



EXCLUSIF
Sir Frank et Claire
Williams parlent

LE VRAI KIMI
raconté par
un proche

présente le
**GUIDE
SAISON
2013**

**NOUVEAU DÉPART
POUR HAMILTON**

Pourquoi le pari de
Lewis chez Mercedes
peut s'avérer gagnant

Plus

**COMMENT BATTRE
SEBASTIAN VETTEL?**

Les cinq atouts que
doivent avoir ses rivaux

**FERNANDO ALONSO
PUISSANCE 10 ?**

Il veut rejoindre les neuf
champions de Ferrari

**BUTTON PEUT-IL
FAIRE GAGNER
McLAREN ?**

Jenson est désormais
seul maître à bord...



+
CHARLES PIC
Nouvelle équipe,
nouveaux espoirs

N° 169 - 5,60 €
Mars 2013

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

L 19828 - 169 S - F: 5,60 € - RD



CANAL+ REMPORTE LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE F1®

VIVEZ L'INTEGRALITE DE LA SAISON
DE FORMULE 1® EN DIRECT ET EN
EXCLUSIVITE SUR **CANAL+**

100 % DIRECT
100 % GRAND SPECTACLE

CANAL+



39 10

0,23 € TTC/mn depuis un poste fixe.

Le logo F1 FORMULA 1, les dénominations F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX et toutes les marques qui y sont associés sont des marques déposées de Formula One Licensing B.V., une société du groupe Formula One. Tous droits réservés.



Parade

L'aube d'une nouvelle saison Le jour se lève, pour Romain Grosjean et tout le monde de la F1, sur la 64e édition championnat. Les espoirs sont grands, les attentes immenses, les déceptions ne manqueront pas. En ce premier jour des tests hivernaux, on va voir où en en est... et où en sont les autres.

Où Jerez, Espagne **Quand** Jeudi 7 février 2013

Photographe Mark Thompson/Getty Images





ANALYSE

Lowe, la course au pouvoir

La pause hivernale a été... intéressante pour le directeur technique de McLaren, qui convoite le poste de patron d'équipe chez Williams et Mercedes à la fois

En F1, ce sont les pilotes qui monopolisent l'attention, et pourtant tout le monde sait que les hommes qui conçoivent et supervisent les voitures sont aussi importants – comme l'a prouvé la présence d'Adrian Newey chez Red Bull ces trois dernières années.

À deux exceptions près (Newey et Ross Brawn), ces gens-là sont pour la plupart plutôt discrets. Mais la donne a changé pour le directeur technique de McLaren, Paddy Lowe, puisqu'on a appris que Mercedes tente de le débaucher pour diriger son équipe, ce qui laisserait Ross Brawn sur la touche.

C'est BBC Sport qui a révélé l'affaire une semaine avant le lancement de la McLaren en janvier. Et le jour de la présentation de la nouvelle voiture, aucune trace de son concepteur. Selon McLaren, Lowe avait pris « un jour de congé ».

Le patron de l'écurie, Martin Whitmarsh, a déclaré : « Une chose est certaine, c'est que Paddy restera dans l'équipe jusqu'à la fin de l'année. Pour la suite, c'est moins sûr, mais nous espérons avoir bientôt plus de certitudes à ce sujet. »

Le contrat de Lowe arrivant à échéance à la fin de l'année, la question est : que va-t-il se passer maintenant ?

Jonathan Neale, le directeur général de McLaren, a affirmé que si Lowe décidait de rester à Woking, il souhaiterait le voir garder son poste actuel. Mais certains membres de l'équipe risquent de ne pas être d'accord avec lui. Et si Lowe désire partir, McLaren peut-elle le retenir pour un contrat d'un an, alors que la durée normale de la clause de "discretion" dans ce type de circonstances est de six mois ?

L'avenir de Lowe chez McLaren semble incertain. Il est clair qu'il ne souhaite plus être seulement directeur technique – il avait accepté le poste de patron de Williams avant de recevoir la proposition de Mercedes. Chez McLaren, aucune perspective de ce goût-là ; l'équipe a déjà mis une

option sur le directeur sportif Sam Michael pour le poste de futur patron, pour le jour où Whitmarsh décidera de rendre son tablier.

"Il apparaît clairement que Lowe ne veut plus être un simple directeur technique..."

Le dénominateur commun entre ces deux propositions et Paddy Lowe est Toto Wolff, ancien président de Williams, récem-

ment nommé patron de Mercedes Motorsport. Quand Wolff s'est vu proposer chez Mercedes un poste qu'il ne pouvait refuser, il a convaincu Lowe de le suivre.

Or, Mercedes affirme avoir contacté Lowe par le biais de son président non exécutif Niki Lauda avant l'embauche de Wolff.

Cependant, au moment où l'affaire a été révélée, Paddy Lowe n'avait pas signé de contrat avec Mercedes, et la question est maintenant de savoir si Wolff et Lauda sont en mesure de forcer l'embauche de Lowe. Cela reviendrait à se débarrasser de Ross Brawn,



Ross Brawn : " Je suis le patron de l'équipe et je le reste." Oui, mais...

qui, dès le lendemain, a annoncé dans une conférence de presse : « Je suis le patron de l'équipe et c'est moi qui commande. »

Wolff n'a pas nié l'intérêt que Mercedes porte à Lowé, mais la divulgation précoce de ce projet n'a pas arrangé ses affaires. « Quand il s'agit d'embaucher une nouvelle personne, ce genre de rumeur ne facilitent pas la tâche, a-t-il déclaré. Naturellement, Paddy est une grosse pointure, c'est bien connu, et McLaren et bien d'autres équipes s'intéressent à lui. Mais il est chez McLaren cette année, alors continuons à faire notre boulot et à nous concentrer sur 2013. »

Lowé peut-il rester chez McLaren maintenant que tout le monde sait qu'il a accepté deux propositions d'autres équipes ? Surtout après les déclarations de Ron Dennis, le président du groupe McLaren, dans le *Finan-*

cial Times : « Si on se blesse, on saigne McLaren. Pour nous, tout ce qui compte, c'est de gagner, et la façon dont on gagne. Nous voulons gagner en suivant les bons principes, les vraies valeurs. Si certains n'ont pas envie d'être des nôtres et souhaitent partir faire autre chose ailleurs, je n'y vois pas d'inconvénient. »

Lowé pourrait, cependant, avoir un autre choix. Même si chez Williams, on a été un peu refroidi lorsqu'il a changé d'avis en penchant pour Mercedes, l'écurie ne lui a pas complètement fermé sa porte. La proposition pourrait tout à fait être remise sur la table.

Alors, quelle voie suivra Paddy ? Si on ne le voit pas apparaître à la première course à Melbourne comme directeur technique de McLaren, cela voudra sans doute dire qu'il est en passe de quitter l'équipe.

Qui est Paddy Lowé ?

Après ses études à Cambridge, au milieu des années 1980, Lowé arrive chez Williams où il supervise le projet de suspension active qui aidera Nigel Mansell à enlever le titre en 1992. En 1993, il rejoint McLaren au département R&D, travaillant sur des innova-

tions-clés comme les freins directionnels et le simulateur. En 2001, il devient ingénieur en chef, puis directeur de l'ingénierie en 2005 pour superviser les opérations de course de McLaren Racing. Lowé, qui a fêté ses 50 ans l'an dernier, est directeur technique de McLaren depuis 2011.

GAGNANTS/PERDANTS

LES HAUTS ET LES BAS DU MONDE DE LA F1

MOIS "COOL" POUR

Les vols transatlantiques

On a aperçu le jet privé de Lewis Hamilton à l'aéroport de Gibraltar pendant les essais hivernaux. L'appareil, de couleur rouge, a été surnommé "l'avion de l'amour" car Lewis s'en sert surtout pour traverser l'Atlantique et aller voir sa compagne, Nicole Scherzinger, le plus souvent possible.

McLaren et compagnie

Lors du lancement de la McLaren MP4-28, à Woking, on a assisté à un défilé de McLaren d'hier, d'aujourd'hui et de demain, à l'occasion du 50e anniversaire de l'écurie, avec entre autres une M23 de 1974, une MP4/4 de 1988 et la MP4-23 gagnante de Lewis Hamilton. Jenson Button a fait son entrée au volant d'un prototype de la supercar P1 et Pérez, la nouvelle recrue, au volant d'une 12C Spyder.

Les torchons mouillés

Saviez-vous que les torchons sont très utiles en F1 ? Certaines équipes s'en sont servies pendant les essais pour refroidir et protéger les pots d'échappements de leurs nouveaux bolides à leur retour au garage. Ceux de Red Bull étaient blancs unis, et chez McLaren, on a choisi un modèle noir orné du logo maison.



Le bouclage de F1 Racing

La fiche de présentation de Force India (page 78) restera incomplète, l'équipe n'ayant pas encore annoncé qui de Jules Bianchi ou Adrian Sutil pilotera la voiture n°15.

TF1, M6 et beIN SPORT

Aucune n'a pu ou voulu renchérir après l'offre de Canal+ qui retransmettra à compter de 2013 les essais, les qualifications et la course en crypté ainsi qu'un grand magazine et probablement l'avant-course en clair. Une rediffusion du GP sur la chaîne D8 n'est pas à exclure.

Les téléspectateurs anglais

Les tests de Jerez ont été retransmis sur Sky, mais juste les images des stands ! Ceux de Barcelone devaient l'être entièrement. Une première et... une idée pour "Canal" ?



MOIS "BOF" POUR

Quiz F1 Racing

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



- 1 Qui a remporté le Grand Prix de Monaco en 1983 ?
- 2 En quelle année Magny-Cours a-t-il accueilli son premier GP ?
- 3 Où et quand John Surtees a-t-il gagné son premier GP comptant pour le championnat sur Ferrari ?
- 4 Quelle voiture Jackie Oliver a-t-il menée à la 3e place du GP du Canada 1973 ?
- 5 Combien de victoires Fernando Alonso a-t-il obtenues en 2008, et lors de quel(s) GP ?
- 6 Combien de GP comptant pour le championnat ont eu lieu sur l'ancien Nürburgring (en bas à g.) ?
- 7 Lors de quel GP l'Irlandais John Watson a-t-il marqué son tout premier point en F1 ?
- 8 Où Mika Häkkinen a-t-il disputé son premier GP ?
- 9 Quelles sont les deux équipes pour lesquelles le Japonais Tora Takagi a piloté en F1 ?
- 10 Quel est l'unique pilote chilien à avoir couru en Formule 1 ?



CE GARÇON A DE L'AVENIR...

Ceux qui pourraient peupler un jour les pages de F1 Racing



Daniil Kvyat C'est qui ?

Un Russe de 18 ans, nouveau protégé de Red Bull via son programme "jeunes pilotes".

Il a fait quoi ?

En 2012, il s'est classé 2e derrière Stoffel Vandoorne de la Formule Renault Eurocup, ne s'inclinant que sur une pénalité lors de la dernière course. Il a aussi été titré en Formule Renault Alps. Membre du Red Bull Junior Team depuis la Formule BMW en 2010, il a franchi différents paliers pour rejoindre cette année l'autre espoir Red Bull qu'est Carlos Sainz Jr dans

l'équipe de Christian Horner et Mark Webber en GP3.

Autre chose à savoir sur lui ?

Kvyat a signé les meilleurs temps des deux jours de tests du GP3 l'an dernier à Estoril et fait partie des favoris pour le titre. Il a aussi piloté la Formule Renault 3.5 de l'écurie Arden, propriété d'Horner, au Motorland d'Aragon où il a fait partie des cinq plus rapides.

Il a des chances ?

En bon junior Red Bull, il lui faut des résultats s'il veut garder sa place. Après, tout est possible...

NEWS

Ferrari appelle un vieil ami à la rescousse

Rory Byrne, le légendaire concepteur à la retraite, a été contacté pour aider la Scuderia à développer sa machine de 2014



Ferrari a réaffirmé sa détermination à être compétitif dès le début de la nouvelle ère de la F1 en 2014 en demandant au légendaire concepteur Rory Byrne de s'impliquer fortement dans son programme de développement.

Officiellement à la retraite depuis fin 2006, ce Sud-Africain de 69 ans avait quitté son poste de concepteur en chef après la dernière victoire en championnat de Michael Schumacher, en 2004. Mais Byrne était resté consultant pour la Scuderia, travaillant environ six mois par an.

En 2012, on lui a demandé de jeter un coup d'œil à la nouvelle F1 qui rencontrait quelques soucis. Plus récemment, il a travaillé sur le nouveau projet de l'Hypercar Enzo.

D'après Ferrari, Byrne fournit un « soutien opérationnel » à l'équipe en travaillant sur la voiture de 2014. Cela signifie qu'il est impliqué dans les décisions

relatives à l'architecture fondamentale de cette dernière.

2013 est la dernière saison des moteurs V8 2,4-litres atmosphériques, qui seront remplacés l'an prochain par des V6 turbo 1,6-litre dotés de puissants dispositifs de récupération d'énergie. Le règlement sur les châssis a aussi été modifié pour rendre les voitures plus économiques.

L'aspect récupération d'énergie des nouveaux moteurs est libre, dans une certaine mesure, et sera un paramètre crucial dans la performance. Il sera primordial de prendre les bonnes décisions dès l'étape de la conception.

Byrne est le seul concepteur des deux dernières décennies comparable à Adrian Newey de Red Bull. En fait, de 1992 à 2004, toutes les voitures championnes du monde avaient été conçues par l'un ou l'autre de ces deux hommes !

/ Nando et Seb coéquipiers, vous en rêviez, ça ne devrait pas se faire



NEWS

Vettel à Maranello : pas tout de suite

Un nouveau contrat entre Alonso et la Scuderia repousse un éventuel transfert de Sebastian

La perspective d'une confrontation entre Fernando Alonso et Sebastian Vettel en tant que coéquipiers chez Ferrari semble à jamais envolée.

On a appris l'été dernier, de source sûre, que Vettel s'est engagé auprès de l'équipe italienne à rejoindre ses rangs à l'avenir. Cet accord était prévu pour 2014.

Mais les événements de ces derniers mois ont tout chamboulé : voilà qu'on raconte que l'engagement de Vettel par Ferrari se fera seulement si Alonso quitte la Scuderia.

Les dirigeants de Ferrari ne veulent pas écarter cette possibilité. Le président Luca di Montezemolo a réaffirmé son admiration pour Vettel, mais précisé qu'il ne voulait pas voir « deux coqs dans la même basse-cour ». En outre, lors de la semaine de la presse qui s'est tenue en janvier à



la station de sports d'hiver de Madonna di Campiglio, le patron de l'écurie, Stefano Domenicali, a qualifié cet éventuel duo de pilotes de « dream team » et a ajouté qu'il ne fallait « jamais dire jamais ». Mais lors du lancement de la F1 Ferrari, lorsqu'on a demandé à Di Montezemolo s'il imaginait Vettel chez Ferrari aux côtés d'Alonso, il a répondu : « Non, je ne pense pas. »

En coulisse, un changement s'est opéré. Dans les derniers mois de 2012, parallèlement à sa glorieuse saison, Alonso renégociait son contrat avec Ferrari. On a peu de détails, mais les nouvelles clauses stipuleraient que Ferrari n'engagera pas Vettel tant qu'Alonso fait partie de l'équipe.

Selon certaines rumeurs, Alonso, qui fêtera ses 35 ans à la fin de son contrat actuel, en 2016, envisagerait de rester chez Ferrari encore au-delà de cette échéance.

Pendant ce temps, les liens entre Vettel et Red Bull se renforcent. Vettel aurait l'intention de prolonger de deux ans son contrat, ce qui le mènerait fin 2016 – la date où Alonso doit, aux termes de son présent contrat, quitter Ferrari. Coïncidence ? À vous de voir...



ANALYSE

McLaren et Ferrari au top de la performance en 2013 ?

Pas facile d'interpréter les chronos des premiers essais, mais une chose est sûre : Pérez et Massa ont assuré à Jerez

La Ferrari de Felipe Massa a cassé la baraque lors des essais d'avant saison de Jerez, en Espagne, en affichant les meilleurs temps le troisième jour. Les autres meilleurs chronos ont été réalisés par la McLaren de Jenson Button et les Lotus de Romain Grosjean et de Kimi Räikkönen.

Les meilleurs temps lors des tests n'en disent pas très long sur la forme d'avant saison. En l'occurrence, Jerez en a révélé encore moins que d'habitude. Avec la surface abrasive de la piste, les pneus Pirelli tendres s'usaient encore plus vite, et les équipes n'ont pas pu faire de ces longues sorties qui sont en général de meilleurs révélateurs de la vraie vitesse que les meilleurs temps.

Cela étant dit, à la lumière des tests de Jerez, on constate que les meilleurs temps n'étaient peut-être pas si trompeurs. Si on prend également en compte le nombre de tours effectués au cours de la sortie en question et le meilleur temps réalisé au début d'un long run (en ajustant le tir selon la charge en carburant), les choses prennent une toute autre allure.

Dans ces conditions, le meilleur temps revient à Sergio Pérez sur McLaren, un résultat particulièrement impressionnant quand on sait que le jeune Mexicain ne se sentait pas à l'aise lors du test. Massa vient juste derrière, soulignant le fait que Ferrari a fait un excellent travail en affinant la carrosserie arrière de la nouvelle voiture pour améliorer l'aérodynamique. Ensuite, une fraction de seconde derrière Massa, on trouvait la Mercedes de Nico Rosberg.

La Lotus semble régulière mais elle n'a pas la vitesse pure des McLaren et des Ferrari. La Red Bull, en revanche, n'avait rien de spécial, mais on sait parfaitement que cela ne va pas durer.

Nous n'en sommes qu'au début et tout peut changer. Si l'on se souvient du mauvais départ de la Ferrari début 2012, qui n'a pas empêché Alonso de passer à deux doigts du titre mondial, tous les espoirs sont permis à Maranello pour le moment.

Ça semblait bien parti pour Massa, auteur du meilleur chrono à Jerez.



OSEIL

Wanted : pilotes aux poches bien pleines...

Dans un paysage économique taciturne, les grandes équipes soulagent leurs finances grâce aux pilotes payants

Martin Whitmarsh, *team principal* de McLaren, a jeté un pavé dans la mare au sujet des difficultés financières de la F1 en déclarant : « Sur les onze écuries, sept sont dans une dynamique de survie. »

Dans le paddock, cela fait un moment qu'on est conscient du problème, mais le fait

qu'un ponton aussi respecté que Whitmarsh tire le signal d'alarme souligne la gravité de la situation.

« Les temps sont durs, a déclaré Whitmarsh. Nous vivons à l'ère de la publicité et à l'échelle mondiale, les tarifs de la pub baissent. Nous avons pris des mesures mais dans

les années qui viennent, certaines écuries vont avoir du mal à mettre en place un projet commercial viable. C'est fatal. »

La conséquence la plus immédiate est l'augmentation du phénomène des "pilotes payants" en F1. On l'a vu par exemple lorsque Heikki Kovalainen et Timo Glock ont perdu leur volant au profit de Giedo van der Garde et Luiz Razia, mais le haut de la grille n'est pas épargné. Même Lotus (3e place au championnat constructeurs l'an dernier) est concernée. L'embauche de Romain Grosjean repose sur la participation de l'entreprise pétrolière Total dans l'équipe.

Ce phénomène soulève des questions fondamentales sur la façon de gérer la discipline. Les écuries ne se retrouveraient pas dans de telles situations si elles touchaient une plus grande part des revenus de la F1 – environ 50 % de ces revenus vont aux propriétaires, le groupe CVC.

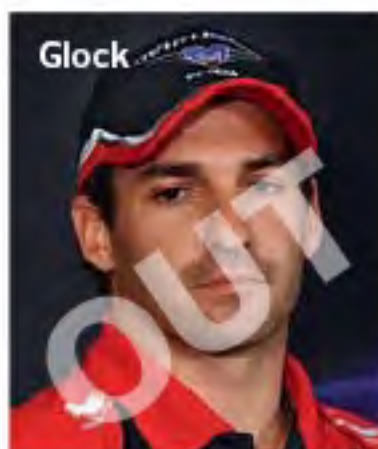
« Bernie [Ecclestone] a fait un super boulot pour les propriétaires, et on peut toujours le critiquer, mais il s'en sort mieux que nous. Il garde l'argent pour ses employés. Si les équipes sont incapables de collaborer pour obtenir une plus grande part de cet argent, elles ne peuvent s'en prendre qu'à elles-mêmes, » a ajouté Whitmarsh.



Kovalainen



van der Garde



Glock



Razia

STATS

Sauber engrange les kilomètres à Jerez

Après les premiers tests de l'intersaison, l'équipe suisse avait accompli le plus de tours

1 Sauber	430 tours	1903 km
2 Red Bull	372 tours	1646 km
3 Force India	357 tours	1580 km
4 Williams	333 tours	1473 km
5 Toro Rosso	330 tours	1460 km
6 Mercedes	322 tours	1423 km
7 Caterham	318 tours	1407 km
8 McLaren	299 tours	1322 km
9 Ferrari	278 tours	1229 km
10 Lotus	272 tours	1203 km
11 Marussia	220 tours	973 km

CONTROVERSE

Webber encore menacé...

L'Australien a cependant demandé à son équipe de le soutenir à 100 % pour le titre



La saison s'annonce délicate pour l'harmonie interne de Red Bull après les commentaires cinglants de Helmut Marko, son consultant en sport auto, au sujet de Mark Webber.

Selon les déclarations de Marko, Webber serait « imbattable » sur « en moyenne deux courses par an » mais « incapable de maintenir cette forme » car il aurait des « difficultés à gérer la pression » d'un championnat du monde. En outre, dans une interview accordée à l'hebdomadaire allemand Sport Bild, Marko a laissé entendre qu'en 2013, Webber jouerait le rôle de second couteau par rapport à Vettel.

Les raisons de ce courroux d'Helmut Marko envers Webber remonteraient au GP du Brésil, où le pilote australien aurait mis des bâtons dans les roues de son équipier en faveur de son rival Fernando Alonso sur Ferrari.

Webber a laissé passer une quinzaine de jours avant de répliquer sur son site inter-

net : « À ce niveau, tout le monde défend ses propres intérêts et on sait depuis longtemps que je n'ai jamais fait partie de ceux de Marko. »

Une réplique qui en dit long en peu de mots – notez l'utilisation du terme « intérêts » et le fait que le pilote appelle le consultant par son patronyme.

Inéluctablement, le sujet a été mis sur la table lors du lancement de la nouvelle voiture, lorsque Webber a déclaré : « L'équipe sait que j'ai besoin de son soutien à 100 %. On ne remporte pas un championnat du monde avec une équipe à 90 %. Gardons cela à l'esprit en entamant la saison 2013. »

Le patron de l'écurie, Christian Horner, a tenté d'arrondir les angles : selon lui, les déclarations de Marko n'engagent que lui et ont pu être « mal interprétées ». Il a ajouté : « Nous offrons la même opportunité à chacun de nos pilotes, et ce qui compte, c'est ce qu'ils font sur la piste. »

Webber est sous contrat d'un an renouvelable avec Red Bull. S'effacer discrètement ou laisser son équipier gagner, ce n'est pas son genre. Préparons-nous donc à voir des étincelles en 2013.

NEWS

Red Bull avec Infiniti pour 2013 et au-delà

Le nouveau sponsor évoque un accord avec Renault pour les moteurs de la saison prochaine

La saison n'est pas encore commencée pour les écuries de F1, mais toutes ont les yeux rivés sur 2014, l'année de la nouvelle réglementation sur les moteurs qui remplacera les actuels V8 2,4-litres à aspiration normale par des V6 1,6-litre turbo.

Ce nouveau règlement représente le plus grand bouleversement en F1 depuis plusieurs décennies. Quant aux règles sur les châssis, on y trouve également des différences notoires – les museaux devront être rabaissés à 36,5 cm et d'autres limitations s'appliqueront à l'aérodyna-

mique, pour des monoplaces plus économiques.

La réglementation sur les moteurs aura également une incidence sur l'architecture des voitures. Les systèmes de récupération d'énergie joueront un rôle accru dans la performance et les équipes seront libres d'en choisir l'emplacement – des choix qui joueront aussi sur la performance.

C'est dans ce contexte que Red Bull souhaite exhiber aux yeux du monde son partenariat avec la marque de voitures de luxe de Nissan, Infiniti. Ce nom sera beaucoup plus visible sur les mo-



noplaces et a d'ores et déjà fait son entrée dans l'appellation officielle de l'écurie : Infiniti Red Bull Racing.

Red Bull et Infiniti travaillent main dans la main sur les règles de 2014, et leur collaboration, qui n'est pas nouvelle, pourrait bien avoir un autre effet. Tant qu'Infiniti est présente sur la Red Bull, l'équipe s'engagerait à utiliser des moteurs Renault. Difficile d'imaginer, en effet, un moteur Mercedes dans une voiture arborant le logo d'un rival sur le marché.

Infiniti fait partie du couple Renault/Nissan

ORECA FÊTE SES 40 ANS

et crée l'événement avec les 40^{èmes} Rugissants :
40 promotions et exclusivités tous les mois soit
40 occasions supplémentaires de vous réjouir...

Découvrez notre sélection du mois
sur www.oreca-store.com



40^{èmes} Rugissants

by ORECA



NEW

171 €*

190 €

Veste
FERRARI /

Réf. FER13_VCH_N

89 €95 → 62 €90*

Montre
RED BULL Racing /

Réf. RBR12_MON



-30%

-30%



24 €40* → 34 €95

T-shirt VETTEL
RED BULL Racing /

Réf. RBR12_TSH_VET



99 € → 81 €*

Chaussure PUMA
FERRARI Drift Cat /

Réf. PUM13_CHH_FDCB

-10%



EXCLUSIF
Oreca-Store



34 €99*

Casquette
PIRELLI Podium /

Réf. PIR12_CAS_POD

39 €90 → 33 €90*

Polo ORECA /

Réf. ORE12_PLH_MLG



-15%

Scanner ce code pour découvrir notre
sélection mensuelle de produits



* Offres valables sur une sélection de produits, jusqu'au 30/03/13 minuit, dans la limite des stocks disponibles et hors frais de port. Voir conditions spécifiques sur oreca-store.com

+33 (0)4 94 88 57 94

ORECA
STORE.COM

www.oreca-store.com



Pat Symonds

PITPASS TECH

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

CE MOIS-CI...

Les changements de règlement 2013

Le DRS, système de réduction de la traînée favorisant les dépassements et instauré en 2012, a un succès ; alors pourquoi le changer et pourquoi changer quelque chose qui marche si bien ?

En ce qui concerne l'amélioration du spectacle, le DRS est certainement la meilleure chose que la F1 a adoptée ces dernières années. Certes, parfois, des places acquises avec difficulté sont perdues d'une façon peu équitable mais tout au long de la saison, et même d'une course, la situation tend à s'égaliser et chaque pilote y perd autant qu'il y gagne.

Malheureusement les pilotes n'ont pas autant aimé le système pour une raison différente. Selon eux, la pression à la réussite les pousse à prendre des risques en ouvrant leur DRS aussi tôt que possible et s'ils font une erreur, ce peut être dan-

gereux. Personnellement, je ne crois pas que ce soit un argument très valable. Le talent d'un pilote réside dans sa capacité à juger la limite mieux que son concurrent, que ce soit sur le point de freinage, en laissant l'accélérateur ouvert ou en ouvrant son DRS.

Le nouveau règlement restreint l'usage du DRS en qualification aux mêmes zones que celles où il peut être utilisé en course, et nulle part ailleurs. Quand le système introduit pour la première fois l'an dernier, il a été considéré comme important qu'il soit utilisé librement en qualification afin d'encourager les équipes à choisir le rapport supérieur qui permette à la voiture de faire le meilleur usage de la réduction de traînée afin de gagner en vitesse de pointe. Si l'usage en avait été réduit, la tendance aurait été de monter un rapport frôlant le régime maximum en course quand le DRS n'est pas ouvert. Alors le DRS n'aurait

alors pas fait gagner de vitesse de pointe car le moteur aurait déjà été bloqué par son limiteur.

En fait, la plupart des équipes ont opté pour un compromis entre la qualification et la performance au dépassement mais Red Bull s'est fait remarquer en favorisant un réglage pour la qualification. Je crains que beaucoup suivent cette voie désormais et que ce changement imperceptible du règlement n'ait un profond effet sur les dépassements.

Le "double DRS" a aussi été interdit, n'est-ce pas ?

Pas exactement. Ce système, au cours du mouvement de bascule de l'aile arrière, découvre un conduit qui sert à détruire le flux affectant un autre élément. C'est cela qui est interdit. D'où le développement d'un système passif comme celui sur lequel Lotus a travaillé depuis l'été dernier. Non seulement c'est remarquablement difficile mais c'est aussi extrêmement inconstant. Les pilotes peuvent déjà se faire autant de souci avec les conséquences inattendues de ce changement de règlement qu'avec l'usage libre du DRS contrôlé par eux-mêmes.

Les "nez cassés" fort impopulaires



2013

2012

Les peu gracieux nez "cassés" doivent être gommés autant que possible cette année.



LES CHANGEMENTS APPORTÉS AUX QUALIFICATIONS

Avec la disparition d'HRT, il y a maintenant seulement 22 voitures sur la grille de départ au lieu de 24. De ce fait, seulement six d'entre elles seront désormais éli-

En cas de panne en qualif, il faudra plus que le litre de carburant réglementaire...

minées après chacune des deux premières phases de qualification.

En outre, toute voiture qui s'arrête en piste durant la séance de qualification, comme celle de Lewis Hamilton à Barcelone l'an dernier, devra avoir dans son réservoir non seulement le litre d'es-

sence réglementaire pour échantillonnage mais aussi une certaine quantité additionnelle suffisante pour revenir au stand.

Le poids minimum a aussi été rehaussé de deux kilos pour tenir compte des pneus Pirelli, légèrement plus lourds cette saison.

ne doivent ils pas changer pour 2013 ?

Oui, les voitures ont été autorisées à bénéficier d'une séance de "rhinoplastie" pour la saison à venir. Comme chez les humains, l'effet est surtout esthétique. Un panneau peut être posé sur le nez cassé pour adoucir son contour. Il ne peut être constitué que d'une couche de fibre de carbone sur chaque face d'un nid d'abeille en Nomex, donc il ne joue aucun rôle structurel. En termes d'aérodynamique, ces nez cassés étaient neutres. Même s'ils semblaient perturber le flux sur la face supérieure, ils avaient peu d'effet et il sera intéressant de voir si les équipes y auront recours. Le point le plus important est que ce nez cassé était la seule façon de relever la cloison avant tout en abaissant le cône du nez pour des questions de sécurité. Comme beaucoup ont compris que la cloison relevée était un gain aérodynamique, le nez cassé était une conséquence inévitable.



Les crash-tests sont devenus plus exigeants, non ?

Ils ne sont pas vraiment devenus plus difficiles, mais la procédure a changé, ce qui aide les équipes du point de vue logistique à obtenir l'approbation de la FIA pour le premier test.

Avant 2013, un seul châssis de référence devait être soumis aux tests statiques intenses et devait subir tous les crash-tests. Les tests statiques consistent à appliquer des charges énormes à la coque en différents endroits. Les charges appliquées varient selon l'endroit où elles sont appliquées. Le châssis doit supporter une charge de 30 tonnes. Une fois que les tests statiques ont été franchis, le châssis subissait le crash-test et le

châssis suivant ne devait encaisser que 80 % de la charge statique du châssis de référence. Pour s'assurer que tous les châssis étaient identiques, même sans être testés avec les mêmes charges, ils étaient alourdis et devaient venir à moins de 5 % du poids du châssis de référence.

Pour 2013, tous les châssis reçoivent les plus hautes charges statiques, ce qui signifie que les équipes peuvent maintenant choisir de faire l'impact frontal sur un châssis différent de celui subissant l'impact latéral, par exemple. Cela semble peu important, mais aide à gérer l'intense programmation de la production et des tests qui précèdent la saison.

La flexibilité de l'aileron avant semblait être une pomme de discorde l'an dernier. Pour 2013, les ailerons doivent être plus rigides, non ?

Ce n'est pas seulement l'an dernier que les ailerons avant ont été l'objet de débats. Il est vrai que plus les dérives inférieures frôlent le sol, meilleure est la performance. En vérité, en des occasions variées, quand la FIA désirait limiter la performance aérodynamique, elle a relevé la hauteur minimale des dérives. En conséquence, les équipes font tout ce qui est en leur pouvoir pour les abaisser au maximum – et ceci inclut de pousser la flexibilité à la limite permise. L'article 3.15 du règlement technique statue que « toute pièce spécifique de la voiture influençant la performance aérodynamique [...] doit être fixée de façon rigide... » C'est une phrase passe-partout mais, en réalité, rien n'est rigide et, de ce fait, la FIA autorise un certain degré de flexibilité estimée par de nombreux tests portant sur différentes pièces de la voiture.


L'aileron avant est redevenu l'objet d'attentions à la fin de 2011 quand une directive technique émise par la FIA a divisé par deux la déflexion autorisée sous une charge d'une tonne. Cette exigence a été appliquée en 2012, mais il y a encore eu des soucis. Pendant la saison, les contrôleurs ont commencé à tester les ailerons avec deux charges appliquées de façon indépendante, à la fois à l'avant et à l'arrière du point d'application de la charge. Ces ailerons raides en flexion mais souples en torsion respectaient la lettre du règlement mais pas nécessairement son esprit. Le test

de décentrement a maintenant été incorporé dans le règlement 2013.

Y a-t-il d'autres changements au niveau des pneus pour 2013 ?

Le pneu Pirelli 2013 sera très différent, ce qui aura probablement un gros effet sur les courses cette année – comme tout changement de règle. Le fabricant de pneus italiens a changé à la fois la construction et les gommes pour 2013 et a aussi remplacé le marquage argent des pneus durs par une marque de couleur orange plus reconnaissable.

En termes de construction, les pneus ont été revus pour être asymétriques. Ceci signifie qu'ils sont maintenant latéralisés et doivent être montés du bon côté de la voiture. Ces pneus ont été testés l'an dernier lors des essais du GP du Brésil et se sont bien comportés, avec une montée plus rapide en température et des températures de fonctionnement légèrement plus élevées qu'en 2012. La construction des pneus pluie arrière a aussi changé, dans le but d'améliorer la résistance à l'aquaplaning – bien que l'architecture des carcasses semble inchangée.

En termes de gommes, tout est nouveau en 2013. Le plus gros changement a porté sur les gommes dures, rendues encore plus dures tout en étant conçues pour travailler à de plus hautes températures. Pirelli a annoncé vouloir qu'il y ait une plus grande différence de performance entre les "prime" et les "option" sur chaque circuit. Nous verrons cela en Australie, où seront apportées les gommes medium et les super-tendres plutôt que les medium et les tendres l'année dernière. 



Le pneu dur sera désormais peint d'un orange plus visible.

Ca, c'était une F1!



Numéro 13 : la Renault RE50

Cette élégante machine marqua le retrait temporaire de Renault en F1

TEXTE JAMES ROBERTS PHOTOS TIM KENT

Personne ne s'en doutait alors, mais la Renault RE50 allait marquer pour longtemps le début de... la fin de la participation de Renault en F1. La Régie était entrée dans la discipline en 1977, comme motoriste (avec un moteur turbo) et dans les années suivantes, elle avait engrangé 15 victoires sans remporter de titre.

À la fin de 1983, Alain Prost manqua la couronne mondiale pour deux points face à Nelson Piquet, sur Brabham, et devint le bouc émissaire du constructeur. Il s'en alla donc chez McLaren. Son compatriote Patrick Tambay, qui venait juste de perdre son volant chez Ferrari, fut contacté par le patron de l'équipe Renault, Gérard Larrousse, et placé aux côtés du Britannique Derek Warwick, venu de Toleman.

La RE40, que la RE50 avait remplacée, avait remporté quatre GP aux mains de Prost et la voiture, conçue par Michel Têtu, devait être aussi compétitive en 1984. L'appellation "RE" avait remplacé "RS" (pour Renault Sport) en raison des liens étroits entre Renault et le pétrolier Elf. Malheureusement, l'essence devait être la cause des déboires de la RE50.

Le ravitaillement à mi-course avait été interdit pour 1984 et la taille des réservoirs limitée à 220 litres. Or le V6 Turbo EF4, en bout de développement, était très assoiffé. « Nous avons un médiocre système de gestion du carburant et nous avons perdu des courses en tombant en panne d'essence à quelques tours de l'arrivée, se souvient Tambay. J'ai perdu la 2e place au Brésil et la 3e en Afrique du Sud ; alors, pour économiser de l'essence, nous utilisons moins de puissance. Nous courrions

à l'économie, ce n'était pas de la compétition. »

Malgré tout, Tambay marqua des points mais son meilleur résultat, une 2e place en France, fut aussi une déception car il était de tradition que Renault remporte son GP national comme l'équipe l'avait fait en 1979, 81, 82 et 83.

Le moteur 1.5-litre EF4 V6 de Bernard Dudot reçut un nouveau bloc en alliage pour 1984 et des turbos KKK de Garrett, ce qui porta sa puissance à 750 chevaux. Le châssis était en fibre de carbone, et non plus en aluminium, mais il était particulièrement fragile – ses suspensions ayant tendance à traverser la coque lors d'accidents. Tambay eut la jambe cassée à Monaco en heurtant son équipier à Ste Revote, le point noir d'une saison difficile.

Gérard Larrousse et Michel Têtu s'en allèrent à la fin de l'année, ainsi que Michelin. La saison 1984 fut la première depuis 1978 où Renault ne gagna aucun GP et l'équipe se retira de la F1 à la fin de l'année suivante. Malgré la fourniture de moteurs à diverses écuries, 16 années passèrent avant qu'une équipe Renault fasse son retour sur une grille de F1. **F1**





RENAULT RE50 : fiche technique

Moteur	1,5-litre EF4 V6 turbo	Empattement	2,68 m
Puissance	750 ch	Poids	540 kg
Régime maxi	11,500 t/min	Carburant	Elf
Transmission	5 rapports Renault-Hewland	Pneus	Michelin
Turbos	Garrett	Pilotes	Patrick Tambay, Derek Warwick
Suspension	Double triangle, tirant		





Peter Windsor DOCTEUR F1

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

**POUR
UNE FOIS,
OUBLIEZ LES
CHIFFRES.
CERTAINS
GP SONT
VITAUX POUR
LA F1 – AVEC
EUX, VOUS
EN AVEZ
POUR VOTRE
ARGENT !**

Adelaide a cessé d'accueillir le GP d'Australie en 1995. Depuis, 17 ont eu lieu à Melbourne.

Une nouvelle saison démarre. Pour le moment, on ne parle que de l'Australie où le ciel – comme c'est souvent le cas dans le pays où l'on peut observer la constellation de la Croix du Sud – est la limite littérale et métaphorique. Même Marussia et Caterham sembleront suffisamment fringants pour gagner, si pures lorsqu'elles prendront place dans le paddock de l'Albert Park. Un sourire barrera le visage de chacun à Melbourne ; après tout, la F1 est l'événement le plus important de la ville. Le monde paraîtra totalement différent dans quelques jours : les Grands Prix d'Australie et de Malaisie auront fait leurs victimes et les comptes, pas vraiment d'apothicaire, seront tenus.

Vous savez ce qu'il en est : « *Le GP d'Australie 2013 engloutira \$34 millions qui sortiront des poches des contribuables de l'état de Victoria* » pour reprendre une édition récente du très influent quotidien de Melbourne, le *Herald Sun*. « *C'est une inflation considérable par rapport à 2012,* » ajoute-t-il, « *lorsque les droits qui devaient être versés aux patrons du sport étaient de \$32,5 millions, les contribuables de l'état de Victoria subvenaient aux besoins de cet événement et les autres frais de construction et de remodelage du circuit de l'Albert Park étaient inclus.* »

Tout ceci est probablement vrai. Même si le contenu des contrats qui lient les circuits à la FOM ne filtre jamais. À mon avis, les propos les plus sérieux de l'article auquel je fais référence sont l'œuvre de la Ministre du Tourisme et des Événements Majeurs du gouvernement de l'état de Victoria, Louise Asher : « *Le Grand Prix est un événement fantastique mais il pèse trop lourd dans le budget des contribuables,* »

a déclaré Asher. « *Mon rôle est de diminuer le coût d'accueil d'un Grand Prix. Ma responsabilité de Ministre sera d'évaluer ce qui est le plus profitable pour les contribuables. Je m'assoierai à la table des négociations en toute bonne foi, pour avoir une véritable discus-*

sion de fond sur le fait que Melbourne doit conserver ou non son Grand Prix. »

Tout est relatif, bien sûr, et tout est sujet à appréciation de la valeur marchande, mais ça me semble très raisonnable. Pour aller plus loin, je pense qu'il serait illogique de perdre le Grand Prix d'Australie pour une inflation de 5 % ou pour des coûts cachés qui brisent la cote de sympathie de l'événement auprès des habitants. Je pense que certains pays appartiennent au calendrier de la Formule 1 et que l'Australie est l'un d'eux. Le sport automobile a un long et riche héritage et c'est un pays que la plupart des gens adorent visiter. Les organisateurs du Grand Prix d'Australie tentent d'offrir au public des distractions non-stop du jeudi au dimanche soir. Cette course pourrait retourner à Adélaïde si les finances entrent dans un cycle (après tout, on a récemment découvert du pétrole dans le sud de l'Australie!) mais si la F1 négocie la sortie du GP d'Australie de son calendrier – alors que le nouveau contrat repose sur un investissement de \$35 millions – alors la perte serait incalculable pour l'industrie de la F1. Oui, les propriétaires d'écurie seraient heureux car de l'argent frais coulerait à flot d'autres sites situés au milieu de nulle part. Non, ce ne serait pas nécessairement bénéfique pour la F1.

Nous tenons pour acquis le fait que le GP de France ne figurera pas au calendrier 2013. L'hexagone a disparu du radar de la F1 depuis un moment et bien des acteurs de la F1 moderne sont insensibles aux charmes de Magny-Cours (l'hôtellerie de qualité est famélique et trop éloignée du circuit. Personnellement, j'aime Magny-Cours, mais le sujet

"Il serait illogique de perdre le GP d'Australie pour une inflation de 5 % ou pour des coûts cachés."

est tellement vaste qu'il pourrait faire l'objet d'une autre colonne...). « *Il n'y a pas d'argent,* » disent-ils lorsqu'on évoque le sujet. « *À la place, nous irons en Corée.* » Je parie que la France a l'argent mais les gens ne souhaitent pas que le pays consacre le temps, l'énergie et l'argent que nécessite la F1. Accueillir un Grand Prix de France aujourd'hui – à une époque où l'ancien système de financement est dépassé – reviendrait à reconnaître que la France a été un pivot dans l'histoire de notre sport et à capitaliser sur cet héri-



Albert Park : "Certains pays appartiennent au calendrier F1, et l'Australie est l'un d'eux..."



tage par de gigantesques campagnes de promotion et de publicité en faveur de la F1. L'économie Écossaise n'est pas un puit sans fond pour les événements sportifs internationaux mais le monde du golf n'envisagerait jamais de ne pas prendre régulièrement ses quartiers dans le berceau de son sport.

Il en va de même avec la France – Renault et au moins trois pilotes sont également en F1, ce n'est pas comme s'il n'y avait aucun tremplin.

Qui peut affirmer que nous n'aurions pas augmenté les revenus totaux de la F1 si, ces dernières années, nous avions organisé un Grand Prix de France bien orchestré, dynamisé par une publicité *ad hoc* – même si le pays aurait bénéficié d'un rabais sur les droits à verser à la FOM ? N'est-ce pas pour cette raison que les clauses confidentielles ont été inventées à l'origine – pour assurer que les droits d'une course ou l'autre soient tenus secrets ?

Mais je m'égare : alors que l'Australie attire tous les projecteurs de la F1, j'espère que nous trouverons le juste équilibre pour que son Grand Prix soit pérenne. Dans un monde parfait, c'est un schéma que l'on reproduirait : plus de Melbourne, plus d'argent. Dans le monde réel, ça peut vouloir dire qu'il faut réduire les coûts et donc les droits d'inscription au calendrier. La règle du contrôle des coûts de la F1 ne serait-elle pas une coquille vide si elle ne péné-

trait pas toute l'industrie du sport et pas seulement le budget des écuries ? Si une équipe coupe une partie de son budget, pourquoi ne pas reporter cette économie sur un autre pan du sport ? Je dis cela en frissonnant et en repensant à ce qui a transpiré d'Indianapolis il y a quelques années. « *C'est pour cette petite somme d'argent qu'ils se chaillaient ?* » avait questionné le commanditaire d'une écurie F1 après que la course soit sabrée. « *S'ils nous en avaient touché deux mots, on aurait mis la main à la poche pour combler le trou...* » 

La F1 n'a plus été vue à Magny-Cours depuis 2008. Et si Melbourne subissait le même sort ?



PHOTOS : STEVEN TEE/LAT - ARCHIVES LAT

Découvrez page 46 pourquoi Peter pense que Lewis Hamilton peut gagner le titre 2013 avec Mercedes →



VALTTERI BOTTAS

LE DÉBUTANT

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

MA LONGUE ROUTE VERS LA F1

Étant donné qu'il s'agit de ma première chronique de ma première année de F1, je me suis dit que je devrais commencer par vous raconter comment j'ai accédé à la F1. Il faut remonter aux tous débuts : j'avais six ans et je vivais en Finlande. Un jour, mon père et moi avons vu par hasard une publicité pour une course de karting. Nous avons mené notre enquête...

Jusqu'à ce jour, tout ce que j'avais fait, c'était du football et du hockey sur glace. Lorsque nous sommes arrivés sur cette piste de karting, à Lahti, non loin de chez moi, j'ai subitement été envahi : les karts étaient très cool et j'ai harcelé mon père jusqu'à ce que j'aie une chance de faire un tour.

Mon père a toujours été intéressé par la F1 et il regardait les courses à la télévision quand il y avait Keke Rosberg puis Mika Häkkinen. Après avoir assisté à cette première course de karting, il n'était pas très chaud pour que je me lance dans le grand bain ; il me disait que c'était dangereux et onéreux. Jour après jour, je suis revenu à la charge et on est finalement retournés sur la piste. Malheureusement, à six ans donc, j'étais trop petit pour n'importe quel kart et je n'ai pas été autorisé à en piloter un. Mon grand-père m'a dit que si je voulais grandir, je devais manger plus de porridge... J'en ai pris tous les matins, juste pour être assez grand pour piloter un kart.

J'ai finalement eu ma chance et j'ai instantanément su que c'était mon dada. Quasiment tous les jours après l'école, et après que mon père eût terminé son travail, j'allais au circuit, qu'il pleuve ou qu'il neige.

Les deux premières années, notre budget était maigre.

"Mon grand-père m'a dit que pour grandir, je devais manger plus de porridge. J'en ai pris tous les matins, juste afin d'être assez grand pour piloter un kart."

Mon kart n'était pas une première main et on ne faisait que des courses locales. Ce n'était pas trop cher ni trop sérieux mais papa a fait tout ce qu'il a pu pour qu'on continue. Il dirigeait une agence de nettoyage et une fois que j'ai commencé à avoir des résultats, j'ai reçu un coup de main financier de petites entreprises du coin. J'ai remporté mon premier championnat finlandais en 2004 et c'est à cette époque que mon sponsor principal, Wihuri, m'a rejoint. Il est toujours avec moi !

La première fois que j'ai piloté un kart coïncide avec mon premier rêve de F1. Mais ça n'est vraiment devenu du sérieux qu'en 2008. J'avais 19 ans et j'ai obtenu de bons résultats en Finlande et en Europe. C'est à ce moment que tout a commencé à marcher selon mes plans.

Après mes années de Formule Renault et de F3, j'ai vraiment commencé à progresser en tant que pilote. En 2009, Williams cherchait un nouveau pilote essayeur et m'a donné rendez-vous à l'usine. J'ai fait un test dans le simulateur et j'ai également passé un examen écrit pour déterminer ma connaissance de l'aspect technique de la F1. L'écurie a discuté avec pas mal de pilotes et apparemment, je lui ai fait une bonne impression. Elle m'a donc choisi. Je suis avec Williams depuis quelques années et

l'usine est comme une seconde résidence pour moi. J'habite juste à côté de Grove, je connais beaucoup de gens et c'est un gros avantage pour un rookie de savoir comment tout fonctionne. L'année dernière, j'ai participé aux essais des jeunes pilotes ainsi qu'à 15 séances d'essais libres et je suis probablement aussi bien préparé qu'un débutant peut l'être.

Je passe également beaucoup de temps dans le simulateur et je m'entraîne physiquement. C'est un travail exigeant et je suis dans la meilleure condition physique que je l'ai jamais été. J'ai couru dans la neige, en Finlande, et j'ai même participé à une compétition longue de 10 km la veille du Jour de l'An. J'ai terminé 25e sur 260.

J'ai le sentiment d'avoir fait tout ce qui était en mon pouvoir pour être prêt pour cette saison, à la fois mentalement et physiquement. Je suis très excité à l'idée de monter dans l'auto et de courir mais je me concentre sur mon travail. Mes débuts en Australie seront un grand événement pour moi, mais j'ai hâte d'y être et j'essaie de ne pas trop penser au fait d'être un néophyte...

"La première fois que j'ai piloté un kart coïncide avec mon premier rêve de F1."



PORTRAIT : GLENN DUNBAR/LAT



**EXCLUSIVE
DRIVE**

LUXURY, SPORTS CAR AND TEST DRIVE

**Vendredi 22 et samedi 23 mars 2013
Le Mans - Circuit Bugatti**

Édition 2013

2 JOURNÉES EXCLUSIVES DÉDIÉES À LA PASSION AUTOMOBILE

Exposition automobile : Supercars, GT, Sportives, Compétition et Classic

Sessions de roulage gentlemen drivers

Essais automobiles avec nos partenaires

*Vous êtes passionnés, gentlemen drivers,
propriétaires, collectionneurs d'automobiles :*

**Inscrivez-vous sur notre site,
www.exclusivedrive.fr**

LE GUIDE DE LA SAISON F1 2013

La Formule 1 entame une année de transition avec un règlement stable et un resserrement attendu (ou espéré !) des performances. Présentation...

RED BULL p. 24

Comment battre Seb Vettel ?

Plus La fiche de l'équipe p. 72

FERRARI p. 30

Fernando Alonso en n°10 ?

Plus La fiche de l'équipe p. 73

McLAREN p. 36

Button, seul maître à bord...

Plus La fiche de l'équipe p. 74

LOTUS p. 42

À la découverte du vrai Kimi Räikkönen, avec son attaché de presse de la période WRC

Plus La fiche de l'équipe p. 75

MERCEDES p. 46

Peter Windsor explique pourquoi il pense que Lewis Hamilton peut gagner le titre dès cette année

Plus La fiche de l'équipe p. 76

SAUBER p. 52

Nico Hülkenberg et Esteban Gutiérrez face à vos questions

Plus La fiche de l'équipe p. 77

FORCE INDIA p. 56

Rencontre avec Paul di Resta le jour du lancement de la voiture

Plus La fiche de l'équipe p. 78

WILLIAMS p. 60

Exclusivité *F1 Racing* Sir Frank et sa fille Claire interviewés ensemble pour la première fois

Plus La fiche de l'équipe p. 79

TORO ROSSO p. 66

Daniel Ricciardo révèle pourquoi il est si motivé cette année...

Plus La fiche de l'équipe p. 80

CATERHAM p. 68

Charles vise le Pic de performance

Plus La fiche de l'équipe p. 81

MARUSSIA p. 70

Petite conversation avec l'un des nouveaux venus : Max Chilton

Plus La fiche de l'équipe p. 82

CIRCUITS p. 83

La tournée des 20 (pardon... 19) étapes de cette 64e saison de F1



PHOTO : ADRIAN MYERS



ADAPTATION RICHARD FAUX

VLADIMIR RYS/BONGARTS/GETTY IMAGES



Récapitulons : Sebastian Vettel est le champion du monde 2012. Il n'est pas inutile de le rappeler, après trois mois d'hiver durant lesquels on n'a eu d'yeux que pour Fernando Alonso. La F1 se soucie rarement des exploits du perdant, mais la saison dernière, ceux d'Alonso ont fini par faire de l'ombre à Vettel, désormais le plus jeune

triple champion du monde de l'histoire de la F1. D'accord, Alonso s'est battu jusqu'au bout et a compensé les insuffisances de sa machine grâce à son talent et une redoutable pugnacité. D'accord, dans la victoire comme dans la défaite, il est resté le meneur de son équipe

L'HOMME À ABATTRE

en sachant tirer parti des résultats et des échecs. Mais Sebastian en a fait tout autant. Il a remporté le titre à la volée en 2010, dominé la saison en 2011, fait encore mieux en 2012, connaissant enfin son heure de gloire.

Après trois titres mondiaux d'affilée, Sebastian Vettel est décidément l'homme à abattre de la F1. Alors, comment trouver un point faible dans cet ensemble parfait entre l'équipe et le pilote ? *F1 Racing* mène l'enquête...

TEXTE MATT YOUSON
ET ANTHONY ROWLINSON

Vettel a atteint une parfaite symbiose avec Red Bull, et il est difficile d'imaginer l'un sans l'autre. Clark/Lotus, Senna/McLaren, Schumacher/Ferrari... Aujourd'hui, le duo Vettel/Red Bull est entré dans la légende de la F1. Tout cela est plutôt intimidant pour ceux qui l'affronteront cette année – Button, Hamilton, Alonso, Webber et compagnie... Tous seront à l'affût de la moindre faiblesse. Seulement voilà : le succès, la confiance en soi et l'expérience ayant renforcé l'invincibilité de ce pilote à

l'immense talent, les zones de vulnérabilité sont de plus en plus difficiles à dénicher. Mais en regardant bien, on peut encore en trouver : *F1 Racing* a mené son enquête auprès des personnes qui ont travaillé avec lui de très près. →

ATTAQUE N°1 IL N'EST PAS ENCORE COMPLÈTEMENT MÛR



Certains, comme Jacques Villeneuve, ont critiqué Vettel par le passé pour sa tendance à faire des caprices quand tout ne va pas comme il veut. De fait, en 2010, sous la pression extrême de Mark Webber et sur une Red Bull rapide mais fragile.

Lorsque le schisme survint au sein de l'équipe à cause du statut de "chouchou" conféré à Vettel par Helmut Marko, l'équipe et le pilote se trouverent affaiblis. Vettel finit par s'imposer en fin de saison à Abou Dhabi, tandis qu'Alonso et Webber lâchaient l'affaire. Cette tension interne subsiste, comme on a pu le constater lorsque Marko, lors d'une interview, s'emporta violemment contre Webber, une attitude qui provoqua une réplique cinglante de l'Australien.

Seb et Red Bull sont sortis endurcis et plus avisés d'une saison 2012 surchauffée contre Alonso, Ferrari et les McLaren de Button et Hamilton, souvent plus rapides. Cependant, Seb a encore beaucoup à apprendre, comme nous l'a confié un de ses critiques les plus sévères (qui est aussi un de ses plus grands fans), Guillaume Rocquelin, dit "Rocky", devenu l'ingénieur de course de Vettel quand celui-ci, à 21 ans, a avoir quitté Toro Rosso pour Red Bull. « Je pense qu'il est au top pour ce qui est de la vitesse pure, mais dans les autres domaines, il peut encore s'améliorer pas mal, nous explique Rocky. La patience, la maturité, la capacité à laisser la voiture faire le travail pour lui, toutes ces choses viendront avec l'âge et l'expérience. »

Avant de devenir l'ingénieur de Seb, Rocquelin a été celui de David Coulthard. Chez BMW et Toro Rosso, on voyait Vettel comme un pilote très solide, mais Rocky le trouva fort inexpérimenté par rapport au Britannique, un vieux briscard qui savait ce qu'il voulait. « Avec Sebastian, en 2009, tout était plus vague, poursuit-il. Il ne savait pas exactement quels réglages ou quelle interface allait convenir à son style. Et en plus, il n'avait pas le charisme de David dans ses rapports avec la presse, la FIA et les autres pilotes – il a donc fallu travailler ça aussi. »

Après quatre années en F1, 25 victoires et trois titres, on pourrait croire que Vettel a mûri dans ses relations de travail. Rocquelin reconnaît que c'est le cas dans ses relations extérieures, mais au sein de l'équipe, peu de choses ont changé. « C'est très bien, d'ailleurs, précise-t-il. J' imagine que si Seb débarquait dans une autre équipe, ses nouveaux collaborateurs verraient en lui un multiple champion du monde et ce serait la base de leur relation. Nous, on ne le voit pas comme ça : à nos yeux, c'est encore un jeune pilote issu du programme junior de Red Bull. »

COMMENT EXPLOITER CELA ?

Dans le passé, lors de l'affrontement Lauda/Prost en 1984 par exemple, un pilote expérimenté pouvait espérer surpasser un rival plus jeune et plus rapide en utilisant tous ses trucs pour le battre en vitesse pure. Nous l'avons vu l'an dernier avec Alonso, qui a gagné trois fois (dont deux en créant la surprise) et a réussi, le reste du temps, à faire 11 podiums malgré une mauvaise place au départ, restant ainsi dans la course pour le titre jusqu'au bout. Mais contrairement à 1984, c'est le plus jeune pilote qui l'a emporté. Chaque victoire renforce encore son sentiment d'invincibilité. Vettel, ne l'oublions pas, est désormais triple champion du monde, et Alonso "seulement" double champion.

ATTAQUE N°2 NE PAS LE LAISSER DOUBLER



Certains prétendent que Vettel ne dépasse pas bien, soi-disant qu'il ne gagne qu'en partant en tête. Cette critique remonte à 2010, où il a provoqué quelques collisions importantes en tentant de dépasser Webber en Turquie et Button à Spa. Mais il n'y a rien eu de semblable depuis, et à Monza 2011, au 5e tour au niveau de la Curva Grande, le jeune Allemand a tenté sur Alonso une attaque qu'aucun des deux hommes n'oubliera de sitôt. Deux roues gauches dans l'herbe, un petit coup sec, un nuage de poussière et c'est passé : culotté, courageux et fructueux. On a assisté en 2012 à toute une série de dépassements incroyables qui ont assuré son triomphe. À Abou Dhabi et au Brésil, Vettel a dû remonter dans le peloton pour s'assurer des points essentiels pour le titre. À Interlagos, après son tête-à-queue, on le croyait perdu, mais sa remontée de la 22e place à la 6e – avec un petit coup de pouce de Schumacher – est le type de retour dont les passionnés se souviendront avec émotion quand il sera trop vieux pour piloter (étrange pensée !).

Guillaume Rocquelin avoue que les victoires faciles ont été plus satisfaisantes, mais pour Vettel, l'inverse est vrai aussi. « En tant qu'ingénieur, on aime voir la voiture partir en pole et prendre le large, mais Seb adore partir de l'arrière. Il sait qu'on ne sera pas sur son dos, à lui dire d'être prudent, qu'il devra faire chaque tour comme en qualification. Les objectifs sont plus simples, car quand on mène avec 20 secondes d'avance, que fait-on ? On gamberge, on laisse son esprit vagabonder et faire des erreurs. Certaines de nos meilleures courses sont justement de l'autre type : Monza il y a trois ans, où on a fini 4e mais avec un seul train de pneus en course, Spa 2012, 12e au redémarrage pour finir 2e après un seul arrêt, Abou Dhabi, où il est parti depuis l'allée des stands pour finir sur



le podium... Du point de vue du pilote, ce sont les meilleures. » Rocky conclut : « Aux gens qui disent qu'il ne sait gagner qu'en partant de la pole, je dirais qu'il serait plus rapide encore si on ne le retenait pas. Sa vitesse se révèle dans ces courses où, pour une raison ou une autre, il est derrière et il se lâche. Quand il pousse à chaque tour, il montre vraiment ce qu'il est capable de faire. »

COMMENT EXPLOITER CELA ?

La meilleure façon de maintenir Vettel derrière soi est de le battre en qualif, mais ce n'est pas chose facile compte tenu de ses temps au tour dans une voiture de plus en plus adaptée à son style. Et même pour ceux qui y arrivent, rien ne prouve qu'il ne les passera pas. Sa plongée sur Button au 52^e tour à Abou Dhabi l'an dernier était tout simplement parfaite.

COMMENT EXPLOITER CELA ?

À l'heure actuelle, c'est très difficile. Vettel étant quasi certain de rester chez RBR jusqu'à fin 2016, avec un Adrian Newey plus établi que jamais, le duo Vettel-Newey est une valeur sûre. Le chamboulement de 2014 pourrait offrir à leurs rivaux une occasion de compter sur d'éventuels tâtonnements de la part de Newey et sa bande. Mais comme on l'a vu par le passé, quelle que soit la modification du règlement, Newey saura toujours trouver le moyen de l'exploiter.

ATTAQUE N°4 IL N'EST PAS INGÉNIEUR



Ricardo Adami, ingénieur de course chez Toro Rosso, se rappelle que Vettel avait le talent brut mais pas la connaissance technique pour exprimer son maximum. « On lui a expliqué comment la voiture se comporte et comment les pneus réagissent aux changements de réglage, nous dit Adami. Il a appris à dominer une voiture et à l'adapter à son pilotage, particulièrement à son freinage et à sa capacité à tolérer un plus grand survirage que la normale. Il avait aussi une sensibilité et une perception de la voiture particulièrement bonnes en cas de météo instable. Au bout de six mois, il était capable de nous dire ce dont il avait besoin. »

Ces bases analytiques acquises chez Toro Rosso lui ont servi chez Red Bull, particulièrement durant les deux années en gommes Pirelli. Il a accompli de plus longs relais que ses rivaux et il a le chic pour maintenir ses pneus dans les bonnes températures en qualification. Il a dompté les Pirelli plus vite que Webber, ce qui lui a permis de se placer en tête dès le début de la saison 2011.

Rocquelin pense que sa formation initiale chez STR a donné à Vettel un goût pour la mécanique : « Il est clair qu'il aime ce boulot, commente-t-il, parce que c'est une façon d'échapper à ses obligations extérieures. Je pense que →

ATTAQUE N°3 IL LUI FAUT UNE VOITURE AU TOP



Beaucoup de ses détracteurs disent que Vettel gagne parce qu'il pilote une F1 conçue par Adrian Newey. Même Alonso, dans un morceau classique de guerre psychologique, déclara l'an dernier lors du GP d'Inde : « Quand on avait des voitures similaires à celles des autres, on était en tête du championnat. Maintenant, on se bat contre une voiture de Newey. »

Bon, d'accord, mais comme Räikkönen ou Häkkinen l'ont prouvé avant lui chez McLaren, ce n'est pas n'importe quel pilote qui arrive à tirer le meilleur parti d'une machine signée Newey. La première victoire de Vettel, pour Toro Rosso à Monza en 2008, a eu lieu au volant d'une voiture qui, bien que conçue par Newey, était loin d'être au top. Pour ses détracteurs, cette victoire de Vettel était due à un réglage pour le mouillé que personne n'avait envisagé.

Giorgio Ascanelli, à l'époque directeur technique de STR, regimbe à cette affirmation : « Ce n'était pas nous, c'était Sebastian, raconte-t-il. Nous, on lui avait juste offert une voiture fiable. Il a fait une course d'anthologie après une qualification magistrale au volant d'une voiture réglée pour le sec. Sur le mouillé, c'est lui le plus rapide. » Selon Ascanelli, il est trop simpliste d'affirmer que tout tient à la machine avec Seb. Lors de sa première course pour STR, en Hongrie en 2007, Seb avoua une erreur : « Après les qualifications, il nous a dit qu'il avait fait une erreur, ce qui faisait plaisir, tant les pilotes ont l'excuse facile. Comme le disait Jackie Stewart, j'aime entendre "Je ne sais pas" ou "J'ai fait une erreur". Au moins, ça montre que Vettel est un pilote capable de reconnaître ses limites ».



le succès lui donne envie de passer du temps avec nous et de comprendre sa voiture. Et ça le rendra encore plus fort à l'avenir. »

COMMENT EXPLOITER CELA ?

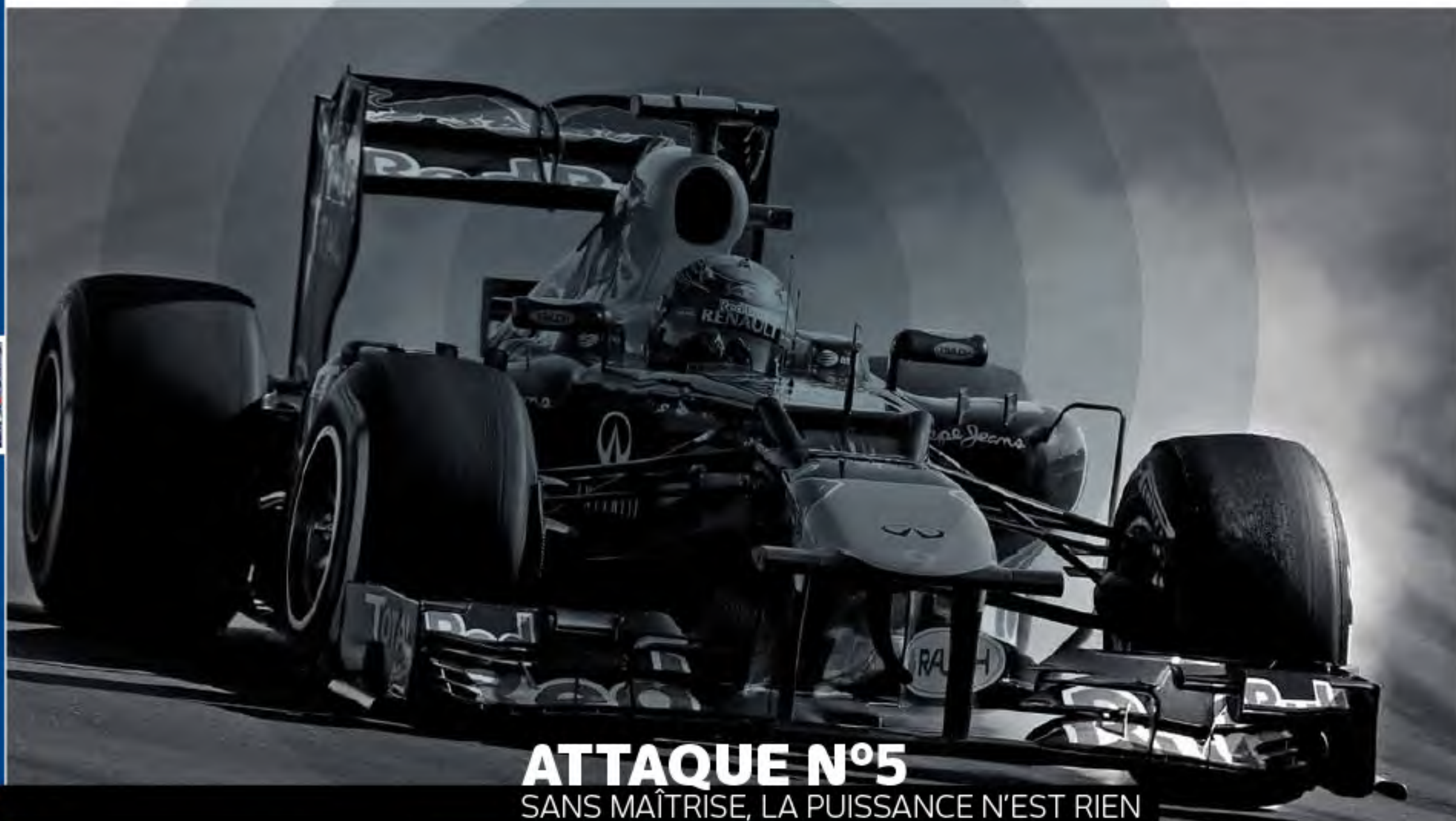
L'époque des pilotes-ingénieurs tels Bruce McLaren ou Dan Gurney, capables de comprendre les limites d'une machine et de trouver des solutions d'ingénieur pour améliorer les performances, est décidément révolue.

Mais au cas (peu probable) où la RB9 serait loupée, le

meilleur viendrait sans doute du fait qu'Alonso a l'expérience d'aider une équipe à affronter l'adversité et les changements techniques. Avec une voiture un peu plus performante, Alonso aurait été champion du monde 2012 et d'après ce qu'on sait pour l'instant, la F138 n'aurait aucun des défauts des précédentes.



Vettel avec son plus grand supporter et... critique, son ingénieur de course Guillaume Rocquelin.



ATTAQUE N°5

SANS MAÎTRISE, LA PUISSANCE N'EST RIEN

“Je lui fais des reproches après la course mais ce n'est pas nouveau. Il est du genre pénible !”
Guillaume Rocquelin

Rocquelin oppose la capacité de Vettel à prendre soin de sa voiture et sa hargne à être le plus rapide en piste. « *Sebastian est très fort pour maîtriser ses pneus, reconnaît Guillaume. Il ne bloque pas ses roues avant au freinage et ne fait pas cirer ses pneus en accélération. Il sait aller "lentement" tout en maintenant son avance et sans user ses pneus, afin de les garder un tour ou deux de plus.* »

L'ingénieur français loue l'aptitude de Vettel à prendre soin de sa voiture et à choyer ses gommes : « *Quand sortir de la trajectoire fait risquer une crevaison, il sait perdre deux dixièmes dans un virage pour l'éviter, même en qualification. Il prendra le risque en Q3 pour ne pas laisser deux dixièmes aux autres, mais il ne le fera pas si ce n'est pas nécessaire. Les 20 derniers tours d'une course, il cesse de prendre les bordures s'il a de l'avance et demande toujours s'il peut baisser le régime moteur. Il sait ce qu'il fait.* »

Et pourtant, on entend souvent l'ingénieur tenter à la radio de le retenir dans les derniers tours. « *Je lui fais des reproches après la course parce qu'il lui arrive de faire des choses que je n'apprécie pas, explique Rocky. Et c'est un peu bête. Si cela fut plus évident en 2012, c'est juste parce qu'on entend ce qu'on veut, mais c'est comme ça depuis toujours. Il est du genre pénible, quoi.* »

COMMENT EXPLOITER CELA ?

Imaginez, lors du dernier tour du GP du Brésil 2013, un pilote en 2e position, quatre secondes derrière Vettel en tête. Si Seb gagne, à lui le quatrième titre – mais c'est impératif s'il veut devancer l'autre prétendant. Sachant que Vettel est, d'instinct, toujours prêt à tenter le tout pour le tout, son concurrent pourrait-il mettre la pression depuis l'arrière et le forcer à l'erreur ? Ce serait du jamais vu, mais quelle magnifique apothéose cela ferait ! **F1**



2013 FORMULA 1 SINGAPORE GRAND PRIX

BILLETS EARLY BIRD

DISPONIBLES À LA VENTE
PROFITEZ DE RABAIS JUSQU'À 30%

15 PERSONNES AYANT ACHETÉ UN BILLET EARLY BIRD SERONT TIRÉES AU SORT ET REMPORTEURONT UN PASS POUR ASSISTER À UNE SESSION DE DÉDICACES EXCLUSIVE EN COMPAGNIE DES PILOTES

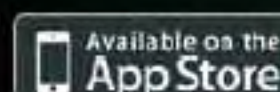
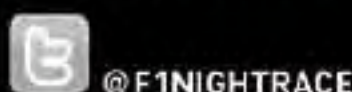
SINGAPOUR

CIRCUIT URBAIN DE MARINA BAY
20.21.22 SEPT 2013
3 JOURS DE COURSES NON STOP

RÉSERVATIONS EN LIGNE :
WWW.SINGAPOREGP.SG

RÉSERVATIONS
PAR TÉLÉPHONE :
+65 6738 6738

SUPPORTED BY





ALBERTO
ASCARI
1952, 1953



JUAN MANUEL
FANGIO
1956



MIKE
HAWTHORN
1958



PHIL
HILL
1961



JOHN
SURTEES
1964

ALONSO

PUISSANCE DIX ?

L'éclat de Fernando Alonso et l'aura qu'il dégage parmi ses pairs ne font pas débat. Mais peut-il rencontrer sa destinée et devenir le dixième champion du monde de Ferrari ?

TEXTE RICHARD WILLIAMS



NIKI LAUDA
1975, 1977

JODY SCHECKTER
1979

MICHAEL SCHUMACHER
2000-04

KIMI RÄIKKÖNEN
2007

FERNANDO ALONSO
2013 ?

« **Je me demande** de temps en temps qui fut le plus grand pilote de tous les temps, a avoué un jour Enzo Ferrari, mais j'ai bien peur que ce soit une question sans réponse. Il est impossible de comparer des pilotes qui ont couru à des époques différentes, sur des routes et des circuits différents et dans des circonstances et des conditions qui varient du tout au tout. Aucun d'entre eux ne peut être jugé en toute justice si on le sort de son propre contexte. » Mais parce qu'il s'appelait Enzo Ferrari, il a porté ce jugement et a nommé Tazio Nuvolari, une star de la Scuderia dans les années trente, ainsi que Stirling Moss.

Fernando Alonso le sait bien, tout homme qui se glisse dans le cockpit d'une Ferrari F1 doit s'attendre à être jugé et comparé aux grandes gloires du passé. Peut-il figurer dans la galerie de champions ouverte par Alberto Ascari en 1952, qui compte également Juan Manuel Fangio, Mike Hawthorn, Phil Hill, John Surtees, Niki Lauda, Jody Scheckter, Michael Schumacher et Kimi Räikkönen, devenu en 2007 le dernier champion du monde pour le compte de Ferrari ? Ou restera-t-il l'une de ces stars arrivées à Maranello le cœur gonflé d'espoir et d'optimisme mais qui, pour une raison ou une autre, n'ont jamais réussi à satisfaire les exigences de la Scuderia ?

Alonso pourrait devenir le dixième homme à remporter un titre de champion du monde au volant d'une Ferrari. Mais, et c'est une chance pour lui, l'histoire démontre qu'un pilote ne doit pas nécessairement être couronné pour susciter le respect de l'armée des fans du *cavalino rampante*. Parmi ses prédécesseurs, le pilote dont la mémoire est le plus adulée par les plus anciens admirateurs de l'écurie n'a jamais conquis le

titre mondial. Le charisme de Gilles Villeneuve a poussé Enzo Ferrari, qui était avare de compliments envers ses pilotes, à chérir le Québécois même lorsqu'il faisait de la charpie des monoplaces frappées du logo du cheval cabré.

« Avec la capacité qu'il avait à ruiner les boîtes de vitesses, les embrayages et les freins, a écrit Ferrari dans ses mémoires, il nous a appris ce qui devait être fait pour permettre à un pilote de se défendre dans des moments imprévisibles. Je l'aimais. »

Les temps ont changé et Alonso n'a plus besoin de démolir sa machine pour démontrer quelles sont ses limites. La télémétrie s'en charge pour lui. Mais le Commendatore l'aurait-il aimé comme il a aimé Villeneuve, ou lui aurait-il refusé son admiration comme il l'a fait pour Ascari, Fangio, Hawthorn, Hill et Lauda ?

Comme tout un chacun, avant de se faire une opinion, Enzo Ferrari aurait regardé plus loin que les statistiques récentes. Cinq années vierges de titre, aux yeux du monde extérieur, ça peut s'appeler un échec, surtout lorsqu'un salaire de 30 millions d'euros entre dans l'équation. Mais un large panel d'observateurs avertis – qui incluait Damon Hill, Johnny Herbert et Murray Walker – a désigné Fernando Alonso Homme de l'année 2012 dans le numéro de janvier de votre magazine préféré. Et dans un sondage effectué par l'hebdomadaire britannique *Autosport* auprès des patrons d'écurie, l'Espagnol a été élu meilleur pilote de l'année avec une avance substantielle sur Sebastian Vettel qui est pourtant devenu le plus jeune triple champion du monde de l'histoire. Huit de ces 12 patrons ont fait d'Alonso leur n°1. C'est bien la preuve de la →



reconnaissance d'une certitude partagée par le plus grand nombre : en ne concédant que quatre points à Vettel, Alonso a passé 2012 à compenser les carences de sa monoplace. Le message que Fernando a adressé à ses fans, en fin d'année, était simple et optimiste : « *Je donne à la saison une note de 10/10. Je ne changerais rien de ce qu'a fait l'écurie ; aucune faute, aucun problème mécanique, aucune erreur lors des arrêts aux stands, aucune défaillance dans la stratégie. Malgré une pression maximale, nous avons été plus performants que ce que tout le monde aurait pu imaginer.* »

Alonso est un personnage qui vit pleinement ses émotions, mais il sait désormais taire ses pensées les plus sombres. Il s'est très rapidement adapté à l'environnement unique de la Scuderia, il s'est fait apprécier du personnel de Ferrari en passant du temps avec lui et en montrant qu'il avait un vif intérêt pour son travail. Il a gagné le cœur de l'équipe en utilisant régulièrement le pied-à-terre que Michael Schumacher avait recréé, dans la citadelle de Fiorano, sur le circuit privé de l'écurie – et où Enzo Ferrari lui-même avait une fois pris ses quartiers.

Durant une conversation qui avait eu lieu à Spa en 2010, sa première année en rouge, Fernando avait dit à *F1 Racing* que le titre mondial serait « *la dernière pierre à l'édifice pour conclure idéalement une période de ma vie.* » Mais quoi qu'il se passe, avait-il précisé, il resterait décontracté car Ferrari était toujours en position de gagner : « *J'aurai cette chance pendant bien des années.* »

Quelques jours plus tôt, Bernie Ecclestone avait affirmé dans un propos gratuit qu'Alonso ne ferait jamais aussi bien à Maranello que Michael Schumacher. Mais à 31 ans, le leader de Ferrari n'a aucune raison de penser qu'il n'a pas le temps d'égaliser l'Allemand et ses cinq titres obtenus en 11 saisons – mettons de côté ses 72 victoires.

Comme Schumacher, Alonso est arrivé en Italie avec le sta-

tut que lui confèrent deux couronnes mondiales consécutives. La principale différence est que le puzzle Ferrari de 2010, dont Fernando était une pièce maîtresse, ne peut être comparé à celui dans lequel Schumacher a dû prendre place. Lorsque Ross Brawn et Rory Byrne ont rejoint le commando recruté par Luca di Montezemolo et Jean Todt, avec Gilles Simon à la tête du département moteur, on a tutoyé la perfection. Les dirigeants et les ingénieurs qui ont souhaité la bienvenue à Alonso en 2010 avaient une expertise mais pas la synergie qui a permis à Jean Todt et Ross Brawn de propulser Schumacher au sommet pendant cinq ans.

À ce jour, Alonso a remporté neuf des 58 Grands Prix qu'il a disputés pour Ferrari. Les débuts de Schumacher ont été plus impressionnants : 16 victoires en autant de départs. Mais la direction actuelle de Ferrari ne doit pas oublier que ce n'est pas avant sa cinquième année en rouge que Michael a trôné sur le toit de la F1.

“Je donne 10/10 à cette saison. Je ne changerais rien.”

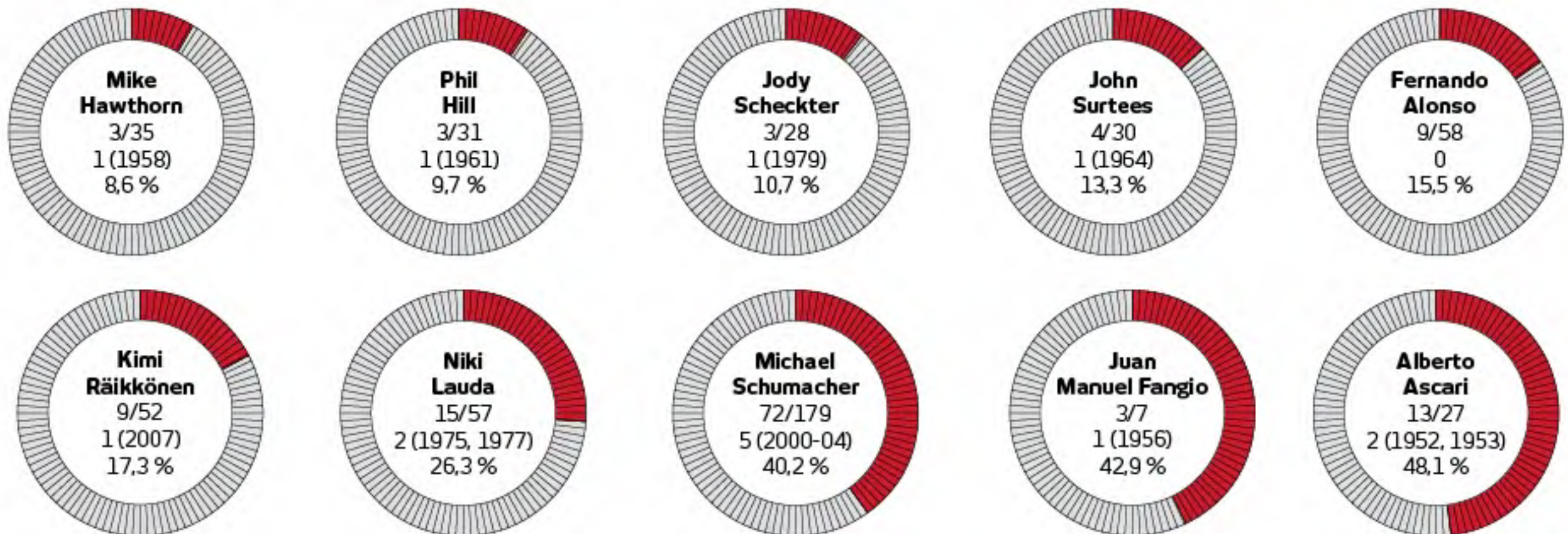
Alonso on 2012

De nombreux incidents ont émaillé les trois premières saisons d'Alonso. À Bahreïn en 2010, il est devenu le cinquième pilote – après Juan Manuel Fangio, Mario Andretti, Nigel Mansell et Kimi Räikkönen – à gagner dès sa première course pour la Scuderia. Quatre autres succès ont suivi avant que, lors de la finale d'Abou Dhabi, une erreur catastrophique des stratèges ne sabote ses chances de battre Vettel au championnat. Cependant, sa victoire d'Hockenheim restera à jamais entachée de la consigne de Rob Smedley, lequel est entré dans les annales de l'infamie : « *Fernando est plus rapide que toi,* » a murmuré Smedley à Felipe Massa, furieux que son pilote soit privé d'une victoire qui aurait tourné la page de son grave accident de 2009.



Comment s'en sort-il face aux neuf champions de Ferrari ?

LÉGENDE
PILOTE
VICTOIRES/GP SUR UNE FERRARI
TITRE(S)
% DE VICTOIRES



En 2011, au cours d'une autre campagne stérile, Alonso a aidé l'écurie à célébrer le 60e anniversaire de sa présence dans le championnat du monde en faisant retentir l'hymne italien en territoire ennemi, à Silverstone, sur ce même circuit où José Froilán González avait offert à Ferrari sa première victoire, en 1951. À Valence, en 2012, Fernando s'est imposé depuis le 11e emplacement de la grille de départ. Seuls quatre pilotes Ferrari – Giancarlo Baghetti, 12e sur la grille à Reims en 1961 ; Nigel Mansell, 12e sur le Hungaroring en 1989 ; Alain Prost, 13e à Mexico en 1990 et Rubens Barrichello, 18e à Hockenheim en 2000 – étaient remontés de plus loin.

Le talent pur d'Alonso est doublé d'une capacité à en faire

usage avec une intelligence vive et en toute circonstance. Ses deux titres acquis avec Renault, en 2005 et 2006, ses 17 victoires et ses 15 podiums consécutifs avec le losange – entre les GP de Turquie 2005 et du Canada 2006 – ont fait du jeune Asturien une figure incontournable du sport. Étrangement, la déception de 2012, marquée par des éclairs de génie avec des victoires signées contre toute attente et des arrivées astucieuses dans les points, obtenues avec patience plus qu'avec rapidité intrinsèque, a renforcé son statut.

Ferrari n'a jamais douté de lui. Il y a deux ans, son contrat originel de trois saisons, qui démarrait donc en 2010, a été étendu jusqu'en 2016. De son côté, Fernando avait l'assu-



rance que la Scuderia plaçait tous ses œufs dans le même panier – le sien : il est l'indiscutable n°1, même si Massa entrevoit enfin le bout du tunnel et permet à Ferrari de lorgner de nouveau sur le titre des constructeurs, comme en 2007/08 lorsque Felipe faisait une belle moisson de victoires.

L'une des caractéristiques qu'Enzo Ferrari aurait appréciées chez Alonso, c'est probablement sa nature impitoyable qui émerge occasionnellement de la façade que le pilote laisse le plus souvent apparaître en public : décontracté et souriant, il aime amuser ses amis avec des tours de cartes. Elle a éclaté au grand jour dans son duel psychologique avec Hamilton,


chez McLaren en 2007, mais aussi lorsqu'il a joué le rôle passif du pilote qui cueille les lauriers grâce à la duperie du crash de son équipier, Nelson Piquet Jr, à Singapour l'année suivante, et enfin quand l'idée même de céder la victoire à Massa, à Hockenheim en 2010, était au-dessus de ses forces.

Chaque petite mutation qui s'est opérée au sein de la Scuderia

avait pour objectif d'optimiser les chances d'Alonso. À la direction technique, Aldo Costa a été remplacé par Pat Fry et Loïc Bigois a été recruté au poste d'aérodynamicien en chef. Il est désormais assisté de Martin Bester, en provenance de McLaren et Williams. Ce domaine crucial du développement a posé des problèmes récurrents à l'équipe ces dernières années. Au point que tout le travail aérodynamique de 2013 se fera dans la soufflerie de Toyota, à Cologne, pendant que celle de Maranello sera entièrement reconstruite. Au cours du traditionnel rassemblement de Ferrari à Madonna di Campiglio, Alonso a dressé un portrait détaillé du travail de Ferrari

dans l'ancienne soufflerie. « Un aileron avant devait nous faire gagner deux dixièmes de seconde, a-t-il exposé. Nous avons continué de le tester et l'avons introduit en course, mais avec lui, on était plus lents ! Parfois, ce qu'on testait en soufflerie n'était pas en adéquation avec le verdict de la piste. Ces dernières saisons, on a donc été constamment un peu en retrait. À partir de 2013, nous espérons que nous serons ceux qui innovent, qu'il y aura une bonne corrélation entre la soufflerie et la piste. »

Il y croit dur comme fer étant donnée la foi qu'il a en l'équipe avec laquelle il a bâti des relations techniques et sentimentales. Après avoir piloté, le matin du GP de Grande-Bretagne 2011, la Tipo 375 qui avait mené Gonzalez à la victoire à Silverstone 60 ans plus tôt, Fernando s'était extrait du cockpit avec cette remarque : « Chaque championnat de Ferrari a pour point de départ cette voiture et Froilán. » Plus tard ce jour-là, célébrant son propre triomphe, il avait expliqué que ses pensées allaient vers les gens qui, à l'usine, sont « les fils et les filles des gens qui ont œuvré ici il y a 60 ans et qui travaillent avec la même passion de la course. »

Le 14 août 2013, Ferrari commémorera le 25e anniversaire de la disparition de son fondateur, l'homme dont le nom symbolise encore l'amour du sport automobile et dont l'âme continue de planer au-dessus de l'écurie. Pour rencontrer sa destinée, Alonso n'aurait pas de réponse plus appropriée que de coiffer la couronne mondiale avec un an d'avance sur l'agenda de Schumacher. Comme il l'a dit à *F1 Racing*, « Ce serait la dernière pierre à l'édifice pour conclure idéalement une période de ma vie » – et prendre place aux côtés des autres immortels de Ferrari. 

Richard Williams est l'ancien chef du service des sports du *Guardian* et l'auteur de *Enzo Ferrari: A Life, The Death of Ayrton Senna, Racers and The Last Road Race*.

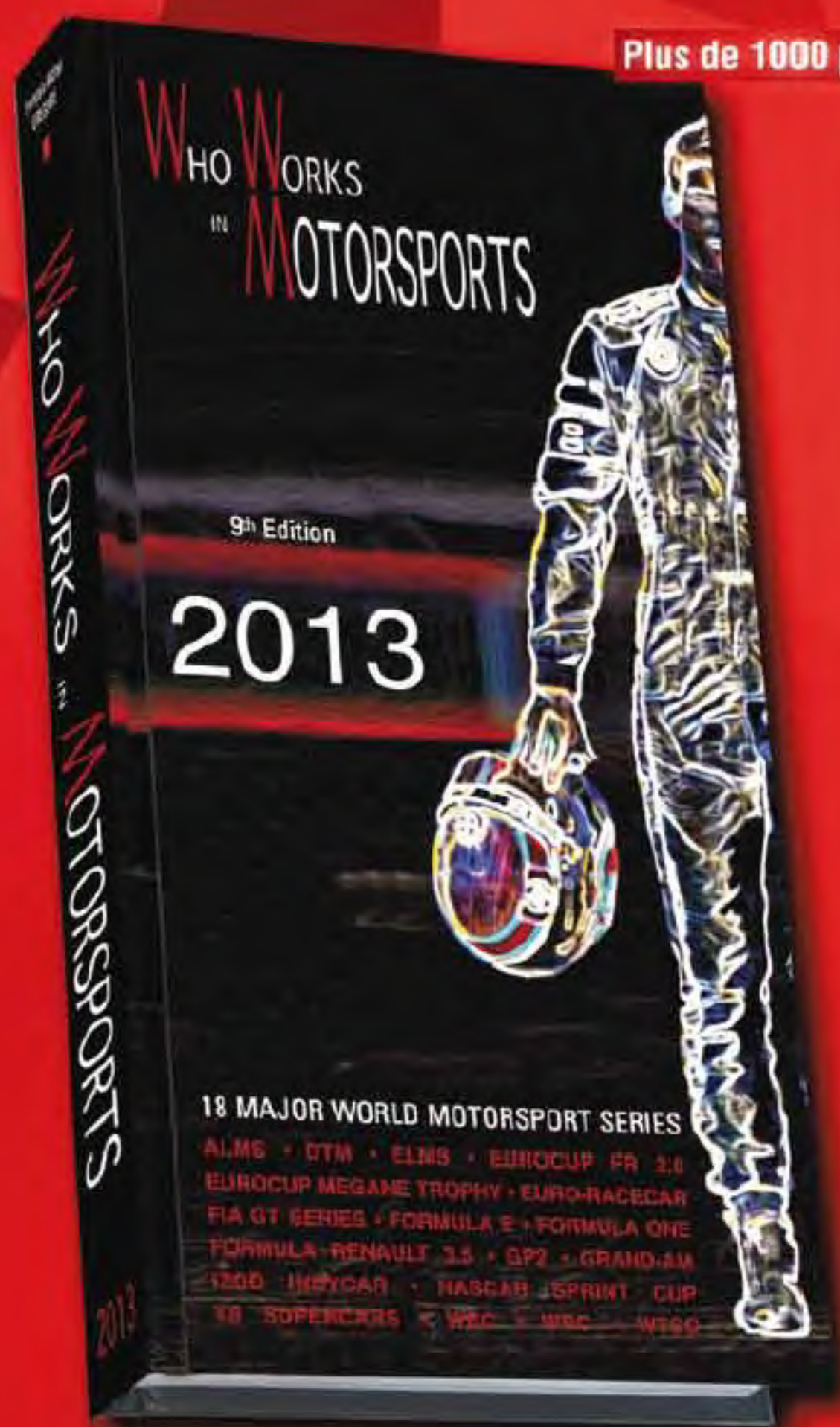
"Ferrari met tous ses œufs dans le panier d'Alonso."



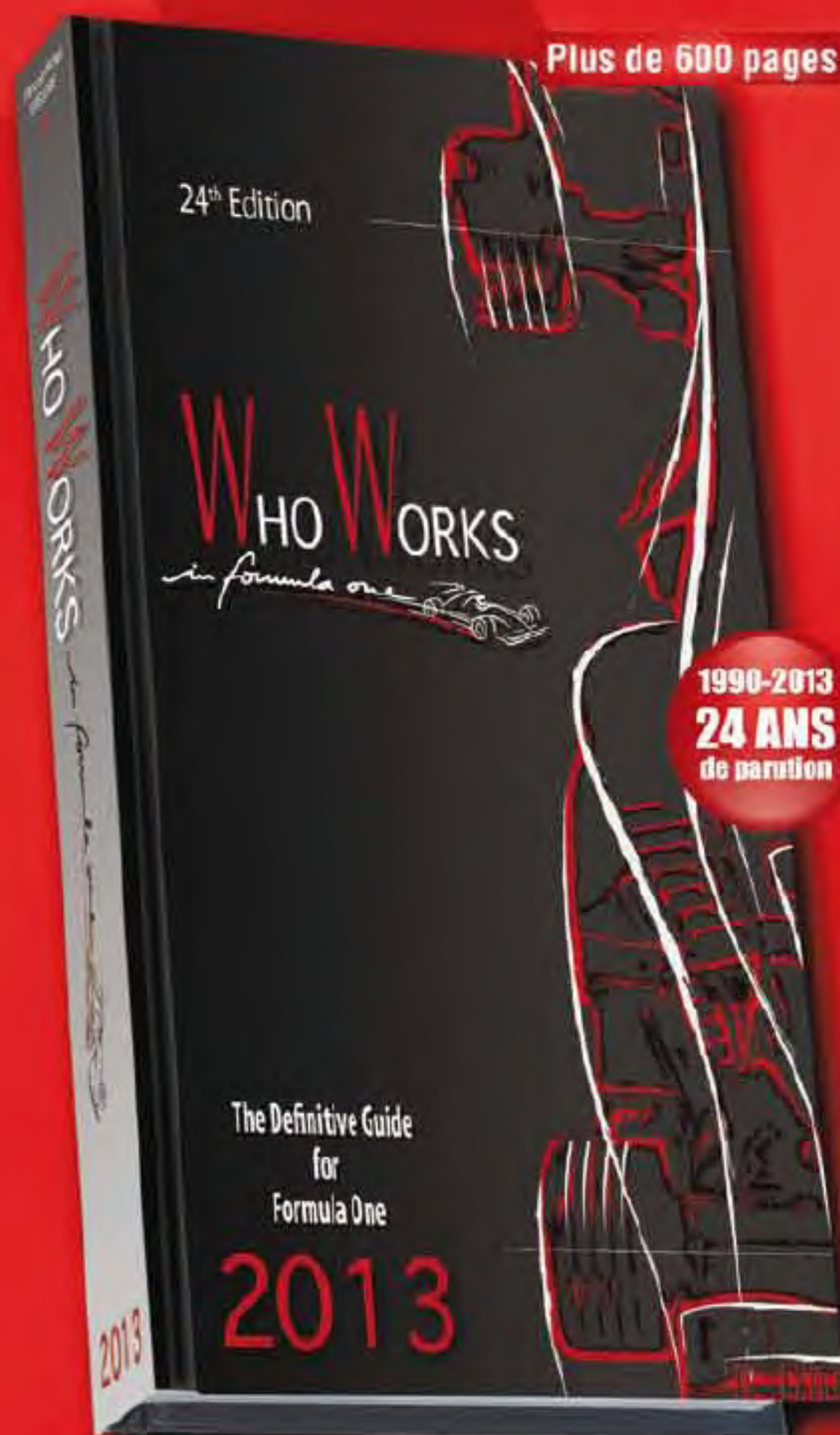
Totalement indispensables !

Les seuls guides de référence qui vous plongent au coeur de l'action

Motorsports - Formula One



Plus de 1000 pages



Plus de 600 pages

Chaque nouvelle édition 100% mis à jour !

Une information en profondeur sur les acteurs incontournables du sport automobile

Écuries, pilotes, voitures, personnalités, sponsors & fournisseurs, media, marketing & RP, circuits, officiels, etc... Présentation des sociétés et des écuries incluant logo, activité, nom des responsables avec contact, adresse, site web, photo couleur.

Tel: +44 (0) 20 71930 686 - Email: orders@whoworksin.com

A commander sur notre site sécurisé - www.whoworksin.com

Éblouissant un week-end, invisible le dimanche suivant. Pourquoi Jenson Button, l'homme sur qui reposent les espoirs de McLaren en 2013, est-il si irrégulier ? Andrew Benson mène l'enquête

L'ÉTRANGE HISTOIRE DE JENSON BUTTON

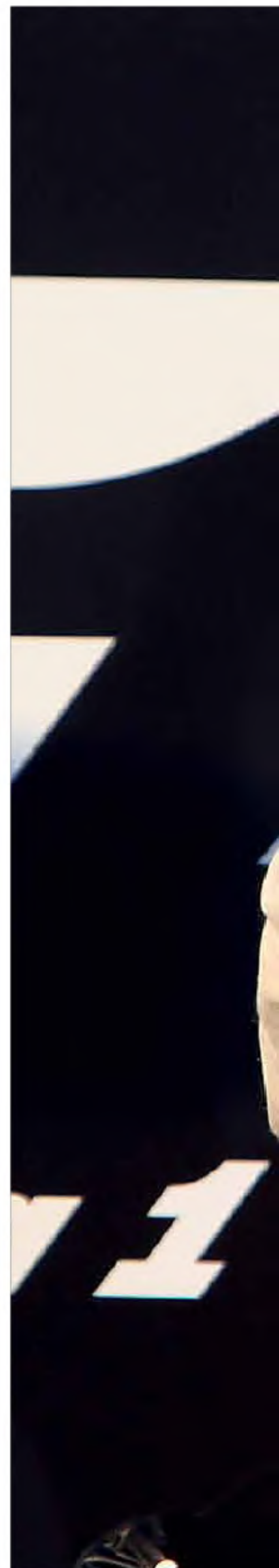
Malgré un titre mondial, une brillante première victoire sous la pluie et une autre lors de sa seconde course pour McLaren, il a fallu attendre le GP de Chine 2010 pour que Jenson Button lève les doutes qui pesaient sur son niveau en tant que pilote de course.

Sa première victoire en Hongrie en 2006, après 113 GP, n'avait pas suffi à lui valoir le statut de grand, malgré son tour de force face à une météo imprévisible. Les victoires qui l'ont mené au titre en 2009 (six sur les sept premières courses avec Brawn) furent expliquées par certains, de façon plutôt simpliste, par le fait qu'il disposait d'une voiture supérieure. Même sa réussite en Australie en 2010 pourrait être partiellement attribuée à un bon choix de pneus au bon

moment. En revanche, au GP de Chine en 2010, il a réalisé, dans des conditions météo instables, un exploit digne de la plus grande attention.

Cette fois-là, l'énorme avance due à un bon choix de pneus (une de ses spécialités) avait été annulée par la sortie de la voiture de sécurité. Sur les 17 derniers tours, la course s'était transformée en une lutte entre Button et son équipier Hamilton, sur une piste trempée, avec des pneus qui n'avaient qu'un tour de différence au niveau de l'usure.

La confrontation déboucha sur une victoire probante de Button. Une lutte à voiture égale, sur le mouillé, contre "le pilote le plus rapide du monde". Plus aucun doute, Button était vraiment exceptionnel. Et depuis, il l'a prouvé à maintes →







D'un extrême à l'autre : Button dans le peloton car s'étant qualifié 12e à Monaco en 2012 (en haut), et terminant l'année sur un sans-faute et une victoire dans les conditions changeantes d'Interlagos (ci-dessous).

reprises. En passant de la dernière à la première place en 30 superbes tours au Canada en 2011. En battant Vettel dans un incroyable corps à corps au GP du Japon 2011, le circuit préféré du pilote allemand, qui était en passe de décrocher son second titre. En survolant tout le monde (battant Hamilton en qualification de presque une seconde) à Spa en 2012.

Et puis, il y a le revers de la médaille. Ce pilote qui fait montre d'une telle agilité et d'une perception aussi précise de l'adhérence sur piste mouillée passe parfois complètement inaperçu – il a, par exemple, fini 16e au Canada l'an dernier lors de la victoire de Hamilton. Depuis l'été dernier, McLaren attribue ce piètre résultat de Montréal et d'autres faiblesses de l'an passé au fait que l'équipe peinait à appréhender le fonctionnement des pneus Pirelli.

« Ce qui aggravait la situation de Jenson, explique Sam Michael, directeur sportif, c'est qu'à plusieurs reprises, Lewis avait été particulièrement brillant – en qualifs à Barcelone, par exemple, ou encore en course à Montréal. L'écart de performance entre les deux équipiers était donc flagrant. En plus, les pneus de la voiture de Lewis nous donnaient beaucoup de fil à retordre : on faisait avec, mais sans plus. »

Bon, d'accord, mais cela soulève deux objections évidentes. D'abord pourquoi Hamilton n'a-t-il pas souffert autant ? Et ensuite, Button avoue lui-même avoir plus de mal que les autres pilotes quand la voiture ne lui convient pas. Alors que se passe-t-il ? Comment un pilote généralement irréprochable arrive-t-il à être parfois si peu convaincant ?

Tous ceux qui connaissent bien Button évoquent la souplesse de son pilotage. Jenson a un toucher très doux avec sa voiture, il sait la porter à ses limites sans être spectaculaire. C'est un style de pilotage dans lequel excellait Jackie Stewart pendant plusieurs décennies et qu'Alain Prost a porté à son apogée. C'est à ces deux champions qu'on peut comparer le style de Button.

Pour beaucoup de spectateurs, une conduite souple, c'est quand la voiture ne sort jamais de ses rails, ne glisse jamais ni de l'avant ni de l'arrière. Mais ce qui se passe est différent. Une F1 glisse toujours en virage : ce que voit l'observateur n'est que le reflet de la dérive que le pilote accorde à sa F1, soit de l'avant soit de l'arrière, à partir de son angle d'attaque parfait.

Parfois un pilote le fait délibérément. Si exceptionnel que soit Vettel, il n'est vraiment efficace que quand il arrive à utiliser

ses « trucs », comme il le dit lui-même – utiliser le survirage pour faire virer la voiture. Mais l'instabilité qui en découle n'est pas toujours facile à corriger. Ce qui explique que Vettel n'ait vraiment décollé la saison dernière que quand le concepteur en chef de Red Bull, Adrian Newey, a trouvé le moyen de tirer plus d'appui des échappements. Cela permettait de maintenir l'arrière de la voiture cloué au sol tandis que Vettel « dansait ».

Button a une technique différente. Sa voiture glisse aussi, mais de façon imperceptible. Il la laisse aller jusqu'à un certain point. Il aime pouvoir se fier à l'arrière de sa





“Il souffre plus que d’autres grands pilotes si la voiture n’est pas comme il aime.”

voiture, il ne veut pas le voir “partir”. Pour cela, il faut trouver l’équilibre grâce à ce que Rubens Barrichello, son ancien équipier chez Brawn, appelle « *une bonne perception de ce que fait la voiture* ». Ce qui explique en partie son incroyable capacité à surmonter une météo instable.

Button maîtrise-t-il vraiment bien le comportement de sa voiture ? De 2001 à 2007, l’antipatinage était autorisé en F1. Pendant cette période, la plupart des pilotes écrasaient l’accélérateur dès le point de corde et laissaient l’électronique gérer la sortie optimale. Mais pas Button. Il n’a jamais utilisé ce qu’on attend généralement de l’antipatinage. Le système qu’il avait sur sa voiture permettait de maîtriser les roues en cas de patinage complet, mais en écrasant l’accélérateur, il aurait, à l’inverse des autres pilotes, fait patiner ses roues. Il maniait l’accélérateur avec une grande précision – il n’aime pas voir son moteur lui échapper. Et il savait si bien sentir le manque d’adhérence qu’il était aussi rapide avec une voiture ainsi réglée qu’avec l’antipatinage.

Dans le milieu de la F1, et même parmi des ingénieurs qui ont travaillé avec lui, on dit généralement que Button a un style très personnel, en plus de la souplesse : il vire tôt, sur les freins, équilibrant sa voiture avec ses pédales et sa direction. Selon cette même théorie, d’autres (comme Hamilton) viraient tard, plus brusquement, et utiliseraient différentes forces pour faire virer l’arrière de leur voiture.

Pour Sam Michael, cependant, ceci est un mythe. Il reconnaît que Button est « *très doux* » mais il ajoute : « *Les principales différences de style entre les bons pilotes se voient entre l’entrée du virage et la corde. Mais ces nuances ne s’expriment pas forcément de la même façon tout le temps. On ne peut pas toujours faire un parallèle entre Jenson et un autre pilote et dire “Jenson fait toujours ceci, et l’autre fait toujours cela”, parce que tout dépend de l’équilibre de la voiture. C’est compliqué, ce n’est pas juste une histoire de style. Je sais que ça fait bien de dire ça, mais ce n’est pas vrai.* »

Nous avons soumis à Sam Michael la théorie selon laquelle Button n’aime pas que l’arrière de sa voiture décroche. « *Oui, c’est vrai, nous a-t-il répondu, mais je n’ai jamais rencontré un pilote qui aime ça. C’est un mythe. Appelez donc Lewis et demandez-lui s’il aime le survirage.* »

« *Je n’ai pas son numéro de portable,* » ai-je répondu.

« *Voilà ce qu’il vous dirait : c’est un de ces mythes où les gens veulent tout attribuer au style, mais il s’agit de subtilités qui tiennent plutôt à ce que les pilotes font avec leur volant à la corde, et c’est très difficile à voir sur les datas.* »

Cependant, le pilotage de Button se démarque par plusieurs aspects. Le Britannique est toujours particulièrement rapide sur certaines pistes comme Silverstone, Spa, Suzuka, Shanghai et Melbourne, et quand la météo est mauvaise. Les raisons de sa rapidité sont fondamentalement les mêmes. Sur ces circuits, d’après Sam Michael, l’adhérence à l’avant – ou plutôt le manque d’adhérence – dicte l’allure. Parfait pour un pilote qui excelle à sentir les limites de ses pneus et veille à ne pas les dépasser. En attendant, la vitesse de Button sur piste mouillée et sa capacité à atteindre immédiatement la limite sans avoir besoin de deux à trois tours pour s’adapter, tiennent à son art d’anticiper avec précision l’adhérence qui sera disponible à chaque virage. Ce qui, encore une fois, est une question de feeling et de capacité à anticiper ce qui est dispo- →



Button est toujours rapide à Spa, mais là, en 2012, il a devancé Hamilton de plus d’une seconde en qualification.



Au GP du Canada 2011, Button est passé de la dernière à la première place en 30 tours. Un an plus tard, il est parti 10e et a terminé 16e.

nible. Et ce pas seulement une fois, mais tout le temps, pratiquement à chaque fois que la course se présente ainsi.

Alors pourquoi un pilote au toucher si subtil et possédant un tel sens de l'équilibre rencontre-t-il des difficultés si, sur le sec, la voiture ne se comporte pas tout à fait comme il le désire ? Une fois de plus, Barrichello a une réponse.

« Un pilote "souple" sent bien ce que fait son arrière, analyse-t-il. Tout se passe comme au ralenti. C'est pourquoi Jenson est si bon quand la météo est changeante. Pour certains, les choses arrivent trop vite, mais Jenson sait pressentir ce que fera sa voiture.

« Dans les cinq ou dix dernières années, les F1 sont devenues très sensibles. Quand on a un très bon équilibre lors des essais finaux, on voudrait que ça ne change pas pour les qualifications, mais le moment venu, la piste a pris cinq degrés et le vent souffle légèrement plus fort. Peu perçus par les spec-

tateurs, ces facteurs sont très importants pour un pilote, et pour certains plus que pour d'autres. C'est là que Lewis peut prendre un avantage sur Jenson. Il a une bonne perception de ce que fait la voiture. Parfois c'est très bien, mais parfois on peut se sentir moins confiant, car dès que l'adhérence est légèrement moindre, on ne peut pas pousser jusqu'au bout.

« Avant, ça me posait des problèmes, poursuit Barichello. La voiture et le réglage me convenaient parfaitement, mais en sortant, je sentais que la voiture avait moins d'adhérence qu'avant la pause déjeuner. Michael [Schumacher cette fois-ci, équipier de Barrichello chez Ferrari] ne percevait pas ces choses-là.


« Sa voiture lui échappait un peu plus, mais il ne perdait qu'un dixième là où j'en perdais deux. Sentir davantage la

voiture n'est pas toujours l'idéal. Je pense que Jenson peut en souffrir aussi. »

Quant aux difficultés que Jenson a connues pour faire monter la température de ses pneus en 2012, Barrichello compatit. Pour le coup, c'est bien là une question de souplesse.

« On ne peut pas changer son style d'un jour à l'autre, particulièrement après tant d'années passées à piloter comme ça, explique Rubens. Alors on n'arrive pas à faire marcher ses pneus avant. Leur température reste basse, on ne génère pas d'adhérence et c'est fini. Le réglage peut avoir de l'effet, mais jusqu'à un certain point seulement. »

Pourquoi cela n'affecte-t-il pas Button par temps de pluie ? « Parce que les pneus pluie sont plus tendres, enchaîne Barichello, donc les pilotes n'ont pas de problème de manque de chaleur. On peut voir le problème inverse : les pilotes agressifs usent les pneus mouillés bien plus rapidement, alors qu'une conduite souple les garde plus longtemps en meilleur état. »

Cette sensibilité à l'adhérence qui rend Button si exceptionnel est aussi à l'origine de ses difficultés. Sa souplesse est telle que ses problèmes s'en trouvent amplifiés. On ne peut avoir l'un sans l'autre. Si on veut voir la perfection de Button sur la forme, il faut accepter sa médiocrité occasionnelle en contrepartie. 

Andrew Benson couvre la F1 pour BBC Sports



Que va apporter Sergio Pérez à McLaren ?

Il fut un temps où aucun discours de père de la mariée n'était complet sans l'expression : « J'aime à penser qu'en perdant une fille, j'ai retrouvé une salle de bains. » À la suite du départ de Lewis Hamilton pour Mercedes, McLaren a perdu l'un des pilotes les plus rapides de la F1, mais qu'a-t-elle gagné au change ?

Sergio Pérez coûte certes moins cher que Lewis et ceci ne doit pas être négligé. Bien que McLaren soit une grande équipe richement dotée, elle reste dépendante du sponsoring et son activité de constructeur de voitures de sport reste marginale comparée à celle de Mercedes et Ferrari. Bien sûr, Lewis voulait partir mais le schisme tint finalement à un désaccord sur ses exigences en matière de rémunération.

En termes de marketing, Sergio va ouvrir des opportunités aux Amériques mais le nombre et la valeur de ces opportunités dépendront de ses performances sur la piste. Il devra être plus constant qu'il ne l'a été jusque-là. En 2012, par exemple, il a joué la victoire en Malaisie mais il a aussi été souvent anonyme. Après l'annonce de

son départ pour McLaren, il n'a plus marqué de point.

Quand il est apparu pour la première fois dans sa tenue McLaren, il l'a d'ailleurs reconnu. « J'ai fait quelques erreurs, a-t-il dit aux journalistes, mais les points ne sont pas venus pour plusieurs raisons... Je dois attaquer davantage en qualif et tirer le maximum de ma voiture. Je pense sincèrement qu'il y a quelque chose à améliorer. » **Stuart Codling**





LOTUS
F1 TEAM

Japan
RAGSO

CLEAR



Ce puzzle de Kimi



Anthony Peacock, qui fut pendant un an l'attaché de presse d'Iceman, fait partie des rares à pouvoir décrypter les personnages énigmatiques de la F1. Et devinez quoi ? Cela peut s'avérer assez cocasse...

PORTRAIT LORENZO BELLANCA/LAT

La scène se déroule il y a quelques années en France dans un hôtel un peu piteux. Vous voyez le tableau : des lits verrouillés au sol, une salle de bain emplie d'humidité, des lumières agressives, des couloirs miteux ainsi que des pièces peintes dans des couleurs primaires criardes, dans une tentative désespérée de rendre le tout "à la mode". Bref, pas l'endroit où vous vous attendez à rencontrer un ancien champion du monde de F1, pas plus qu'un champion du monde tout court.

Mais à l'extérieur de l'hôtel, assis dans un minibus aux premières lueurs du jour,

se trouve un certain Sébastien Loeb, à présent nonuple champion du monde des rallyes. L'Alsacien n'est pas seul : il est accompagné des autres pilotes Citroën ainsi que par leurs copilotes respectifs. Parmi eux, Kimi Räikkönen et son copilote Kaj Lindström.

Kaj s'acharne sur la sonnette de la réception ; il est sur le point d'exploser. Kimi, lui, est purement et simplement invisible. Sébastien ironise : « *C'est bon que Kimi soit là, car il me retire un peu de pression, explique le Français. Normalement, c'est moi qui suis tout le temps à la bourre...* » →



Sauf que Sébastien a tout faux. Kimi n'est pas là, et Kaj Palindrome, impassible de coutume (il faut être impassible pour être un bon copilote), est en train de voir rouge. Il devient urgent d'appeler d'autres taxis ou bien un second minibus afin que le premier puisse partir. Mais soudain, un Kimi fraîchement peigné apparaît, descendant nonchalamment les escaliers, lunettes de soleil sur la tête, et sirotant un petit café.

« C'est un si bel hôtel que je fais des heures sup', » déclare-t-il alors que ses bottines de course se fraient un chemin à travers les mégots de cigarettes à l'extérieur de la réception, avant de balancer sa tasse de café, de grimper dans le minibus et d'enfoncer sa casquette jusqu'aux yeux en vue des trois minutes qui le séparent du parc d'assistance. La durée du trajet... La seule bonne raison pour que Citroën ait choisi cet hôtel.

C'est un de ces nombreux bons mots que j'ai eu la chance d'entendre lorsque que je m'occupais des relations médias en WRC : un environnement où Kimi pouvait être lui-même et exprimer sa personnalité, loin de la pression constante et de l'esprit bienpensant de la Formule 1.

Le résultat est une fascinante aperçue du vrai Räikkönen. Sa pointe de vitesse est indéniable, son contrôle de la voiture irréfutable, et son aversion pour les discours, célèbre. Mais les gens ne réalisent pas toujours à quel point c'est un personnage comique. Ses apartés acerbes tiennent presque du célèbre auteur humoriste P.G. Wodehouse. Prenez l'exemple d'une action de sponsoring en Finlande. Sitôt sorti de l'immeuble, les flashes se mettent à crépiter, telles des balles traçantes, chose assez étourdissante pour une personne peu habituée comme moi. Nous nous précipitons à notre voiture, sous la mitraille des appareils photo dont les éclats sont accentués derrière la vitre de notre Citroën Picasso. « Bienvenue dans le bocal, » murmure alors une voie presque inaudible sur ma gauche...

La personne qui connaît le mieux Kimi est probablement son frère aîné Rami, qui a lui-même couru et fait du rallye, et s'est à présent tourné vers l'enduro et les sports de combat. La première voiture de compétition que Kimi a pilotée fut l'Opel préparée rallye de son frère, mais à l'insu de celui-ci !

Ils ont débuté ensemble en karting (un cadeau de leur père), et il devint vite évident que Kimi était le plus doué. Mais une fois que Kimi atteint la F1, les frères cessèrent de parler course. Ou est-ce plutôt Kimi ?

« Il parle rarement de cela et on ne le questionne pas trop, analyse Rami. Quand nous sommes réunis, nous parlons



Quoique vous disiez, ça joue contre vous. Mieux vaut ne rien dire."

davantage famille. De tout sauf de la course, en fait. »

Les seuls à pouvoir harceler Kimi sur la F1 sont ses neveux. Rami a deux petits garçons – l'aîné fait déjà du kart – et ils idolâtrèrent Kimi. « Chaque année, quand je leur demande où ils veulent aller en vacances, ils me répondent chez Kimi, en Suisse, relate le frerot. Il n'est pas question de les emmener ailleurs. »

Mais la rançon de la gloire est grande, particulièrement lorsque vous habitez dans un petit village à proximité d'Helsinki et que vous êtes un jeune kartman confronté aux difficultés de l'adolescence. « C'est dur de s'appeler Räikkönen quand vous courez, ajoute Rami, de deux ans plus âgé que Kimi. On attend beaucoup de vous, et tous vos faits et gestes sont scrutés. Ce n'est donc pas facile pour nos enfants, et ils souhaiteraient parfois avoir un patronyme différent. »

Cette aversion pour l'exposition médiatique est sans doute de famille, comme le fait de refuser de parler sport auto. Rami ne s'est ainsi rendu que sur un GP l'an passé – Monaco –,

durant lequel il n'a pas beaucoup vu son frère. « Nous y sommes allés uniquement parce que Monaco est un lieu agréable et qu'on voulait passer un bon moment, explique Rami. Nous allons certainement y retourner cette année, mais ça s'arrête là. On ne veut pas s'impliquer : on voit juste Kimi tel qu'il est, pas le pilote. »

Cependant, Rami – ainsi que toute la famille – regarde toutes les courses à la télé. Le moment fort de l'an passé fut bien sûr le rendez-vous d'Abou Dhabi. « On était tous très excités, surtout les garçons, se souvient Rami. C'était fantastique et le résultat était mérité pour Kimi. Je pense qu'il est à l'aise maintenant en F1. On va en prendre pour des années avec les "Laissez-moi tranquille, je sais ce que je fais" ! »

La volonté de Kimi de se préserver des yeux du public est un trait de famille : il est sensiblement le même en privé que sur la piste : vieux jeu et critique envers lui-même. En d'autres termes, il n'a pas de temps à perdre – et c'est pour ça que les gens l'adorent.

Selon Mark Arnall, son entraîneur physique et confident, il s'agit là d'un des aspects fondamentaux de la personnalité de Kimi. « Il se fiche de ce que les autres pensent de lui, assène-t-il. Les gens ont des opinions variées sur Kimi, mais peu lui chaut. Il se concentre plus sur le pilotage de sa voiture. »

Tout le reste est secondaire... surtout ce qui a trait aux médias. « Au final, c'est toujours les mêmes questions, a lancé une fois Kimi autour d'un verre. Et le jour où vous dites ce que vous pensez, ils utilisent vos propos contre vous. Alors autant ne rien dire. »

Mais cela ne marche pas pour tout le monde. J'avais souvent l'habitude de préparer les interviews pour Kimi, puis j'ai fini par admettre qu'il valait mieux voir avec lui en amont ce dont il avait envie de parler. Mais Kimi haussait simplement les épaules. « Dis ce que tu veux, rétorquait-il. Ils vont tout déformer de toute façon... »

Kimi a beau frustré bon nombre de journalistes, on ne peut en revanche l'accuser du moindre mensonge, à la différence de la plupart de ses pairs. Ici réside le sentiment éprouvé par toute personne qui travaille avec lui ; derrière une image décontractée se cache un homme d'une rigoureuse probité. Il ne cache pas son dégoût pour les médias, mais s'il a un engagement, alors il s'y tient.

Un jour, le week-end du Rallye de Finlande, un journaliste se dit que Kimi ne viendrait pas pour son interview prévue dans l'après-midi, en





raison d'un débrief technique décalé. Mais une fois le travail terminé, même à 19h00, Kimi se mit à la recherche du journaliste en question. « Où est-il ? interrogea Iceman. On peut faire ça maintenant. » Et il le fit, de façon éloquente.

Kaj Lindström, le seul homme à avoir partagé une voiture de compétition avec Kimi et à pouvoir témoigner concrètement de ses talents, ajoute : « Kimi est quelqu'un de vrai. Il ne triche pas avec vous. C'est parfois compliqué bien sûr. Mais il ne m'a fallu que deux minutes pour le comprendre. Il a pris son pied en rallye, et je suis sûr qu'il remettra le couvert un jour. S'il me demande, je serai ravi de redevenir son copilote. Il a le talent et la vitesse pour ça. »

Il n'y a pas de substitut à cela bien sûr ; c'est la raison pour laquelle ses managers, David et Steve Robertson, l'ont signé et amené en Angleterre alors qu'il n'était qu'un ado peu affable. Il parle encore affectueusement de cette période. « Tu as déjà regardé Footballers' Wives ? m'a demandé un jour Kimi. Je vivais dans la maison où l'émission a été tournée, dans l'Essex. »

Voilà une chose dont les gens ne prennent pas conscience chez Kimi : il peut être très drôle lorsqu'il sort quelques anecdotes inattendues.

Mais ce n'est pas ça qui le rend populaire. C'est plutôt ce sixième sens qu'il détient avec n'importe quelle voiture de course ou de rallye.

« Il a toujours eu cette sensation qui lui permet de sen-

“La famille voit Kimi tel qu'il est, pas le pilote.”

Rami Räikkönen



tir la voiture et de tirer la quintessence des pneumatiques, assure Steve Robertson. Le nombre de meilleurs tours en course qu'il a réalisés est parlant. Il est très doué. »

Les seuls pilotes en ayant réalisé un plus grand nombre sont Michael Schumacher (77) et Alain Prost (41) – et avec 37, Kimi n'est plus très loin du “Professeur”. Les personnes qui pensent que Kimi ne s'est jamais fait au rallye se trompent aussi : en tests, Kimi était souvent plus rapide que Loeb.

Ces tests ne consistent bien sûr qu'à limer le bitume, et même si la plus courte des spéciales contient plus de virages qu'un circuit, vous finissez par la connaître par cœur. Seule l'assimilation des notes a freiné Kimi. Dans son subconscient, il n'appréciait pas que quelqu'un lui parle alors qu'il pilotait ; on comprend mieux désormais sa réaction à Abou Dhabi.

Kimi ne pense pas en avoir fini avec le rallye. L'an passé, il a demandé à Lotus de le laisser courir en Finlande ; la réponse fut négative. On peut s'attendre à la même question et la même réponse cette année, mais pas la même issue. « Au final, Kimi fera ce qu'il veut, constate Rami. Plus vous lui interdirez de faire quelque chose, plus il n'aura de cesse de vouloir le faire. »

Voilà qui résume parfaitement Kimi. Et c'est ce qui fait tout le sel, toute la personnalité et tout l'engagement d'Iceman en tant que pilote. Tout simplement parce qu'il est autrement plus difficile de tracer sa propre route que de rester dans les sentiers battus. **F1**



PETRONAS

L. HAMILTON

PETRONAS

MBA

Allian

PETRONAS

PETRONAS

PETRONAS



“Je le dis tout bas mais...”

... je pense que
Lewis gagnera en
2013 avec Mercedes”

Je pense que la plupart d'entre nous sommes d'accord pour dire que la fusée Lewis Hamilton est sur une bonne rampe de lancement pour 2014. Le personnel de Mercedes AMG High-Performance Powertrains – anciennement Ilmor – produira sans l'ombre d'un doute un système de propulsion – auparavant un moteur – qui sera une plus-value dans l'ère technologique qui se profile (laquelle fait suite à l'ère Schumacher et à l'ère de la sécurité). Bob Bell et ses ingénieurs châssis d'AMG Mercedes, basés à Brackley, et les ingénieurs Mercedes d'Andy Cowell s'entendent comme larrons en foire. Peut-être même plus que Pat Fry et Luca Marmorini qui travaillent pourtant main dans la main chez Ferrari. À l'opposé, McLaren est dans un désert du point de vue de la fourniture de son moteur – cette situation sera une grande nouveauté pour elle et tombe après des années de réglementations au point mort. Avec Red Bull (et Brawn GP), McLaren a démontré ces dernières années que le client est toujours roi au propre comme au figuré.

En 2014, pour la première fois depuis 1966 (lorsque les F1 sont passées de blocs de 1.5 à 3.0-litres de cylindrée), les systèmes de propulsion deviendront la force dominante en F1. Les ingénieurs auront un grand degré de liberté pour concevoir des unités très différentes les unes des autres. Un boulevard s'ouvre pour l'escouade de Brixworth tandis que celle de Woking tentera d'éviter l'impasse.

Allons plus loin : Lewis Hamilton est également bien placé pour gagner en 2013. Pas seulement car l'homme est formidablement rapide et qu'il optimisera les performances de l'auto qu'on lui confiera, mais aussi car on pourrait entrer dans une ère curieuse du point de vue aérodynamique. La sagesse conventionnelle veut que Red Bull-Renault et Adrian Newey

La pensée unique prétend que Lewis Hamilton devra attendre au moins un an avant que Mercedes ne lui fournisse une voiture capable de gagner le titre.

Peter Windsor pense le contraire...

PORTRAITS ADRIAN MYERS

sachent dénicher des appuis tout en réduisant la traînée. Sebastian Vettel conservera donc deux dixièmes d'avance sur la concurrence sur la globalité de la saison. Le passé récent regorge d'exemples de leur réussite commune et l'on attendra de ce binôme tout-puissant qu'il reste au sommet de l'affiche.

Cependant, le système a ses limites et la Red Bull de 2012 était loin de flirter avec la perfection. La RB8 était parfois une F1 comme les autres, pilotée par deux as du volant. Les pneus n'étaient pas exploités efficacement et du côté de l'équilibre, la RB8 était sur le fil du rasoir. Oui, la deuxième demi-saison a été fantastique pour Adrian et Seb. Oui, ils ont de nouveau remporté les deux titres mondiaux. Non, le taureau rouge n'était pas à l'épreuve des balles. Il n'était pas aussi dévastateur qu'en 2010 et 2011. L'année dernière, d'autres écuries l'ont menacé et en 2013, on peut penser que la bête à succès sentira dans son cou le souffle chaud de ces mêmes écuries. Ce raisonnement est basé sur la réglementation aérodynamique, déjà incroyablement restrictive et qui ne sera pas amendée cette saison. Si une nouvelle solution miracle existe – une nouvelle forme en surface, de nouveaux échappements –, la probabilité pour qu'elle ne soit trouvée que par un département aérodynamique – ou uniquement par Newey – est de plus en plus faible. Les réglementations sont elles-mêmes confinées dans un petit espace : les options novatrices ne →



sont pas légion et il y a peu de mauvais virages à prendre. La F1 a vécu avec la même garde-robe depuis aux moins deux ans. Si l'une lance une nouvelle mode, ses consœurs aussi fortunées et expertes se pareront des mêmes atours. En d'autres termes, la performance butera rapidement sur ses limites physiques et de plus en plus d'écuries les atteindront.

Je ne me souviens pas d'une époque en F1 où tous les paramètres – moteur, aérodynamisme, train roulant, freins, rapports de boîte, dessin de la voiture – étaient aussi prédéfinis. En 2012, on a rajouté des verrous en limitant les cartographies des moteurs et en rigidifiant les ailerons. Que reste-t-il pour 2013 ? Seulement une nouvelle restriction spécifique à la plage d'utilisation du DRS, le vendredi et le samedi. C'est comme si toutes les parties impliquées dans l'établissement des lois – la FIA et les écuries – s'étaient donné le mot : « OK, encore une année comme ça. On aura des règles flambant neuves en 2014, alors faisons en sorte que ce soit très serré en 2013. C'est tout ce que nous voulons. »

Les bases étant posées, la petite différence aperçue entre les moteurs ces dernières années reprendra soudainement toute sa valeur. Si la McLaren MP4-28 et la Red Bull RB9 génèrent la même quantité d'appuis et que leurs traînées sont similaires à un ou deux points près, alors celle qui aura le meilleur couple, la meilleure autonomie et le meilleur coefficient de friction après 300 km de course aura un avantage significatif. Il pourra se traduire dans l'exploitation des pneus ou au passage devant le radar.

Loin de moi l'idée de dire que le moteur Mercedes est supérieur dans bien des domaines au Ferrari et au Renault. Personne dans l'allée des stands, y compris les experts, n'en sait assez sur les performances relatives des trois moteurs pour être suffisamment précis sur le sujet. Mais des mesures peuvent être

prises et des comparaisons faites. De l'avis général, le Mercedes est le plus rapide, suivi à équidistance par le Ferrari et le Renault. Le fan de Rob White que je suis devrait immédiatement ajouter que les différences sont toutes relatives : à Viry-Châtillon, Rob et son équipe continueront de

construire des moteurs qui gagnent des courses. Et Luca Marmorini sera encore au centre de l'échiquier de Maranello. Dans un championnat long de 19 Grands Prix et avec le type de circuit qui continue de coloniser le calendrier F1, je ne vois pas Mercedes être battu par un rival. Au contraire, je le vois bien avoir une petite marge.

Dans ces conditions, pourquoi ne pas faire de Jenson Button mon favori pour 2013 ? Pour la simple et bonne raison que j'imagine difficilement McLaren construire une voiture qui soit substantiellement plus rapide que celle de Ross Brawn, d'Aldo Costa et de l'équipe Mercedes à Brackley. Pas après deux ans d'errances, d'observation et d'apprentissage de ce qu'il faut faire correctement. Rajouter le facteur Lewis et vous obtenez un sérieux package. Même si la MP4-28 est supérieure en termes d'efficacité aérodynamique – et dans quelle proportion ? –, il est peu probable que la différence soit supérieure à celle qui sépare Jenson et Lewis en vitesse pure. On a vu quelle était sa magnitude en qualifications en 2012 : Lewis-Jenson : 15-5.

De plus, toutes les écuries diront qu'elles sont encore freinées par les contraintes du RRA (accord de restriction des coûts) qui fut mis en place

“Pour la première fois depuis début 2009, l'équipe de Ross Brawn aura une voiture pilotée à la limite de ses capacités.”



lorsque la FOTA (association des équipes de F1) était florissante. En 2009, lorsque même Ferrari était un membre influent de la FOTA, le RRA était l'un des ingrédients du processus de paix qui a empêché la F1 d'imploser : Max Mosley a renoncé et les écuries, pour faire une concession à la FIA et à son projet de plafonnement des budgets, a elle-même introduit le RRA.

Aujourd'hui, la FOTA n'est plus que l'ombre de ce qu'elle fut. Ferrari, Red Bull, Toro Rosso et Sauber l'ont quittée mais ses objectifs ne sont pas caducs. La suspicion règne de haut en bas de l'allée des stands. Est-ce que quelqu'un croit sincèrement que, par exemple, Ferrari applique à la lettre le RRA ? Non. Un constructeur aussi affamé et capable que Mercedes dépensera-t-il ce qu'il faut pour gagner – particulièrement maintenant qu'il s'est attaché les services d'Hamilton ? Oui. Les motoristes de F1 ne sont pas – et n'ont jamais été – intégrés dans le RRA. Les réglementations techniques permettent en elles-mêmes de limiter le coût des moteurs. Étant donnés les paramètres imposés par le KERS, les pressions et la complexité des logistiques de la F1, il est étonnant que les trois constructeurs conçoivent des moteurs aussi comparables à un niveau de performance stupéfiant. Entre 2006 et 2012, les V8 Mercedes n'ont essuyé que six



défaillances mécaniques en 556 départs. Cette statistique n'est pas si différente chez Renault et chez Ferrari. Par rapport à son *alter ego* de 2006 (lorsque la F1 a basculé du V10 au V8), le moteur de 2013 est plus efficace de 11,6% en termes d'efficacité d'utilisation du carburant. Il est également amusant de constater que, bien que le V8 de 2013 développe 750 cv à un régime limité à 18.000 trs/min, sans restrictions il développerait 800 cv à environ 25.000 trs/min.

Un des effets secondaires de l'indépendance des motoristes vis-à-vis du RRA est la possibilité qu'il ne serait pas difficile pour Ferrari ou Mercedes (les seuls qui possèdent leur propre écurie, Lotus-Renault étant majoritairement détenue par Genii Capital) de dégonfler légèrement le budget de son département moteur. Même si la Mercedes W04 a quelques lacunes dans certains domaines-clés (ce qui est possible, mais improbable de mon point de vue), je pense que Mercedes sera capable d'insuffler suffisamment de ressources pour résoudre ses problèmes. Les comptes du RRA rendent la manœuvre impossible pour les écuries clientes qui achètent leur moteur. C'est moins clair pour les écuries qui fabriquent le leur, même si Mercedes est encore un membre de la FOTA.

C'est vrai, l'agent ne fait pas toujours le bonheur des ingénieurs qui doivent résoudre des problèmes techniques – Mercedes et Ferrari n'ont pas pu rattraper leurs déficits respectifs d'appuis aérodynamiques et d'équilibre en 2012. Je rétorque que l'équipe Mercedes de 2013 est très différente de celle de 2012. Aldo Costa, qui a travaillé harmonieusement avec Ross Brawn à l'époque dorée de Ferrari, a eu suffisamment de temps (neuf mois) pour s'installer dans ses nouvelles fonctions et pour produire la nouvelle auto. Bob Bell, qui gère le département technique, est un diamant brut. Et il y a Lewis Hamilton. Pour la première fois depuis début 2009, lorsqu'elle était dominatrice avec Jenson Button, l'équipe de Ross Brawn aura une voiture qui sera pilotée à la limite de ses capacités, tour après tour. Ce genre de banque de données fait des merveilles pour le développement de la voiture.

Norbert Haug est parti, Niki Lauda et Toto Wolff sont arrivés. Niki pourrait poser problème étant donné le désastre que fut la collaboration entre l'Autrichien et Ferrari, au milieu des années 90, puis le programme Jaguar. Mais il est suffisamment astucieux pour avoir appris de ses erreurs et pour laisser Ross prendre les rênes. À mon avis, le rôle de Lauda est de s'assurer qu'il y a un apport constant de capitaux de Stuttgart vers Brixworth →



et Brackley, même s'il faut reconnaître que les arrivées jumelées de Lewis Hamilton et Andy Cowell se sont faites sous sa supervision. La présence de Wolff ne peut être que bénéfique. Il est l'un des jeunes directeurs intelligents en F1 et il n'a pas peur de dire « *je ne sais pas* ». C'est rare.

Jetons un œil à 2013 au travers d'un autre prisme et demandons-nous qui pourrait battre Lewis et Mercedes. De toute évidence, Red Bull est le principal candidat mais son succès, alors que les règles spécifiques au châssis sont très strictes, repose sur Adrian Newey et sur sa faculté à dégager un bénéfice de performance (au niveau de l'aérodynamique) susceptible de compenser la différence qui sépare les moteurs Mercedes et Renault. La cible n'est pas hors de portée, mais elle est éloignée. À Adrian Newey rien d'impossible ! Ferrari a sa pépite, Alonso, et a conçu une meilleure voiture que la F2012. La F138 générera-t-elle des appuis plus utiles que ceux de la Red Bull RB9, de la McLaren MP4-28, de la Lotus E21 ou de la Mercedes W04 ? C'est peu probable. Ferrari a peu remodelé son équipe et la pression du résultat s'accroît. Il est plus probable que la F138 soit presque dans le coup et que Fernando doive maximiser le package (avec l'aide du fidèle lieutenant, Felipe Massa). La différence entre les moteurs Mercedes et Ferrari – bien que ténue – sera également un facteur à intégrer dans l'équation 2013. Il compliquera la tâche de Fernando. Bien

sûr, l'Espagnol gagnera des courses mais pour le championnat, ça pourrait être encore plus difficile qu'en 2012.

Lotus ? C'est certain, elle sera au contact des meilleures. Elle gagnera des courses. Mais pour coiffer la couronne mondiale, cette cliente de Renault aura besoin de plus d'appuis que Red Bull, de ressources équivalentes à celles de Ferrari et Mercedes, et ses pilotes devront se qualifier aussi bien et être aussi performants en course qu'Alonso ou Hamilton. Faisable, mais difficile.

Et puis il y a McLaren, désormais privée d'un de ses atouts maîtres. Jenson a été scintillant dans l'humidité du GP du Brésil 2012, en pneus slicks, et il espère poursuivre sur cette lancée en 2013. À mon avis, Button a les mêmes chances de succès que Vettel. Il gagnera quelques courses, il sera brillant sous la pluie. Mais pour battre Lewis et Mercedes sur la globalité des 19 ou 20 courses, il aura besoin d'une voiture bien plus efficace que la W04 du point de vue aérodynamique.

Voici donc mon pronostic pour 2013 : Hamilton et Mercedes. J'ai eu tort en 2012 (j'avais opté pour Fernando en me basant sur la probabilité que la saison serait tourneboulée et qu'Alonso aurait l'opportunité d'émerger dans ce maelström), et il ne faut donc pas miser trop d'argent sur mon pari. Cela dit, si j'ai tort comme en 2012, de seulement quatre points... **F1**

Le nouveau patron de Lewis



Le communiqué de presse a surpris tout le monde : « Mercedes-Benz renforce son écurie de course F1 » en était le titre. « Daimler AG projette de réorganiser ses activités en F1 » était la première phrase. Un séisme !

Toto Wolff, ancien pilote et homme d'affaires, manager de pilotes, copropriétaire d'une équipe de DTM, actionnaire et directeur de Williams, peut désormais rajouter à sa carte de visite "Directeur exécutif de Mercedes-Benz Grand Prix Ltd". Il

acquerra également « une minorité significative » – même si, cette phrase étant au futur, on peut estimer que l'argent n'est pas encore passé de main en main.

Wolff (41 ans) a quitté la course professionnelle au milieu des années 90 pour faire carrière dans la finance. En 2004, il a fondé Marchsixteen Investments qui, deux ans plus tard, a acheté des parts de HWA, l'entreprise qui fait courir Mercedes en DTM et qui supervise désormais l'intégralité du programme de la marque dans ce championnat.

En 2009, il est devenu actionnaire et directeur non exécutif de Williams alors que Sir Frank et Patrick Head n'aiment pas partager –, puis directeur exécutif. Il s'occupe désormais de la coordination de toutes les activités de Mercedes-Benz en sport tout en restant actionnaire de Williams. Il est également un partenaire d'Aces Management qui gère les carrières de Valteeri Bottas et Charles Pic. C'est un homme très occupé... **Stuart Codling**

**SENATE
GRAND PRIX**
.....
EXCLUSIVE HOSPITALITY

Monaco Grand Prix 2013

The finest selection of accommodation, race-viewing and exclusive hospitality packages.

Senate Grand Prix specialises in providing the F1™ teams, drivers, sponsors, as well as a vast array of corporate and private clients with the finest hotel accommodation and race viewing hospitality for the worlds most glamorous race.



ACCOMMODATION

We have the largest range of accommodation options in Monaco and the surrounding area:

- Over 800 rooms to choose from
- Trackside hotels available
- Multiple Nice hotel options
- Transport to Monaco available



RACE VIEWING

Watch the race from the best locations around the circuit with VIP hospitality:

- 10+ locations to choose from
- Exclusive Hotel de Paris suites
- Shared or private facilities
- Fully catered VIP hospitality



EXCLUSIVE EVENTS

Senate Grand Prix has the contacts and know how to open all doors to you in Monaco:

- Meeting drivers and teams
- Exclusive party access
- Dinner at the best restaurants
- Senate Concierge service

Please call us now or visit our website for more details of the packages we offer for the 2013 Monaco Grand Prix

Tel: +44 (0) 1342 830495
f1racing@senategrandprix.com
www.senategrandprix.com/f1racing



Nico Hülkenberg & Esteban Gutiérrez

Une seule équipe du plateau 2013 a totalement revu son duo de pilotes – et n'a surtout pas pris l'un d'eux pour ses talents au bowling. Nous avons rencontré les nouveaux pilotes Sauber...

TEXTE STUART CODLING PORTRAITS THOMAS BUTLER

Nous sommes habitués à ce que les équipes de fond de grille changent leur line-up régulièrement mais, Toro Rosso mise à part, le fait est plus rare chez les teams de milieu de tableau. Sauber est donc l'exception qui confirme la règle, avec le remerciement de Kamui Kobayashi et Sergio Pérez en partance pour McLaren.

Nico Hülkenberg est une valeur sûre, Esteban Gutiérrez un jeune loup bien aidé par les dollars de l'entreprise Telmex. "Hulk" a fini par prendre l'avantage sur Paul di Resta l'an passé chez Force India, avec comme aboutissement son magnifique cavalier seul au GP du Brésil qui, sans un moment d'égarement, aurait pu le mener à la victoire. Gutiérrez est lui dans le radar Sauber depuis 2009 et un test effectué en récompense de son titre en Formule BMW.

Alors, comment s'entendent ces deux-là ? Plutôt bien à vrai dire, riant et s'amusant, même après une journée remplie d'interviews suite au lancement de la nouvelle Sauber C32. « Je crois qu'on m'a déjà posé la question trois fois, » confie Esteban à Nico. « C'est toujours comme

ça ? » Soyez sûr, chers lecteurs, que nous n'avons pas radoté pour cet entretien...

Esteban, pouvez-vous nous raconter votre première expérience dans une F1 ? Et quelles sont vos attentes pour 2013 ?

Patryk Lucków, Pologne

Esteban Gutiérrez : Ce qui m'a le plus impressionné, c'est le niveau de perfection de l'auto. Elle était si douce à piloter – il y avait très peu de vibrations. L'équipe prêtait attention au moindre détail. Un autre monde. Pour ma première saison, j'espère consolider ce que j'ai appris, m'adapter rapidement à la voiture et à l'équipe, et saisir toutes les opportunités pour décrocher de bons résultats.

Nico, vous allez entamer votre troisième saison, quel conseil donneriez-vous à Esteban pour qu'il prenne ses marques ?

Rosie Baillie, Royaume-Uni

Nico Hülkenberg : Nico Hülkenberg : Ca ne fait pas si longtemps que je suis en F1. Je dirais

qu'il faut rester concentré, travailler dur – même après un échec, où quand c'est difficile – et persévérer.

Nico, que ressentez-vous sur la grille lorsque les feux sont sur le point de s'éteindre ?

Esther Giménez, Espagne

NH : [Rires] Eh bien, le rythme cardiaque est plus élevé... Vous êtes à la fois excité et un peu nerveux, vous jetez un œil à vos rétros pour être sûr que toutes les voitures sont en place pour engager la procédure de départ et passer la première. Puis votre regard se fixe sur les feux afin de minimiser votre temps de réaction et vous prenez soin de bien manipuler l'embrayage.

Avez-vous comparé vos performances dans le simulateur, et le cas échéant, qui était le plus rapide ?

Paul Gent, Royaume-Uni

NH : Nous n'avons pas de simulateur en fait...

EG : On verra ce que ça donne en vrai... →

F1 2013 : GO!
LE GUIDE DE LA SAISON



HÜLKENBERG
& GUTIÉRREZ



Esteban, pensez-vous être prêt pour la F1 ?

Oliver Knight, Royaume-Uni

EG : Je dirais que oui. Je suis confiant quant à ma préparation. Je dois capitaliser sur mon expérience – l'utiliser pour m'adapter rapidement à la F1.

Vous êtes tous deux jeunes et dynamiques, mais vous allez évoluer dans une équipe suisse "à l'ancienne". Voulez-vous apporter un souffle nouveau à l'écurie ?

Aditya Satriady, Indonésie

NH : C'est un peu dur pour Sauber ! Ils ne sont pas ringards. Cependant, je veux mettre à profit mon état d'esprit et ma volonté pour que toute l'équipe donne le meilleur d'elle-même.

EG : Sauber est en F1 depuis pas mal d'années, mais il y a beaucoup de jeunes – ingénieurs, designers, mécaniciens. Selon moi, il faut être auprès de personnes expérimentées pour apprendre – ce qui est différent d'être dans une équipe vieillissante.

Nico, vous êtes-vous amélioré au bowling ?

Fumi, Japon

NH : [Rires] Quelqu'un qui m'a vu jouer au Japon sans doute ! J'étais si mauvais. Pitoyable. Je ne pense pas m'être amélioré depuis...

Esteban, dans quelle mesure le volant d'une F1 est-il plus complexe que celui d'une GP2 ?

Pablo Fuentes, Espagne

EG : Déjà, il y a bien plus de boutons sur le volant d'une F1 ! Une GP2 n'a quant à elle pas

de direction assistée, elle est donc plus exigeante physiquement. Mais dans une F1, il faut pouvoir penser à tous les boutons en même temps. Vous devez penser à bien plus de choses alors que vous êtes à la limite. Ce n'est pas effrayant – rien ne va exploser et vous disposez de l'entier soutien de l'équipe, qui vous promulgue les bons conseils. Ce n'est pas quelque chose dont il faut se soucier.

Nico, qu'est-ce qui vous a fait quitter Force India pour Sauber cette saison ?

Lauren Harrison, Royaume-Uni

NH : [Rires] Il y a plusieurs raisons. C'est assez difficile à expliquer... Je devrais tourner autour du pot... Donc je préfère ne pas m'étendre sur le sujet !

Esteban, en tant que pilote de F1 titulaire, de quoi êtes-vous le plus impatient ?

Thomas Dahl, Royaume-Uni

EG : Je suis impatient de me confronter à ce challenge, mais aussi de courir dans une discipline où se cumulent essais libres, qualifications et longue course. En GP2 et GP3, le temps de roulage était assez restreint – trente minutes d'essais, trente minutes de qualif puis deux petites courses. Je vais vraiment apprécier de passer du temps en piste en Formule 1.

Nico, vous nous avez offert de beaux moments de pilotage l'an passé, et vous avez mené un GP ; pensez-vous pouvoir jouer la victoire cette saison ?

Kirsty Capewell, Royaume-Uni

NH : J'aimerais pouvoir le dire – nous sommes tous très compétitifs. J'aime la course, et j'aime gagner. Mes dernières victoires remontent au

GP2 et je veux connaître le succès en F1, mais il y a un long chemin pour y arriver. Il nous faut un ensemble performant pour cela, et nous ne venons que de présenter la voiture aujourd'hui, je ne peux pas vous dire où nous nous situons – ni les autres équipes d'ailleurs. Nous devons être patients, continuer de bûcher et développer la voiture pour rendre la victoire possible.

Esteban, allez-vous déménager en Suisse pour vous rapprocher de la base de l'équipe ?

Bill Rodrigues, USA

EG : Oui, je vais déménager. Mais vu le nombre de voyages qui nous attend, je ne sais pas si je vais y passer beaucoup de temps au final. J'ai prévu de rendre visite à nos ateliers aussi souvent que possible, mais nous allons être sur la route la plupart du temps avec ce calendrier à 19-20 courses. Il va falloir aussi participer à des actions de sponsoring dans les pays – mais pour cette première saison, toute mon attention ne doit être portée que sur la performance pure.

Nico, je me suis laissé dire que vous êtes un supporter du Bayern de Munich. Le fait de rejoindre Sauber signifie-t-il que vous allez soutenir Chelsea ?

Bill Thomas, Australie

NH : Je ne dirais pas que je suis un grand fan du Bayern, mais je les apprécie. Quant à devenir un supporter de Chelsea, il y a de la marge...

Esteban, pensez-vous que le chemin pour accéder à la F1 soit trop compliqué ?

Ryan Williams, Royaume-Uni

EG : Je ne crois pas que cela soit si compliqué en fait – du moment que vous êtes compétitif. Il y a





Nico, quel est le point d'orgue de votre carrière jusqu'ici ?

Tom Salt, Royaume-Uni

NH : Le dernier GP du Brésil je pense. Ça m'a fait bizarre de mener un GP pendant 30 tours. C'était bon de pourchasser les McLaren et de les dépasser. J'ai faim de victoires.



aussi le facteur économique : avec la crise, il est difficile de trouver des sponsors, à la fois pour le pilote et pour le team – mais le plus important pour un pilote est de témoigner de sa dextérité et de sa vitesse de pointe. Ensuite vous pouvez trouver tous les supports dont vous avez besoin pour progresser.

Esteban, avez-vous des rituels particuliers avant de monter dans l'auto ?

Gustavo Herrera, Mexique

EG : Oui Gustavo – je dors ! Je fais toujours un somme avant une course.

Nico, avez-vous déjà donné un nom à votre monture, à l'image de Sebastian Vettel ?

Ahmad Ammar, Malaisie

NH : Non, jamais.

Nico, pouvez-vous nous raconter votre passage en A1GP ? Vous étiez clairement un cran au-dessus du lot...

Mark Salisbury, Royaume-Uni

NH : J'ai de très bons souvenirs de cette période. J'étais encore très jeune en 2006-07, et soudain me voilà immergé dans cette discipline, à courir le monde, à voyager en Nouvelle-Zélande et en Chine. C'était vraiment cool. J'ai fait de belles courses et je m'en suis bien tiré. Et j'aimais bien la voiture – la première que je pilotais qui soit aussi puissante. Les Formule 3 sont des voitures intéressantes du point de vue technique, mais elles manquent de puissance. Les monoplaces d'A1GP alignaient quant à elles quelques 450-500 cv. J'ai vraiment apprécié.

Nico, Sauber est basée à Zurich, et Force India au Royaume-Uni. Quels sont les changements dans votre vie de tous les jours ?

Ivana Ozimin, Croatie

NH : C'est bien plus pratique car je n'ai plus à rejoindre le Royaume-Uni. Je peux conduire ou prendre un avion pour Zurich. Je n'ai plus la Manche à traverser en somme ! Et je n'ai plus à parler anglais car beaucoup de monde parle allemand ici. L'anglais reste cependant la première langue en Formule 1, ainsi que dans l'équipe lors d'un week-end de course.

Esteban, est-ce que vous ressentez une pression particulière suite à la belle saison de Sergio en 2012 ?

Michael Filletti, Royaume-Uni

EG : À chaque pilote ses conditions pour débiter en F1. Il ne faut pas perdre de vue que 2012 était la seconde saison de Sergio en F1. D'un autre côté, je ne cherche pas à faire mieux, je veux surtout m'adapter à la F1. C'est primordial lorsqu'on débute. Je veux être régulier et compétitif, comme tous les pilotes de F1.

Esteban, qu'est-ce qui vous a donné envie d'être pilote de course ? Vous aviez une idole particulière lorsque vous étiez petit ?

Paul Smith, Royaume-Uni

EG : Rien en particulier, mais j'ai toujours aimé les voitures – c'est très important. C'était ma passion ; ce qui a conservé ma flamme pour la course. Pour être honnête, je ne connaissais pas

grand-chose de la F1 avant de commencer la compétition.

Esteban, sur quel circuit du calendrier, sur lequel vous n'avez jamais couru, êtes-vous impatient d'aller ?

Alex Jackson, Royaume-Uni

EG : En GP2 et GP3, nous courions essentiellement sur les circuits européens – j'ai donc plusieurs tracés à découvrir. Il y a Shanghai, Interlagos, Austin, Suzuka et la Corée que je ne connais pas. Et j'ai hâte d'aller à Austin.

Nico, avez-vous toujours votre pantalon rouge/rose ?

Bethany Andrews, Royaume-Uni

NH : [Rires] Non, j'ai dû le jeter – on s'est tellement moqué de moi après que je l'ai mis pour une interview...

Nico, quel est le meilleur cadeau que vous ayez reçu de la part de vos fans ?

Laura Dai, Chine

NH : Une fois j'ai reçu un DVD de la part d'une Indonésienne. C'était un cadeau du cœur de la part d'une grande supportrice. C'était très gentil.


Esteban, quand vous jouez à la PS3/Xbox, quel pilote prenez-vous ?

Rich Daniels, Royaume-Uni

EG : [Rires] Bonne question. Malheureusement, je n'ai pas vraiment le temps de jouer à la console étant donné qu'on voyage tout le temps. Je ne joue pas régulièrement, mais quand je le fais, je prends toujours une Sauber, bien sûr !

Esteban, le soutien de la part de votre pays a-t-il changé vu que deux Mexicains seront sur la grille cette année ?

Vicki Brand, Royaume-Uni

EG : Le soutien est énorme. C'est surprenant. C'est très motivant de voir tous ces gens derrière vous, qui suivent votre carrière, fêtent vos victoires et vous soutiennent même quand vous échouez. C'est très spécial. L'intérêt pour le sport auto va crescendo au Mexique, et c'est avec beaucoup d'honneur que je vais représenter mon pays en F1. 

REJOIGNEZ NOTRE PANEL

Vous souhaitez poser une question à une star de la F1 ? Rejoignez vite notre panel sur www.flracing.co.uk – et nous vous indiquerons qui sont nos prochains invités...

2013, n° chance ?

Nous avons fait un bout de route, en direction de Silverstone, avec le talentueux Paul di Resta pour savoir ce qu'il avait à dire sur la nouvelle saison, au matin du lancement de la Force India VJM06

TEXTE JAMES ROBERTS **PHOTOS** ANDREW FERRARO/LAT

Debout devant l'hôtel Whittlebury Hall dans le village du même nom, à huit heures et quelque du matin, perdu dans mes pensées pour oublier le froid, je me dis qu'il est étrange que dans un sport de si haute technologie que la F1, les superstitions soient toujours fréquentes. En effet, l'homme que je vais interviewer aurait pu piloter avec le n°13 sur sa voiture cette année. Force India a fini 7e au classement des constructeurs, donc théoriquement, elle devrait courir avec les voitures n°13 et 14.

Cependant, par superstition, la FIA saute le numéro dit porte-malheur. Donc, Paul di Resta prend le n°14 et son équipier le 15. Ce premier jour de février est aussi l'aube de la saison 2013 de Di Resta et pourrait être un jour décisif pour son année. Nous





sommes au matin du lancement de la nouvelle Force India VJM06 et le pilote de 26 ans sera le premier à s'asseoir dans une voiture 2013, avant que les tests commencent sérieusement la semaine prochaine.

F1 Racing se tient prêt devant le Whittlebury Hall pour accompagner Di Resta de son hôtel au circuit de Silverstone où il dévoilera au monde sa nouvelle voiture, et nous avons le privilège d'être le premier média à recueillir ses impressions pendant le court trajet. L'air reposé et prêt pour une longue journée de discussion avec la presse, Paul traverse résolument le hall de l'hôtel, nous salue dehors et nous sautons ensemble dans la voiture qui attend.

L'Écossais a pu voir sa nouvelle monoplace la veille, à l'usine de Force India sur Dadford Road, et pourra effectuer un tour d'essai après avoir soulevé le drap qui la recouvre ce matin. Il espère sans doute qu'elle sera supérieure en performance à celle de la saison passée et je lui demande s'il éprouve de la nervosité au matin de son lancement.

« Je ne dirais pas que c'est de la nervosité, répond-il. C'est plus de l'anxiété de voir le produit fini, celui qui a été mis au point avec différents modèles de soufflerie et de découvrir le mode de développement emprunté par l'équipe durant l'hiver. Lorsqu'on voit le produit fini, il y a un sentiment de soulagement, mais quand on met la voiture sur le circuit à Jerez, c'est là qu'on commence à la connaître. Aujourd'hui, on va faire le lancement et on fera un dernier petit essai pour s'assurer que tout est en place avant les premiers tests. Étant donné que les règles sont assez semblables à celles de l'année dernière, la voiture est une évolution plus qu'une révolution et j'espère qu'on aura corrigé les faiblesses de la précédente. »

Comme nous discutons à l'arrière de sa Mercedes avec chauffeur, Paul est détendu et étonnamment bavard pour une heure si matinale. Dehors, un trou de lumière brille à travers la masse grise de nuages et la pluie nocturne scintille encore sur les voies étroites du Northamptonshire.

« L'important cette saison, ce sera les pneus, assure-t-il. Ils ont une construction différente que nous avons testée au Brésil, mais nous n'avons pas encore essayé les nouveaux composants et il reste un point d'interrogation sur ce qu'ils vont réellement donner. C'est ce que nous allons nous efforcer de voir dès Jerez, tout en mettant la voiture durant les 12 jours d'essais. C'est en arrivant aux derniers tests de Barcelone qu'on voit réellement les équipes faire des essais de performance et des simulations de course. Ensuite, le début de saison à Melbourne sera encore une autre histoire. »



En passant devant l'église St Mary à Whittlebury, je demande à Paul s'il aborde le début de cette nouvelle année, sa troisième en F1, différemment des précédentes.

« L'hiver est plutôt court maintenant, non ? Après le dernier GP, on a trois semaines avant Noël, réfléchit-il quand son téléphone émet un bip dans sa poche. Au cours du petit temps mort dont on dispose, il est important de se restructurer, de sacrifier quelques dîners, de s'assurer qu'on ne prend pas trop de poids, puis de se concentrer sur l'entraînement physique. Il s'agit de se reconstituer et de s'assurer que ses repères sont en place. C'est le moment de l'année où l'on doit rester à la hauteur parce que deux ou trois jours d'essais à la suite, c'est dur pour le cou. Être à nouveau dans la voiture, c'est un choc énorme, même si ça ne fait que huit semaines que je l'ai quittée. »

Paul face à la presse lors du lancement de la Force India VJM06.

Et voici la voiture. "Tout est neuf, on se croirait dans un magasin de jouets" remarque le pilote.






sique de notre équipe, nos déplacements, nos temps de repos. On doit être certain que chacun est dans le meilleur état d'esprit car la saison est longue. »

Avant de nous diriger vers le circuit pour rencontrer et saluer les médias du monde entier, notre voiture fait un petit détour par le QG de l'équipe, juste en face du circuit. En franchissant le portail, on se rend compte de la belle petite usine que possède Force India : petite et sobre – tout le contraire du propriétaire, Vijay Mallya ! Sur le parking, Paul reçoit une chaleureuse poignée de main d'un homme dont le nom donne sûrement le meilleur score de scrabble de la F1, le chef des opérations Otmar Szafnauer. Du même parking, on voit le bureau ayant jadis appartenu à Eddie Jordan, puis à Colin Kolles et maintenant à Bob Fernley, l'adjoint de Mallya. Alors que presque rien n'a changé ici, les propriétaires et gestionnaires de l'écurie n'ont pas toujours été si constants.

« Cette écurie joue dans la catégorie au-dessus de ce que ses moyens devraient lui permettre, et ceci depuis plusieurs années, déclare Di Resta, sortant le téléphone de sa poche. Toutefois, un changement fondamental n'est pas ce qu'il y a de mieux ; il faut obtenir des ressources dans l'environnement que l'on connaît et auquel on est habitué. »

Il y a une brève pause lorsque Paul téléphone à son père Louis, venu d'Écosse pour le lancement. Puis nous parlons à bâtons rompus, nous tenant au courant de certains événements de la F1 cet hiver : les changements de direction chez Williams et Mercedes – et en particulier le départ précipité de Norbert Haug, l'homme qui a donné sa chance à Di Resta en DTM. Durant le trajet final entre l'usine et l'allée des stands de Silverstone, il y a de l'excitation dans l'air ; nous approchons de l'heure à laquelle la voiture doit faire sa première apparition en public.

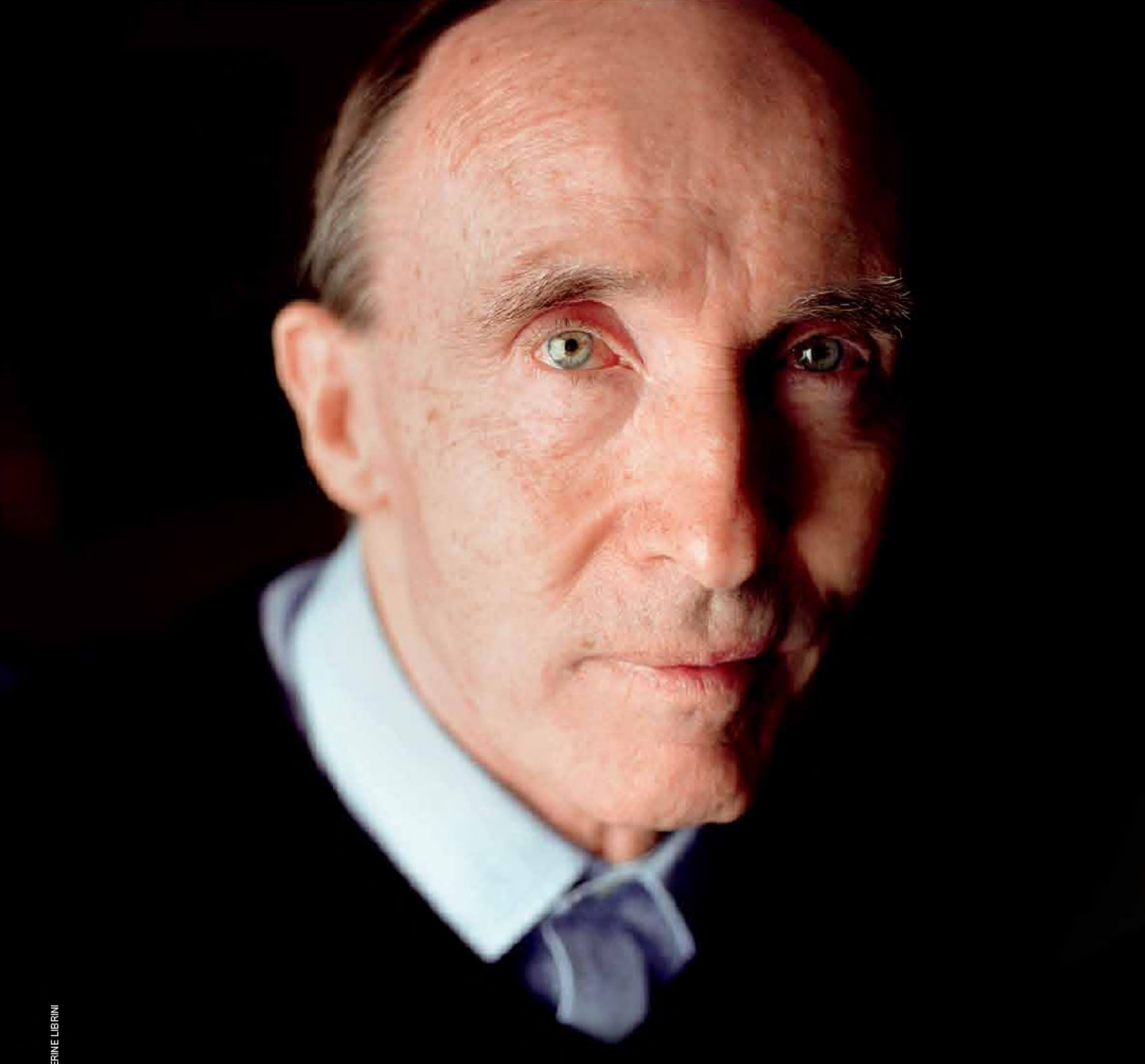
« Il y a toujours beaucoup d'excitation lorsqu'on découvre une nouvelle voiture, dit Paul avec un sourire enfantin. Tout est flambant neuf ; lorsqu'on l'essaie pour la première fois et qu'on rentre au garage, il n'y a pas l'odeur de fibre de carbone et tout brille. Je pense que tout le monde aime les nouveaux jouets, non ? Il s'agit essentiellement de ça. On est tous des enfants dans un magasin de jouets. »

Sur ce, une bonne poignée de main et Paul disparaît pour saluer Bob Fernley. Puis il fera un sourire pour les caméras de télévision, montera à bord de la VJM06 et entamera sa saison 2013. Comme je rejoins le reste des médias pour admirer le lever du voile, je remarque quel garage l'écurie a choisi pour présenter sa nouvelle monoplace. Oui, elle a bien choisi le n°13... 

"Cette équipe fait mieux que ce que ses moyens devraient lui permettre."

Nous passons devant le vieux pub Royal Oak dans le village de Silverstone et il poursuit : *« Nous devons sortir des sentiers battus à Melbourne et nous donner la possibilité d'aller vraiment de l'avant. Nous avons tout examiné de nos week-ends de course afin de maximiser chaque chose et d'être vraiment à la hauteur cette année ; que ce soit la forme phy-*





ADAPTATION CATHERINE LIBRINI

LA DYNASTIE

Williams est une institution dans le monde de la F1. Pour leur toute première

TEXTE ANTHONY ROWLINSON & JAMES ROBERTS PORTRAITS MALCOLM GRIFFITHS/LAT

F1 2013 : GO!
LE GUIDE DE LA SAISON



DYNASTIE
WILLIAMS

WILLIAMS

interview commune, Sir Frank et sa fille Claire évoquent la passation de pouvoir



SIR

Frank Williams est d'humeur joviale aujourd'hui. Malgré le froid glacial qui s'est abattu sur le QG de l'équipe à Grove, dans la région d'Oxford, malgré les rumeurs concernant le transfuge Toto Wolff et l'incertitude qui entoure l'arrivée de Paddy Lowe de McLaren, Frank Williams rayonne d'optimisme et reste tourné vers l'avenir.

Il sait que bientôt, la FW35 qui est assemblée sous nos pieds en ce moment même sortira bientôt des ateliers avant d'être envoyée en Espagne pour les essais d'hiver. Bientôt, on entrera dans la course. Voilà ce qui compte pour Williams (Frank, l'écurie et la famille). Il en a toujours été ainsi. Ils ont la course dans le sang, et c'est leur métier. Et c'est pour cette raison que la fille de Sir Frank, Claire, la représentante de la nouvelle génération de Williams, a tout naturellement imposé sa mainmise sur les affaires de l'équipe.

Depuis avril dernier, Claire Williams siège au conseil d'administration de Williams et supervise la communication et le marketing, après avoir été encouragée à prendre ce poste par Adam Parr, ancien PDG. Et qui sait jusqu'où ira cette battante ? Après tout, Williams est une affaire de famille, fondée par Sir Frank en collaboration avec son légendaire partenaire technique, Patrick Head, et l'entreprise est particulièrement appréciée des fans et du monde de la F1 pour son attachement à ses valeurs fondatrices. Quoi de plus rassurant pour Frank Williams que de voir sa progéniture, âgée de 36 ans, reprendre le flambeau ? La joie qui éclaire le visage de Sir Frank dès que sa fille entre dans son bureau en dit long sur leur complicité. Après avoir pris place à sa gauche, la jeune femme passe la main sur le pull de son père pour enlever quelques miettes.

« Ça va bien, papa ? Vous allez voir, il va me virer après ça !... »

Mais cela serait-il possible ? « Oui, en théorie, nous répond Sir Frank avec ce ton à la fois posé et chuchoté qui le caractérise. Mais ce n'est pas prévu ! »

« C'est notre première interview commune, » nous dit Claire.

« On se donne la main sous la table ? » propose Williams Senior.

Ces petites plaisanteries sont à la fois déroutantes et d'une grande sincérité. Il faut dire que Sir Frank fêtera cette année ses 71 printemps, et le duo se doutait probablement qu'on allait mettre la question de la succession sur la table. C'est avec plaisir qu'ils abordent le sujet, mais pour cela, Claire en réfère aux instances supérieures : « Là, c'est toi qui réponds. »

FW : Je suis là depuis bien longtemps et en ce qui concerne ma succession, il faut bien réfléchir. On ne peut pas faire d'erreur. On pourrait avoir une seconde chance, mais si on se trompe, ça fera du grabuge. Claire bosse ici depuis pas mal d'années, trois ou quatre ?

CW : Dix [le gag est efficace, mais la jeune femme écarquille un peu les yeux].

FW : Le temps passe vite quand on est heureux. Elle connaît l'entreprise aussi bien que moi. Mais elle n'est pas toujours tendre avec moi, je peux vous l'assurer. Elle défend bien son territoire, ce qui fait d'elle la candidate idéale. Elle a fait ses armes en marketing et elle a beaucoup apporté à l'équipe, surtout dans les moments où nous n'étions pas spécialement fiers de nos résultats.

CW : De mon point de vue, la question de la succession est délicate, surtout parce qu'il s'agit de mon "papa" et que je n'arrive pas à imaginer les choses sans lui – et j'espère qu'il ne partira jamais. Il se défend plutôt bien...

FW : Ce sera moi ou Bernie, le prochain.

CW : Oui, c'est un vrai duel entre vous ! Il n'est pas facile de répondre franchement à cette question car c'est un sujet qu'on n'aime pas aborder. On a une approche pratique, on travaille ensemble, et c'est tout. C'est peut-être un peu irresponsable de ne pas penser à la succession, mais c'est plus sympa de se dire qu'il sera là éternellement. Frank est tout pour l'équipe Williams, et l'idée qu'il puisse nous quitter est insupportable – mais c'est une question qui se pose.

J'ignore si d'autres personnes me voient à ce poste, mais c'est une responsabilité immense et à ne pas prendre à la légère. Si vous étiez le fils ou la fille de quelqu'un comme Frank, vous voudriez être tout à fait sûr de faire le poids : on a vu la même situation dans d'autres entreprises où ça n'a pas marché. Mais si ça marche, c'est vraiment formidable, c'est l'état de grâce, j'imagine. Je pense seulement qu'il ne faut pas s'engager à la légère. Est-ce que j'en suis capable ? Je ne sais pas, tout simplement.

Les gens qui travaillent avec Claire vous diront que cette modestie cache un aplomb qui transparait dans ses activités au quotidien. Elle a cependant les pieds suffisamment sur terre pour avouer avoir trouvé difficile d'accepter un poste à responsabilités. « Ce

“Frank est tout pour l'équipe et l'idée qu'il puisse nous quitter est insupportable.”

n'est pas anodin, nous confie-t-elle. Et pourtant, on a grandi au rythme de Williams. J'ai deux frères [Jonathan, 38 ans, et Jamie, 30 ans], et on est une famille très unie, où tout tourne autour de Williams depuis des années. On ne parle presque jamais d'autre chose. Le sport auto, c'est notre vie, c'est notre boulot. On a toujours soutenu papa, on l'a laissé libre de se consacrer à son travail, de créer ce qu'il a créé. C'est une grande fierté pour nous. »

Sir Frank intervient brièvement pour préciser que Patrick Head a largement participé à faire de Williams l'écurie dominante de la F1 à trois périodes (de la fin des années 1970 au début des années 1980, vers le milieu des années 1980, et deux tiers de la décennie 1990). À l'orée d'une saison qui verra le 6000 GP de Williams (à Silverstone), l'équipe a déjà un palmarès de neuf titres constructeurs, sept titres pilotes et 114 victoires en GP.

Après une période de vache maigre, Williams a opéré ces deux dernières années un remaniement en profondeur, sur le plan technique ainsi que commercial, et les résultats en piste de 2012 ont fait souffler un vent d'optimisme sur le team. Être à la hauteur d'un passé prestigieux, diriger une entreprise de plus de 550 personnes... Tel a toujours été le "boulot" de Sir Frank, qui n'a jamais connu la sérénité d'un emploi aux horaires réguliers.

Mais pour sa fille, l'expérience est légèrement différente : après avoir été témoin d'une existence ainsi menée, il s'agit d'endosser le rôle de guide. « Chaque année, on se pose la question avec ma mère : "A-t-on assez d'argent pour courir l'an prochain ?", raconte Claire. Aujourd'hui, c'est moi qui subis cette pression de plein fouet – il faut boucler le budget. Mais je n'ai jamais vu Frank paniquer →





ou douter qu'on puisse assurer une saison à venir. » Le sourire en coin, Frank lance d'un air complice : « Oui, j'ai toujours aimé qu'on me taxe d'inconscience... »

Cette remarque pousse Claire à faire une confession : « J'ai dû hériter de ce côté inconscient. À force de voir Frank jouer ce rôle dans le passé, j'ai vu que c'était possible, et qu'avec beaucoup de travail et un peu de chance, les contrats finissent par arriver et on peut continuer à courir. »

Des mots qui auraient très bien pu sortir de la bouche de son père, avec son flegme tout britannique. Il doit se sentir fier, non ? « Je préfère ne pas être trop fier, avoue Frank Williams, en lançant à sa fille un sourire flatteur. Je m'efforce de la considérer comme une employée normale – ce qui n'est pas facile, vous vous en doutez. Mais elle est là depuis longtemps et elle est extrêmement compétente. Sa mère [Virginia] est une femme remarquable (pour ne pas dire "redoutable" car ce ne serait pas très gentil), et son grand-père était un battant – un homme d'affaires d'une grande sagacité. Alors, pas de doute, c'est dans les gènes. Virginia est admirable, elle m'a supporté pendant 40 ans et ça, c'est très fort ! Claire tient beaucoup de sa mère et un peu de moi, et je ne doute pas un instant qu'elle mènera sa barque avec brio. »

Obligation, devoir, destin – autant de mots qui s'appliquent à la prise de fonction de Claire au sein du conseil d'administration. Pourtant, les choses auraient très bien pu se passer autrement. « Quand on était gamins, on n'allait pas souvent voir les courses, nous confie-t-elle. On allait à Silverstone, et c'était la fête, mais c'était avant tout le lieu de travail de Frank, et il



n'était pas de bon ton de trimpler femme et enfants. » Il n'a jamais été question qu'elle ou ses frères travaillent pour l'écurie – d'ailleurs, les parents poussaient plutôt leurs enfants à trouver "leur" voie. « J'ai essayé, dit-elle sans grande conviction, mais ça ne s'est pas trouvé. Aujourd'hui, si je me demande ce que je pourrais faire d'autre, je n'arrive pas à imaginer mieux que ça. » Sentant venir la confession, le père la taquine en demandant : « Tu penses à jeter l'éponge, parfois ? »

« Oui, des fois, quand tu me mènes la vie dure ! » rétorque Claire.

Bien que l'ambiance soit à la plaisanterie, une certaine gravité sous-tend la conversation : la jeune femme est très sérieuse lorsqu'elle évoque sa "dette" envers l'entreprise qui a permis à sa famille de vivre tant de grands moments – sans oublier les moments difficiles. « Les événements de ces 18 derniers mois montrent bien qu'il y a un vide à combler et certaines personnes ont misé sur moi pour le faire, analyse Claire. Et là, on se dit : "Si je ne le fais pas, qui va s'en charger ? Vous allez trouver ça simpliste, mais on a eu une belle vie grâce à Williams et c'est un juste retour des choses que de proposer sa contribution. C'est une question de responsabilité. On ne va pas se la couler douce et profiter du travail des autres. »

Le premier obstacle à franchir aura été de demander de l'argent à d'autres personnes (des sponsors en l'occurrence). Aujourd'hui, c'est une nouvelle difficulté qui se présente...

« Difficile de demander une augmentation ? » ose F1 Racing.
« Ah oui ! Ce n'est pas mon truc de quémander. Je n'ai jamais su demander de l'argent de poche à mes parents quand j'étais petite. »

Comme quoi, les temps changent. **F1**

Fils de son père

Il ne faut pas confondre Jonathan Williams avec l'ancien pilote de F1 du même nom, mais ne pensez pas qu'il n'y a aucun rapport. En effet, ses parents lui ont donné ce prénom en l'honneur du pilote Jonathan Williams, un grand ami de Sir Frank.

Jonathan Williams, fils de Frank Williams, ressemble fort à son père. Intelligent, attentionné, passionné par tout ce qui a trait à la F1, aux Porsche, à Pedro Rodríguez ou Jeff Gordon, à la Nascar, l'Indycar, au GP2, au GP3, à la F3, aux WSR ou au karting – et à ses deux labradors noirs, Seb et Harry. Il possède un sens du détail aussi extrême que celui de son père. Il connaît par cœur toutes les F1 Williams qui ont vu le jour – et la plupart de celles des autres équipes aussi. Il est prêt à assumer un rôle à responsabilités chez Williams, fort de

son expérience chez Dallara (prestation de services pour les équipes britanniques de F3) ; il s'implique dans iSport, l'écurie de GP2, depuis ses débuts, tout en dirigeant à Grove le programme pilotes Williams.

Jonny apporte un certain charme au paddock de la F1. Avec lui, pas de problèmes d'ego : posé, confiant tout en restant modeste, il a les yeux tournés vers l'avenir de la F1, et celui de Williams en particulier. La Nouvelle Génération, c'est lui. **Peter Windsor**



Jonathan Williams avec Pastor Maldonado.

OFFREZ UN ÉCRIN À VOTRE COLLECTION

UNE RELIURE PEUT
CONTENIR JUSQU'À
12 NUMÉROS



POUR VOUS
12 €
LA RELIURE

Commande expresse
de vos anciens numéros et de
vos reliures sur www.webabo.fr/reliures

COMMANDEZ VOTRE RELIURE*

Formulaire à compléter et à renvoyer accompagné de votre règlement à :
F1 Racing - B&B MEDIA - 40 rue de Paradis - 75010 PARIS

Je désire commander

Nombre de reliures : x 12,00 €

Frais de port : x 7,00 €

Soit un total de : €

Mon adresse

Nom Prénom

Adresse

..... Ville

Code postal Tél E-mail

Date et signature (obligatoire)

Je règle par

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

Frais de port : 7 € par reliure. Offre limitée à la France métropolitaine - DOM-TOM et étranger, nous consulter : vvezier@bandbmedia.com
* Offre valable 4 semaines et dans la limite des stocks disponibles. Prévoir un délai de livraison d'environ 2 semaines à compter de la réception de votre règlement. Délai non contractuel.
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 commande.
Vous pouvez vous opposer à ce que vos coordonnées soient cédées à nos partenaires en nous le précisant par courrier.



Monsieur Motivation

Vous pensiez que Mark Webber était le seul Australien ambitieux de la F1 ? Eh bien non. Le programme jeunes pilotes de Red Bull est hyper compétitif et Daniel Ricciardo sait ce qu'il doit faire pour continuer d'en faire partie – à commencer par battre son équipier, Jean-Éric Vergne...

TEXTE STUART CODLING PORTRAIT DREW GIBSON/LAT



Vous qui gardez un œil via Twitter sur tout ce qui concerne la F1, vous devez savoir que Daniel Ricciardo a passé l'intersaison en Australie. À s'amuser ? La plupart du temps, apparemment. À se préparer pour la nouvelle saison ? Idem.

« Ce n'est jamais facile de revenir après un été en Australie, dit-il. J'aime beaucoup être chez moi et y aller à la bonne saison, c'est vraiment super. Pour revenir en Europe pendant la plus mauvaise période de l'année, il en faut de la motivation ! Mais sérieusement, être pilote de F1 est une motivation suffisante pour moi. Même s'il neigeait à gros flocons quand je suis rentré... »

Daniel est à bien des égards la quintessence du type australien décontracté, mais il a pris une voie que très peu ont suivie avec succès (à ce niveau) avant lui – très récemment, Mark Webber, avant lui, Alan Jones et avant Jones... Jack Brabham. Venir de l'autre côté du globe au Centre européen de la F1, si jeune, puis se faire une place jusqu'au sommet demande de l'investissement et de la détermination.

« Enfant, je n'aimais pas voyager : même traverser des États pour le karting me paraissait déjà trop [Ndlr : Daniel est originaire de Perth, sur la côte ouest de l'Australie]. Je n'ai certainement jamais imaginé vivre en Europe. Mais lorsque le succès vient, tout doucement on oublie tous les sacrifices réalisés. Avoir le métier de vos rêves compense tout le reste. »

La progression de carrière de Daniel a bénéficié de sa participation au programme de jeunes pilotes de Red Bull, mais si se garantir le soutien de l'empire des boissons gazéifiées de Dietrich Mateschitz a ses avantages, à la fin, ça se paye. Si vous ne parvenez pas à impressionner Helmut Marko, responsable du programme compétition de Mateschitz, vous êtes éjecté sans pitié. À ce jour, le seul pilote à avoir obtenu un diplôme de "l'école de perfectionnement en pilotage", la Scuderia Toro Rosso, est Sebastian Vettel. Toutes les autres recrues prometteuses n'étaient pas à la hauteur. Daniel a passé une saison complète à ce poste et a fini six fois dans les dix premiers ; le Dr Marko attend-il davantage de lui en 2013 et si oui, quoi ?

« C'est difficile pour l'écurie de dire, "On veut que tu arrives cinquième à chaque course", ou autre, dit Daniel. C'est plutôt moi, personnellement, qui désire m'améliorer par rapport à l'année dernière... L'écurie voudrait pouvoir lutter avec Sauber, Force India, Williams – et je pense qu'il est juste de dire que nous étions les derniers de ce groupe l'année passée. Nous voulons y revenir et terminer devant. »

Les attentes seront plus fortes cette année, avec les réglementations techniques de 2012 plus ou moins identiques et un nouveau directeur technique en place – James Key, ex-Sauber – qui

"Marquer des points au mérite plus souvent est notre objectif."




a eu plusieurs mois pour dicter ses volontés sur le développement de la STR8. L'écurie a aussi intensifié ses activités sur le simulateur Red Bull.

« Nous utilisons leur simulateur, mais avec notre programme, établi par nos ingénieurs, explique Daniel. Pour moi, l'apprentissage des circuits est primordial, notamment les nouveaux tels qu'Austin. Cela aide à en savoir un peu plus avant d'y aller. Cela m'a permis d'acquérir un meilleur retour technique – je pense que mes commentaires aux ingénieurs se sont améliorés grâce à ça. Ce n'est pas la réalité, mais on est en mesure d'augmenter ses connaissances en l'utilisant.

« Nous attendons tous... un peu de changement. Ce que j'ai remarqué l'an dernier, c'est qu'il [Key] a donné beaucoup d'ambition à l'équipe. D'après ce que j'ai compris, il a défini des objectifs ambitieux pour ce que nous voulons réaliser dans les toutes premières courses cette année. J'aime ça. On doit avoir de l'ambition, essayer de viser haut et continuer à en vouloir.

« Il a joué un rôle dans la conception de la Sauber de l'année dernière et c'était une voiture impressionnante. On ne peut pas dire qu'il va nous donner ce qu'ils avaient, mais on est très optimistes. Il y a eu d'autres modifications. Mon ingénieur d'analyse de données de l'année dernière va devenir mon nouvel ingénieur de course. »

"Ambition" est ici le mot-clé. Contrairement à, disons, Mercedes ou McLaren, la "marque" Scuderia Toro Rosso ne repose pas sur la victoire. Il s'agit plutôt d'être là - ou pas loin. Mais Daniel comprend que pour se faire un nom dans l'empire de Red Bull, il doit viser plus haut.

« Le premier objectif de l'écurie est de terminer plus systématiquement dans les points. Nous nous sommes nettement améliorés dans la seconde moitié de la dernière saison, mais il fallait parfois un peu de chance. Nous voulons être dans les points au mérite beaucoup plus régulièrement. Je souhaite être sur le podium – je suis sûr que l'équipe le veut aussi – mais nous devons être réalistes et voir où nous en sommes lorsque nous arriverons à Melbourne. Je vise haut et si la victoire est jouable, je serai prêt. » 

Place d'échange

Charles Pic est à l'aise avec les gros chiffres de la haute finance. Mais un seul chiffre lui apporterait sa plus grande satisfaction cette année

TEXTE JAMES ROBERTS PORTRAITS THOMAS BUTLER





Tony Fernandes est dans les médias. À la radio, dans les journaux et à la télé – tous parlent de sa dernière affaire de gros sous. Un défenseur nommé Christopher Samba a rejoint son club de foot pour un montant supposé de 14,5 millions d'euros ; le contrat a été signé dans les dernières heures de la "date limite de transfert". Mais ce qui intéresse *F1 Racing*, c'est une autre signature de contrat : celle de Charles Pic, qui va courir cette année pour l'écurie de F1 de Tony, Caterham, et que nous allons rencontrer. La fin de la journée approche quand nous arrivons à l'hôtel Blue Boar de Witney, la résidence de choix de Pic lorsqu'il vient de Lyon pour visiter son écurie, à deux pas de sa nouvelle usine de Leafield.

Pic aime le foot mais il aime aussi son économie. Donc cela n'a pas d'importance que son journal préféré ne relate pas beaucoup les cancons du ballon rond. *Le Financial Times*, plus porté sur les informations financières, les actions et parts, les combines au niveau mondial. Les mouvements de marché de Fernandes y sont probablement assez régulièrement relatés, en fait – c'est donc un bon sujet pour commencer.

« Tony est très amusant, sourit Charles. Il est très sympa et dit toujours que Caterham est une famille ; c'est bien ce que j'ai ressenti pendant ma courte période passée ici. C'est important, quand on passe une grande partie de l'année à voyager et travailler avec une équipe pour s'améliorer et repousser ses limites, que l'atmosphère de travail soit bonne. »

Pic a fait ses débuts en F1 l'an dernier chez Marussia et, sous le guidage d'Olivier Panis, il est passé chez Caterham cet hiver. Pas un bond énorme dans le tableau en termes de performance, mais plutôt un changement de marque et l'occasion de s'impliquer dans une plus grande loyauté envers Renault (motoriste de Caterham), à la suite du récent rapprochement entre Caterham Cars et Alpine.

« Marussia et Caterham sont de jeunes écuries en termes de F1, explique Charles du haut de ses 23 ans. Mais Caterham a ce projet de voiture sportive avec Renault et Tony y croit vraiment. »

Une autre chose à laquelle Fernandes croit est de dépenser et gagner de l'argent. Grâce au succès de sa compagnie aérienne à bas coût AirAsia, ses intérêts se sont accrus et développés avec le groupe Tune Hotels, son écurie de Formule 1 et, plus récemment, le club des Queens Park Rangers

– après qu'il a acquis la participation majoritaire de Bernie Ecclestone en août 2011.

C'est un monde que Pic connaît bien, car sa famille dirige le Groupe Charles André (GCA), société de transport logistique basée en France, avec des succursales dans 14 autres pays européens, qui emploie plus de 6000 personnes. L'entreprise a commencé par l'approvisionnement de carburant Elf autour de la vallée du Rhône et s'est ensuite diversifiée dans la construction et l'indus-

“J'investis un peu sur les marchés, mais ce n'est pas mon principal métier – c'est la F1, et je m'y consacre à 100%.”



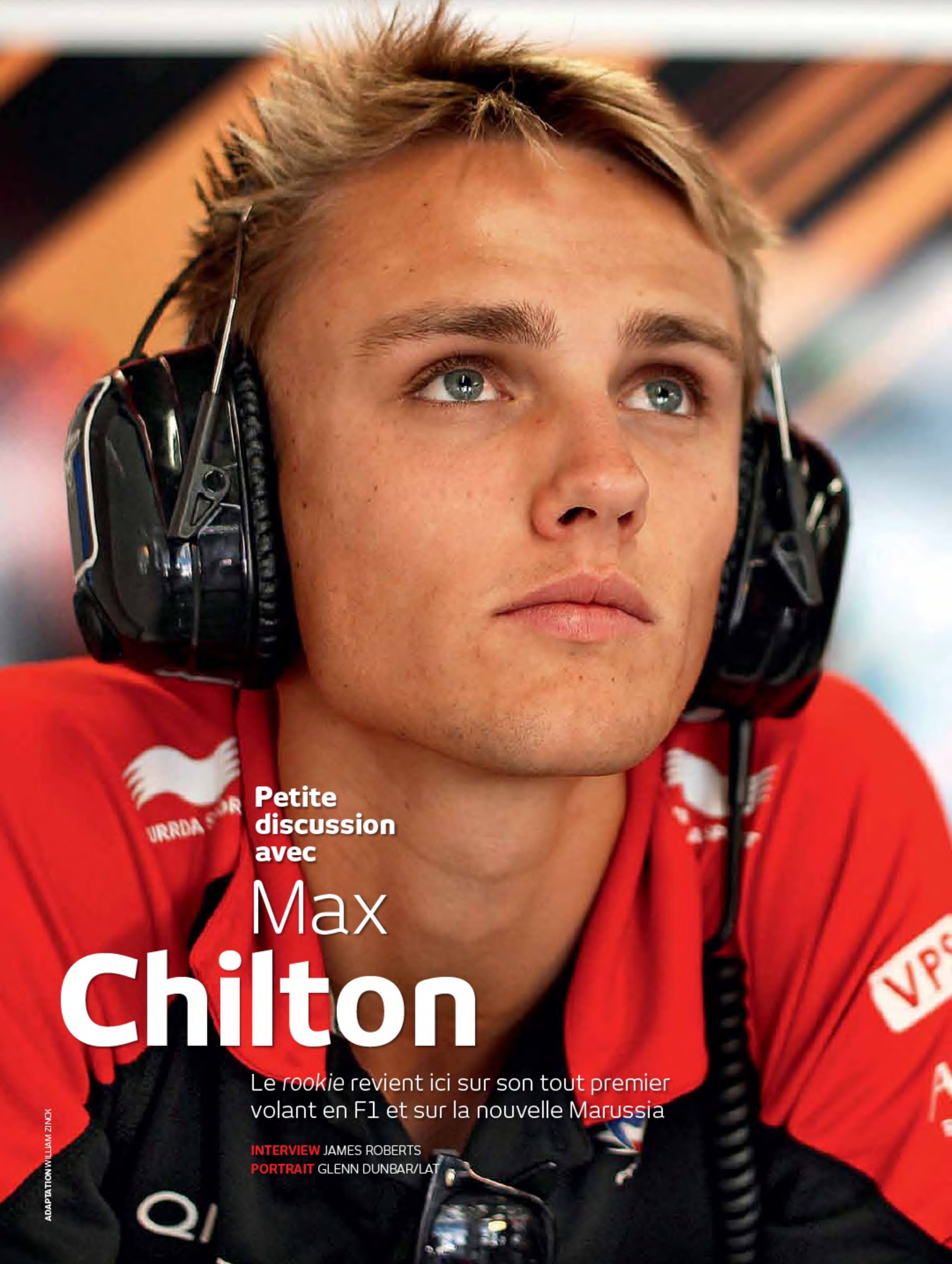
trie des loisirs. C'est une grosse affaire et Pic aime garder un œil dessus dans les pages roses. « Je m'intéresse aux affaires de ma famille, ça fait partie de moi depuis l'âge de dix ans. Alors quand je voyage, c'est quelque chose que je suis. Je m'intéresse à l'économie et son fonctionnement et j'aime lire de façon plus approfondie les nouvelles du monde. En plus, je fais un peu d'investissement sur les marchés, mais ce n'est pas mon principal métier – c'est la F1, et je m'y consacre à 100%. C'est un complément. J'ai commencé quand j'étais jeune et je continue parce que ça m'aide. C'est bon d'avoir quelque chose qui n'est pas lié à la course, pour se vider l'esprit. Pour certains, c'est le cinéma, pour d'autres, le sport. Ça n'a pas d'importance : il faut juste l'avoir. »

Bien que l'entreprise de la famille Pic ne soit pas une société de sport automobile, elle a sponsorisé, avec Elf, l'écurie de F3 Winfield Racing et GCATrans a soutenu un jour un pilote français assez inconnu mais prometteur nommé Olivier Panis. C'est le même Olivier Panis qui a gagné le GP de Monaco 1996 et qui conseille aujourd'hui Charles.

Mais revenons à notre sujet : lors du dernier GP 2012 au Brésil, Marussia maintenait le cap pour finir dixième dans le classement des constructeurs et ramasser un montant estimé à 11,5 millions d'euros de primes TV. Son concurrent le plus proche était Caterham. Pic était-il conscient de la manne financière en jeu en luttant avec Petrov dans la Caterham ?

« Pour être franc, je me concentrais sur ma course et je faisais juste le maximum pour Marussia. J'étais derrière Vitaly Petrov, mais il a fait un tête-à-queue et je suis passé. Il pleuvait si fort que je ne savais pas vraiment pour quelle position on se battait, et il m'a à nouveau rejoint. Puis j'ai eu le drapeau bleu alors qu'Alonso était derrière moi, ce qui a permis à Petrov d'utiliser le KERS et le DRS pour me redoubler. Je n'avais aucune chance de le battre. »

Ce dépassement s'est avéré un cas de défaite pour Marussia, de victoire pour Caterham – en F1, le rapport risque-récompense d'un sport de haut niveau a rarement été si crûment révélé. Dans un sport qui brasse des millions et pour un pilote si à l'aise avec les chiffres, il est donc ironique que le plus grand exploit de Caterham – et de Charles – cette année serait simplement de marquer leur premier et unique point. 



Petite
discussion
avec

Max

Chilton

Le *rookie* revient ici sur son tout premier volant en F1 et sur la nouvelle Marussia

INTERVIEW JAMES ROBERTS

PORTRAIT GLENN DUNBAR/LAT

Curriculum vitae

Date de naissance

**22 avril
1991**

Lieu de naissance

**Reigate,
Angleterre**

Équipe

Marussia

Poste

Pilote

2001-04 Championnats de karting britanniques

chez Carlin, il finit 4e du championnat de Formule 3 britannique,

2005 Fait ses débuts en T-Cars, sept podiums à la clé

remportant sa première victoire dans la catégorie ; débute aussi en GP2 Asie

2006 Décroche sept victoires avec son équipe Tomax en T-Cars, termine 2e du championnat

2010 Court en GP2 avec Ocean Racing Technology, ne marque que trois points pour sa première année

2007 Participe à la F3 britannique avec l'équipe Arena, devenant le plus jeune pilote à concourir dans la discipline le week-end de ses 16 ans

2011 Rejoint Carlin pour le GP2 et les GP2 Asie, et effectue un premier test aéro en ligne droite avec Force India

2008 Rejoint l'équipe de F3 David Hayle's Hitech Racing, signant 2 poles et 2 meilleurs tours

2012 Décroche deux succès avec Carlin en GP2 et finit 4e au général, signe chez Marussia en tant que troisième pilote et roule le vendredi à Abou Dhabi



Est-ce que vous réalisez en vous rasant le matin que vous êtes un pilote officiel de F1 ?

Je ne dirais pas que j'y pense tous les matins en me rasant, mais cela reste assez incroyable. Le jour où j'ai signé mon contrat et qu'on a commencé à me fournir en vêtements, je n'avais plus qu'une idée en tête : grimper dans la voiture pour évaluer son niveau de performance.

Quand avez-vous attrapé le virus de la course ?

Autant que je me souviens, depuis l'âge où je regardais les GP le dimanche après-midi à la télé – je me souviendrai toujours de Murray Walker et de ses commentaires décalés, même si la course était ennuyante. Je devais avoir huit ans quand mon frère Tom a commencé à courir sur des T-Cars. Je me rendais donc au circuit tous les week-ends et c'est ce qui m'a contaminé au final.

Pourquoi vous-êtes vous tourné vers les monoplaces plutôt que les voitures de tourisme, contrairement à Tom ?

J'ai toujours voulu faire de la F1, et étant donné ma morphologie, j'ai toujours pu rentrer dans une monoplace. J'ai eu mon mot à dire et au lieu d'une Formule Renault ou BMW, je me suis dit que le mieux était d'aller directement en F3. C'était peut-être prématuré, mais j'ai beaucoup appris. Lors de ma troisième saison, avec Daniel Ricciardo comme équipier, j'ai fini 4e du championnat.

Vous étiez très régulier l'an passé en GP2 avec l'équipe Carlin. Ça semble être le moment idéal pour faire vos débuts en F1. Etes-vous d'accord ?

Je ne voulais pas arriver en F1 sans la certitude d'être prêt. Mais je le suis à 100 %. Le GP2 n'est pas si éloigné de la F1, et j'ai signé quelques poles et victoires – sans oublier que j'étais le meilleur marqueur de points dans la seconde partie de l'année. J'avais donc la pointe de vitesse qu'il fallait. Je suis prêt car je me sens détendu derrière le volant.

Comment s'est déroulée votre arrivée chez Marussia ?

Je les connaissais déjà depuis quelques temps – j'ai fait les tests de jeunes pilotes avec eux, j'ai visité l'usine et assisté aux six derniers GP de 2012 avec eux. Avec tous

F1 2013 : GO!
LE GUIDE DE LA SAISON



**MAX
CHILTON**

les voyages et les 12 heures de boulot abattues chaque jour, des liens se sont tissés avec le team. Mon baquet a été moulé en janvier et ce qui m'a le plus impressionné est d'avoir vu toute l'équipe travailler d'arrache-pied pour que la voiture soit prête à temps. L'auto me va comme un gant, un bon point quand on sait que j'avais du mal à rentrer dans celle de 2012. Je fais 1,81m mais j'ai de longues jambes et un petit tronc, ce qui n'est pas très confortable ! Mais la voiture 2013 a été dessinée en prenant mon gabarit en compte. J'y suis donc bien plus à l'aise.

Comment vous-êtes vous préparé mentalement et physiquement ?

Par rapport au GP2, les courses de F1 durent 40 minutes de plus, ce qui est assez conséquent. Les G encaissés sont aussi plus importants, j'ai donc préparé mon cou en conséquence. Ma condition physique est bonne et il y a des machines spéciales pour se muscler les cervicales chez Pro Performance près de Gatwick. C'est très différent d'une séance de gym habituelle. Ils ont déjà travaillé avec plusieurs pilotes, ils savent donc quels programmes appliquer.

Au niveau mental, comment vous préparez-vous pour la F1 ?

J'ai commencé à travailler avec un coach cette année, et ça fait une grande différence. À ma grande surprise, c'est au sein du programme McLaren que j'ai commencé à recevoir les services d'un coach, et ça a changé la donne. En outre, dans le cadre du partenariat avec McLaren, j'ai passé pas mal de temps dans leur simulateur. C'est toujours sympa de se faire une petite course après une séance de gym.

On dit que votre père a pris des parts dans Marussia...

C'est bien que vous mettiez le sujet sur la table car ça me permet de démentir. Une trentaine de personnes et d'organisations ont investi auprès de moi, et en retour je vais leur reverser un pourcentage de mes revenus. C'est simplement un retour sur investissement en fait.

Que pouvez-vous espérer avec votre équipe en 2013 ?

Ce serait génial de marquer le premier point de Marussia. Ils sont passés si près au Brésil l'an passé que ce fut un crève-cœur de les voir échouer. Ils méritent ce point, et j'espère être celui qui le leur apportera. **F1**





PHOTOS : MARK THOMPSON/GETTY IMAGES • GETTY IMAGES • RED BULL

RED BULL RACING

Building 2, Bradbourne Drive, Tilbrook, Milton Keynes, MK7 8AT, Royaume-Uni

COORDONNÉES

Société Red Bull Racing Ltd
Châssis RB9
Moteur Renault RS27 – 2013
Site redbullracing.com
Twitter @redbullracing



HISTOIRE

Création 2004
Premier GP Australie 2005
GP disputés 146
Victoires 34
Poles 46
Meilleurs tours 29
Points marqués 1,864,5
Titres constructeurs 3
Titres pilotes 3

DIRIGEANTS

PDG
Dietrich Mateschitz
Directeur
Christian Horner
Directeur technique
Adrian Newey
Chef aérodynamicien
Peter Prodromou
Chef concepteur
Rob Marshall

PILOTES

Voiture n° **1** Caméra noire Voiture n° **2** Caméra jaune



SEBASTIAN VETTEL

Né le 3 juillet 1987
Lieu de naissance
Heppenheim, Allemagne
Taille 1,74 m
Poids 64 kg
Ingé course
Guillaume Rocquelin
Twitter –

CARRIÈRE EN F1
Débuts USA 2007
GP disputés 101
Équipes précédentes
Toro Rosso, BMW-Sauber
Victoires 26
Poles 36
Meilleurs tours 15
Points 1054
Titres pilotes 3
Classement 2012 1er



MARK WEBBER

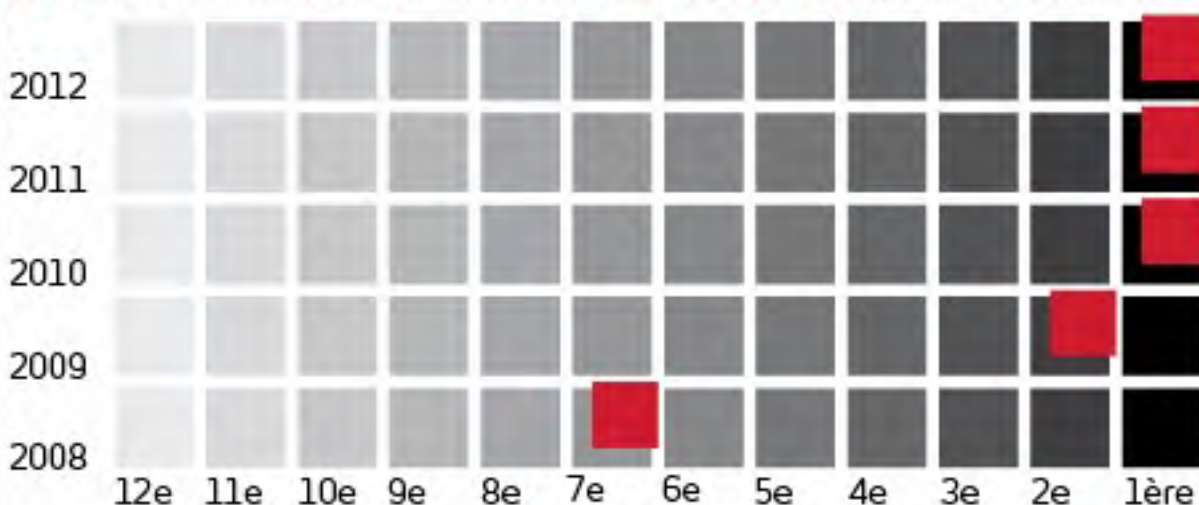
Né le 27 août 1976
Lieu de naissance
Queanbeyan, Australie
Taille 1,84 m
Poids 74 kg
Ingé course
Simon Rennie
Twitter @AussieGrit

CARRIÈRE EN F1
Débuts Australie 2002
GP disputés 196
Équipes précédentes
Williams, Jaguar, Minardi
Victoires 9
Poles 11
Meilleurs tours 14
Points 848,5
Titres pilotes 0
Classement 2012 6e

L'AVIS DE F1 RACING...

En 2012, en remportant les deux titres mondiaux pour la troisième année consécutive, Red Bull a impressionné par son incroyable taux de progression technique en dépit du recul dû à l'interdiction des diffuseurs soufflés par les échappements. Adrian Newey, le patron du bureau technique, a comparé la situation à celle de Williams au début des années 90 – quand la suspension active fut bannie et l'équipe, en conséquence, rattrapée par ses rivales. En dépit de cette récente instabilité technique, et la RB8 ayant fini la saison 2012 comme la voiture la plus rapide, l'équipe entamera 2013 comme favorite logique du championnat, aisément en mesure de continuer sur sa lancée.

PLACE AU CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS CES 5 DERNIÈRES ANNÉES





LOTUS F1 TEAM

Whiteways Technical Centre, Enstone, Oxfordshire,
OX7 4EE, Royaume-Uni



PHOTOS : ANDREW FERRARO/LAT • ANDREW KALISZ/LAT • SUTTON IMAGES • LOTUS

COORDONNÉES	HISTOIRE	DIRIGEANTS
<p>Société Lotus F1 Team Ltd</p> <p>Châssis E21</p> <p>Moteur Renault RS27 – 2013</p> <p>Site lotusf1team.com</p> <p>Twitter @Lotus_F1Team</p>	<p>Création 1952</p> <p>Premier GP Monaco 1958</p> <p>GP disputés 549</p> <p>Victoires 80</p> <p>Poles 107</p> <p>Meilleurs tours 74</p> <p>Points marqués 1671</p> <p>Titres constructeurs 7</p> <p>Titres pilotes 6</p>	<p>Président Gérard Lopez</p> <p>PDG Patrick Louis</p> <p>Directeur Éric Boullier</p> <p>Directeur technique James Allison</p> <p>Directeur des opérations "piste" Alan Permane</p>

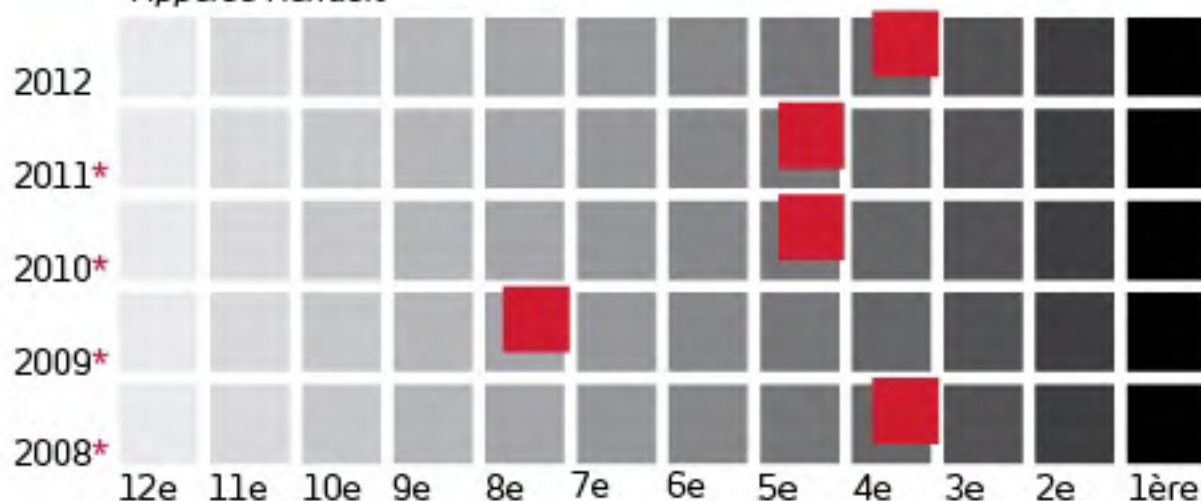


L'AVIS DE F1 RACING...

L'équipe précédemment nommée Renault a fait revenir le nom légendaire de Lotus dans le cercle des vainqueurs en 2012 grâce à la victoire de Kimi Räikkönen à Abou Dhabi, où il assura le spectacle au travers de ses conversations radio. L'équipe espère remporter plus de victoires en 2013 si ses soucis de direction assistée sont enfin résolus, mais son principal défi reste la définition claire de sa direction technique. Trop souvent ces dernières années, elle a exploré des chemins particuliers au détriment du reste de la monoplace, comme les sorties d'échappements vers l'avant il y a deux ans et le double DRS l'an dernier. Aux côtés de Räikkönen, Romain Grosjean se voit offrir une nouvelle chance.

PLACE AU CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS CES 5 DERNIÈRES ANNÉES

*Appelée Renault



PILOTES

Voiture n°	7	Caméra	Voiture n°	8	Caméra
		noire			jaune
KIMI RÄIKKÖNEN			ROMAIN GROSJEAN		
Né le 17 octobre 1979			Né le 17 avril 1986		
Lieu de naissance Espoo, Finlande			Lieu de naissance Genève, Suisse		
Taille 1,75 m			Taille 1,80 m		
Poids 62 kg			Poids 71 kg		
Ingé course Mark Slade			Ingé course Ayao Komatsu		
Twitter -			Twitter @RGrosjean		
CARRIÈRE EN F1			CARRIÈRE EN F1		
Débuts Australie 2001			Débuts Europe 2009		
GP disputés 175			GP disputés 26		
Équipes précédentes Ferrari, McLaren, Sauber			Équipes précédentes Renault		
Victoires 19			Victoires 0		
Poles 16			Poles 0		
Meilleurs tours 37			Meilleurs tours 1		
Points 786			Points 96		
Titres pilotes 1			Titres pilotes 0		
Classement 2012 3e			Classement 2012 8e		



MERCEDES AMG PETRONAS F1 TEAM

5a Reynard Park, Brackley, Northamptonshire, NN13 7BD, Royaume-Uni



PHOTOS: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES • MERCEDES

COORDONNÉES

Société Mercedes AMG
Petronas Formula 1 Team
Châssis F1 W04
Moteur Mercedes FO108F
Site mercedes-amg-f1.com
Twitter @MercedesAMGF1



HISTOIRE

Création 1886
Premier GP France 1954
GP disputés 70
Victoires 10
Poles 9
Meilleurs tours 12
Points marqués 521
Titres constructeurs 0
Titres pilotes 2

DIRIGEANTS

Directeur
Ross Brawn
Président non-exécutif
Niki Lauda
Directeur exécutif
Toto Wolff
Directeur technique
Bob Bell
Directeur ingénierie
Aldo Costa

PILOTES

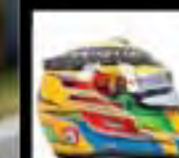
Voiture n° **9** Caméra noire / Voiture n° **10** Caméra jaune



NICO ROSBERG

Né le 27 juin 1985
Lieu de naissance
Wiesbaden, Allemagne
Taille 1,78 m
Poids 67 kg
Ingé course
Tony Ross
Twitter @nico_rosberg

CARRIÈRE EN F1
Débuts Bahreïn 2006
GP disputés 128
Équipes précédentes
Williams
Victoires 1
Poles 1
Meilleurs tours 4
Points 399,5
Titres pilotes 0
Classement 2012 9e



LEWIS HAMILTON

Né le 7 janvier 1985
Lieu de naissance
Tewin, Royaume-Uni
Taille 1,74 m
Poids 68 kg
Ingé course
Peter Bonnington
Twitter @LewisHamilton

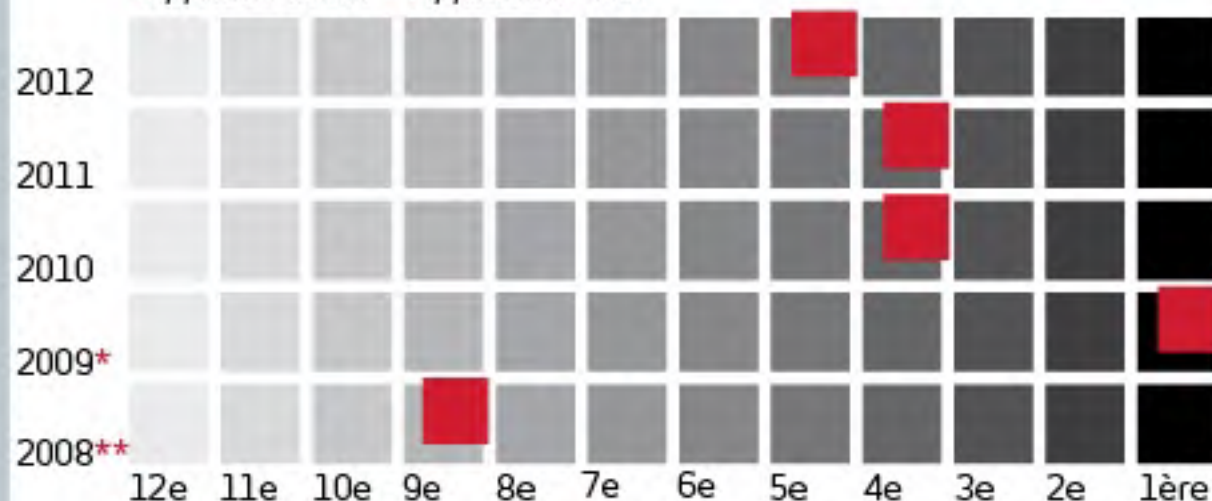
CARRIÈRE EN F1
Débuts Australie 2007
GP disputés 110
Équipes précédentes
McLaren
Victoires 21
Poles 26
Meilleurs tours 12
Points 913
Titres pilotes 1
Classement 2012 4e

L'AVIS DE F1 RACING...

Voilà une année cruciale pour Mercedes. Lewis Hamilton saura-t-il s'adapter à sa nouvelle équipe et le constructeur allemand saura-t-il se hisser en tête compte tenu de ses importantes ressources ? Sinon, à qui le tour après le départ soudain de Norbert Haug ? Une des pertes de l'an dernier fut le remplacement, à la tête du département aérodynamique, de Loïc Bigois par Mike Elliot. Le principal problème de l'équipe en 2012 fut l'optimisation des gommes. La voiture était facile avec ses pneus avant, d'où la victoire à Shanghai sur une piste peu exigeante ; mais à Singapour et Suzuka, la W03 eut des difficultés à faire les faire monter en température à l'avant sans les endommager à l'arrière.

PLACE AU CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS CES 5 DERNIÈRES ANNÉES

*Appelée Brawn **Appelée Honda



SAHARA FORCE INDIA F1 TEAM

Dadford Road, Silverstone, NN12 8TJ, Royaume-Uni



PHOTOS : ANDREW FERRAROLIAT - SUTTON IMAGES - FORCE INDIA

COORDONNÉES

Société Force India
Formula 1 Team Ltd
Châssis VJM06
Moteur Mercedes FO 108F
Twitter @clubforce



HISTOIRE

Création 2007
Premier GP Australie 2008
GP disputés 93
Victoires 0
Poles 1
Meilleurs tours 2
Points marqués 259
Titres constructeurs 0
Titres pilotes 0

DIRIGEANTS

Directeur général et directeur Dr Vijay Mallya
Président
Subrata Roy Sahara
Directeur adjoint
Robert Fernley
Chef des opérations
Otmar Szafnauer
Directeur technique
Andrew Green

PILOTES

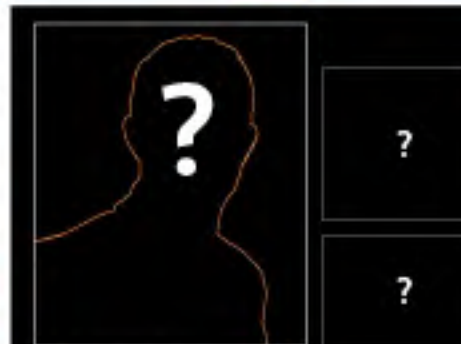
Voiture n° **14** Caméra noire / Voiture n° **15** Caméra jaune



PAUL DI RESTA

Né le 16 avril 1986
Lieu de naissance
Uphall, Royaume-Uni
Taille 1,85 m
Poids 74 kg
Ingé course
Gianpiero Lambiase
Twitter @pauldiResta1

CARRIÈRE EN F1
Débuts Australie 2011
GP disputés 39
Équipes précédentes
-
Victoires 0
Poles 0
Meilleurs tours 0
Points 73
Titres pilotes 0
Classement 2012 14e



(NON CONFIRMÉ)

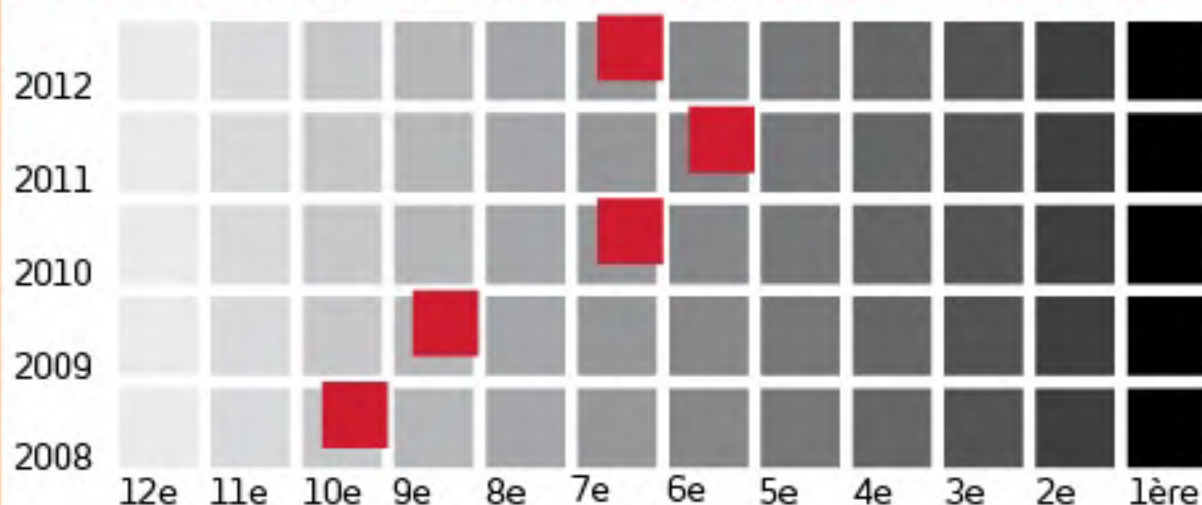
Né le -
Lieu de naissance
-
Taille -
Poids -
Ingé course
Bradley Joyce
Twitter -

CARRIÈRE EN F1
Débuts -
GP disputés -
Équipes précédentes
-
Victoires -
Poles -
Meilleurs tours -
Points -
Titres pilotes -
Classement 2012 -

L'AVIS DE F1 RACING...

Bien que Force India ait à sa tête un magnat indien mondialement connu en la personne du Dr Vijay Mallya, ses ressources sont très limitées. Étonnamment, ses capacités en soufflerie numérique (CFD) sont plus faibles que celles de Caterham et elle ne dispose pas de son propre simulateur. Elle a d'ailleurs passé un accord avec McLaren en vue d'utiliser la machine dont dispose cette dernière à Woking. Pourtant, ces dernières saisons, elle a régulièrement fait partie du milieu du classement et s'est parfois retrouvée aux premières loges, notamment au Brésil l'an passé où Nico Hülkenberg lutta en tête de course. Au moment du bouclage de *F1 Racing* (25 février), Force India n'avait pas annoncé qui de Jules Bianchi ou du revenant Adrian Sutil (voire de Narain Karthikeyan) serait l'équipier de Paul di Resta.

PLACE AU CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS CES 5 DERNIÈRES ANNÉES





WILLIAMS F1

Station Road, Grove, Oxfordshire,
OX12 0DQ, Royaume-Uni

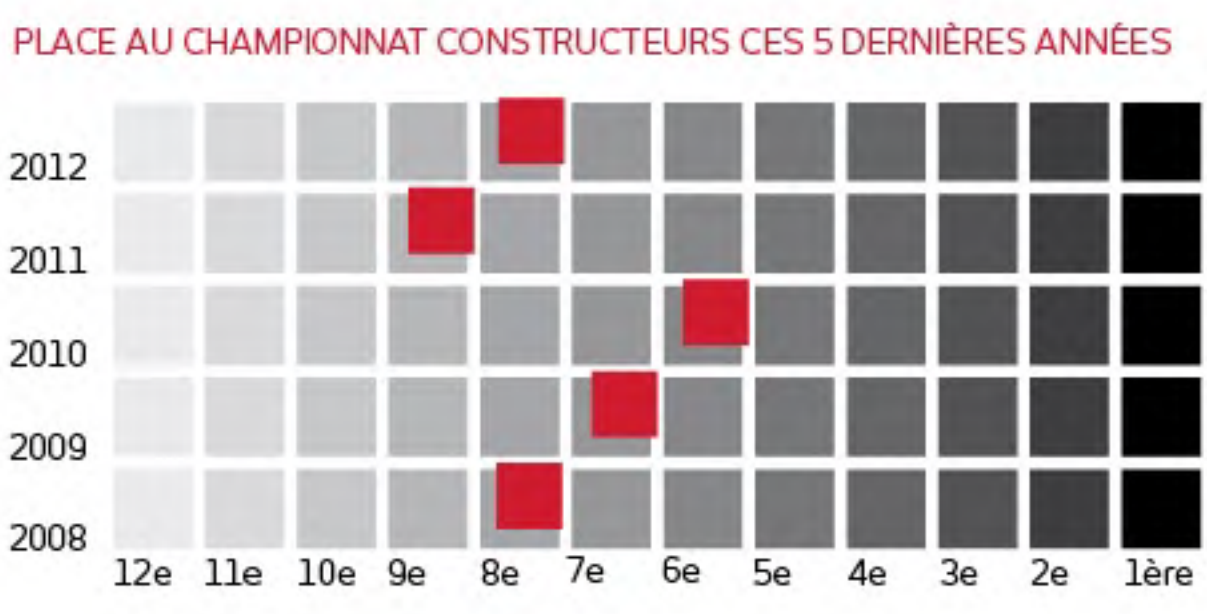
PHOTOS : GLENN DUNBAR/LAT - ANDREW FERRARO/LAT - WILLIAMS



COORDONNÉES	HISTOIRE	DIRIGEANTS
<p>Société Williams Grand Prix Engineering Ltd</p> <p>Châssis FW35</p> <p>Moteur Renault RS27 - 2013</p> <p>Site williamsf1.com</p> <p>Twitter @WilliamsF1Team</p>  	<p>Création 1975</p> <p>Premier GP Argentine 1975</p> <p>GP disputés 592</p> <p>Victoires 114</p> <p>Poles 127</p> <p>Meilleurs tours 131</p> <p>Points marqués 2,750</p> <p>Titres constructeurs 9</p> <p>Titres pilotes 7</p>	<p>Directeur Sir Frank Williams</p> <p>PDG Alex Burns</p> <p>Directeur technique Mike Coughlan</p> <p>Chef de l'aérodynamique Jason Somerville</p> <p>Ingénieur en chef Xevi Pujolar</p>

L'AVIS DE F1 RACING...

Après une saison 2011 désastreuse, la saison dernière a montré une amélioration significative des performances de Williams. Pastor Maldonado a remporté la (surprenante) première victoire de l'équipe en huit ans à Barcelone, le week-end même où Sir Frank Williams fêtait ses 70 ans, et tout le monde espère que l'équipe continuera sur sa lancée en 2013. Les améliorations sont dues en partie à la nouvelle structure technique animée par Mike Coughlan. D'autres changements sont en vue dans ce département qui devrait propulser cette équipe familiale et populaire vers le haut de la grille. La Williams 2013 a été dévoilée plus tard que les autres, lors de la seconde semaine de tests hivernaux.



PILOTES

Voiture n°	Caméra	Voiture n°	Caméra
16	noire	17	jaune

PASTOR MALDONADO




Né le 9 mars 1985
Lieu de naissance Maracay, Vénézuéla
Taille 1,73 m
Poids 63 kg
Ingé course Andrew Murdoch
Twitter @Pastormaldo

CARRIÈRE EN F1
Débuts Australie 2011
GP disputés 39
Équipes précédentes -
Victoires 1
Poles 1
Meilleurs tours 0
Points 46
Titres pilotes 0
Classement 2012 15e

VALTTERI BOTTAS




Né le 28 août 1989
Lieu de naissance Nastola, Finlande
Taille 1,73 m
Poids 70 kg
Ingé course Jonathan Eddolls
Twitter @ValtteriBottas

CARRIÈRE EN F1
Débuts Australie 2013
GP disputés 0
Équipes précédentes -
Victoires 0
Poles 0
Meilleurs tours 0
Points 0
Titres pilotes 0
Classement 2012 -

CATERHAM F1 TEAM

Leafield Technical Centre, Langley,
Oxfordshire, OX29 9EF,
Royaume-Uni

PHOTOS : ANDREW FERRARO/LAT • CATERHAM

COORDONNÉES

Société Malaysia Racing Team Sbn Bhd
Châssis CT03
Moteur Renault RS27 - 2013
Site caterhamf1.com
Twitter @MyCaterhamF1



HISTOIRE

Création 2009
Premier GP Australie 2012
GP disputés 20
Victoires 0
Poles 0
Meilleurs tours 0
Points marqués 0
Titres constructeurs 0
Titres pilotes 0

DIRIGEANTS

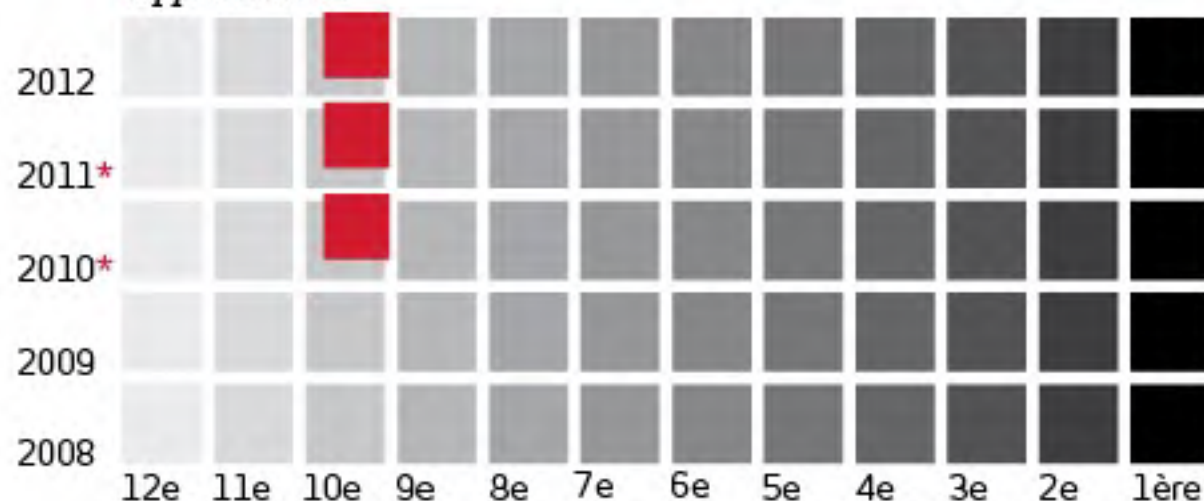
Co-Président
Groupe Caterham
Tony Fernandes
PDG Groupe Caterham
Riad Asmat
Directeur Cyril Abiteboul
Directeur technique
Mark Smith
Directeur performance
John Iley

L'AVIS DE F1 RACING...

Cette petite équipe a vécu des années bien difficiles, poursuivie par les bouleversements. Il y eut d'abord la contestation à propos du nom de Lotus, puis le retrait du programme de F1 de Mike Gascoyne, l'un des architectes de l'équipe. L'été dernier, Caterham a migré de sa base d'Hingham vers l'ancienne usine Super Aguri et Arrows à Leafield. L'infrastructure informatique et CFD est bonne mais les voitures n'ont jamais été compétitives, le problème principal étant le manque d'appui – point qui doit être rapidement résolu si l'équipe veut marquer un point. La grande question est : pendant combien de temps Tony Fernandes tolérera-t-il de mettre de l'argent sur la table pour un si petit retour ?

PLACE AU CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS CES 5 DERNIÈRES ANNÉES

*Appelée Lotus



PILOTES

Voiture n° **20** Caméra noire



CHARLES PIC

Né le 15 février 1990
Lieu de naissance
Montélimar, France
Taille 1,78 m
Poids 65 kg
Ingé course
Tim Wright
Twitter @Charles_Pic1

CARRIÈRE EN F1
Débuts Australie 2012
GP disputés 20
Équipes précédentes
Marussia
Victoires 0
Poles 0
Meilleurs tours 0
Points 0
Titres pilotes 0
Classement 2012 21e

Voiture n° **21** Caméra jaune



GIEDO VAN DER GARDE

Né le 25 avril 1985
Lieu de naissance
Rhenen, Pays-Bas
Taille 1,82 m
Poids 73 kg
Ingé course
Juan Ramirez
Twitter @GvanderGarde

CARRIÈRE EN F1
Débuts Australie 2013
GP disputés 0
Équipes précédentes
-
Victoires 0
Poles 0
Meilleurs tours 0
Points 0
Titres pilotes 0
Classement 2012 -



MARUSSIA F1 TEAM

Overthorpe Road, Banbury, Oxfordshire, OX16 4PN, Royaume-Uni



COORDONNÉES

Société Manor
Grand Prix Racing Ltd
Châssis MR02
Moteur Cosworth CA2013
Site marussiaf1team.com
Twitter @Marussia_F1Team



HISTOIRE

Création 2009
Premier GP Australie 2012
GP disputés 20
Victoires 0
Poles 0
Meilleurs tours 0
Points marqués 0
Titres constructeurs 0
Titres pilotes 0

DIRIGEANTS

Directeur
John Booth
PDG
Andy Webb
Président et directeur sportif Graeme Lowdon
Consultant technique
Pat Symonds
Chef concepteur
John McQuilliam

PILOTES

Voiture n° **22** Caméra noire



LUIZ RAZIA

Né le 4 avril 1989
Lieu de naissance
Barreiras, Brésil
Taille 1,80 m
Poids 73 kg
Ingé course
Michael Harre
Twitter @luizrazia

CARRIÈRE EN F1
Débuts Australie 2013
GP disputés 0
Équipes précédentes
-
Victoires 0
Poles 0
Meilleurs tours 0
Points 0
Titres pilotes 0
Classement 2012 -

Voiture n° **23** Caméra jaune



MAX CHILTON

Né le 21 avril 1991
Lieu de naissance
Reigate, Royaume-Uni
Taille 1,82 m
Poids 65 kg
Ingé course
Paul Davison
Twitter @maxchilton

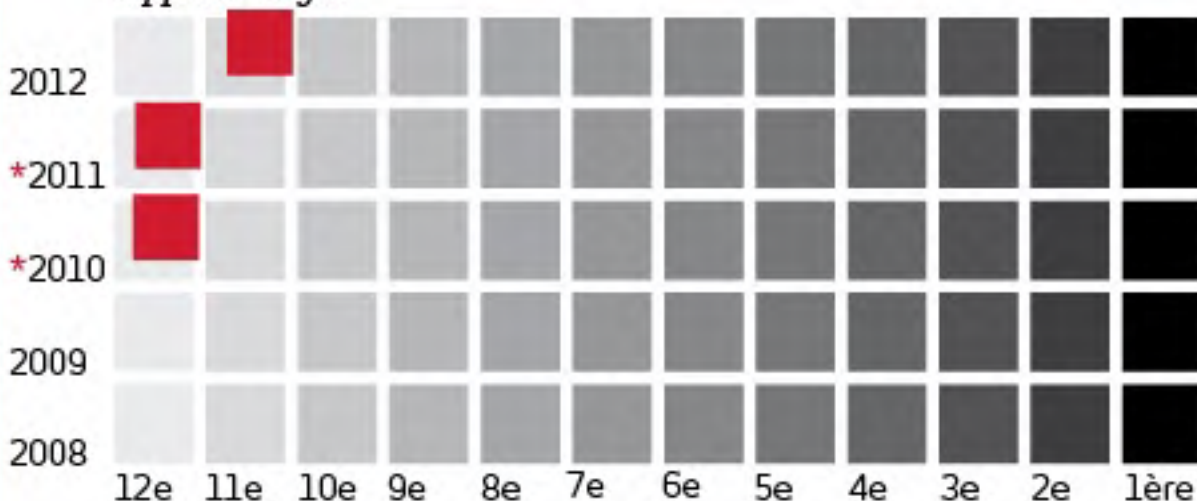
CARRIÈRE EN F1
Débuts Australie 2013
GP disputés 0
Équipes précédentes
-
Victoires 0
Poles 0
Meilleurs tours 0
Points 0
Titres pilotes 0
Classement 2012 -

L'AVIS DE F1 RACING...

Il faut plus que des gens de qualité pour faire une bonne équipe de course et le plus gros problème de Marussia jusqu'à ce jour a été le manque d'argent. L'équipe n'a pu se payer un KERS, ni d'équipements modernes pour les stands, ni passer plus de huit jours par mois en soufflerie ni faire progresser sa voiture en cours de saison. Pour toute l'année 2012, il n'y a eu que deux améliorations du plancher, contre 18 chez Ferrari. En finissant au-delà de la dixième place, elle s'est vue privée d'un plus gros pourcentage des revenus sur les droits télé reversés par la FOM. Tout ceci l'a conduite à laisser partir l'expérimenté Timo Glock et à embaucher deux pilotes débutants qui apporte de l'argent frais.

PLACE AU CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS CES 5 DERNIÈRES ANNÉES

*Appelée Virgin





CIRCUITS 2013

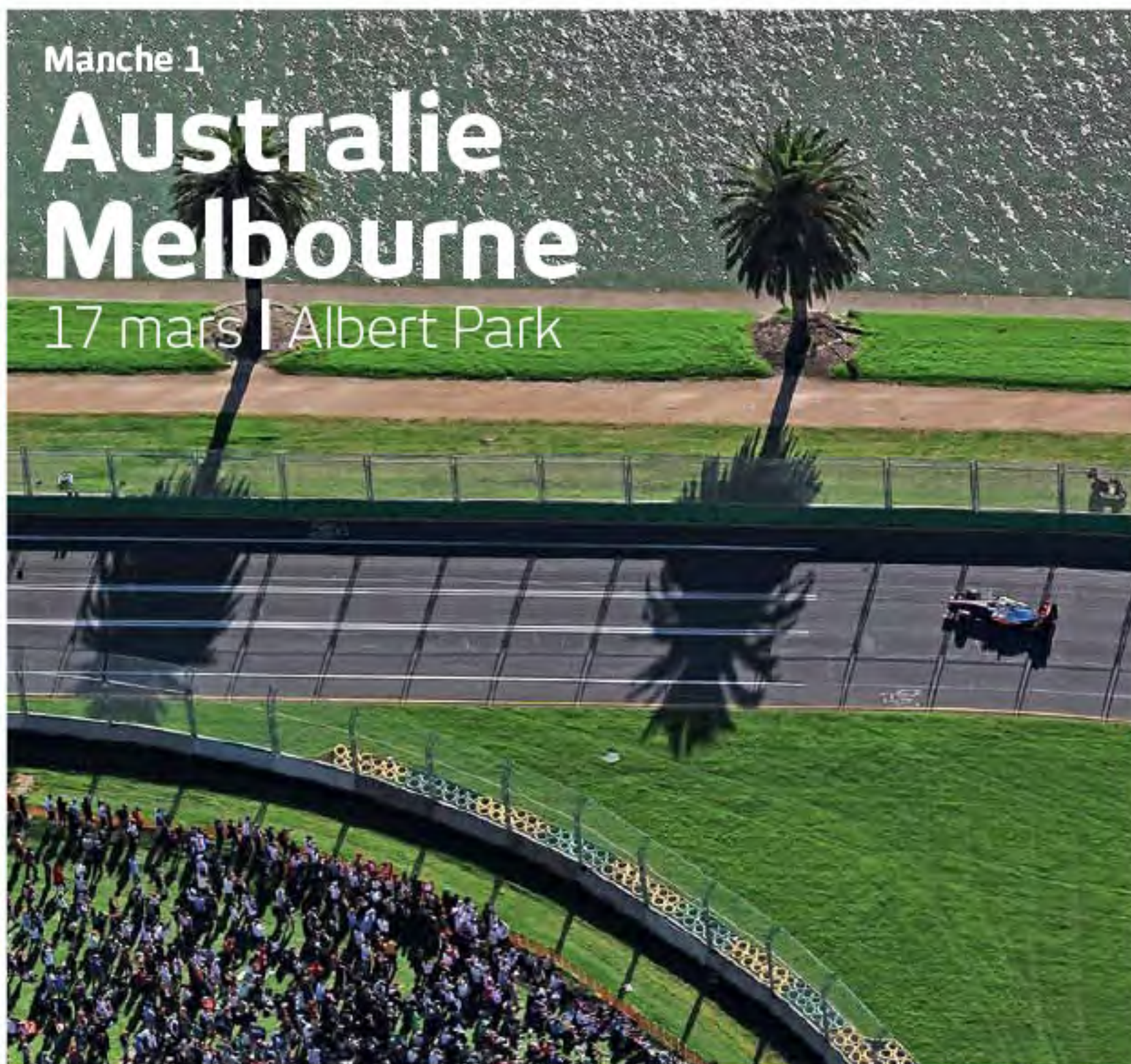
LES PISTES... LES STATS



Manche 1

Australie Melbourne

17 mars | Albert Park



À SAVOIR

Premier GP 1996

Longueur circuit 5,303 km

Distance course 307,574 km

Tours 58

Sens Horaire

Record 1min24.125s,

M. Schumacher, 2004

Pleine charge 69%

Changements rapport/tour 56

Vainqueurs partis de la pole 8

Départ (heure française) 7h

L'AN DERNIER

Vainqueur Jenson Button

Abandons 6

Dépassements 33

Dépassements DRS 12

Météo Soleil, 22°C

On aime Qu'une saison commence

On déteste Le décalage horaire

Manche 2

Malaisie Kuala Lumpur

24 mars | Sepang International Circuit



PHOTOS : CHARLES COATES/LAT - STEVE ETHERINGTON/LAT - MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



À SAVOIR

Premier GP 1999

Longueur circuit 5,543 km

Distance course 310,408 km

Tours 56

Sens Horaire

Record 1min34.223s,

J.-P. Montoya, 2004

Pleine charge 64%

Changements rapport/tour 53

Vainqueurs partis de la pole 7

Départ (heure française) 9h

L'AN DERNIER

Vainqueur Fernando Alonso

Abandons 2

Dépassements 45

Dépassements DRS 12

Météo Pluie, 26°C

On aime Les averses imprévisibles

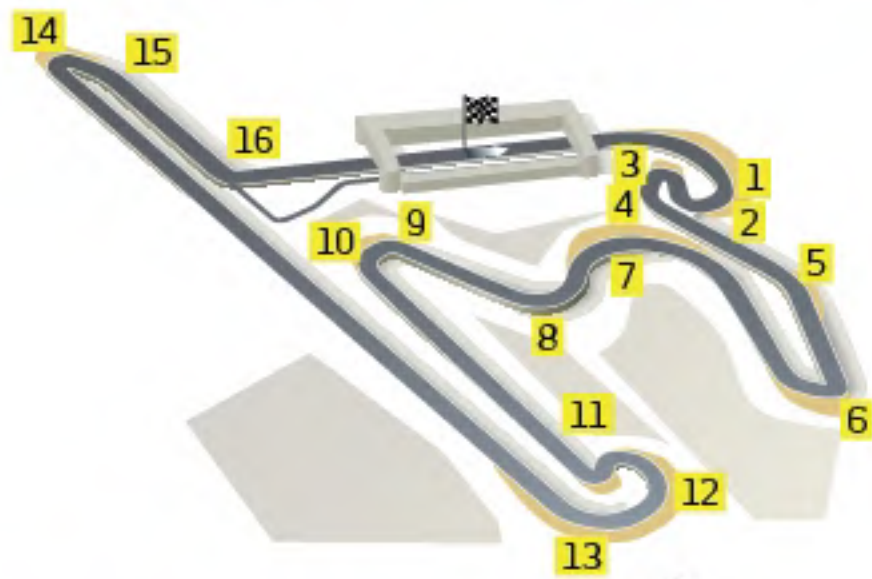
On déteste La chaleur et l'humidité



Manche 3

Chine Shanghai

14 avril | Shanghai International Circuit



À SAVOIR

Premier GP 2004
Longueur circuit 5,451 km
Distance course 305,066 km
Tours 56
Sens Horaire
Record 1min32.238s,
M. Schumacher, 2004
Pleine charge 62%
Changements rapport/tour 55
Vainqueurs partis de la pole 5
Départ (heure française) 9h

L'AN DERNIER

Vainqueur Nico Rosberg
Abandons 1
Dépassements 65
Dépassements DRS 27
Météo Nuages, 22°C
On aime L'enthousiasme des spectateurs,
de plus en plus nombreux dans le pays
On déteste Les pilotes qui se cachent
dans le gigantesque paddock de Shanghai



Manche 4

Bahreïn Sakhir

21 avril | Bahrain
International Circuit



À SAVOIR

Premier GP 2004
Longueur circuit 5,412 km
Distance course 308,238 km
Tours 57
Sens Horaire
Record 1min30.252s,
M. Schumacher, 2004
Pleine charge 67%
Changements rapport/tour 58
Vainqueurs partis de la pole 4
Départ (heure française) 14h

L'AN DERNIER

Vainqueur Sebastian Vettel
Abandons 2
Dépassements 58
Dépassements DRS 14
Météo Soleil, 29°C
On aime Un des plus beaux paddocks de la F1
On déteste La menace pour la sécurité





Manche 5

Espagne Barcelone

12 mai | Circuit de Catalunya



À SAVOIR

Premier GP 1991
Longueur circuit 4,655 km
Distance course 307,104 km
Tours 66 **Sens Horaire**
Record 1min,21.670s, K. Räikkönen, 2008
Pleine charge 58%
Changements rapport/tour 44
Vainqueurs partis de la pole 17
Départ (heure française) 14h

L'AN DERNIER

Vainqueur Pastor Maldonado
Abandons 5
Dépassements 30
Dépassements DRS 15
Météo Soleil, 22°C
On aime Être de retour en Europe
On déteste Que cette piste soit trop bien connue de tous du fait des nombreux tests qu'elle accueille

Round 6

Monaco Monte Carlo

26 mai | Circuit de Monaco



À SAVOIR

Premier GP
1950
Circuit
3,340 km
Course
260,520 km
Tours 78
Sens Horaire
Record 1min14.439s,
M. Schumacher, 2004
Pleine charge 53%
Changements rapport/tour 55
Vainqueurs partis de la pole 26
Départ (heure française) 14h



L'AN DERNIER

Vainqueur Mark Webber
Abandons 8
Dépassements 8
Dépassements DRS 1
Météo Nuages, 21°C
On aime Ce défi ultime pour les pilotes
On déteste Lâcher cinq euros pour une bière





Manche 7

Canada Montréal

9 juin | Circuit Gilles Villeneuve



À SAVOIR

Premier GP 1978

Longueur circuit 4,361 km

Distance course 305,270 km

Tours 70

Sens Horaire

Record 1min13.622s,

R. Barrichello, 2004

Pleine charge 67%

Changements rapport/tour 56

Vainqueurs partis de la pole 14

Départ (heure française) 20h

L'AN DERNIER

Vainqueur Lewis Hamilton

Abandons 4

Dépassements 37

Dépassements DRS 18

Météo Soleil, 27°C

On aime La ville et ses alentours

On déteste Les marmottes errantes



À SAVOIR

Premier GP 1950

Longueur circuit 5,891 km

Distance course 306,198 km

Tours 52

Sens Horaire

Record 1min34.908s,

F. Alonso, 2011

Pleine charge 69%

Changements rapport/tour 43

Vainqueurs partis de la pole 16

Départ (heure française) 14h



Manche 8

G.-Bretagne Silverstone

30 juin | Silverstone

L'AN DERNIER

Vainqueur Mark Webber

Abandons 2

Dépassements 36

Dépassements DRS 16

Météo Nuages, 17°C

On aime Le public, connaisseur et tolérant

On déteste La mauvaise météo, et cette boue...

Manche 9

Allemagne Nürburgring

7 juillet | Nürburgring



À SAVOIR

Premier GP 1951 (tracé original)

Longueur circuit 5,148 km

Distance course 308,623 km

Tours 60 Sens Horaire

Record 1min29.468s,

M. Schumacher, 2004

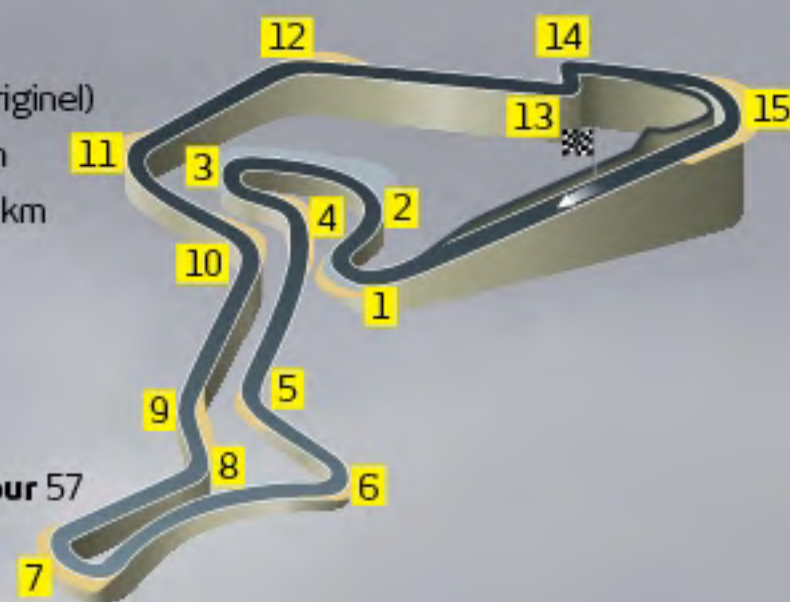
Pleine charge 63%

Changements rapport/tour 57

Vainqueurs partis

de la pole 3

Départ (heure française) 14h



L'AN DERNIER

Vainqueur Lewis Hamilton

Abandons 4

Dépassements 28

Dépassements DRS 8

Météo Nuages, 13°C

On aime Faire un tour en passager
des 22 km du magique Nordschleife,
et ses virages à 270 km/h voire plus...

On déteste Le froid souvent présent
- même au beau milieu de l'été



PHOTOS : DREW GIBSON/LAT - CLIVE MASON/GETTY IMAGES

Manche 10

Prévue le 21 juillet, cette course ne devrait pas avoir lieu mais des gens de la F1 ont des réservations pour Portimão, Magny-Cours, le Paul Ricard et Istanbul...



Manche 11

Hongrie Budapest

28 juillet | Hungaroring



À SAVOIR

Premier GP 1986
Longueur circuit 4,381 km
Distance course 306,630 km
Tours 70 **Sens** Horaire
Record 1min19.071s,
M. Schumacher, 2004
Pleine charge 57%
Changements rapport/tour 51
Vainqueurs partis de la pole 12
Départ (heure française) 14h

L'AN DERNIER

Vainqueur Lewis Hamilton
Abandons 2
Dépassements 6
Dépassements DRS 4
Météo Soleil, 30°C
On aime Cette ville et ses environs
On déteste Le manque de virages rapides

Manche 12

Belgique Spa-Francorchamps

25 août | Circuit de Spa-Francorchamps



À SAVOIR

Premier GP 1950
(tracé originel)
Longueur circuit 7,004 km
Distance course 308,052 km
Tours 44 **Sens** Horaire
Record 1min45.108s,
K. Räikkönen, 2004
Pleine charge 80%
Changements rapport/tour 49
Vainqueurs partis de la pole 15
Départ (heure française) 14h



L'AN DERNIER

Vainqueur Jenson Button
Abandons 6
Dépassements 45
Dépassements DRS 20
Météo Nuages, 20°C
On aime La majesté... l'histoire... la fièvre...
On déteste Les averses des Ardennes





À SAVOIR

Premier GP 1950

Longueur circuit 5,793 km

Distance course 306,720 km

Tours 53

Sens Horaire

Record 1min21.046s,

R. Barrichello, 2004

Pleine charge 83%

Changements rapport/tour 46

Vainqueurs partis de la pole 21

Départ (heure française) 14h

L'AN DERNIER

Vainqueur Lewis Hamilton

Abandons 2

Dépassements 51

Dépassements DRS 20

Météo Soleil, 28°C

On aime La vitesse... la passion... le vin...

On déteste Le "border" autour du circuit



Manche 13

Italie Monza

8 septembre | Autodromo di Monza

PHOTOS : CHARLES COATES/LAT - STEVE ETHERINGTON/LAT - CLIVE MASON/GETTY IMAGES
CLWEROSE/GETTY IMAGES - MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

Manche 14

Singapour Marina Bay

22 septembre | Marina Bay Street Circuit



À SAVOIR

Premier GP 2008

Longueur circuit 5,073 km

Distance course 309,316 km

Tours 61 Sens Antihoraire

Record 1min45.599s, K. Räikkönen, 2008

Pleine charge 70%

Changements rapport/tour 71

Vainqueurs partis de la pole 3

Départ (heure française) 14h

L'AN DERNIER

Vainqueur Sebastian Vettel

Abandons 5

Dépassements 24

Dépassements DRS 10

Météo Ciel dégagé, 29°C

On aime La course sous les spotlights

On déteste Rester à l'heure européenne et ne jamais voir le soleil



Manche 15

Corée Yeongam

6 octobre | Korea
International Circuit



À SAVOIR

Premier GP 2010

Longueur circuit 5,615 km

Distance course 308,630 km

Tours 55 Sens Antihoraire

Record 1min39.605s,

S. Vettel, 2011

Pleine charge 62%

Changements rapport/tour 51

Vainqueurs partis de la pole 1

Départ (heure française) 8h

L'AN DERNIER

Vainqueur Sebastian Vettel

Abandons 4

Dépassements 27

Dépassements DRS 17

Météo Nuages, 21°C

On aime Le baseball automatique près de l'hôtel

On déteste Que cet hôtel soit un "hôtel d'amour"



Manche 16

Japon Suzuka

13 octobre | Suzuka



À SAVOIR

Premier GP 1987

Longueur circuit 5,807 km

Distance course 307,471 km

Tours 53 Sens Horaire & Antihoraire

Record 1min31.540s, K. Räikkönen, 2005

Pleine charge 71%

Changements rapport/tour 45

Vainqueurs partis de la pole 12

Départ (heure française) 8h

L'AN DERNIER

Vainqueur Sebastian Vettel

Abandons 5

Dépassements 15

Dépassements DRS 5

Météo Soleil, 24°C

On aime Chaque centimètre
d'asphalte de cette piste fabuleuse

On déteste Ne pas savoir lire
les panneaux d'indication

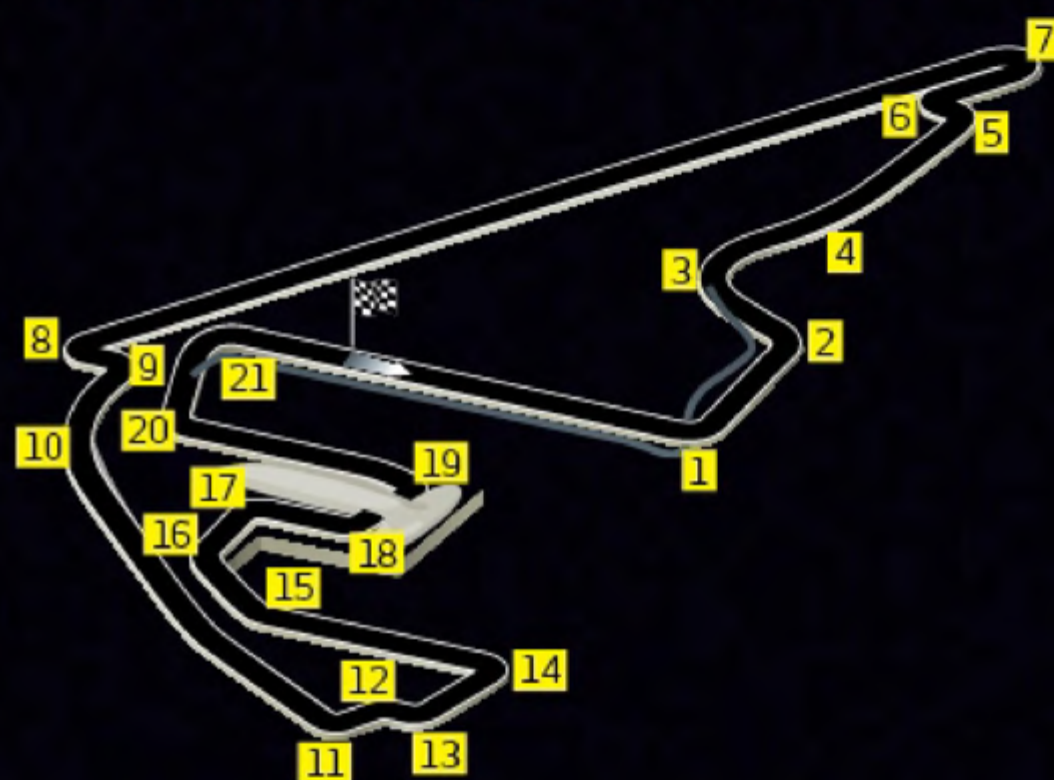




Manche 18

Abou Dhabi Yas Marina

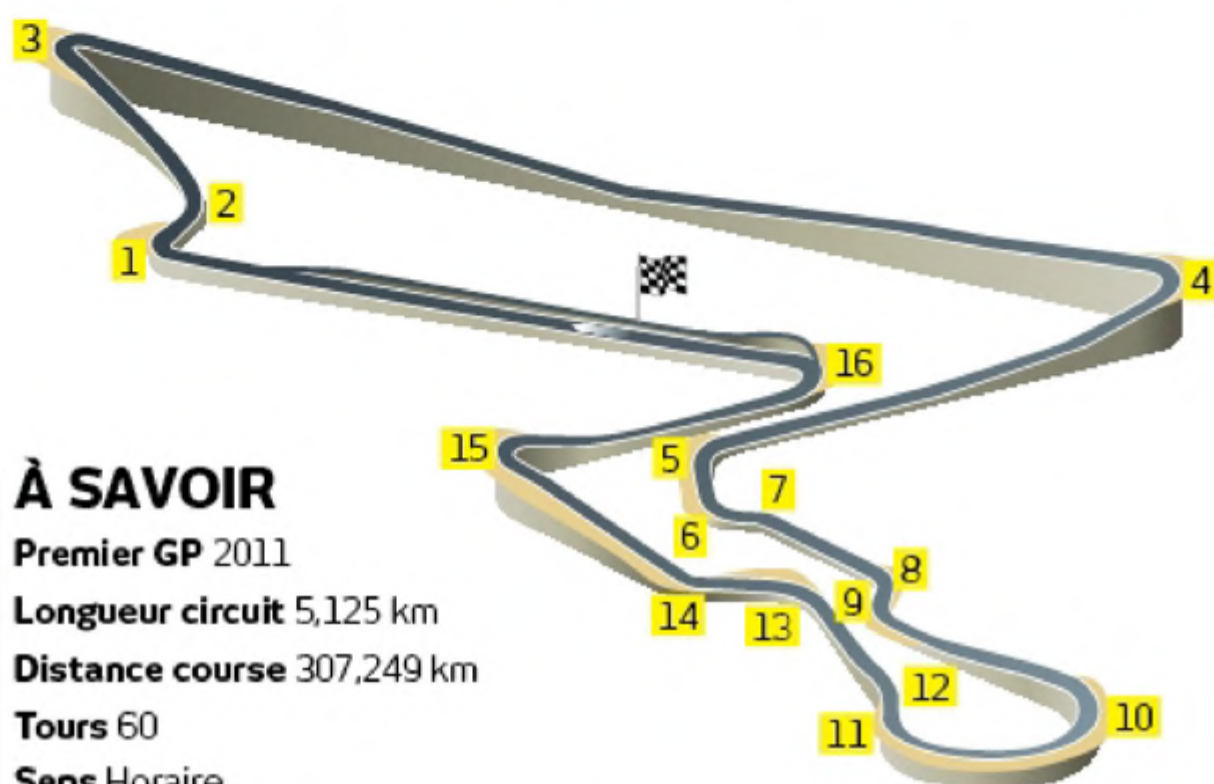
3 novembre | Yas Marina



Manche 17

Inde New Delhi

27 octobre | Buddh International Circuit



À SAVOIR

Premier GP 2011
Longueur circuit 5,125 km
Distance course 307,249 km
Tours 60
Sens Horaire
Record 1min27.249s, S Vettel, 2011
Pleine charge 65%
Changements rapport/tour 54
Vainqueurs partis de la pole 2
Départ (heure française) 10h30

L'AN DERNIER

Vainqueur Sebastian Vettel
Abandons 2
Dépassements 16
Dépassements DRS 15
Météo Soleil, 30°C
On aime Les éléphants sur le bord des routes
On déteste La mauvaise qualité de l'air



À SAVOIR

Premier GP 2009
Longueur circuit 5,554 km
Distance course 305,355 km
Tours 55
Sens Antihoraire
Record 1min40.279s, S. Vettel, 2010
Pleine charge 73%
Changements rapport/tour 68
Vainqueurs partis de la pole 1
Départ (heure française) 14h

L'AN DERNIER

Vainqueur Kimi Räikkönen
Abandons 7
Dépassements 18
Dépassements DRS 12
Météo Bonne, 29°C
On aime Les impressionnantes infrastructures
On déteste Le manque de virages difficiles

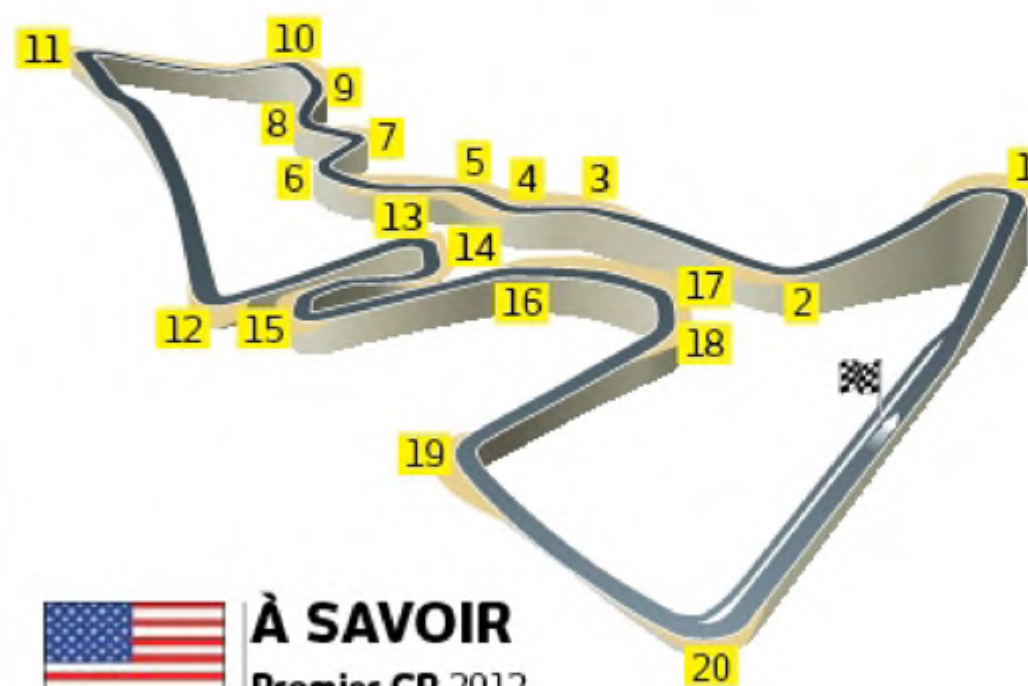




Manche 19

États-Unis Austin

17 novembre | Circuit of The Americas



À SAVOIR

Premier GP 2012
Longueur circuit 5,513 km
Distance course 308,896 km
Tours 56
Sens Antihoraire
Record 1min39,347s, S. Vettel, 2012
Pleine charge 63%
Changements rapport/tour 59
Vainqueurs partis de la pole 0
Départ (heure française) 20h

L'AN DERNIER

Vainqueur Lewis Hamilton
Abandons 2
Dépassements 51
Dépassements DRS 23
Météo Soleil, 24°C
On aime La longue ascension vers le virage n°1
On déteste Prendre le vol retour du dimanche soir



À SAVOIR

Premier GP 1973
Longueur circuit 4,309 km
Distance course 305,909 km
Tours 71 **Sens** Antihoraire
Record 1min11,473s,
 J.-P. Montoya, 2004
Pleine charge 74%
**Changements rapport/
 tour** 40 **Vainqueurs partis
 de la pole** 10 **Départ
 (heure française)** 17h

L'AN DERNIER

Vainqueur Jenson Button
Abandons 5

Dépassements 100
Dépassements DRS 23
Météo Bruine, 16°C
On aime La piste... la
 foule... la nourriture...
On déteste Une certaine
 insécurité (encore)



Manche 20

Brésil São Paulo

24 novembre | Interlagos



À VENIR : GP d'Australie



15 - 17.03.2013 / Albert Park, Melbourne

Les spéculations de l'hiver ont vécu. La course inaugurale, à Melbourne, sera la véritable occasion pour les écuries de savoir qui a rendu la meilleure copie



LE POINT DE VUE DE L'EXPERT

Xevi Pujolar, ingénieur de course en chef chez Williams

La première course de la saison est toujours l'objet d'une foule de spéculations car on ne sait jamais avec exactitude ce que les autres écuries ont fait pendant les essais hivernaux. Cette année, les règlements ont peu changé mais le DRS est réglé différemment et a deux zones d'activation pendant la course. Nous roulons également avec les tous nouveaux Pirelli.

C'est au moment où l'on s'élancera pour la première fois en piste qu'on verra qui a le mieux travaillé. On est impatient de savoir si ce qu'on a vu cet hiver est la réalité ou juste une illusion.

La piste évolue beaucoup car l'Albert Park n'est pas un circuit standard. L'asphalte est très lisse et ça complique la tâche des pneus. La vitesse de passage dans les virages est moyenne à assez élevée. Les virages sont très courts et leur angle

n'est donc pas aigu. En conséquence, la quantité d'énergie qui traverse les pneus n'est pas énorme.

La principale inconnue sera le comportement des pneus 2013. Depuis 2011, nous avons chaque année eu des pneus un peu plus tendres. En Australie, nous aurons même les super-tendres à notre disposition.

À Melbourne, le climat change beaucoup à cette époque de l'année et si la température n'est pas très élevée, on aura du mal à bien faire fonctionner les pneus sur un tarmac aussi lisse. Par le passé, nous avons même eu des problèmes de graining. S'il se développe sur le train avant, on peut s'en accommoder, mais s'il frappe l'avant et l'arrière, on est dans de sales draps. Si le pneu s'inscrit dans la bonne fenêtre de fonctionnement, alors ça devrait bien se passer car ce n'est pas une piste où l'on souffre d'une très forte dégradation.

En termes de stratégie, la vitesse étant limitée à 50 km/h dans l'allée des stands, la manière dont on prépare le dimanche est très importante car il est probable qu'on assiste à moins d'arrêts aux stands qu'ailleurs. Le circuit ayant peu de dégagements, on peut s'attendre à voir la voiture de sécurité entrer en scène et elle peut impacter la stratégie.

MELBOURNE EN CHIFFRES

7 Le nombre de vainqueurs du Grand Prix d'Australie qui ont été titrés champion du monde en fin de saison depuis 2002

3300

Le nombre approximatif de changements de rapport que fera chaque pilote finissant la course

18 Le nombre de courses de F1 qui se seront déroulées sur le circuit de l'Albert Park après le GP de 2013

7 Le nombre d'apparitions en piste de la voiture de sécurité lors des 11 dernières éditions



3,5G Les forces G maximum sur ce circuit, au virage n°11



L'AUSTRALIE EN UN COUP D'ŒIL

Circuit Albert Park, Melbourne
Premier GP 1996
Longueur 5,303 km
Distance course 307,574 km
Tours 58 **Sens** Horaire
Record du tour 1min24,125s,
 M. Schumacher, 2004
Accélération 69 %
Changements de rapport
 par tour 56
Vainqueurs depuis la pole 8
Types de pneus
 Super-tendre et medium

HORAIRES (France)
Vendredi 15 mars
 Essais 1 : 02h30-04h00
 Essais 2 : 06h30-08h00
Samedi 16 mars
 Essais 3 : 04h00-05h:00
 Qualifications 07h00
Dimanche 17 mars
 Course 07h00
 Diffusion en direct
 Canal+ (en crypté)
 Résumé Canal+ (en clair)

L'ANNÉE DERNIÈRE

Vainqueur Jenson Button
Abandons 6
Dépassements 33
Dépassements DRS 12
Météo Soleil, 22°C

VOUS SOUVENEZ-VOUS...

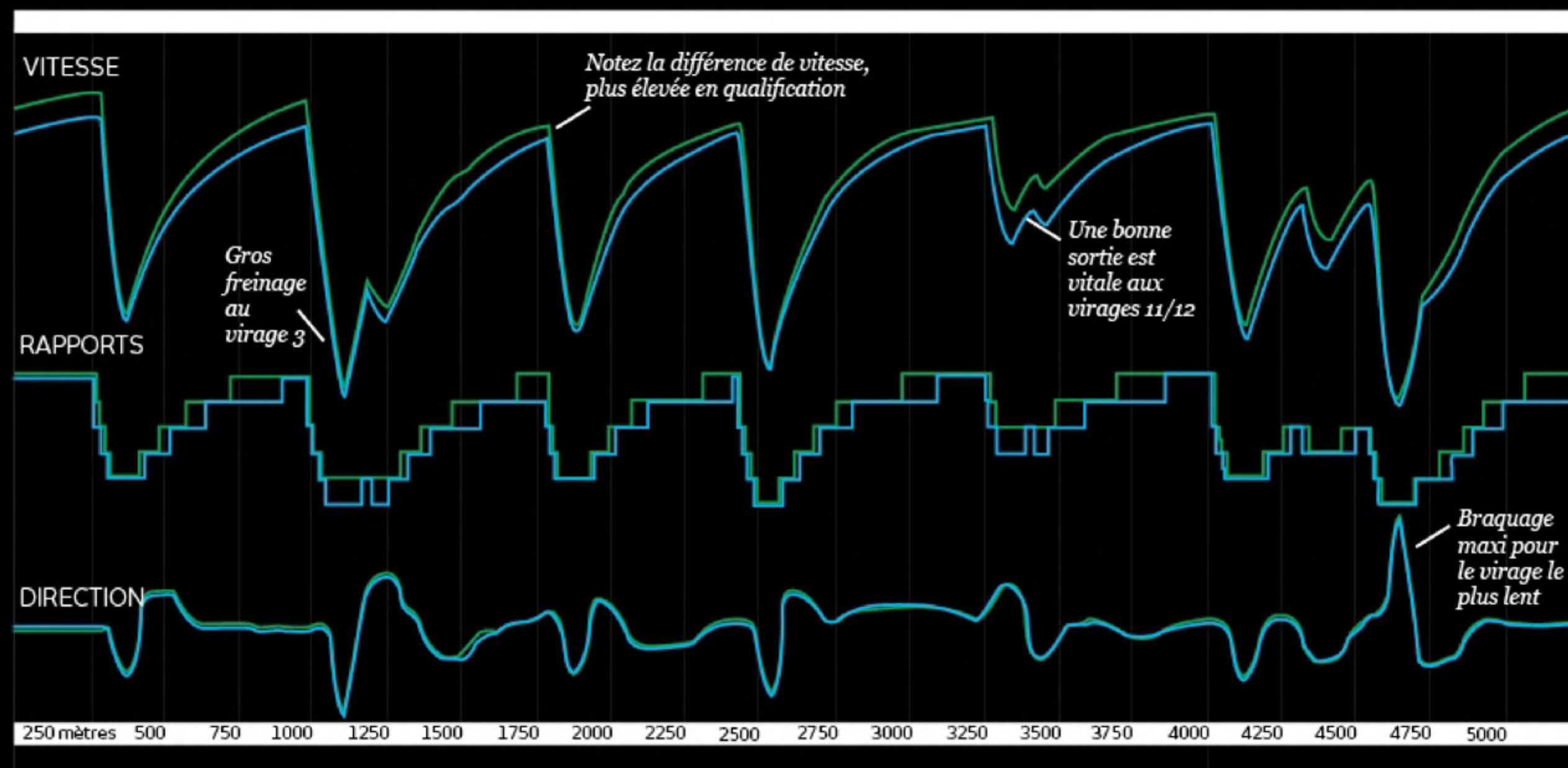
... du premier moment fort de la saison 2002 quand la Williams pilotée par Ralf Schumacher s'est envolée au-dessus de la Ferrari de Rubens Barrichello et de la McLaren de David Coulthard au premier virage ?



ILLUSTRATION : ALAN ELDRIDGE. PHOTOS : GLENN DUNBAR/LAT - MALCOLM GRIFFITHS/LAT

TÉLÉMÉTRIE MELBOURNE

QUALIFICATIONS ■ COURSE ■



◀ Virages 1 à 9

Ces virages ne sont pas totalement identiques mais ils sont similaires en termes de freinage et de changement de direction. Dans la première portion, la clé d'un bon tour est de bien positionner l'auto pour optimiser l'entrée dans la ligne droite suivante. Les néophytes ont tendance à freiner très tard, comme dans le premier virage, alors qu'il faut au contraire bien placer l'auto pour le second.

▶▶ Virages 11 & 12 ▶

Au début de la chicane rapide, les pilotes n'ont pas de choix mais ils doivent bien se positionner pour être rapides en sortie.

◀ ▶ Virages 15 et 16

Dans la dernière portion, la clé est de placer l'auto entre la première et la seconde partie des virages. Votre vitesse dépend de la trajectoire que vous prenez en sortant du 15e virage.

À VENIR : GP de Malaisie



22-24.03.2013 / Sepang International Circuit, Kuala Lumpur

Les températures ambiantes élevées et le risque constant d'averses diluviennes sont des casse-têtes pour les ingénieurs et les pilotes



LE POINT DE VUE DE L'EXPERT

Xevi Pujolar, ingénieur de course en chef chez Williams

Sepang est un circuit totalement différent de celui de Melbourne. Ses courbes sont très longues et les températures ambiantes sont très élevées. L'énergie qui traverse le pneu est donc également très grande. De plus, la vitesse moyenne de passage dans les virages n'est pas aussi haute qu'à Melbourne car certaines épingles sont lentes. Globalement, c'est un sacré défi pour les ingénieurs et les pilotes.

Côté pneus, Pirelli proposera les durs et les mediums et il sera intéressant de voir si les nouveaux composants seront mieux adaptés aux températures de la piste. Cela dit, le circuit n'est pas particulièrement abrasif et les pneus ne sont donc pas une source d'inquiétude comme ils peuvent l'être sur d'autres circuits.

À Sepang, le plus gros problème est le risque de

pluie qui entre dans l'équation de votre stratégie de course. La météo est imprévisible et on a vu lors des années précédentes qu'il peut parfois tomber des hallebardes.

Si les prévisions vous mettent en garde contre une probabilité de pluie le dimanche – comme c'était le cas l'année dernière –, même s'il fait beau le samedi, vous pouvez compromettre vos qualifications en misant sur les réglages de la course. On rehausse la garde au sol et on modifie la rigidité globale de l'auto, le carrossage ainsi que le braquage des ailerons.

Si la météo est au beau fixe pour la course mais que les qualifications sont humides, on peut réfléchir à l'endroit de la grille d'où l'on aimerait s'élancer. Lorsque c'est la mousson, il est très probable que la course soit interrompue au drapeau rouge et c'est un facteur qu'il faut intégrer dans l'élaboration de la stratégie.

Pour le pilote, c'est une course très difficile du fait de la chaleur et de l'humidité. En sortant de la pause hivernale, c'est la première fois que son corps est soumis à de telles conditions. Par le passé, on a vu certains pilotes s'entraîner en Malaisie pendant l'hiver, simplement pour s'acclimater.

SEPANG EN CHIFFRES

39 secondes : telle était l'avance de Kimi Räikkönen sur la Ferrari de Rubens Barrichello qui lui permit de signer sa première victoire en F1 après s'être élancé de la 7^e place



1 seule fois sur **12** Le nombre de sorties du Safety Car depuis 2001

660 m La distance entre la pole et la corde du virage 1 – la deuxième plus longue de la saison après Barcelone

1/2 points La moitié des points seulement a été attribuée en 2009, la pluie ayant entraîné l'interruption du GP au bout de 31 tours



MALAYSIAN GP RACE DATA

Circuit Sepang
Premier GP 1999
Longueur 5,543 km
Distance course 310,408 km
Tours 56 Sens Horaire
Record du tour 1min34,223s,
J.-P. Montoya, 2004
Accélération 64 %
Changements de rapport
par tour 53
Vainqueurs depuis pole 7
Types de pneus
Medium et dur

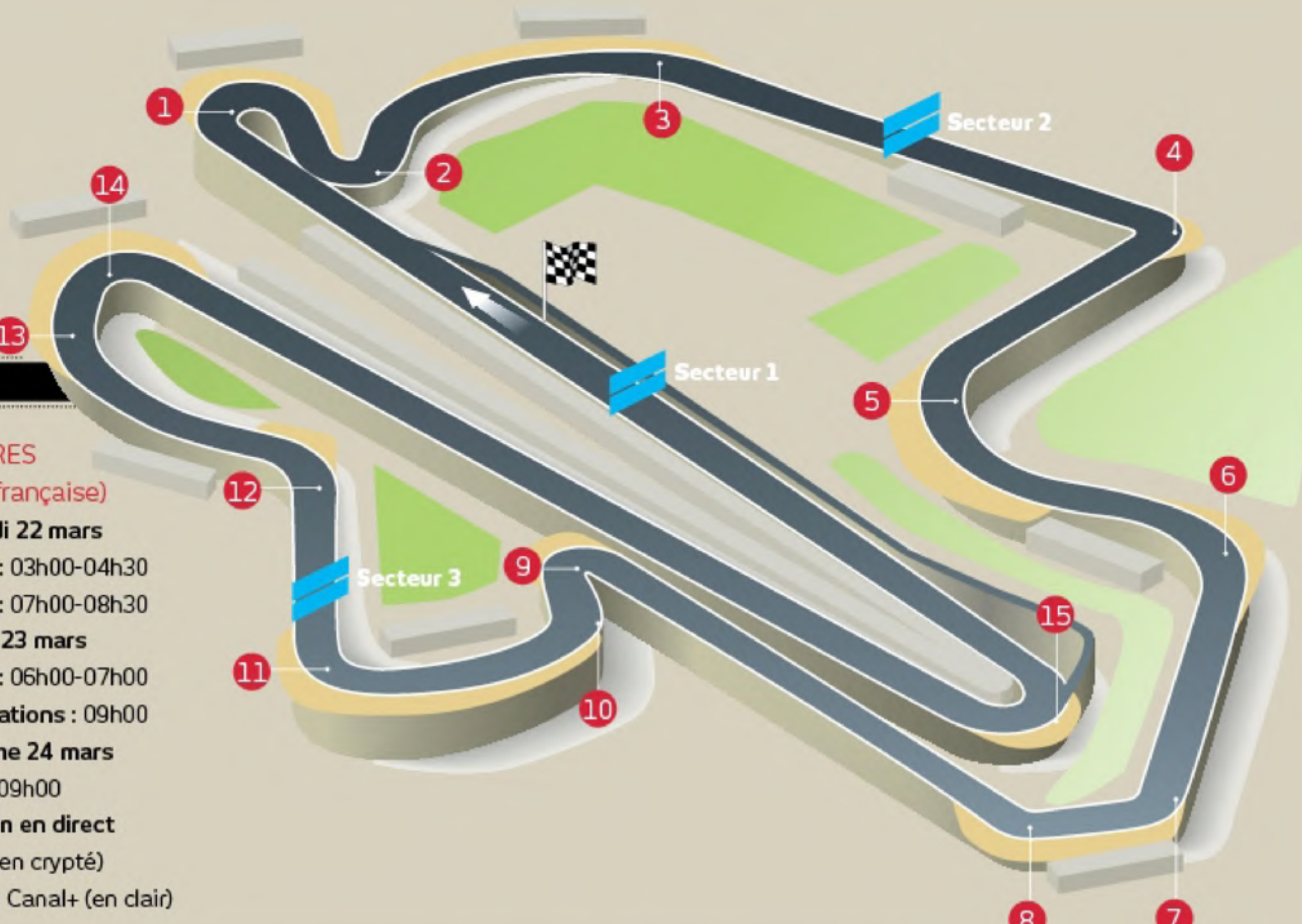
HORAIRES
(heure française)
Vendredi 22 mars
Essai 1 : 03h00-04h30
Essai 2 : 07h00-08h30
Samedi 23 mars
Essai 3 : 06h00-07h00
Qualifications : 09h00
Dimanche 24 mars
Course 09h00
Diffusion en direct
Canal+ (en crypté)
Résumé Canal+ (en clair)

L'ANNÉE DERNIÈRE

Vainqueur Fernando Alonso
Abandons 2
Dépassements 45
Dépassements DRS 12
Météo Pluie, 26°C

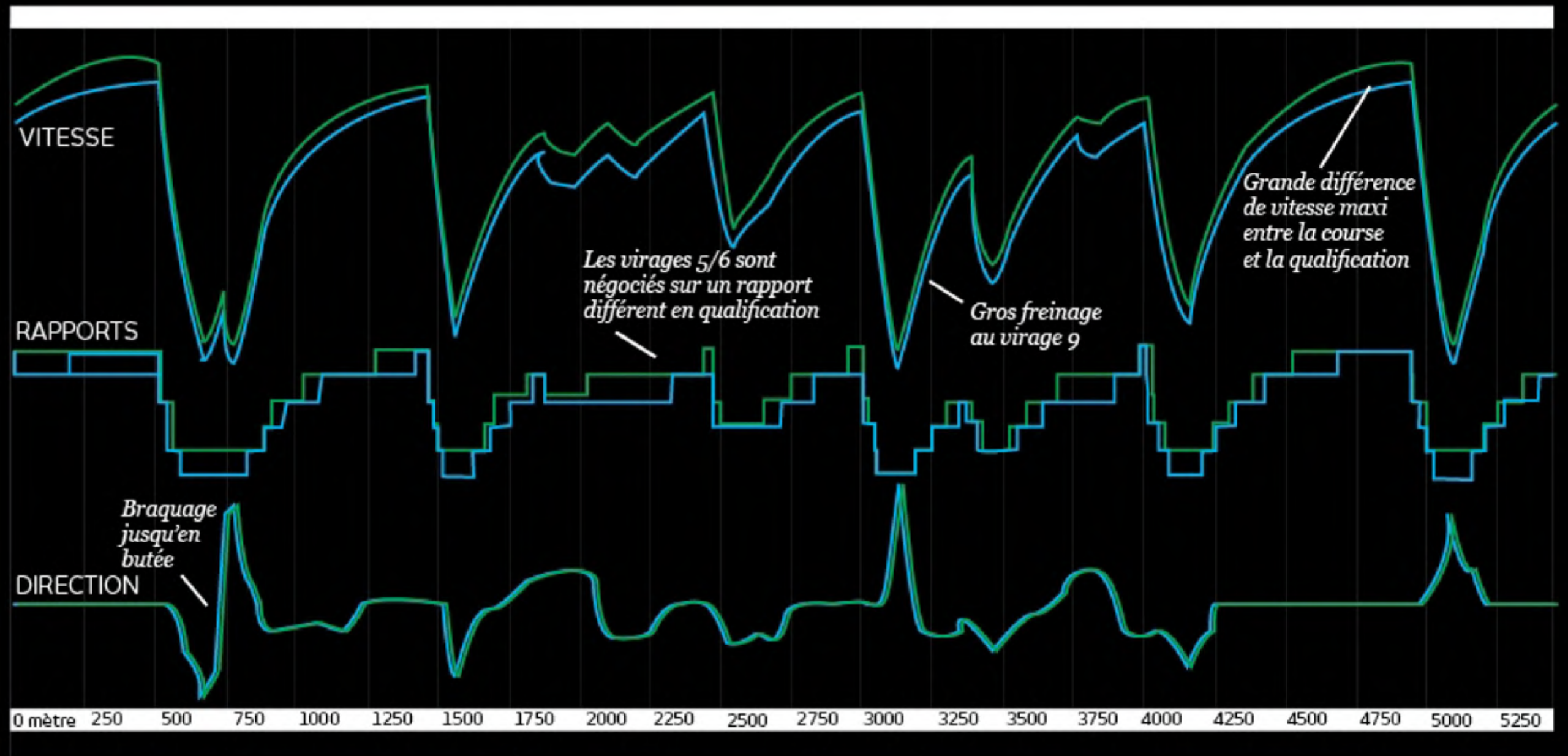
VOUS SOUVENEZ-VOUS...

... de David Richards, alors patron de l'équipe BAR, allumant un cigare après une course ? C'était pour célébrer le premier podium de Jenson Button en F1, à Sepang en 2004. Jenson allait en signer neuf de plus au cours de la saison – mais sans victoire.



TÉLÉMÉTRIE SEPANG

QUALIFICATIONS ■ COURSE ■



Virages 1 & 2

Il est délicat de bien négocier les épingles lentes et d'en sortir idéalement pour le 3e virage et la ligne droite qui suit.

Virages 5 à 8

Les 5e et 6e virages sont rapides mais les 7e et 8e sont exigeants pour le pneu avant droit. L'équilibre change et le régime moteur n'est pas idéal.

Virages 11 à 14

Une portion délicate, surtout le freinage en arrivant dans le 14e virage où les forces G latérales sont importantes. Avec la chaleur, il est difficile de conserver les pneus arrière en bon état dans cet endroit du circuit.

ILLUSTRATION: ALAN ELDRIDGE. PHOTOS: STEVE ETHERINGTON/LAT • MALCOLM GRIFFITHS/LAT • ARCHIVES LAT



Dieter Rencken

POWERPLAY

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

LE CONTRAT DU PNEUMATICIEN EST UNE NOUVELLE POMME DE DISCORDE ENTRE FIA ET FOM

La scène s'est déroulée à huis clos mais la bagarre pour le contrôle global de la F1, qui oppose le corps dirigeant et le détenteur des droits commerciaux, est plus que jamais à couteaux tirés. Pour s'en convaincre il suffit de se pencher sur les machinations qui ont entouré la signature du contrat du fournisseur de pneu (2014-2016), une formalité requise par les termes de la réglementation sportive de la FIA. La clause 25.1 est explicite quant à l'identité de celui qui a choisi le fabricant unique actuel, sur la durée de son contrat et sur la responsabilité qui lui incombera en 2014, lorsque le contrat de trois ans arrivera à son terme. « Un fabricant de pneu unique sera désigné par la FIA pour les saisons suivantes, » stipule cette clause en précisant que l'heureux élu sera désigné à la suite d'un appel d'offre.

Pirelli a dépensé la coquette somme estimée à \$50 millions annuels pour son programme d'hospitalité et de publicités placardées sur les circuits. Il a exprimé son désir de s'enraciner dans le sport et sera probablement l'unique fabricant à déposer sa candidature. Sélectionner un pneumatique pour les trois premières années de l'ère V6 turbo de la F1 devrait être un travail de longue haleine. Tout fournisseur de pneu pourrait succomber à la tentation d'une activité mondiale suivie par des centaines de millions de fans et faire une meilleure offre que celle de l'entreprise milanaise. Actuellement, les écuries déboursent environ \$2 millions pour chausser leurs deux monoplaces. En retour, elles se partagent 40% de l'investissement de Pirelli dans le marketing, la Formula One Management s'arrogeant le reste. Un bon accord pour toutes les parties mais qui ne garantit aucunement la continuité.

Cependant, Pirelli et la FOM ont étendu leur accord jusqu'en 2018 – une procédure qui leur permet de préempter l'élection et qui peut forcer la main à la FIA : aucun fabricant n'osera faire acte de candidature en sachant que Pirelli a la mainmise sur les espaces publicitaires des circuits. Mais en n'ouvrant pas un appel d'offre, la FIA enfreindrait sa propre réglementation et pourrait théoriquement craindre des poursuites juridiques.

La FIA peut-elle faire barrage à l'accord publicitaire ? Absolument pas ! Au tournant du XXI^e siècle, elle a garanti à la commission européenne qu'elle n'interviendrait pas dans les affaires commerciales de la F1 en cédant les droits commerciaux à la FOM pour 100 ans – un accord ficelé par les deux acolytes

Bernie Ecclestone et Max Mosley, lequel était alors président de la FIA. Désormais dirigée par Jean Todt, la FIA est pieds et poings liés par son héritage. Elle ne peut qu'espérer qu'aucun rival putatif de Pirelli ne se manifestera.

Depuis que Bernie Ecclestone – administrateur des droits commerciaux pour le compte de CVC Capital Partners – s'est opposé à l'introduction des moteurs 'verts' prônés par Jean Todt, l'animosité entre les deux hommes est plus évidente que jamais. L'apparition de ces moteurs a été retardée d'un an grâce au lobbying intensif exercé par Ecclestone et ses alliés. Au cœur de cette rixe se trouvent les Accords Concorde qui définissent le cadre des pouvoirs exécutif, financier et technique de la F1. Ils ont expiré fin 2012. Les négociations opposent un corps dirigeant qui veut faire marcher le tiroir-caisse, des détenteurs des droits commerciaux voraces et une armée d'écuries en ordre dispersé.

Assis sur des bénéfices annuels d'un milliard de dollars, Ecclestone a coupé le gâteau et distribué les parts (inégaux) aux écuries, s'assurant ainsi leur fidélité. Il a réorganisé le processus en faisant de la bande des quatre (Red Bull, Ferrari, McLaren, Mercedes) sa priorité. Williams et Lotus suivent un train derrière. Avec six écuries et la moitié des gains de la F1 dans le camp d'Ecclestone, quelles opportunités s'offrent à Jean Todt ? La FIA ne s'est vu offrir qu'une enveloppe de \$50 millions annuels (50/50 entre un versement d'Ecclestone et une augmentation des droits d'inscription payés par les écuries). Elle a été laissée de côté mais rend coup pour coup en tentant de conserver le contrôle de ce qui est, après tout, le Championnat du monde FIA de F1.

Début janvier, Todt a menacé de se retirer des négociations des Accords Concorde quand Ecclestone a publiquement remis en cause leur légitimité. L'agenda est dicté par le projet des écuries clientes – un concept dans lequel la bande des quatre fournirait au reste de la grille des monoplaces de l'année précédente. Peut-on en arriver là ? C'est peu probable car ça détruirait l'esprit de la F1 et ça empêcherait à une écurie de fond de grille de prendre l'ascenseur social. Cela étant dit, le concept permettrait à Ecclestone de revoir à la baisse la part du gâteau qu'il verse en arguant du fait que la bande des quatre dégage des profits en fournissant ses monoplaces.

Il reste une certitude : Pirelli fournira la F1 quel que soit le concept qui l'emporte...

"Tout fournisseur de pneus pourrait succomber à la tentation d'une activité mondiale suivie par des centaines de millions de gens et faire une offre supérieure à celle de Pirelli."





Photos non contractuelles - Offre valable en France métropolitaine et Corse dans la limite des stocks disponibles - Sail Speed Concept au capital de 15 000 € - RCS 450 186 713

<p>MINICHAMPS® réf. 11343000015-1/43e Prost AP03 Peugeot Heidfeld 2000 17 €</p>	<p>Hot Wheels® réf. 071T6284 - 1/43e Ferrari 412 T1 2è GP Angleterre 39 €</p>	<p>MINICHAMPS® réf. 11340090029-1/43e Larrousse LC90 Lamborghini Bernard 1990 30 €</p>	<p>spark® réf. 17451758 - 1/43e Renault RE20 1er GP Brésil 54 €</p>	<p>spark® réf. 17451730 - 1/43e Tyrrell 008 1er GP Monaco Depailler 1978 35 €</p>
<p>MINICHAMPS® Champion du Monde réf. 113410110201-1/43e Red Bull RB7 1er GP Turquie Vettel 2011 69 €</p>	<p>MINICHAMPS® Champion du Monde réf. 113110100105-1/18e Red Bull RB6 GP Abu Dhabi Vettel 2010 99 €</p>	<p>Hot Wheels® Champion du Monde réf. 071X5514 - 1/43e Ferrari F2003GA Schumacher 1er GP Italie 2003 49 €</p>	<p>Hot Wheels® Champion du Monde réf. 071V8379 - 1/43e Ferrari F1-2000 Schumacher 1er GP Japon 2000 39 €</p>	<p>MINICHAMPS® Champion du Monde réf. 113400810005-1/43e Ford BT49C Piquet 1981 48 €</p>
<p>Hot Wheels® Champion du Monde réf. 077SF016 - 1/43e Ferrari 312T4 1er GP Monaco Scheckter 1979 48 €</p>	<p>Bburago® Champion du Monde réf. 019R290CH - 1/43e Ferrari 158 + pilote Surtess 1er GP Italie 1964 28 €</p>	<p>Bburago® Champion du Monde réf. 019R322 - 1/43e BRM P57 G.Hill GP Hollande / Europe 1962 24 €</p>	<p>Bburago® Champion du Monde réf. 019R300 - 1/43e Cooper Climax T53 Brabham GP Angleterre 1960 24 €</p>	<p>Bburago® Champion du Monde réf. 019R068 - 1/43e Ferrari Dino 246 Hawthorn GP Angleterre 1958 19 €</p>
<p>Bburago® Champion du Monde réf. 019TS03-1/43e Coffret Maserati 250F + camion, GP Italie Fangio 1957 189 €</p>	<p>Bburago® Champion du Monde réf. 019R076 - 1/43e Lancia D50 Fangio 1956 24 €</p>	<p>Bburago® Champion du Monde réf. 019R325 - 1/43e Mercedes W196C Fangio GP Grande Bretagne 1954 24 €</p>	<p>Bburago® Champion du Monde réf. 019R043 - 1/43e Alfa Romeo 159 Fangio GP Grande Bretagne 1951 24 €</p>	<p>Bburago® Champion du Monde réf. 019R036B - 1/43e Alfa Romeo 158 Farina 1er GP Grande Bretagne 1950 24 €</p>
<p>MINICHAMPS® 2012 réf. 113110120002-1/18e Red Bull RB8 Webber 121.90 €</p>	<p>Hot Wheels® 2012 réf. 071X5520 - 1/18e Ferrari F2012 Alonso 2012 89.90 €</p>	<p>MINICHAMPS® 2012 réf. 113410120010-1/43e Lotus E20 Grosjean 2012 58.90 €</p>	<p>MINICHAMPS® 2012 réf. 1134101200071/43e Mercedes W03 Schumacher 2012 58.90 €</p>	<p>spark® 2012 réf. 17453044-1/43e Mac Laren MP4-27 1er GP Australie Button 2012 60.90 €</p>

Bon de commande F1 Racing mars 2013

Reference	Designation	Prix	Q	Total
		€		€
		€		€
		€		€
		€		€
Frais de port				6,95 €
Ma commande est supérieure à 150 €				Frais de port offerts
Total				€

Nom, prénom : _____

Adresse : _____

CP et ville _____

Tél : _____ E mail : _____ @

Votre mode de règlement préféré :

Carte bancaire : _____ expire le : ____/____/____

Cryptogramme : _____ (3 derniers chiffres au dos de la CB)

Chèque à l'ordre de Speed Concept

Adressez votre bon de commande complété à :
**SPEED CONCEPT 184 rue de l'industrie
69830 St Georges de Reneins**

ou passez votre commande
- par téléphone 0 820 825 207 (0.118€/mn)
- directement sur notre site internet

www.speed-model.com

speed

Avantage fidélité !
Gagnez un bon d'achat de 50 € *
speed burn dlc



POWERED by
SUBARU

VU DANS LE CATALOGUE
ART INGELS PAGES 13 & 14



wfolep
Catégorie Mini
& Catégorie Jeune

DES KARTS CONÇUS POUR LES ENFANTS (EN PENSANT AUSSI A LEURS PARENTS)

SUBARU MINIKART
À PARTIR DE 6 ANS
SUBARU RACING KID
À PARTIR DE 9 ANS

À PARTIR DE
2290€
LE KART COMPLET

POWERED by
SUBARU



MATÉRIEL FACILE À UTILISER,
PARTICULIÈREMENT FIABLE ET PERFORMANT,
LA FORMULE SUBARU RÉPOND À TOUTES LES ATTENTES
NOTAMMENT EN MATIÈRE DE PRIX ET D'ÉQUITÉ SPORTIVE
(LES MOTEURS SUBARU SONT PLOMBES D'ORIGINE)



DISPONIBLES ★
CHEZ TOUS LES DISTRIBUTEURS
SUBARU KARTING ET SUR TOUTPOURLEKART.FR

OF COURSE

WWW.TOUTPOURLEKART.FR

