débauchage de Lewis Hamilton. « Les discussions n'ont pas été très sérieuses jusqu'au milieu de 2012, dit-il.

Comme pour tout accord ou contrat important, on se tournait autour et Lewis voulait comprendre pour quoi nous étions confiants dans notre capacité à progresser. Ayant déjà signé un nouvel accord commercial, il était clair que nous étions présents à long terme et Niki est intervenu dans les derniers stades des négociations. En tant



**Niki Lauda est payé par Mercedes pour parler argent avec Bernie Ecclestone...**

*qu'ex-pilote, et pour l'avoir lui-même prise, il a pu parler à Lewis de l'émotion suscitée par une telle décision. Il l'a aidé à trancher. »*

Engager Hamilton était important non seulement pour la performance en piste, mais aussi pour apporter une motivation nouvelle et incomparable à toute l'équipe. « Avoir avec nous quelqu'un du calibre de Lewis

*envoie un message très prometteur à tout le personnel, »* conclut Brawn.



cedes. Lorsque nous ne sommes pas compétitifs, son image est écornée, explique-t-il. Mais notre directoire ne nous a pas dit "On ferait mieux de faire ceci à Stuttgart" – donc l'enrôlement de Toto relève d'une démarche astucieuse. Il travaille pour Daimler, mais il n'est pas un homme du creuset. Il est dans une position intermédiaire et c'est exactement ce dont nous avons besoin. »

La perception de Wolff est encore plus pragmatique : « Nous sommes des vendeurs de voitures, résume-t-il. Nous sommes là pour promouvoir la marque Mercedes et au bout du compte, tout est question de chiffres de vente. OK, c'est un peu sarcastique. Je n'aime pas trop m'imaginer en vendeur de voitures. Mais l'objectif principal consiste à forger une image. Et avoir du succès en F1, c'est forger une image. »

Cette image sera donc inévitablement façonnée par les performances de la flèche d'argent. Au quart de la saison 2013, la Wo4 s'est montrée prometteuse en montant deux fois d'affilée sur le podium, en Malaisie et en Chine, et en signant deux pole positions de rang, en Chine et à Bahreïn (avant de monopoliser la première ligne à Barcelone). Cependant, le fléau que représente l'usure des pneus arrière – talon d'Achille de la dynastie depuis la Wo1 jusqu'à la Wo4 – n'a pas trouvé de


remède. Ce qui amène à la question : une faiblesse philosophique sape-t-elle l'approche technique ? De fil en aiguille, l'esprit vagabonde et se demande si une nouvelle direction, radicale, ne devrait pas être prise.

C'est dans ce contexte qu'il faut comprendre pourquoi Mercedes a les yeux de Chimène pour Paddy Lowe. Au plus fort de la déclaration de sa flamme, la McLaren MP4-27 – conçue par ce dernier – était tout feu tout flamme. Elle n'a pas remporté le championnat mais s'est imposée en course à sept reprises. Paddy Lowe, qui était attendu début 2014, sera le directeur technique adjoint de Mercedes à compter du 3 juin de cette année. Ross Brawn se montre évasif sur le sujet, mais emploie des mots clés comme « succession ». Il révèle que, à l'approche de la soixantaine, sa vie privée pourrait prendre le dessus. « La perspective est peut-être légèrement différente car l'auto est performante, assure-t-il. Mais il y a un autre facteur : combien de temps voudrai-je continuer ? Je suis plus près de la fin de ma carrière que du début. Il faut prévoir une succession et c'est là que Paddy intervient. Il est brillant, très expérimenté et serait un atout pour n'importe quel organigramme s'il est au poste adéquat. Lorsque je prendrai ma retraite, je ne voudrai pas partir en laissant l'écurie à l'abandon, et il est de mon devoir de faire en sorte qu'elle continue à bien se porter. »

**“Je suis plus près de la fin de ma carrière que du début, et quand je prendrai ma retraite, je ne veux pas partir en laissant l'écurie à l'abandon.” Ross Brawn**

Ross ne pouvait pas plus avouer à demi-mots que Paddy Lowe est destiné à devenir le patron de l'équipe Mercedes. L'avenir à moyen et long terme de l'écurie qui était autrefois Honda puis Brawn GP est au centre des priorités de Brawn. Il ne souhaite pas la voir travestir son talent par manque de direction claire ou pour un défaut structurel.

Wolff veut aussi taper dans le mille avec les flèches d'argent. Il ne manie pas la langue de bois lorsqu'il parle d'une écurie qui réunit tant de talents qu'elle s'apparente aux Harlem Globetrotters de la F1 (Hamilton, Rosberg, Lauda, Brawn, Wolff, Aldo Costa, Geoff Willis, Bob Bell, Lowe...) : « Mon objectif est d'être un maillon d'une chaîne qui peut réussir durablement, conclut-il. J'adorerais vivre une ère comme celle que Ross a vécue avec Ferrari, dominatrice année après année. Ça voudrait dire que nous avons réussi à construire une écurie qui s'inscrit dans la durée. »

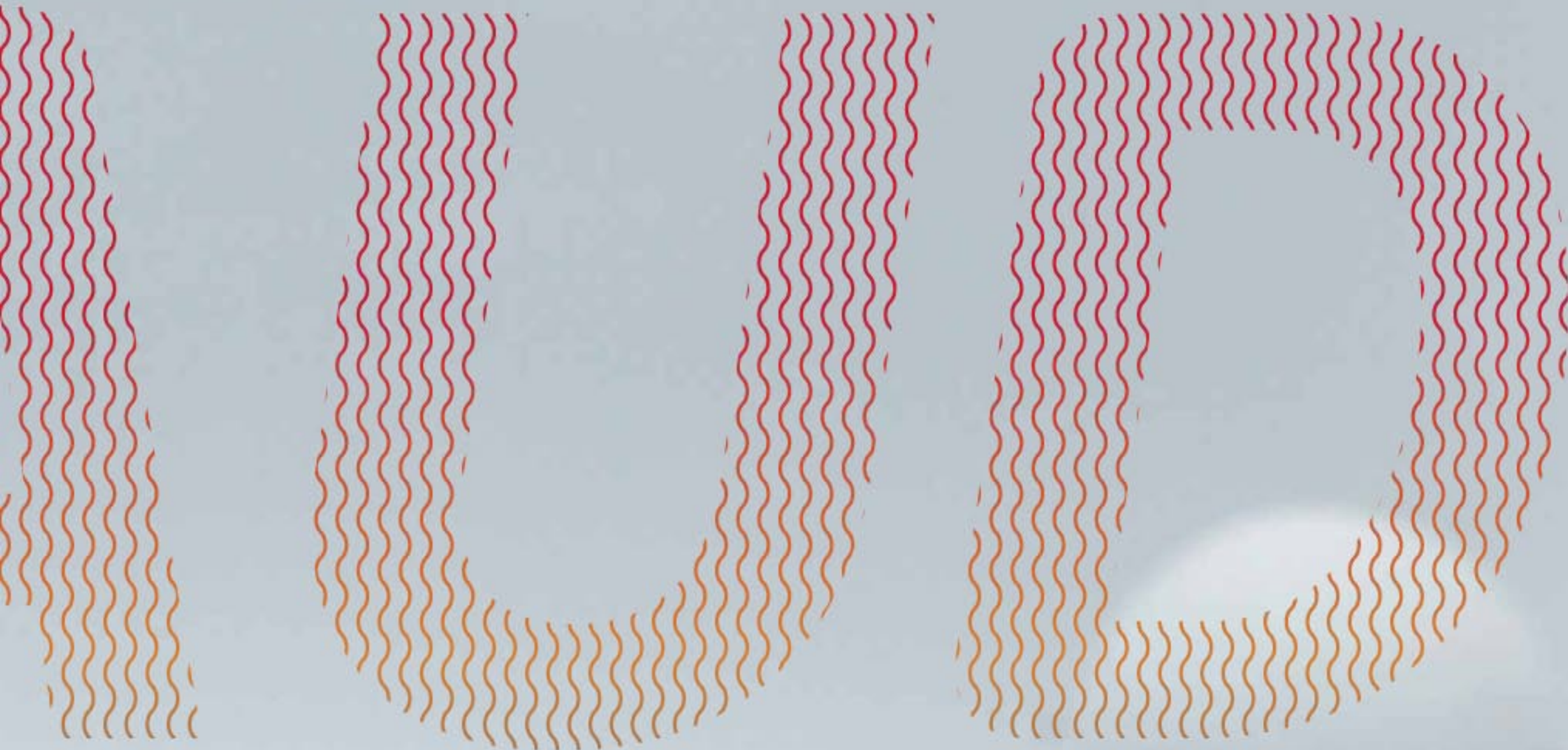
Et si quelqu'un doutait de son sérieux : « Nous n'avons plus aucune excuse ! » 



ALASTAIR STALEY/LAT • STEVE ETHERINGTON/LAT







## BOUILLANT !

Avant le glamour du GP s'abattent la pression des essais et le cortège de pépins qu'ils débusquent. *F1 Racing* s'est joint à Nico et Lewis dans les coulisses de Mercedes pour savoir comment ils résolvent autant de problèmes en aussi peu de temps.

**TEXTE** PETER WINDSOR **PHOTOS** CLIVE MASON/GETTY IMAGES



# N'importe quel jour convient. C'est encore mieux si c'est l'une de ces journées où ils se démènent comme de beaux diables...

Nous nous fauflons donc dans le garage Mercedes le vendredi du GP de Bahreïn – fauflons car l'agent de sécurité est courtois mais impressionnant, détendu mais tout en muscle. Enfiler un casque et des écouteurs est toujours la meilleure manière de s'abstraire du brouhaha qui se dégage d'un garage F1 en ébullition. Nous attendons Lewis et Nico. Rutilants, leurs casques patientent sur les étagères, prêts pour l'action.

L'ingénieur de course de Nico, Tony Ross, étudie les données. C'est le Saint Graal d'une séance d'essais libres car il divulgue tout, sauf comment régler l'auto. La seconde séance est sur le point de démarrer et les données affichent : 40°C au sol, 32°C dans l'air. Le vent est de 5 km/h, juste suffisant pour qu'on le sente lorsqu'on est en plein cagnard, dans l'auto, sur le point le plus haut du circuit.

Lewis apparaît tel une star, tout sourire, les yeux pétillants. Nico, qui appartient également à la sphère des étoiles, fait son entrée avec plus de discrétion.

L'ingénieur de Lewis, Peter "Bono" Bonnington, supervise la mise en route du moteur. Lewis jette un œil par dessus les appareils photo, en direction de l'allée des stands, puis se prépare au combat. Il ferme sa combinaison Puma, enfile sa cagoule, place ses oreillettes puis son casque Arai. Il veut prendre la piste rapidement. Il doit effectuer la distance d'un GP, évaluer la tenue des pneus tendres et boucler quelques tours avec peu d'essence.

Il démarre avec un nouveau train de Pirelli durs car, dans la première séance, il a fait un plat sur son précédent jeu de gommes. Il boucle un tour au ralenti, un de reconnaissance, puis arrête le chronomètre sur 1min36.693sec qui le place en 4e position. Un nouveau tour lent et il enchaîne sur un second rapide – 1min35.429sec – qui est suivi d'un autre de deux minutes. Le programme est clair : rapide, lent, rapide, lent. À

**Lewis :** "Ce n'est pas marrant. Que de sous-virage... La voiture glisse de partout, elle n'a pas assez d'adhérence."

une douzaine de techniciens et au management, Lewis décrit : « Je ne m'amuse pas. Il y a beaucoup de sous-virage et je n'arrive pas à faire tourner l'auto, surtout dans les courbes rapides – les virages 5 et 6. J'ai également du sous-virage dans le virage 4. D'après moi, nous n'avons pas assez d'appui. La voiture glisse partout, elle n'a pas assez d'adhérence. Le sous-virage n'est vraiment pas bon. Il ne semble pas que Nico en est



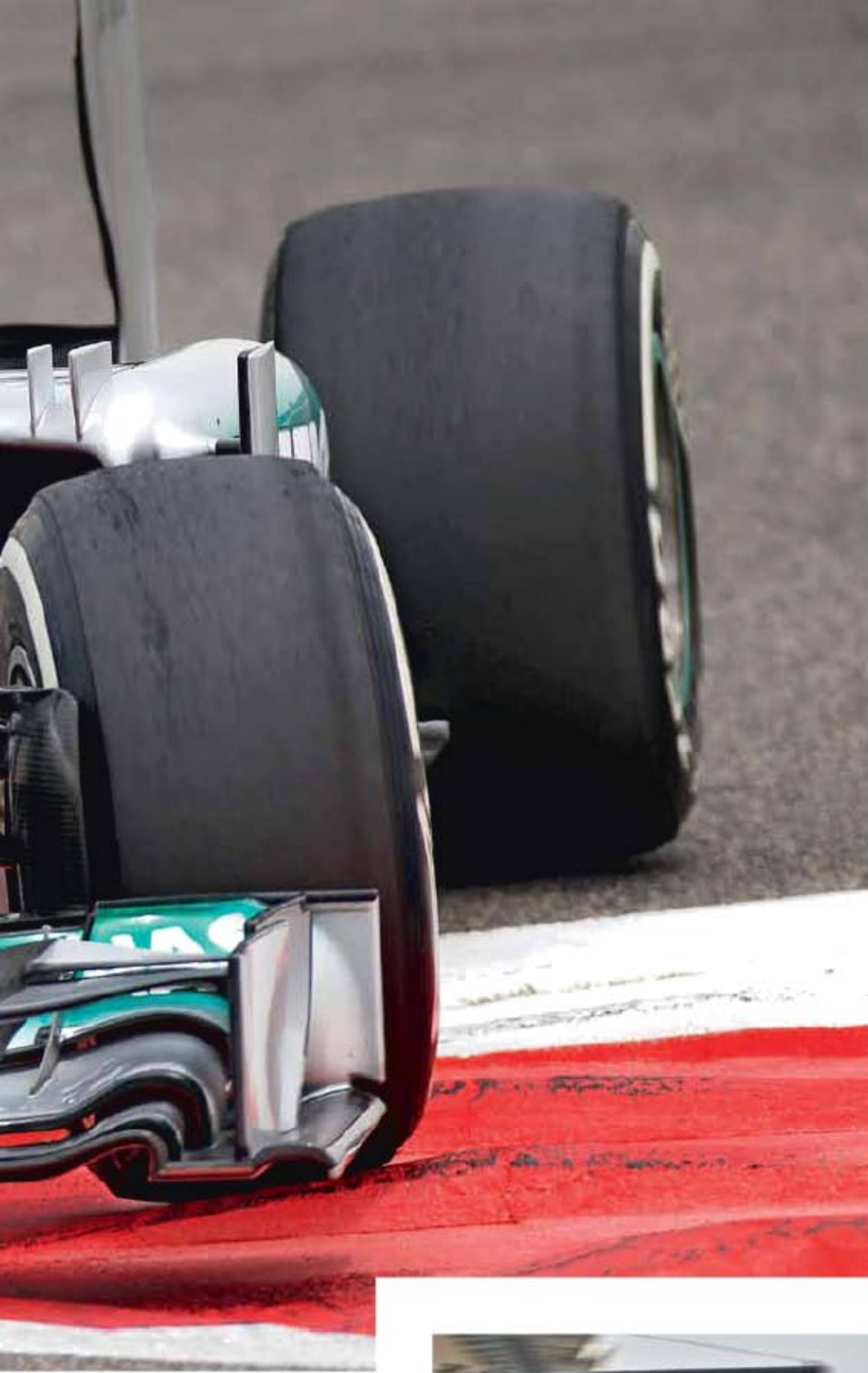
Bahreïn, la traction est essentielle. Les pneus arrière encaissent des contraintes qui justifient le choix de Pirelli de proposer les deux composants les plus conservateurs de sa gamme.

« Quels sont les écarts, secteur par secteur ? » demande Lewis.

« Tu es 4e actuellement. Tu es le plus rapide dans le premier secteur, mais tu as environ huit dixièmes de retard dans le second, » répond Bono. « Je propose qu'on mette le différentiel sur la position 3 pour avoir plus de stabilité en entrée de virage, poursuit-il après une pause. La température des pneus est bonne. »

Nous supposons qu'il demande à Lewis d'alléger le différentiel pour l'aider à mieux tourner. L'ajustement est aussitôt effectué.

Un temps de 1min35.4sec vient s'ajouter aux données. La constance est remarquable... et pourtant, Lewis est à une seconde du meilleur chrono. La charge en essence n'est pas à incriminer, pas plus que les conditions. De retour au garage, en s'adressant à



autant que nous. Et la traction est faible. »

On s'attend à ce qu'une lame de fond submerge le garage. Mais non, les mécaniciens font simplement leur travail dans le calme, emmaillant les pneus dans leurs couvertures chauffantes. Les ingénieurs scrutent les écrans d'ordinateur. Supervisant le tout, Bono se tient debout près de la voiture de Lewis.

« Nous chauffons trop les pneus, ce qui fait glisser l'auto, dit-il. Nous savons quoi faire ce soir, mais il ne serait pas judicieux d'y travailler maintenant. »

Lewis digère l'information et répond : « On a besoin de 2,5 crans sur l'aileron avant. Il doit être plus directeur. »

Bono en instruit les mécaniciens. Au moins, ce changement n'est pas compliqué.



Nico est également dans son garage. Il parle du même sous-virage. « J'en ai énormément, » dit-il. Il suggère que le réglage du différentiel puisse accentuer le problème.

Mercedes est venue à Bahreïn – le bourreau des pneus arrière en début d'année – inquiète de ce qu'elle a trop expérimenté en 2012 : la dégradation des pneus arrière. La Wo4 de 2013 a prouvé qu'elle était un animal différent au niveau des réglages et de l'adhérence. Mais le spectre

de Bahreïn 2012 reste présent dans tous les esprits. Pour cette course, les réglages de base (à la fois mécaniques et aérodynamiques) étaient tournés vers le sous-virage : tout faire pour préserver les pneus arrière. Tout sauf le survirage. Aujourd'hui, à 30 minutes de la fin de la seconde séance d'essais libres, le sentiment général est qu'on est allé trop loin. La Wo4 n'a pas besoin de la même protection que la Wo3. C'est un bon point, mais pour →

Cours Lewis, cours !  
Tu ne dois pas être  
en retard, il y a du  
pain sur la planche...



le moment, il est frustrant. Étant donné le niveau de sous-virage, on peut supposer que les réglages mécaniques incluent une barre anti-roulis et des ressorts plus souples à l'avant et plus durs à l'arrière – autant d'ajustements que l'écurie ne peut apporter au beau milieu de la seconde séance d'essais libres.

Lewis réfléchit à l'ensemble de la problématique : il a suivi Mark Webber et ne pouvait pas rester à son contact en entrée de virage. « Webber a un train avant très directeur, remarque-t-il. Il n'a aucun problème pour faire tourner l'avant alors que nous en avons un avec la montée en température des pneus. On est peut-être trop lents lors du tour de lancement, ce qui est plutôt surprenant étant donné la chaleur. »

14h26. Les pilotes rapides basculent vers les pneus tendres. On enlève un peu d'appui sur l'aile avant. À 14h35, Lewis quitte son garage avec des pneus tendres neufs. Le but est de rouler avec peu d'essence tant que les gommes sont neuves – puis de rajouter du carburant pour faire un relais de 15 boucles.

Un tour au ralenti, puis il attaque. Secteur 1 : 29.857sec. Secteur 2 : 41.214 sec. Secteur 3 : 23.905sec. Au total, 1min34.976sec. Ce n'est pas assez. Dans des conditions similaires, Kimi est dans le bas de la fourchette des 1min34sec. De l'extérieur et avec les images des caméras embarquées, les deux pilotes ont pourtant un comportement identique. Bien que le sous-virage de la Mercedes soit très prononcé, Lewis et Nico font en sorte que l'auto trouve le grip nécessaire – voire même un grip similaire à celui de la Red Bull.

Lewis est impeccable dans les virages 9 et 10 où il laisse sa marque de fabrique au point de corde ultra-rapide. Il prend soin de ne pas rouler sur les débris de gomme et peut freiner dans une zone propre à l'abord du 10e virage. De l'extérieur, il est impossible de se rendre compte que la Wo4 souffre. Seules les données de la télémétrie permettent de comprendre de quoi il retourne.

Lewis repart au charbon avec une séquence lent-rapide et signe un 1min35.246sec. Les pneus ont perdu leur jus. Il revient au stand pour ravitailler. Les techniciens de Carbone Industrie s'assurent de la bonne tenue des freins. Tout semble bon, ce qui témoigne de la formidable adaptation de Nico Rosberg aux matériaux de CI, qui donnent une sensation de dureté. Avant, il appréciait les Brembo, dont la fenêtre d'exploitation est plus large, maintenant il s'accommode des CI qui provoquent un ralentissement plus brutal – une différence prégnante qui a incité Lewis à modifier son choix. Nico signera la pole position à Bahreïn...

Lewis n'a pas l'air content du long relais qui suit. Il est pourtant incroyablement constant,

**Pete :** "Malgré l'état des pneus, ça vaut le coup de faire des essais de départ et fixer de la gomme devant les stands."

avec des partiels qui se tiennent en quelques millièmes de seconde, mais il reste à une demi-seconde du meilleur temps. À 15h15, à l'issue d'un relais de 12 tours, il s'arrête au stand. Il se place à l'endroit d'un pit-stop pour déposer de la gomme, puis repart pour un tour lent comme le veut la nouvelle réglementation.

Il a le temps de faire un relais court.

« Le train suivant a un trop gros plat pour qu'on puisse faire un relais, » indique-t-il.

« Même si c'est le cas, ça vaut le coup de faire quelques essais de départ et de mettre plus de gomme au niveau des stands, » répond Pete.

Puis, c'est la surprise : « Juste pour vous signaler la chose, mes pieds sont en feu. Il fait si chaud ici ! » (Précision en

passant : donc, non, le confort à l'intérieur du baquet n'est pas meilleur malgré la nouvelle réglementation qui impose de nouvelles dimensions. Les pieds des pilotes les font toujours souffrir.)

« Compris, Lewis, répond Bono avec le ton d'un ingénieur de la NASA. On a essayé d'isoler l'ensemble, on essaie de nouveau. » Traduction : si on se débarrasse du sous-virage, tes pieds iront mieux, isolation ou non...

Lewis rajoute un dépôt de gomme dans l'allée des stands. Les mécaniciens se préparent à changer les pneus. Les pistolets crépitent.

Lewis rentre lentement à son garage. « J'aimerais bien ne pas avoir à maintenir la pression sur les freins pour contrer l'effet des pistolets, dit-il alors que la voiture est poussée à l'arrière du garage. Je dois utiliser mes deux pieds pour avoir assez de pression et ça fait mal dans le mollet gauche. C'est bien plus que ce que je fais pour un gros freinage. »

Sur ce, il dégrafe son harnais, détache son volant et s'extirpe de la Flèche d'Argent.

PS : Un vendredi difficile – le premier de Lewis depuis qu'il est chez Mercedes. Mais la corvée est récompensée : pole position pour Nico le samedi. Une bonne gestion des pneus a amené Lewis à la 5e place finale depuis la 9e de la grille. En F1, les kilomètres les plus durs passent souvent inaperçus. 🚩



STEVE ETHERINGTON/LAT - MERCEDES

# Nico Rosberg

C'est une saison pas comme les autres pour Nico : en retrouvant son ancien équipier en kart, Lewis Hamilton, il va, plus que jamais, devoir faire ses preuves. Pression ? En tout cas, ça ne se voit pas.

TEXTE ANTHONY ROWLINSON PORTRAITS ANDREW FERRARO/LAT

Il est vraiment doué, ce Nico Rosberg – intelligent, avenant, parlant cinq langues couramment. Pas étonnant qu'il critique les questions (et celui qui les pose) lors de cet interrogatoire des lecteurs dans le paddock de Bahreïn.

« Elles viennent d'où, ces questions ? » demande-t-il gentiment mais fermement.

« Nous invitons nos lecteurs à les envoyer. »

« Bon. Et vous en avez reçu combien ? »

« Presque mille. Plus que d'habitude, d'ailleurs. »

« Cool. Et comment vous les choisissez ? »

Et voilà *F1 Racing* sur le grill alors que d'habitude, les invités de "Vous posez les questions" se prêtent sans broncher à l'exercice. Alors on lui explique : « Au bureau, on passe en revue ce qu'on a reçu, on élimine les questions qui se répètent, on jette les pires et on s'efforce de ne pas garder

celles qui sont un peu bêtes. »

« Ah oui ? Dommage, j'aime bien les questions bêtes des fois. Souvent, elles méritent d'être posées. Vous en avez ? »

Désolés de vous décevoir, cher Nico... Mais vous verrez, on en a qui sont un peu... bizarroïdes.

**Est-ce que Lewis Hamilton vous pousse plus fort que Michael Schumacher ?**

*Liam Higgs, Royaume-Uni*

C'est différent. Ils ont chacun leurs forces et leurs faiblesses et il est intéressant de les avoir eus tous les deux comme coéquipiers. S'ils m'ont poussé à aller plus loin, c'était à chaque fois dans des circonstances différentes. Prenez les réglages, par exemple – on veut toujours avoir un cran d'avance – ou les chronos en qualifs et en course.

Et puis il y a le statut au sein de l'équipe, et tout ça. Il y a plein d'aspects différents, mais je ne vais pas entrer dans les détails.

**Qu'avez-vous fait de votre trophée du GP de Chine 2012 ?**

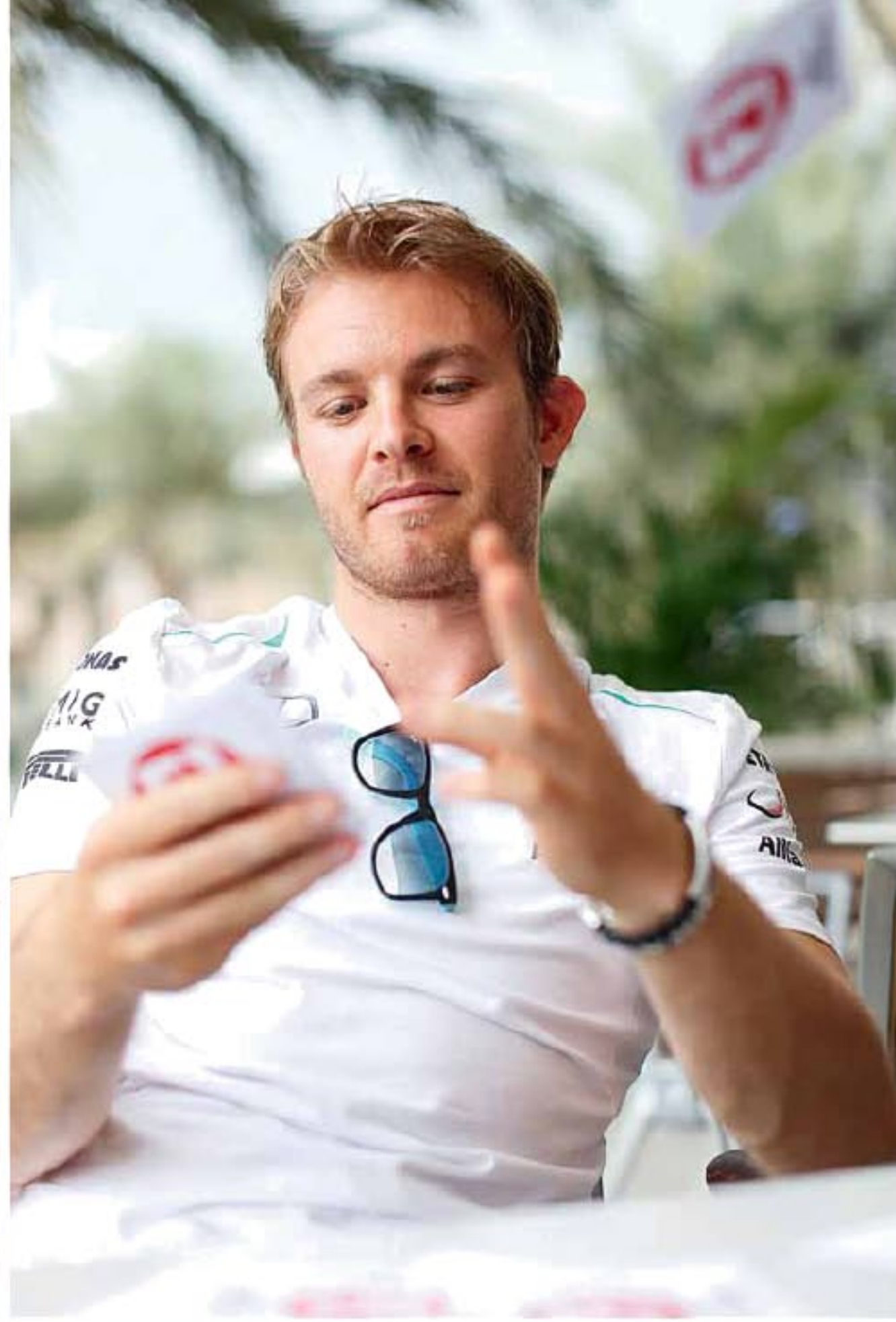
*Raymund Aguilar, Philippines*

Je ne sais pas... Il doit être dans le bureau que je partage avec mon père [Ndlr : le champion du monde 1982, Keke Rosberg, au cas où vous ne le sachiez pas] à Monaco.

**Pouvez-vous citer quatre personnages historiques avec qui vous aimeriez passer une soirée ?**

*Martin Caviel, Royaume-Uni*

Mohammed Ali [du tac au tac]... Cléopâtre. →



[Silence] Gandhi... [Encore un long silence] et Bouddha. Mohammed Ali parce qu'il a la classe et que j'adorerais lui poser des questions sur certains de ses combats. Et Cléopâtre, parce que c'est une jolie fille ! [rires]

**De toutes les langues que vous parlez, dans laquelle aimez-vous dire des gros mots ?**

*Gareth Roberts, Royaume-Uni*

L'italien. *Vaffanculo* ! C'est la langue que j'utilisais quand j'étais petit, avec mes copains – l'anglais aussi. Mais en italien, il y a plein de gros mots vraiment cools, et les gestes qui vont avec !

**Trouvez-vous que l'attitude de Lewis a changé depuis la dernière fois que vous étiez coéquipiers ?**

*Brandon Tomasi, France*

On a une relation plus adulte, maintenant. À l'époque, on était gamins [en 2000, dans l'équipe de kart *MBM.com*], on avait 14 ans. À part ça, c'est pareil. On a les mêmes rapports.

**Parlez-nous de l'accident qu'a eu votre père avec Lewis, le père de Lewis, Anthony, et vous...**

*Christian Roethel, Autriche*

Ah ! Oui, c'était Anthony qui conduisait, et mon père était passager – je crois qu'il a actionné le frein à main. On s'est retrouvés en plein champ et Anthony était très secoué. Il n'avait jamais rien fait de pareil, c'est clair. Il ne savait pas qu'on pouvait faire des choses comme ça pour s'amuser ! Il n'est pas pilote de course et il se demandait bien ce qu'on fichait !

**Vous êtes jeune, beau, riche et célèbre. Alors, pour ceux d'entre nous qui ne sommes rien de tout cela, ça fait quoi de pouvoir avoir toutes les femmes que vous voulez ?**

*Richard Hughes, États-Unis*

[Long silence accompagné de moult grimaces] D'abord, je n'ai pas toutes les femmes que je veux. Et en plus, je m'en fiche parce que je suis heureux en couple depuis plusieurs années. Mais pour flatter inutilement son ego de temps en temps, oui, ça doit être pas mal.

**Vous avez dit l'an dernier qu'un des pilotes de la grille fume, mais sans préciser lequel. Allez, avouez, c'est Kimi ?**

*Anna Hunt, Royaume-Uni*

Je ne peux pas parler de ça. Pas question.

**Pensez-vous que Mercedes aura un avantage dans la nouvelle ère du turbo ?**

*Alice Starzyk, Pologne*

Hum... Je pense qu'on a les moyens de réussir et de se démarquer. Il va falloir saisir cette occasion à pleines mains et en tirer parti. Mais je me retrouve au bon endroit au bon moment, ça c'est sûr.

**Avant le début de la saison 2010, pensiez-vous tenir la dragée haute à Schumacher comme vous l'avez fait ?**

*Jack Jeffreys, Royaume-Uni*

Non, bien sûr. Je savais que j'allais me débrouiller d'une façon générale, mais je ne savais pas quelles seraient mes performances face à un équipier qui est le plus fort de tous. Les choses se sont passées au mieux. Je n'en suis pas sorti plus confiant, mais c'était une étape dans ma carrière. Pardon, mais vous allez me poser toutes ces questions, là ?

**F1R** : Oui.

**À votre avis, les changements à la direction de Mercedes auront-ils un effet positif ou négatif ?**

*Danielle McKee, Royaume-Uni*

Positif, sans aucun doute. On bosse avec des gens formidables, et l'équipe va se renforcer. Les effets bénéfiques se font déjà ressentir, et les choses vont dans le bon sens. Je suis vraiment satisfait de ce que j'ai vu.

**Que signifie le logo "WIM" à l'arrière de votre casque ?**

*Gerbrand Van Der Vooren, Pays-Bas*

Ouh, je ne peux pas vous le dire ! C'est personnel. Mais ça ne vous intéresserait pas, c'est entre moi et mes meilleurs potes. C'est un truc sympa, mais je ne vous dirai rien.

**Quand vous étiez en kart avec Lewis, lui avez-vous joué de vilains tours ?**

*Daryl Chaffey, Royaume-Uni*



Oh, ça oui, plein. Lui aussi il m'en a joué en fait : il m'a fait le coup du baume du tigre dans le caleçon. Pas très agréable ! Et après ça, on n'a pas arrêté de se rendre la pareille. Je ne sais plus exactement quoi, mais je lui en ai fait baver.

**Que pensez-vous des Pirelli 2013 ?**

*Ronald Ochse, USA*

Je comprends qu'on en parle beaucoup : la course en Chine était un peu extrême et les pneus tendres allaient un peu trop loin. Mais d'une façon générale, ça va plutôt bien. C'est un grand défi pour les pilotes et ça donne de super courses avec plein de dépassements.

**Il paraît que vous savez jongler sur un monocycle. Vous avez d'autres talents cachés ?**

*Victoria Dawson, Royaume-Uni*

Oui, c'est vrai. Je sais jongler avec des ressorts aussi. Mais c'est tout. Trois balles seulement. Et faire du monocycle en même temps, oui.

**Comment avez-vous réagi quand on vous a dit de ne pas doubler Lewis Hamilton en Malaisie ? Que pensez-vous de l'attitude de Vettel face à Webber ?**

*Matthew Reek, Royaume-Uni*

Mal ! [rires] Ça ne m'a pas vraiment fait plaisir. Je ne sais pas ce que Seb a fait à Mark, je n'étais pas là pour voir la situation. Je suis mal placé pour en parler car je n'ai pas écouté la radio.

**Sir Jackie Stewart a déclaré que vous étiez à présent le numéro deux dans votre équipe. Qu'est-ce que vous en pensez ?**

*S. Pearson, Royaume-Uni*

Je n'en pense rien. Je respecte l'opinion de Jackie, mais Lewis et moi sommes très nettement tous deux numéros un.

**Avez-vous le sentiment que Lewis est devenu le chouchou de l'équipe ?**

*Andrew Wilkins, Royaume-Uni*

Pas du tout. Nous sommes sur un pied d'égalité. La situation est la même qu'avec Michael les trois dernières années. C'est ainsi que fonctionne l'équipe et c'est très bien comme ça.

**Pourquoi n'avez-vous pas dépassé Lewis en Malaisie ?**

*Colin Morgan, Royaume-Uni*

J'ai respecté les instructions de mon patron. Même si je n'étais pas d'accord sur le coup.

**Pensez-vous que Mercedes est en train de pousser Ross Brawn vers la sortie ?**

*Lloyd Phillips, États-Unis*

Non, je ne pense pas. En fait, non, c'est sûr. Ce n'est pas que je ne pense pas, c'est non, voilà tout.



## **Vous êtes amis avec Lewis depuis l'enfance. Le fait de vous retrouver coéquipiers change-t-il vos rapports ? L'amitié peut-elle perdurer quand on s'affronte pour le podium ?**

*Andrew Ballantine, Royaume-Uni*

Oui, bien sûr, il suffit de trouver un compromis. Sur la piste, on se bat et en dehors de la piste, on se respecte et on est amis. C'est tout à fait possible et jusqu'à présent, ça se passe bien.



Comme on se retrouve : Nico est l'équipier de Lewis en F1 après l'avoir été en karting (à d).



## **Votre père vous donne-t-il parfois son avis sur votre pilotage ?**

*Andrew Creed, Royaume-Uni*

Oui, il m'en donne même souvent. Même dans la vie en général, il me guide de façon constructive, dans plein de domaines, et c'est précieux. Il a beaucoup de bon sens. Par exemple, il me dit toujours de m'organiser, de concentrer mon énergie sur ce qui est important et de ne pas me laisser perdre dans des détails. C'est un bon exemple.

## **Vu vos deux premières courses cette année, il est clair que vous avez progressé. Est-ce grâce à l'arrivée de Lewis ou parce que vous avez plus confiance dans la voiture de cette année ?**

*Kevin Friday, Royaume-Uni*

Je ne suis pas d'accord. Je pilote de la même façon depuis toutes ces années, c'est juste que la voiture est mieux. C'est pour ça que les choses vont mieux à présent. Avec une meilleure voiture, on obtient de meilleurs résultats.

## **Vous estimez-vous en mesure de gagner le championnat cette année ? Est-ce que ça vous ferait plaisir de battre Lewis ?**

*Luke Barry, Royaume-Uni*

Il est trop tôt pour le dire. On a une bonne voiture et je veux en tirer le meilleur parti, alors on verra bien. L'an dernier, notre principale faiblesse était le développement au fil de la saison. On a beaucoup bossé là-dessus, mais où en est-on à présent ? La voiture est une gagnante potentielle, mais peut-on battre les meilleurs ?


## **Avec le nouveau système de suspension "FRIC", va-t-on voir les Mercedes casser la baraque cette année ?**

*Richard Forth, Royaume-Uni*

C'est quoi, "FRIC" ?

## **Avez-vous utilisé l'objectif 50 mm que je vous ai prêté ? Vous faites toujours de la photo ?**

*Lorenzo Bellanca, Royaume-Uni*

Surtout pour des portraits et des objets. J'ai fait une photo du bébé de Georg [assistant aux relations publiques] avec cet objectif à Ibiza, et le résultat est excellent. 

## **REJOIGNEZ NOTRE PANEL**

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

## **En combien de langues savez-vous commander une bière ?**

*Steve Bather, Royaume-Uni*

Cinq : espagnol, italien, français, anglais et allemand. En finnois, je ne sais pas [rappelons que son père est Finlandais et sa mère allemande]. Je ne sais même pas comment on dit "bière" en finnois. [on dit "olut" pour ceux que ça intéresse...]

## **Michael vous manque ?**

*Helen Penman, Royaume-Uni*

Je n'ai pas envie de répondre à ça. Mais une chose est sûre : pour moi, ça a été un grand défi, une situation passionnante, une expérience formidable. On aurait pu continuer comme ça. C'était super. Mais bon, on a Lewis maintenant, c'est pas mal non plus.

## **Vous retrouver chez Ferrari à un moment de votre carrière, c'est un rêve ?**

*Andres Blanco, États-Unis*

Ma situation actuelle est tout ce que je peux rêver de mieux. Piloter une Flèches d'Argent, en tant qu'Allemand, c'est le top, ça me motive et j'y

prends beaucoup de plaisir. Et bien sûr, j'espère bien que cela me mènera sur la première marche du podium. C'est mon objectif. Certes, il y a un peu de fierté nationale dans tout ça. Les Flèches d'Argent, c'est une légende pour un Allemand, avec tout ce passé prestigieux dans le sport auto... Représenter Daimler aussi, c'est génial ! C'est une super marque, et c'est vraiment cool de porter leur flambeau sur la piste.

## **Les autres pilotes vous appellent-ils toujours Britney ?**

*Timothy Skeavington, Royaume-Uni*

Ah, non, heureusement !

## **Avez-vous déjà envisagé de vous faire pousser la moustache comme votre père ?**

*Dario Fioravanti, Royaume-Uni*

En fait, je n'en suis pas très loin [Nico arbore une barbe de trois jours très fashion]. Mais une vraie moustache, non. J'ai essayé une fois, pour rigoler, pour Movember, mais ça ne l'a pas fait. Je me suis rasé tout suite, c'était trop moche. J'ai tenu trois minutes.



ADAPTATION RICHARD FAUX & FRÉDÉRIC DELA RUE

# MAOUSSE COSTAUDS, OU PAS



On a pu lire dans les pages précédentes combien Mercedes se bat pour remporter le championnat. Mais la leçon tirée de l'histoire est sévère : peu de constructeurs automobiles ont remporté le titre en F1. **Andrew Benson** a voulu savoir pourquoi...

**Toyota, Honda, BMW et Ford.** Quatre grands constructeurs automobiles ont tenté de remporter le championnat du monde de Formule 1, et ont échoué.

Pourquoi ? Certainement pas par manque d'argent. Entre 2002 et 2009, le budget de Toyota avoisinait les 500 millions d'euros – le plus gros de l'histoire de la discipline. Le résultat ? Pas même une victoire ! Tous les autres n'ont remporté en tout et pour tout que deux Grands Prix en tant qu'écuries "complètes" en 12 années de participation totale.

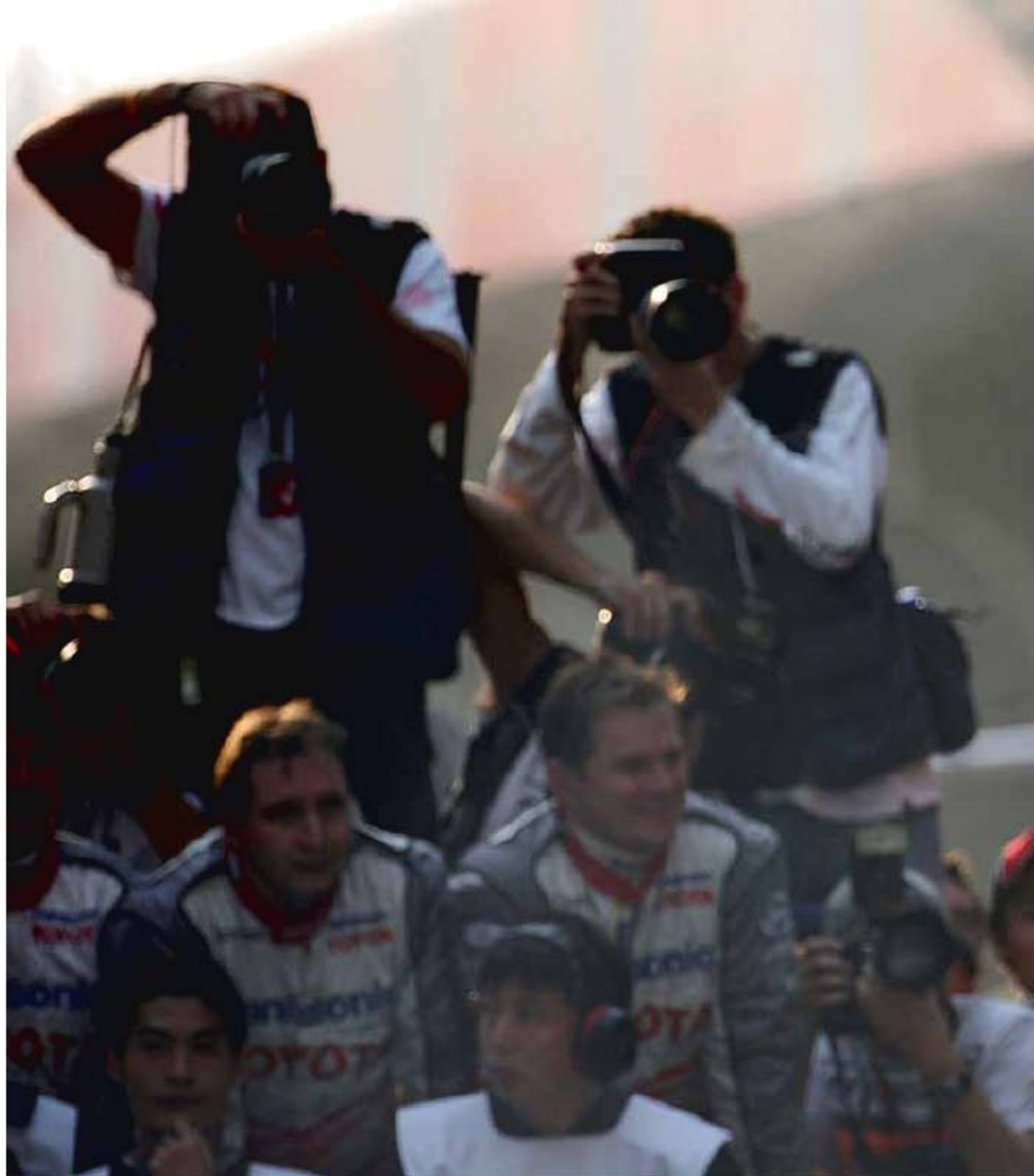
Il y a cependant une exception à la règle. Renault a prouvé qu'un constructeur automobile pouvait réussir en F1 en remportant deux fois de suite les deux titres (pilotes et constructeurs) en 2005 et 2006. Son budget ? Seulement 150 millions – soit 95 de moins que Red Bull en 2011, la dernière année où les chiffres ont été publiés, pour décrocher à son tour les deux championnats. →

Alors comment le constructeur français s'y est-il pris là où les autres ont échoué ? Selon Mike Gascoyne (qui, comme directeur technique de Renault de 2001 à 2003, mit en place l'équipe d'ingénierie qui allait remporter ces titres, puis passa de 2004 à 2006 trois saisons émaillées de hauts et de bas chez Toyota) la réponse est simple.

« Le jugement est sans appel, dit-il. L'un a réussi là où l'autre échoua misérablement. Parce que l'un employait un professionnel expérimenté de la course automobile, Flavio Briatore – et chacun peut avoir son opinion à son égard mais il avait remporté deux titres avec Benetton en 1994 et 1995 – en vue d'acheter une équipe européenne établie et de la gérer en toute indépendance de la maison mère, et l'autre tenta de gérer son équipe comme une partie du groupe automobile. »

C'est une réponse impitoyable et fondamentalement vraie, mais la réponse globale est plus nuancée. Après tout, Honda et BMW adoptèrent la même approche que Renault et ils échouèrent. Mais avant que de nous avancer plus avant sur le sujet, commençons avec un fait établi. Les constructeurs automobiles ont été, depuis le tout début de l'histoire du sport auto, très importants pour le succès des Grands Prix.

Le tout premier, en 1906, fut gagné par Renault qui fut ensuite bien près de remporter le titre avec sa propre équipe au début des années 80 avant de connaître les joies du succès comme motoriste – avec Williams et Benetton dans les années 90, puis aujourd'hui Red Bull et Lotus. De même, Honda domina comme motoriste avec Williams et McLaren dans les années 80 et au début des



Jaguar (ci-dessus) et Toyota sont partis. De gros budgets et 13 saisons à eux deux, mais aucune victoire. En cause, leur insistance à vouloir imposer les méthodes de travail "maison".

années 90. Mercedes s'imposa avec sa propre équipe en 1954-1955 et, comme Renault, connut la gloire comme fournisseur de moteurs en joignant ses forces à McLaren en 1995.

Et puis il y a Ferrari. La seule équipe ayant participé à toutes les saisons du championnat du monde de F1 est aussi un constructeur automobile, même si la Scuderia a débuté comme une équipe indépendante et est encore gérée comme telle – suivant le modèle décrit par Gascoyne.

Comme le dit Nick Fry, directeur général de Mercedes GP jusqu'à récemment et avant cela PDG de l'équipe Honda, « la F1 ne serait pas ce qu'elle est de nos jours sans les constructeurs. Cela sonne un peu comme un hommage mais la réalité est qu'il y a eu un énorme support financier et technique, depuis celui de Ford avec le moteur Cosworth DFV jusqu'au soutien donné par Mercedes à McLaren, le travail de Renault et l'histoire évidente de Ferrari. Il y a donc eu une

contribution énorme et positive des constructeurs automobiles à la F1. Et la question est alors celle que vous posez justement : pourquoi les résultats ont-ils été si disparates ? Je crois qu'un parallèle peut être fait avec toute autre industrie où de petites entreprises, dans n'importe quel domaine, tendent à être agiles, flexibles et entreprenantes, alors que les grands groupes sont souvent davantage gérés par des procédures, pesantes et lentes, dans leurs prises de décisions.



Alonso a remporté deux titres mondiaux avec l'équipe Renault – dirigée indépendamment de la entreprise par Flavio Briatore.



**“La F1 est très spécialisée et, à tous niveaux, très différente de l'industrie automobile.”**

Nick Fry

*Bien qu'une F1 ait un moteur et quatre roues, la discipline en tant que telle est très spécialisée et, par bien des aspects, très différente du développement et de la fabrication d'une voiture routière. Je suis d'avis que les constructeurs qui laissent faire les experts ont tendance à réussir.*

Ceci, à peu près tout le monde s'accorde à le dire, fut la principale raison de l'échec d'Alfa Romeo dans les années 80, de Jaguar – propriété de Ford – et Toyota plus récemment. Les gens qui

travaillaient dans ces deux dernières équipes vous diront que le problème principal était une insistance à opérer selon les mêmes règles que le groupe. John Howett, qui dirigea Toyota F1, disait à ses hommes qu'il était « inconcevable » que l'équipe ne gagne pas alors qu'elle avait les capacités du plus grand constructeur au monde derrière elle. Elle avait les ressources, les meilleurs hommes, et devait les utiliser pour triompher. Howett ne le nie pas. « Ils [Toyota] voulaient

*gagner, dit-il, mais ce n'était pas juste gagner à n'importe quel prix. Il fallait le faire dans le respect de la culture de l'entreprise. »*

De même, Gary Anderson, l'ancien directeur technique de Jaguar, se souvient « du gars qui gérait cela, Neil Ressler, arrivant à une réunion d'ingénierie et dont la première affirmation fut : “Vous agirez selon la méthode Ford ou nous trouverons quelqu'un d'autre qui voudra le faire.” »

Qu'impliquait donc cette fameuse “méthode Ford” ? « Leur façon de faire, explique Anderson, était que quand vous aviez quelque chose qui n'allait pas, ils avaient quelqu'un qui pouvait regarder et résoudre le problème. En fait, la plupart du temps, ce n'était pas le cas. »

Du côté de Toyota, atteindre le succès en F1 à la manière de la maison était la raison principale pour relever le défi. « Certains ingénieurs de Toyota disent qu'il existe un trésor de connaissances fondé sur le temps passé en F1, dit Howett. Soit vous employez la méthode Infiniti qui est de discuter avec Red Bull et de coller votre badge sur la voiture, soit vous suivez l'exemple de Ferrari et vous êtes là pour toujours, quelles que soient les machinations politiques venues de l'extérieur, soit vous agissez de la façon dont le constructeur veut le faire. Et certains constructeurs veulent en tirer les leçons car des victoires et des gains à court terme ne sont pas leur unique objectif. »

L'exigence de faire les choses “à la Toyota” conduisit Howett à remplacer Gascoyne qui était allergique à l'interférence de la maison mère et voulait juste travailler en paix. En 2005, l'arrivée de l'ingénieur chez Toyota (il arriva trop tard pour

influencer la voiture de 2004) résulta par un grand pas en avant de la compétitivité de l'équipe. La décision de le virer survint après trois courses en 2006 et Howett la justifie avec l'argument que la nouvelle voiture n'était pas à la hauteur.

Ce qu'il omet de mentionner, c'est qu'une des raisons majeures pour laquelle la voiture n'était pas à la hauteur était due à la décision de la maison mère de passer des pneus Michelin aux Bridgestone pour 2006. Gascoyne fut remercié après que Ralf Schumacher soit monté sur le podium en Australie et il fallut quatre autres courses avant que l'équipe ne termine à nouveau dans les points.

Howett admet, cependant, que cette décision fit rétrograder l'équipe, ayant exigé d'elle de tout reconstruire, et il insiste sur le fait qu'après une saison encourageante en 2009, elle était sur le point d'être compétitive en 2010 – au moment où la direction décida de tout arrêter. « Si nous étions restés en 2010, notre voiture aurait été vraiment bonne et peut-être aurions-nous soutenu la comparaison face à Red Bull, » avance-t-il. Facile à dire, plus dur à prouver.

Toyota quitta la F1 en raison d'une lutte intestine pour le pouvoir au plus haut niveau à →

# Qui a dépensé quoi ?

Les constructeurs se lançant à partir d'une feuille blanche doivent financer de lourds travaux. Mais beaucoup ont réussi à masquer l'ampleur de leurs dépenses extravagantes...

**Si seulement** il était possible de comparer les dépenses des constructeurs... Plus on étudie les chiffres qui sont du domaine public, plus les comptes sont embrouillés. Il y a différentes méthodes de comptabilité : Toyota devait respecter les lois japonaises et les normes fédérales allemandes, BMW-Sauber les lois allemandes et la fiscalité suisse, Renault les exigences britanniques et françaises. Ces écuries percevaient de gros budgets de leurs bailleurs de fonds, dont la trésorerie était issue du sponsoring et des revenus de la F1 dépendant de la position au championnat des constructeurs.

Certains départements moteurs

étaient des entités distinctes (Renault). D'autres regroupaient châssis et moteur dans le même budget (Toyota et BMW). Tandis que Ferrari, Williams et McLaren ont construit des infrastructures dignes de championnes du monde, les écuries des constructeurs ont dû investir d'un bloc dans des infrastructures telle que la soufflerie et les bancs d'essais. Les coûts initiaux sont gigantesques – et le risque de dépréciation énorme. Honda, BMW-Sauber et Renault ont acheté des locaux clé en main mais ont dû les moderniser. Toyota a refait ses quartiers généraux du sol au plafond pour passer du WRC à la F1.

Pour brouiller un peu plus les



Gagner, mais à quel prix ? Pas moins de 450 millions d'euros en 2008 pour BMW-Sauber (ici son pilote, Robert Kubica).

pistes, la fourniture de moteurs à des écuries indépendantes et le développement de jeunes pilotes ont été rajoutés aux budgets F1.

Pour ce que ça vaut, Toyota a dépensé 380 millions d'euros brut (300 net) en 2005. En 2008, BMW-Sauber a brûlé 450 millions pour remporter le seul GP de son histoire. Le dernier

engagement de Ford avec Jaguar, en 2004, lui a coûté 190 millions.

On pourrait dire que les petits budgets ont brillé : Ferrari a déboursé 330 millions pour remporter les deux

titres mondiaux de 2007 tandis que ceux de Renault, en 2005 et 2006, lui ont respectivement coûté 250 et 265 millions. Des chiffres intéressants, mais les véritables dépenses ne sont connues que des habiles manipulateurs financiers du service comptabilité des écuries.

**Dieter Rencken**



Honda aurait pu être titré en 2009 si le constructeur n'avait pas quitté la F1. "Sa" voiture allait gagner les deux titres par l'intermédiaire de Brawn GP...

Tokyo suite à un changement de directoire. Huit années avec le plus gros budget et aucune victoire, cela peut être qualifié, pour reprendre les mots de Gascoyne, de « *misérable échec* » – tout comme celui de Jaguar, avec deux podiums en cinq ans.

BMW et Honda sont deux cas légèrement différents. Chacun a remporté une course. BMW se battit pour le titre mondial en 2008. Honda l'a remporté – mais après que le constructeur japonais se soit retiré et que l'équipe se soit métamorphosée en Brawn GP pour 2009, avec une aide financière non négligeable de l'ancien propriétaire. Et les deux équipes suivirent le modèle Renault. Honda racheta BAR et garda son personnel pour la faire tourner, BMW acquit Sauber et fit de même – bien que le patron de l'équipe, Mario Theissen, fut un homme du sérail qui avait été directeur de la compétition chez BMW peu avant que le constructeur munichois ne devienne fournisseur de moteurs pour Williams en 2000.

BMW hissa Sauber de la 8e à la 3e place du championnat des constructeurs en deux ans et Robert Kubica, après avoir remporté le GP du Canada en 2008, resta en lice pour la couronne mondiale jusqu'à la dernière course. L'histoire a retenu que cette année-là, suivant ses plans, BMW aurait arrêté le développement de la voiture après Montréal pour se consacrer à 2009. Cela fut cité →



comme exemple de la mauvaise gestion d'une équipe de F1 par un constructeur qui a ainsi échoué à saisir les opportunités parce qu'elles ne correspondaient pas à la stratégie de l'entreprise.

Sauf que, assure Theissen, tout cela est faux. « Nous avons œuvré aussi fort que l'année précédente car nous voulions gagner plus de courses, dit-il. Nous avons mené au moins autant de projets de développement qu'en 2007. La voiture montrait un potentiel en soufflerie et sur le papier, mais qui ne se matérialisait pas de la même façon sur la piste et nous n'avons pas fait les progrès espérés. Robert n'était pas content mais il n'est pas juste de dire que nous n'avons pas continué le développement. »

Ce qui sonna le glas de la présence de BMW en F1 serait donc le manque de compétitivité de sa voiture en 2009, ce que Theissen attribue à la controverse sur le double diffuseur et au fait d'avoir adopté le KERS. Il remarque que les quatre constructeurs qui ont utilisé ce système – Ferrari, McLaren, Renault et BMW – sont retombés en milieu de grille cette année-là. À la fin de la saison, BMW s'était rétabli et Kubica monta sur le podium au Brésil... mais il était trop tard.

Alors pourquoi le constructeur allemand est-il parti sitôt après son premier faux-pas ? Selon Theissen, la principale raison était que, pour une entreprise aussi habituée au succès que BMW, un échec en F1 ne pouvait être accepté. Mais Fry, pour Honda, avance une autre explication.



Button et Barrichello avec la Honda RA108 de 2008 qui n'inscrivit que 14 points pour finir 9e.

« Il est connu que la personne qui propose à un constructeur d'acheter une équipe a tendance à promettre trop, dit-il. Et comme, presque par définition, le constructeur a du succès, – sans quoi il ne pourrait se permettre d'entrer en F1 –, l'attente des actionnaires et de la direction générale est très élevée. De fait, il y a une tendance à sous-estimer la difficulté de la F1 et quand le succès ne vient pas assez vite, il y a de la déception. »


Honda, comme BMW et Renault, acheta une équipe existante mais, comme Toyota, vit aussi la F1 comme un exercice d'ingénierie dont la marque pourrait bénéficier. « Ils ont tout cassé en voulant trop bien faire, ajoute Fry. Honda est une entreprise fantastique tournée vers l'ingénierie et nous travaillions sur trop de projets d'ingénierie diffé-

rents, certains apportant de la performance mais beaucoup d'autres non. En raison de la limitation croissante des essais en F1, quand vous travaillez sur 30 ou 40 projets différents, la capacité à exécuter chacun d'eux diminue. »

À la fin de 2008, après deux saisons particulièrement infructueuses, Honda se retira, mettant en cause la crise financière globale – malgré la présence de Ross Brawn à la tête de l'équipe et, comme 2009 allait le démontrer, une voiture potentiellement apte à jouer les premiers rôles.

Alors, est-ce que Mercedes, qui reprit cette équipe double championne après qu'elle ait perdu presque la moitié de son personnel, peut inverser la tendance ? Fry, encore employé comme consultant jusqu'à la fin de 2014, pense que oui.

« Ross est clairement en charge de l'ingénierie, dit-il, et il est intéressant que les nouveaux Toto Wolff et Niki Lauda soient des gens de la course – pas de Mercedes. Cela accroît les chances de succès parce qu'ils connaissent la F1. »

D'un autre côté, Mercedes est encore une équipe en mutation, avec des évolutions majeures à venir comme l'arrivée de l'ex-directeur technique de McLaren, Paddy Lowe, le départ potentiel de Brawn et le fait que l'équipe pêche encore de gros poissons du paddock. Les choses pourraient être différentes mais si les patrons de Mercedes veulent découvrir comment ils ont le plus de chances d'obtenir les succès qu'ils traquent, les leçons de l'histoire sont claires. 



Mercedes se met à construire une vraie équipe de course plus que de constructeur : le succès sera-t-il au rendez-vous ?

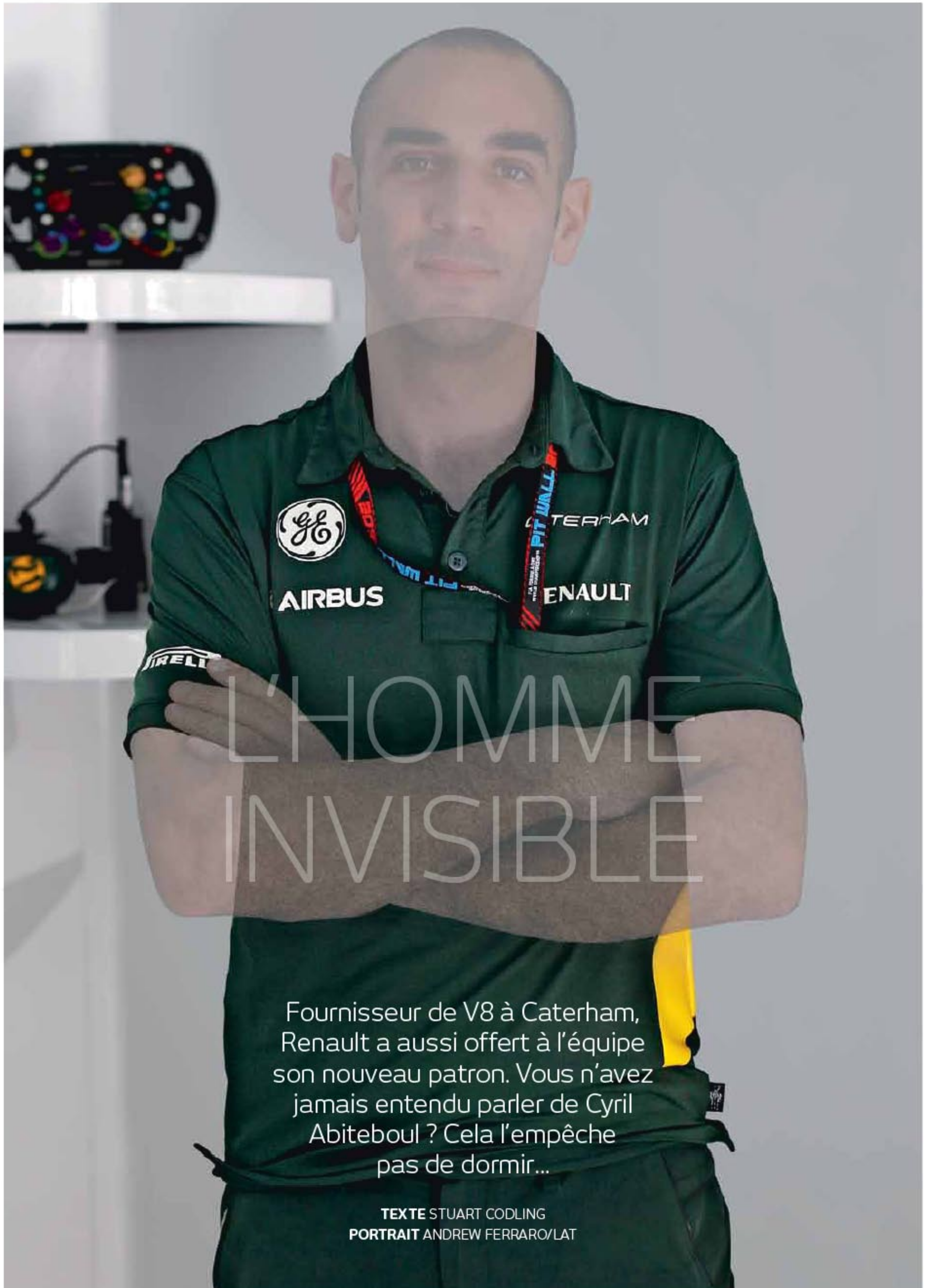


# WHAT HI-FI?

## SON & HOME CINEMA



La référence mondiale est en français,  
chaque mois chez votre marchand de journaux.



# L'HOMME INVISIBLE

Fournisseur de V8 à Caterham, Renault a aussi offert à l'équipe son nouveau patron. Vous n'avez jamais entendu parler de Cyril Abiteboul ? Cela l'empêche pas de dormir...

TEXTE STUART CODLING  
PORTRAIT ANDREW FERRARO/LAT



CV

## CYRIL ABITEBOUL

**1977** Naissance le 14 octobre dans la belle ville de Paris.

**2001** Diplômé de l'École Nationale Supérieure d'Informatique et de Mathématiques Appliquées de Grenoble, il part travailler chez Renault à Paris.

**2007** Intègre Renault F1 en qualité de directeur du développement commercial.

**2010** Devient directeur exécutif de Renault F1 après la vente de l'équipe à Genii Capital.

**2012** Nommé PDG de Caterham F1.

**2013** Devient *team principal* de Caterham F1.

**En novembre dernier**, lorsque Cyril Abiteboul, ancien cadre chez Renault, a été nommé PDG de Caterham, la nouvelle est passée plutôt inaperçue. À 35 ans, il est un peu jeune pour prendre la tête d'une écurie de F1 (il a pris les fonctions de patron de l'équipe en janvier), mais c'est aussi à cet âge-là, à un ou deux ans près, que Christian Horner a pris les rênes de Red Bull. Avec Abiteboul, la question était plutôt : « *Mais c'est qui ce type ?* » Et d'ailleurs, il ne s'en porte pas plus mal.

« *Je n'ai rien contre*, dit-il au sujet de cette tendance qu'ont beaucoup de personnalités du paddock à, comment dire... utiliser les médias pour se faire mousser. *Mais je pense qu'il vaut mieux se faire connaître par l'action, par ce qu'on accomplit. Beaucoup de gens en F1 ont une image qui n'a pas grand-chose à voir avec leur vraie valeur. Je préfère rester dans l'ombre. J'ai le devoir de représenter Caterham et de construire l'image de la marque, mais également celui de dire des choses pertinentes sur l'entreprise et non sur moi-même.* »

Fort à propos, il hausse les épaules, un réflexe typiquement français pour l'auteur britannique de ces lignes. « *Je suis français, je pourrais peut-être parler de ça de façon plus éloquente. Mais bon, on n'est pas là pour se faire une image perso, on est là pour travailler à celle de la boîte.* »

Pour ce qui est de l'éloquence, pas de soucis. À la fin de notre entretien, la matière ne manquera pas dans notre dictaphone, et jamais notre interlocuteur ne nous donne l'impression que nous le dérangeons ou qu'il a des choses plus urgentes à faire.

Abiteboul utilise des expressions très idiomatiques en anglais, ce qui surprend et rappelle qu'il vit en Grande-Bretagne depuis un bon moment. Il n'est peut-être pas très médiatique (pour jeter des pavés dans la mare et faire couler de l'encre, il y a toujours Martin Whitmarsh de McLaren), mais par son travail en coulisse, il est devenu, en quelques années, une figure respectée du paddock. Un haut responsable d'une autre équipe nous a confié que Cyril Abiteboul avait, grâce à son ambition et son énergie, permis à Renault F1 de sortir de la mouise dans laquelle Briatore avait laissé l'équipe.

Il a aussi la cote avec Tony Fernandes, propriétaire de Caterham, qui s'est fait un plaisir de le débaucher d'une carrière (un peu trop) stable chez Renault. La décision de quitter ce chemin tout tracé laisse penser que notre homme a le goût du risque : Caterham a de nombreux atouts, mais elle doit encore faire ses preuves et il va lui falloir trouver une certaine autonomie financière avant que Fernandes ne croule complètement sous le poids des dépenses.

D'ailleurs, il était grand temps pour l'équipe de nommer un *team principal* à part entière. Fernandes a beau être un formidable négociateur, il a bien trop à faire côté business et sport pour gérer les affaires dans le détail. Et c'est là qu'intervient Cyril Abiteboul, qui avoue lui-même sa manie de

vouloir tout contrôler.

« *Pour savoir ce que j'ai à faire, il me suffit de regarder sur Twitter*, dit-il en plaisantant (Fernandes est un fervent utilisateur de ce réseau social). *Avec Tony, l'ambiance est très détendue, complètement à l'opposé de ce que j'ai connu chez Renault. C'est un grand changement. On a toujours des actionnaires à qui il faut rendre des comptes, mais Tony voit bien que je suis un peu maniaque, et il sait – enfin, j'espère – que l'équipe est entre de bonnes mains.*

*En un sens, votre interview tombe mal, car on est en fond de grille et j'aurais bien besoin de boire quelque chose d'un peu plus corsé que l'eau minérale gazeuse qu'on nous sert ici [en Chine]. Je veux montrer qu'on est sur la pente ascendante. Je ne sais pas à quelle place on finira la saison, mais on a la situation bien en main, on sait ce qu'on fait, on est super pros et il va falloir compter avec nous. On a du meilleur matériel que Marussia, donc si on ne finit pas 10e [au championnat constructeurs] c'est qu'on ne travaille pas assez dur.* »

La F1 est constituée aujourd'hui presque exclusivement d'équipes qui ne sont pas dirigées au quotidien par leurs véritables propriétaires. Alors, superviser les opérations internes de Caterham, c'est une chose, mais quand il s'agit de s'asseoir à la table des négociations avec la FIA, Bernie Ecclestone ou des actionnaires qui ne

rigolent pas, est-ce Abiteboul qui porte la culotte ou lui faut-il tout faire ratifier par le propriétaire de l'écurie ?

« *À mon avis, quand les gens font ça, c'est juste une tactique de diversion*, répond-il. *C'est un peu du flan, passez-moi l'expression. Si on a une structure solide et de bons rapports avec le propriétaire ou les actionnaires, rien ne se met en travers des négociations. Même Bernie est un employé – je vais me faire remonter les bretelles pour avoir dit ça ! C'est un actionnaire, d'accord, mais il a aussi des comptes à rendre à ses supérieurs. Il serait intéressant de lui demander si sa façon de gérer ses affaires a changé.* »

Quand Abiteboul est arrivé, fin 2012, Caterham venait de décrocher la 10e place au championnat constructeurs – se garantissant ainsi une précieuse rentrée d'argent – lors de la dernière course. Pour lui, une chose est sûre : l'équipe, qui entame sa quatrième saison, doit briser le cercle vicieux selon lequel chaque année est une année de « transition ».

« *On se disait qu'il fallait se préparer pour 2014 [et les nouveaux règlements]*, analyse-t-il. *Mais soyons sérieux : la F1, c'est un sport à court terme et on ne peut pas se cacher éternellement derrière cette excuse. On va bosser sur la voiture cette année. On veut appréhender les choses sur le court terme, pour pouvoir rattraper le coup en cas de pépin.* »

Si Caterham progresse enfin, nul doute qu'il sera bien plus connu...





# MAÎTRE ÈS-VITESSE

En voiture pour un cours de pilotage avec **Alain Prost**, roi de la finesse en F1, qui nous montre comment il faut parler à la dernière petite bombe de chez Renault.

TEXTE STUART CODLING  
PHOTOS ANDREW FERRARO/LAT



**Quand on pense à Alain Prost,** on pense fluidité. Cinquante-et-une victoires en GP et quatre titres mondiaux empochés avec une finesse impeccable. Un pilote qui oblige la voiture à travailler pour lui et non l'inverse. Pour Prost, une voiture de course était un objet dont on tire la quintessence en la cajolant plutôt qu'en la maintenant au sol à la force des poignets.

Peter Windsor nous disait il y a deux mois : « *Ma mère a une conduite très souple. Pourtant elle n'est pas particulièrement rapide.* » La souplesse ne fait pas tout, il y a l'art et la manière. Le dernier titre d'Alain Prost remontant à 20 ans, peut-être avons-nous oublié qu'il était aussi capable de vitesses fulgurantes, décrochant 33 pole positions, 41 meilleurs du tour en course et laissant sur place des rivaux comme Niki Lauda qui déclara : « *M... ! Mais comment il fait ?* »

Heureusement, c'est avec joie que Prost va nous expliquer comment il fait, avant une petite démonstration. Dans son rôle d'ambassadeur de Renault, il se joint à nous au circuit de Guadix dans le sud de l'Espagne, sur les contreforts de la Sierra Nevada, pour le lancement de la nouvelle Renault Clio 200 Turbo et sa version pour circuit, la Cup. Tandis que nous attendons notre "clé" (ces temps-ci la clé ressemble plutôt à une carte de crédit), Prost, assis à nos côtés, revient sur ses débuts de carrière.

*« Le style est un don naturel dès le départ. Certains pilotes sont un peu "brusques" et d'autres plus souples. La conduite dépend de la façon dont on aborde les choses, du caractère de chacun. Casque sur la tête, visière abaissée, on peut se sentir différent, mais presque tout est une question de personnalité.*

*J'ai toujours été fasciné par les aspects techniques, très curieux de tout. Je voulais apprendre. Quand je courais en karting, un an après mes débuts, j'ai annoncé à ceux qui construisaient le châssis et les moteurs que je souhaitais acheter certains composants et tout préparer moi-même parce que je voulais savoir exactement ce que je faisais. J'ai fait de même en Formule Renault : j'avais obtenu un budget de l'école Winfield après avoir gagné le Volant Elf, et je dirigeais ma propre équipe. C'était en 1976.*

*Mais parfois, il faut savoir changer son fusil d'épaule. En Formule Renault, tout le monde avait la même voiture. Quand tout le monde a le même châssis, le même moteur, les mêmes pneus, on se dit : "Je suis le meilleur, je vais tous les massacrer", mais la bonne tactique, c'est de tirer le meilleur parti de la voiture, parce que si on y arrive, on devient le meilleur. On n'est pas obligé d'être toujours à 100 %. Les voitures de course à cette époque étaient moins fiables. J'ai mis du temps à tout*



comprendre sur la voiture, même en visitant l'usine.

Connaître la voiture, être curieux, tout cela m'a aidé à comprendre le comportement de la voiture en piste. Il fallait pousser à 100 % quand c'était nécessaire, mais pas très souvent, et tout en se ménageant une marge de sécurité, ce qui permet de réfléchir à ce que l'on doit faire quand on s'arrête au stand pour faire des réglages.

En faisant cela, au fil des années, on renforce sa confiance en soi, on affine son approche. C'est ainsi qu'on se construit un style.

Il est difficile d'expliquer précisément comment faire. À chaque sortie en piste, il faut comprendre chaque virage, ce qu'il faut faire à chaque moment. Nous parlons ici de très petites choses, un ou deux dixièmes à la fois : savoir quelle force appliquer à ses pneus, le "couloir" précis que l'on va prendre d'un virage à l'autre. »

Tandis que je songe à cette confiance, on me guide vers une Clio Cup RS 200 jaune qui ronronne doucement dans l'allée des stands. Je suis en tête de file devant un journaliste italien un brin m'as-tu-vu – à tel point qu'il passe tout le tour de chauffe derrière la voiture de sécurité soit collé à un demi-centimètre de mon pare-choc arrière, soit à tenter de me doubler. Bon, quand

on passera aux choses sérieuses, le scribouillard italien n'aura qu'à bien se tenir. On va bientôt en avoir le cœur net. Tandis qu'on nous libère un par un, j'appuie sur l'accélérateur, active le contrôle de démarrage et me lance dans un grondement impressionnant mais contrôlé par l'électronique. Le système Renault équilibre les roues avant à chaque amorce de glissade, les pneus crissant imperceptiblement quand le turbo donne de la voix.

La rage de vaincre s'est calmée. À chaque virage, je me contente d'appuyer sur les freins ; les points de freinage sont repérés pour mémoire par des cônes, il faut relâcher, virer et remettre les gaz autant que l'angle de braquage le permet. Découper le virage en plusieurs phases est une habitude venue de la moto. La Clio, Dieu merci, accepte tout cela avec facilité. Sa boîte à double embrayage passe les rapports sans à-coups et quand, au milieu du virage, la puissance du 1,6 turbo exige trop de traction des roues avant, la voiture le fait savoir en glissant doucement vers l'extérieur. Les spécialistes des "petites bombes" s'insurgent de ses cinq portes et de sa boîte semi-auto, mais elle est certainement plus évoluée, plus raffinée, que celles qui l'ont précédée.

Mission accomplie, j'ai maintenu mes camarades scribouillards hors de mes rétros, mais chaque tour a été inégal. Meilleur chrono : 1 min 45 sec. Voyons ce que Prost va dire de mon "style" ?

« C'est difficile de modifier cette approche, observe-t-il avec diplomatie. Quand on commence comme ça en kart, plus le temps passe, plus il est difficile de changer. Parfois ça ne fait pas tant de différence. Si on est en piste avec quelqu'un qui a une voiture différente et qui est à fond, on peut très bien se faire battre et il faut l'accepter. Sur le long terme, il vaut mieux faire preuve de compréhension et voir comment se

"Tirez le meilleur de la voiture, vous serez meilleur..."

déroule la course – il y a encore de la place pour le spectacle, mais on se concentre sur l'efficacité. Bien sûr, on peut avoir deux styles différents et faire des temps très proches mais, particu-

lièrement en F1, il faut gérer sa voiture, les pneus, la boîte, les freins et la consommation d'essence. Il faut y penser tout le temps car les ressources sont limitées.

Que l'on conduise une F1 ou une de ces voitures-là, la trajectoire sera la même, mais l'approche, le freinage, le changement de rapport, la prise de virage, l'accélération, tout sera différent. Il faut sentir la voiture. On peut avoir une approche différente selon les virages, il n'y a pas qu'une seule trajectoire. On peut freiner très tard et entrer dans le virage en freinant ou le faire par phases – freiner, virer, accélérer. Tout dépend de l'adhérence, de l'équilibre de la voiture et de la façon dont elle délivre sa puissance.

Sur un grand virage en épingle, par exemple, on peut gagner du temps en freinant profondément et faire comme ça, dit-il en simulant une sorte d'approche en V ouvert sur la corde, plutôt que d'aller tout droit et virer. On peut gagner du terrain comme ça. Tout dépend de la traction ; virer et accélérer en même temps peut être difficile. Avec les premières F1 turbo, il y avait un retard à la poussée – alors on pouvait se permettre de perdre un peu de corde si cela permettait de remettre les gaz plus tôt. Cette voiture est différente parce qu'il n'y a pas de temps de réponse du turbo. » →

“On peut avoir  
une approche  
différente selon  
les virages, il n’y  
a pas qu’une  
trajectoire.”





# Le tour parfait du "Prof"



## 1a Virage 2

Au virage 2, Prost freine à 130 km/h tout en dirigeant doucement la voiture vers la corde avant le cône marquant le point de prise de virage, semblant suivre une trajectoire en V autour de cette longue courbe.



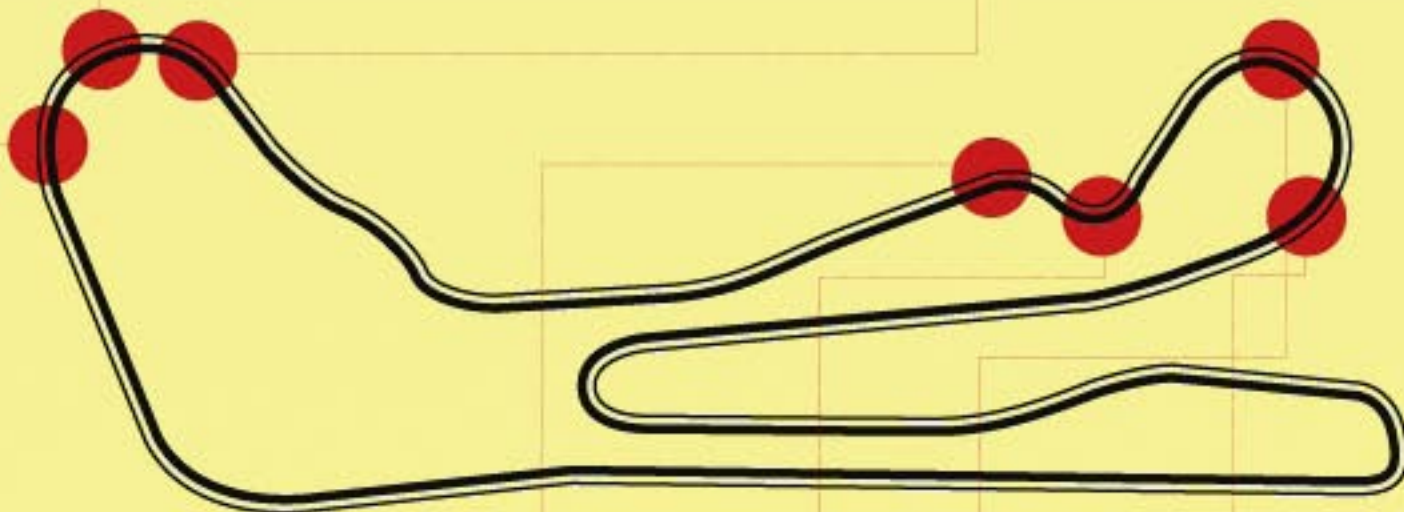
## 1b Virage 2

C'est la partie la plus serrée, mais Alain n'a fait qu'un demi-tour de volant et tombe seulement un rapport tout en vidant l'effort de freinage. Le point le plus lent est pris à 70 km/h. À partir de ce point, il monte en vitesse et relâche légèrement le volant.



## 1c Virage 2

Avec un mouvement fluide du volant, nous avons passé le virage et la voiture est parfaitement positionnée vers la corde du virage suivant, au moment où Prost accélère fort jusqu'à la chicane. Nous gagnons 20 km/h avant de redresser le volant.



## Chicane 1

Nous avons monté un seul rapport, atteignant 140 km/h avant d'être à la chicane. Ici Alain reste à gauche tout le temps jusqu'au point de virage.



## Chicane 2

Freinage, virage, relance. Un freinage sec et court, avec une grande force de rotation, nous amène à 104 km/h – et ligne droite jusqu'à la chicane. Juste avant le premier cône, Prost descend en troisième et "accroche" la voiture autour du cône.



## Épingle 1

Le virage le plus technique du circuit est constant puis se resserre à la sortie. Prost a le temps de parler à ses passagers tout en tournant à la première corde juste au bon moment, passant à 108 km/h, les mains délicatement posées sur le volant.



## Épingle 2

La plupart accélèrent trop tôt et seraient en sous-virage bien avant la sortie, mais Prost garde une allure constante, redresse avant de tourner encore, perd de la vitesse mais allonge la ligne droite qui suit.

Avant de grimper à bord avec "le Professeur", je lui demande de passer des généralités aux spécificités de Guadix.

« La chicane est bien, on peut monter sur les bordures, répond-il. C'est le seul endroit où on peut le faire car c'est très glissant, particulièrement à l'extérieur. Dans ce virage, [Ndlr : il montre du doigt la longue courbe en "cuillère" qui suit la chicane], il faut aller un peu vers l'intérieur puis vers l'extérieur. Ce n'est peut-être pas le plus difficile, mais il faut être très prudent, particulièrement à l'entrée. »

Il marque une pause, regarde le ciel et fronce les sourcils. « Il fait très humide. Il ne pleut pas encore mais ça ne va pas tarder. C'est très important, ici dans la ligne droite et après dans l'épingle, on freine principalement dans la ligne droite et on ne rétrograde pas trop vite. Si on rentre les rapports trop vite, ils ne descendront pas car un système empêche le moteur de faire un surrégime. Mais je vais plutôt vous montrer... »

Depuis le siège arrière, la première chose que je note est la prise de volant de Prost : les mains sont légères, il n'agrippe pas son volant. Le deuxième virage du circuit est un droite à rayon constant. Là où je pensais avoir freiné fort puis viré au premier cône, décrivant une sorte de U serré, Prost freine plus tard et plus fort et il vire déjà quand on atteint le cône, peut-être déjà à une distance d'une largeur de voiture. Son mouvement au volant est aussi léger que sa prise, il guide la voiture au lieu de la propulser, jouant sur les freins et la puissance. Quand nous passons la corde, il n'y a plus de mouvement du volant à donner ; la voiture est déjà dirigée vers la corde du virage à gauche suivant et elle accélère fort.

À l'approche de la chicane, Prost utilise toute la largeur de la piste : il part du côté gauche, freine, vire tard à nouveau, monte sur la bordure pour tirer une ligne droite entre les touchers droit et gauche, équilibrant la puissance avec une incroyable facilité tandis que la piste s'efface vers la gauche en direction de la corde cachée du prochain virage.

Entre les tours que j'ai faits et ce que je viens de voir, c'est comme si nous n'étions pas dans la même voiture. Dans les lignes droites, nous sommes à des vitesses proches ; c'est dans les virages, dans sa délicate gestion des trajectoires et de l'élan de la voiture, que se fait la différence de temps au tour. Prost freine plus tard mais réussit à perdre moins de vitesse, la conservant dans les phases de changement de cap, avant de la relancer. C'est comme regarder un pianiste classique.

La différence entre nos tours – et gardons à l'esprit qu'Alain avait des passagers à bord, ce qui pénalisait l'accélération – a été d'environ sept secondes. Alors, était-il à fond ?

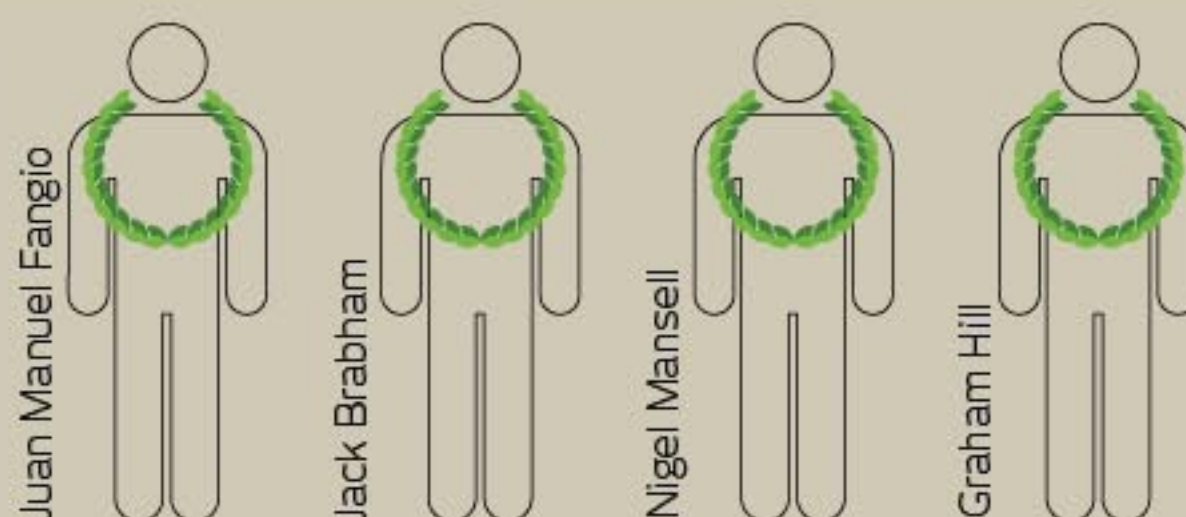
« Oh non, nous dit-il. Je ne voulais pas que vos photos soient floues... »

Il faudra que je regarde attentivement la vidéo. J'apprendrai peut-être quelque chose. Serai-je un jour aussi rapide qu'Alain Prost ? Alors là, aucune chance ! **F1**



# EN STATS

La F1, vous savez, n'est pas qu'une affaire de gringalets. Voici un tour d'horizon des vétérans de la discipline...



**Quatre champions** ont gagné leur dernier GP à plus de 40 ans : **Juan Manuel Fangio** (46), **Jack Brabham** (43), **Nigel Mansell** (41), **Graham Hill** (40). Seul Fangio fut titré la même année (1957).

# 855

(série en cours) : le total de GP auxquels cette bonne vieille **Scuderia Ferrari** a **participé** depuis **1950**.



# 3

courses de GP Masters ont été disputées en 2005/2006, réservées aux pilotes

# 200

**Mark Webber** et **Fernando Alonso** ont tous deux pris leur **200e départ de GP** à Bahreïn cette année, ce qui a fait d'eux les **13e et 14e pilotes de F1 à atteindre ce total impressionnant**.

# 63

L'âge total des deux pilotes Ferrari 2013, et le plus élevé du plateau : **Felipe Massa** a 32 ans, **Fernando Alonso** 31.

# 96

L'âge de **Robert Manzon**, actuellement le **plus âgé des pilotes de F1 vivants** (28 GP entre 1950 et 1956).

# 2017\*

**Jenson Button** devra courir jusque-là pour battre le record de **Rubens Barrichello** de 322 départs en F1 (il aura 37 ans).

# 14 ANS, 1 MOIS



Le temps écoulé entre la première victoire en F1 de Michael Schumacher, à

53 ans, 7 mois et 21 jours :  
L'âge d'**Arthur Legat** quand il a entamé sa carrière de... deux GP à Spa en 1952.

**1** pilote a gagné son premier GP après la naissance d'un fils lui aussi pilote F1 : **Damon Hill** avait deux ans quand **Graham** gagna en 1962. **Nico Rosberg**, lui, est né trois ans après la première victoire de **Keke**.

**6** pilotes ont disputé plus de **100 GP** avant de gagner enfin : **Giancarlo Fisichella** (110), **Nico Rosberg** (111), **Jenson Button** (113), **Jarno Trulli** (117), **Rubens Barrichello** (123) et **Mark Webber** (130).

**64** À la fin de la saison **2013**, les **Grands Prix de Grande-Bretagne et d'Italie** auront tous les deux fêté leur **64e édition** ayant compté pour le championnat du monde.

F1 retraités âgés de 45 ans et plus. **Nigel Mansell** en a gagné deux et **Eddie Cheever**, une.

**12** pilotes ont terminé leur dernier GP à 50 ans et plus : **Ernst Klodwig, Felice Bonetto, Rudolf Schoeller, Louis Rosier, Clemente Biondetti, Bill Aston, Hans Stuck, Adolf Brudes, Luigi Fagioli, Arthur Legat, Philippe Étancelin** et le plus âgé, **Louis Chiron**, à 55 ans, neuf mois et 19 jours.



**LE GP DE SUISSE 1950** détient le record du podium le plus âgé en F1. La **moyenne d'âge** de **Nino Farina, Luigi Fagioli** et **Louis Rosier** était de **46 ans, huit mois et 20 jours**.

# ET 1 JOUR

Spa-Francorchamps en 1992, et sa toute dernière, à Shanghai en 2006.



\*En comptant 20 GP pour les quatre prochaines saisons.  
\*\*Couronné à titre posthume. Rindt aurait eu 28 ans.

“Je souffrais tellement que je ne pensais pas au sport auto. Tout ce que je voulais, c'était que les infirmières m'apportent mes cachets.”

**Mika Häkkinen** est un battant – il l'a prouvé avant et après l'accident qui aurait pu lui ôter la vie, lors des qualifications du Grand Prix d'Australie 1995. À *F1 Racing*, l'ancien pilote finlandais de McLaren dit tout de cet enfer qu'il a connu, sa convalescence et... ses deux couronnes mondiales.

INTERVIEW MAURICE HAMILTON PORTRAITS STEVEN TEE/LAT

Étant donné qu'il pouvait choisir n'importe quel lieu pour notre déjeuner fixé dans la principauté de Monaco, nous avons été surpris que Mika Häkkinen opte pour le *Stars'n'Bars*. Si vous n'êtes jamais allé sur un Grand Prix, sachez qu'il s'agit d'une étape renommée. Pas seulement pour sa musique, assourdissante, pour ses bières et ses burgers, mais principalement car il est situé de l'autre côté de la grille qui encercle le paddock. Vous l'aurez compris, c'est le dernier endroit où vous souhaitez réaliser une interview.

Ça dure cinq jours par an, en mai. Le reste de l'année, le *Stars'n'Bars* redevient un lieu populaire qui réunit toutes les classes sociales dans cet endroit unique au monde. Les week-ends de GP, c'est une tanière habitée par de drôles d'ours ; le reste du temps, il est méconnaissable et on comprend rapidement le choix mystérieux de Mika.

La McLaren MP4/15 de 2000 se dresse ver-



ticalement devant vous, contre un mur. Häkkinen n'a pas remporté le titre cette année-là, mais il n'en est pas passé loin. Il a plusieurs fois croisé le fer avec Michael Schumacher. C'est un pense-bête de ses deux titres de rang, les deux années précédentes.

Mika entre dans la pièce à midi pile. Il est instantanément reconnu et chaleureusement accueilli par la brigade du restaurant qui est visiblement très heureuse de le voir – on le serait

à moins lorsqu'un pilote vous offre une F1 pour décorer votre bar.

Lorsqu'il courait, Mika était poli et souriant, mais il était peu loquace et parfois même nerveux. Aujourd'hui, il est totalement détendu et prêt à parler. Nous attendions cet instant depuis longtemps...

**F1 Racing** : Content de vous voir.

**Mika Häkkinen** : Oui, ça fait un moment. Bienvenue à Monaco !

**F1R** : Je dois dire qu'habiter ici est sans commune mesure avec l'époque où vous avez débuté dans la course automobile et que vous traversiez l'Europe en bus. Viviez-vous au jour le jour ? Comment vous rappelez-vous de cette époque ?

**MH** : Les temps étaient durs, oui. Financer le karting ou la Formule Ford était vraiment difficile mais on s'est toujours débrouillé. Nous ne nous sommes jamais dit que l'argent serait un obstacle. La passion était notre moteur. On économisait →



d'un côté et on dépensait de l'autre, mais on faisait de la course. Il était très important d'avoir un bon réseau, que les bonnes personnes fassent partie du programme. Certaines entreprises puissantes m'aidaient, mais ça ne veut pas dire qu'elles jetaient l'argent par les fenêtres... Tout était calculé, pesé. Mais ça m'a donné une grande confiance dans notre projet. C'était du solide.

**F1R** : Pour ce que j'en ai lu, vous aviez une grande confiance en vous. D'où venait-elle ? A-t-elle toujours été en vous ?

**MH** : Il ne s'agit pas que de moi. J'ai appris avec mon fils Hugo – il a 12 ans – lorsque nous allions faire des essais et des courses. J'ai appris que les enfants ont besoin d'avoir confiance, mais qu'elle ne vient pas automatiquement. Il faut un environnement protecteur ; si vous parvenez à mettre ça en place, le reste suit. Il ne suffit pas de dire : « Tu es un excellent pilote. » Les enfants doivent apprendre à vous faire confiance. C'est ce que mes parents m'ont inculqué. J'avais le sentiment que

*fais-tu ça comme ça ? Essaie de cette manière. »*

Il faut que quelqu'un vous guide.

**F1R** : C'est sympa que vous vous rappeliez de votre enfance et que vous passiez le témoin à Hugo.

**MH** : J'aime ça, mais c'est un très processus très long. Rome ne s'est pas faite en un jour. Lorsque vous travaillez avec un garçon, il change sans cesse et il faut sans arrêt affiner, s'adapter.

**F1R** : Lors de vos débuts en Europe, un moment clé a été un test Marlboro à Donington, fin 1987. Comment s'est-il concrétisé ?

**MH** : Keke Rosberg n'était pas encore mon manager. Je ne sais pas qui ils ont contacté. C'était une invitation pour des pilotes comme moi qui avaient gagné en Formule Ford, mais il y avait aussi des vainqueurs de F3 et de F3000. Avec ce bus, c'était un peu un tour d'Europe. On avait déjà été par monts et par vaux pendant quatre semaines, on prenait une douche quand on pouvait et ce n'était pas fréquent ! Donc, lorsque les gens de chez Philip Morris ont dit qu'il allait réserver un hôtel,

.....  
"Ayrton n'était pas content que je l'aie battu en qualif. Il m'a dit : « Tu veux jouer à ça avec moi ? OK... »"  
.....

je pouvais survivre. Ça vous fait faire des choses extrêmes lorsque vous avez un volant en main.

**F1R** : Si vous voyiez un trou de souris, vous étiez suffisamment confiant pour plonger ?

**MH** : Oui, mais ça n'est pas venu par l'opération du Saint Esprit. Mon père m'a poussé, il m'a appris : « Lorsque tu vois une porte s'ouvrir, fonce ! » Une fois que vous avez la confiance, vous faites des dépassements agressifs, et ça passe. Vous vous dites : « Je l'ai fait ! » Mon fils expérimente les mêmes sensations. Lorsqu'il pense que ça ne marchera pas, je lui dis : « Fais le, crois-moi. » Un jeune garçon a beaucoup de raisons de penser qu'il n'y arrivera pas. Mais une fois qu'il y arrive, il se dit : « Ouah ! C'était facile. » Mais rien ne vient automatiquement.

**F1R** : Vous étiez naturellement rapide...

**MH** : Oui, il faut avoir un don, mais une plus grande part vient de l'apprentissage. Si vous êtes un bon écrivain, c'est génial. Mais si vous voulez être réellement bon, vous devez vous entraîner, polir votre talent pour le rendre parfait. Vous avez besoin que quelqu'un vous dise : « Pourquoi

c'était génial ! Avec une chambre, on pouvait prendre une douche chaude. C'était génial. Je n'ai jamais rien vu de tel dans ma vie.

J'étais nerveux, bien entendu, mais j'avais cette confiance en moi lorsque je m'installais dans l'auto. Peu importe qui était là, j'allais saisir ma chance. Je ne m'inquiétais pas de qui pourrait me botter les fesses car je savais que je serais le plus rapide. Ça a super bien marché. C'était un peu compliqué car mon anglais n'était pas génial. La communication avec des gens comme James Hunt n'était pas terrible, mais je pense que James a vu quelque chose en moi. Au bout du compte, ce qui comptait, c'était le chrono, les temps au tour, tour après tour. Ils ont dit qu'ils me prenaient malgré mon mauvais anglais, qu'il m'apprendraient la langue mais qu'ils n'auraient rien à m'apprendre du côté du pilotage.

**F1R** : Aviez-vous déjà roulé à Donington ? C'est un circuit difficile et il faisait froid j'imagine...

**MH** : Non, je n'avais jamais roulé là-bas, et oui, c'est un tracé difficile et il faisait froid ! Mais lorsque je suis arrivé aux tests, j'ai dit : « Allez,

quatre semaines dans un bus ! » J'étais fier et heureux d'être là et de montrer ce que je savais faire.

**F1R** : Vous arrivez en F3. Revenons à votre première rencontre avec Michael Schumacher, à Hockenheim en 1990. Vous le battez.

**MH** : C'était en F3 allemande. Nous venions d'Angleterre et ils nous sous-estimaient. Mon moteur avait des ratés aux essais libres et j'étais en milieu de tableau. Ils ne savaient pas que j'avais des problèmes et n'ont pas fait attention à moi. Nous avons trouvé la solution pour les qualifications. Comme vous le savez, à l'époque il y avait ces immenses lignes droites à Hockenheim ; elles semblaient interminables au volant d'une F3. Dans le premier tour, je suis sorti du premier virage à fond et il y avait une voiture devant moi. J'ai pris son aspiration, je savais que l'avantage était de deux ou trois dixièmes sur la seule ligne droite qui suivait. J'allais la doubler en arrivant dans la première chicane lorsque je me suis dit : « Ne fais pas ça. Tu vas perdre un peu de temps mais tu va suivre cette auto jusqu'à la prochaine ligne droite. » J'ai gagné une demi-seconde dans ces deux lignes droites et j'ai signé un temps qui était une seconde plus rapide que tout le monde. C'était incroyable.

On pouvait voir les mécanos lâcher leurs outils et se dire : « Quoi ? Mais d'où sortent ces gars ? » Ils ne savaient pas que j'avais simplement la chance de bénéficier de l'aspiration. On aurait de toute façon signé la pole position, mais cette marge a laissé l'impression que les pilotes et les équipes de F3 allemande étaient médiocres. En course, j'étais pied au plancher. J'ai mené du début à la fin. Sur le podium, les sentiments étaient mitigés. Michael était là et bien évidemment déçu. J'aspergeais tout le monde de champagne.

**F1R** : Mais à Macao...

**MH** : Question suivante !

**F1R** : Non, vous gagnez la première manche...

**MH** : Lorsque vous remontez le temps et que quelque chose de négatif arrive, vous n'avez pas vraiment envie d'en parler. Les fans lisent des choses dessus et les gens comme vous s'en souviennent. C'était une situation horrible pour moi car on s'était vraiment bien préparé pour cette course. Nous étions une seconde plus rapides que tout le monde en qualifications. J'avais fait un tour parfait, l'auto volait. Michael a amélioré sa voiture tout au long du week-end et il comblait l'écart. J'avais gagné la première manche de quatre ou cinq secondes. C'était une victoire confortable qui se présentait.

**F1R** : Car on cumulait les temps des deux manches, non ?



Mika devant Schumacher (4e place, voiture bleue) à Macao 1990 (en grand), expliquant l'accident qui a suivi (en bas à gauche), et avec son équipier Senna en 93 (au centre).

**MH :** Oui. Au départ de la seconde, j'ai fait une petite erreur et Michael m'a dépassé. Je me suis dit : « *Pas de stress, je dois simplement le suivre.* » Ce que j'ai fait, tour après tour. Puis il a ralenti. Sa voiture était moins performante et j'essayais de rester derrière lui. Lorsque je ralentissais, la température de mes pneus également. Ma voiture devenait difficile à maîtriser. Ce n'était plus la même et j'ai commencé à avoir du mal à la piloter.

Au début du dernier tour, on s'approchait de la ligne de départ/arrivée et Michael a raté la corde du premier virage à droite. Avec l'élan et la puissance qu'on avait en F3, une telle erreur vous ralentissait énormément. Je savais que je devais le dépasser. J'ai commencé à le faire – et il a traversé la piste devant moi au même moment. C'était la fin. Je me souviens m'être dit : « *Je n'en crois pas mes yeux !* »

Bon, qui blâmer ? Moi. Après coup, vous vous dites : « *La course est la course, c'est toujours difficile.* » Mais lorsque vous regardez dans vos

rétroviseurs et que vous savez que quelqu'un arrive vite derrière vous, et que vous passez d'un côté à l'autre de la piste – disons que vous n'avez pas à réfléchir à deux fois avant de savoir ce qu'il va se passer. Mais comme je l'ai dit, c'est la course. Il est inutile d'être négatif. L'équipe n'était pas très contente, bien évidemment. Elle a perdu beaucoup d'argent car la récompense était conséquente. Pour moi, ce fut un apprentissage énorme.

**F1R :** En parlant d'apprentissage, faisons un saut dans le temps, en 1993, lorsque vous étiez pilote essayeur de McLaren. Michael Andretti rentre chez lui pour de bon après le GP d'Italie et soudain, vous voilà n°2 d'Ayrton Senna.

**MH :** Oui, c'était sympa..

**F1R :** Senna ne pensait pas la même chose lorsque vous l'avez battu en qualifications pour votre première course à Estoril. Est-il vrai qu'il ne vous a pas adressé la parole du week-end ? Et qu'après les qualifications, lorsqu'il vous a demandé comment vous aviez fait, vous avez simplement dit : « *Il en faut de grosses* » ?

**MH :** Oui, tout ça est vrai.

**F1R :** Il était furieux, non ?

**MH :** Pas très content. Pas content du tout. Le truc, c'est qu'en 1993, Ayrton avait démarré la saison avec la tête ailleurs. Il savait que la performance de la voiture n'était pas équivalente à celle de la Williams et il n'était pas content car Alain Prost gagnait. Lorsque je suis arrivé à Estoril, Ayrton savait que la McLaren était performante, mais il ne s'attendait pas à ce que je le batte en qualifications. L'écart était infime, mais je pense que personne ne l'avait battu en qualifications, de toute sa carrière. C'était un Dieu. Et ce fut un énorme choc pour lui. Mais il a gentiment demandé comment j'avais fait et j'ai plaisanté : « *Il en faut de grosses.* »

Il n'a pas compris tout de suite. Puis il a réalisé et a répondu : « *OK, je vais te donner une leçon. Tu veux jouer avec moi ?* » Il n'a donc plus donné aucune information ; il n'a rien partagé, rien. Il m'a compliqué la vie. Ce sont des petites choses qui font la différence lorsque vous cherchez la



ARCHIVES LAT • GETTY IMAGES



performance et certaines des petites choses qu'il cachait l'ont aidé à être plus performant.

Je ne pense pas que c'était uniquement dû au fait que j'avais fait une blague. Il a subitement réalisé que j'étais une menace. Il a donc mis toute son expérience et toute sa puissance au service de sa cause : me botter les fesses et montrer au monde entier que ce blanc-bec n'allait pas le battre. Il m'a certainement botté les fesses à Adélaïde. Mais à Suzuka, ce n'était pas si évident. J'aurais pu être plus rapide en qualification, mais j'ai eu un problème de frein et je suis parti en tête-à-queue à la chicane. Mais avec des si...

**F1R** : Vous avez toujours eu une bonne relation avec Ron Dennis. Quel impact votre accident d'Adélaïde, en 1995, a-t-il eu sur lui ? [Ndlr : Mika a souffert d'une crevaison à l'arrière gauche en qualifications alors qu'il abordait un virage à droite, en 4e, qui se négocie à 180 km/h. La McLaren lui a échappé et s'est envolée sur un vibreur avant de s'écraser latéralement sur un mur de pneus. La tête de Mika a heurté le volant après que ses harnais se soient distendus. Sans une trachéotomie pratiquée sur place par l'équipe du Professeur Sid Watkins, il n'aurait pas survécu.]

**MH** : Le courant est bien passé dès le premier jour. L'accident a-t-il renforcé cette relation ?

"Si lutter contre Michael en 98 était rude, courir contre David Coulthard l'était encore plus."

Je ne pense pas. Mais ça a changé sa manière de me voir – je n'ai pas baissé les bras, j'étais un battant. J'étais loyal envers l'équipe et ça a aidé Ron à se battre encore plus, à s'assurer que nous aurions une voiture pour gagner.

**F1R** : Parlez-moi de votre convalescence. Je n'avais pas réalisé que vous aviez traversé des instants terribles, vraiment terribles.

**MH** : Regardez l'accident, il n'est pas beau à voir mais il n'a pas l'air si terrible. Mais lorsque vous vous blessez à la tête, c'est toujours dangereux et c'est toujours douloureux. J'avais une fracture du crâne et elle provoquait des maux de tête. Les médecins ont dû tout vérifier car il faut un milliard de choses pour que tout soit opérationnel. J'ai vécu l'enfer.

J'ai passé énormément d'exams avant de savoir que tout mon corps fonctionnait bien.

Après l'accident, les médecins n'avaient pas tout remis en place, ils avaient fait ce qu'ils avaient pu. Les nerfs étaient endommagés, notamment ceux du visage qui ne répondaient pas comme ils auraient dû. Le premier mois, j'avais tellement mal que je ne pensais pas à la course automobile. Tout ce que je voulais, c'était que l'infirmière m'apporte des calmants. Tout était calculé.

Quoi que je fasse, c'était écrit, mesuré, enregistré. Pour que je dorme la nuit, ils devaient poser un bandeau sur mes yeux car les paupières ne se fermaient pas toutes seules, leurs nerfs ne fonctionnaient pas. C'était horrible. Mais lorsque j'y pensais, je réalisais : « OK, c'est la vraie vie, je ne vis pas que pour le sport automobile. Il y a quelque chose de plus important. Je peux vivre, je peux prendre soin de moi. »

Je suis resté en Australie pendant cinq





Fabuleuse victoire à Spa en 1998, après le fameux double dépassement sur Zonta, et explication après-coup avec son archi rival Schumacher (ci-contre). Mika avec son ami et directeur de McLaren, Ron Dennis (à d).



semaines et je voulais rentrer chez moi. Ils ont donc fait toute une batterie de tests pour s'assurer que je pouvais prendre un vol. Ils avaient peur des effets de la pression que l'on subit dans un avion. Finalement, Ron et Mansour Ojeh [l'autre actionnaire de McLaren] m'ont permis de rentrer en jet privé. J'étais si content...

Je suis immédiatement allé à l'hôpital de Sid Watkins, à Londres, en me disant qu'ils n'allaient faire qu'un *check-up*. Mais non. J'y suis resté une semaine ou deux, j'ai repassé les mêmes examens qu'en Australie. Je devenais fou. Lorsque je voyais l'infirmière entrer avec sa seringue, je lui disais : « *Sortez d'ici !* » J'en avais tellement marre des hôpitaux, des aiguilles, des boîtes de médicaments.

Finalement, je suis rentré à Monaco. Après quelques jours, j'ai réalisé que tout était un peu différent. Je pense que c'est parce que les maux de tête et les médicaments ne m'avaient pas fait apprécier la vie. Je suis allé en Finlande, j'y ai passé de bonnes fêtes de Noël. Je me suis débarrassé de la course et de l'accident, j'ai apprécié l'instant présent.

**F1R** : Quand avez-vous pensé à reprendre le volant ? Vous avez fait un test assez tôt, non ?

**MH** : C'était lorsque j'étais à Monaco. C'est à ce moment que je me suis dit qu'il fallait recom-

mencer à parler de la course. McLaren a organisé un test au Paul Ricard. Une partie de mon crâne était rasée car ils m'avaient mis des trucs dedans à l'hôpital. J'ai vu les mécaniciens se dire « *Que va-t-il se passer ? Qu'est-ce que ce type va bien pouvoir faire ?* »

Mais lorsque je suis monté dans l'auto, je me suis immédiatement dit : « *Je suis de retour chez moi.* » J'expérimentais de nouveau les qualités d'une McLaren, c'était fantastique. L'auto était confortable, elle était faite pour moi et je me souviens m'être dit : « *C'est génial.* » Je n'ai pas pensé à tel ou tel virage, à ce qu'il pouvait se passer si quelque chose arrivait. J'étais tout de suite pied au plancher. Ainsi, je voulais dire aux mécaniciens : « *OK les gars, retournons au boulot.* »

Puis, j'ai commencé à m'entraîner. C'était très difficile de se remettre dans le bain. J'avais perdu beaucoup de poids – j'aimerais bien en faire autant maintenant ! – mais le problème était que ma condition physique avait chuté de manière vertigineuse. C'était difficile, mais j'y suis finalement arrivé.

**F1R** : Vous avez dû attendre avant que les résultats ne soient de nouveau au rendez-vous. Vous avez obtenu votre première victoire fin 1997. Puis ça a décollé.

**MH** : Oui, Adrian Newey, Neil Oatley et toute

l'équipe avaient conçu une voiture brillante en 1998. Elle était parfaite. Nous étions une seconde et demie à deux secondes devant les autres. Ce sont des années-lumières en F1.

**F1R** : Et vous couriez contre votre vieil ami Michael Schumacher !

**MH** : Je dois dire que c'était un plaisir. Il avait déjà une grande confiance en lui et une bonne expérience de la victoire en course et au championnat. En 1998, c'était rude de courir contre lui, mais pour moi le problème était surtout était plus de courir contre David Coulthard [son équipier chez McLaren]. Il était également en confiance et vraiment rapide. Je connaissais ses forces et ses faiblesses. Je savais que si je n'étais pas à la limite, il me battrait. Lorsqu'on a une voiture comme celle-ci, il est facile de faire un bon chrono. Mais si je ne bouclais pas un super tour, David me battait. C'était difficile car je me battais contre mon propre équipier.

**F1R** : David serait ravi de vous entendre dire ça, j'en suis sûr. Mais je dois revenir à Schumacher et à cet incroyable dépassement, à Spa, lorsque vous êtes passés de part et d'autre de Ricardo Zonta. En fait, commençons par le tour précédent, lorsque Michael vous a tassé dans l'herbe au même endroit. Vous avez eu une petite discussion avec lui, dans le Parc Fermé... →



“Quand j’ai sauté sur une bosse, le volant s’est détaché et m’est resté dans une main à 320 km/h !”

**MH :** Oui... mais la course était finie et je l’avais gagnée. J’ai dit : « *Mais enfin, ce n’est pas correct,* » en essayant de lui faire réaliser la chose. L’équipe était énervée, elle a pris la dérive de l’aile (endommagée par la roue de la Ferrari – pour la montrer aux commissaires. Martin Whitmarsh [alors adjoint de Dennis] voulait qu’ils reconnaissent que ça ne pouvait plus durer.

**F1R :** Vous souvenez-vous de ce que vous avez ressenti lorsque vous avez passé Zonta ?

**MH :** Absolument. Lorsque vous suivez une voiture à cette vitesse, c’est une sensation incroyable car il n’y a pas d’air. La direction est légère et lorsqu’on freine c’est toute l’auto qui est légère et qui vous donne l’impression qu’elle va exploser.

Michael est passé sur la gauche, moi sur la droite. J’ai pris l’aspiration de Zonta. On allait déjà vite et j’ai soudainement pris encore plus de vitesse.

Bien entendu, il faut avoir un peu de chance. Personne n’a dit à Zonta : « *Ralentis, laisse passer Mika.* » Michael est passé par la gauche car le circuit était encore un peu humide sur la droite. Il savait que s’il me laissait la partie gauche, je serais sur une trajectoire plus sèche. Il a pris l’option la plus sûre. Je suis allé à droite, c’était humide mais je savais qu’il n’avait aucune chance. Après ce qu’il venait de me faire, il savait qu’il devait laisser tomber. Sans quoi nous serions tous les deux sortis de la piste. Ce fut une expérience fantastique. Une grande victoire.

**F1R :** Avancions jusqu’à la fin de votre carrière en F1. Vous avez eu quelques pépins, et un accident.

**MH :** J’en ai eu plusieurs !

**F1R :** Il y en a eu un en particulier, lors des essais à Monza, qui a eu un impact certain. Est-ce lui qui vous a fait vous dire : « *J’arrête* » ?

**MH :** Lorsque mon volant s’est détaché ?

**F1R :** Ça doit être celui-là.

**MH :** Il y a une petite bosse dans la ligne droite, au niveau de la ligne de départ/arrivée. On est à fond mais on sait qu’on va arriver dessus. C’est très déplaisant. Pour une fois, j’étais un peu plus détendu ; sixième vitesse, 320 km/h environ. J’ai sauté sur la bosse, ma jambe gauche a rebondi et a heurté le bouton qui permet d’enlever rapidement le volant. Je suis à 320 km/h et j’ai le volant dans une main. Oh m... ! Je n’en croyais pas mes yeux. Que faire ?

L’auto a commencé à tirer légèrement sur la gauche. Je ne pouvais que sauter sur les freins. Les quatre roues se sont bloquées. Elle a glissé jusqu’à la fin de la ligne droite. J’ai un peu touché les rails intérieurs du premier virage. Puis j’ai vu les panneaux arriver très vite, mais heureusement ils étaient en polystyrène. Je me suis finalement arrêté. L’accident de 1995 a alors resurgi dans ma tête et je me suis dit : « *Ça aurait pu être sérieux.* »

Je suis revenu au stand à pied et j’ai expliqué ce qu’il s’était passé : « *Les gars, je prends le reste de la journée.* » Je suis retourné à l’hôtel et j’ai réfléchi. J’aurais probablement dû remonter dans l’auto. Mais des choses ont commencé à me traverser l’esprit : à cette vitesse, tout peut arriver. C’était trop.

**F1R :** Je me souviens de Monaco, à quelques mètres d’ici, où se trouvait le motorhome McLaren. On parlait de votre retour en F1. Était-ce juste un coup de pub ou y avez-vous vraiment pensé ?

**MH :** En fait, j’étais très intéressé. J’étais en pleine forme, plein d’énergie. Je voyais les erreurs que faisaient les autres – les pilotes et les écuries – et j’avais eu le temps de penser à toutes celles que j’avais faites. Je me suis dit : « *Je vais les réparer, je suis plus intelligent maintenant. Je peux y arriver.* » J’ai contacté Didier [Coton, son manager] pour lui dire : « *Parlons aux écuries pour voir comment on pourrait s’y prendre.* » Mais toutes ces réunions sur mon retour ont été très compliquées. Je m’attendais à ce que les gens disent : « *Oui ! Reviens, allons-y !* » Je savais dans quelle mesure j’étais prêt, mais j’ai réalisé que c’est la F1 et je ne voulais pas revivre la même douleur pour revenir au sommet. Si les gens n’étaient pas prêts à prendre des décisions, je n’allais pas attendre sept ans pour



gagner. Ça en est arrivé à un point où j'ai dit : « OK, on laisse tomber. » Mais ma passion pour la course était intacte et j'ai fait du DTM [championnat allemand de voitures de tourisme survitaminées].

**F1R :** Avez-vous aimé cette expérience ?

**MH :** Oui. Ce sont de belles voitures et les jeunes sont très bons et veulent aller en F1. Ils faisaient tout pour me battre.

**F1R :** Ce qui nous ramène à aujourd'hui. Vous avez vraiment l'air heureux et épanoui. Comment passez-vous vos journées ?

**MH :** Je suis l'ambassadeur d'une entreprise de logistique, Hermes, en Allemagne, depuis 2008. Je travaille pour Johnnie Walker ; j'ai un contrat à long terme avec eux, que nous avons annoncé l'année dernière à Monza. Ils font du bon travail pour sensibiliser les gens sur les dangers de l'alcool au volant.

**F1R :** Y trouvez-vous votre compte ?


**MH :** Oui. C'est un voyage fabuleux. Un travail motivant car la course et le pilotage sont mon *business*. Explorer de nouveaux horizons est un défi très intéressant à relever. Il ne faut pas vivre dans le passé. Il faut aller de l'avant et embrasser de nouveaux projets qui vous motivent.

Je suis également un ambassadeur de Mercedes-Benz et je travaille beaucoup en Chine, pour AMG [filiale sportive du constructeur]. J'ai été le témoin de grands changements au niveau du marché. Le potentiel de la Chine est incroyable car elle avance vite dans les affaires.

Je regarde tous les Grands Prix, bien sûr. J'écris une chronique pour un journal finlandais. Et je prends part au management de pilotes, avec Didier. C'est également un sacré défi pour moi car je dois apprendre à écrire des contrats, à savoir comment expliquer ceci ou cela, à être au bon moment au bon endroit et à savoir réunir toutes les pièces du puzzle.

C'est devenu important, surtout quand Valtteri Bottas a signé pour Williams. Avec Valtteri, notre programme courait sur plusieurs années et il a bien marché – mais la route est longue. Heureusement, Valtteri est un pilote brillant, il a un grand talent. Il travaille vraiment bien avec les gens qui l'entourent. Ça ne veut pas dire que vous devez l'aimer, mais vous pouvez communiquer avec lui et bâtir une relation pour faire quelque chose de qualité. C'est pour ça que les gens l'aiment beaucoup chez Williams.

**F1R :** Beaucoup de superbes projets à concrétiser, donc. Merci de nous avoir consacré un peu de votre temps.

**MH :** Avec plaisir, ça faisait un moment... 

Première victoire à Jerez en 1997 devant Coulthard, son coéquipier chez McLaren.





Faut  
savoir dire

ADAPTATION RICHARD FAUX & JEAN-PHILIPPE VENNIN

PHOTOS  
MALCOLM GRIFFITHS/LAT



Ils sont aussi essentiels à la performance en F1 qu'un moteur ou un aileron avant. Pourtant, les systèmes de frein et leurs bénéfices en aéro, moins connus, sont un peu opaques. **Dieter Rencken** y jette un œil de près pour *F1 Racing*...

# E

ntre Monza et Venise, sur l'A4, un kilomètre avant Bergame, s'étire un long mur rouge de 910 mètres. Connus sous le nom de "kilomètre rouge" – bien qu'il manque 90 mètres pour qu'il fasse un vrai kilomètre en raison d'un voisin intransigeant –, il dissimule la zone de la plus haute technologie d'Italie, où l'on fabrique des composants en carbone avec un seul objectif : ralentir les rapides F1.

Contradictoire ? Non car l'expression décrit parfaitement les visées des ingénieurs "du frein" qui travaillent derrière la barricade rouge érigée par le président de l'entreprise, Alberto Bombassei.

Le père d'Alberto, Emilio, a fondé Brembo dans la vallée éponyme en 1951. En 1975, Niki Lauda et Ferrari remportèrent leur premier titre mondial avec une F1 freinée par Brembo, forgeant une relation qui dure encore de nos jours.

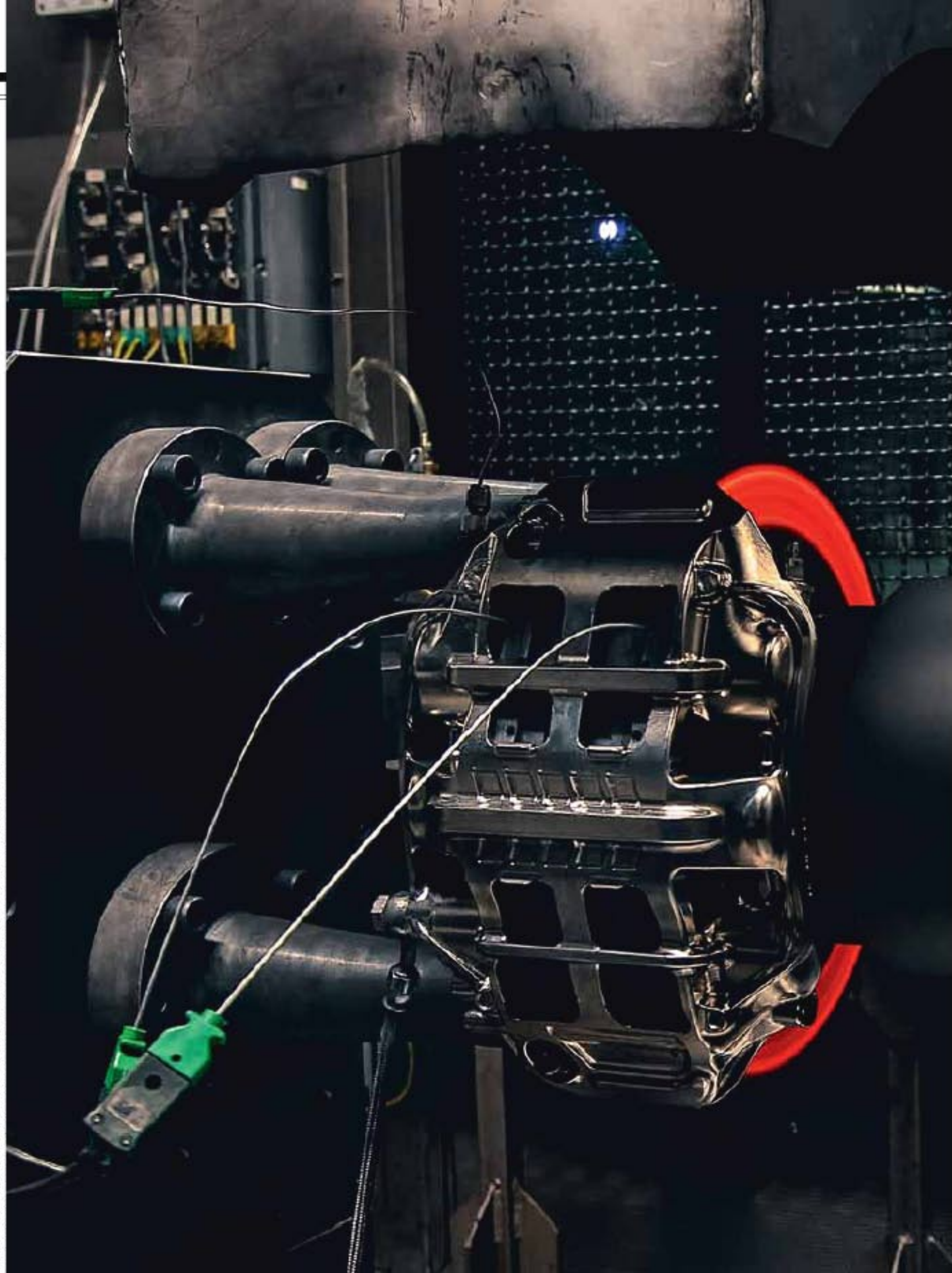
Outre la Scuderia, Brembo fournit Red Bull, Mercedes, Sauber et Toro Rosso – et apporte un support technique à McLaren. En tandem avec AP (une entreprise sœur, mais rivale directe de Brembo Racing), ce groupe basé en Italie stoppe toutes les F1 et des engins de course à deux ou quatre roues dans le monde. Mais avant de dévoiler quelques secrets, une petite leçon d'histoire...

Les disques de frein, développés par l'industrie aéronautique pendant la guerre, commencèrent à remplacer les tambours de frein sur les F1 dans les années 50. Plus tard, encore une fois grâce aux avions, le disque de frein progressa en adoptant des matériaux de friction en carbone. Dans les années 2000, le concepteur de génie de Ferrari, Rory Byrne, prit conscience de leur énorme potentiel aérodynamique comme générateurs de vortex, canalisant l'air à plus de 300 km/h.

Bien que leur fonction primaire soit toujours la décélération, comme stipulé par les règlements de la FIA, le potentiel aérodynamique des freins bien maîtrisés est si puissant que tout retour à des réglages en vigueur il y a dix ans coûterait une seconde au tour.

Pour comprendre la fonction aérodynamique du freinage, considérez la traînée créée par quatre énormes pneus, puis imaginez la grande quantité d'air généré par quatre ventilateurs de →

CHARLES COATES/LAT • GLENN DUNBAR/LAT • STEVEN TEE/LAT • ANDY HONE/LAT • STEVE ETHERINGTON/LAT



## PÉDALE DURE

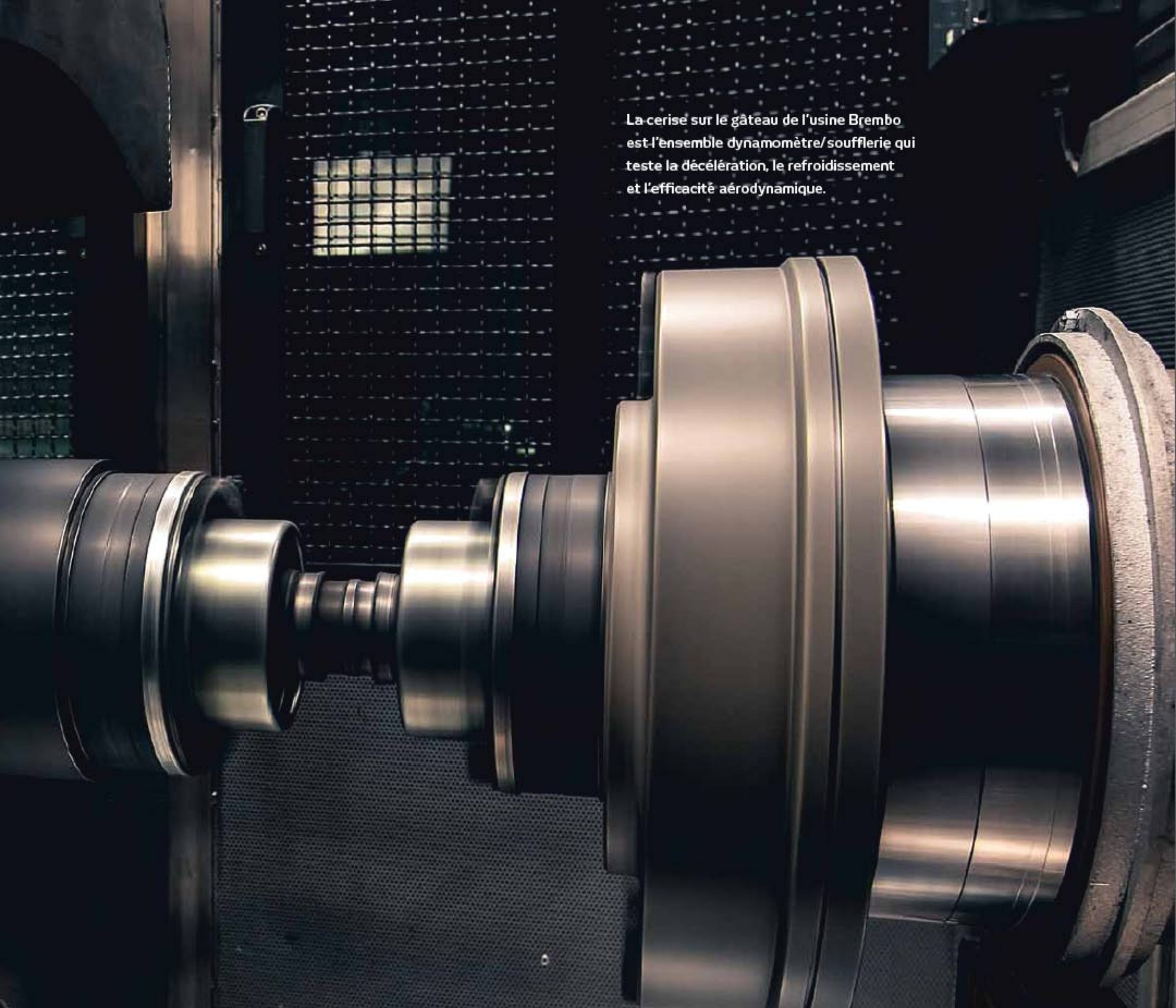
Vous vous demandiez qui freine le plus tard ? Mauro Piccoli, de Brembo, nous éclaire un peu...

**Directeur du marketing** à la performance de Brembo, Mauro Piccoli est bien placé pour commenter le style des pilotes au freinage et l'effet des nouvelles règles sur la performance. Par exemple, l'intronisation d'un fabricant de pneus unique et des voitures plus lourdes du fait de l'interdiction des ravitaillements ont entraîné une baisse de la pression sur la pédale de frein de l'ordre de 30 %.

De tels changements ont joué en défaveur des pilotes les plus aguerris physiquement, comme Mark Webber qui peut exercer une pression de 180 kg sur la pédale de frein, et donc en faveur des moins affûtés. Avec les Pirelli 2013, le blocage survient à environ 120 kg (suivant l'effet multiplicateur du maître cylindre et de l'étrier) – et il vaut mieux l'éviter car, les F1 actuelles maximisant la vitesse de passage en courbe et la motricité, la préservation des pneus est primordiale.

Alors, qui freine le plus fort... ou le mieux ?

La cerise sur le gâteau de l'usine Brembo est l'ensemble dynamomètre/soufflerie qui teste la décélération, le refroidissement et l'efficacité aérodynamique.



**Lewis Hamilton**

"Il est très dur, très rapide sur les freins et pour relâcher. Ce n'est pas la meilleure façon de faire, car pour être efficace au freinage, il faut y présenter la voiture à la bonne vitesse. Mais ça, il l'a appris en GP2 où les pneus avaient beaucoup de grip."



**Jenson Button**

"Les pilotes sont aujourd'hui plus concentrés sur la modulation. Jenson est moins dur sur les freins mais très bon pour relâcher. Sa modulation agit un peu comme un ABS, ce qui l'aide quand il y a peu de grip. Elle a gagné en importance."



**Sebastian Vettel**

"Son style est extrêmement similaire à celui d'Alonso. Tous deux maîtrisent l'introduction de la voiture dans le virage à la bonne vitesse et sur la bonne ligne, et ont le même besoin de sensation et de bon usage du matériel."



**Nico Rosberg**

"Il est très proche de son coéquipier Lewis Hamilton, ce qui vient probablement du fait qu'ils ont tous deux couru en GP2 à la même époque."



**Mark Webber et Michael Schumacher**

"Ces deux-là ont des styles très similaires – à savoir un freinage très dur, très physique."



**Robert Kubica**

"Il freinait vraiment, vraiment fort. Et la course de sa pédale était courte. Ses freins étaient toujours en position on ou off."



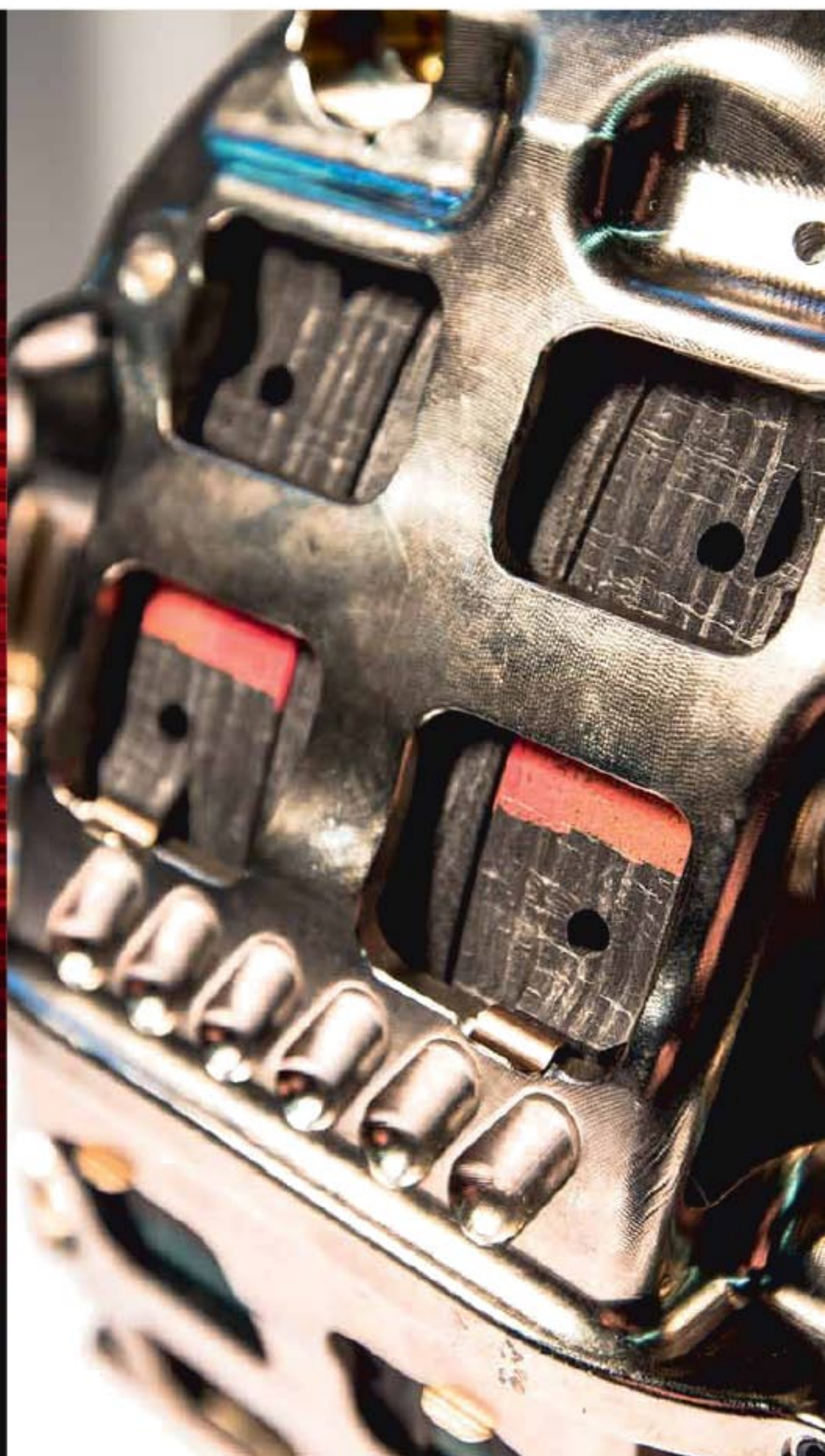
30 cm (les disques de frein font 278 mm de diamètre et 28 mm d'épaisseur) soufflant chacun au travers de 1400 trous de refroidissement. En 2010, les disques n'avaient en général que 300 trous chacun.

Les écopes circulaires et les flexibles de frein conduisent cet air autour des roues, là où il peut offrir le meilleur bénéfice aérodynamique. Toute voiture ayant ses propres particularités aérody-

namiques, chaque équipe exige un freinage spécifique qui offre le meilleur gain. C'est pourquoi Brembo a multiplié par trois la force de son département freinage des F1 depuis 2003, quand les équipes étaient fournies en kits prêts à poser.

« C'est compliqué quand les équipes trouvent quelque chose que les autres veulent copier, dit Mauro Piccoli, directeur de la performance, l'homme qui porte l'ultime responsabilité du pro-

“L'air est soufflé à travers 1400 trous de refroidissement. En 2013, les disques comptaient 300 trous chacun.”





gramme F1 de Brembo Racing. *Mais nous gérons. Évidemment, des accords de non divulgation sont en place et honorés. Elles respectent ce principe.* »

La focalisation sur l'aérodynamique a forcé Brembo à combiner dynamomètre et soufflerie. Cette arme secrète de Piccoli simule des disques de frein tournant à une vitesse maximale, tandis que des ventilateurs soufflent de l'air à la même vitesse de sorte que des capteurs peuvent mesu-

rer le retard, le refroidissement et l'efficacité aéro des concepts.

Des développements comme le KERS (qui, en récupérant l'énergie cinétique du freinage à l'arrière, altérant l'équilibre), le pneu unique (les forces de freinage baissent si l'adhérence est faible) et les changements de règlement (voitures plus lourdes du fait de l'interdiction de ravitailler en course et de remplacer des pièces en parc →



## C'EST COMMENT QU'ON FREINE ?

### La guerre technologique la mieux cachée en F1

Outre Brembo, deux fabricants fournissent des disques de freins en F1 et, explique **Peter Windsor**, leurs différences subtiles peuvent décider de la victoire ou de la défaite...

**Vous seriez pardonné** de croire, en déambulant sur un paddock de F1, que Brembo est l'unique fournisseur de freins présent : l'entreprise accompagne clairement son implication d'un important budget de promotion. Quatre ou cinq personnes sont vêtues à ses couleurs, et rares sont les jours où l'on ne croise pas l'une d'elles. Pour les autres, c'est tout l'inverse.

Hitco, firme californienne appelée The Thompson Glass and Paint Company lors de sa création en 1922, a profité du boum de l'aérospatiale des années 50 à 70. Toujours basée dans ses installations rétro de Gardena, dans le comté de LA, Hitco (pour H I Thompson Co) fournit des freins de F1 depuis plus de 30 ans.

La marque est privilégiée de longue date par l'écurie Benetton/Renault/Lotus. Les deux titres de Fernando Alonso ont été remportés avec des Hitco, les récentes victoires de Kimi Räikkönen également.

Alonso adorait tant la sensation de la pédale qu'il a em-

mené les Hitco chez McLaren en 2007. L'équipe n'était pas chaude pour cesser sa relation avec Carbon Industrie, mais Alonso, c'est Alonso – et il fut équipé en Hitco (Lewis Hamilton restant en CI). Chez Ferrari, il a maintenant des Brembo. Pas étonnant : Hitco et Brembo produisent traditionnellement des pédales plus douces que CI mais qui génèrent une puissance de freinage un peu moindre.

Sans que l'on sache bien pourquoi, Hitco a perdu les faveurs de la F1 entre 2008 et 2010, ce qui lui a finalement bien convenu. La marque équipait toujours Renault et quelques équipes plus petites. Le plus important était à venir : avec la limitation de la taille des disques et des matériaux, il fallait concevoir et développer de nouveaux systèmes de refroidissement.

Le disque Hitco a évolué drastiquement en 2011-2012. Décision prise de monter des étriers AP, les nouveaux Hitco sont devenus partie intégrante de la Lotus E20. Hitco

a breveté son système de refroidissement multi-trous, ce qui a rapidement attiré l'attention de Carbon Industrie. Cela pouvait changer la donne.

Peut-être en partie pour cela, le passage de Red Bull chez Hitco – et de Toro Rosso dans la foulée – a fait le buzz début 2013. Carbon Industrie, qui fabrique des freins carbone de F1 depuis 1984, poursuit avec McLaren et Williams comme écuries "de pointe" mais Mercedes est désormais passée elle aussi de CI à Brembo.

Le mouvement initial ultra-doux de Lewis Hamilton sur la pédale de frein fait qu'il n'a jamais dû se préoccuper du caractère "souple" des Brembo ou des Hitco : il veut juste freiner – et l'obtient de CI. « J'ai monté les Brembo en tests et n'ai pas réussi à m'y faire, nous a-t-il glissé en Malaisie.

J'adore les CI. J'adore leur puissance de freinage. » Les deux "Merco" en sont aujourd'hui équipées, ce qui n'est pas rien vu le passé de Ross Brawn avec Brembo chez Ferrari.

Mais tout n'est pas si simple. Les étriers jouent un rôle majeur. McLaren utilise des Akebono avec ses CI, Mercedes et Williams ont des AP. En 2009, quand il était plus dur de faire monter les freins arrière en température, McLaren montait des CI à l'avant et des Brembo à l'arrière. Et les étriers sont du sur-mesure pour chaque équipe (contrairement aux disques, en constante évolution mais identiques).

Carbon Industrie, propriété de Messier-Bugatti, impressionne à tous les niveaux mais, comme dit un ingénieur de F1, « qu'ils n'aient pas plus de succès est un mystère. Vous leur parlez, voyez leurs installations et produits, et vous avez l'impression que rien n'est impossible pour eux. Pourtant, Brembo et Hitco restent très difficiles à battre. »

Ce qui est clair, c'est qu'on parlera encore beaucoup de Brembo, Hitco et Carbon Industrie cette année au GP du Canada – sur le circuit historiquement réputé le plus dur pour les freins.

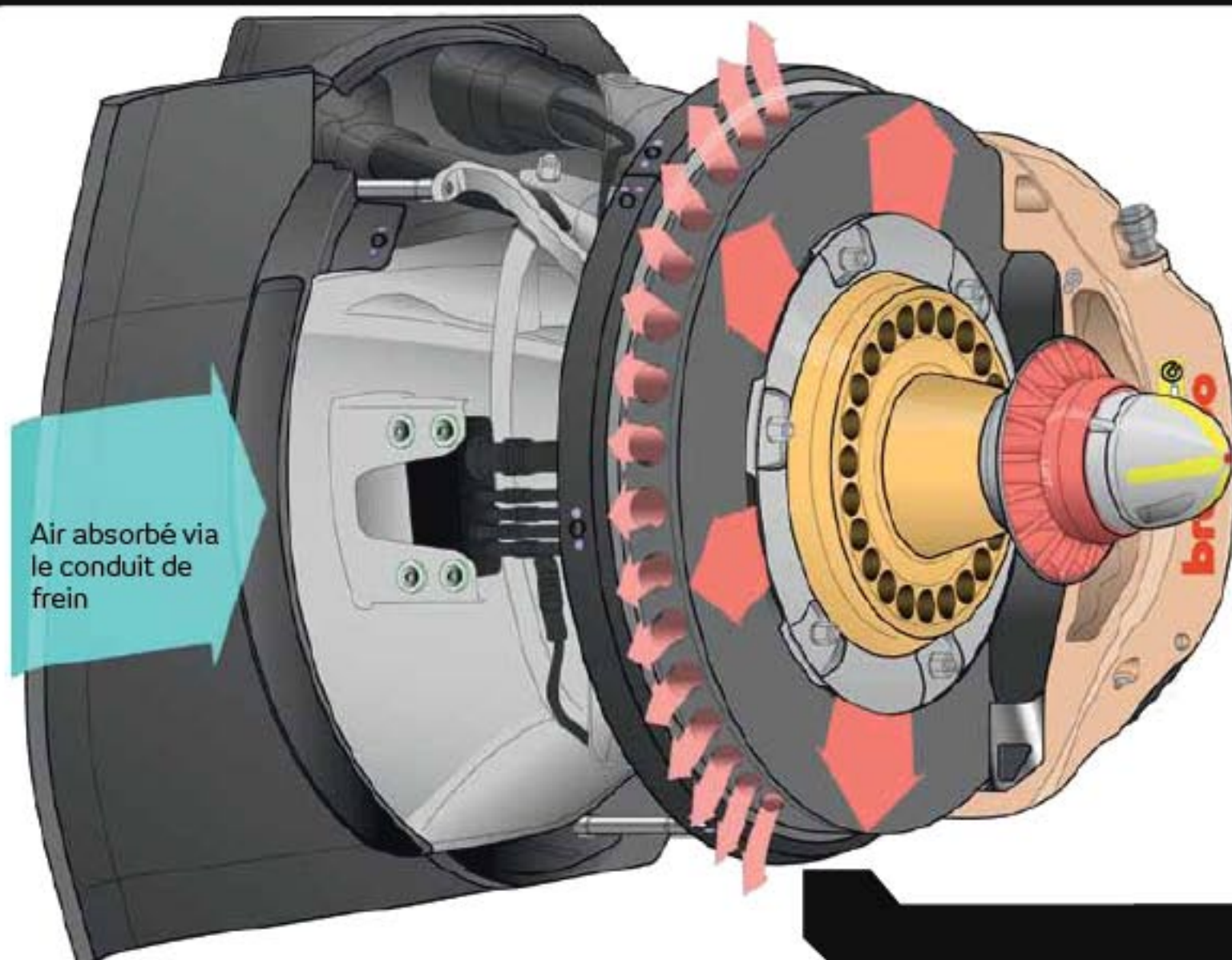
## RÉVÉLATIONS SUR LES TROUS NOIRS

Pour refroidir les freins, l'air (en bleu) est capturé par des entrées émergeant de la face interne du conduit. Leur petite taille évite de

trop refroidir et réduit la traînée. L'air contourne le pivot avant vers l'intérieur du disque, puis traverse les trous du disque. Des profils

différents de perçage modifient le refroidissement et la sensation de freinage. La chaleur passe du disque à l'air, qui en sort (en rouge).

L'air est aussi amené à travers de petites buses sur le support du disque afin de refroidir sa surface et empêcher son oxydation.



Air absorbé via le conduit de frein

ILLUSTRATION : CRAIG SCARBOROUGH



fermé) exigent toujours plus des ingénieurs des freins. Pourtant, la fonction primaire des freins – ralentir les voitures en toute sécurité et de façon constante depuis des vitesses exceptionnelles – reste primordiale.

De ce fait, disques, matériaux de friction, étriers, maîtres cylindres et fluides hydrauliques sont sujets à un développement constant pour répondre à l'environnement le plus difficile que connaisse l'industrie automobile. Les liquides de frein, par exemple, doivent rester visqueux à 350°C.

Les maîtres cylindres sont aussi extrêmes. S'ils ne pèsent que 70 g pièce, ils incorporent un double circuit avant/arrière, haute/basse pression. Ils délivrent une sensation constante ; ils facilitent le réglage de l'équilibre et supportent les énormes pressions sur la pédale, virage après virage, tour après tour. Les aides au pilotage comme le servo-frein et l'ABS restent interdites, mais on peut régler les freins en roulant – ce qui occupe beaucoup les pilotes. S'ils veulent ajuster l'équilibre avant/arrière deux ou trois fois par course, pour compenser la baisse de charge en carburant, le "cliquage" tour après tour devient la norme à la

recherche de l'équilibre parfait du freinage.

Les pilotes actuels font varier l'équilibre à chaque virage, certains "cliquant" même pendant le freinage alors qu'ils écrasent la pédale avec 160 kg de pression, avant de la relâcher pour éviter le blocage quand l'adhérence diminue avec la décélération.

Le freinage comprend trois étapes : l'attaque initiale où l'efficacité maximale est exigée, une modulation à mi-freinage et le contrôle final lors de la prise de virage – tout ceci en un peu plus d'une seconde depuis le toucher initial de la pédale à 360 km/h jusqu'au lâcher à 80 km/h. Ajoutez ce "fichu clic" tout en exerçant une pression de 160 kg avec la jambe droite dix fois par tour pendant deux heures...

Les matériaux de friction – disques (1,5 kg) et

"Les freins sont sujets à un développement constant qui répond au plus gros défi de l'industrie automobile."

maximum deux plaquettes (0,25 kg) – fournissent une sensation constante et homogène ainsi qu'une usure prévisible sur les deux surfaces tout en supportant des températures qui peuvent atteindre 1200°C sur les circuits de Singapour et Montréal (le plus exigeant de tous, selon Piccoli). Les équipes consomment aujourd'hui six jeux de freins par saison, alors que dans le passé, les pièces étaient remplacées après chaque course.

Les étriers, aussi, se sont développés de façon exponentielle depuis la précédente visite de *F1 Racing* chez Brembo en 2004 – en pleine hégémonie de Ferrari –, quand cylindres et tuyaux étaient percés puis obturés. Les étriers monobloc à six pistons aux spécifications 2013 sont usinés via un mix de techniques de CNC et de procédures confidentielles en partant de billes composites en aluminium-lithium. Leur simplicité visuelle est étonnante, bien qu'ils soient, hélas, "cachés" derrière les écopés de refroidissement en carbone. Leur légèreté arachnéenne (1,6 kg par roue) signifie que Sebastian Vettel, par exemple, est arrêté par six kilos de matériel.

La direction de Red Bull aimerait y parvenir si simplement...

# ABONNEMENT

## OFFRE COUPLAGE



**F1 RACING**  
N° 1 mondial de la presse Formule 1

**1 AN**  
12 NUMÉROS



**1 AN**  
11 NUMÉROS

**CLASSIC & SPORTS CAR**  
N°1 mondial des magazines de voitures anciennes

**65 €**  
**AU LIEU DE 131 €\***

Abonnez-vous en ligne : [www.webabo.fr/f1racing](http://www.webabo.fr/f1racing)

**BULLETIN D'ABONNEMENT** à renvoyer à : **ABOMARQUE F1/C&SC**

CS 63656 - 31036 TOULOUSE CEDEX 1 - Tél. 05 34 56 35 60 - E-mail : [bbmedia@abomarque.fr](mailto:bbmedia@abomarque.fr)  
 Pour la Suisse : Dynapresse Marketing SA - E-mail : [abonnements@dynapresse.ch](mailto:abonnements@dynapresse.ch) • Pour la Belgique : Abo Marque - E-mail : [bbmedia@abomarque.fr](mailto:bbmedia@abomarque.fr)  
 Pour le Canada et les États-Unis contacter : Express Mag - E-mail : [expsmag@expressmag.com](mailto:expsmag@expressmag.com)

**Oui**, je m'abonne à l'offre couplage **F1 RACING/CLASSIC & SPORTS CAR** pour 1 an, soit 12 numéros de F1 Racing et 11 numéros de Classic & Sports Car pour **65,00 €** au lieu de ~~131 €\*~~.

**Mon adresse**

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

..... Ville .....

Code postal ..... Tél ..... E-mail .....

**Je règle par**

- Chèque bancaire ou postal à l'ordre de **B&Bmedia**  
 Carte bancaire

Carte n° ..... Expire fin .....

Notez les 3 derniers chiffres du numéro inscrit au dos de votre carte

Date et signature (obligatoire)

\* Offre d'abonnement réservée à la France Métropolitaine dans la limite des stocks disponibles. Votre abonnement débutera avec le prochain numéro à paraître. Vous pouvez acquérir séparément chaque numéro de F1 Racing au prix de 5,60 € par numéro (frais d'envoi en sus) et chaque numéro de Classic & Sports Car au prix de 5,80 € (frais d'envoi en sus). Etranger et DOM-TOM, nous consulter ([bbmedia@abomarque.fr](mailto:bbmedia@abomarque.fr)). En application de l'article 27 de la loi 78-17 du 06/01/1978, vous avez un droit de consultation et de rectification des informations qui vous sont demandées pour le traitement de votre abonnement. Vous pouvez vous opposer à ce que vos coordonnées soient cédées à nos partenaires sur simple demande.



Petite  
discussion  
avec

# Pastor Maldonado

Celui qui a apporté son dernier succès à Williams parle de son envie de podium.

INTERVIEW JUSTIN HYNES  
PORTRAIT GLENN DUNBAR/LAT



## Qu'est-ce que ça fait de piloter pour Williams et d'avoir gagné un GP avec ce team ?

Toute personne ayant un tant soit peu de connaissances sur la F1 sait ce qu'a réalisé cette équipe. Il ne s'agit pas juste de victoires et de titres. C'est comme Ferrari : Williams fait partie du paysage de la F1.

Quand j'étais gamin, je supportais Senna et Prost, et même Jacques Villeneuve. Je les admirais quand je courrais en karting. Je suivais leurs aventures et j'étais vraiment fan de l'équipe. Je collectionnais les blousons et les casquettes... tout quoi. Je remercie Frank de m'avoir offert l'opportunité de débiter dans une grande équipe. C'est peu commun car la plupart des rookies démarrent au sein d'écuries plus modestes et font leur trou petit à petit.

Cela fait à présent deux ans et demi que je suis ici. C'est une véritable famille, et j'ai conscience que j'écris une nouvelle page de l'histoire du team. Gagner avec Williams fut très spécial. Ce fut aussi très spécial pour le team dans le sens où ce succès mettait fin à une longue période de disette. Après pas mal de moments difficiles et d'années de transition, renouer avec la victoire avec un jeune pilote fut sans doute génial pour eux aussi.

**Cette saison semble plus compliquée. Tout le monde sait que la voiture n'est pas assez rapide, mais est-ce dû à un "loup" en particulier, ou à une accumulation de problèmes plus mineurs ?** Il s'agit en fait d'une combinaison de plusieurs pépins avec le package global. Nous travaillons d'arrache-pied pour y remédier depuis la première course. Mais ça s'annonce très difficile. J'ai confiance dans les gars qui travaillent à l'usine pour nous sortir de là, et je suis sûr que les prochaines améliorations nous permettront de réintégrer le top 5.

**On imagine qu'il est compliqué pour un pilote de fournir un retour technique précis lorsque la voiture souffre de multiples soucis, et que tous s'influencent entre eux...**

Très compliqué. C'est difficile aussi au niveau de la motivation. Pas uniquement pour moi, mais pour toute l'équipe. Mais au final le pilote reste celui qui "soude" tout le travail du team.

C'est dur, et nous vivons un sale moment, mais je suis habitué : j'ai connu cela par le passé, je reste donc calme. Je fais simplement de mon mieux pour décrire ce que je ressens au volant de l'auto, j'essaie de simplifier la tâche de l'équipe – je dis bien, j'essaie. C'est étrange car il y a encore de cela quelques mois, nous bataillions pour de bons résultats, et maintenant nous galérons plus que jamais. Mais c'est la course. Nous acceptons la situation et faisons notre maximum pour nous en sortir. On peut le faire.

**Le fait que la voiture soit rétive impacte-t-il votre mental ? Votre approche a-t-elle changé ?** Oui, je ne suis jamais content. En qualif, peu importe le niveau de performance de la voiture, je vise toujours le

top 10 – même si je sais que nous sommes loin d'en être capables. Hélas, parfois nous devons faire le dos rond, être prudents et nous contenter de ce que nous avons. Mais pour un pilote, c'est dur d'accepter cet état de fait.

**Vous n'avez été au centre d'aucun accident notable en ce début de saison, cependant votre réputation de pilote bagarreur vous précède toujours. Est-ce que cela vous gêne ?**

Non, pas du tout. Les gens pensent ce qu'ils veulent. Mais je suis aussi libre de faire ce que je veux. Quand je mets mon casque, c'est pour me donner à fond. La F1 est peut-être plus timorée à présent, mais je prétends que ce n'est pas mon cas. Je ferai toujours mon possible pour gagner. Je suis là pour ça, pas pour faire le nombre.

**Excellez-vous dans une autre discipline que la F1 ? Le vélo par exemple ?**

Ouais, dans pleins d'autres trucs. Pas simplement liés à la vitesse. C'est plus à envisager sous l'angle de s'améliorer en permanence. On peut toujours faire mieux, apprendre de ses erreurs. Je suis un homme et je fais des erreurs. Si je fais des erreurs, c'est que j'ai dépassé une certaine limite... mais encore faut-il la trouver. Il faut la dépasser pour ensuite revenir dessus.

**Ça vous arrive de vous reposer ?** Non, je ne me repose jamais.

**Sérieusement ?**

Ouais, je n'aime pas rester sans rien faire. Pour pouvoir me reposer, il faut que je sois très fatigué ; je suis donc toujours en train de faire de la gym, de courir ou autre. La vérité c'est que j'aime m'entraîner, et en plus ça m'aide dans ma carrière. Mon seul moment de détente, c'est quand je suis en famille – ça me fait du bien. C'est agréable aussi de sortir avec les amis, mais même là je me sens obligé d'avoir des activités avec de l'adrénaline. On ne se refait pas !

**Tout le monde sait que les pilotes ont horreur de parler de leurs coéquipiers, mais qu'a apporté Valtteri Bottas à l'équipe ?**

Il est dans l'équipe depuis plus longtemps que moi, par conséquent il la connaît bien. C'est un bon pilote et il fait du bon boulot. Il a beaucoup à apprendre et il a juste besoin d'un peu de temps.

**Votre victoire vous semble-t-elle loin à présent ? Vous souvenez-vous de ce que ça fait d'être sur le podium ?**

Bien sûr. Ce fut si spécial pour moi. C'était fantastique de retrouver les sommets. J'ai toujours bataillé pour la victoire et le championnat, ce fut donc une joie de remonter sur la plus haute marche. Quand vous atteignez ce niveau de performance, vous vous dites juste : « En voilà une de plus, vivement la prochaine ! » **F1**

## Curriculum vitae

Date de naissance

**10 mars  
1985**

Lieu de naissance

**Maracay,  
Vénézuela**

Équipe

**Williams F1**

Poste

**Pilote**

<b>1992</b>	quatre courses sur blessure.
Débute en karting à sept ans, à Maracay.	Une victoire à Monaco.
<b>2003</b>	<b>2008</b>
Finit 7e en Formule Renault 2.0 italienne, avec Cram Competition.	Finit 5e du GP2 avec Piquet Sports.
Gagne le championnat hivernal.	<b>2009</b>
<b>2004</b>	Équipier de Nico Hülkenberg en GP2 chez ART. Hülkenberg est sacré, Maldonado échoue à la 6e place.
Champion de Formule Renault 2.0 italienne, toujours avec Cram Competition. Participe à des tests F1 à bord de la Minardi PS04B.	<b>2010</b>
<b>2005</b>	Remporte six victoires en GP2 avec Rapax et décroche le titre 16 points devant Sergio Pérez.
Court en WSR 3.5 avec DAMS, ainsi qu'en F3000 italienne.	<b>2011</b>
<b>2006</b>	Débute en F1 chez Williams et marque un point, contre quatre pour son équipier Barrichello.
Termine 3e en WSR 3.5 avec Draco Racing, signant trois succès.	<b>2012</b>
<b>2007</b>	Inscrit cinq fois des points, dont une victoire – la première de Williams depuis 2004.
Finit 11e du GP2 avec Trident Racing, après avoir manqué	





En 1968, Maurice Hamilton  assista à son premier GP de Monaco, assis dans les tribunes (photo ci-contre). Pour *F1 Racing*, 45 ans et plus de 500 GP plus tard, il revient en Principauté et se souvient de cette première visite.

## MON MONACO À MOI



**PHOTOS**  
MAURICE HAMILTON  
STEVEN TEE/LAT  
ARCHIVES LAT

**Difficile d'imaginer** meilleure introduction à la course automobile internationale que celle-ci. D'abord les 1000 km du Nürburgring sur le Nordschleife, comptant pour le championnat du monde des Marques (aujourd'hui d'Endurance), et, le week-end suivant, le GP de Monaco. Et tout ceci en car, au départ de Londres pour, si ma mémoire est bonne, 42 guinées.

La décimalisation de la livre sterling n'allait arriver qu'en 1968. Mon copain Tim et moi, passionnés de sport auto depuis nos 20 ans, avons réuni nos deutsch marks et nos francs français et quitté la gare routière de Victoria Station pour un voyage que nous n'oublierons jamais.

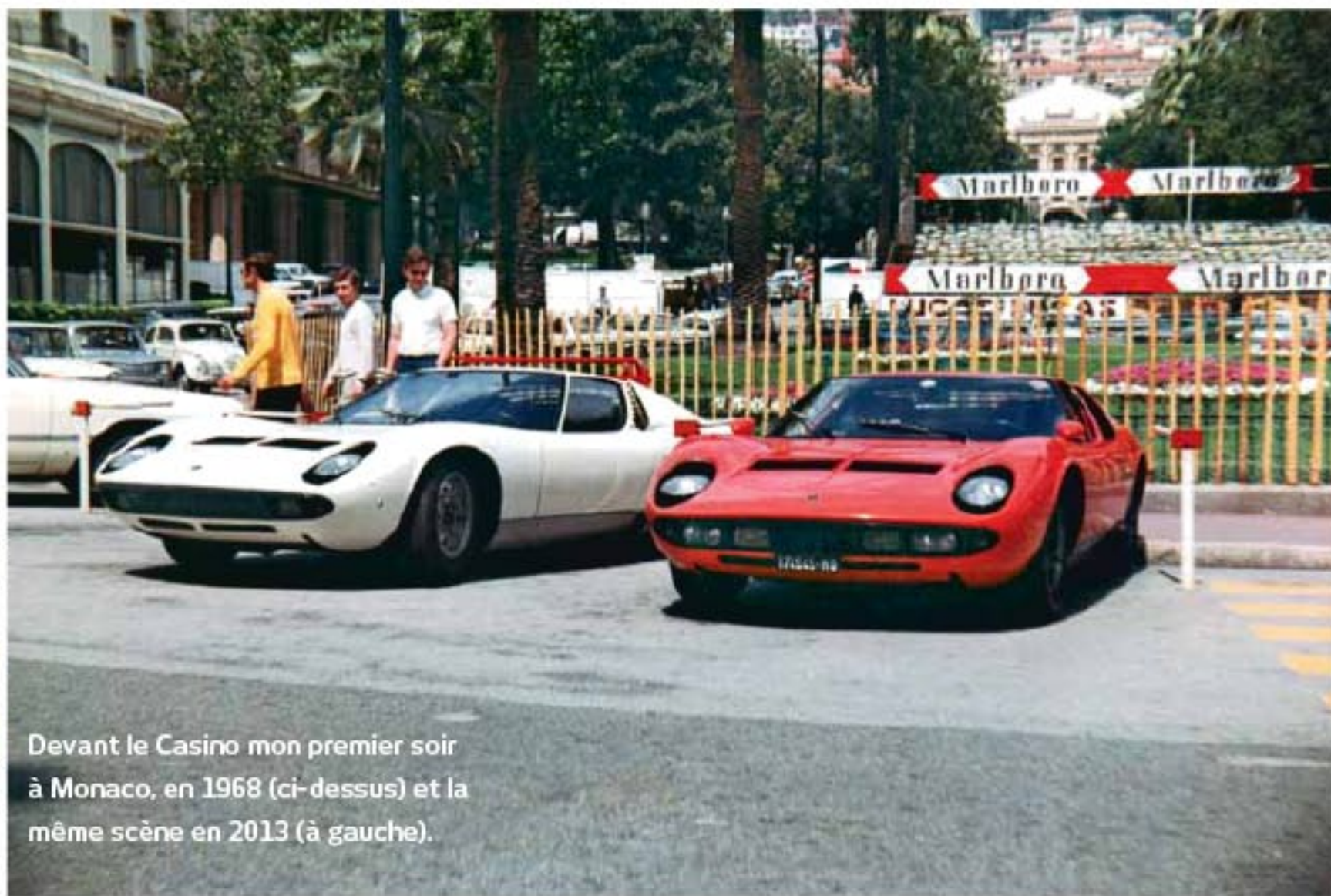
C'était le sport auto sur une grande échelle, avec Monaco en point d'orgue. L'euphorie nous gagna dès notre descente du car par une chaude fin d'après-midi de mai. Nous n'arrivions pas à croire qu'on venait de nous déposer sur la piste à Mirabeau, notre

hôtel étant à courte distance. Et cette exaltation grandit quand nous sommes arrivés au foyer et avons vu Bruce McLaren et Denny Hulme (les champions du monde du moment) qui attendaient pour dîner. Notre moral est resté aussi élevé les quatre jours suivants, mes photos d'amateur capturant certains de ces moments forts.

Quarante-cinq ans plus tard, le photographe Steven Lee et moi marchons sur le circuit par un jour ordinaire. La pluie ne pourrait pas davantage laver nos souvenirs que la marche du progrès et un décor changeant affecter notre souvenir d'un week-end qui reste gravé dans ma mémoire. Je suis allé plus de trente fois au GP de Monaco depuis ce voyage magique et, je dois le confesser, comme avec la plupart des choses, la première expérience reste la plus profonde et la plus émouvante. Mais les autres, comme vous le lirez ci-après, sont proches, pour un grand nombre de raisons... →

## CASINO SQUARE

En 1968, la Lamborghini Miura était une automobile exotique bien plus désirable encore que la Ford GT40. Trouver, non pas une, mais deux chefs d'œuvre italiens rangés devant le Casino Square ajouta une note irréaliste à notre première soirée à Monte Carlo. Le décor n'a guère changé – à part la Renault Clio, naturellement.



Devant le Casino mon premier soir à Monaco, en 1968 (ci-dessus) et la même scène en 2013 (à gauche).

## TIP TOP

Le Tip Top n'avait pas cette véranda en façade et il était bien plus en vogue que maintenant. En 1968, c'était LE lieu où il fallait être le soir. Un frisson vous prenait à longer le bar étroit et à vous retrouver épaule contre épaule avec des gens de la course. Chaque soir, un pilote de F1 au moins passait. Je me souviens d'avoir vu Jackie Stewart (dans sa première année avec Tyrrell-Matra, mais ne courant pas car blessé au poignet) payer un verre à ses mécanos. Il mit la main à la poche et sortit assez d'argent pour faire s'étrangler un banquier. La veille de la course, l'ex-pilote Les Leston parcourait un livre sur le GP, écrivant les bizarreries au tableau noir. Fantastique atmosphère ! Et plus encore le dimanche soir quand le vainqueur, Graham Hill, et sa femme Bette descendaient la colline, revenant de la remise des prix à l'hôtel de Paris.



La Brabham démantibulée de Rindt attend dans un coin à Mirabeau qu'on vienne la chercher.

## MIRABEAU

Nous étions encore sous le choc de la mort de Jim Clark, un mois plus tôt. Jochen Rindt, bien que différent par le style de pilotage et le tempérament, était notre nouveau héros. Connu pour ne jamais conduire en ligne droite sauf nécessité, Rindt perdit le contrôle de sa Brabham BT24 (une voiture très "vive") en tentant de passer par l'extérieur la Honda de John Surtees à Mirabeau. C'est là que nous avons retrouvé la Brabham dans l'échappatoire après la course. Le virage de Mirabeau est resté le même, mais l'environnement à changé du tout au tout.





Regardez bien  
– le type dans  
la foule avec  
un pull jaune et  
des lunettes de  
soleil, c'est bibi !

## VIRAGE DE LA GARE / ÉPINGLE DU FAIRMONT HOTEL

En 1968, une tribune fut érigée sur le site de l'ancienne gare. Elle y resta jusqu'à la construction de l'Hôtel Lœws (aujourd'hui Fairmont). C'était un endroit merveilleux pour apprécier le GP, avec une vue excellente sur la sortie de Mirabeau... et les sorties en travers de Jochen Rindt (photographié ici poursuivant la Honda de John Surtees).



## L'ANCIEN TÉLÉPHÉRIQUE À CRÉMAILLÈRE



Après notre premier petit déjeuner à Monte Carlo, nous avons entendu le son d'un V12 qui montait dans les tours. Matra avait persuadé les Monégasques de fermer un bout de petite route (sur le tracé de la voie desservant la fameuse gare de l'épingle à cheveux du même nom) afin de permettre à Jean-Pierre Beltoise de la monter et la descendre pour vérifier quelque chose. La nature impromptue de cette occasion peut être jugée par la tenue de Beltoise. La scène toute entière renforça notre sentiment d'avoir atterri sur la planète F1. Et le week-end avait à peine commencé.



## GAZOMÈTRE

Piscine et Rascasse apparurent en 1973. En 68, les voitures sortaient du virage du Bureau de Tabac, passaient derrière les stands (via ce qui est aujourd'hui l'allée des stands) et viraient en épingle à droite au Gazomètre pour la ligne droite des stands. L'entrée large favorisait les dépassements au freinage.



## BUREAU DE TABAC

Ceci était à l'origine la corde du virage du Bureau de Tabac (maintenant bien au-dessus du virage actuel), une courbe qu'il était important de bien négocier avant le long bout droit menant au Gazomètre. →



## GARAGES McLAREN

Il n'y avait pas de paddock proprement dit en 1968, les équipes se logeant où elles pouvaient dans différents garages autour de la Principauté. Par un coup de chance, non seulement l'équipe McLaren séjournait dans notre hôtel (l'Hôtel Europe, maintenant démoli) mais elle y abritait ses F1 et travaillait juste en dessous de nous. Comme nous étions du côté de la ville opposé aux stands, Bruce McLaren et Denny Hulme devaient conduire leur voiture (sans casque, naturellement) des garages jusqu'à la piste, la rejoignant au virage du Portier. Leurs mécaniciens suivaient avec leurs outils dans un pick-up. Après la course, les monoplaces furent ramenées au garage et nous écoutâmes à la porte un Hulme fatigué (Bruce McLaren ayant vite abandonné) discutant avec l'équipe ("notre" équipe). Denny avait fait un aller-retour à Indianapolis, pour les qualifications des 500 Miles, durant le week-end ! À Monaco, un arbre de roue ayant cassé, les mécaniciens avaient eu besoin de plusieurs tours pour le remplacer. Reparti, il finit 5e et dernier. Mais il avait dû se presser car si Hill (poursuivi par Richard Attwood sur BRM) avait pris un tour de plus à la McLaren, il n'aurait pas été classé.

McLaren était basée dans des garages en dessous de notre hôtel. Les garages sont toujours là, mais l'Hôtel Europa a disparu depuis belle lurette.



## STANDS

Les stands originaux se réduisaient à la section centrale à deux voies, avant l'épingle du Gazomètre. L'allée des stands étant en bord de piste, les mécaniciens travaillaient sur les roues et les suspensions du côté gauche avec les F1 passant juste dans leur dos.

Le paddock actuel apparut en 1978. C'était mon second GP de Monaco comme journaliste et j'ai passé plus de 70 tours à apprendre que la piste n'est pas le lieu idéal pour soigner... une gueule de bois. La salle de presse se trouvant dans un parking souterrain, j'étais assis en bas de cet arbre (il n'y avait pas de toit en 1978), au bout des stands, à tenter de tenir un "tour par tour". Je le faisais pour l'équipe Tyrrell, et Patrick Depailler s'imposa. Un Ken Tyrrell rayonnant, portant la coupe tout le long de l'allée des stands, me jeta un regard et me lança : « Bon sang ! Qu'est-ce qui t'arrive ? On a gagné ! » Je n'ai plus jamais dépassé les bornes la nuit précédant une course.... →



Recréons donc la pose, euh... "fatiguée" de 1978 !

## ENTRÉE DE LA PREMIÈRE CHICANE DE LA PISCINE

Quand Monaco vaque à ses occupations quotidiennes, seule la présence de fentes dans le sol, destinées à recevoir les supports des barrières de sécurité, donne un indice sur l'endroit où se trouvent certains points du tracé. Voici l'entrée des virages de la Piscine, avec le virage du Bureau de Tabac en arrière plan. Je me tenais là et peux témoigner de ce moment terrifiant où Martin Brundle s'est écrasé de face dans le rail, la pédale de frein ayant accroché l'accélérateur de sa Tyrrell lors des essais libres en 1984. Je ressens encore le choc dans mon sternum en y repensant.

Quatre ans plus tard, un fabuleux exploit y fut signé, dans les ultimes minutes de qualification, par Ayrton Senna sur sa McLaren MP4/4. Je n'ai plus jamais vu une voiture de course danser à la limite aussi longtemps, même si elle ne fut visible que quelques secondes. La vitesse de nature différente. Incroyable. Derrière moi, la grande tribune restait silencieuse, comme abasourdie. Nous attendions que le commentateur annonce le chrono. Quand il hurla : « Amélioration pour Ayrton Senna ! Une minute, vingt-trois, neuf, neuf, huit ! » (plus d'une seconde de mieux que n'importe qui d'autre), le public s'est littéralement enflammé. Nous savions tous que nous avions assisté à un moment magique, renforcé naturellement par le fait d'être à Monaco.



Le Bureau de Tabac. J'y vis Brundle taper en 84 et Senna signer un incroyable tour (ci-dessus) en 88.



Ces trous où sont plantés les rails sont la seule trace d'un événement annuel...

## PALAIS HERACLES



Le Palais Heracles offrait déjà (ci-dessus), tout comme aujourd'hui (à g.), une vue imprenable sur la "ligne droite" des stands.

"Eddie" Hall, un industriel anglais aisé, fut le premier homme à courir les 24 Heures du Mans en solo au volant d'une Bentley 4,3-litres privée en 1950. Eddie et sa femme Joan, qui officiait comme team manager de l'équipe, prirent leur retraite dans un appartement du Palais Heracles, désormais un bâtiment classé, qui domine le port de la Principauté.

Dans les années 80, faute d'ordinateurs, la seule façon de suivre la course consistait à... regarder la piste ! Le Palais Heracles offrait une vue superbe depuis la sortie du Tunnel jusqu'aux virages de la Piscine en passant par la Chicane du Port, la deuxième moitié de la ligne droite (pas mal courbée, quand même) de départ et d'arrivée jusqu'à Ste Devote, et l'essentiel de la montée du Casino.

Eddie et Joan avaient coutume d'inviter des reporters britanniques pour un buffet dans une salle à manger resplendissante pleine de souvenirs de course. Puis nous prenions place sur le balcon. Après quelques tours, Eddie, une cigarette dans une main et un chronomètre dans l'autre, râlait à propos de ces voitures terriblement bruyantes et se retirait dans son fauteuil.

Le seul inconvénient était que le Palais Heracles surplombait la Loge Princièrre. Il fallait sortir vers le centre de presse dès la fin de la course, sinon la sécurité vous empêchait de sortir jusqu'à ce que la famille princière ait quitté ladite loge et soit repartie au palais pour le thé de l'après-midi.

Joan Hall a poursuivi cette tradition de recevoir les journalistes pendant quelques années après le décès de son mari en 1982. 📍



# LEADER MONDIAL DES MAGAZINES DE VOITURES ANCIENNES

**LANCIA FLAVIA, SPORTIVES ET RAFFINÉES**

**MG TF: LOOK ANCIEN, CONDUITE MODERNE**

**VW SCIROCCO / ALFASUD SPRINT: LE CHOC**

**RSCHÉ 912 DE LONDRES À**

**COBRA, LA LÉGÈRE**

**ESSAIS DES MEILLEURES VERSIONS • SPÉCIALES DE CARROSSIERS**

**TOUTES LES GIULIA**

L'histoire de celle qui a sauvé Alfa Romeo

**MEILLEURE SPORTIVE**  
Lotus Elan à 50 ans

**PLUS**

- Au volant d'un authentique coupé Daytona
- Triumph Spitfire: la fête au soleil
- Les Cadillac des stars

**Mercedes W125 Grand Prix**  
380 ch au Nürburgring

**Golf GTI contre 205 GTI**  
Affrontement moderne

**Les fascinantes Iso V8**  
Giro Rivalta, Lela & Fidia

**Bugatti 57 C Ventoux**  
Le coupé du Patron

**ALFA ROMEO 33/2: L'EXCEPTION EN PISTE**

**JAGUAR SS 100: 160 KM/H EN 1936**

**28: LA BOMBE DE GM**

**SPORTIVES POUR TOUTES SAISONS**

découvrables, tous les temps

**PLUS**

- Giugiaro Azztech
- Bizzarini Europa
- Mercedes B3 / Rolls Silver Shadow

**DUEL FERRARI**  
**DINO: V6 CONTRE**

La 308 six fois moins chère vaut-elle la légende?

**LA SL PARFAITE**

Pourquoi la Pagode est la meilleure des Mercedes cabriolets

**PLUS**

- Triumph Italia
- Coupés BMW / Daimler / Merc / Fiat / Saab

**Bentley Embiricos profilées**  
Essai exclusif d'un mythe

**Mustang, Triumph et Jensen**  
4x4 Ferguson avant l'heure

**Brilliant**  
Le plaisir

**Cooper S / Cortina Lotus**  
Rivales sur route et sur piste

**Ferrari 512 BBLM**  
Essai exclusif au Paul Ricard

**Le plaisir en cabriolet**  
Frogeye, Fiat Spider, Toyota 800

**Signale**  
Jaguar Mell Coombs  
La meilleure berline sportive

**Sunbeam contre Floride**  
Sport ou élégance?

TOUS LES MOIS EN KIOSQUE



## Alonso Roi d'Espagne

En remportant sa troisième victoire "à domicile" après être parti 5e, Fernando s'est emparé de la 3e position au championnat derrière Vettel et Räikkönen...

### ANALYSES



#### 86 GP DE BAHREÏN

Sebastian n'a pas été privé de désert : deuxième victoire pour lui en 2013



#### 89 GP D'ESPAGNE

Alonso a ravi ses compatriotes en leur offrant un magnifique succès

### À VENIR



#### 92 GP DE MONACO

Les rues de Monte Carlo demeurent un des plus gros défis de la saison



#### 94 GP DU CANADA

Un autre circuit urbain... mais aussi très différent à tout point de vue

### CHRONIQUE

#### 96 GLOBE-TROTTER

Tom Clarkson se penche sur le "cas" Sergio Pérez, dont les débuts chez McLaren ont fait tiquer Martin Whitmarsh et Jenson Button...



#### 98 SI JE NE M'ABUSE...

Murray Walker, commentateur historique de la F1 sur la télé britannique, rejoint F1 Racing... et pousse déjà quelques "coups de gueule" !



## ANALYSE

## Grand Prix de Bahreïn

21.04.2013 / Sakhir



# Vettel roi du désert

Dans le climat lourd et incertain de Sakhir, le seul pari à l'épreuve du feu était celui d'un Vettel étincelant.

**Mettons de côté les problèmes moraux** Ils vous collent aux basques lorsque vous choisissez de travailler en F1. N'entrons pas dans le débat politique d'une F1 qui se produit dans un royaume secoué par les contestations. Concentrons-nous sur les faits de course ; ils ont été nombreux dans l'édition 2013 du GP disputé dans le désert.

Sebastian Vettel a vécu un état de grâce : des trajectoires au cordeau, la juste dose d'agressivité, une exécution parfaite. Son départ ? Inspiré et combatif, roues contre roues pendant trois tours avec le poleman, Nico Rosberg, et le favori de la course, Fernando Alonso. Jusqu'à ce que la RB9 déborde la Wo4. Seb était en route vers son destin : la plus haute marche du podium. Sans les problèmes stratégiques, les collisions et les erreurs de pilotage qui régnaient ici ou là derrière lui, on aurait pu croire s'imposer en F1

est une promenade de santé. Vettel et son équipe ont pourtant coiffé les lauriers à la sueur de leur front. À la manière de leur succès de Sepang, la controverse en moins.

Ces deux victoires ont été conquises par l'homme le plus rapide en piste. Les essais libres ont démontré que la RB9 était une monoplace massivement rapide sur le circuit de Sakhir et qu'elle pouvait faire bon usage des Pirelli durs dans une large fenêtre de temps. Vettel s'est débarrassé des leurs oripeaux, les gommes mediums, après dix tours et a invariablement chaussé les dures aux 10e, 25e et 42e tour.

Ailleurs dans le désert, les choses ne coulaient pas de source même si la remontée de Räikkönen, de la 8e à la 2e place, et celle de Grosjean, de 11e à 3e, ont une nouvelle fois permis à Lotus de faire une démonstration magistrale de l'efficacité de sa E21 et de la moindre

importance d'une bonne place sur la grille de départ en vertu des réglementations techniques actuelles. C'était le premier podium de Romain depuis celui de Budapest, en 2012 – la course qui avait précédé le funeste week-end de Spa et la suspension dont le Français avait écopé. Il a répondu à ceux qui se demandaient s'il avait perdu la flamme après un début de saison emprunté. Une bonne dose de confiance grâce au changement de son châssis et surtout des réglages pointus dans les délicates phases de freinage, et Grosjean a retrouvé de sa superbe.

« Pour Romain, tout dépend de l'entrée dans les virages » expliquait Alan Permane, le responsable des opérations piste de Lotus. « C'était difficile au début, mais nous avons apporté des changements à l'équilibre des freins et à la cartographie du KERS. Ils ont transfiguré l'auto et il s'est senti en confiance. »

Quant au changement de châssis qui a permis au Français de retrouver sa joie de piloter, « pour nous, c'est un morceau de carbone qui protège le pilote et que nous accrochons aux suspensions, » relativise l'ingénieur, « mais je pense que ça l'a aidé à sentir que l'équipe était derrière lui. Ne pas le changer aurait certainement été une erreur. »

Les deux Lotus auraient pu renifler le train arrière du taureau rouge de Vettel si elles s'étaient mieux qualifiées. Le tour le plus rapide signé par l'Allemand, 1min36.961s, était néanmoins un indice de sa capacité à relever n'importe quel défi ce jour-là.

Quid des Mercedes ? Doit-on les juger en se basant sur la chute de Rosberg de la 1<sup>ère</sup> à la 9<sup>e</sup> place ou sur la remontée d'Hamilton de la 9<sup>e</sup> à la 5<sup>e</sup> ? Aucune des deux prestations n'a été satisfaisante pour cette ambitieuse équipe qui a clairement exposé le talon d'Achille de sa monoplace (par ailleurs fondamentalement très rapide) : elle mâche ses pneus arrière. Alors que Nico dégringolait dans la hiérarchie, une légère baisse des températures a coïncidé avec un regain de compétitivité des pneus durs de Lewis. Dans les quartiers généraux de Brackley, la priorité est de casser le code du fonctionnement du train arrière de la Wo4.

Les éléments fondateurs de la performance ne sont pas une priorité pour les rivales rouges des Mercedes. Mais Ferrari doit connaître des weekends parfaits (à la manière de Vettel) si elle veut capitaliser sur le puissant tandem Alonso/F138. Un DRS défaillant a privé Fernando du podium.

Et maintenant, le chapitre comique : « Checo » contre Jenson. « Je veux que tu sortes les griffes, » l'avait prévenu Martin Whitmarsh avant le GP de Chine. Résultat ? Pérez a devancé son champion du monde d'équipier dont l'un des objectifs était de le battre 19 fois sur 19 en course. Le problème, c'est que pour parvenir à ses fins, Sergio a failli mettre les deux McLaren hors course. Button était furax. L'épisode a forcé Whitmarsh à rappeler : « Règle n°1 : ne pas toucher son équipier, » avant de relativiser : « Checo a franchi la ligne jaune [Ndlr : en manquant d'envoyer Button en travers au 3<sup>e</sup> virage du 3<sup>o</sup>e tour]. Jenson n'était pas ravi, mais il s'en remettra. Globalement, Checo dormira bien ce soir ; ça a fait beaucoup de bien à sa confiance. »

Tout ce dont le sport a besoin : une lutte intestine en interne pour maintenir la tension lorsque Webber (7<sup>e</sup>) et Vettel (1<sup>er</sup>) sont physiquement trop loin l'un de l'autre pour s'attaquer. Un dernier mot sur Force India : Paul di Resta rattrapait Grosjean lorsque le drapeau à damier a libéré le Français et Adrian Sutil a signé le deuxième meilleur tour en course. Un super résultat ne devrait pas tarder à tomber. **F1**

## Les temps forts de la course

V Rosberg, en pole, est lent au départ et permet à Vettel et aux Ferrari de s'attaquer à lui.

### SAKHIR



> Il lutte vaillamment avec Vettel comme avec Alonso, mais chutera jusqu'à la 9<sup>e</sup> place finale.



< Alonso est forcé de rentrer au stand au 5<sup>e</sup> tour, le DRS étant bloqué en position ouverte.

> Une bagarre intense entre les McLaren va se conclure par une 6<sup>e</sup> place pour Pérez (4 devant Button).



<<> Di Resta égale son meilleur résultat à ce jour (4<sup>e</sup>) et les deux Lotus vont finir 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup>.



> Course parfaite de Vettel, qui lui offre sa seconde victoire de l'année après celle de Sepang.





ILLUSTRATION : ALAN ELDREDGE; PHOTOS : CLIVE MASON/GETTY IMAGES • STEVE HETHERINGTON/LAT • ANDY HONE/LAT • ALASTAIR STALEY/LAT • STEVEN TEE/LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES • VLADIMIR RYS/GETTY IMAGES

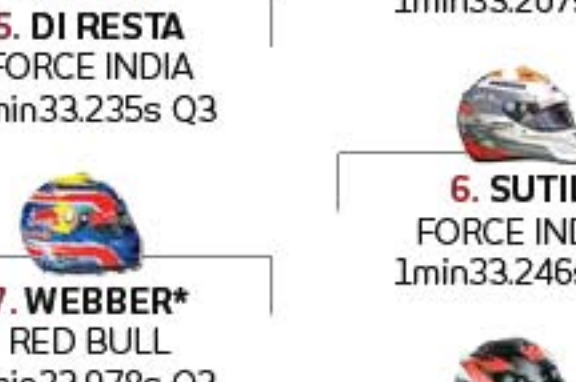
# Stats Grand Prix de Bahreïn


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


## LA GRILLE

- 

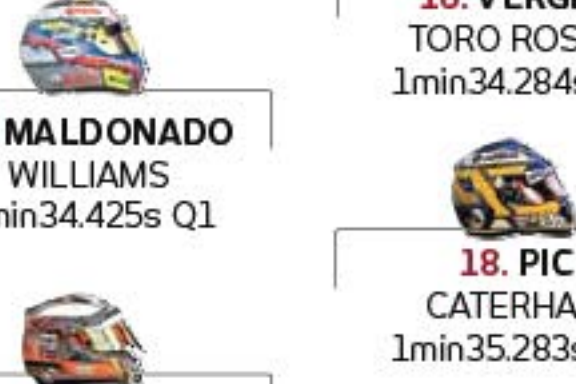
**1. ROSBERG**  
MERCEDES  
1min32.330s Q3
- 


**2. VETTEL**  
RED BULL  
1min32.584s Q3
- 


**3. ALONSO**  
FERRARI  
1min32.667s Q3
- 

**4. MASSA**  
FERRARI  
1min33.207s Q3
- 

**5. DI RESTA**  
FORCE INDIA  
1min33.235s Q3
- 

**6. SUTIL**  
FORCE INDIA  
1min33.246s Q3
- 

**7. WEBBER\***  
RED BULL  
1min33.078s Q3
- 

**8. RÄIKÖNEN**  
LOTUS  
1min33.327s Q3
- 

**9. HAMILTON\*\***  
MERCEDES  
1min32.762s Q3
- 

**10. BUTTON**  
McLAREN  
PAS DE TEMPS EN Q3
- 

**11. GROSJEAN**  
LOTUS  
1min33.762s Q2
- 

**12. PÉREZ**  
McLAREN  
1min33.914s Q2
- 

**13. RICCIARDO**  
TORO ROSSO  
1min33.974s Q2
- 

**14. HÜLKENBERG**  
SAUBER  
1min33.976s Q2
- 

**15. BOTTAS**  
WILLIAMS  
1min34.105s Q2
- 

**16. VERGNE**  
TORO ROSSO  
1min34.284s Q1
- 

**17. MALDONADO**  
WILLIAMS  
1min34.425s Q1
- 

**18. PIC**  
CATERHAM  
1min35.283s Q1
- 

**19. BIANCHI**  
MARUSSIA  
1min36.178s Q1
- 

**20. VAN DER GARDE**  
CATERHAM  
1min36.304s Q1
- 

**21. CHILTON**  
MARUSSIA  
1min36.476s Q1
- 

**22. GUTIÉRREZ\*\*\***  
SAUBER  
1min34.730s Q1

## LA COURSE



### CLASSEMENT (57 TOURS)

1er	Sebastian Vettel	Red Bull	1h36m00.498s
2e	Kimi Räikkönen	Lotus	+9.111s
3e	Romain Grosjean	Lotus	+19.507s
4e	Paul di Resta	Force India	+21.727s
5e	Lewis Hamilton	Mercedes	+35.230s
6e	Sergio Pérez	McLaren	+35.998s
7e	Mark Webber	Red Bull	+37.244s
8e	Fernando Alonso	Ferrari	+37.574s
9e	Nico Rosberg	Mercedes	+41.126s
10e	Jenson Button	McLaren	+46.631s
11e	Pastor Maldonado	Williams	+1min06.450s
12e	Nico Hülkenberg	Sauber	+1min12.933s
13e	Adrian Sutil	Force India	+1min16.719s
14e	Valtteri Bottas	Williams	+1min21.511s
15e	Felipe Massa	Ferrari	+1min26.364s
16e	Daniel Ricciardo	Toro Rosso	+1 tour
17e	Charles Pic	Caterham	+1 tour
18e	Esteban Gutiérrez	Sauber	+1 tour
19e	Jules Bianchi	Marussia	+1 tour
20e	Max Chilton	Marussia	+1 tour
21e	Giedo van der Garde	Caterham	+2 tours

### Abandons

Jean-Éric Vergne Toro Rosso 16 tours - accident

### VITESSE DE POINTE



Plus rapide : Felipe Massa, 314,09 km/h

Plus lent : Giedo van der Garde, 302,79 km/h

### TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



### CONDITIONS

Soleil 34°C

### TEMP. PISTE

41°C



### MEILLEUR TOUR

Sebastian Vettel, 1min36.961s (au 55e)



### MEILLEUR PIT-STOP

Mark Webber, 21,031s (entrée à sortie)

### CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Sebastian Vettel	Red Bull	77 pts
2e	Kimi Räikkönen	Lotus	67 pts
3e	Lewis Hamilton	Mercedes	50 pts
4e	Fernando Alonso	Ferrari	47 pts
5e	Mark Webber	Red Bull	32 pts
6e	Felipe Massa	Ferrari	30 pts
7e	Romain Grosjean	Lotus	26 pts
8e	Paul di Resta	Force India	20 pts
9e	Nico Rosberg	Mercedes	14 pts
10e	Jenson Button	McLaren	13 pts
11e	Sergio Pérez	McLaren	10 pts
12e	Adrian Sutil	Force India	6 pts
13e	Daniel Ricciardo	Toro Rosso	6 pts
14e	Nico Hülkenberg	Sauber	5 pts
15e	Jean-Éric Vergne	Toro Rosso	1 pt
16e	Valtteri Bottas	Williams	0 pt
17e	Pastor Maldonado	Williams	0 pt
18e	Esteban Gutiérrez	Sauber	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

1	Red Bull	109 pts	9	Williams	0 pt
2	Lotus	93 pts	10	Marussia	0 pt
3	Ferrari	77 pts	11	Caterham	0 pt
4	Mercedes	64 pts			
5	Force India	26 pts			
6	McLaren	23 pts			
7	Toro Rosso	7 pts			
8	Sauber	5 pts			



Pour toutes les stats sur la F1 [www.forix.com](http://www.forix.com)

\* Pénalité de trois places pour avoir causé un accrochage. \*\* De cinq pour changement de boîte... \*\*\* De cinq, souvenir du GP de Chine.



# ANALYSE

## Grand Prix d'Espagne

12.05.2013 / Circuit de Catalunya



# L'idole d'un peuple

Liesse populaire pour célébrer la troisième victoire d'Alonso sur ses terres, sa première sur Ferrari.

De retour en Europe, la F1 a délivré une victoire éblouissante et mémorable pour Alonso, prophète en son pays. Dans une atmosphère politique qui fait des vagues, le raz-de-marée Fernando a déferlé sur Barcelone pour remporter son troisième succès sur ses terres – celui de 2013 était tout aussi puissant que les deux précédents, en 2006 à Barcelone et en 2012 à Valence.

Avant la course, Fernando s'est assuré que la passion latine du public soit à son paroxysme en s'arrêtant pour saluer les fans, lors de la parade des pilotes. Il est descendu de son Alfa, a couru vers les grillages, jeté sa casquette dans la foule et tapé dans les mains qui se tendaient nerveusement vers lui. C'était un grand moment : un pilote qui se délecte du soutien enthousiaste de ses fans qui brandissent les oriflammes à effigie du cheval cabré et qui scandent « AL-OON-SO ! », voilà qui donne une idée de la magie que

peut exercer un Grand Prix lorsqu'il se tient sur un circuit où le destin du héros local est une priorité absolue.

Alonso a coupé la ligne d'arrivée avec neuf secondes d'avance sur Räikkönen et 26 sur Massa, au terme d'une course dominée par la préservation des pneus. Le GP d'Espagne a enregistré un total faramineux de 77 pit-stops. Pour le cheval cabré et son jockey n°1, la victoire fut aussi facile que bienvenue en présence du président Luca di Montezemolo. Ferrari n'était d'ailleurs pas l'unique écurie à ressentir le frisson que provoque le regard inquisiteur du patron. Dietrich Mateschitz a fait l'une de ses rares visites sur le terrain, en compagnie de Red Bull, et Mercedes avait le petit doigt sur la couture du pantalon devant le Dr Dieter Zetsche. L'obligation de résultat était plus impérieuse que jamais et les packages avaient été fortement remaniés

d'un bout à l'autre de l'allée des stands.

Le cœur gonflé d'un espoir nouveau, les deux déceptions du début de saison, McLaren et Williams, affichaient leur optimisme le premier jour. Malheureusement pour elles, le miracle n'a pas eu lieu. Mercedes a pris un ticket pour les montagnes russes. Une première ligne paradisiaque 100 % argentée, puis une descente aux enfers. Au 50e tour, l'ingénieur d'Hamilton l'a prévenu : « Tu dois préserver tes pneus gauche, surtout dans le 3e virage. » Mais le mal, profond, était fait. Lewis avait perdu dix places. Le débriefing de l'écurie a duré deux heures pleines. Lewis paraissait désenchanté en sortant.

Vingt-quatre heures auparavant, le moral était au plus haut. Lewis et Nico s'étaient battus pour le gain de la pole position et le Britannique était d'humeur joyeuse. Taquin, il changeait la hauteur du siège de Nico lorsque celui-ci répondait →

aux questions de la presse. Pour la première première ligne 100 % Mercedes depuis le GP d'Italie 1955, leur bonne humeur était communicative.

Le lendemain, elle s'était évaporée. Même les plus grands cerveaux de la F1 (Mercedes a embauché de la matière grise de qualité) restaient sans réponse : comment Nico avait-il pu chuter de la pole à la 6e place et Lewis de la 2e à la 12e position ? « Nous ne comprenons pas d'où vient le problème, a avoué ce dernier, c'est lié à la façon dont on prépare ou exploite les pneus. Nous n'avons aucune adhérence, l'auto glissait et j'étais constamment sur des œufs. Que j'aille vite ou non ne change rien à l'affaire. C'était l'une des expériences les plus étranges que j'ai vécues depuis bien longtemps. »

C'est la marque de fabrique de Mercedes ces trois dernières années : la flèche d'argent dévore ses pneus arrière. Il en découle un mariage bancal entre freinage, recharge du KERS, gestion du différentiel, géométrie des suspensions, style de pilotage et caractéristiques de la piste. Aucun domaine précis n'est montré du doigt, d'où la difficulté à trouver le remède. « La voiture est bonne, assure le directeur général, Toto Wolff, nous ne sommes pas 15e le samedi. Elle est très rapide en qualifications, mais en course nous ne parvenons pas à gérer l'exploitation des pneus. Il faut sortir des sentiers battus car c'est une situation inédite. »

La Wo4 doit jouir d'une aérodynamique puissante, sans quoi elle ne s'élancerait pas depuis la pole après avoir relégué Vettel à 0,3 seconde. Elle a principalement fait la différence dans le dernier secteur – c'est peut-être l'indication d'une traction phénoménale qui lui permettrait d'emmagasiner la quantité de chaleur adéquate sur un tour lancé. Sur le long terme, le facteur thermique ne chute pas et provoque une dégradation excessive des gommes. La Wo4 est l'antithèse de la Lotus E21 qui lutte pour faire monter ses pneus dans la fenêtre de température idéale sur un tour lancé, mais qui cajole ses gommes dans les longs relais.

Räikkönen a été le seul pilote de la locomotive de tête à n'effectuer que trois arrêts. Sur le papier, cette stratégie était de sept secondes plus rapide que celle à quatre pit-stops, que Ferrari et Alonso ont pourtant privilégiée. Le cheval cabré a ainsi pu rouler à bride abattue et dérouler sa séquence medium, dur, dur, medium, dur.

Les arrêts au stand ont modelé la course. Les Pirelli, trop friables, ont été accusés de tuer le spectacle au lieu d'y contribuer. Deux champions du monde ont néanmoins fini aux deux premières places et se rapprochaient d'un troisième, Vettel. À Monaco, les dépassements se font avec parcimonie. Quelles seraient les chances de Mercedes d'y faire la pole et de tenir tout le monde en respect en course ? **1**

## Les temps forts de la course

▼ Rosberg mène au virage n°1 alors qu'Hamilton bloque ses roues et perd deux places au 1er tour.



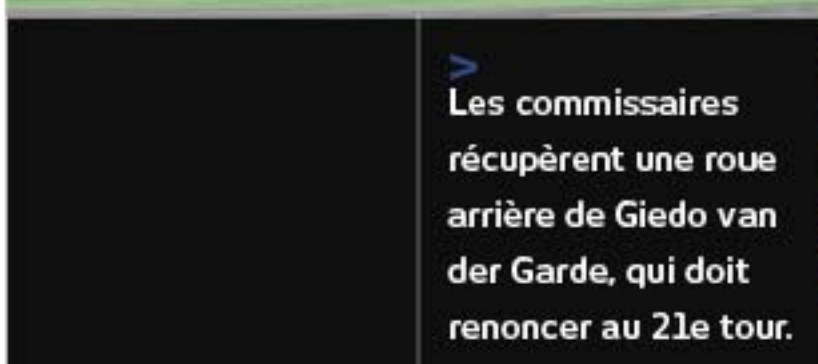
### BARCELONE



► Les quatre leaders rentrent au stand, laissant la Sauber d'Esteban Gutiérrez au commandement.



◀ Alonso passe Nico et s'empare de la tête. L'Allemand va vite rétrograder en 4e position.



► Les commissaires récupèrent une roue arrière de Giedo van der Garde, qui doit renoncer au 21e tour.



◀ Après une belle lutte pour la 3e place, Räikkönen finit par dépasser Vettel au 33e tour.



▲ L'arrêt de Massa promet Kimi à la 2e place au 54e tour, position qu'il va conserver.

► Alonso célèbre sa seconde victoire de l'année et sa seconde chez lui, à Barcelone.



















ILLUSTRATION : ALAN ELDRIDGE. PHOTO : STEVEN TEE/LAT • ALASTAIR STALEY/LAT • ANDREW FERRARO/LAT • CHARLES COATES/LAT • GLENN DUNBAR/LAT

# Stats Grand Prix d'Espagne

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

## LA GRILLE

 <b>1. ROSBERG</b> MERCEDES 1min20.718s Q3	 <b>2. HAMILTON</b> MERCEDES 1min20.972s Q3
 <b>3. VETTEL</b> RED BULL 1min21.054s Q3	 <b>4. RÄIKKÖNEN</b> LOTUS 1min21.177s Q3
 <b>5. ALONSO</b> FERRARI 1min21.218s Q3	 <b>6. GROSJEAN</b> LOTUS 1min21.308s Q3
 <b>7. WEBBER</b> RED BULL 1min21.570s Q3	 <b>8. PÉREZ</b> McLAREN 1min22.069s Q3
 <b>9. MASSA*</b> FERRARI 1min21.219s Q3	 <b>10. DI RESTA</b> FORCE INDIA 1min22.233s Q3
 <b>11. RICCIARDO</b> TORO ROSSO 1min22.127s Q2	 <b>12. VERGNE</b> TORO ROSSO 1min22.166s Q2
 <b>13. SUTIL</b> FORCE INDIA 1min22.346s Q2	 <b>14. BUTTON</b> McLAREN 1min22.355s Q2
 <b>15. HÜLKENBERG</b> SAUBER 1min22.389s Q2	 <b>16. BOTTAS</b> WILLIAMS 1min23.260s Q1
 <b>17. MALDONADO</b> WILLIAMS 1min23.318s Q1	 <b>18. VAN DER GARDE</b> CATERHAM 1min24.661s Q1
 <b>19. GUTIÉRREZ*</b> SAUBER 1min22.793s Q2	 <b>20. BIANCHI</b> MARUSSIA 1min24.713s Q1
 <b>21. CHILTON</b> MARUSSIA 1min24.996s Q1	 <b>22. PIC</b> CATERHAM 1min25.070s Q1

## LA COURSE



### CLASSEMENT (66 TOURS)

1er	Fernando Alonso Ferrari	1h39m16.596s
2e	Kimi Räikkönen Lotus	+9.338s
3e	Felipe Massa Ferrari	+26.049s
4e	Sebastian Vettel Red Bull	+38.273s
5e	Mark Webber Red Bull	+47.963s
6e	Nico Rosberg Mercedes	+1min08.020s
7e	Paul di Resta Force India	+1min08.988s
8e	Jenson Button McLaren	+1min19.506s
9e	Sergio Pérez McLaren	+1min21.738s
10e	Daniel Ricciardo Toro Rosso	+1 tour
11e	Esteban Gutiérrez Sauber	+1 tour
12e	Lewis Hamilton Mercedes	+1 tour
13e	Adrian Sutil Force India	+1 tour
14e	Pastor Maldonado Williams	+1 tour
15e	Nico Hülkenberg Sauber	+1 tour
16e	Valtteri Bottas Williams	+1 tour
17e	Charles Pic Caterham	+1 tour
18e	Jules Bianchi Marussia	+2 tours
19e	Max Chilton Marussia	+2 tours

### Abandons

Jean-Éric Vergne Toro Rosso	52 tours - pneu
Giedo van der Garde Caterham	21 tours - roue
Romain Grosjean Lotus	8 tours - suspension

### VITESSE DE POINTE



**Plus rapide :** Fernando Alonso, 318,69 km/h  
**Plus lent :** Mark Webber, 305,90 km/h

### TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



Medium Dur Intermédiaire Pluie

### CONDITIONS

Soleil 20°C

### TEMP. PISTE

37°C



### MEILLEUR TOUR

Esteban Gutiérrez, 1min26.217s (au 56e)



### MEILLEUR PIT-STOP

Fernando Alonso, 18.471s (entrée à sortie)

### CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Sebastian Vettel Red Bull	89 pts
2e	Kimi Räikkönen Lotus	85 pts
3e	Fernando Alonso Ferrari	72 pts
4e	Lewis Hamilton Mercedes	50 pts
5e	Felipe Massa Ferrari	45 pts
6e	Mark Webber Red Bull	42 pts
7e	Romain Grosjean Lotus	26 pts
8e	Paul di Resta Force India	26 pts
9e	Nico Rosberg Mercedes	22 pts
10e	Jenson Button McLaren	17 pts
11e	Sergio Pérez McLaren	12 pts
12e	Daniel Ricciardo Toro Rosso	7 pts
13e	Adrian Sutil Force India	6 pts
14e	Nico Hülkenberg Sauber	5 pts
15e	Jean-Éric Vergne Toro Rosso	1 pt
16e	Esteban Gutiérrez Sauber	0 pt
17e	Valtteri Bottas Williams	0 pt
18e	Pastor Maldonado 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

1	Red Bull	131 pts	9	Williams	0 pt
2	Ferrari	117 pts	10	Marussia	0 pt
3	Lotus	111 pts	11	Caterham	0 pt
4	Mercedes	72 pts			
5	Force India	32 pts			
6	McLaren	29 pts			
7	Toro Rosso	8 pts			
8	Sauber	5 pts			



Pour toutes les stats sur la F1  
[www.forix.com](http://www.forix.com)

\* Pénalité de trois places pour avoir gêné un autre pilote.

# À VENIR : GP de Monaco



23-26 mai 2013 / Circuit de Monaco, Monte Carlo

L'étroit et tortueux ruban d'asphalte qui serpente le long de la Côte d'Azur est l'un des circuits les plus exigeants de l'année pour les pilotes et les ingénieurs.



## LE POINT DE VUE DE L'EXPERT

Xevi Pujolar, ingénieur de course en chef chez Williams

Monaco est sans aucun doute le circuit le plus exigeant de l'année – surtout pour les pilotes. Même si les vitesses de passage dans les virages sont les plus faibles auxquelles on puisse assister de tout le calendrier, il faut utiliser au maximum la largeur de la piste. Plus les pilotes tutoient les rails, plus ils sont rapides. Étant donné que c'est un circuit urbain, le niveau d'ad-

hérence varie constamment et les pilotes doivent calculer au millimètre près la largeur de la piste qu'ils peuvent exploiter. Y parvenir pendant 78 tours est extrêmement complexe et nécessite une adresse folle et une concentration de tous les instants.

À Monaco, le programme est différent. On roule le jeudi et non le vendredi. Les premiers tours servent de check-up global pour les pilotes car l'adhérence est minimale. Sur tout autre circuit, on effectuerait plusieurs relais de trois à cinq tours chronométrés. À Monaco, il est surtout question d'enregistrer le maximum de temps passé en piste. Au volant, le pilote doit bâtir une grande confiance. En certaines circonstances, on peut même faire un compromis sur la perfor-

mance pure de l'auto pour que le pilote soit plus à l'aise – il est en effet le seul élément du *package* qui peut gagner du temps sur cette piste. Parfois un pilote est en haut de la feuille des temps et son équipier une demi-seconde derrière.

Du point de vue de l'ingénierie, le travail ne manque pas. Mécaniquement, car la surface de la piste est très bosselée, nous relevons la garde au sol pour que l'auto soit plus docile. En conséquence, le *set-up* est assez différent de celui qu'on utilise sur un circuit normal. Nous roulons également avec le maximum d'appui et nous augmentons l'angle de braquage du volant pour être sûr que l'auto puisse enrouler toutes les épingles.

Globalement, c'est un rude week-end pour tout le monde...

### MONACO EN CHIFFRES

# 130

mouvements sur le volant sont faits par le pilote à chaque tour.



# 54

 mètres

C'est la distance moyenne qu'un pilote parcourt avant de changer de rapport.

# 4290

changements de rapport sur les 78 tours de course.

# 200

Le nombre d'actions (KERS compris) de la part du pilote sur un tour, sans compter accélérateur et freins.



## MONACO EN UN COUP D'ŒIL

**Circuit** Circuit de Monaco  
**Premier GP** 1950  
**Longueur** 3,340 km  
**Distance course** 260,520 km  
**Tours** 78  
**Sens** Horaire  
**Record du tour** 1min14.439s, Michael Schumacher, 2004  
**Accélération** 53%  
**Changements de rapport par tour** 55  
**Vainqueurs depuis la pole** 26  
**Types de pneus** NC

**HORAIRES (France)**  
**Jeudi 23 mai**  
 Essais 1 : 10h00-11h30  
 Essais 2 : 14h00-15h30  
**Samedi 25 mai**  
 Essais 3 : 11h00-12h00  
 Qualifications : 14h00  
**Dimanche 26 mai**  
 Course : 14h00  
 Diffusion en direct  
 Canal+ (en crypté)  
 Résumé Canal+ (en clair)

## L'ANNÉE DERNIÈRE

**Vainqueur** Mark Webber  
**Abandons** 8  
**Dépassements** 8  
**Dépassements DRS** 1  
**Météo** Couvert, 21°C

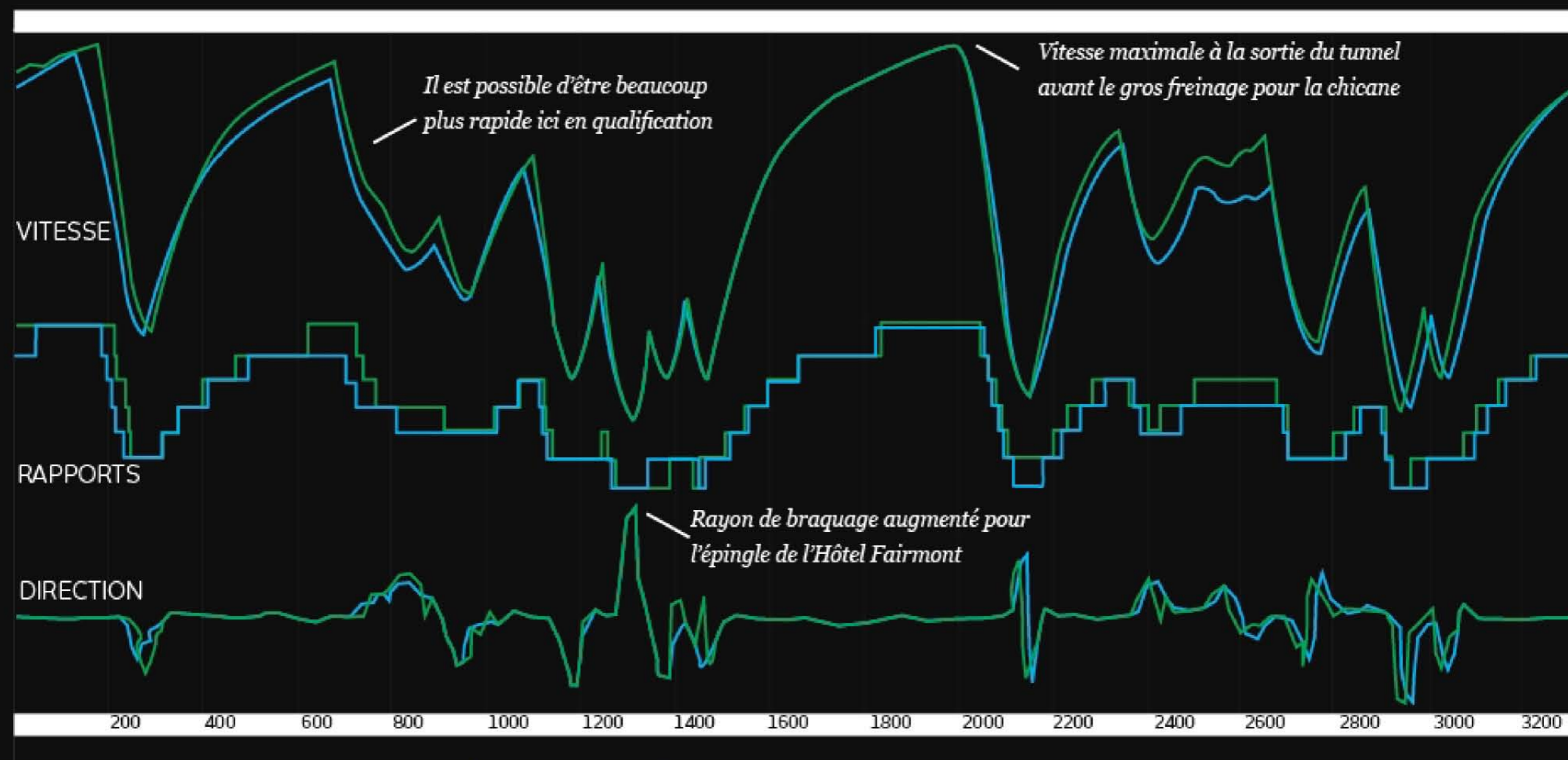
## VOUS SOUVENEZ-VOUS...

... de Red Bull enregistrant son premier podium ? Le GP de Monaco 2006 sera à jamais associé au coup de Jamac de Michael Schumacher se "parquant" à la Rascasse, en qualification. Mais à l'arrivée, David Coulthard a aussi fait parler de lui en portant la cape de Superman après sa 3e place !



## TÉLÉMÉTRIE : MONACO

QUALIFICATIONS ■ COURSE ■



### Virages 4 à 8

C'est la portion la plus délicate pour le pilote – et la plus exigeante. La clé de cette "séquence" de virages et de freinages, c'est d'entrer dans un rythme parfait.

### Virages 13-14

La vitesse d'entrée dans le "esse" de la Piscine va crescendo car l'adhérence augmente et les pilotes montent de plus en plus sur les vibreurs qui sont bas.

### Virage 18

L'adhérence aidant, les pilotes freinent de plus en plus tard à la Rascasse. Il est facile de perdre l'arrière...

ILLUSTRATION : ALAN ELDRIDGE PHOTOS : ANDY HONE/LAT - ANDREW FERRARO/LAT - LORENZO BELLANCA/LAT

# À VENIR : GP du Canada



7-9 Juin 2013 / Circuit de Gilles Villeneuve, Montréal

Dans la foulée de Monaco, voici un circuit urbain d'une toute autre nature : peu adhérent, exigeant pour les freins – et avec le fameux "Mur des Champions" ...



## LE POINT DE VUE DE L'EXPERT

Xevi Pujolar, ingénieur de course en chef chez Williams

Après Monaco, nous nous envolons pour Montréal. S'ils sont similaires par certains côtés, ces deux tracés sont surtout très différents l'un de l'autre. La différence la plus flagrante est que l'on passe d'un circuit où il faut avoir un appui maximal à une piste qui en nécessite peu. Contrairement à Monaco, il y a plusieurs longues lignes droites et il faut donc que l'aérodynamique soit efficace.

La seconde différence principale, ce sont les freinages, légers à Monaco car on n'atteint jamais de très hautes vitesses. Le Canada est très exigeant pour les freins car il y a de nombreuses fortes décélérations. La vitesse de passage moyenne dans les virages est assez faible – et même plus faible qu'à Monaco. Du fait du manque de courbe rapide, il est très important de trouver le juste équilibre pour les réglages.

Les deux circuits ne sont pas abrasifs, ils sont donc peu agressifs pour les pneus, et Pirelli devrait proposer les gommes les plus tendres [Ndlr : propos recueillis avant les changements annoncés]. Le problème est que les hivers sont rigoureux et les étés torrides à Montréal. La surface de la piste est soumise à des températures extrêmes.

Par le passé, on s'est rendu compte que le tarmac provoquait un fort graining. C'est très bien tant qu'il est localisé à l'avant – mais s'il se développe également à l'arrière, c'est le cauchemar.

Comme à Monaco, le niveau d'adhérence est très faible le premier jour. Il faut beaucoup de temps pour qu'il atteigne un niveau convenable et il faut faire preuve de patience pour ne pas prendre de décisions techniques trop tôt dans le week-end. Plus les pilotes utilisent toute la largeur de la piste et plus ils se rapprochent du mur, plus ils sont rapides. Mais ça comporte une part de risque et on peut rapidement s'y retrouver, dans le mur. Il faut prendre ça en compte en préparant la course – la voiture de sécurité n'est jamais très loin.

### MONTRÉAL EN CHIFFRES

**9,5**  
secondes

Plus longue période à fond sur l'accélérateur (virages 10 à 13).



Sur les **11** dernières éditions, le Safety Car est entré 14 fois en piste à Montréal.

**Trois**

Nombre de pilotes partis en pole qui ont gagné le GP ces 11 dernières années.

Le pilote est sur les freins durant **15 %** du tour.





## LE CANADA EN UN COUP D'ŒIL

**Circuit** Circuit Gilles Villeneuve  
**Premier GP** 1978  
**Longueur** 4,361 km  
**Distance course** 305,270 km  
**Tours** 70  
**Sens** Horaire  
**Record du tour** 1min13.622s, Rubens Barrichello, 2004  
**Accélération** 67 %  
**Changements de rapport par tour** 56  
**Vainqueurs depuis la pole** 14  
**Types de pneus** NC

### HORAIRES (France)

**Vendredi 7 juin**  
**Essais 1** : 16h00-17h30  
**Essais 2** : 20h00-21h30  
**Samedi 8 juin**  
**Essais 3** : 16h00-17h00  
**Qualifications** : 19h00  
**Dimanche 9 juin**  
**Course** : 20h00  
**Diffusion en direct**  
 Canal+ (en crypté)  
**Résumé** Canal+ (en clair)



### L'ANNÉE DERNIÈRE

**Vainqueur** Lewis Hamilton  
**Abandons** 4  
**Dépassements** 37  
**Dépassements DRS** 18  
**Météo** Soleil, 27°C

### VOUS SOUVENEZ-VOUS...

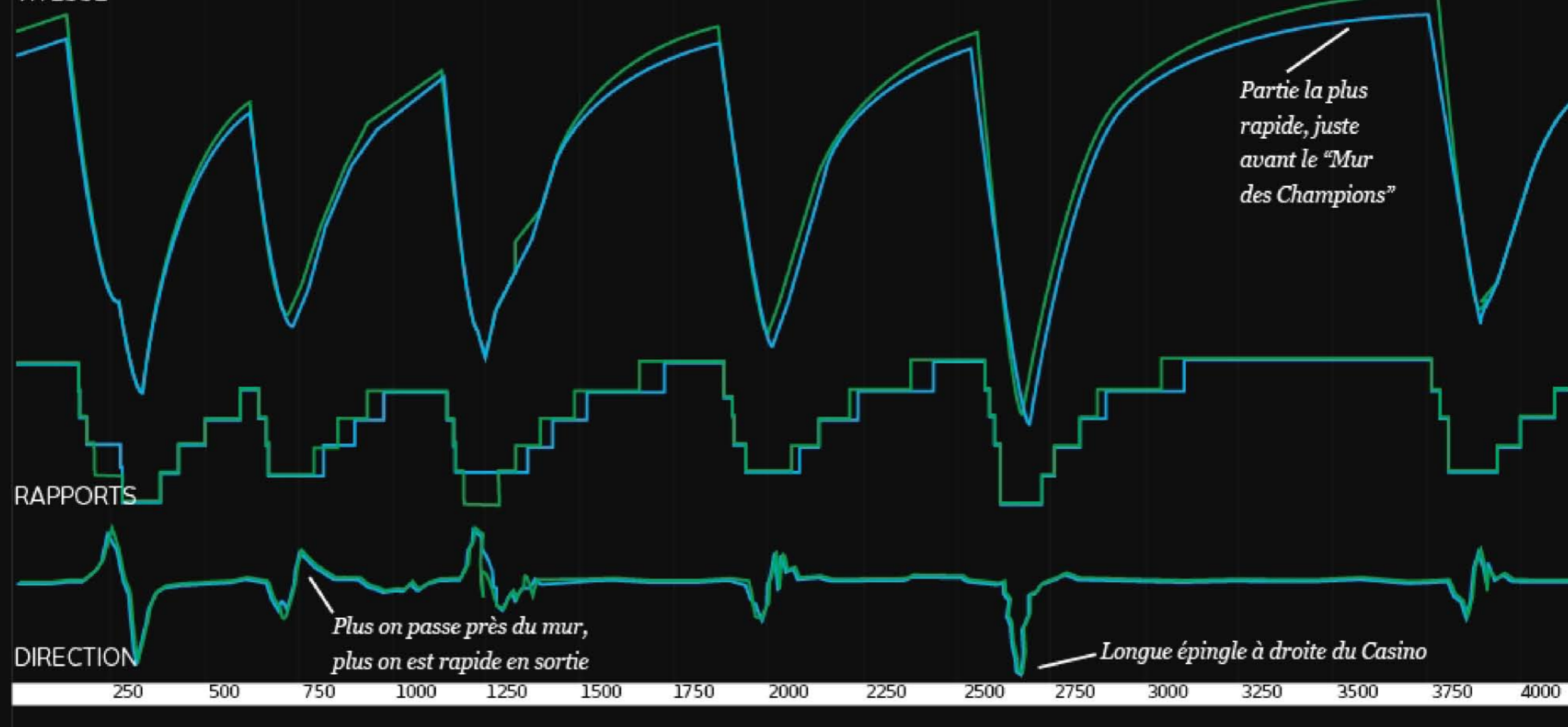
... du jour où deux frères ont signé un doublé ? En 2001, Michael Schumacher partait depuis la pole position au volant de sa Ferrari. Mais c'est son frère Ralf, sur sa Williams, qui a remporté le duel. C'était la première fois que les Schumacher étaient sur les deux plus hautes marches du podium.



## TÉLÉMÉTRIE : MONTRÉAL

QUALIFICATIONS ■ COURSE ■

### VITESSE



#### Virage 4

Plus ils sont proches du mur extérieur, plus les pilotes gagnent du temps. La vitesse qu'ils emmènent fera une différence considérable pour la ligne droite qui suit et donc pour le temps au tour.

#### Virages 8/9

Il y a un virage lent après chaque ligne droite et les pilotes tentent de grappiller le maximum de temps tout au long des 70 tours. Leurs freins doivent être robustes.

#### Virages 13/14

À la sortie du dernier virage, le Mur des Champions a piégé bien des pilotes, et non des moindres.

# GLOBE-TROTTER

Tom Clarkson en direct du "terrain"

## Pérez dans l'œil du cyclone

**Hospitalité McLaren, Bahreïn.** Les médias affluent autour de Sergio Pérez, pour lui poser les premières questions qui fâchent de l'année. Le GP de Chine, disputé le weekend précédent, s'est mal passé – Checo est sorti lors des essais, a été battu en qualif, et n'a pas marqué de points en course – sans oublier la mise au... point de Martin Whitmarsh après coup.

« *Checo n'est pas satisfait de sa performance à Shanghai, il n'a pas de raison de l'être d'ailleurs,* » estime Whitmarsh. À présent, plus d'une quinzaine de journalistes attendent un commentaire du principal intéressé lors des prémisses du GP de Bahreïn. Il s'agit de la conférence de presse la plus délicate de la brève carrière de Pérez chez McLaren. À son arrivée, il s'assoit en hochant simplement la tête, sans même un petit mot ou un sourire. La lune de miel est terminée. Les jours où le Mexicain accueillait en personne les journalistes dans son motorhome lors des essais hivernaux sont révolus.

« *Quelle est votre réaction suite aux propos de Martin en Chine ?* »

« *Ça n'a pas été un bon weekend pour moi,* » débute-t-il. « *Mais je donne tout à chaque fois que je grimpe dans l'auto et j'espère donc faire mieux ici, c'est tout ce que je peux faire. Je suis surpris par le manque d'indulgence envers moi, surtout en Angleterre.* »

Bienvenue dans le panier de crabes Sergio. Tu pilotes pour l'une des équipes les plus prestigieuses, et tes week-ends sont maintenant sans répit. Plusieurs anciens pilotes présents à cette conférence acquiescent. « *La manière dont il va surmonter cette épreuve va être déterminante pour la suite de sa carrière,* » explique Christian Danner. « *Nous allons bientôt savoir s'il est vraiment ambitieux ou si piloter pour McLaren lui suffit.* »

Pérez termine finalement la conférence avec une déclaration d'intention : « *Si l'équipe souhaite que je sois plus agressif, alors je le serai.* » Ces mots me rappellent ceux de Juan Pablo Montoya, un autre Latino-Américain au sang chaud, qui avait rejoint McLaren en 2005.

Montoya fut instantanément sous pression après s'être blessé à l'épaule en tout début de saison. À son retour au GP d'Espagne, il déclara : « *Les pilotes de réserve ont fait du bon travail durant mon absence, mais maintenant je vais démontrer à l'équipe qu'elle a eu raison de me recruter.* »

Cette forme d'arrogance se matérialisa par un gros crash durant les essais lors duquel Juan Pablo pulvérisa sa MP4-20, avant de finir 7e en course à un tour. Pérez est lui aussi un peu borné, et tant qu'il n'infléchira pas son comportement face aux critiques de Whitmarsh, il continuera à se faire taper sur les doigts. Les attentes sont telles qu'elles pouvaient l'amener à nous faire

**"Il pilote pour l'une des équipes les plus prestigieuses et ses week-ends sont désormais sans aucun répit."**



CHARLES COATES/LAT

**Pérez a clairement répondu aux critiques de Martin Whitmarsh...**

une "Montoya", ou à l'inverse sa "surexubérance" le rendra plus téméraire en piste. Fort heureusement, c'est ce second scénario qui s'est joué à Bahreïn, n'en déplaise à Jenson.

Le dimanche après-midi, dans cette même hospitalité McLaren. Les médias sont réunis, dans l'espoir d'obtenir un mot de Pérez et de lui poser une seconde série de questions qui fâchent. Mais l'atmosphère est différente de celle du jeudi. Vous avez percuté votre équipier ? « *On était en bataille, on a tous deux fini la course, on en reparlera à huit clos.* » Traduction : « *Je suis si heureux d'avoir fait jeu égal avec Jenson que je m'en fous !* »

Rubens Barrichello, qui travaille à présent pour la chaîne brésilienne Globo, écoute attentivement les dires de Sergio. Il sourit. « *Ce qu'il a fait à Jenson n'est pas bien – on a frôlé l'incident – mais il aura bientôt tout oublié. La seule chose qui est pire que d'avoir un accrochage avec son équipier est de ne pas avoir la vitesse suffisante pour justement pouvoir se crasher avec lui !* »

L'attaque de Pérez ne fut pas sanctionnée par les commissaires, mais tout le monde n'a pas fait l'objet d'une telle clémence. Une semaine après ses démêlés avec les commissaires en Chine, Mark Webber est à nouveau dans l'œil du cyclone – moi aussi d'ailleurs, mais pour le compte de la BBC. Nous nous tenons dans un vestibule alors que les commissaires délibèrent sur son incartade avec Nico Rosberg. Mark n'a jamais semblé aussi remonté. À son humble avis, il n'aurait jamais dû être convoqué, et la sanction – aussi dénuée de sens soit-elle – rouvre une plaie à peine cicatrisée. Webber est le pilote le plus âgé

de la grille, et sa carrière est à l'opposé de celle de Pérez. Cela fait douze ans qu'il pilote en F1 et ce genre d'injustice peut affecter sa motivation. Mark est capable de revenir dans la course car il fait aussi partie des meilleurs pilotes du monde, mais pour combien de temps encore ?

Réponse lors des prochains Grands Prix...



# MAXIMOTO

#130

LE MAGAZINE DE TOUTES LES MOTOS

JUIN 2013



GUIDE 125 CM<sup>3</sup>

PLUS DE **140**  
DE MODÈLES

## Essais

Harley Breakout  
Honda CB500X  
Ducati Hyperstrada

## Voyage

Portugal : l'Alentejo

## Rétro

Yamaha DTMX 125

**EXCLUSIF**

# 8 TRAILS XXL

APRILIA CAPONORD 1200  
BMW R 1200 GS  
DUCATI MULTISTRADA 1200 S  
HONDA VFR1200X CROSSTOURER DCT  
KTM 1190 ADVENTURE  
MOTO GUZZI STELVIO NTX  
TRIUMPH TIGER EXPLORER XC  
YAMAHA XT1200Z SUPER TÈNÈRE

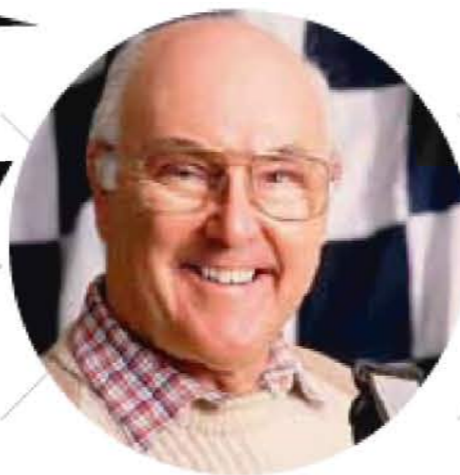
BOB  
MEDIA

L 16342 - 1305 - F: 5,30 € - RD



**ACTUELLEMENT EN KIOSQUE**

# MURRAY WALKER



SI JE NE M'ABUSE...

**“Je respire un bon coup pour m’attaquer à deux sujets très sensibles, les consignes et les pneus.”**

Si j'ai encore du courage, je vous donnerai même mon sentiment sur l'aérodynamique complexe. Mais commençons par nous demander : pourquoi y a-t-il des consignes d'équipe ? Pourquoi ces dernières ne laissent-elles pas leurs pilotes se battre, et que le meilleur gagne ? Réponse : parce qu'il y a deux championnats, pilotes et constructeurs, d'où un possible conflit d'objectifs.

Pour les constructeurs, leur championnat est le plus important, car le classement final décide des revenus qu'ils reçoivent du détenteur des droits commerciaux de la F1 (CVC/Bernie Ecclestone). Pour cela, il faut que leurs deux pilotes marquent le plus de points possible. Puisqu'ils payent ces derniers, ils ont le droit de leur donner des instructions suivies d'effet. Leur hantise, c'est qu'une bataille contraigne leurs deux voitures à abandonner et de perdre tous leurs points. Pour-

tant, quelques équipes, dont McLaren, laissent à leurs pilotes la liberté de s'affronter – sauf, peut-on supposer, quand l'un d'eux peut remporter le championnat et l'autre non.

On peut ne pas apprécier le principe des consignes qui sont une réalité depuis que la course existe, mais c'est ne pas comprendre ce qu'est la F1. Je comprends totalement qu'on puisse être frustré en voyant Coulthard et Barrichello lever le pied pour laisser Häkkinen et Schumacher filer vers la victoire, ou quand Massa s'entend dire « *Fernando est plus rapide que toi* » – mais la seule façon de l'éviter serait de changer le mode de rémunération des équipes ou de n'avoir qu'une voiture par équipe. Les consignes ne sont pas propres à la F1. Cyclisme, football ou cricket n'imposent-ils pas des ordres individuels aux joueurs afin que l'équipe ait les meilleurs résultats possibles ?

Et puis il y a le problème des pneus. N'est-ce pas débile d'avoir une course décidée par la durée de vie des gommes, entend-on partout, et les gens de Pirelli ne peuvent-ils pas les faire durer plus longtemps ? Bien sûr qu'ils le peuvent ! Ils pourraient, j'en suis sûr, en produire qui durent toute la saison mais ils ont fait un boulot fabuleux en réalisant ce que la FIA attendait d'eux : faire des pneus qui perdent de l'efficacité afin de pimenter la course en obligeant les équipes à développer des stratégies qui minimisent les effets de cette dégradation. Avoir des pneus qui s'usent inutilement n'est pas plus stupide que des ravitaillements dus à des réservoirs réglementaires trop petits pour la distance du GP. Ces règlements particuliers furent créés pour rendre les courses plus excitantes et imprévisibles, et cela a réussi. Je peux vous dire, du haut de mes années d'expérience à commenter des courses processionnelles, sans arrêt pour les pneus ou pour l'essence, que le spectacle est infiniment meilleur maintenant qu'il l'était. Et n'est-ce pas le but ? Merci Bernie.

Maintenant, mon troisième “coup de gueule”. Pourquoi la compétition dépend-elle actuellement autant de bric et de broc si coûteux qu'il faut un doctorat en aérodynamique pour le comprendre et un budget sans fond pour le financer, sans, finalement, rien ajouter au spectacle ? Les formes en bouteilles de soda, les dérives, les systèmes simples et doubles de réduction de traînée, le DRS passif, les ailerons à deux ou trois étages, les ailes flexibles, les écrous de roue magiques ou les curieux épaulements de frein : tentez donc d'expliquer cela à monsieur Tout-le-Monde, en train de regarder la télé après un bon repas. Faites des choses simples, épargnez votre argent et rendez les courses plus excitantes. Faites courir d'impressionnantes Brabham BT52, par exemple, avec turbo à soupape de décharge, et qui soient destructrices de pneus !

Tout, en fait, tient à savoir si la F1 est un spectacle ou un exercice pour des puristes du sport auto et des idéalistes. Quelles que soient ses imperfections, la F1 est les deux à la fois et engendre un spectacle qui excite et enthousiasme des millions de gens de par le monde tout en offrant à des milliers d'autres des vies très satisfaisantes et rémunératrices. Alors peut-être qu'elle n'a pas tout faux, après tout ! 📺



“La hantise des équipes, c'est de voir leurs deux voitures abandonner en se bagarrant et de perdre tous leurs points.”





**LE MEILLEUR  
DE DEMAIN  
EST DÉJÀ DANS**

**Stuff**

CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX  
OU SUR [WWW.WEBABO.FR/STUFF](http://WWW.WEBABO.FR/STUFF)

# La F1® vous offre plus à Abu Dhabi

Le 3 Nov 2013. La F1® à votre façon



## RÉSERVEZ DÈS MAINTENANT !

Profitez-en sans attendre. Alors dépêchez-vous et faites votre choix parmi toutes nos options incroyables de billets pour profiter de la course la plus captivante de la saison !

**Appelez au +971 (0) 2 659 9800 ou rendez-vous sur le site [www.yasmarinacircuit.ae](http://www.yasmarinacircuit.ae) pour obtenir la liste des vendeurs et packages disponibles**

**YAS MARINA**  
CIRCUIT  
حلبة ياس

**ETIHAD**  
AIRWAYS

**F**  
Formula 1®

**FORMULA 1**  
**ETIHAD AIRWAYS**  
**ABU DHABI GRAND PRIX**

**YAS MARINA**  
**1, 2 ET 3 NOVEMBRE 2013**