LE SPORT
N°1 sur les Grands Prix

Formule1

SAISON F1

LES 22 GRANDS PRIX À LA LOUPE

Ecuries, pilotes, circuits, interviews, pronostics, records, palmarès...

GUIDE 2020



HAMILTON
à l'assaut de Schumi !

MERCEDES
FERRARI
RED BULL
RENAULT
RACING POINT
HAAS
MCLAREN
ALFA ROMEO
WILLIAMS
ALPHATAURI



VERSTAPPEN

70 ANS DE FORMULE 1
Les meilleurs souvenirs des pilotes



LECLERC

Auteur d'une première saison prometteuse chez Ferrari avec deux victoires, Charles Leclerc a tout pour mettre à mal la domination des Mercedes.



OCON : "Renault a les moyens de surprendre !"



BOTTAS



GROSJEAN



LATIFI



RÄIKKÖNEN



GASLY AIME LE PODIUM

Le Sport spécial n°65 - Trimestriel Avril-Mai-Juin 2020 - DOM/S : 7,50€ - BEL : 7,20€ - LUX : 7,50 € - CH : 11,70 FS - CAN : 11,50 $ cad - ESP/ITA/GR/PORT.CONT : 7,50 € - D/A : 7,90 € - NCAL/S : 950 CFP - POL/S : 1000 CFP - MAR : 78 mad - TUN : 13,8 tnd

L 14056 - 65 - F: 6,90 € - RD

Lafont presse

Lafont presse

1er EDITEUR DE MAGAZINES SPORTIFS



Rugby magazine



Le Foot Paris



Auto Sport magazine



Le Sport Tennis



Handball magazine



Le Foot



Le Foot magazine



France Basket



Le Foot Marseille



Cyclisme magazine

LE SPORT

Bulletin d'abonnement

A renvoyer accompagné de votre règlement à : Service abonnement - Lafont presse
53 rue du Chemin Vert - CS20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex - Tél : 01 46 10 21 21

LE SPORT

OUI, je souhaite m'abonner à :

- ❑ Auto Sport magazine pour 72 €(10 numéros dont 2 gratuits)
- ❑ Handball magazine pour 56 €(10 numéros dont 2 gratuits)
- ❑ Le Sport Tennis pour 72 €(10 numéros dont 2 gratuits)
- ❑ Cyclisme magazine pour 56 €(10 numéros dont 2 gratuits)
- ❑ Le Sport Vélo pour 48 €(10 numéros dont 2 gratuits)
- ❑ Le Foot magazine pour 40 €(10 numéros dont 2 gratuits)
- ❑ France Basket pour 48 €(10 numéros dont 2 gratuits)
- ❑ Sport Femmes pour 56 €(10 numéros dont 2 gratuits)
- ❑ Le Sport pour 56 €(10 numéros dont 2 gratuits)
- ❑ Rugby magazine pour 48 €(10 numéros dont 2 gratuits)
- ❑ Le Foot pour 46€(14 numéros dont 2 gratuits)
- ❑ Le Foot Paris pour 56 €(10 numéros dont 2 gratuits)
- ❑ Le Foot Lyon pour 48 €(10 numéros dont 2 gratuits)
- ❑ Le Foot Marseille pour 48 €(10 numéros dont 2 gratuits)

Total commande : .....€

Avec votre abonnement, nous vous envoyons en cadeau 2 autres magazines de votre choix.
www.lafontpresse.fr

Abonnements sur
www.lafontpresse.fr











Ci-joint mon règlement **à l'ordre de Lafont presse** par : ❑ Chèque bancaire ou postal

❑ Carte bancaire Bleue/Visa N° : [_][_][_][_] [_][_][_][_] [_][_][_][_] [_][_][_][_] Expire-le [_][_] [_][_] 3 derniers chiffres au dos de ma carte : [_][_] [_]

Signature obligatoire

Nom : ..... **Prénom :** ..... **Date de naissance :** .....

Adresse : ..... **Code Postal :** ..... **Ville :** .....

Courriel : .....

PS : Vous pouvez nous renvoyer votre bulletin par fax au 01 46 10 21 22 (paiement par carte bancaire)
Tarifs France Métropolitaine, pour les Dom-Tom et l'étranger : + 2 € par revue livrée

Lafont

LE SPORT

Edité par Entreprendre (Lafont presse)
53 rue du Chemin Vert - CS 20056
92772 Boulogne-Billancourt Cedex
www.lafontpresse.fr
Tél. : 01 46 10 21 21

Directeur de la publication et de la rédaction
Robert Lafont / *robert.lafont@lafontpresse.fr*

■ SECRÉTAIRE GÉNÉRALE DES RÉDACTIONS
Isabelle Jouanneau - Tél. : 01 46 10 21 21
Isabelle.jouanneau@lafontpresse.fr

■ RÉDACTION
53, rue du Chemin Vert - 92100 Boulogne Billancourt
Tél : 01 46 10 21 21 Fax : 01 46 10 21 22
Rédacteur en chef : Arnaud Bertrande - Tél : 01 46 10 20 83
arnaud.bertrande@lafontpresse.fr
Rédaction : Jean-Marc Azzola, Eric Mendes, Yanis Guillou, Camille Bedoux
Crédits Photographiques : Icon Sport

■ ADMINISTRATION
Directeur comptable : Didier Delignou
Tél. : 01 46 10 21 02
didier.delignou@lafontpresse.fr
Comptable : Alizée Dufraisse - Tél. : 01 46 10 21 03
alizee.dufraisse@lafontpresse.fr

■ PUBLICITÉ & PARTENARIATS
Directeur de la Communication et des Partenariats
Eric Roquebert - Tél. : 01.46.10.21.06
eric.roquebert@lafontpresse.fr

■ FABRICATION
Maquette : Média Prestations
- wwww.mediaprestations.com
Impression : Mordacq - 62921 Aire sur la Lys

■ COMMUNICATION ENVIRONNEMENTALE
Origine du papier : Allemagne - Taux de fibres recydées : 100% - Certification : PEFC - Eutrophisation : PTot 0.003 Kg/t

■ DIFFUSION PRESSE
Isabelle Jouanneau - Tél. : 01 46 10 22 22
Isabelle.jouanneau@lafontpresse.fr
Distribution : MLP - Tondeur (Belgique)

■ ABONNEMENTS
Saty Soumahoro - Tél. : 01 46 10 21 25
saty.soumahoro@lafontpresse.fr

Le Sport spécial est édité par Entreprendre Société Anonyme au capital de 246 617.28€ - RCS NANTERRE 403 216 617 SIRET : 403 216 617 000 23
NAF : 5814Z SA 53 rue du Chemin Vert 92100 Boulogne-Billancourt
Tél. : 01.46.10.21.21 - Fax : 01.46.10.21.22

Toute reproduction, même partielle, des articles et iconographies publiés dans *Le Sport* spécial sans l'accord écrit de la société éditrice est interdite, conformément à la loi du 11 mars 1957 sur la propriété littéraire et artistique. La rédaction ne retourne pas les documents et n'est pas responsable de la perte ou de la détérioration des textes et photos qui lui ont été adressés pour appréciation.

N° de commission paritaire : 74259
N°ISSN : 1166-140
Dépôt légal à parution
Avertissement : L'éditeur se réserve la possibilité de republier certaines enquêtes ou reportages des titres Lafont presse

Imprimé en France

LES MAGAZINES POSITIFS
A lire sur lafontpresse.fr

Les magazines positifs ! Lafont presse

Economie : Entreprendre, Création d'entreprise magazine, Manager & Réussir, Placements, Spécial Argent, 100% cash, Business event', Nouvel agriculteur.
People : Journal de France, Intimité, Succès, Enquêtes magazine, Crimes magazine, Enquêteur national, Histoires vérité, Incroyable, Intimité Dimanche, Secrets de stars, Spécial People, Paris confidences, Flash, La une de l'actualité, Actualité de France, Célébrité magazine, Confidences magazine, Souvenirs Souvenirs, Numéro Spécial, Johnny magazine, Reines & Rois, Royauté, Gotha magazine, Femme de cœur.
Auto : L'essentiel de l'Auto, Automobile revue, Panorama SUV, Auto magazine, Pratique Auto, Spécial Auto, Auto Souvenir, Youngcars, Voitures classiques, Automobile verte, Le magazine du véhicule utilitaire, L'essentiel du camping-car, L'essentiel de la Moto, Tracteurs magazine, Train magazine, Le magazine de l'aviation, L'essentiel du Drone.
Sport : Le Foot, Le Foot Gazette des Transferts, Le Foot Paris magazine, Le Foot Lyon magazine, Le Foot Marseille, Le Foot magazine, Rugby magazine, France rugby, Handball magazine, France Basket, Le Sport Femmes, Le Sport, Sport magazine, Féminin footing, Le Sport Vélo, Cyclisme magazine, Le Sport Tennis, Le Sport Formule 1, Auto sport magazine.
Féminin : Féminin Psycho, L'essentiel de la Psycho, Santé femme, Santé revue, Santé Info, Féminin Santé, Pratique Santé magazine, Santé revue Seniors, Seniorito, Nutrition magazine, Dossier santé, Santé guide, Réponse parents, Médecine douce, Santé bio, 365 jours femme, Le magazine des femmes, Féminin positif, Féminin bien-être.
Maison-Déco : Maison Décoration, Maison Décoration cuisine, Maison campagne & jardin, L'essentiel de la Déco, Spécial Déco, Faire soi-même, Jardin magazine spécial, Jardiner, Info Jardin, Potager pratique, Jardin potager facile, Potager bio de saison.
Centres d'intérêts : Spécial Chats, Spécial Chiens, Féminin pratique, Les dossiers pratiques, Bio & écologie magazine, Stop Arnaques, Pêche magazine, Chasse magazine, Grande Chasse, France Evasion, France Patrimoine, Spécial Seniors, Féminin Senior, Senior Loisirs, Bien vivre sa retraite.
Cuisine : Cuisine revue, Cuisine magazine, Spécial Cuisine.
Information-Culture : Science magazine, L'essentiel de la Science, La revue de la Science, Science et paranormal, Science du monde, Cerveau & Intelligence, Question de Philo, L'événement magazine, Diplomatie internationale, Informer, La Presse littéraire, Spécial Biographie, Histoire magazine, Spécial Histoire.

FORMULE 1
GUIDE SAISON 2020



Lewis Hamilton, l'homme à battre.

4 Calendrier 2020
10 Hamilton / Schumacher, le match
12 Quoi de neuf en 2020
14 Gasly / Leclerc
16 Mercato
17 Déclas chocs
18 La F1 2020 à la loupe
20 Entretien Ocon
24 La saison en 10 questions
26 Equipes
28 Alfa Romeo
30 Giovinazzi
32 Räikkönen
34 AlphaTauri
36 Gasly
38 Kvyat
40 Ferrari
42 Leclerc
44 Vettel
46 Haas
48 Grosjean
50 Magnussen
52 McLaren
54 Norris
56 Sainz
58 Mercedes
60 Bottas
62 Hamilton
64 Racing Point
66 Pérez
68 Stroll
70 Red Bull
72 Albon
74 Verstappen
76 Renault
78 Ocon
80 Ricciardo
82 Williams
84 Latifi
86 Russell
88 70 ans de F1
92 Canal+
94 La saison en chiffres
95 Les records à battre
96 Palmarès
98 Testez vos connaissances

PROCHAIN NUMÉRO LE SPORT **10 JUIN 2020 SPÉCIAL TOUR DE FRANCE**

ABONNEZ-VOUS
et renvoyez ce bon dûment rempli à Lafont presse
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex
LE SPORT

OUI, je souhaite m'abonner à *Le Sport*
pour 10 numéros (dont 2 gratuits) au prix de 56 €

Nom : ..... Prénom : .....
Adresse : .....
Code postal : ..... Ville : .....
Téléphone : ..... Date de naissance : .....
Courriel : ..... Profession : .....

Je règle par Chèque bancaire ou postal à l'ordre de Lafont presse
53 rue du Chemin Vert - 92100 Boulogne-Billancourt

ou par carte Bancaire : visa ☐
N° : |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|
expire fin |_|_|_|
cryptogramme (les trois derniers chiffres au dos de votre carte |_|_|_|

Signature :

Calendrier 2020

1. 15 mars Grand Prix d'Australie
2. 22 mars Grand Prix du Bahreïn
3. 5 avril Grand Prix du Vietnam
4. *19 avril Grand Prix de Chine (reporté à une date ultérieure)*
5. 3 mai Grand Prix des Pays-Bas
6. 10 mai Grand Prix d'Espagne
7. 24 mai Grand Prix de Monaco
8. 7 juin Grand Prix d'Azerbaïdjan
9. 14 juin Grand Prix du Canada
10. 28 juin Grand Prix de France
11. 5 juillet Grand Prix d'Autriche
12. 19 juillet Grand Prix de Grande-Bretagne
13. 2 août Grand Prix de Hongrie
14. 30 août Grand Prix de Belgique
15. 6 septembre Grand Prix d'Italie
16. 20 septembre Grand Prix de Singapour
17. 27 septembre Grand Prix de Russie
18. 11 octobre Grand Prix du Japon
19. 25 octobre Grand Prix des Etats-Unis
20. 1er novembre Grand Prix du Mexique
21. 15 novembre Grand Prix du Brésil
22. 29 novembre Grand Prix d'Abou Dhabi



1. GRAND PRIX D'AUSTRALIE



Nom du circuit : Albert Park
Lieu : Melbourne
Date de création : 1953, réouverture en 1996
Nombre de tours : 58
Nombre de kilomètres (longueur) : 5,303 km
Distance de course : 307,574 km
Nombre de virages : 16

Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 24
1er Grand Prix disputé : 10 mars 1996 (vainqueur : Damian Hill (GBR) - Williams)
Dernier Grand Prix disputé : 17 mars 2019 (vainqueur : Valtteri Bottas (FIN) - Mercedes)
Nombre de spectateurs : 80 000
Record du tour : 1 min 24 sec 125 - Michael Schumacher (ALL) - Ferrari - 2004

Horaires (heure française)

Vendredi 13 mars
Essais libres 1 : 2h00
Essais libres 2 : 6h00

Samedi 14 mars
Essais libres 3 : 4h00
Essais qualificatifs : 7h00

Dimanche 15 mars
Course : 6h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10*

1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

*1er : 25 points, 2ème : 18 points, 3ème : 15 points, 4ème : 12 points, 5ème : 10 points, 6ème : 8 points, 7ème : 6 points, 8ème : 4 points, 9ème : 2 points, 10ème : 1 point

La saison débute traditionnellement par le Grand Prix d'Australie. Le champion du monde en titre, Lewis Hamilton parviendra-t-il à gagner de nouveau à Albert Park, circuit sur lequel il ne s'est plus imposé depuis 2015 ? Paradoxalement, l'Anglais a l'occasion de battre le record de nombre de pole positions sur un Grand Prix. Il pourrait devenir le seul pilote à obtenir 9 poles sur un même Grand Prix.

2. GRAND PRIX DU BAHREIN



Nom du circuit : Circuit international du Bahreïn
Lieu : Sakhir
Date de création : 2002
Nombre de tours : 57
Nombre de kilomètres (longueur) : 5,412 km
Distance de course : 308,238 km
Nombre de virages : 15

Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 15
1er Grand Prix disputé : 4 avril 2004 (vainqueur Michael Schumacher (ALL) - Ferrari)
Dernier Grand Prix disputé : 31 mars 2019 (vainqueur Lewis Hamilton (GBR) - Mercedes)
Nombre de spectateurs : 50 000
Record du tour : 1 min 30 sec 252 - Michael Schumacher (ALL) - Ferrari - 2004

Horaires (heure française)

Vendredi 20 mars
Essais libres 1 : 12h00
Essais libres 2 : 16h00

Samedi 21 mars
Essais libres 3 : 13h00
Essais qualificatifs : 16h00

Dimanche 22 mars
Course : 16h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10

1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

L'heure de la revanche pour Charles Leclerc ? Le Monégasque doit encore avoir en travers de la gorge la défaillance de son moteur à 11 tours de l'arrivée l'année dernière, alors que la victoire lui était promise. A l'arrivée, le pilote de 22 ans a dû se contenter de la troisième place, derrière les deux Mercedes d'Hamilton et de Bottas.

3. GRAND PRIX DU VIETNAM



Nombre de virages : 23
Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 0
Nombre de spectateurs : 100 000

Horaires (heure française)

Vendredi 3 avril
Essais libres 1 : 6h00
Essais libres 2 : 10h00

Samedi 4 avril
Essais libres 3 : 7h00
Essais qualificatifs : 10h00

Dimanche 5 avril
Course : 9h10

Nom du circuit : Circuit d'Hanoï
Lieu : Hanoï
Date de création : 2020
Nombre de tours : 55
Nombre de kilomètres (longueur) : 5,607 km
Distance de course : 308,385 km

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

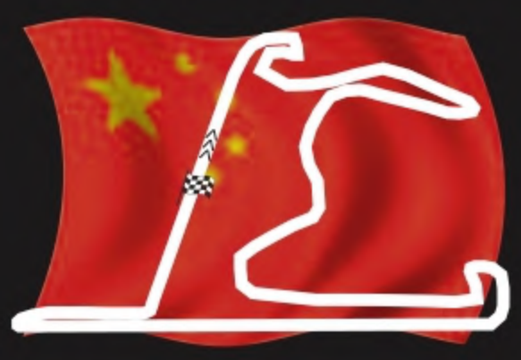
Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

C'est la grande première du Grand Prix du Vietnam en 2020. Le circuit d'Hanoï sera composé de 23 virages contre 22 prévus initialement. Ce tracé urbain est propice à une course spectaculaire avec des virages rapides, une ligne des stands très courte et une longue ligne droite de 1,5 km où une vitesse de 335 km/h est attendue.

4. GRAND PRIX DE CHINE



Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 16
1er Grand Prix disputé : 6 septembre 2004
(vainqueur : Michael Schumacher (ALL) - Ferrari)
Dernier Grand Prix disputé : 14 avril 2019
(vainqueur : Lewis Hamilton (GBR) - Ferrari)
Nombre de spectateurs : 200 000
Record du tour : 1 min 32 sec 238 -
Michael Schumacher (ALL) - Ferrari - 2004

Nom du circuit : Circuit international de Shanghai
Lieu : Shanghai
Date de création : 2003
Nombre de tours : 56
Nombre de kilomètres (longueur) : 5,451 km
Distance de course : 305,066 km
Nombre de virages : 16

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

Reporté à une date ultérieure (peut-être en novembre) à cause du coronavirus qui frappe la Chine, le GP de Shanghai va peut-être même être annulé si la situation ne s'améliore pas. Cette dernière solution serait un crève-cœur pour le public chinois, de plus en plus friand de courses automobiles. Ce ne serait pas non plus une bonne nouvelle pour Hamilton, vainqueur de quatre des six derniers Grands Prix de Chine.

5. GRAND PRIX DES PAYS-BAS



Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 30
1er Grand Prix disputé : 17 août 1952
(vainqueur : Alberto Ascari (ITA) - Ferrari)
Dernier Grand Prix disputé : 25 août 1985
(vainqueur : Nikki Lauda (AUT) - Mc Laren-TAG)
Nombre de spectateurs : 105 000

Horaires (heure française)

Vendredi 1er mai
Essais libres 1 : 11h00
Essais libres 2 : 15h00

Samedi 2 mai
Essais libres 3 : 12h00
Essais qualificatifs : 15h00

Dimanche 3 mai
Course : 15h10

Nom du circuit : Circuit de Zandvoort
Lieu : Zandvoort
Date de création : 1948
Nombre de tours : 72
Nombre de kilomètres (longueur) : 4,252 km
Distance de course : 306,144 km
Nombre de virages : 14

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

Une très bonne nouvelle pour Max Verstappen : le Grand Prix des Pays-Bas est de retour 35 ans après. Les organisateurs comptent sur la popularité locale du pilote de l'écurie Red Bull Racing pour attirer du monde à Zandvoort. Le circuit a largement changé, il est maintenant plus long et pourra offrir encore plus de spectacle. Le directeur du Grand Prix, Robert van Overdijk, a déclaré vouloir installer son tracé dans la durée en Formule 1.

6. GRAND PRIX D'ESPAGNE



Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 29
1er Grand Prix disputé : 29 septembre 1991
(vainqueur : Nigel Mansell (GBR) - Williams)
Dernier Grand Prix disputé : 12 mai 2019
(vainqueur : Lewis Hamilton (GBR) - Mercedes)
Nombre de spectateurs : 140 000
Record du tour : 1 min 18 sec 441 -
Daniel Ricciardo (AUS) - Red Bull - 2018

Horaires (heure française)

Vendredi 8 mai
Essais libres 1 : 11h00
Essais libres 2 : 15h00

Samedi 9 mai
Essais libres 3 : 12h00
Essais qualificatifs : 15h00

Dimanche 10 mai
Course : 15h10

Nom du circuit : Circuit de Barcelone - Catalogne
Lieu : Barcelone
Date de création : 1991
Nombre de tours : 66
Nombre de kilomètres (longueur) : 4,655 km
Distance de course : 307,104 km
Nombre de virages : 16

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

L'habituel Grand Prix d'Espagne est-il une nouvelle fois promis à Hamilton ? Le pilote Mercedes a réalisé le triplé après ses victoires en 2017, 2018 et 2019 sur le circuit de Barcelone. En cas de nouvelle victoire cette année, il pourrait égaler Michael Schumacher qui s'y est imposé quatre fois de suite entre 2001 et 2004. C'est la 30ème fois que le tracé barcelonais sera utilisé pour les championnats du monde.

CIRCUITS

7. GRAND PRIX DE MONACO



Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 66
1er Grand Prix disputé : 21 mai 1950 (vainqueur : Juan Manuel Fangio (ARG) - Alpha Romeo)
Dernier Grand Prix disputé : 26 mai 2019 (vainqueur : Lewis Hamilton (GBR) - Mercedes)
Nombre de spectateurs : 37 000
Record du tour : 1 min 14 sec 260 - Max Verstappen (NER) - Red Bull - 2018

Nom du circuit : Circuit de Monaco
Lieu : Monaco
Date de création : 1929
Nombre de tours : 78
Nombre de kilomètres (longueur) : 3,337 km
Distance de course : 260,286 km
Nombre de virages : 19

Horaires (heure française)

Jeudi 21 mai
Essais libres 1 : 11h00
Essais libres 2 : 15h00

Samedi 23 mai
Essais libres 3 : 12h00
Essais qualificatifs : 15h00

Dimanche 24 mai
Course : 15h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10

1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

Le circuit de Monaco, aussi mythique que technique, promet une course plus excitante que jamais. Charles Leclerc, le régional de l'étape fera tout pour l'emporter devant les nombreux spectateurs monégasques. D'autant plus qu'il a une revanche à prendre, après son abandon rapide l'an passé.

8. GRAND PRIX D'AZERBAÏDJAN



Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 3
1er Grand Prix disputé : 19 juin 2016 (vainqueur : Nico Rosberg (ALL) - Mercedes)
Dernier Grand Prix disputé : 28 avril 2019 (vainqueur : Valtteri Bottas (FIN) - Mercedes)
Nombre de spectateurs : 28 000
Record du tour : 1 min 43 sec 009 - Charles Leclerc (MON) - Ferrari - 2019

Nom du circuit : Circuit urbain de Bakou
Lieu : Bakou
Date de création : 2016
Nombre de tours : 51
Nombre de kilomètres (longueur) : 6,003 km
Distance de course : 306,049 km
Nombre de virages : 20

Horaires (heure française)

Vendredi 5 juin
Essais libres 1 : 11h00
Essais libres 2 : 15h00

Samedi 6 juin
Essais libres 3 : 12h00
Essais qualificatifs : 15h00

Dimanche 7 juin
Course : 14h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10

1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

Le tracé aussi bien rapide qu'étroit du circuit de Bakou est un des dangers pour les pilotes. Propice aux accrochages, ce Grand Prix résiste à Ferrari. Depuis sa création, en 2016, l'écurie italienne n'y a jamais gagné. Cette année 2020 sera-t-elle la bonne avec Vettel et Leclerc ?

9. GRAND PRIX DU CANADA



Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 40
1er Grand Prix disputé : 8 octobre 1978 (vainqueur : Gilles Villeneuve (CAN) - Ferrari)
Dernier Grand Prix disputé : 9 juin 2019 (vainqueur : Lewis Hamilton (GBR) - Mercedes)
Nombre de spectateurs : 100 000
Record du tour : 1 min 13 sec 078 - Valtteri Bottas (FIN) - Mercedes - 2019

Nom du circuit : Circuit Gilles Villeneuve
Lieu : Montréal
Date de création : 1978
Nombre de tours : 70
Nombre de kilomètres (longueur) : 4,361 km
Distance de course : 305,27 km
Nombre de virages : 14

Horaires (heure française)

Vendredi 12 juin
Essais libres 1 : 17h00
Essais libres 2 : 21h00

Samedi 13 juin
Essais libres 3 : 17h00
Essais qualificatifs : 20h00

Dimanche 14 juin
Course : 20h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

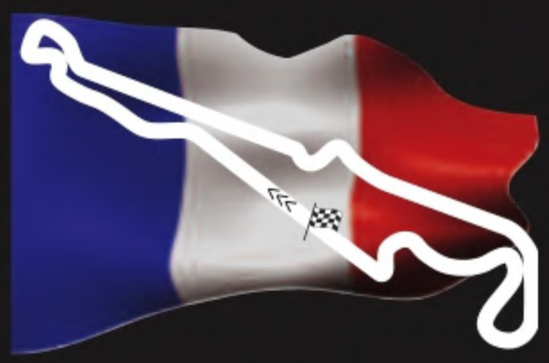
Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10

1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

Voilà un circuit où Hamilton et Schumacher sont au même niveau. Avec sept succès chacun sur l'île de Notre-Dame, le pilote anglais a même l'occasion de dépasser le septuple champion du monde au nombre de victoires sur ce circuit. Vainqueur en 2018 et 2ème en 2019, Sebastian Vettel est un des favoris de la course. A noter que, pour la première fois, un Grand Prix àa lieu le même week-end que les 24h du Mans.

10. GRAND PRIX DE FRANCE



Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 16
1er Grand Prix disputé : 4 juillet 1971 (vainqueur : Jackie Stewart (GBR) - Tyrrell)
Dernier Grand Prix disputé : 23 juin 2019 (vainqueur : Lewis Hamilton (GBR) - Mercedes)
Nombre de spectateurs : 65 000
Record du tour : 1 min 32 sec 740 - Sebastian Vettel - Ferrari - 2019

Nom du circuit : Paul Ricard
Lieu : Le Castelet
Date de création : 1970
Nombre de tours : 53
Nombre de kilomètres (longueur) : 5,842 km
Distance de course : 309,69 km
Nombre de virages : 15

Horaires

Vendredi 26 juin
Essais libres 1 : 11h00
Essais libres 2 : 15h00

Samedi 27 juin
Essais libres 3 : 12h00
Essais qualificatifs : 15h00

Dimanche 28 juin
Course : 15h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

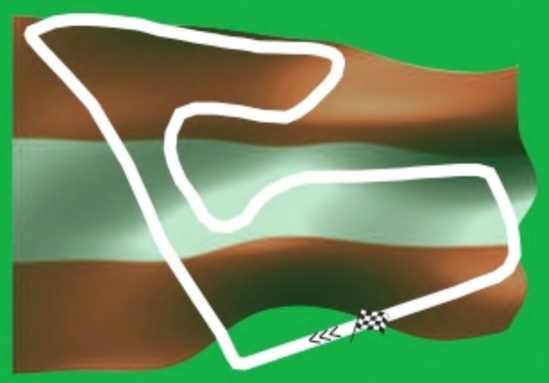
Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10

1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

Depuis le retour du Grand Prix de France, il y a deux ans, l'intouchable Lewis Hamilton s'y est systématiquement imposé. Est-il possible pour les Français de venir lui contester la victoire ? Outre Pierre Gasly, Romain Grosjean pourrait lui aussi faire de la résistance. Le pilote franco-suisse, qui avait abandonné l'an dernier, aura droit à sa propre tribune. Il est à noter que le circuit va changer. Des modifications sont apportées au secteur 1 suite au manque de spectacle de la course en 2019.

11. GRAND PRIX D'AUTRICHE



Nom du circuit : Red Bull Ring
Lieu : Spielberg
Date de création : 1969
Nombre de tours : 71
Nombre de kilomètres (longueur) : 4,318 km
Distance de course : 306,452 km
Nombre de virages : 10

Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 13
1er Grand Prix disputé : 16 août 1970 (vainqueur Jacky Ickx (BEL) - Ferrari)
Dernier Grand Prix disputé : 30 juin 2019 (vainqueur : Max Verstappen - Red Bull Racing)
Nombre de spectateurs : 104 000
Record du tour : 1 min 06 sec 957 - Kimi Räikkönen (FIN) - Ferrari - 2018

Horaires (heure française)

Vendredi 3 juillet
Essais libres 1 : 11h00
Essais libres 2 : 15h00

Samedi 4 juillet
Essais libres 3 : 12h00
Essais qualificatifs : 15h00

Dimanche 5 juillet
Course : 15h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points
1.	11.
2.	12.
3.	13.
4.	14.
5.	15.
6.	16.
7.	17.
8.	18.
9.	19.
10.	20.

Classement championnat du monde constructeurs

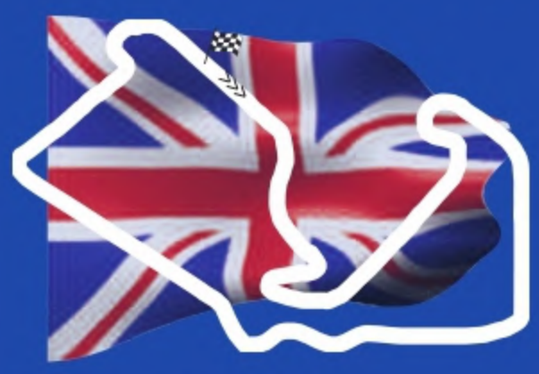
Constructeurs	Points
1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

TOP 10

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

Le circuit de prédilection de Max Verstappen. Le pilote néerlandais a créé la surprise ces deux dernières années en s'imposant à Spielberg. L'année dernière, c'était au terme d'une belle remontée et d'un duel âpre avec Leclerc qu'il avait décroché la victoire. Réaliser le triplé dans le pays d'origine de son écurie est-il possible ? Avec Verstappen, il faut s'attendre à tout.

12. GRAND PRIX DE GRANDE-BRETAGNE



Nom du circuit : Circuit de Silverstone
Lieu : Silverstone
Date de création : 1943
Nombre de tours : 52
Nombre de kilomètres (longueur) : 5,891 km
Distance de course : 306,198 km
Nombre de virages : 18

Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 53
1er Grand Prix disputé : 13 mai 1950 (vainqueur : Giuseppe Farina (ITA) - Alfa Romeo)
Dernier Grand Prix disputé : 14 juillet 2019 (vainqueur Lewis Hamilton (GBR) - Mercedes)
Nombre de spectateurs : 140 000
Record du tour : 1 min 27 sec 369 - Lewis Hamilton (GBR) - Mercedes - 2019

Horaires (heure française)
Vendredi 17 juillet
Essais libres 1 : 12h00
Essais libres 2 : 16h00

Samedi 18 juillet
Essais libres 3 : 13h00
Essais qualificatifs : 16h00

Dimanche 19 juillet
Course : 16h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points
1.	11.
2.	12.
3.	13.
4.	14.
5.	15.
6.	16.
7.	17.
8.	18.
9.	19.
10.	20.

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points
1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

TOP 10

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

"C'est comme piloter un avion de chasse ici". Lewis Hamilton avait prononcé ces mots en 2018, considérant ce circuit comme *"le meilleur du monde"*. Pourtant, c'est la seule année où il n'avait pas remporté la course, depuis 2014. A Silverstone, le Britannique se régale et compte bien offrir à son public un nouveau succès en 2020.

13. GRAND PRIX DE HONGRIE



Nom du circuit : Hungaroring
Lieu : Budapest
Date de création : 1986
Nombre de tours : 70
Nombre de kilomètres (longueur) : 4,381 km
Distance de course : 306,63 km
Nombre de virages : 14

Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 34
1er Grand Prix disputé : 10 août 1986 (vainqueur : Nelson Piquet (BRE) - Williams)
Dernier Grand Prix disputé : 28 juillet 2019 (vainqueur Lewis Hamilton (GBR) - Mercedes)
Nombre de spectateurs : 120 000
Record du tour : 1 min 17 sec 103 - Max Verstappen (NLD) - Red Bull - 2019

Horaires (heure française)
Vendredi 31 juillet
Essais libres 1 : 11h00
Essais libres 2 : 15h00

Samedi 1er août
Essais libres 3 : 12h00
Essais qualificatifs : 15h00

Dimanche 2 août
Course : 15h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points
1.	11.
2.	12.
3.	13.
4.	14.
5.	15.
6.	16.
7.	17.
8.	18.
9.	19.
10.	20.

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points
1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

TOP 10

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

Souvent comparé à un circuit de karting à cause du manque de lignes droites, les dépassements se font rares en Hongrie. Le tracé de l'Hungaroring sera-t-il encore dompté par Lewis Hamilton ? Le champion du monde se plaît dans la capitale hongroise. Il a déjà été sept fois vainqueur à Budapest, son record personnel de victoires, à égalité avec le Grand Prix du Canada.

14. GRAND PRIX DE BELGIQUE



Nom du circuit : Circuit de Spa-Francorchamps
Lieu : Spa-Francorchamps
Date de création : 1921
Nombre de tours : 44
Nombre de kilomètres (longueur) : 7,004 km
Distance de course : 308,052 km
Nombre de virages : 19

Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 52
1er Grand Prix disputé : 18 juin 1950 (vainqueur : Juan Manuel Fangio (ARG) - Alfa Romeo)
Dernier Grand Prix disputé : 1er septembre 2019 (vainqueur Charles Leclerc (MON) - Ferrari)
Nombre de spectateurs : 110 000
Record du tour : 1 min 46 sec 286 - Valtteri Bottas (FIN) - Red Bull - 2018

Horaires (heure française)

Vendredi 28 août
Essais libres 1 : 11h00
Essais libres 2 : 15h00

Samedi 29 août
Essais libres 3 : 12h00
Essais qualificatifs : 15h00

Dimanche 30 août
Course : 15h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points
1.	11.
2.	12.
3.	13.
4.	14.
5.	15.
6.	16.
7.	17.
8.	18.
9.	19.
10.	20.

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points
1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

TOP 10

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

C'est le circuit le plus long du calendrier actuel. Son mélange de longues lignes droites et de virages rapides en fait un des circuits les plus appréciés par les pilotes et les spectateurs. L'année passée, il avait été le théâtre du premier succès en carrière du Monégasque Charles Leclerc. Le record de victoires (6) est toujours détenu par l'Allemand Michael Schumacher.

15. GRAND PRIX D'ITALIE



Nom du circuit : Autodrome National de Monza
Lieu : Monza
Date de création : 1922
Nombre de tours : 53
Nombre de kilomètres (longueur) : 5,793 km
Distance de course : 306,72 km
Nombre de virages : 11

Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 69
1er Grand Prix disputé : 3 septembre 1950
(vainqueur : Giuseppe Farina (ITA) - Alfa Romeo)
Dernier Grand Prix disputé : 8 septembre 2019
(vainqueur : Charles Leclerc (MON) - Ferrari)
Nombre de spectateurs : 115 000
Record du tour : 1 min 21 sec 046 -
Rubens Barrichello (BRE) - Ferrari - 2004

Horaires (heure française)

Vendredi 4 septembre
Essais libres 1 : 11h00
Essais libres 2 : 15h00

Samedi 5 septembre
Essais libres 3 : 12h00
Essais qualificatifs : 15h00

Dimanche 6 septembre
Course : 15h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

L'incontournable du calendrier de la F1. Depuis la naissance du championnat du monde en 1950, cette course a toujours été inscrite au programme, exceptée en 1980, où elle a été organisée à Imola. L'année passée, face aux tifosi, Charles Leclerc a mis fin à la longue période sans victoire de la Scuderia à domicile. Lewis Hamilton tentera lui de s'imposer, pour devancer Michael Schumacher, actuellement tous deux co-recordmen du nombre de victoires sur le circuit de Monza (5).

16. GRAND PRIX DE SINGAPOUR



Nom du circuit : Circuit urbain de Marina Bay
Lieu : Singapour
Date de création : 2008
Nombre de tours : 61
Nombre de kilomètres (longueur) : 5,063 km
Distance de course : 308,706 km
Nombre de virages : 23

Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 12
1er Grand Prix disputé : 28 septembre 2008
(vainqueur : Fernando Alonso (ESP) - Renault)
Dernier Grand Prix disputé : 22 septembre 2019
(vainqueur : Sebastian Vettel (ALL) - Ferrari)
Nombre de spectateurs : 115 000
Record du tour : 1 min 41 sec 905 -
Kevin Magnussen (DAN) - Haas - 2018

Horaires (heure française)

Vendredi 18 septembre
Essais libres 1 : 10h30
Essais libres 2 : 14h30

Samedi 19 septembre
Essais libres 3 : 12h00
Essais qualificatifs : 15h00

Dimanche 20 septembre
Course : 14h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

Théâtre de la première course nocturne de l'histoire de la F1 en 2008, la piste de Marina Bay se révèle être pour les pilotes, l'une des plus exigeantes physiquement. Les 23 virages du circuit et le taux d'humidité élevé rendent cette course particulièrement stressante et fatigante. L'Allemand Sebastian Vettel détient le record du nombre de victoires (5).

17. GRAND PRIX DE RUSSIE



Nom du circuit : Autodrome de Sotchi
Lieu : Sotchi
Date de création : 2014
Nombre de tours : 53
Nombre de kilomètres (longueur) : 5,848 km
Distance de course : 309,745 km
Nombre de virages : 18

Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 6
1er Grand Prix disputé : 12 octobre 2014
(vainqueur : Lewis Hamilton (GBR) - Mercedes)
Dernier Grand Prix disputé : 29 septembre 2019
(vainqueur : Lewis Hamilton (GBR) - Mercedes)
Nombre de spectateurs : 55 000
Record du tour : 1 min 35 sec 761 -
Lewis Hamilton (GBR) - Mercedes - 2019

Horaires (heure française)

Vendredi 25 septembre
Essais libres 1 : 10h00
Essais libres 2 : 14h00

Samedi 26 septembre
Essais libres 3 : 11h00
Essais qualificatifs : 14h00

Dimanche 27 septembre
Course : 13h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

L'Autodrome de Sotchi est un circuit de rue très récent, inauguré juste après les Jeux Olympiques de Sotchi en 2014. La piste prend d'ailleurs place au beau milieu du parc olympique de la station balnéaire. Le circuit est marqué par des virages à 90° et des longues lignes droites. En six Grands Prix disputés depuis sa création, l'écurie Mercedes s'est toujours imposée sur les bords de la mer Noire. Et le champion du monde en titre, Lewis Hamilton, a déjà remporté quatre succès.

18. GRAND PRIX DU JAPON



Nom du circuit : Circuit International de Suzuka
Lieu : Suzuka
Date de création : 1962
Nombre de tours : 53
Nombre de kilomètres (longueur) : 5,807 km
Distance de course : 307,471 km
Nombre de virages : 18

Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 30
1er Grand Prix disputé : 1er novembre 1987
(vainqueur : Mario Andretti (USA) - Lotus)
Dernier Grand Prix disputé : 13 octobre 2019
(vainqueur : Valtteri Bottas (FIN) - Mercedes)
Nombre de spectateurs : 155 000
Record du tour : 1 min 30 sec 983 -
Lewis Hamilton (GBR) - Mercedes - 2019

Horaires (heure française)

Vendredi 9 octobre
Essais libres 1 : 04h00
Essais libres 2 : 08h00

Samedi 10 octobre
Essais libres 3 : 05h00
Essais qualificatifs : 08h00

Dimanche 11 octobre
Course : 06h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

La piste de Suzuka est l'une des pistes phares en F1. Le premier secteur, par ses vitesses rapides, est très apprécié par les pilotes. L'accueil des fans japonais fait de ce Grand Prix un événement incontournable de la saison. Lewis Hamilton pourrait égaler Michael Schumacher, actuellement recordman du nombre de victoires au Japon (6).

19. GRAND PRIX DES ETATS-UNIS



Nom du circuit : Circuit des Amériques
Lieu : Austin
Date de création : 2010-2012
Nombre de tours : 56
Nombre de kilomètres (longueur) : 5,513 km
Distance de course : 308,405 km
Nombre de virages : 20

Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 8
1er Grand Prix disputé : 18 novembre 2012
(vainqueur : Lewis Hamilton (GBR) - McLaren)
Dernier Grand Prix disputé : 3 novembre 2019
(vainqueur : Valtteri Bottas (FIN) - Mercedes)
Nombre de spectateurs : 130 000
Record du tour : 1 min 36 sec 169 -
Charles Leclerc (MON) - Ferrari - 2019

Horaires (heure française)

Vendredi 23 octobre
Essais libres 1 : 18h00
Essais libres 2 : 22h00

Samedi 24 octobre
Essais libres 3 : 20h00
Essais qualificatifs : 23h00

Dimanche 25 octobre
Course : 20h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

Le circuit des Amériques, créé en 2010 à Austin, offre la particularité d'avoir un fort dénivelé. Il propose un mélange de plusieurs circuits tels que ceux de Silverstone, d'Hockenheim (Allemagne) et d'Istanbul. Sur la terre des cow-boy, Lewis Hamilton a l'habitude d'y briller. Il a déjà remporté six fois la course.

20. GRAND PRIX DU MEXIQUE



Nom du circuit : Autodrome des Frères Rodriguez
Lieu : Mexico
Date de création : 1962
Nombre de tours : 71
Nombre de kilomètres (longueur) : 4,304 km
Distance de course : 305,354 km
Nombre de virages : 17

Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 20
1er Grand Prix disputé : 27 octobre 1963 (vainqueur :
Jim Clark (GBR) - Lotus)
Dernier Grand Prix disputé : 27 octobre 2019
(vainqueur : Lewis Hamilton (GBR) - Mercedes)
Nombre de spectateurs : 140 000
Record du tour : 1 min 18 sec 741 -
Valtteri Bottas (FIN) - Mercedes - 2018

Horaires (heure française)

Vendredi 30 octobre
Essais libres 1 : 18h00
Essais libres 2 : 22h00

Samedi 31 octobre
Essais libres 3 : 17h00
Essais qualificatifs : 20h00

Dimanche 1er novembre
Course : 20h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

Le circuit des Frères Rodriguez se situe à plus de 2200 mètres d'altitude. L'air y est moins dense, ce qui fait travailler l'aérodynamique et les moteurs différemment. Aucune autre piste ne présente un tel défi pour les pilotes et les constructeurs. Le passage dans un ancien stade de baseball offre une ambiance digne d'un stade de foot. Depuis 2016, Lewis Hamilton et Max Verstappen se sont partagés les quatre derniers Grands Prix.

21. GRAND PRIX DU BRÉSIL



Nom du circuit : Autodrome José Carlos Pace
Lieu : Sao Paulo
Date de création : 1938
Nombre de tours : 71
Nombre de kilomètres (longueur) : 4,309 km
Distance de course : 305,909 km
Nombre de virages : 15

Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 36
1er Grand Prix disputé : 11 février 1973
(vainqueur : Emerson Fittipaldi (BRE) - Lotus)
Dernier Grand Prix disputé : 17 novembre 2019
(vainqueur : Max Verstappen (NDL) - Red Bull)
Nombre de spectateurs : 119 000
Record du tour : 1 min 10 sec 540 -
Valtteri Bottas (FIN) - Mercedes - 2018

Horaires (heure française)

Vendredi 13 novembre
Essais libres 1 : 15h00
Essais libres 2 : 19h00

Samedi 14 novembre
Essais libres 3 : 16h00
Essais qualificatifs : 19h00

Dimanche 15 novembre
Course : 18h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

Plus connue sous le nom du circuit d'Interlagos, la piste brésilienne suit la configuration vallonnée du terrain. La rapidité du circuit fait de cette course l'une des plus animées de la saison. Avec six victoires à son compteur, le Français Alain Prost détient toujours le record du nombre de victoires au Brésil.

22. GRAND PRIX D'ABOU DHABI



Nom du circuit : Circuit de Yas Marina
Lieu : Yas Marina
Date de création : 2007
Nombre de tours : 55
Nombre de kilomètres (longueur) : 5,554 km
Distance de course : 305,355 km
Nombre de virages : 21

Nombre de Grands Prix qui s'y sont disputés : 11
1er Grand Prix disputé : 1er novembre 2009
(vainqueur : Sebastian Vettel (ALL) - Red Bull)
Dernier Grand Prix disputé : 1er décembre 2019
(vainqueur : Lewis Hamilton (GBR) - Mercedes)
Nombre de spectateurs : 50 000
Record du tour : 1 min 39 sec 283 -
Lewis Hamilton (GBR) - Mercedes - 2019

Horaires (heure française)

Vendredi 27 novembre
Essais libres 1 : 10h00
Essais libres 2 : 14h00

Samedi 28 novembre
Essais libres 3 : 11h00
Essais qualificatifs : 14h00

Dimanche 29 novembre
Course : 14h10

Classement championnat du monde pilotes

Pilotes	Points		
1.		11.	
2.		12.	
3.		13.	
4.		14.	
5.		15.	
6.		16.	
7.		17.	
8.		18.	
9.		19.	
10.		20.	

Classement championnat du monde constructeurs

Constructeurs	Points		
1.		6.	
2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	

TOP 10

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

Située sur l'Ile de Yas, la piste se situe au cœur d'un complexe touristique. C'est le premier Grand Prix de l'histoire à démarrer de jour et à se terminer de nuit, d'où son surnom du "Grand Prix du soleil couchant". Abou Dhabi a pour privilège depuis 2009, de clôturer chaque année la saison. Mercedes apprécie les lieux. L'écurie est invaincue sur la piste de Yas Marina depuis 2014 et Lewis Hamilton a déjà remporté cinq succès.

LE BRITANNIQUE PEUT EGALER L'ALLEMAND

HAMILTON / SCHUMACHER
Qui est le plus grand ?



A eux deux, ils pèsent 13 titres mondiaux en Formule 1, Lewis Hamilton et Michael Schumacher sont les références de la discipline reine du sport automobile. Mais le Britannique peut-il rejoindre l'Allemand et le dépasser dans la légende ?

VITESSE

Au volant de deux des meilleures monoplaces de l'histoire, Lewis Hamilton et Michael Schumacher ont réussi des performances incroyables. Ils sont deux des pilotes les plus rapides de l'histoire comme le prouvent leurs records respectifs. Car si le Britannique possède celui de pole positions avec 88 en 250 Grands Prix, soit un pourcentage de 35,2 % en carrière, l'Allemand a surtout été capable de dominer sur la piste ses adversaires. Recordman du nombre de meilleurs tours, Schumacher n'a pas d'égal avec 77 meilleurs tours contre 47 pour Hamilton. D'ailleurs, il suffit de voir les records de piste pour se rendre compte que l'Allemand sait marquer les esprits avec dizaine de meilleurs chronos quand Hamilton n'en compte que quatre.

Avantage : Schumacher

EXPÉRIENCE

Lewis Hamilton et Michael Schumacher ont su démontrer qu'ils avaient au fur et à mesure des années acquis des certitudes au volant de leurs monoplaces. Avec plus de 300 Grands Prix, le septuple champion du monde allemand a prouvé que la Formule 1 n'avait plus aucun secret pour lui. Pour le Britannique, il a su se forger un bagage technique impressionnant depuis 2007. Ils ont tous les deux gagner dans des équipes différentes. Ce qui est remarquable. Mais en dominant la Formule 1 chez Ferrari, Michael Schumacher a vraiment réussi un exploit qui n'est réservé qu'aux plus grands.

Avantage : Schumacher

MENTAL

Pour être champion du monde à plusieurs reprises, il faut savoir être armé d'un mental à toutes épreuves. D'autant plus que ce soit pour Hamilton chez Mercedes ou Schumacher chez Ferrari à l'époque, ils étaient les hommes à battre. Le Britannique a cependant eu à composer avec la concurrence interne de ses coéquipiers, notamment Nico Rosberg. Quand Schumacher était vraiment le seul et unique maître à bord. Ses coéquipiers étant entièrement à son service. Lewis Hamilton a su se forger un mental de premier ordre pour devenir aujourd'hui la référence. Rosberg ne manque pas de le dire : pour battre Hamilton, il faut vraiment être fort mentalement et se surpasser au quotidien.

Avantage : Hamilton

PHYSIQUE

C'est sûrement l'un des athlètes les plus affûtés. Lewis Hamilton n'hésite pas à mettre en avant son travail physique tout au long de l'hiver. Mais Michael Schumacher lui a sûrement montré la voie en intégrant rapidement que le physique était une donnée importante pour dominer la Formule 1. D'ailleurs, il était tout aussi doué dans d'autres sports comme le football et le ski. Lewis Hamilton n'hésite pas à partir loin pour peaufiner sa condition physique et revenir au top au moment de démarrer la saison.

Avantage : Egalité

ÉQUIPES

Ils ont fait partie des équipes références de la Formule 1. Michael Schumacher a su gagner avec Benetton, mais surtout Ferrari où il décrochera cinq titres consécutifs. C'est au final chez Mercedes que l'Allemand a eu du mal à valider son retour en Formule 1 en 2010. Lewis Hamilton a toujours bénéficié d'une belle voiture que ce soit chez McLaren puis Mercedes. Le Britannique aura tout du même dû attendre son passage chez le constructeur allemand pour enfin dominer la discipline. Et cela devrait encore se vérifier cette saison 2020.

Avantage : Egalité

ÉQUIPIERS

Si un pilote devait faire avec la concurrence de ses coéquipiers, c'est bel et bien Lewis Hamilton. Que ce soit chez McLaren avec Fernando Alonso dès ses débuts, puis Heikki Kovalainen ou encore Jenson Button. Chez Mercedes, il aura connu des moments difficiles et intenses face à Nico Rosberg. Et maintenant Valtteri Bottas ne serait pas contre lui faire de l'ombre. Pour Michael Schumacher, la hiérarchie était tout de suite plus claire même si, à ses débuts, il a dû composer avec Nelson Piquet, Martin Brundle, Riccardo Patrese ou encore Jos Verstappen chez Benetton. Chez Ferrari, il était le numéro 1. Eddie Irvine et Rubens Barrichello devant se contenter de l'aider sur la piste. Pour son retour chez Mercedes, Nico Rosberg lui a fait souvent de l'ombre.

Avantage : Hamilton

VERDICT

En étant les leaders des équipes qui ont dominé la Formule 1 à chacune de leurs époques, Lewis Hamilton et Michael Schumacher sont deux références de leur sport. Etant en activité, le Britannique peut maintenant continuer à faire grandir sa légende même si, aujourd'hui, c'est déjà impressionnant de le voir se rapprocher de la référence qu'est Michael Schumacher. En égalant le record de titres mondiaux de l'Allemand, le Britannique aura déjà fait le plus difficile.

Eric Mendes

La F1 attend son maître



Cette saison risque d'être forte en émotions pour le Britannique qui devrait battre quelques records.

Plus grand nombre de participations et départs

Avec 250 Grands Prix, Lewis Hamilton est le 9ème pilote à avoir pris le plus le départs en Formule 1. Mais il est loin de Rubens Barrichello qui détient le record avec 326 Grands Prix. Avec 22 Grands Prix par saison, Hamilton devrait encore courir pendant quatre saisons pleines pour rejoindre le Brésilien qui devrait selon toute vraisemblance être battu par Kimi Räikkönen (315 GP) cette saison.

Nombre de titres mondiaux

Avec six titres à son actif, Lewis Hamilton peut rejoindre le recordman, Michael Schumacher, en 2020, avec sept couronnes mondiales. Il pourrait même le dépasser en 2021.

Record de victoires

Avec 91 victoires, Michael Schumacher est la référence. Lewis Hamilton en est à 84. Il ne lui manque que 7 victoires pour égaler et 8 pour le dépasser. Et quand on sait que, l'an passé, il a remporté 11 succès, 2020 devrait lui permettre de reprendre le flambeau.

Nombre de meilleurs tours

Avec 77 meilleurs tours, c'est encore Michael Schumacher qui est le recordman. Lewis Hamilton est devenu son dauphin en 2019 avec 47 meilleurs tours. Mais avec un écart de 30 courses, ce record parait difficile à récupérer.

Nombre de hat trick

Le hat trick est la course parfaite avec la pole position, le meilleur tour et la victoire. Avec 22 hat tricks, Michael Schumacher n'a pas de concurrent même si Lewis Hamilton s'en est rapproché avec 15. Mais il devra quasiment faire un sans-faute pour rattraper l'Allemand.

Nombre de podiums

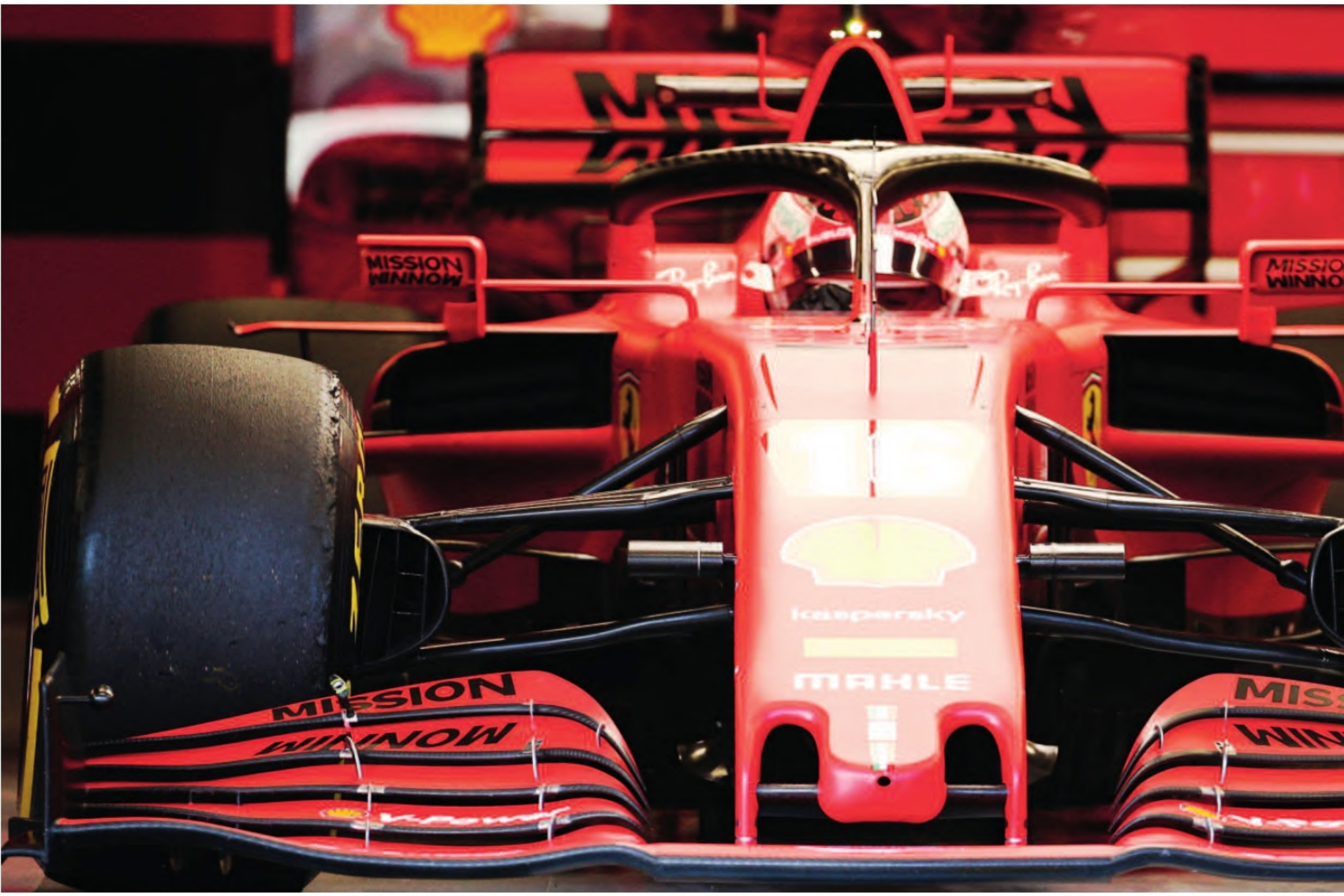
Lewis Hamilton compte 151 podiums et il devrait dépasser le recordman, Michael Schumacher, qui avec 155 podiums ne devrait pas tenir longtemps en 2020.

Nombre de tours en tête

Michael Schumacher possède encore de la marge avec 5111 tours en tête, mais Lewis Hamilton s'en rapproche avec 4486.

Le requin et le damier sont de retour !

Chaque année, la F1 repart pour une nouvelle édition qui souhaite être toujours plus spectaculaire que la précédente. En 2020, pas de gros changements, mais des ajustements en attendant surtout 2021.



Les nouveautés du calendrier

En faisant le tour du monde chaque année, la Formule 1 doit forcément prendre en compte tous les déplacements pour établir un calendrier qui facilite les déplacements des écuries et permette surtout d'inclure de nouvelles dates. Car cette saison, il y a deux dates supplémentaires avec le Grand Prix du Vietnam et le Grand Prix des Pays-Bas. 22 courses - un record ! - qui ont été ajustées pour avoir une harmonisation totale. La saison débutera bien par le Grand Prix d'Australie, comme c'est désormais une habitude pour se terminer à Abou Dhabi après neuf mois de compétition. Pour le reste, il y a des modifications. Par exemple, le Grand Prix d'Azerbaïdjan n'aura pas lieu en avril, mais en juin pour permettre d'attaquer la saison européenne aux Pays-Bas, qui fait son retour au calendrier après 35 ans d'absence. Le Grand Prix de Chine a finalement été reporté à une date ultérieure (novembre ?), du fait de l'épidémie de Coronavirus qui sévit en Asie. C'est tout le début de championnat qui s'en retrouve chamboulé avec une pose forcée entre le 5 avril et le 3 mai. Un temps étudié, le report du Grand Prix du Vietnam a finalement été écarté. Le Grand Prix de Monaco sera le 24 mai. Tandis que le Grand Prix de France sera encore en juin, le 28. A noter la disparition du Grand Prix d'Allemagne. Pour le reste, pas vraiment de changements, si ce n'est le Grand Prix des Etats-Unis qui se

déroulera avant celui du Mexique. Une inversion logique pour ensuite se rendre au Brésil. A noter que les journées d'essais privés en cours de saison sont supprimées cette saison et que deux manches des W Series (championnat 100% féminin) auront lieu lors des GP des Etats-Unis et du Mexique le samedi.

Les nouveautés techniques

Pour 2020, pas trop de changements, mais quelques évolutions techniques surtout en prévision de la réglementation future de 2021. L'aileron de requin est de retour sur les capots.



Sur les ailerons avant, les extrémités seront dorénavant faites de fibre de carbone. Les éléments métalliques ne seront autorisés qu'à 30 mm en arrière du bord d'attaque de la plaque d'extrémité. Les conduites d'air pour refroidir les freins seront maintenant une pièce conçue par les équipes elles-mêmes. L'autre nouveauté qui devrait pimenter les départs est que l'aide électronique sera moins présente. Les pilotes devront gérer à 90%. Au niveau des moteurs, les équipes auront le droit à un MGU-K supplémentaire avec trois pour cette saison contre deux en 2019. Pour finir, il a été décidé de réduire la quantité de carburant qui circule à l'extérieur de la cellule de survie avec 25 ml contre deux litres en 2019.

Les nouveautés du règlement

Il y a eu quelques évolutions. Déjà, on peut annoncer le retour du drapeau à damier que les fans souhaitaient. Mais ce sont surtout les problèmes électroniques qui ont conduit à cette décision. Le couvre-feu sera aussi plus important. Dans la nuit du jeudi au vendredi, il sera interdit de toucher à la voiture pendant neuf heures, soit une heure de plus. Les équipes auront tout de même le droit de briser ce couvre-feu à deux reprises durant la saison sans prendre de pénalité. Il y a aussi un assouplissement des règles sur la pesée et les faux départs. En 2019, tout pilote ne s'arrêtant pas à la pesée obligatoire pendant une session de roulage était puni. Ce ne sera plus le cas. Ce sont les commissaires qui décideront. Pour les faux-départs, il y aura aussi des sanctions moins dures. La FIA a également décidé d'interdire aux équipes de cacher les monoplaces derrière de grands panneaux.

Les nouvelles têtes

Au niveau des pilotes, pas de grande révolution. Le plus gros changement étant le retour d'Esteban Ocon chez Renault. Pour le reste, Pierre Gasly et Daniil Kvyat ont été confirmés chez AlphaTauri alors qu'Antonio Giovinazzi a été conservé chez Alfa Romeo. Kevin Magnussen a été conservé par Haas. L'unique changement avec Ocon étant la titularisation de Nicholas Latifi chez Williams. Le Canadien avait terminé 2ème de Formule 2. Pour les changements, il faut plutôt regarder les pilotes de développement. Et en voyant certains pilotes comme Lewis Hamilton, Sebastian Vettel ou encore Daniel Ricciardo, sous contrat jusqu'en 2020, on pourrait voir quelques changements sur la grille en 2021. Les seuls pilotes étant sûrs d'être présents l'an prochain sont Charles Leclerc (2024), Max Verstappen (2023), Lando Norris (2022), Esteban Ocon (2021), Sergio Pérez (2022) et George Russell (2021).

Eric Mendes

2021 dans toutes les têtes...



Même si les équipes ne le confirment pas, la saison 2020 pourrait vite faire basculer les stratégies vers 2021 et la nouvelle réforme de la Formule 1.

Ce n'est pas un secret, la Formule 1 se prépare à de gros changements en 2021 avec une nouvelle réglementation. Mais pas question de sacrifier 2020. Le directeur général de Renault Sport Racing, Cyril Abiteboul, estime que toutes les équipes sont d'abord focalisées sur la saison actuelle tout en pensant à la saison prochaine. Au moment de lancer la saison de l'équipe Renault, il avait eu l'occasion de le répéter. "*Dans notre programme, tout a été construit autour de cet objectif à long terme de 2021, car conformément à notre stratégie, c'est la première grosse opportunité pour y parvenir. Je ne crois pas qu'il y ait une équipe aussi avancée que nous sur 2021, tout simplement parce que nous avons décidé d'y allouer énormément de ressources. Mais 2021 ne devrait pas être une excuse pour vivre une mauvaise saison en 2020.*" Pour Toto Wolff, le directeur exécutif de l'équipe Mercedes, cela devrait toutefois avoir un impact sur la saison qui démarre. "*Nous pensons que 2020 sera particulièrement difficile car il y aura des équipes qui mettront beaucoup l'accent sur 2020 et il y aura des équipes qui mettront leurs ressources sur 2021. 2020 est une évolution de la réglementation actuelle et les gains seront moindres, vous avez donc besoin de plus de temps et d'efforts pour continuer à améliorer votre voiture.*"

"2021 ne servira pas d'excuse pour vivre une mauvaise saison en 2020"

Avant de rajouter: "*Notre ambition est claire : nous voulons être compétitifs en 2020 et 2021. C'est un grand défi, mais plus le défi est grand, plus nous l'aimons.*" Que les fans se rassurent, les équipes de référence seront encore présentes sur la piste pour viser la victoire. C'est plutôt en fond de grille que 2020 risque de rapidement s'arrêter au détriment de 2021. Même si de l'aveu des pilotes, une course est une course que ce soit en 2020 ou pas.

GASLY / LECLERC
La jeunesse au pouvoir

Pierre Gasly et Charles Leclerc représentent la génération montante de la Formule 1 avec Max Verstappen. Mais qui du Français ou du Monégasque peut prétendre à plus ?



VITESSE

Sur ces dernières saisons, il est facile de juger de la vitesse de l'un par rapport à l'autre. Surtout quand Leclerc roule en Ferrari et Gasly chez Toro Rosso... Avec 7 pole et 4 meilleurs tours en carrière, le Monégasque a démontré qu'il était capable d'être une référence sur un tour. Même si le Français n'a pas démérité l'an passé avec deux meilleurs tours en Chine et à Monaco.

Avantage : Leclerc

EXPÉRIENCE

Ils cumulent tous les deux moins de 100 Grands Prix (47 pour Gasly contre 42 pour Leclerc). Ils savent qu'ils ont encore beaucoup à apprendre, mais ils possèdent un talent et une capacité à vite assimiler les choses. A 24 et 22 ans, ils ont déjà acquis une riche expérience qui leur permet aujourd'hui de prendre la mesure de la Formule 1. Mais aucun des deux n'a pour le moment pris le dessus sur l'autre.

Avantage : Egalité

MENTAL

Charles Leclerc a démontré sa force de caractère en réussissant une saison pleine chez Ferrari l'an dernier. Cela aurait été un plus indéniable au contraire de Pierre Gasly si ce dernier n'avait pas réussi à se relancer chez Toro Rosso en fin d'année. En effet, plus d'un pilote ne se serait pas relevé d'une déception comme le Français a connue, avec son départ en cours de saison de chez Red Bull. Pourtant, Gasly a su rebondir pour aller accrocher ses meilleurs résultats.

Avantage : Gasly

PHYSIQUE

Ils sont tous les deux des athlètes accomplis qui savent se préparer pour être au top à l'entame d'une saison. La préparation physique n'a aucun



secret pour eux. Biberonnés au programme des jeunes pilotes Ferrari et Red Bull, ils ne sont pas du genre à laisser leurs physiques au hasard.
Avantage : Egalité

ÉQUIPES

Difficile de rivaliser pour Pierre Gasly. Chez Ferrari, Charles Leclerc est le jeune qui monte au volant de l'une des meilleures voitures. Pour Pierre Gasly, il faudra batailler pour permettre à sa modeste AlphaTauri de rivaliser aux avants-postes.
Avantage : Leclerc

ÉQUIPIERS

Sebastian Vettel et ses quatre titres mondiaux font que Charles Leclerc possède à ses côtés une référence de la Formule 1. Et l'an passé, il était sans complexe et n'hésitait pas à lui faire de l'ombre. Pour Daniil Kvyat, il ne sera pas simple d'exister face à Pierre Gasly qui semble clairement un cran au-dessus.
Avantage : Leclerc

VERDICT

Charles Leclerc a pris un avantage plus que décisif sur Pierre Gasly en confirmant tout son potentiel chez Ferrari. En le prolongeant jusqu'en 2024, la Scuderia a clairement démontré son ambition de grandir avec lui. Pour Pierre Gasly, il faudra encore prouver pour réussir à garder sa place en Formule 1. Le Français le sait et il est prêt à se battre pour. Même si cela se fait sans le soutien de Red Bull…

Eric Mendes



Après une première année mitigée chez Renault

Daniel Ricciardo : "Je me sens plus confiant"



Pour sa deuxième saison chez Renault, Daniel Ricciardo sait qu'il sera attendu, mais l'Australien reste persuadé que le meilleur est à venir.

Comment allez-vous à l'entame de ce début de saison ?
Je vais bien. Je suis prêt. Depuis le 1er janvier, je suis focalisé sur ma préparation et le début de cette saison. Je suis plutôt relax et tranquille. J'ai envie de commencer cette saison. La préparation n'est pas seulement que physique, elle est également mentale. Le repos en fait partie. J'ai pu recharger mes batteries.

C'est votre deuxième saison chez Renault, attaquez-vous cette année différemment de la première ?
Je me sens plus à la maison. L'an passé, tout était un peu nouveau. C'était la découverte. Je me sentais anxieux et nerveux. J'ai dû apprendre à connaître les gens de l'équipe. Cette année, tout est différent. C'est plus cool pour travailler. Je me sens confiant. Cette saison sera différente.

Après toutes ces saisons en Formule 1, est-ce toujours la même excitation qui vous anime ?
J'adore toujours autant rouler, mais il y a moins d'appréhension. Mais le fait de prendre place pour la première fois derrière le volant en début de saison, c'est toujours excitant. Il y a toujours ces petits moments que j'adore comme voir la voiture la première fois, y voir son nom ou son numéro… C'est un sentiment unique. Il y a toujours un petit nœud à l'estomac.

Comment accueillez-vous un nouveau coéquipier comme Esteban Ocon ?
J'ai connu trois coéquipiers différents lors de ces trois dernières saisons. Je suis impatient de travailler avec lui. En plus, j'ai 30 ans aujourd'hui, on est tous les deux à des moments différents de nos carrières. C'est très bien de pouvoir partager cela. Mon expérience avec Nico Hülkenberg m'a énormément apporté. C'est bien d'avoir un peu de sang neuf. Esteban sort d'une année sans piloter. Il est très impatient à l'idée de démarrer cette nouvelle aventure. Il a une énergie positive qu'il n'hésite pas à partager. C'est très bon pour pousser à se dépasser.

Pensez-vous que son expérience chez Mercedes peut également vous apporter ?
Je le pense vraiment. Il a été présent au quotidien dans l'équipe. Même si, forcément, il n'a pas pu le vérifier sur la piste, on sent qu'il a beaucoup appris techniquement en dehors. Il est plus mature. Ça se sent. Il a de très bons retours. Il aide Renault à grandir.

On entend beaucoup que 2021 est dans toutes les têtes, notamment dans les grandes équipes. Pensez-vous que c'est une chance pour Renault ou est-ce que l'équipe va aussi délaisser 2020 ?
Je n'en sais rien. Je pense que les grosses équipes voudront encore être au top. Même si forcément 2021 est dans toutes les têtes. Je ne sais pas s'il va y avoir de grands changements. Mais on ne doit pas abandonner cette saison. Il faudra réussir une saison pleine pour bien attaquer la prochaine. En plus, il y a énormément de pilotes sans contrat pour l'an prochain. On verra ce que l'avenir nous réserve, mais la compétition s'annonce passionnante. Sans compter que Mercedes voudra terminer cette période de domination avec un nouveau titre.

Qu'attendez-vous de cette saison 2020 ?
Je veux revenir dans les premières places et lutter pour le podium. Permettre à Renault de redevenir la 4ème puissance du paddock. L'an passé, j'ai dû m'adapter à ma nouvelle équipe. Il y avait pas mal de changements. Cette saison, c'est plus calme et plus tranquille. On a pu travailler sereinement. Il y a moins de pression. Je sais ce que je peux apporter à l'équipe. Je veux réussir une année pleine.

Avec de nouveau un "shoey" (boire du champagne à la chaussure, Ndlr) sur le podium...
(Sourire) Je le souhaite tellement. J'espère que ma chaussure sentira le champagne très bientôt. En plus, le faire dans une chaussure jaune, ça doit être cool. C'est mon plan.

Propos recueillis par E.M.

Une nouvelle tête et un retour…

Le calme plat, ou presque. Avec seulement deux changements sur la grille 2020, les écuries ont choisi la stabilité avant une année 2021 où tout pourrait être chamboulé. Esteban Ocon et Nicholas Latifi sont les deux promus.

Ils s'en vont

Nico Hulkenberg est le principal malheureux de cet hiver. Coéquipier de Daniel Ricciardo l'an passé, l'expérimenté pilote de 32 ans, quitte Renault. Titulaire au sein de l'écurie française depuis 2017, il n'a jamais fait d'étincelles en course, ni même signé de podium. Pourtant, en 2018, l'Allemand avait réussi la meilleure saison de sa carrière en terminant à la 7ème place. Mais en 2019, il a déçu. Il n'a terminé qu'à la 13ème place avec seulement 37 petits points. Trop peu pour gagner la confiance de l'écurie française qui n'a pas renouvelé son contrat. Malgré l'expérience de ses neuf saisons en Formule 1, il n'a pas retrouvé de baquet pour 2020. Son avenir, lui-même ne le connaît pas encore. Le retour de Robert Kubica en F1 n'aura lui d'une durée qu'une petite saison. Le temps pour lui de marquer un tout petit point avec son écurie Williams. Il avait fait son come-back en 2019, après avoir été éloigné du monde de la Formule 1 depuis 2010, suite à un accident de rallye en février 2011. Toutefois, le Polonais sera en 2020 le pilote réserve de l'écurie Alfa Romeo Racing Orlen. Une écurie qu'il connaît bien, puisqu'il y a évolué durant trois ans, de 2006 à 2009, alors qu'elle s'appelait encore BMW Sauber.

Il revient

Le Français Esteban Ocon signe son retour. Après avoir été mis au placard pendant un an, le natif d'Evreux revient sur le devant de la scène et qui plus est, au sein d'une écurie française, Renault. Il remplace l'Allemand Nico Hulkenberg. A 23 ans, Esteban Ocon a déjà couru deux saisons complètes, avec l'écurie Force India, sans compter sa demi-saison lors de sa première année chez Manor Racing en 2016. L'an passé, il était devenu pilote d'essai pour l'écurie Mercedes.

Il arrive

Il est le seul rookie en 2020. Nicholas Latifi va découvrir la Formule 1 au sein de l'écurie Williams. L'an passé, le Canadien a été vice-champion de Formule 2 avec l'écurie française DAMS. Latifi arrive dans une écurie en grande difficulté depuis deux ans et devra certainement batailler pour essayer de rentrer dans les points. L'année dernière, en plus de son statut de pilote en Formule 2, il était pilote de réserve pour l'écurie Williams. Un avantage non négligeable pour commencer la saison.



Latifi seul nouveau visage du paddock.

Ils sont en réserve

Ces pilotes attendent qu'une porte s'entrouvre devant eux. Chez Mercedes, exit Esteban Ocon qui a retrouvé un baquet chez Renault, le Belge Stoffel Vandoorne, déjà auteur de deux saisons avec McLaren en 2017 et 2018, est promu pilote de réserve après avoir évolué durant un an en tant que pilote de développement. Toutefois, il donne priorité à la Formule E, compétition dans laquelle il s'est engagé depuis 2018. Chez Mercedes, il sera toujours accompagné du Mexicain Esteban Gutierrez. La principale arrivée est celle de Robert Kubica, chez Alfa Romeo Racing Orlen. Le Polonais de 35 ans transmettra toute son expérience à l'écurie suisse. Chez Ferrari, aucun changement, Pascal Wehrlein, Brendon Hartley, Antonio Fuoco et Davide Rigon seront encore tous les quatre pilotes de développement pour l'écurie italienne. 2020 laissera une nouvelle fois de la place aux femmes. Jamie Chadwick, championne des W Series, et Tatiana Calderon, conservent leur place en tant que pilote de développement, respectivement chez Williams et Alfa Romeo. Autres mouvements, Jack Aitken passe de Renault à Williams. Il aura à ses côtés un nouveau pilote de réserve, l'Israélien Roy Nissany.

C.B.

Sur les chapeaux de roues !

Les pilotes montrent beaucoup d'ambition et d'envie pour cette saison 2020.

Lewis Hamilton
"Je vais être une machine cette année, à un autre niveau encore, meilleur que jamais."

Valtteri Bottas
"J'ai un plan pour battre Lewis en 2020 et je ne vais pas vous le partager."

Charles Leclerc
"L'envie que j'ai de gagner, je ne peux pas la contrôler. Et ça ne changera pas. Je me réveille en pensant à la victoire, je vais me coucher en pensant à la victoire. Dans cinq ans, je me vois chez Ferrari et champion du monde."

Sebastian Vettel
"Je suis très en colère. Je veux gagner quelque chose avec cette écurie (Ferrari). C'est ce qui me fait avancer et je veux montrer que je peux réussir."

Max Verstappen
"60 % des pilotes sur la grille, s'ils étaient dans une Mercedes, pourraient devenir champions du monde. Et je fais partie de ceux-là."

Alexander Albon
"Finalement, je ne suis pas un si mauvais choix pour Red Bull. Certains pensaient que Daniil Kvyat aurait pu être une meilleure option, mais mes résultats parlent."

Lando Norris
"Il y a encore un long chemin à parcourir pour rivaliser avec Red Bull, Ferrari ou Mercedes."

Carlos Sainz
"J'avais juste besoin du bon environnement, je suppose, et de la bonne mentalité. Je n'ai jamais eu cette sécurité que j'ai maintenant."

Daniel Ricciardo
"Nous sommes sur la bonne voie pour atteindre des podiums."

Esteban Ocon
"Ce ne sont pas nos ambitions de finir cinquièmes. Il va falloir progresser à partir de là. Quel sera mon objectif personnel ? Faire un podium dans l'année."



Räikkönen, Russell, Albon et Norris avaient le sourire avant le début de la saison.

Sergio Pérez
"J'ai hâte de commencer la saison 2020, je crois que Racing Point va faire une excellente année. Nous avons travaillé très dur."

Lance Stroll
"Je dois progresser pour obtenir de meilleurs résultats en course."

Pierre Gasly
"Il y a moyen de faire de belles choses en 2020. On peut viser des coups d'éclat. Je dois montrer ma vitesse et être constant."

Daniil Kvyat
"Ce sera de nouveau serré. Mais nous essaierons de faire au mieux pour être aussi haut que possible dans la hiérarchie."

Kimi Räikkönen
"J'ai hâte de ce nouveau départ, que nous puissions nous améliorer et apprendre les leçons de ce que nous avons bien ou mal fait l'an passé, afin de nous rapprocher des meilleurs."

Antonio Giovinazzi
"Si nous réussissons à faire un ou deux points par course, alors nous ferons la différence. Avec un peu plus d'expérience, je serai en capacité de le faire."

Romain Grosjean
"Mes objectifs personnels seront d'essayer de faire du mieux que je peux et d'éviter les erreurs au maximum."

Kevin Magnussen
"J'ai toujours foi en cette équipe et je suis sûr que nous allons rebondir en 2020. Nous devons rester solidaires, honnêtes avec nous-mêmes, et ne pas perdre de vue ce que nous avons déjà accompli."

George Russell
"Je pense que remonter dans le milieu du tableau est envisageable, mais soyons honnêtes, c'est le mieux que nous pouvons espérer."

Nicholas Latifi
"Je veux faire une longue carrière en F1 et j'ai évidemment des objectifs élevés."

Un air de déjà-vu…

Si le grand changement est attendu pour 2021, les monoplaces de la saison 2020 restent sur la même ligne que celles qui ont été sur la ligne de départ en 2019. Même si l'aérodynamisme semble avoir encore passé un palier cette saison.



Aileron avant

C'est ce qui caractérise une monoplace et surtout une Formule 1. Il est la partie avant de la Formule 1 qui confère un équilibre optimal sur la piste. Il est composé de quatre parties avec une base qui couvre tout l'aileron. Des ailettes qui permettent d'apporter un appui supplémentaire sur la voiture. Elles sont placées sur les côtés. Depuis quelques années, les lamelles aérodynamiques composent principalement l'aileron qui est tenu par le museau. L'air s'engouffre dans l'aileron et permet un maintien parfait de la route. Cette année, ils auront une nouveauté avec des extrémités en fibre de carbone exclusivement pour empêcher les crevaisons des monoplaces au cours d'un contact sur la piste.

Museau

C'est le nez de la voiture qui marque l'esthétisme d'une F1 et qui en fait son identité. Plus l'écart entre le museau et l'aileron avant est important, plus la quantité d'air entrant dans le mécanisme aérodynamique de la voiture est élevé. Cela renforce le fonctionnement du diffuseur arrière. Il permet aussi d'abaisser au maximum la prise d'air au sol.

Bras de suspension

Au fil des années et des saisons, c'est devenu un élément tout aussi important dans l'aérodynamisme. Ils ne servent plus seulement à maintenir la roue au museau, ils sont aussi des éléments qui font gagner ou perdre du temps. D'autant plus qu'au bout, les écopes de freins sont aussi travaillés pour permettre à la voiture de ne plus subir les inconvénients des pneumatiques.

Aubes de déviations

Ce sont des arêtes verticales qui apparaissent sur la monoplace. Elles sont généralement visibles entre le châssis et le nez. Ils offrent ainsi un meilleur écoulement de l'air sur la F1. On peut aussi les voir sur les pontons et deviennent un élément déterminant qui permettent de gagner ou de perdre du temps.

Pontons

Ce sont les grosses parties situées sur les côtés de la Formule 1. Ils sont derrière le déflecteur principal. Ils contiennent les radiateurs qui permettent de refroidir le moteur. Aujourd'hui, on minimise au maximum leurs formes qui permettent d'être quasiment plates et voir apparaître des ailettes pour rajouter de l'aérodynamisme.

Halo

C'est aussi un élément visible d'une Formule 1, mais qui a prouvé son importance depuis son apparition ces dernières saisons. Le Halo est avant tout présent pour préserver la sécurité des pilotes. Situé sur le cockpit, il est devenu un élément important de l'aérodynamisme d'une monoplace.

Cockpit

C'est l'équivalent de la cabine de pilotage dans les avions où les pilotes sont les seuls maîtres à bord. De plus en plus étroit et travaillé, il a été amélioré pour permettre une protection optimale aux pilotes. Il y accueille le baquet qui est le plus souvent conçu pour les pilotes qui n'échappent pas au passage dans un moule au moment de préparer la saison.

Volant

C'est un élément unique pour chaque pilote.

Il est le prolongement du cerveau de l'homme à la voiture. Il est composé de nombreuses fonctionnalités qui permettent d'avoir une analyse très précise de la voiture. Le volant n'est plus juste là pour tourner les roues, il permet de passer les vitesses, de contrôler l'équilibre de sa voiture ou encore même de se ravitailler. Sans oublier d'informer l'ordinateur de bord des stratégies décidées.



Boîte à air

Elle est située en haut du capot du moteur. C'est l'ouverture qui est au-dessus des têtes des pilotes. Elle permet le refroidissement direct du moteur à pleine vitesse. Elle peut aussi accueillir des appendices aérodynamiques et une caméra de télévision.

Capot moteur

Il couvre l'essentiel de la carrosserie. Il est souvent réalisé en harmonie avec le moteur pour faciliter l'évacuation de l'air. C'est aussi la pièce qui permet d'identifier au loin une voiture et qui est souvent déclinée en fonction du sponsor principal comme chez Red Bull avec le taureau rouge ou encore chez Ferrari, le rouge de la marque. Renault a décidé d'opter pour du noir alors que Racing Point a choisi le rose et McLaren l'orange. La sobriété est de rigueur chez Mercedes. C'est l'endroit préféré des sponsors et aussi la signature au niveau de la couleur des écuries.

Moteur

Il est l'élément qui fait la voiture. Sans un grand moteur, il n'y a pas de grande voiture. Pour le moment, le V6 turbo hybride Mercedes reste la référence. Il est également utilisé par Racing Point et Williams. Chez Ferrari, on est passé au V6 turbo hybride. Haas et Sauber en sont également équipés. Red Bull est désormais associée à Honda et son V6 turbo hybride qui a su progresser ces dernières années. AlphaTauri profite également du moteur des Japonais. Ce n'est plus le cas de McLaren qui roule avec le moteur Renault, tout comme la maison mère.

Aileron arrière

C'est la partie de la monoplace qui permet d'offrir le plus d'appui au sol, mais qui peut également compliquer la vie des pilotes. Il permet de garder l'équilibre jusqu'au bout. Il offre un appui maximum au sol et offre la stabilité que les monoplaces recherchent pour aller vite, tout en maintenant les trajectoires optimales. Il est composé de trois parties. Les dérives, une partie basse et les côtés. Des éléments montés ensemble qui sont essentiels à une monoplace.

Diffuseur

Il est situé sous l'aileron arrière, au niveau des roues arrières. Il permet d'aider à la circulation du flux d'air de la monoplace. Il sert à diriger les gaz d'échappement et à créer un effet de sol lorsque l'air le traverse. Il permet l'évacuation de l'air sous la monoplace et de créer une dépression. Il est pour beaucoup plus de 40% de l'appui aérodynamique d'une F1.

Echappement

C'est devenu une pièce importante d'une monoplace. Moins stridents que par le passé. Il n'est pas rare de le voir être modifié pour bénéficier de son air chaud pour générer un appui supplémentaire et gagner en adhérence et donc en vitesse.

Soubassement

Il relie la Formule 1 d'un bout à l'autre. Il s'agit d'une espèce de planche qui se trouve sous la voiture. Il permet d'accélérer le flux d'air provenant de l'aileron avant ce qui génère une dépression qui permet au pilote de ne pas ralentir de trop dans les virages. Il permet également d'économiser le diffuseur de l'arrière et d'augmenter l'appui aérodynamique. Sa hauteur minimale est de 10mm. Généralement, il est toujours contrôlé à la fin d'une course et, en cas d'une grande dégradation, l'écurie et le pilote incriminés peuvent être tout simplement disqualifiés.

Pneus

Depuis 2011, Pirelli continue de fournir les pneus au monde de la F1. Avec désormais un nouveau contrat de quatre ans, jusqu'en 2023, la gamme ne cesse d'évoluer et de progresser. Comme en 2019, il n'y aura que trois couleurs de pneus pour qualifier les 7 classes de pneus qui seront utilisés en 2020, répertoriées de C1 à C5 (Hard, Médium, Tendre, Ultra Tendre et Hyper Tendre) puis deux pour la pluie (Intermédiaire et Pluie). Avec le rouge pour les Tendres, le jaune pour les Médium et le Blanc pour les Durs. Le vert étant réservé aux pneus intermédiaires et le bleu aux pneus pluie. Il n'y aura que trois choix par Grand Prix et souvent la couleur peut s'adapter au pays que la F1 visite.

RETOUR GAGNANT ?

Esteban Ocon : “Ramener Renault dans le Top 3”

Au moment de la présentation de la saison, Esteban Ocon ne boudait pas son plaisir. A l’image de son coéquipier, Daniel Ricciardo, le Français se laissait même aller à quelques plaisanteries avec les médias. C’est, il est vrai, toute la France qui se réjouit du retour d’Ocon au sein de l’écurie Renault en 2020.



Comment avez-vous préparé votre retour officiel au volant d’une Formule 1 en 2020 ?
J’ai eu le temps de récupérer sur une longue année. J’ai surtout connu cet hiver une longue préparation physique. J’ai vraiment voulu me pencher et dédier tout mon temps pour me transformer physiquement. Je pense que j’ai connu l’une des meilleures préparations de ma carrière. Cela faisait pas mal d’années que ça ne m’était pas arrivé. Entre deux, j’ai eu aussi beaucoup de temps pour être avec l’équipe, faire du simulateur. J’ai pu aller voir tous les départements de chaque usine. J’ai bien fait le tour. Je voulais vraiment faire en sorte que tout le monde tire dans le même sens. J’ai pu constater la bonne énergie qui existe dans l’équipe cette année. Je me sens vraiment intégré. J’ai eu un super “welcome” avec les membres de tout le Team. J’ai hâte de commencer cette saison.

Vous sentez-vous plus fort physiquement aujourd’hui qu’à vos débuts en F1 ?
J’ai vécu une superbe préparation. Tous les objectifs que l’on s’était fixés avant de commencer ont été atteints. Je devais prendre un peu plus de 4 kilos et je les ai pris. C’est top. Je suis arrivé lessivé à l’entraînement fin décembre. Et je repars frais avec une bonne base pour la saison.

Depuis votre passage en 2016, quels changements avez-vous pu constater ?
La première fois que je suis arrivé, j’étais perdu. Tous les buildings ont changé. Il y a beaucoup plus d’équipements, plus de salles. Tout a grandi. J’avais mes repères, mais ils étaient tous faussés. Il y a eu du changement. L’équipe s’est transformée depuis 2016.

Un an sans Formule 1 et sans compétition, n’est-ce pas trop long ?
C’est vraiment long, je ne peux pas le nier. Mais je ne pouvais pas faire autrement. Ça s’est passé. C’est comme cela. J’étais tout le temps présent sur tous les Grands Prix. Dès qu’il y



avait une voiture qui démarrait, j'étais présent. Les équipes l'ont vu. Ils ont vu ma détermination de revenir. Du coup, j'ai réussi à revenir. Ça me fait plaisir.

Que retenez-vous votre année au sein de l'écurie Mercedes comme pilote de développement ?
Je n'en retire que du positif. Passer du temps avec l'équipe qui domine cette nouvelle ère de la Formule 1, ça n'a pas de prix. J'ai beaucoup appris de mon année chez Mercedes. J'ai pu apprendre des choses techniquement, mais aussi dans l'organisation. Ils ont une façon de voir les choses. Ça va me servir dans les années futures. C'est une certitude.

Cela va-t-il vous faire grandir en tant que pilote ?
Même si je n'ai pas besoin de grandir physiquement (sourire), je sais que j'ai pu grandir en tant que pilote en étant chez Mercedes. J'ai hâte de le démontrer sur la piste.

Dans quel état d'esprit êtes-vous à l'entame de cette saison ?
J'ai un bon état d'esprit. Honnêtement, je suis très excité. Il se passe quelque chose. Je le ressens au quotidien. Il y a des choses intéressantes qui se passent au sein de l'équipe Renault. Il y a beaucoup de changements dans l'équipe depuis que je suis arrivé. Tout a changé même. Mais surtout, c'est la première fois que je vois les ingénieurs de course être autant excités que moi. Il y a beaucoup de changements sur la voiture. C'est assez intéressant. On a bien bossé. Il y a eu de gros changements. On est l'une des équipes qui a le plus changé cette année.

"J'ai beaucoup appris de mon année chez Mercedes"

Si la base de la RS20 reste la même que la RS19, comment expliquer les changements de la voiture, alors qu'en 2019, elle n'avait pas forcément fait des étincelles sur la piste ?
Ça peut inquiéter, mais cela faisait plus de quatre ans qu'il n'y avait pas eu un changement aussi radical dans l'équipe. De look et de philosophie de voiture. Il y a un gros changement. Les équipes sont impatientes de voir ce qu'elle va donner sur la piste. La voiture est bien différente et on veut vraiment croire en elle. On peut dire que l'on part de la même base, mais pas vraiment.

A partir de quand pensent-ils avoir mis le doigt sur ce qui ne marchait pas l'an passé ?
Ils ont rapidement pris conscience des problèmes de la voiture. Je suis arrivé et j'ai confirmé beaucoup de choses. Je me suis permis d'en rajouter d'autres. J'ai signalé les points de développement que l'on pouvait avoir. On a fait en sorte de progresser encore pour que la voiture soit la meilleure possible en 2020. On a encore changé d'autres choses durant l'hiver. J'ai été vraiment impliqué dans le développement de cette voiture. J'espère que l'on aura réussi à faire fonctionner tout cela. Si c'est le cas, ça devrait être bon.

Qu'avez-vous apporté ?
J'ai apporté des choses de mon expérience globale. Pas seulement de chez Mercedes. J'ai pu voir des choses par le passé. Techniquement surtout. Ce sont vraiment des choses que j'ai pu voir tout au long de ma carrière chez Force India, Manor et même de DTM. Il y a beaucoup de choses que l'on peut toujours ramener, même si les années sont différentes et les voitures ont beaucoup évolué. J'ai donné tout ce que je pouvais dans des limites raisonnables. On va voir si cela marche. L'équipe a connu des changements qui lui permettent d'être dans une dynamique positive.

Le RS20 pourra-t-elle encore évoluer au



cours de la saison ?
La voiture sera nouvelle. On verra des développements importants dès la première course, mais aussi les prochaines. De gros packages sont à prévoir. Elles sont déjà en cours. Mais c'est le lot des autres équipes également.

Pensez-vous que la voiture possède encore quelques secrets pour vous ?
Je n'ai pas compté mon temps dans le simulateur. Saint-Valentin, vacances, jours fériés… On ne connaît pas de repos dans le sport auto. Les heures, on ne les compte pas. C'est pareil partout. On fait des heures jusqu'à 21 heures. On ne calcule pas. On veut être le plus prêt possible.

Le fait de vous entraîner avec le navigateur François Gabart cet hiver vous apporte-t-il quelque chose de nouveau en Formule 1 ?
J'ai connu François dans le cadre d'un reportage pour une chaîne de télévision. Puis, cela lui a beaucoup plu. C'est toujours bien de mixer les univers pour avancer et découvrir autre chose. A la base, je ne suis pas fan de bateau et de voile. Ce n'est pas mon truc. Je ne connais rien. J'ai eu de la chance de monter sur son bateau et de voir la différence. J'ai vu quel sportif il était. Maintenant, j'ai un œil différent. Je l'admire. La difficulté de manier son bateau, c'est exceptionnel. Il n'y a pas d'aide. Nulle part. Un peu comme nous en Formule 1. Sauf que lui, c'est au large. C'est un survivant (sic). Il est venu s'entraîner avec nous. On a pu comparer nos aptitudes. Il était très fort sur tout ce qui est l'équilibre. Il a tout de suite été aussi bon que moi sur des exercices à la course. Et il y a des choses où il était très mauvais. Mais il évoluait vite et savait s'adapter aux situations. Moi, je mettais plus de temps. On a vu pas mal de choses différentes et c'est toujours intéressant de voir où l'on peut s'améliorer.

"J'ai vraiment été impliqué sur cette nouvelle Renault"

C'est-à-dire ?
J'ai vu comment il s'adaptait et comment il gérait le moment où il était moins bon que nous. C'était vraiment intéressant. Il était très fort mentalement. On aura l'occasion de se mesurer encore l'un à l'autre. C'est un sacré athlète.

Allez-vous remonter sur un trimaran ?
Pour être honnête, je ne crois pas (sourire). C'était chaud. J'ai pu me jauger une fois à la barre. A plus de 40 nœuds (74 km/h), ça m'a suffi ! Il m'a mis tout au maximum. Je n'ai pas eu peur. J'avais surtout une appréhension car j'avais retourné le bateau sur le simulateur avant. Je n'ai pas fait de bêtises en vrai. C'était comme monter avec Sébastien Ogier en rallye. On ne prend pas de risques d'être accompagné des références de leurs sports.

Pour revenir à la F1, qu'est-ce qui vous appréhendez le plus ? Le premier départ ? Retrouver Pérez...
(Rires) En tant que sportif, quand ça fait longtemps que l'on n'a pas fait de compétition, on n'est jamais certain de soi-même. Est-ce que je sais toujours le faire ? C'est toujours une incertitude. C'est une sensation bizarre. J'ai beau me dire que j'ai tout fait pour être prêt, mais il me reste toujours cette donnée incertaine dans un coin de ma tête. C'est dans n'importe quel sport. Les tests d'avant-saison m'ont permis justement de me jauger et de me comparer par rapport à Daniel (Ricciardo). L'idée est de progresser avec la voiture. Ça va aller.

Que connaissiez-vous de Daniel Ricciardo

avant de le côtoyer au quotidien ?
On se connaissait un peu, mais on a pu passer beaucoup de temps ensemble. C'est un mec drôle, un marrant et même un fou des fois (sourire). En piste, ce sera différent.

Allez-vous avoir une hiérarchie au sein de l'écurie ?
En Formule 1, cela n'existe plus. On n'en fait qu'à notre tête (rires).

L'année 2021 semble toutefois dans toutes les têtes. Pensez-vous pouvoir profiter de 2020 et de votre retour en F1 ?
Il faut d'abord bien démarrer cette saison. On verra ce qui se passera. On veut clairement se rapprocher du top 3 dès cette année et continuer à améliorer la voiture. On veut être proche des tops teams, pour ensuite avoir des certitudes et une bonne base pour penser à 2021. C'est une opportunité de fou.

Le report du Grand Prix de Chine peut-il modifier votre saison ?
On sait qu'il y aura un grand trou, mais on aura tout du même du travail sur le mois d'avril. Ne vous inquiétez pas.

Pour terminer, quels sont vos objectifs pour votre retour en F1 ?
Mon objectif personnel est de faire un podium dès cette année (sourire).

Propos recueillis par Eric Mendes

De Jabouille à Ocon

Renault, une histoire française

Depuis ses débuts en Formule 1 en 1977, Renault n'a eu de cesse de faire confiance à des pilotes tricolores. Avec plus ou moins de réussite.

Jean-Pierre Jabouille
1977-1980

Quand il arrive chez Renault, le "Grand Blond" est déjà un pilote avec une petite expérience en Formule 1. Premier pilote de l'aventure Renault en F1, sur la légendaire "Yellow Tea Pot" (la théière jaune), Jean-Pierre Jabouille (*ici en photo avec Arnoux*) connaîtra 45 Grands Prix avec la marque française avec deux victoires, notamment en 1979 sur le Grand Prix de France et une autre en Autriche, en 1980. Il aura contribué au développement du V6 turbo qui aura fait la légende de Renault.

René Arnoux
1979-1982

Avec 58 Grands Prix, René Arnoux reste le Français qui a le plus roulé au volant d'une Renault durant sa carrière. Il y décrocha quatre succès avec des victoires sur les Grands Prix du Brésil (1980), d'Afrique du Sud (1980), de France (1982) et d'Italie (1982). Il est également le pilote français qui compte le plus de pole positions au volant d'une Renault (14).

Alain Prost
1981-1983

Après une saison chez McLaren, Alain Prost arrive chez Renault avec l'ambition de décrocher le titre mondial. A 26 ans, le Professeur terminera à deux points de sa première couronne en F1, en 1983, derrière Nelson Piquet. Une frustration qu'il ne rectifiera pas avec Renault. Avec 9 victoires sous pavillon français, Prost reste le pilote qui a le plus entendu



la Marseillaise sous les couleurs de Renault.

Patrick Tambay
1984-1985

Après plusieurs saisons chez Ferrari, Patrick Tambay arrive chez Renault avec l'ambition de renouer avec le succès. Mais l'expérience vire rapidement au cauchemar. Avec seulement 3 podiums en 30 courses, la Renault n'est pas à la hauteur des espérances de Tambay. En 1985, Renault décide de quitter la F1 à l'issue de la saison.

Philippe Streiff
1984

Troisième pilote Renault à l'occasion du Grand Prix du Portugal, Philippe Streiff découvre la Formule 1 en 1984. Mais un problème de transmission ne lui permettra pas de terminer sa seule et unique course au volant d'une Renault.

François Hesnault
1985

Après des passages chez Ligier et Motor Racing Developments, François Hesnault revient sur les circuits pour participer au Grand Prix d'Allemagne avec Renault. L'histoire retiendra qu'il aura été le premier pilote à équiper sa voiture d'une caméra embarquée. Mais pour son dernier Grand Prix en carrière, il devra abandonner dès le 8ème tour.

Franck Montagny
2003-2005

Recruté en tant que pilote essayeur chez Renault en 2003, Franck Montagny n'aura jamais eu l'occasion de découvrir la Formule 1 sur la piste à l'occasion d'un Grand Prix. Il participe comme 3ème pilote officiel au titre de l'équipe en 2005 aux côtés de Fernando Alonso et Giancarlo Fisichella. Il ne sera jamais titulaire.

Romain Grosjean
2009

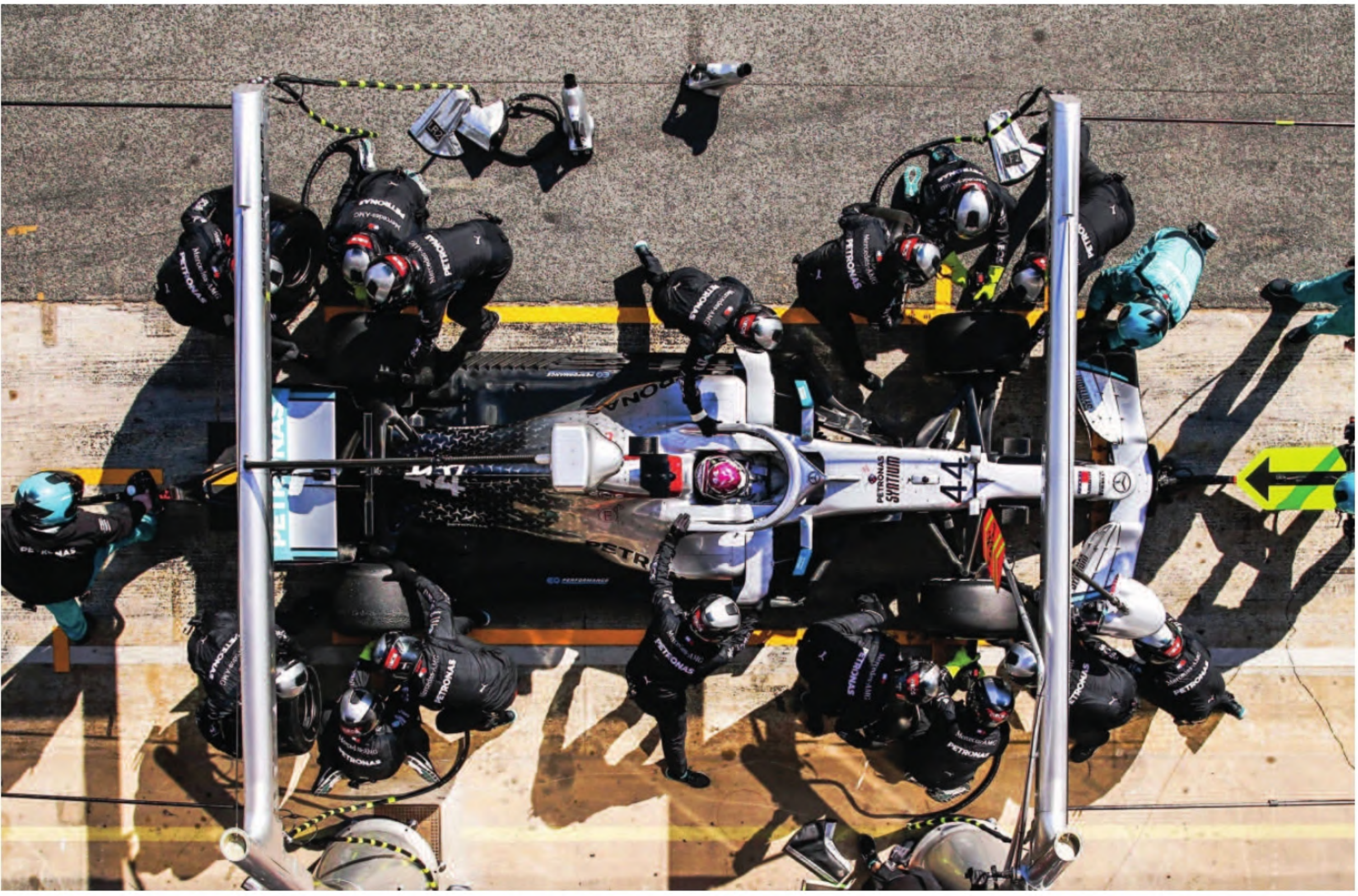
Après plusieurs années d'attente, Romain Grosjean permet à Renault de renouer avec la tradition des pilotes français. Mais le contexte n'est pas favorable. Il remplace Nelson Piquet Jr alors que l'équipe vit la crise du Singaporegate. Dans une Team en perte de confiance, Grosjean tente d'exister en vain, mais passe des premiers mois difficiles en F1. Il devra attendre quelques saisons avant de revenir en Formule 1, en 2012, et confirmer son talent chez Lotus puis aujourd'hui Haas.

Esteban Ocon
2020

C'est la dernière recrue de Renault. Après un an comme pilote de développement chez Mercedes, Esteban Ocon sera un pilote motivé à l'idée de jouer les premiers rôles avec Renault. Il sera à 23 ans le 9ème Français à être lié à la marque au losange en Formule 1. Le Grand Prix de France pourrait bien être très spécial pour Esteban Ocon en juin prochain.

7 à la suite pour Mercedes ?

La Formule 1 reprend ses droits. Lewis Hamilton sera de nouveau l'homme à battre, mais le Britannique sait qu'il a rendez-vous avec l'histoire. Mercedes tentera aussi de poursuivre sa domination avec un 7ème titre consécutif qui serait un record. Mais derrière, les ambitions ne manquent pas à travers une génération de pilotes ayant l'envie de bousculer les positions. Voici quelques questions qui devraient animer cette saison 2020 de Formule 1.



Toujours à la pointe, la Mercedes version 2020 intrigue…

1- LEWIS HAMILTON A-T-IL DÉJA REJOINT SCHUMACHER ?

A 35 ans, Lewis Hamilton n'a plus rien à prouver. Avec un 6ème titre acquis en 2019, le Britannique a démontré que sa domination n'avait pas de limites dans la Formule 1 actuelle. Et après l'avoir vu bousculé par les Ferrari, Hamilton a su reprendre les commandes pour aller décrocher une nouvelle couronne et menacer dorénavant Michael Schumacher. La référence, le mythe et la légende de la F1 moderne. Le sextuple champion du monde continue de garder une grande confiance en lui et surtout il a encore faim de victoires. A la fin de la saison dernière, il était déjà tourné vers 2020 après ce nouveau titre. "*Mon père m'a dit, quand j'avais 6 ou 7 ans, de ne jamais abandonner et c'est la devise de la famille. Je ne sais pas pour les championnats, mais, en tant qu'athlète, je me sens aussi frais que jamais aujourd'hui. Je suis prêt pour la prochaine course. On essaiera de faire encore mieux.*" Et même si pour lui l'objectif de Michael Schumacher et les 7 titres n'est pas une obsession, il est évident qu'Hamilton possède une longueur d'avance pour l'atteindre dès 2020. "*J'ai toujours dit que d'atteindre le record de Michael n'est pas un objectif. Je ne suis pas versé dans les records et ce genre de choses. J'ai longtemps pensé que c'était très loin et maintenant, même si c'est très proche, cela me semble toujours très loin.*" Et pourtant, il n'avait jamais été aussi près…

2- MERCEDES SURPASSE-T-IL FERRARI DANS L'HISTOIRE ?

L'an passé, Mercedes a réussi une performance rare, qui est passée presque inaperçue avec un 6ème titre des constructeurs consécutif.



Le lion Verstappen prêt à sortir les griffes.

"Nous voulions remporter des courses plus régulièrement et nous battre pour le titre quand on s'est embarqués dans cette aventure il y a six ou sept ans, expliquait le patron Toto Wolff. *Six ans plus tard, nous remportons notre 6ème sacre d'affilée. On n'aurait jamais cru ça possible et je suis heureux pour tous ceux qui ont vécu cela avec nous. Ça n'a pas toujours été facile. L'équipe a travaillé très dur et nous avons traversé des moments douloureux, mais nous avons toujours su nous relever."* Dans l'histoire, seule Ferrari avait réussi cette performance à l'époque de Michael Schumacher, entre 1999 et 2004. Et cette saison, l'écurie allemande aura l'occasion de devenir la référence historique avec un 7ème titre consécutif. Et avec un Lewis Hamilton, toujours aussi motivé, et un Valtteri Bottas revanchard, Mercedes a déjà pris rendez-vous avec l'histoire.

3- LECLERC EST-IL LE VRAI LEADER DE FERRARI ?

L'an passé, la Formule 1 a vibré avec le duel entre Sebastian Vettel et Charles Leclerc. Ce dernier a démontré qu'il n'avait aucun complexe à nourrir face au quadruple champion du monde allemand. Au point de souvent faire de l'ombre à son supposé leader. 4ème du dernier classement des pilotes, Leclerc a pris le dessus sur Vettel qui a dû se contenter de voir l'éclosion de son jeune coéquipier. Et ce même si la Scuderia s'est toujours refusée d'affirmer une hiérarchie entre ses deux pilotes. Mais aujourd'hui, la donne semble avoir changé avec un pilote sous contrat jusqu'en 2024, Charles Leclerc, et un autre en fin de contrat cette année, Sebastian Vettel. A croire que 2019 aura finalement servi de passation de pouvoir.

4- VERSTAPPEN A-T-IL ENCORE UNE MARGE DE PROGRESSION ?

Il a confirmé qu'il était le troisième pilote du paddock en 2019. A 22 ans, Max Verstappen s'est affirmé un peu plus comme l'un des rares à rivaliser avec Lewis Hamilton sur la piste. Toujours aussi ambitieux, le Néerlandais sait qu'il est encore capable de repousser ses limites pour aller décrocher son rêve qui est le titre mondial. La Red Bull a vraiment surpris et avec un pilote décomplexé comme Verstappen, cela promet de belles batailles.

5- MCLAREN EST-ELLE TOUJOURS LA 4ÈME FORCE DU PADDOCK ?

Personne n'attendait de voir les McLaren être la 4ème force du paddock en 2019. Equipée du moteur Renault, l'écurie britannique s'est même payée le luxe de battre la marque au losange. Carlos Sainz et Lando Norris ont été des pilotes capables de s'inviter sur des gros points derrière les trois écuries de pointe. McLaren devra confirmer et ne manquera pas d'avoir la pression. Surtout que derrière, beaucoup lorgnent sur cette 4ème place au classement.

6- GASLY SURVIVRA-T-IL CHEZ ALPHATAURI ?

Redevenu un pilote d'AlphaTauri (ex-Toro Rosso), Pierre Gasly a su refaire parler de lui sur la piste en décrochant son premier podium en carrière du côté du Brésil. Mais en 2020, les cartes sont de nouveau rebattues. La bonne forme du moment ne donne pas forcément des garanties pour l'avenir. Sous contrat jusqu'en fin de saison, le Français se sait attendu, mais il est prêt à répondre sur la piste pour s'offrir encore un avenir en F1.

7- GROSJEAN A-T-IL TOUJOURS SA PLACE EN F1 ?

2018 n'avait déjà pas été de tout repos pour Romain Grosjean et la tendance ne s'est pas inversée en 2019. Le Français a été confirmé par Haas cette année encore, malgré certaines critiques. Mais tout laisse à penser que cela pourrait être, à bientôt 34 ans, sa dernière saison en F1. "*Ce n'est un secret pour personne qu'à la fin de l'année de nombreux pilotes se retrouveront sans contrats, certains devront mettre un terme à leur carrière. C'est une décision difficile à prendre à mon avis. A titre personnel, si après la mi-saison, j'estime qu'il n'y a plus d'intérêt pour moi de continuer alors j'arrêterai.*" Mais une fois sur la piste, Romain Grosjean fera tout pour encore réussir des miracles au volant de sa monoplace.

8- OCON PEUT-IL FAIRE RETENTIR LA MARSEILLAISE ?

C'est son objectif dès cette année. Esteban Ocon sait que tout est possible en F1 et pourquoi pas décrocher une première victoire avec Renault ? Après une année de frustration, le Français est de retour sur la piste avec l'envie de bousculer la hiérarchie et refaire parler de lui par ses exploits avec sa monoplace.

9- ALFA ROMEO ET RACING POINT SONT-ILS SOUS-ESTIMÉS ?

Alfa Romeo et Racing Point ne viendront pas jouer les premières places. Pour autant, ils ont réussi quelques performances qui pourraient leur permettre de croire à une progression en 2020. Kimi Räikkönen sera encore motivé à l'idée de se battre pour les meilleures positions. Tout comme son coéquipier Antonio Giovinazzi qui sera attendu. Sergio Pérez et Lance Stroll se doivent aussi une revanche pour ne pas se contenter d'être en bout de piste.

10- LES WILLIAMS SERONT-ELLES ENCORE LA RISÉE DU PADDOCK ?

Cela parait une certitude. Les Williams ont confirmé leurs difficultés sur la piste, leurs problèmes financiers. Qu'il semble loin le temps où l'écurie britannique réussissait à offrir la meilleure voiture à ses pilotes. Mais ce n'est pas un scoop qu'en 2020 les dernières places seront réservées aux Williams encore cette saison.

Eric Mendes

2020 : QUE LE MEILLEUR GAGNE !

BWT RACING FORMULA ONE® TEAM

Alfa Romeo RACING | ORLEN

McLaren

SCUDERIA ALPHATAURI

RENAULT F1® TEAM



20 pilotes au départ,
et à la fin il n'en
restera qu'un...

Une année porte-bonheur pour la marque au trèfle ?

Huitième au dernier classement des constructeurs, l'écurie suisse va surtout chercher à gagner en régularité.



Bloquée à la 8ème place, Alfa Romeo aimerait se rapprocher du Top 6.

57 points. Une huitième place finale au classement des constructeurs. Devant Haas (28 points, 9ème) et Williams (1 point, 10ème), mais derrière Racing Point (73 points, 7ème). Pourtant, tout avait bien commencé avec l'illustre recrue Kimi Räikkönen. Le Finlandais avait marqué des points lors des quatre premières courses, et même réalisé 8 top 10 en 12 Grands Prix. Mais, progressivement, l'écurie a perdu du terrain. Au point de s'éloigner définitivement du top 5 final : "*La saison aurait pu être complètement différente,* insiste Frédéric Vasseur le directeur d'Alfa Romeo. *Nous avons manqué deux grandes opportunités : une à Bakou, où Antonio (Giovinazzi) a dû prendre le départ du fond de grille et Kimi de la pitlane. Puis à Hockenheim, un GP lors duquel nous avons été pénalisés. Cela aurait donné un championnat complètement différent".* Si l'écurie basée à Hinwil dans le canton de Zurich a effectivement connu quelques ratés, elle a marqué toutefois davantage de points qu'en 2018 (48 points, Sauber Ferrari). "*Ce qui est important, à mes yeux, est que nous ayons réduit l'écart sur le leader par rapport à l'an dernier,* positive Vasseur. *Nous étions à 2,6% par rapport à la meilleure équipe en moyenne (en 2018). Maintenant nous sommes à 1,8% ou 1,9%. C'est un bon pas en avant. Il faut faire de même en 2020. Il nous faut conserver la même motivation. Parfois, les résultats que l'on obtient en piste ne sont pas représentatifs des performances ou de la rapidité. Niveau performance, je pense que nous avons fait du bon travail".* Un rendement qui doit être confirmé dans les mois qui viennent. Car, selon certains bruits, cette écurie pourrait être amenée à quitter la F1 à la fin de la saison 2020, en laissant le nom de Sauber revenir sur les grilles de départ… "*Sauber se trouve entre les mains de milliardaires donc il y a ce qu'il faut pour continuer. Mais peut-être avec d'autres partenaires ou sous d'autres formes"* estime le spécialiste Pierre Van Vliet.

SES 5 DERNIÈRES SAISONS

Victoires	Pole positions	Classement constructeurs
2019 : 0	2019 : 0	2019 : 8ème avec 57 points
2018 : 0	2018 : 0	2018 : 8ème (Sauber Ferrari avec 48 points)
2017 : 0	2017 : 0	2017 : 10ème (Sauber Ferrari avec 5 points)
2016 : 0	2016 : 0	2016 : 10ème (Sauber Ferrari avec 2 points)
2015 : 0	2015 : 0	2015 : 8ème (Sauber Ferrari avec 36 points)

"On peut espérer un peu mieux en 2020"

La marque au trèfle est devenue le sponsor principal de Sauber en 2018 en endossant une livrée dédiée à Alfa Romeo. Si cette écurie a permis à Charles Leclerc de faire décoller sa carrière, elle évolue dorénavant dans le ventre mou. Elle a aussi manqué cette occasion avec

SES PLUS

- Avec quelques changements opérés dans le domaine technique en interne, et l'arrivée de certaines personnes, cela devrait générer davantage de stabilité à cette écurie.
- Frédéric Vasseur apporte tout son savoir-faire et toute son énergie positive.
- Alfa Romeo dans son championnat de deuxième partie de tableau n'a pas été larguée par ses concurrentes. Avec un peu plus de réussite, elle aurait pu se retrouver dans le top 6.

SES MOINS

- Alfa Romeo ne se porte pas très bien sur le marché automobile et cela a forcément un impact sur l'écurie F1.
- Kimi Räikkönen (40 ans) commence à accuser le poids des années.
- S'il veut continuer sa carrière en F1, Antonio Giovinazzi va devoir prouver qu'il est plus rapide que son équipier finlandais. Mis sous pression comment va-t-il la gérer ?



Alfa Romeo se pose des questions…

Honda qui lui est passé sous le nez. *"La marque Alfa Romeo ne va pas bien,* rappelle Van Vliet. *Ils ont encore un contrat d'un an avec Sauber. Peut-être deux avec une option. On peut craindre que l'alliance Fiat PSA se positionne autrement sur le programme F1. Cela n'a pas beaucoup de sens d'investir dans ce secteur alors qu'ils ont vendu quelques 50 000 voitures l'an dernier. L'apport d'Alfa Romeo est surtout symbolique. Il est financier davantage que technologique. Il y a certes évidemment le nom Ferrari derrière avec le moteur ainsi que les systèmes de récupération d'énergie qui propulsent, mais que peut-on attendre de cette écurie en 2020 ?Par rapport à l'an dernier, on peut espérer un peu mieux, mais c'est tellement serré dans cette deuxième partie de peloton que cela se joue sur très peu de choses. Il y a eu restructuration chez Sauber l'an dernier. Une nouvelle équipe technique est en place. Je reste très admiratif du travail mené par Frédéric Vasseur. C'est un compétiteur, un homme pragmatique qui parvient à tirer l'équipe vers le haut "*. Suffisant pour grimper dans la hiérarchie ?

Jean-Marc Azzola

ALFA ROMEO RACING ORLEN

Siège : Hinwil
Team principal : Frédéric Vasseur
Directeur technique : Jan Monchaux
Pilotes : Kimi Räikkönen et Antonio Giovinazzi
Pilotes réserve et essayeur : Robert Kubica, Tatiana Calderon
Châssis : C39
Moteur : Ferrari
Nombre de Grands Prix disputés : 131
Nombre de saisons en F1 : 10
Nombre de victoires en F1 : 10
Nombre de poles : 12
Nombre de podiums : 26
Meilleurs tours en course : 14
Nombre de titres de constructeurs : 0
Nombre de titres de pilotes : 2 (Giuseppe Farina en 1950, Juan Manuel Fangio en 1951)
Budget : 120 millions d'euros environ
Site : www.sauber-group.com

Kubica en réserve en attendant mieux



Après une saison et la fin de son contrat chez Williams, le pilote polonais de 35 ans est devenu celui de réserve chez Alfa Romeo Racing Orlen pour la saison 2020. Le retour de Kubica en F1 se prolonge donc. L'an dernier, celui-ci n'avait inscrit qu'un seul point et un 21-0 encaissé en qualifications face à son jeune équipier George Russell. Kubica a donc trouvé un nouveau point de chute, mais pas comme titulaire. En parallèle, le Polonais devrait courir en DTM avec l'écurie BMW. C'est un peu un retour au bercail pour lui dans son ancienne équipe (il a démarré sa carrière avec Sauber devenue Alfa Romeo par la suite). Robert Kubica a disputé son premier Grand Prix en Hongrie en 2006. Le natif de Cracovie a participé à 97 Grands Prix, a obtenu une pole position (GP de Bahrein en 2008), a remporté un Grand Prix au Canada (2008), et a accumulé 12 podiums : "*Je rentre à la maison. Tout a commencé pour moi ici en F1 en 2006. J'ai retrouvé avec plaisir des gens avec lesquels j'ai travaillé par le passé"* a indiqué le pilote.

L'Italien doit lever les doutes

Au terme d'une saison assez chaotique, Antonio Giovinazzi va essayer de se faire une place. Et de garder la sienne...

ANTONIO GIOVINAZZI

N°99

Italien
Né le 14 décembre 1993 à Martina Franca (Italie)
1m83, 70 kg



Ecuries F1 :
2020 : Alfa Romeo
2019 : Alfa Romeo
2017 : Sauber

Nombre de Grands Prix : 23
1er Grand Prix : GP Australie 2017 (12ème)
Nombre de victoires : 0
Nombre de poles : 0
Nombre de podiums : 0
Meilleurs tours en course : 4
Palmarès : Champion Formula Pilota China (2012), Masters Formule 3 (2015)

Classement par saison
2019 : 17ème avec 14 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2017 : 22ème avec 0 point (0 victoire, 0 podium, 0 pole)

Site : www.antoniogiovinazzi.com



En janvier 2019, Antonio Giovinazzi a lancé un message clair. Le Transalpin, ancien pilote réserve chez Ferrari, n'a absolument pas voulu être comparé à Charles Leclerc pour sa première grande saison en F1. "*Je ne veux pas répéter les résultats de Charles ni les améliorer. Mon objectif est juste de faire de mon mieux. J'aurai aussi un équipier autre que Charles (Kimi Räikkönen). Tout sera différent. J'espère que la voiture sera rapide. Beaucoup de jeunes pilotes démontrent qu'ils le sont pour courir pour une équipe de pointe. Je pense à Verstappen, mais aussi à Pierre (Gasly) ou encore à Charles chez Ferrari. C'est bien de voir qu'un jeune pilote peut faire de belles choses au sein d'une équipe de pointe. C'est bon pour moi. Mais en ce qui me concerne, il s'agira de ma première saison complète en F1. Mon objectif sera de m'améliorer au fil des courses*". Quel bilan tirer alors de sa saison dernière et quelles perspectives pour lui à court terme ? A l'issue de la saison, le natif des Pouilles a terminé à la 17ème place, avec 14 points au compteur.

> ***"Giovinazzi va devoir démontrer qu'il a de la vitesse par rapport à Räikkönen s'il veut poursuivre sa carrière en F1"***

Le Transalpin n'a pas trouvé sur la durée la bonne carburation. Avec la présence dans l'écurie de l'illustre Kimi Räikkönen, les projecteurs ont été naturellement projetés sur Alfa Romeo et donc... sur lui. Giovinazzi a même parfois manqué de rythme face au pourtant vieillissant finlandais. Le plus surprenant chez le natif de Martina Franca aura été le différentiel entre ses meilleures performances et les moins bonnes durant le dernier exercice. En d'autres termes, Giovinazzi a été capable du bon et du beaucoup moins bon. Il s'était par exemple montré sérieux à Monza (9ème) et Marina Bay (10ème). Mais il était incroyablement parti à la faute en Belgique en ruinant tous ses espoirs. On parle là d'un pilote qui a déjà 26 ans et qui n'a plus de temps à perdre. Entre Kimi Räikkönen qui est tout proche de la retraite, et Antonio Giovinazzi qui a encore tout à prouver, l'écart est abyssal. L'Italien a trébuché sur pas mal d'obstacles en 2019. Sa fin de saison plaide davantage en sa faveur (5ème au GP du Brésil). Reconduit par Alfa Romeo sur décision de Ferrari pour 2020,





alors que l'option Nico Hulkenberg était sérieusement dans les tuyaux, Giovinazzi va devoir monter d'un cran. Pierre Van Vliet (f1i.auto-moto.fr) le rappelle : *"Giovinazzi va devoir impérativement démontrer qu'il a de la vitesse par rapport à Kimi Räikkönen s'il veut poursuivre sa carrière en F1"*. Antonio Giovinazzi sait qu'il ne va pas pouvoir se cacher. Il est conscient qu'il va devoir progresser pour sa deuxième saison complète en F1 : *"J'ai un contrat pour 2020, mais je dois être rapide tout le temps car les jeunes derrière poussent pour venir en F1. Je veux montrer à mon équipe et aux autres équipes que je suis bon. Etre rapide tout le temps fait partie de mes objectifs pour cette saison. Avec un an d'expérience, je dois pousser à fond, en essayant d'être constant et rapide à la fois, pour essayer de marquer et de rapporter beaucoup de points pour l'équipe. J'ai toujours couru sous pression. Je n'avais jamais eu beaucoup d'argent ou un grand nom pour me soutenir. J'ai roulé sans un seul sponsor qui me paie alors que des pilotes convoitaient toujours ma place. Cela a toujours été ainsi. Et peut-être que cette aptitude à gérer la pression m'a donné un coup de pou-ce supplémentaire pour redresser la barre lors de la deuxième partie de ma première saison"*. Ferrari a de nombreux pilotes qui attendent dans son académie. En particulier Mick Schumacher. Un nouvel aspect qui risque de booster encore un peu plus Giovinazzi. Peut-être aussi que le Pape François veillera sur lui. L'Italien l'a rencontré au Vatican et lui a offert son casque en février dernier...

J-M.A.

4

Le 22 septembre 2019, lors du Grand Prix de Singapour, l'Italien a mené les débats en faisant quatre tours en tête. Avant de subir une crevaison lente suite à un contact avec Ricciardo.

LE SAVIEZ-VOUS ?

1er septembre. Grand Prix de Belgique à Spa. Giovinazzi est 8ème et en passe de marquer des points. Il perd alors le contrôle de sa monoplace à deux tours de l'arrivée. Se retrouvant sous la menace de perdre son baquet en F1, il a très bien réagi la semaine suivante en Italie, un GP lors duquel il a fini 9ème : *"L'accident à Spa a été un gros choc pour tout le monde dans l'équipe,* a expliqué Frédéric Vasseur. *C'était une bonne opportunité. Nous avons eu une décision difficile avec Antonio. Car ce genre de chose peut décider d'une carrière. Il a eu une très bonne réaction (sur le GP d'Italie). Il y avait pourtant beaucoup de pression, beaucoup d'invités. C'était la course à domicile d'Alfa Romeo. Il était en conférence de presse donc il allait avoir énormément de questions au sujet de Spa. C'était le moment de réagir. Il a fait du très bon boulot".*

SES PLUS

- La manière dont l'Italien a réagi à Monza dans un contexte extrêmement pesant prouve qu'il a des ressources mentales.
- Il s'est davantage mis au rythme de Kimi Räikkönen au cours de la deuxième partie de saison. Il va pouvoir s'appuyer là-dessus.
- Ce n'est pas une garantie absolue pour lui et pour son futur, mais son appartenance au programme junior Ferrari qui a lui octroyé son baquet en F1, aide.

SES MOINS

- Antonio Giovinazzi va avoir une pression énorme. Il sait qu'il ne va pas pouvoir se manquer.
- C'est un pilote qui est souvent sur courant alternatif. Il peut à la fois se montrer brillant et beaucoup moins bon.
- Alfa Romeo est en progression, mais a des ambitions modestes. Cela influe forcément sur les performances générales de l'Italien.

Derniers tours de piste ?

Le vétéran finlandais compte bien marquer les esprits en 2020 pour ce qui pourrait être sa dernière saison en F1.

KIMI RÄIKKÖNEN

N°7

Finlandais
Né le 17 octobre 1979 à Espoo (Finlande)
1m75, 62 kg



Ecuries F1 :
2020 : Alfa Romeo
2019 : Alfa Romeo
2018 : Ferrari
2017 : Ferrari
2016 : Ferrari
2015 : Ferrari
2014 : Ferrari
2013 : Lotus
2012 : Lotus
2009 : Ferrari
2008 : Ferrari
2007 : Ferrari
2006 : Mc Laren
2005 : Mc Laren
2004 : Mc Laren
2003 : Mc Laren
2002 : Mc Laren
2001 : Sauber

Nombre de Grands Prix : 313
1er Grand Prix : GP Australie 2001 (6ème)
Nombre de victoires : 21
Nombre de poles : 18
Nombre de podiums : 103
Meilleurs tours en course : 46
Palmarès : Champion de Grande-Bretagne de Formule Renault (2000), champion du monde de F1 (2007)

Classement par saison
2019 : 12ème avec 43 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2018 : 3ème avec 251 points (1 victoire, 12 podiums, 1 pole)
2017 : 4ème avec 205 points (0 victoire, 7 podiums, 1 pole)
2016 : 6ème avec 186 points (0 victoire, 4 podiums, 0 pole)
2015 : 4ème avec 150 points (0 victoire, 3 podiums, 0 pole)
2014 : 12ème avec 55 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2013 : 5ème avec 183 points (1 victoire, 8 podiums, 0 pole)
2012 : 3ème avec 207 points (1 victoire, 7 podiums, 0 pole)
2009 : 6ème avec 48 points (1 victoire, 5 podiums, 0 pole)
2008 : 3ème avec 75 points (2 victoires, 9 podiums, 2 poles)
2007 : 1er avec 110 points (6 victoires, 12 podiums, 3 poles)
2006 : 5ème avec 65 points (0 victoire, 6 podiums, 3 poles)
2005 : 2ème avec 112 points (7 victoires, 12 podiums, 5 poles)
2004 : 7ème avec 45 points (1 victoire, 4 podiums, 1 pole)
2003 : 2ème avec 91 points (1 victoire, 10 podiums, 2 poles)
2002 : 6ème avec 24 points (0 victoire, 4 podiums, 0 pole)
2001 : 10ème avec 9 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)

Site : www.kimiraikkonen.com

En plein cœur de l'été, Kimi Räikkönen a laissé la porte ouverte à l'après 2020. Le champion du monde 2007 et dernier pilote titré chez Ferrari n'a pas donné une indication précise et définitive sur ce que sera son futur proche en 2021 : "*Je pense que c'est très différent évidemment de courir un peu plus en retrait. Mais si vous enlevez cela dans l'ensemble, il n'y a pas vraiment de grands changements. L'équipe est différente, bien entendu, mais j'avais déjà travaillé avec elle. Je pense que la Formule 1 n'a pas changé depuis l'an dernier. Ce sont les mêmes conférences, les mêmes interviews, tout est identique. De toute évidence, j'ai un peu plus de temps libre maintenant. C'est un bon point. En dehors de cela, il n'y a pas de grands changements. Du moins je n'en vois pas. J'ai un contrat de deux ans. Donc jusqu'à la fin de l'année prochaine, nous verrons ce qui se passera. Je n'ai plus de projet donc on verra par la suite*".

En l'espace de quelques mois, le Nordique a dû réfléchir plus intensément concernant ses projets à venir. En fait, Räikkönen se verrait bien revenir dans le monde des rallyes. Il s'y était essayé pendant deux saisons en 2010 et 2011 au volant d'une C4 Citroën : "*Gagner des rallyes et à fortiori des titres serait encore plus fort que mon titre en F1. Aucun pilote de F1 n'y est parvenu. Ce serait une sacrée performance de pouvoir jouer un vrai rôle en WRC*". Mais, avant de se projeter dans ce nouveau défi, Räikkönen joue les prolongations en F1. A 40 ans bien sonnés. Il a disputé son premier Grand Prix en 2001 en Australie (avec une 6ème place). Déjà ! Il s'apprête à disputer sa dix-huitième saison dans la catégorie reine du sport automobile. Avec 313 Grands Prix au compteur (dont 213 fois dans les points), il n'est plus qu'à dix Grands Prix du recordman absolu Rubens Barrichello (323). Il devrait égaler le Brésilien à l'issue du Grand Prix de France au



21

C'est le nombre de Grands Prix remportés par le Finlandais depuis le début de sa carrière. Il est le quinzième pilote dans la hiérarchie. Il est à un seul succès de Damon Hill (22) et deux de Nelson Piquet et Nico Rosberg (23).





Castellet, fin juin, puis le dépasser. Mais visiblement cette perspective de devenir le pilote le plus capé laisse plutôt "Iceman" de glace. *"Devenir le détenteur de Grands Prix disputés ne m'excite pas spécialement. Cela ne m'apporte rien de spécial. Je me réjouis bien plus de relever le défi d'une nouvelle saison, de faire progresser la voiture et d'apprendre de nos leçons de l'année dernière. Le temps dira si nous avons fait du bon boulot. Aujourd'hui, c'est encore trop tôt. La première course de l'année à Melbourne (le 15 mars, Ndlr) nous donnera une première idée. Vu que l'équipe se situe très proche d'où j'habite, je n'ai plus besoin de voyager à travers différents pays. Cela me permet de passer beaucoup plus de temps en famille".*

"Il est tout à fait en mesure de tirer la quintessence de la voiture"

Si Kimi Räikkönen se rapproche plutôt de la fin de l'aventure, ses qualités de pilote restent quasiment les mêmes. *"Kimi, c'est du solide,* assure Pierre Van Vliet. *Il est tout à fait en mesure de tirer la quintessence de la voiture. On peut peut-être par contre douter un peu davantage sur sa motivation. Sera-t-il extrêmement investi s'il devait se battre lors de courses pour des places en dehors des points ou en fond de grille ? Il pourrait finir par se lasser... Tout en sachant que cela devrait être sa dernière année. On le voit tout de même assez mal continuer en 2021".* En rejoignant Alfa Romeo, ce passage avait sonné comme un boost en terme de détermination. Il avait retrouvé dans l'écurie un environnement davantage à taille humaine sans oublier la proximité de l'usine d'Hinwil d'avec son domicile. Ce quadragénaire est rentré neuf fois dans les points l'an dernier en 21 Grands Prix. Le Finlandais a même obtenu une splendide 4ème place (12 points) lors du Grand Prix du Brésil. Attendons-nous à ce qu'il réalise encore quelques magnifiques coups d'éclat lors de cette 71ème édition du championnat du monde de Formule 1.

J-M.A.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Dans son autobiographie parue en 2018, Kimi Räikkönen avait raconté avoir bu pendant seize jours consécutifs entre le GP de Bahrein et de Barcelone en 2013 ! *"Mais je ne pouvais pas m'en souvenir. Ce sont les gens qui me racontaient les choses. Nous venions de traverser l'Europe et nous nous sommes un peu amusés. Ce n'était pas la première fois. Mais il y a d'autres choses qui sont importantes pour moi dans la vie d'aujourd'hui. Passer du temps avec mes enfants est le plus important."*

SES PLUS

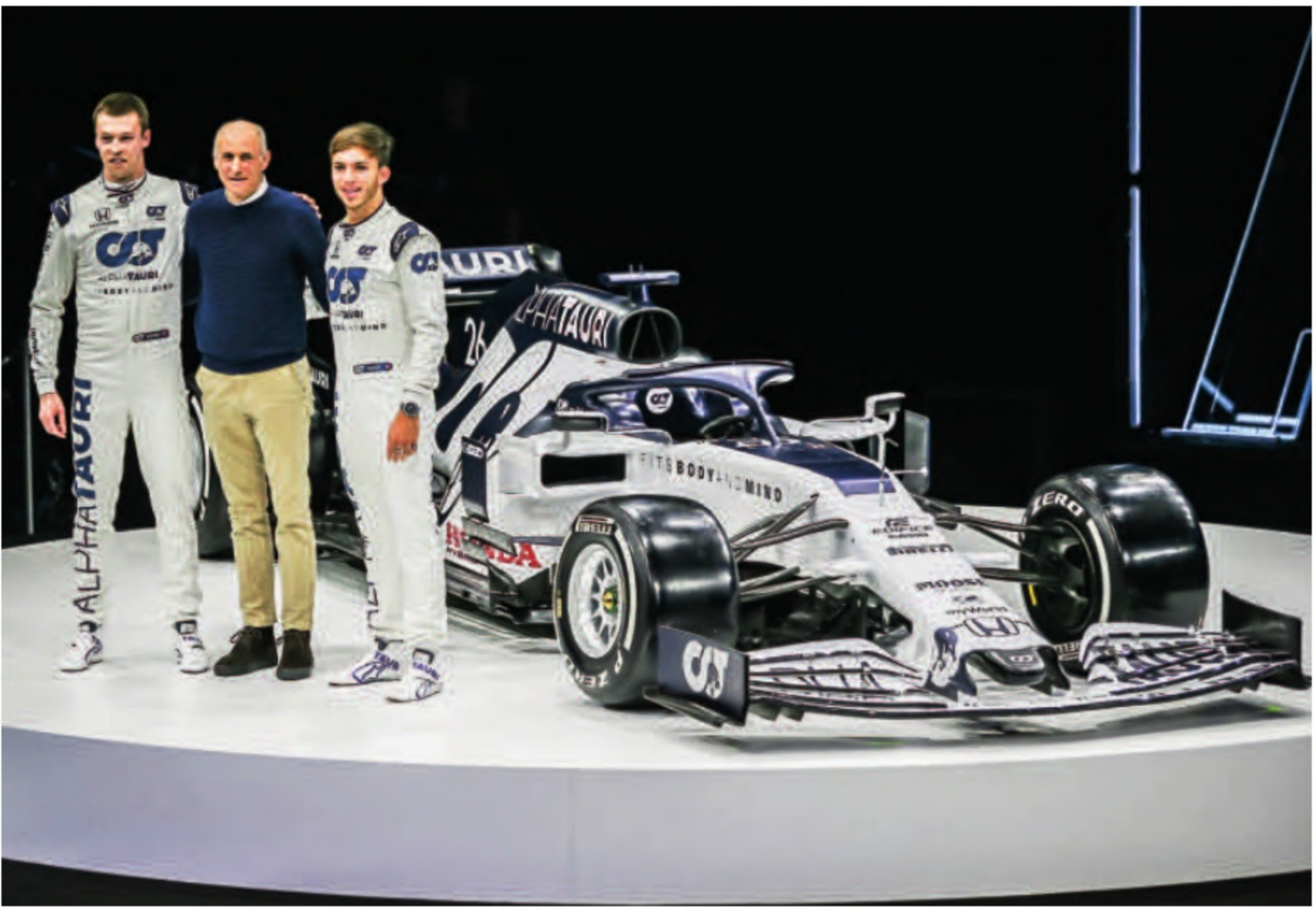
- Si Räikkönen court encore à son âge, c'est qu'il est passionné par le fait de conduire au plus haut niveau.
- Vu qu'il devrait disputer sa dernière saison en F1, le Finlandais devrait être animé par un supplément d'âme pour finir sur une bonne note.
- Dans une équipe qu'il connaît très bien, il est vraiment écouté. Il est capable de réaliser encore de belles choses même si c'est par séquences.

SES MOINS

- Räikkönen vieillit, donc forcément face aux jeunes loups cela devient de plus en plus difficile.
- Sa carrière est forcément derrière lui, donc ce n'est plus à 40 ans qu'il a des choses à prouver.
- Sa monoplace est loin d'être la plus compétitive du plateau. Forcément cela impacte son rendement global.

Le taureau se rebiffe !

La Scuderia AlphaTauri prend la succession de la Toro Rosso avec des ambitions plus affirmées.



AlphaTauri entend passer un cap en 2020.

A Salzbourg, la toute nouvelle AlphaTauri, baptisée AT01, ex-Toro Rosso, a été présentée en grande pompe avec un David Coulthard (ancien pilote Red Bull et vice-champion du monde en 2001) comme maître de cérémonie. Le tout, au milieu d'un défilé de mode pour la marque de vêtements éponyme. Et ce comme pour mieux installer la marque AlphaTauri sur le marché du prêt-à-porter. La Scuderia AlphaTauri est neuve sur la grille. Mais en réalité elle reste un nom bien connu de la F1. De 2006 à 2019, elle a porté le nom de Toro Rosso. Pendant quatorze saisons, elle a propulsé de jeunes pilotes particulièrement brillants comme Vettel, Verstappen et Ricciardo. Margot Laffite (Canal+) rappelle la genèse de cette écurie : "*Concernant cette écurie, c'est toujours un peu la même histoire depuis des années. Cela s'applique certes à l'ensemble du plateau mais, chez eux, il y a assez peu de renouveau. D'une manière générale, les voitures évoluent pratiquement toutes au même rythme. De sorte donc que les écarts et les décalages entre elles ne sont pas vraiment comblés. Cette écurie reste historiquement la petite sœur de Red Bull. Avec cette ambition première de faire monter en puissance les jeunes comme cela a été visible pour Alexander Albon l'an passé. Cela permet à un pilote d'être bien préparé et d'accéder ensuite à un baquet dans une monoplace qui peut gagner des Grands Prix. Cette filière reste finalement la parfaite exploitation de la Red Bull dans la catégorie reine*". Mais pas que. Chez Red Bull, on aimerait désormais instaurer un état d'esprit plus conquérant, et spécifiquement au sein de la Scuderia AlphaTauri. Red Bull veut vraiment promouvoir sa nouvelle marque de vêtements à travers la F1. Franz Tost, le patron du Team, aimerait lui que l'écurie se place comme *"les meilleures des autres*". Concrètement, cette équipe d'entraînement de Red Bull doit rentrer dans une nouvelle ère en se plaçant davantage et avec régularité à l'avant de la course : *"Nous sommes maintenant dans une situation où nous avons deux bons pilotes, particulièrement expérimentés dans les voitures,* a rappelé Tost. *Nous avons aussi une bonne équipe avec laquelle nous pouvons construire une voiture rapide. Il est donc logique que l'objectif soit relevé. Pour cette nouvelle ambition, il faut vaincre des adversaires de taille. Renault et Mc Laren sont en progression et à la fin de la saison dernière nous étions encore à la traîne. Cet hiver, nous avons travaillé non seulement pour combler l'écart, mais aussi pour faire le trou ce qui est également un défi. Ce sera une bataille qui sera décidée par celui qui développe le mieux la voiture"*. Le patron du Team en a rajouté une couche lors de la présentation de la magnifique monoplace bleu nuit et blanche en Autriche : "*Nous sommes passés près de la 5ème place au championnat constructeurs l'an passé (6ème avec 2 podiums, Ndlr). Nous espérons nous battre en 2020 avec Mc Laren, Renault, et autres Racing Point pour essayer de grimper dans la hiérarchie"*. Avant de se tourner vers ses deux pilotes, Kvyat et Gasly, en leur mettant un coup de pression... "*Les gars, vous savez ce qu'il vous reste à faire"*.

◆ SES 5 DERNIÈRES SAISONS ◆

Victoires	Pole positions	Classement constructeurs
2019 : 0	2019 : 0	2019 : 6ème avec 85 points
2018 : 0	2018 : 0	2018 : 9ème avec 33 points
2017 : 0	2017 : 0	2017 : 7ème avec 53 points
2016 : 0	2016 : 0	2016 : 7ème avec 63 points
2015 : 0	2015 : 0	2015 : 7ème avec 67 points

Grimper encore dans la hiérarchie

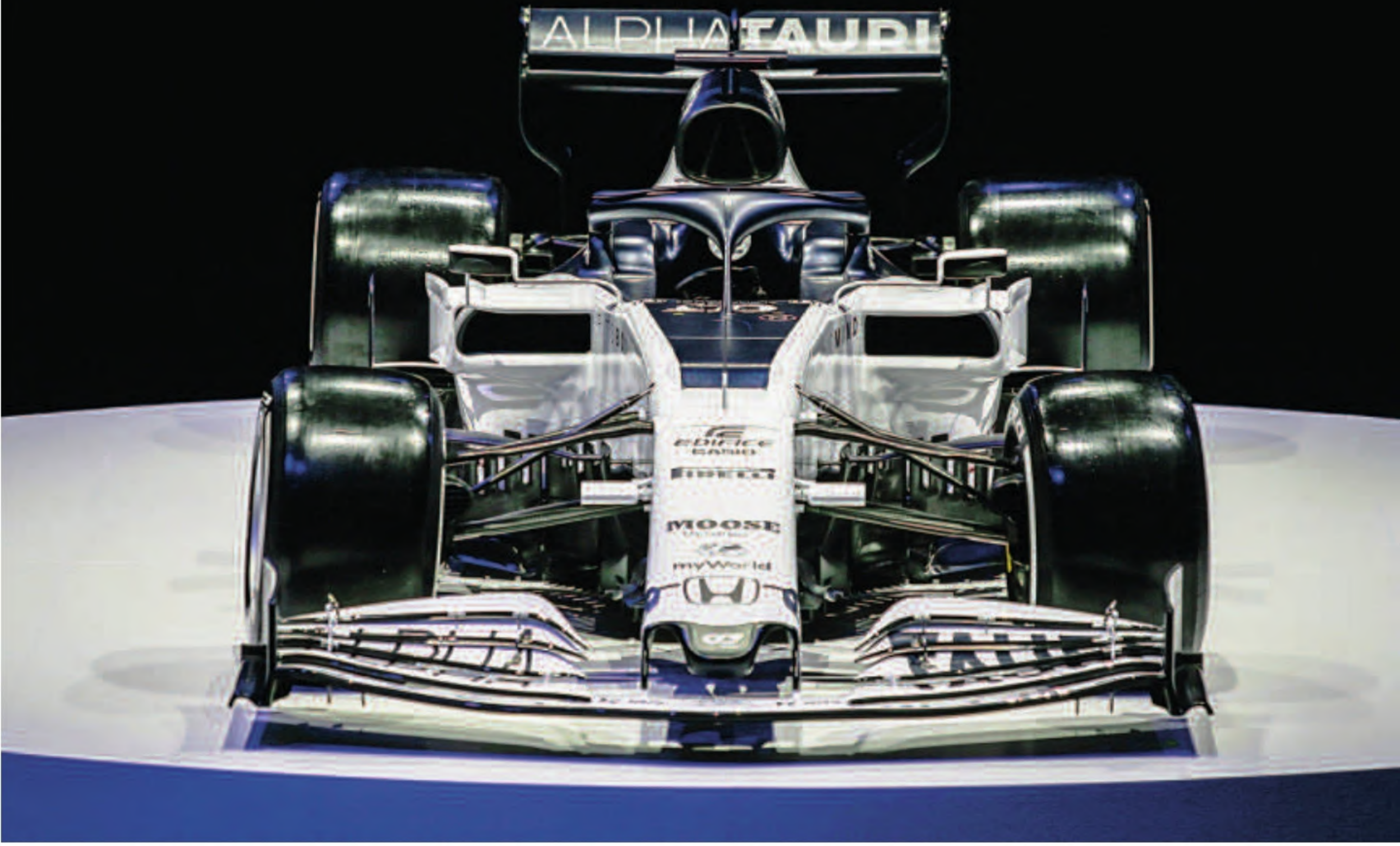
"*Cette détermination vaut pour pas mal d'équipes de milieu de tableau comme Haas et d'autres,* temporise Margot Laffite. *C'est le lot de ces équipes qui cherchent à faire des*

SES PLUS

- Gasly et Kvyat, les deux pilotes de l'écurie, ne sont plus des néophytes. Ils ont claqué quelques performances marquantes l'an dernier.
- En interne, on se veut extrêmement optimisme.
- Cette équipe bénéficie du savoir-faire de Red Bull, ce qui constitue un énorme avantage sur le plan du châssis et de l'aérodynamique.

SES MOINS

- Cette écurie, au fil des années, malgré ses progrès, ne parvient pas à franchir le cap tant espéré.
- Elle reste derrière les grosses écuries de pointe à tous les niveaux.
-Si elle a pour objectif de rattraper Mc Laren, les résultats de l'an dernier ont démontré qu'elle était bien à la traîne par rapport à cette écurie.



Au niveau du look, l'ex-Toro Rosso figure déjà parmi les meilleures.

coups d'éclat comme ont pu en connaître Pierre Gasly et Daniil Kvyat l'an dernier (sur le podium au Brésil et en Allemagne, Ndlr). *Cela signifie se montrer particulièrement opportuniste sur un Grand Prix voire plusieurs, avec quelques bons résultats d'une voiture, un peu au détriment des autres. Avec cette idée que si jamais les autres ne sont pas là, eux le sont. On l'avait parfaitement noté avec Pierre Gasly lors du Grand Prix du Brésil (2ème). C'est avant tout une écurie opportuniste et je ne les vois pas faire énormément mieux par rapport à l'an dernier. Depuis quelques saisons, ils ne parviennent pas à égaler la Red Bull. Cela étant, progrès il y aura avec Pierre Gasly et Daniil Kvyat, qui sont maintenant deux pilotes expérimentés. Il y a davantage de vécu dans cette équipe alors qu'Albon était un rookie l'an dernier. Cette donnée pourrait effectivement générer un résultat final un peu meilleur".* L'an dernier, Toro Rosso a obtenu son meilleur classement constructeurs (comme en 2008 avec Vettel et Bourdais). A AlphaTauri d'écrire de nouvelles belles pages !

Jean-Marc Azzola

SCUDERIA ALPHATAURI HONDA

Siège : Faenza (Italie)
Président : Dietrich Mateschitz
Team principal : Franz Tost
Team manager : Graham Watson
Directeur technique : Jody Egginton
Pilotes : Pierre Gasly et Daniil Kvyat
Pilotes de développement : Sean Gelael
Châssis : AT01
Moteur : Honda V6 turbo
Nombre de Grands Prix disputés : 268 (Toro Rosso, 0 AlphaTauri)
Nombre de saisons en F1 : 14 (Toro Rosso)
Nombre de victoires : 1 (Toro Rosso)
Nombre de poles : 1 (Toro Rosso)
Nombre de podiums : 3 (Toro Rosso)
Meilleur tour en course : 1 (Toro Rosso)
Nombre titre constructeurs : 0 (Toro Rosso)
Nombre titre pilotes : 0 (Toro Rosso)
Budget : 135 millions d'euros environ
Site : www.scuderiaalphatauri.com

Duo gagnant avec Honda ?



Durant son histoire, la Toro Rosso devenue AlphaTauri a été équipée par différents motoristes comme Cosworth, Ferrari, Renault et désormais Honda. Franz Tost, le patron de l'écurie basée à Faenza, se réjouit de pouvoir compter "*sur un moteur Honda annoncé en progrès et fiabilisé*". Pour la troisième saison consécutive, le motoriste japonais va travailler avec l'écurie. Le patron Toyoharu Tanabe a toujours voulu traiter ses clients de manière équitable. Il estime toutefois que l'écurie AlphaTauri peut faire encore mieux : "*Je crois que cette écurie peut aller encore plus loin. Sa performance semble s'être bien améliorée. Ils deviennent plus forts. Je pense qu'ils auront une voiture solide cette année. J'espère que nous aurons davantage de bons résultats avec eux et avec Red Bull. Nous nous occuperons des deux équipes de manière identique. La spécification des unités de puissance sera la même*". Les problèmes de fiabilité ayant été résolus, avec un constructeur de moteur japonais se concentrant sur l'amélioration de la performance, plusieurs indices poussent à se montrer positif.

Retour vers le futur

Revenu chez AlphaTauri (ex-Toro Rosso), en cours de saison dernière, Pierre Gasly a profité de ces derniers mois pour retrouver des couleurs, en s'affirmant comme un pilote prometteur.

PIERRE GASLY

N°10

Français
Né le 7 février 1996 à Rouen (France)
1m77, 70 kg



Ecuries F1 :
2020 : AlphaTauri
2019 : Aston Martin Red Bull Racing / Toro Rosso
2018 : Toro Rosso
2017 : Toro Rosso

Nombre de Grands Prix : 47
1er Grand Prix : Malaisie, 1er octobre 2017 (14ème)
Nombre de victoires : 0
Nombre de pole : 0
Nombre de podiums : 1
Meilleurs tours en course : 2
Palmarès : Champion d'Europe de Formule Renault 2.0 (2013), vice-champion de Formule Renault 3.5 Series (2014), champion de GP2 Series (2016), vice-champion de Super Formula (2017)

Classement par saison :
2019 : 7ème avec 95 points (0 victoire, 1 podium, 0 pole)
2018 : 15ème avec 29 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2017 : 21ème avec aucun point (0 victoire, 0 podium, 0 pole)

Site : www.pierregasly.com



En quittant Toro Rosso pour Red Bull, la saison dernière, Pierre Gasly n'aurait jamais cru vivre ses plus grandes émotions et surtout son premier podium en Formule 1 au volant d'une… Toro Rosso. S'il avait clairement affirmé vivre un rêve en signant chez Red Bull en 2019, celui-ci a rapidement viré au cauchemar quand, lors de la trêve estivale, faute de résultats probants, il a été décidé de le remplacer par Alexander Albon. Et alors que beaucoup auraient sûrement baissé les bras, le Français a su faire preuve d'une force de caractère impressionnante pour refaire parler de lui avec Toro Rosso. Se permettant même le luxe de devancer régulièrement sur la piste… Albon. Il ne fait aucun doute que Pierre Gasly a retrouvé le sourire et l'envie de se dépasser chez Toro Rosso. Pour cette nouvelle saison, il faudra déjà s'habituer à voir le Français sous de nouvelles couleurs. Ciao Toro Rosso, hello AlphaTauri. C'est désormais au volant d'une voiture bleue et blanche que le Français tentera d'apporter le meilleur résultat possible sur la piste.

"Continuer sur la lancée"

Après avoir vécu sa meilleure saison, Pierre Gasly veut maintenant continuer sa progression. Dorénavant sûr de sa voiture et de son pilotage, le Français donne déjà rendez-vous pour les prochaines courses. *"La Scuderia AlphaTauri est un projet fantastique, une nouvelle aventure. Il y a certainement la fin de l'histoire de Toro Rosso, qui est assez émouvante pour moi car ils m'ont donné ma première opportunité en Formule 1. Mais il y a un nouveau chapitre à venir avec la Scuderia AlphaTauri. J'aime aussi la mode, donc pour moi, c'est génial de combiner une marque de mode avec la Formule 1. C'est une grande aventure qui commence maintenant et je suis vraiment excité de commencer correctement sur la bonne voie et d'amener la marque à un*



autre niveau." Le Français ne manque pas d'ambition. Pour lui, il ne fait aucun doute qu'il peut poursuivre sur l'élan de l'année 2019. *"Nous avons très bien terminé la saison, avec plusieurs bonnes courses, un podium au Brésil, il faut continuer sur cette lancée. L'objectif est de reproduire ce type de performance autant de fois que possible. On va essayer de le faire dès cette année."* Avant de rajouter que son esprit de compétiteur est toujours resté le même. *"Je veux marquer des points, je veux être constant et je veux être rapide tout au long de l'année. Mais, objectivement, je n'ai pas suffisamment d'informations pour savoir si nous allons nous battre pour le top 5, 8, 12, ou 15. Ce qui est sûr, c'est que l'an dernier, nous avons fini sixièmes du championnat des constructeurs, et l'écurie voudra faire mieux et tenter d'obtenir cette cinquième place. Nous nous battrons pour cela. D'un point de vue personnel, bien sûr, je veux être meilleur que l'an dernier. Je veux simplement continuer sur la lancée des dernières courses avec Toro Rosso, avec le podium au Brésil, et être régulier, essayer de commettre moins d'erreurs et être simplement plus fort dans l'ensemble."* A 24 ans, le Normand ne sera plus considéré comme un jeune débutant. Bien au contraire. Après ses performances de fin de saison dernière, il sera attendu au tournant par la concurrence, mais également chez Red Bull. Sous contrat jusqu'à la fin de l'année, Pierre Gasly sait que son avenir en Formule 1 passera d'abord par des exploits au volant de son AlphaTauri en 2020. *"Vous savez, chez Red Bull, on a la pression en permanence, donc ça n'augmente pas vraiment. Je sais ce que je dois faire, et il est clair dans mon esprit que c'est la seule chose sur laquelle je me concentre. Je pense savoir à quoi ressemble l'avenir. Bien sûr, il faut toujours être performant. J'ai l'esprit de compétition et je veux être rapide, et si je fais ça, c'est pour être compétitif et aussi pour jouer les victoires et les titres à l'avenir. Donc non, je pense simplement qu'il est important pour moi d'être à mon meilleur niveau et de pouvoir le montrer. Mais j'ai bon espoir d'avoir le nécessaire pour ce faire avec AlphaTauri."* Imaginer Pierre Gasly sur un podium peut paraître présomptueux. Mais le Normand a prouvé l'an passé qu'il était capable de grandes prouesses. Sans pression, il est même l'un des pilotes les plus rapides du plateau.

A croire que plus la difficulté est grande et plus le dépassement de soi est présent pour le numéro 10. Au point de rêver de Marseillaise en 2020 pour Gasly ? Pourquoi pas !

E.M.

4

C'est le nombre d'années entre le podium de Pierre Gasly et celui de Romain Grosjean, au Grand Prix de Belgique en 2005. Si ce dernier avait terminé 3ème, Gasly a terminé 2ème derrière Max Verstappen au Grand Prix du Brésil 2019, mais surtout devant Lewis Hamilton. Personne n'oubliera d'ailleurs l'image du dernier virage, Gasly résistant au retour de la Mercedes.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Pierre Gasly est devenu le plus jeune pilote français à accrocher une place sur un podium de F1 à 23 ans, 9 mois et 10 jours. Il détrône Jean Alesi qui avait réussi cet exploit à 25 ans, au Grand Prix des Etats-Unis en 1990, sur le circuit urbain de Phoenix.

SES PLUS

- Il n'a pas de pression chez AlphaTauri qui compte sur lui pour progresser.
- Son retour au premier plan avec des résultats impressionnants.
- Daniil Kvyat ne devrait pas lui faire de l'ombre.

SES MOINS

- Son échec chez Red Bull pourrait ne pas lui permettre de retrouver une voiture de top niveau dans les années à venir.
- AlphaTauri aura du mal à lui permettre de rêver à la victoire sur un Grand Prix cette saison.
- La comparaison avec Alexander Albon qui devrait être omniprésente tout au long des courses.

A la roulette russe…

Le Russe de la Scuderia AlphaTauri joue très gros en 2020, lui qui a connu pas mal de hauts et de bas dans sa carrière, mais qui a su aussi les surmonter.

DANIIL KVYAT

N°26

Russe
Né le 26 avril 1994 à Oufa (Russie)
1m83, 68 kg



Ecuries F1 :
2020 : AlphaTauri
2019 : Toro Rosso
2017 : Toro Rosso
2016 : Red Bull, Toro Rosso
2015 : Red Bull
2014 : Toro Rosso
2013 : Toro Rosso

Nombre de Grands Prix : 93
1er Grand Prix : GP Australie 2014 à Melbourne (9ème)
Nombre de victoires : 0
Nombre de pole : 0
Nombre de podiums : 3
Meilleurs tours en course : 1
Palmarès : Champion Formula Renault 2.0 Alps (2012), champion GP3 Series (2013)

Classement par saison
2019 : 13ème avec 37 points (0 victoire, 1 podium, 0 pole)
2017 : 19ème avec 5 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2016 : 14ème avec 25 points (0 victoire, 1 podium, 0 pole)
2015 : 7ème avec 95 points (0 victoire, 1 podium, 0 pole)
2014 : 15ème avec 8 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)

Site : www.en.kvyat.com



On ne pourra jamais reprocher à Daniil Kvyat de ne pas lutter, de ne pas se battre, de ne pas y croire. Le parcours de ce pilote reste tout de même assez particulier, sinueux et singulier. Il n'y a encore pas si longtemps, ses chances de le revoir un jour dans les paddocks étaient plutôt minces. Le Russe a bien souvent connu les... montagnes russes au cours de ses six saisons passées dans la catégorie reine du sport auto (avec en particulier une rétrogradation de Red Bull chez Toro Rosso en 2016 avec des résultats pour le moins peu convaincants ensuite). Il n'a pas toujours vécu avec sérénité ses périodes troublées. Le très respecté Helmut Marko (76 ans), ancien pilote, décisionnaire redouté dans la galaxie du Taureau, a récemment établi une comparaison intéressante à un moment clé de leur carrière (concernant leur réaction respective) des deux pilotes de chez Toro Rosso (désormais AlphaTauri), Pierre Gasly et Daniil Kvyat, les deux représentants issus du Red Bull Junior Team. Car l'un comme l'autre ont vécu l'expérience malheureuse d'être d'abord promus dans le top Team, avant d'être ensuite rétrogradés en cours de saison dans la plus modeste Toro Rosso : "*Ils ont réagi de manière différente. Kvyat était complètement dévasté alors que Gasly était en colère en se sentant incompris. Daniil n'a pas été capable de se refaire moralement dans un premier temps alors que Pierre a rebondi avec STR en tirant le meilleur parti du matériel mis à sa disposition. Mais, après une année passée dans le simulateur de chez Ferrari, nous avons repris Kvyat car il avait mûri et nous connaissons son niveau*". Si l'on se penche uniquement sur le cas du Russe, sa saison dernière est riche d'enseignements. II apparaissait déjà surprenant de le revoir sur la grille alors qu'il avait été évincé de l'équipe au cours de la saison 2017.

Accumuler les coups d'éclat

Pourtant sans concourir en 2018 (mais en occupant un poste de simulateur chez Ferrari),





Kvyat s'est vu offrir une nouvelle chance de démontrer son potentiel au sein de l'écurie de Faenza lors d'un nouveau passage (en remplacement de Brendon Hartley). Le natif de l'Oural a fini à la 13ème place au classement des pilotes avec 37 points. Il est rentré dix fois dans les points en prouvant qu'il n'avait pas perdu le rythme de la compétition lors de cet intermède. Le 28 juillet, lors du GP d'Allemagne, sous la pluie d'Hockenheim, il a même rendu une copie quasi parfaite. Alors que les favoris ont flanché, lui est monté sur la boîte (3ème) derrière Verstappen et restant même quasiment dans la roue de Vettel jusqu'au bout. Un modèle d'opportunisme ! Il a alors démontré et confirmé qu'il avait sa place sur la grille. Un scénario qu'on pensait pratiquement impossible il y a quinze mois encore. Kvyat a donc joué sa part dans la 6ème place décrochée par Toro Rosso au classement des constructeurs en 2019. Mais il a aussi été largement dépassé au cours de la saison par son équipier Alexander Albon, finalement promu chez Red Bull, et même par Pierre Gasly, lequel avait fait le chemin inverse. Au bout du compte, le nom du Russe n'a jamais été dans les tuyaux de l'écurie Red Bull. Mais il a aussi assez facilement obtenu le sésame pour défendre les couleurs d'AlphaTauri en cette saison 2020. Avec quelles perspectives ? Le chant du cygne pour Kvyat ? Le sportif dictera la donne. Mais, à bientôt 26 ans (le 26 avril prochain), avec 93 Grands Prix disputés, le natif d'Oufa n'aura pas le droit à l'erreur. Si les intentions de Red Bull à son égard restent encore à confirmer, ce pilote est conscient de ce qu'il lui reste à faire : aligner les coups d'éclat. Kvyat a trop souvent connu les étapes heureuses comme malheureuses dans son existence sportive pour se laisser décontenancer désormais par ce contexte, bien que fragile. Lors de la présentation de la nouvelle AlphaTauri, le Russe s'est d'ailleurs montré enjoué : "*C'est un jour très excitant. Pas que pour les fans. On a pu voir les nouvelles couleurs de la monoplace. Cela a été quelque chose de nouveau pour moi. Je ne l'avais jamais vue. Elle est très belle avec une grande part laissée au blanc. J'espère surtout que la voiture soit belle et rapide. On obtiendra rapidement des réponses sur sa fiabilité*". Ce qui devrait naturellement conditionner son futur aussi.

J-M.A.

2

Si Kvyat a marqué les esprits l'an dernier en prenant la 3ème place du GP d'Allemagne, il avait fait de même lors du GP de Chine à Shanghai en 2016 (derrière Nico Rosberg et Vettel). Mais il avait fait encore mieux en 2015 lors du Grand Prix de Hongrie. Sur le Hungaroring, il avait pris la 2ème place derrière Vettel ce 26 juillet.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Juste avant les vacances d'été, la vie de Daniil Kvyat a été chamboulée. Il est devenu père pour la première fois d'une petite fille. Comme un symbole lors du GP d'Allemagne, une course lors de laquelle il a brillé : *"Cela a été une période intéressante. Car vivre avec un bébé est encore nouveau* pour moi" a déclaré l'intéressé.

SES PLUS

- Il a couru avec beaucoup de panache et d'opportunisme l'an dernier lors du Grand Prix d'Allemagne (3ème).
- Kvyat est un pilote qui a mûri en raison des moments difficiles qu'il a pu traverser.
- Il s'est redonné confiance en alignant quelques bons résultats la saison passée en rentrant de nombreuses fois (10) dans les points.

SES MOINS

- En fin de contrat, Kvyat reste sur un siège éjectable. Plusieurs pilotes sont à l'affût si ses résultats ne sont pas à la hauteur.
- Conséquence directe, le Russe, pilote assez émotionnel va conduire avec une certaine pression. Cela pourrait avoir un impact sur son rendement général.
- La saison dernière, lors de ses moments de creux, il a clairement été dominé par son équipier.

La Scuderia en mission !

A l'image de leur présentation phénoménale, les prestigieuses monoplaces rouges veulent frapper un grand coup cette année.



Leclerc/Vettel, l'union sacrée ?

En décembre, Mattia Binotto devant la presse au QG de Maranello, a fait un état des lieux. Avec lucidité. Selon l'aveu du team principal, Ferrari doit "*progresser à 360 degrés*" en 2020, car pour gagner actuellement en Formule 1, "*il faut être parfait*". Avant de plonger dans des explications un peu plus détaillées : "*Nous ne sommes pas face à un seul défi, mais plusieurs comme la performance de notre monoplace, sa fiabilité, la stratégie, les pilotes. Pour 2020, nous visons plus d'appuis aérodynamiques, nous avons changé pas mal de choses au niveau du moteur. Nous pouvons nous montrer plus forts*", a précisé ce même Binotto. Car, en 2019, les statistiques ont été implacables. Lors des essais hivernaux, la Ferrari semblait pourtant la plus rapide. On pensait alors qu'elle aurait un net avantage sur ses concurrentes. Il y a quand même eu du mieux lors de la deuxième partie de saison, mais trop de retard accumulé lors de la première a rendu un verdict sans appel. Ferrari a fini 2ème au classement des constructeurs derrière Mercedes à 235 points avec des pilotes, loin d'être en harmonie, classés 4ème (Leclerc) et 5ème (Vettel). Mais la flamme est toujours là.

◆ SES 5 DERNIÈRES SAISONS ◆

Victoires	Pole positions	Classement constructeurs
2019 : 3	2019 : 9	2019 : 2ème avec 504 points
2018 : 6	2018 : 6	2018 : 2ème avec 571 points
2017 : 5	2017 : 5	2017 : 2ème avec 522 points
2016 : 0	2016 : 0	2016 : 3ème avec 398 points
2015 : 3	2015 : 1	2015 : 2ème avec 428 points

"S'ils venaient à bien travailler sur leur fébrilité interne, on peut tout à fait imaginer qu'ils soient champions du monde"

"Ils voient les choses en grand. C'est une immense écurie. C'est la réflexion que je me suis faite en regardant leur présentation. Elle a été à la hauteur des attentes de toute une nation, de tout un pays. Bien plus que la France avec Renault. Ferrari pour les Italiens fait partie de leur patrimoine. Elle fait partie intégrante de l'histoire de ce pays. Cela dépasse le cadre du sport automobile. Cela génère des conséquences plus importantes pour l'écurie donc avec davantage de pression. Ils ont aussi beaucoup de moyens. Pour l'instant, ils n'ont pas encore pu exploiter leur potentiel de manière fiable comme a pu le faire Mercedes. Ils ont commis aussi certaines erreurs. Ce n'est pas parce qu'on est quadruple champion du monde (Sebastian Vettel) qu'on n'en commet pas. Bref, il y a toujours cela en plus chez Ferrari avec cette pression politique et donc nationale qui impose beaucoup de charges sur les épaules de beaucoup de monde. C'est peut-être cela finalement qui est le plus dur à gérer pour eux que la performance intrinsèque de la voiture" analyse Margot Laffite (Canal+). Le titre constructeurs fuit l'illustre écurie rouge depuis 2008. Une éternité ! Faut-il y croire en 2020 ? "*Oui, oui* répond Margot Laffite. *Quand on voit leur saison 2019, cela ne se joue finalement pas à autant de choses que cela. C'est peut-être idiot de prétendre cela car c'est ce qui arrive souvent dans ce sport. Mais ils ont été au meilleur niveau pendant de nombreuses années. C'est un rang*

SES PLUS

- La montée en puissance de Charles Leclerc.
- Ferrari dispose de moyens colossaux.
- Avec un Vettel qui doit retrouver son niveau, Ferrari pourrait avoir un duo de pilotes déchaînés.

SES MOINS

- Mercedes est d'une régularité sans faille ce qui fait que cette écurie est encore au-dessus de Ferrari jusqu'à présent.
- La pression autour de Ferrari existe nulle part ailleurs. On s'attend perpétuellement à ce qu'elle s'impose. L'échec est mal vécu. La gagne est presque une mission nationale.
- Les erreurs commises l'an passé ont marqué les esprits et en particulier celles entre son duo de pilotes.



Pour reconquérir un titre qui la fuit depuis 2008, Ferrari ne peut plus se permettre d'accumuler les erreurs.

qu'ils peuvent atteindre. Ils en ont le potentiel, les moyens, la voiture, les pilotes, l'ingénierie, le moteur et le pays. De ce point-là, tout est possible et réalisable. Pour le coup, on peut donner du crédit à leurs ambitions. S'ils venaient à bien travailler sur leur fébrilité interne, on peut tout à fait imaginer qu'ils soient champions du monde. Tout en sachant que Charles Leclerc aura une année de plus en F1, une année de plus chez Ferrari". Pour que la Ferrari redevienne championne du monde, il faudrait que les planètes soient parfaitement alignées. Mais aussi que certaines bévues ne soient plus à l'ordre du jour : fiabilité, stratégie, gestion des pilotes, erreurs des pilotes eux-mêmes, ou encore les erreurs faites lors des arrêts au stand. Sans oublier la gestion de la rivalité entre Leclerc et Vettel. Si tous ces points sont résolus, alors oui Ferrari se retrouvera sur le toit du monde. L'histoire pourrait être belle pour cette mythique écurie qui fêtera son 1000ème Grand Prix en F1 au Castellet !

Jean-Marc Azzola

SCUDERIA FERRARI MISSION WINNOW

Siège : Maranello (Italie)
Président : John Elkann
Directeur : Mattia Binotto
Directeur technique : Laurent Mekies
Pilotes : Sebastian Vettel et Charles Leclerc
Pilotes d'essais et de réserve : Pascal Wehrlein, Brendon Hartley, Antonio Fuoco, Davide Rigon
Châssis : SF 1000
Moteur : Ferrari 065
Nombre de Grands Prix disputés : 991
Nombre de saisons en F1 : 70
Nombre de victoires en F1 : 238
Nombre de poles : 228
Nombre de podiums : 770
Meilleurs tours en course : 254
Nombre de titres de constructeurs : 16 (1961, 1964, 1975, 1976, 1977, 1979, 1982, 1983, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2007, 2008)
Nombre de titres de pilotes : 15. Michael Schumacher (2000, 2001, 2002, 2003, 2004), Kimi Raïkkönen (2007), Jodi Scheckter (1979), Niki Lauda (1975, 1977), John Surtees (1964), Phil Hill (1961), Mike Hawthorn (1958), Juan Manuel Fangio (1956), Alberto Ascari (1952, 1953)
Budget : 360 M€ environ
Site: www.ferrari.com

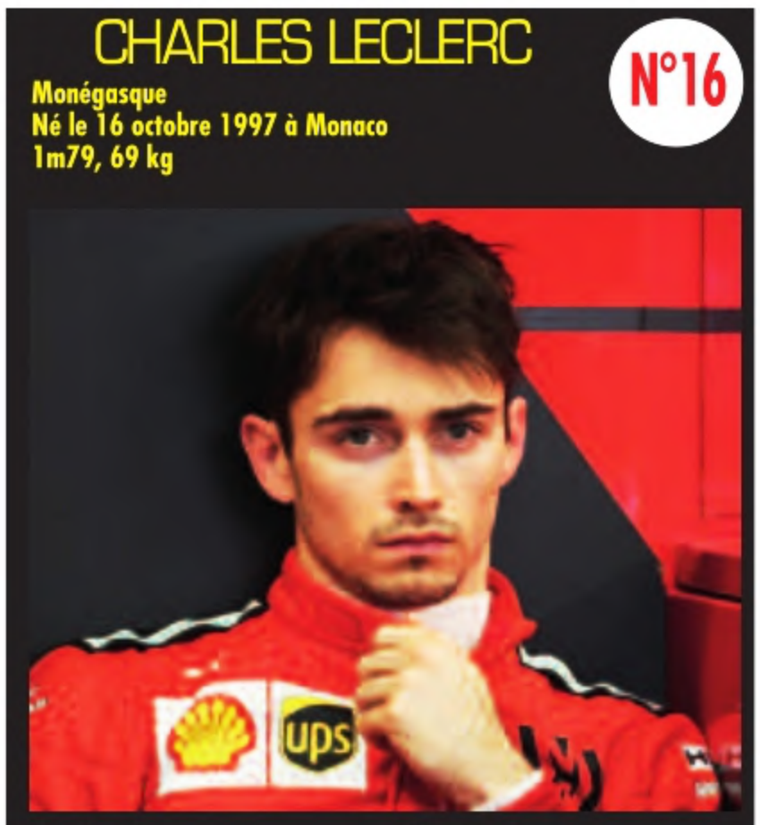
Ferrari Academy, que de talents !


© Twitter Arthur Leclerc

C'est vraiment l'embouteillage au sein de la Ferrari Driver Academy. Les talents prometteurs ne manquent pas. Ils sont vus comme de crédibles candidats pour un baquet en F1 dans un avenir proche. **Antonio Giovinazzi**, actuellement chez Alfa Romeo, reste un pilote appartenant au giron de la Scuderia. Au sein de cette Driver Academy, le nom du fils Schumacher, est celui qui est le plus médiatisé. L'an dernier, Mick a connu une saison assez moyenne en F2 (12ème). Mais dès qu'il passera la vitesse supérieure, toute l'attention sera tournée vers lui. **Robert Shwartzman** est à l'heure actuelle le plus prometteur de la filière. Le Russe a remporté le championnat de F3 relevé avec l'écurie Prema. Son association avec le fils Schumacher risque de faire des étincelles en 2020 chez Prema. En début d'année, **Arthur Leclerc** *(en photo),* le frère de Charles, a été annoncé dans la filière. Il s'est classé 3ème du dernier championnat ADAC de Formule 4. D'autres noms comme celui de **Marcus Amstrong** (2ème du championnat de F3), **Callum Ilot** (3ème du GP3 en 2018), **Giuliano Alesi** (le fils de Jean), **Enzo Fittipaldi (**le petit-fils d'Emerson**)** sont à suivre. **Dino Beganovic** est le dernier signé par la Scuderia. Le Suédois a fini 2ème en WSK Euro Series en 2019. Il va courir en F4 Adac cette année avec Prema.

No limits ce Leclerc !!!

Après une magnifique saison 2019, on attend du Monégasque qu'il en réalise une nouvelle à la hauteur des fortes attentes placées en lui.



Ecuries F1 :
2020 : Ferrari
2019 : Ferrari
2018 : Alfa Romeo Sauber

Nombre de Grands Prix : 42
1er Grand Prix : Australie à Melbourne, le 25 mars 2018 (13ème)
Nombre de victoires : 2
Nombre de pole : 7
Nombre de podiums : 10
Meilleurs tours en course : 4
Palmarès : Champion de GP3 (2016), champion de Formule 2 (2017)

Classement par saison :
2019 : 4ème avec 264 points (2 victoires, 10 podiums, 7 poles)
2018 : 13ème avec 39 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)

Site : www.charlesleclerc.com



Avant que l'année civile 2020 ne débute, 2019 s'est magnifiquement conclue pour Charles Leclerc. Et cette fois en dehors des pistes sur lesquelles il a souvent brillé ces derniers mois. Le Monégasque de 22 ans a prolongé pour deux années supplémentaires avec Ferrari. Le talentueux pilote est désormais lié à la prestigieuse écurie italienne jusqu'en 2024. "*Je suis si reconnaissant de courir pour une telle équipe. J'ai appris tellement de ma première année avec cette équipe. C'est un véritable point de départ pour construire une relation forte pour les années à venir*". La célèbre écurie transalpine a voulu verrouiller son prodige forcément très convoité, lequel représente le futur de la Formule 1. Quelle belle histoire Charles Leclerc est en train d'écrire. Le Monégasque incarne un modèle de réussite lui qui est un pur produit de la Ferrari Driver Académie depuis novembre 2016. Le conserver à Maranello constitue quand même un prix plus que conséquent puisqu'on évoquerait une revalorisation salariale importante à son endroit (on parlerait de neuf millions de dollars par an, soit un salaire triplé !). Pour l'intéressé, cette reconduction est un rêve : "*C'est évidemment formidable de savoir que je vais rouler pour Ferrari pendant des années de plus. Cela me donne évidemment beaucoup confiance. Cela ne veut pas dire évidemment que les courses ne comptent pas, car nous allons devoir travailler très dur. Je ne pense pas que cela nous donne une certitude sur les résultats. Mais il est intéressant pour moi et pour l'équipe de travailler sur un contrat aussi long, et de construire une relation solide, qui espérons-le, apportera beaucoup de succès*". Pareille issue positive n'aurait pas été envisageable sans une saison passée aussi aboutie. Charles Leclerc a fini 4ème avec 24 points d'avance sur son équipier Sebastian Vettel, quadruple champion du monde, avec 2 victoires, 4 meilleurs tours et 7 poles. En 42 Grands Prix disputés depuis le début de sa carrière, le Monégasque a déjà passé 246 tours en tête.

Un salaire multiplié par trois

Le pilote se sait attendu en 2020 : "*Cette année sera différente. Maintenant je connais très*





bien l'équipe même si j'ai grandi dans l'Académie Ferrari. J'ai dû apprendre toutes les procédures et la monoplace dans son ensemble. Je connais un peu mieux la F1. Cela ne veut pas dire que ce sera plus facile. Les attentes sont très élevées. J'espère que cette année sera positive. L'objectif est de travailler le plus dur possible. Les résultats viendront si nous travaillons bien en équipe. Je vais donner mon maximum. J'ai beaucoup bossé pendant la pause hivernale. J'espère vraiment que cela sera une bonne année pour nous. Je me suis fixé une éthique de travail." Lors du traditionnel repas de Noël organisé par Ferrari, le pilote s'était laissé aller à quelques confessions sans pouvoir cacher sa grande ambition : "*Déjà, je n'avais jamais pensé un seul instant que je réaliserais une telle saison avec Ferrari. C'était plus positif que je ne l'attendais avec sept poles et deux victoires. C'est super ! Remporter mon premier Grand Prix, je ne vais pas mentir, je l'espérais, oui. Mais signer sept poles non vraiment pas ! Quant à 2020 je veux remporter le titre des constructeurs pour Ferrari avec Seb, mais je veux aussi me battre contre Seb pour le titre pilotes. Cela signifiera que nous aurons enfin la voiture pour gagner partout. Notre relation est bien meilleure que ce que les gens peuvent bien penser. Seb est un grand champion avec beaucoup d'expérience. L'avoir face à moi chez Ferrari est autant un challenge qu'une opportunité*". De sacrés combats en perspective.

21

Vainqueur à Spa le 1er septembre dernier de son premier Grand Prix en carrière, Charles Leclerc est à 21 ans, 10 mois et 16 jours le plus jeune pilote de l'histoire de Ferrari à s'imposer en F1.

J-M.A.

LE SAVIEZ-VOUS ?

La victoire à Monza de Charles Leclerc, le 8 septembre dernier, a marqué un des grands moments de la saison 2019. Le pilote a avoué être monté dans un taxi fan de F1, mais qui ne l'a absolument pas reconnu le dimanche soir après son succès : "J'ai pris un taxi après la course, le chauffeur ne m'a pas bien vu et il m'a demandé : "Es-tu allé voir le Grand Prix aujourd'hui ?" J'ai dit : "Oui, oui, c'était très beau." Le chauffeur lui a alors répondu : "Le jeune homme est vraiment fort". Réponse de Leclerc : "J'ai dit : "Je suis content que tu dises ça." A la fin, je lui ai dit qui j'étais et que j'étais ce jeune homme qu'il disait très fort".

SES PLUS

- Sa prolongation de contrat prouve qu'on lui fait énormément confiance chez Ferrari. Le Monégasque va pouvoir courir l'esprit libéré.
- Sa saison passée se dispense de tout commentaire. Elle a été de très bonne facture.
- C'est un garçon qui s'est au fil du temps renforcé sur le plan psychologique. Son mental est devenu sa force.

SES MOINS

- Cela risque d'être une saison bien plus compliquée à gérer pour lui sur le plan émotionnel. Certes, il est fort dans la tête, mais on l'attend davantage ce qui rend les choses plus compliquées.
- Sa soif de vaincre à tout prix peut parfois lui faire défaut. Elle lui a déjà joué des tours...
- Même s'il est sur la montante et aussi brillant soit-il, il n'a pas encore le vécu d'un Hamilton ou même de son équipier Vettel.

Touché, mais pas coulé

Mis à mal par l'émergence de son jeune équipier Charles Leclerc, l'Allemand doit se reprendre. Sinon…

SEBASTIAN VETTEL

N°5

Allemand
Né le 3 juillet 1987 à Heppenheim (Allemagne)
1m76, 62 kg



Ecuries F1 :
2020 : Ferrari
2019 : Ferrari
2018 : Ferrari
2017 : Ferrari
2016 : Ferrari
2015 : Ferrari
2014 : Red Bull
2013 : Red Bull
2012 : Red Bull
2011 : Red Bull
2012 : Red Bull
2011 : Red Bull
2010 : Red Bull
2009 : Red Bull
2008 : Toro Rosso
2007 : Toro Rosso

Nombre de Grands Prix : 240
1er Grand Prix : GP des Etats-Unis à Indianapolis, le 17 juin 2007 (8ème)
Nombre de victoires : 53
Nombre de pole : 57
Nombre de podiums : 120
Meilleurs tours en course : 38
Palmarès : Champion Formule BMW (2004), champion du monde F1 (2010, 2011, 2012, 2013)

Classement par saison :
2019 : 5ème avec 240 points (1 victoire , 9 podiums, 2 poles)
2018 : 2ème avec 320 points (5 victoires, 12 podiums, 5 poles)
2017 : 2ème avec 317 points (5 victoires, 13 podiums, 4 poles)
2016 : 4ème avec 212 points (0 victoire, 7 podiums, 0 pole)
2015 : 3ème avec 278 points (3 victoires, 13 podiums, 1 pole)
2014 : 5ème avec 167 points (0 victoire, 4 podiums, 0 pole)
2013 : 1er avec 397 points (13 victoires, 16 podiums, 9 poles)
2012 : 1er avec 281 points (5 victoires, 10 podiums, 6 poles)
2011 : 1er avec 392 points (11 victoires, 17 podiums, 15 poles)
2010 : 1er avec 256 points (5 victoires, 10 podiums, 10 poles)
2009 : 2ème avec 84 points (4 victoires, 8 podiums, 4 poles)
2008 : 8ème avec 35 points (1 victoire, 1 podium, 1 pole)
2007 : 14ème avec 6 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)

Site : www.sebastianvettel.de



Le quadruple champion du monde a vacillé l'an dernier. Mais il n'est pas encore tombé définitivement. Par contre, il a fini à une décevante 5ème place. A 24 points de l'impétueux Charles Leclerc. Si, le 22 septembre 2019, Sebastian Vettel s'est effectivement imposé lors du Grand Prix de Singapour (devant Charles Leclerc) plus d'un an après sa dernière victoire en GP (à Spa en août 2018), cela n'a pas été suffisant pour embellir sa saison. Surtout pour un champion de son standing. Il a surtout été victime de ses démons intérieurs et s'est rendu coupable d'erreurs qui lui ont coûté cher. L'Allemand avait déjà connu une saison 2018 assez maussade. Il avait malgré tout été confirmé dans un rôle de leader. Mais alors que Kimi Räikkönen ne l'avait jamais vraiment inquiété, le contexte a été différent avec l'intronisation du jeune Charles Leclerc. L'ambitieux monégasque l'a poussé dans ses retranchements. Au-delà de certaines erreurs que l'Allemand a pu commettre, c'est surtout sa passivité qui a posé question vis-à-vis de la situation interne. On ne reviendra pas en longueur sur le fameux accrochage lors du GP du Brésil qu'il a eu avec son équipier et dont il n'a pas été l'unique responsable.

120

Depuis le début de sa carrière en F1, Sebastian Vettel est monté 120 fois sur la boîte (la dernière fois 2ème du GP du Mexique). L'Allemand est le 3ème de l'histoire à en avoir fait autant après Michael Schumacher (155) et Lewis Hamilton (151 série en cours).

"Il devra quitter sa zone de confort"

Mais curieusement (et comme un symbole), c'est lors de la fin de saison alors que la hiérarchie avait clairement basculé, que Sebastian Vettel s'est davantage rebiffé. Au vu de la magnifique saison réalisée par Charles Leclerc pleine de panache, on imagine mal le Monégasque dans la peau d'un n°2 en cette saison 2020. Avec une récente prolongation de contrat (jusqu'en 2024) assortie d'une forte revalorisation salariale, preuve en est du crédit qu'on lui accorde chez Ferrari. Gerhard Berger, l'ancien éminent pilote de la Scuderia (3ème en 1988 et 1994), ne sait toujours pas ce que fera Sebastian Vettel en 2021, alors que l'opposition de Charles Leclerc se fait de plus en plus intense. "*Nous ne savons pas si c'est une année décisive à titre personnel pour lui. Fera-t-il sa dernière année pour ensuite se retirer ? Veut-il battre Leclerc ? Leclerc est difficile à battre. Mais c'est toujours le cas quand vous pilotez pour Ferrari, Mercedes ou Red Bull. Dans les équipes de pointe, il y a toujours deux mâles alpha qui se battent pour qu'il n'en reste qu'un (sic). On ne peut pas y échapper. Durant le dernier tiers de la saison, Vettel a démontré qu'il pouvait battre Leclerc. Ce dernier a cependant son futur devant lui et Vettel est en fin de carrière. Mais il*



a bien plus d'expérience aussi. Il a été champion du monde quatre fois. Il est chez Ferrari depuis plusieurs années. Ce sera intéressant, mais je n'ose pas en prédire l'issue". Finalement, tous ces signes ne sont pas très positifs pour le natif d'Heppenheim. Confirmés par un certain Helmut Marko, un homme qui le connaît bien pour l'avoir attiré chez Toro Rosso puis promu chez Red Bull : "*Si Vettel veut continuer à avoir un contrat bien payé dans une équipe compétitive, il doit connaître une très bonne saison cette année. Charles Leclerc a fait en sorte que Sebastian perde son statut de numéro un. Mais il est et reste un quadruple champion du monde. Cela ne sera pas aussi facile pour lui (chez Ferrari) qu'avec nous (chez Red Bull) car sa voiture n'est pas dominatrice. Il devra quitter sa zone de confort"*. Nico Rosberg n'est pas tant étonné que cela de la situation vécue par son compatriote. Le champion du monde 2016 estime que le début d'exercice sera crucial : *"Ce n'est pas facile pour Sebastian car c'est Leclerc qui a obtenu l'engagement fort de l'équipe. Mais il y a aussi une raison à cela. Sebastian n'a pas connu de saisons optimales ces dernières années. Ce qu'il doit faire maintenant, c'est regagner la confiance de son équipe à 100%, surtout dans les premières courses. Il est vraiment important qu'il soit performant"*. Sebastian Vettel a confié qu'il se sentait capable de hausser son niveau de performance par rapport à 2019. *"J'ai appris pas mal de choses par rapport à la saison passée. Cela me rendra encore meilleur en 2020. Ma première envie sera surtout de me prouver à moi-même que je suis toujours compétitif. Je me rends compte aussi qu'en prenant le volant de la SF 1000 un vrai pas en avant a été fait"*. Si Charles Leclerc est désormais le pilote avec le plus long contrat sur la grille, et que dans le même temps Sebastian Vettel puisse continuer sa route chez Ferrari alors que l'ombre Lewis Hamilton se fait de plus en plus présente, l'Allemand sait plus que jamais ce qu'il lui reste à faire.

J-M.A.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Sebastian Vettel a répondu à la rumeur selon laquelle il pourrait quitter la F1 d'ici la saison 2021. Répondant sur le ton de la plaisanterie, il avait affirmé qu'il pourrait tirer sa révérence si les règles introduites en 2021 ne lui convenaient pas. Depuis, la rumeur n'a cessé d'enfler. Lors du week-end du GP à Singapour, le quadruple champion du monde allemand a tenu à clarifier les choses : *"Je ne sais vraiment pas d'où proviennent ces rumeurs. Je pense qu'elles sont venues de ma propre blague sur les règles de 2021. En mars (à Bahrein en 2019) j'ai dit : "S'ils devaient changer de manière insensée (les règles) je pourrais abandonner. C'était une blague. Ils en ont fait un roman (les médias). Tout est très clair. J'ai un contrat pour 2020. Je ne vois aucune raison de partir. J'adore la course et je n'ai pas encore atteint mon objectif : gagner avec Ferrari. Après, je ne sais pas ce qui peut arriver"*. Le message est passé.

SES PLUS

- Son CV plaide en sa faveur. Vettel est quadruple champion du monde.
- Il sait qu'il doit impérativement réagir. Ce supplément d'âme devrait être salvateur.
- Il est très enthousiaste à l'idée de conduire la SF1000.

SES MOINS

- Vettel sait que son avenir dépend aussi beaucoup de la saison qu'il va effectuer.
- Il a tout de même été dominé par Leclerc l'an dernier et a perdu son statut de pilote n°1 absolu.
- Il n'est plus le même pilote qu'en 2013 par exemple.

HAAS Haas F1 Team

Attention à la marche arrière…

L'écurie américaine a vécu une saison précédente particulièrement compliquée. Au point qu'on peut s'interroger sur son avenir en F1…



L'écurie américaine doit rebondir après un exercice raté.

Dire que Haas F1 Team a effectué une saison très décevante l'an dernier relève de l'euphémisme. 28 points au compteur et pas un de plus. Et une 9ème place, en queue de peloton, au classement des constructeurs. Seule la Williams, en perdition, a fait pire. Le développement de la monoplace a été manqué et techniquement on n'a jamais trouvé la bonne carburation, et ce surtout dans la régularité. Les mises à jour apportées n'ont pas empêché l'écurie américaine de reculer irrémédiablement dans la hiérarchie : *"C'est très compliqué pour cette écurie,* note Margot Laffite (Canal+). *Ils ont vraiment pêché par manque de régularité. La monoplace a bien réagi sur certains circuits, mais beaucoup moins sur d'autres. Pour ne pas dire très mal... Ils se sont beaucoup cherchés l'an dernier. On peut même dire qu'ils ont été à côté de la plaque. Nul doute qu'ils vont essayer de mettre sur pied quelque chose de bien plus consistant. Ils ont besoin d'avoir les reins plus solides concernant les réglages de la voiture et même pour leurs pilotes. Ils ont préféré conserver leur duo. Ils ont voulu miser sur leur expérience respective. Ils ne peuvent plus se montrer fébriles comme cela en revenant sur des réglages de début de saison. Aucune écurie ne procède ainsi de nos jours. A coup sûr ils auront travaillé sur tous ces points. Si c'est le cas, ils seront plus réguliers. Cela permettra à Magnussen et Grosjean de connaître aussi une saison plus consistante. C'est curieux chez eux de noter à quel point ils ont fait comme un retour en arrière. Pourtant, à leurs débuts, ils alignaient des résultats assez intéressants. Cela s'était vérifié dès leur premier Grand Prix en Formule 1 (GP d'Australie en 2016). C'est dommage. Ils arrivaient avec un œil nouveau qui me séduisait. Ils apportaient leur regard américain avec leur expérience du sport automobile et pas seulement celui de la F1. On était en attente de voir comment ils allaient s'adapter. Je suis assez étonnée car ils ont pourtant du potentiel. Ils ne veulent pas faire pire cette année avec un tel écart de niveau sur une saison d'une course à l'autre".*

◆ SES 4 SAISONS EN F1 ◆

Victoires	Pole positions	Classement constructeurs
2019 : 0	2019 : 0	2019 : 9ème avec 28 points
2018 : 0	2018 : 0	2018 : 5ème avec 93 points
2017 : 0	2017 : 0	2017 : 8ème avec 47 points
2016 : 0	2016 : 0	2016 : 8ème avec 29 points

Quand cette écurie a pris part à son premier Grand Prix en Australie en 2016 donc, les espoirs et les attentes étaient effectivement grandes. Mais cette ultime saison a révélé de sérieuses faiblesses dans bon nombre de départements au sein de cette écurie. Gene Haas a analysé les choses avec lucidité en cours de saison passée, remettant même en cause déjà l'existence de l'écurie dans un avenir proche…

> ***"Ils se sont beaucoup cherchés l'an dernier"***

"*Si la charge financière devient trop lourde, nous devons simplement cesser d'exister. En ce qui concerne 2021, cela n'a pas d'importance de savoir à quoi ils pensent de nouveau pour la F1, mais plutôt combien cela va-t-il nous coûter. Chaque fois qu'ils effectuent un changement cela nous fait dépenser 20, 30, 40 millions de plus sur le budget. Ils disent qu'ils veulent réduire les dépenses des écuries et en même temps ils cherchent à faire des changements en permanence. Nous voulons aller vers la réintroduction des ravitaillements, faisons quelque chose de plus rationnel*". L'expertise faite par Gunther Steiner récemment a été sans appel. Selon ses propos, la dernière saison médiocre a été la résultante de la réussite vécue en 2018. Et le Team Principal de Haas d'affirmer : "*Nous avons été aveuglés par les résultats de 2018 (5ème au classement des constructeurs, Ndlr). Comment aurions-nous*

SES PLUS

- Loin d'être à son meilleur en 2019, cette écurie ne peut que faire mieux cette année. Elle devra remettre les compteurs à zéro.
- Que ce soit Kevin Magnussen ou Romain Grosjean, ils ont déjà réussi quelques coups d'éclat dans leur carrière. Ils sont capables de les répéter si leur monoplace fonctionne.
- On suppose que cette écurie aura su tirer les leçons de sa mauvaise saison précédente.

SES MOINS

- Haas a vraiment dégringolé au classement des constructeurs ne trouvant pas la bonne carburation et la solution aux problèmes posés.
- Après une saison 2018 de bonne facture, cette écurie s'est peut-être un peu trop endormie sur ses lauriers.
- La menace de Gene Haas de quitter la F1 n'est pas bon signe…

Gene Haas est prêt à lâcher la F1 si les coûts continuent d'augmenter.

pu dire que cela n'allait pas bien ? Avec le recul, c'est facile de dire que nous aurions dû agir autrement. Et en effet j'aurais dû dire : "Les gars, nous devons faire une réunion, il y a quelque chose qui ne colle pas. Mais nous avons décidé de faire confiance aux résultats plutôt qu'aux données et aux pilotes". L'écurie Haas s'est singularisée de manière très négative l'an dernier. Elle a pu être terriblement compétitive sur un tour et si souvent à la dérive en course. Une inconstance qu'il faudra impérativement gommer. Et si Gene Haas a pu se servir de la vitrine de la F1 pour promouvoir ses machines outils "Haas Automation", il n'hésitera pas à quitter ce monde si les coûts deviennent trop onéreux. Les résultats à venir ont par conséquent d'autant plus d'importance.

Jean-Marc Azzola

HAAS F1 TEAM

Siège : Kannapolis et Banbury
Président : Gene Haas
Team principal : Gunther Steiner
Pilotes : Romain Grosjean et Kevin Magnussen
Pilote de réserve : Pietro Fittipaldi
Châssis : VF-20
Moteur : Ferrari V6 turbo
Nombre de Grands Prix disputés : 83
Nombre de saisons en F1 : 4
Nombre de victoires en F1 : 0
Nombre de pole : 0
Nombre de podiums : 0
Meilleurs tours en course : 2
Nombre de titres de constructeurs : 0
Nombre de titres de pilotes : 0
Budget : 115 millions d'euros environ
Site : www.haasf1team.com

Fallait-il reconduire le même duo de pilotes ?



Si l'on regarde le classement précédent, Kevin Magnussen (16ème avec 20 points) et encore moins Romain Grosjean (18ème avec 8 points) n'ont été influents. Ils ont même constitué la traduction parfaite des difficultés endurées et la fébrilité de cette écurie. Et, pour ne rien arranger, ils ont éparpillé du carbone en piste... quand ils ne se rentraient pas dedans. A n'en point douter, ce sont deux pilotes expérimentés, capables de faire beaucoup mieux. On aurait pu en interne chambouler ce duo et essayer de repartir avec de nouveaux pilotes. Haas a préféré miser sur la stabilité et non se lancer dans une révolution interne. Au sein de l'écurie américaine il y a déjà assez de chantiers pour ne pas s'en rajouter d'autres... Toujours est-il que les deux pilotes 2020 seraient bien inspirés de redresser la barre. Non seulement pour le futur de leur écurie, mais aussi pour le leur. S'ils connaissaient l'un comme l'autre une nouvelle désillusion, leur propre avenir en F1 pourrait susciter pas mal d'interrogations.

Encore un as dans sa manche ?

A bientôt 34 ans (il les fêtera le 17 avril), le Français a connu deux saisons compliquées, surtout la dernière. Le pilote Haas doit absolument rebondir.

ROMAIN GROSJEAN

N°8

Français
Né le 17 avril 1986 à Genève (Suisse)
1m80, 71 kg



Ecuries F1 :
2020 : Haas
2019 : Haas
2018 : Haas
2017 : Haas
2016 : Haas
2015 : Lotus
2014 : Lotus
2013 : Lotus
2012 : Lotus
2009 : Renault

Nombre de Grands Prix : 164
1er Grand Prix : GP d'Europe, le 23 août 2009 à Valence (15ème)
Nombre de victoires : 0
Nombre de pole : 0
Nombre de podiums : 10
Meilleurs tours en course : 1
Palmarès : Champion de Suisse Formula Renault 1.6 (2003), champion de France Formula Renault 2.0 (2005), champion F3 Euroseries (2007), champion GP2 Asie (2008), champion GP2 (2011)

Classement par saison
2019 : 18ème avec 8 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2018 : 14ème avec 37 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2017 : 13ème avec 28 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2016 : 13ème avec 29 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2015 : 11ème avec 51 points (0 victoire, 1 podium, 0 pole)
2014 : 14ème avec 8 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2013 : 7ème avec 132 points (0 victoire, 6 podiums, 0 pole)
2012 : 8ème avec 96 points (0 victoire, 3 podiums, 0 pole)
2009 : 23ème avec 0 point (0 victoire, 0 podium, 0 pole)

Site : www.romaingrosjean.com



En 2018, Romain Grosjean avait connu une saison ponctuée de hauts et de bas avec Haas (14ème avec 37 points). Celle de l'an dernier a été encore plus compliquée. Le natif de Genève a fini 18ème avec 8 petits points et 7 abandons. Des statistiques qui résument à quel point les ennuis ont été nombreux. Récemment ce dernier a pourtant cherché à relativiser les choses : "*La F1, c'est le pinacle du sport automobile. A chaque fois que vous arrivez au sommet, c'est forcément compliqué. Ce sont les voitures les plus compliquées de la planète et les plus rapides. Et parfois oui cela va trop loin. Mais il s'agit aussi de faire son devoir, de piloter le développement pour l'avenir de ce qui pourra se trouver dans les autres voitures*". Son degré de performance n'est pas sa seule préoccupation. L'ancien pilote Lotus doit essayer de se défaire d'une mauvaise réputation (son départ à Spa avait créé un accident énorme en 2012). Victime souvent par la suite de railleries sur les réseaux sociaux, il doit essayer de se défaire de l'image de poissard qui lui colle à la peau : "*Il n'y a pas grand chose que je puisse faire contre la poisse. J'essaie de garder un regard positif le plus souvent possible. J'ai fait une erreur il y a sept ans (huit). Cela m'a permis d'apprendre et de grandir. Mais ce n'est pas une photo que j'aime voir plus que cela. L'essentiel étant que personne n'ait été blessé*".

> ***"Essayer de faire du mieux que je peux et éviter les erreurs au maximum"***

En ce qui concerne la saison 2020, l'intéressé espère que les mauvais moments sont révolus





et que les jours meilleurs vont arriver. "*La dernière saison a été globalement difficile. Nous avons eu des essais hivernaux très prometteurs et les choses se présentaient bien avant d'arriver en Australie, jusqu'à l'arrêt aux stands, et cet arrêt a été mauvais signe pour toute la saison. Par la suite, nous avons eu un bon rythme jusqu'en qualifications, mais cela devenait plus compliqué en course. Nous n'avons pas eu une voiture assez bonne pour faire de bons points. Nous nous sommes vite tournés vers 2020 pour avoir un meilleur outil*". Le pilote s'est davantage penché sur les objectifs en 2020 sur F1only.fr : "*J'aborde bien cette nouvelle année. L'an dernier, on savait qu'on avait une monoplace difficile, récalcitrante et pas commode à comprendre et surtout qui manquait un peu de développement dans le bon sens. Pour 2020, je pense que l'équipe a bien travaillé. Elle a bien progressé. Mes objectifs personnels seront d'essayer de faire du mieux que je peux et d'éviter les erreurs au maximum. Je pense que l'an dernier je n'en ai pas fait beaucoup en piste, excepté un tête-à-queue dans le pit lane à Silverstone dont je ne suis pas très fier. Mais sinon les erreurs en piste étaient peu présentes. Quand il s'agissait de marquer des points, on était plutôt au rendez-vous. Après, en qualifications, je n'ai pas vécu ma meilleure saison. Je n'avais pas des sensations extraordinaires avec la voiture. J'espère que cela ira mieux en 2020*".

2

Si cela fait des mois que Romain Grosjean traverse une passe difficile, il a par deux fois terminé deuxième d'un Grand Prix. Il a été le dauphin de Lewis Hamilton lors du Grand Prix du Canada en juin 2012 au volant d'une Lotus. Il a ensuite été le dauphin de Sebastian Vettel lors du Grand Prix des Etats-Unis en novembre 2013.

Et selon son propre aveu si les équipes de devant demeurent intouchables, il devrait y avoir de la place pour les autres monoplaces du plateau dont la Haas : "*L'objectif de l'équipe est de remonter au classement constructeurs. Je pense de toute façon que les trois premiers (Mercedes, Ferrari et Red Bull) seront intouchables. Donc on va essayer de se battre à partir de la quatrième place et essayer d'être le mieux placé à partir de là*". Si tel était le cas, cela signifierait que Romain Grosjean a retrouvé le sourire.

J-M.A.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le pilote né en Suisse porte un drapeau français sur sa combinaison. Pourquoi ? Son père Christian a levé le mystère dans les colonnes du journal Blick : *"La Suisse n'a jamais aidé mon fils durant toute sa carrière alors que les Français l'ont fait. Mon cœur bat pour la Suisse, mais vous devez être loyal et rester loyal envers le pays qui vous a donné une chance. En 2005, nous avons demandé de l'aide à Red Bull. Mais le Dr Marko a pris Neel Jani et Sebastian Buemi à la place. Ensuite Renault nous a aidés*".

SES PLUS

- Malgré les difficultés qu'il a connues toute la saison précédente, il a été confirmé dans son écurie.
- Romain Grosjean a déjà obtenu de bons résultats en course. Son premier Grand Prix disputé date de 2009. Il commence à avoir une certaine expérience.
- C'est un pilote qui aime prendre des risques. On peut le lui reprocher, mais il est spectaculaire.

SES MOINS

- Sa saison dernière a été catastrophique. Il n'a jamais été dans le coup.
- Par voie de conséquence Grosjean n'aura pas le droit à l'erreur en 2020. L'obligation de résultat s'impose.
- La Haas connaît également pas mal de soucis de fiabilité. Il ne peut donc pas faire de miracles.

Faire chauffer la gomme

Pilote Haas depuis 2017, le Danois espère passer la vitesse supérieure après avoir traversé une saison sans relief.

KEVIN MAGNUSSEN **N°20**

Danois
Né le 5 octobre 1992 à Roskilde (Danemark)
1m74, 68 kg



Ecuries F1 :
2020 : Haas
2019 : Haas
2018 : Haas
2017 : Haas
2016 : Renault
2015 : Mc Laren
2014 : Mc Laren

Nombre de Grands Prix : 102
1er Grand Prix : Grand Prix d'Australie le 16 mars 2014 à Melboune (2ème)
Nombre de victoires : 0
Nombre de pole : 0
Nombre de podiums : 1
Meilleurs tours en course : 2
Palmarès : Vice champion F3 britannique (2011), champion Formule Renault 3.5 (2013)

Classement par saison :
2019 : 16ème avec 20 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2018 : 9ème avec 56 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2017 : 14ème avec 19 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2016 : 16ème avec 7 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2015 : Non classé (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2014 : 11ème avec 55 points (0 victoire, 1 podium, 0 pole)

Site : www.kevinmagnussen.com



Une 16ème place au classement des pilotes avec 20 points. Voilà de manière brute ce qu'il faut retenir de la saison 2019 de Kevin Magnussen. Bien entendu le rendement général décevant et imprévisible de sa monoplace ne l'a pas aidé à tirer son épingle du jeu. Il a même souvent fini derrière son équipier Romain Grosjean, pourtant peu à son avantage la saison dernière. Le Danois a su mieux tirer profit des rares moments "forts" de sa voiture capricieuse que ne l'a fait le Français. Magnussen a donc eu le mérite de se montrer davantage constant quand cela comptait, à savoir quand les conditions n'étaient pas trop défavorables. Cela étant, réussir un très gros coup l'aurait sans doute aidé à vivre une saison moins neutre, moins dans l'anonymat. Même si le Nordique ne veut plus trop s'avancer sur ses objectifs personnels (certainement du fait que la Haas a connu en 2019 la pire saison de son histoire depuis son arrivée en Formule 1), il veut toutefois croire que le bolide sera de bien meilleure qualité. Et donc que les résultats seront optimisés : "*La saison passée m'a appris à ne pas trop dévoiler de choses quant à mes attentes. L'an dernier, les attentes étaient très fortes et il n'y avait pas spécialement trop de raison de douter. Donc pour la saison qui vient je ne vais pas trop en dire à ce sujet. Toujours est-il que ce que l'on m'a dit c'est que la voiture de l'an dernier donnait un certain nombre de points d'appui aérodynamique en soufflerie et qu'il y avait une différence entre les données de la soufflerie et la piste. Une différence énorme même... Nous avons clairement de*

2014

Voilà un résultat qui a dû ravir son père, Jan, ancien pilote Mercedes et Mc Laren, ayant couru 25 Grands Prix (1 point au Canada en 1998). C'est bien cette année-là en 2014 que Kevin Magnussen a obtenu sa meilleure place. A Melbourne le 16 mars 2014. C'était même sa première course en F1. Le Danois s'était classé 2ème derrière Nico Rosberg sur Mercedes et juste devant son équipier, Jenson Button avec sa Mc Laren.





d'une autre écurie en 2020 alors qu'il a été approché par certaines selon son propre aveu : "*J'ai eu des offres effectivement. Mais Haas était la meilleure option qui s'offrait à moi. Quand j'étais chez Renault, Haas me voulait vraiment. Ils avaient très bien débuté leur aventure en Formule 1. Donc j'ai saisi cette opportunité et je ne le regrette pas*". Désormais il n'y a plus qu'à rendre une copie la plus probante possible pour ce pilote qui a terminé au mieux à la 9ème place du classement des pilotes depuis qu'il a intégré les rangs de l'écurie américaine.

J-M.A.

SES PLUS

- Kevin Magnussen est un pilote relativement fort psychologiquement qui ne se laisse pas abattre par les critiques. Il essaie de faire son chemin sans se soucier du regard de ses adversaires.
- Lors du Grand Prix d'Australie (qui lui réussit décidément bien), Kevin Magnussen a obtenu sa meilleure place de la saison (6ème). Preuve en est qu'il peut être un pilote très rapide. Il l'a parfois prouvé aussi en qualifications (4ème son meilleur résultat lors des GP d'Australie et d'Allemagne en 2014).
- Magnussen aurait pu quitter Haas pendant l'intersaison car il a avoué avoir reçu des offres. Mais il a préféré repartir sur le même projet.

SES MOINS

- A l'instar de son équipier Romain Grosjean, Kevin Magnussen est tributaire du rendement de sa monoplace capricieuse.
- Il se rend coupable parfois de manœuvres assez périlleuses ce qui peut lui être dommageable tant sur son propre rendement que sur son image personnelle.
- Il a déjà eu quelques échanges houleux avec son équipe et son équipier ce qui n'a rien arrangé.

meilleurs chiffres d'appui aérodynamique en soufflerie cette année. Nous avons fait des choses nécessaires pour pouvoir faire la différence entre les chiffres de l'an dernier et cette année. Si cela fonctionne cela s'annonce prometteur".

"Si cela fonctionne, cela s'annonce prometteur"

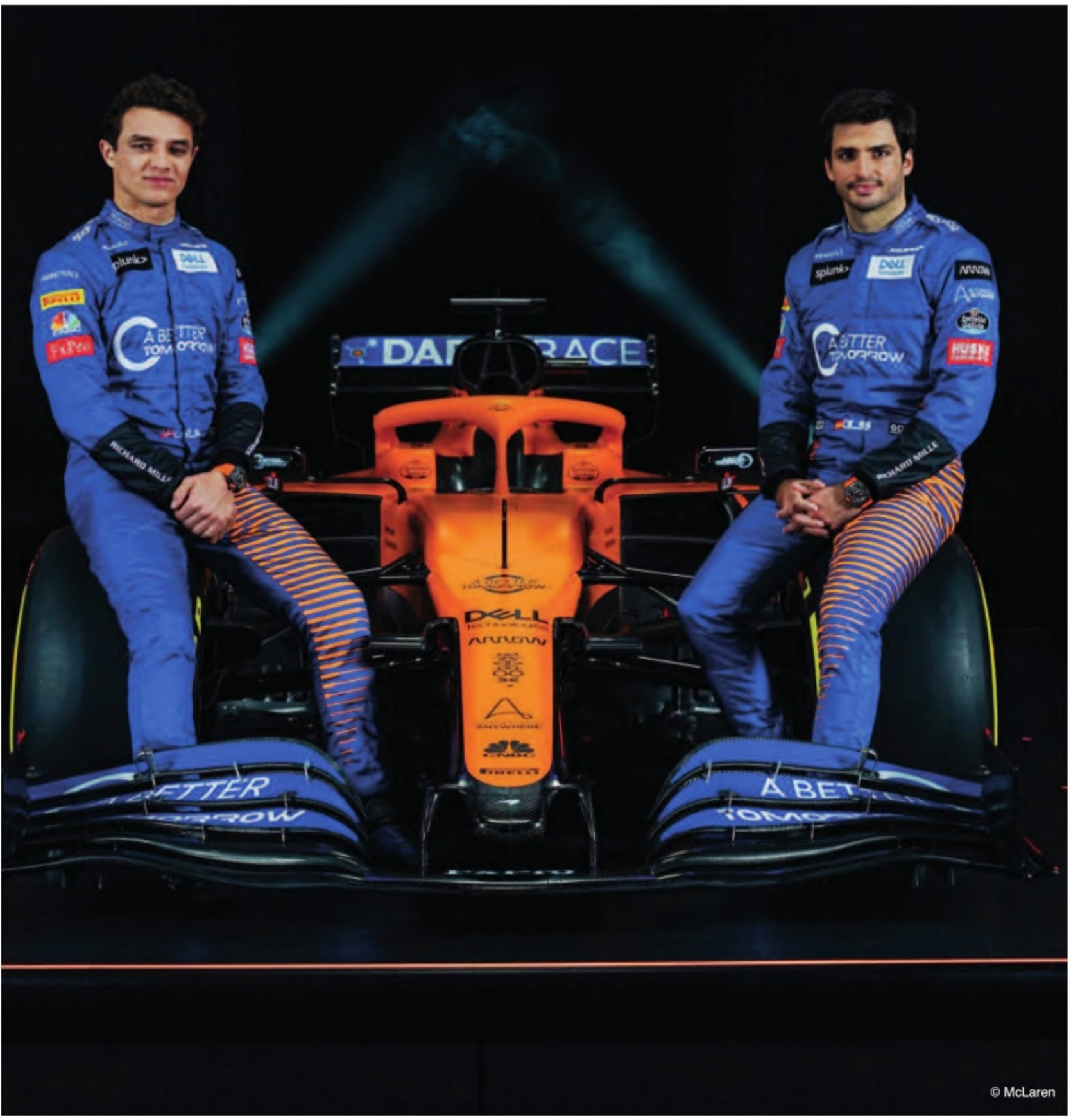
Magnussen veut continuer à croire en ce projet. Pourtant il aurait pu défendre les couleurs

LE SAVIEZ-VOUS ?

Kevin Magnussen n'a pas la cote dans le paddock. Ses nombreuses manœuvres rugueuses, son pilotage jugé particulièrement musclé en font une cible facile pour ses rivaux. Et notamment un certain Nico Hülkenberg en 2017. Ce dernier s'était fait envoyer valser hors de la piste lors du Grand Prix de Hongrie, ce qui lui avait même valu une pénalité. Un autre incident s'était produit avec Fernando Alonso qui avait réagi de manière véhémente à l'encontre du Danois : *"Quel idiot ! Hülkenberg avait raison ! Concernant son pilotage, les autres pilotes et moi, sommes d'accord, nous sommes à 19 contre un"* . Pas de quoi impressionner le Nordique ! *"Cela ne me dérange pas. Beaucoup de pilotes se plaignent de moi. C'est presque devenu une sorte de blague au sein de l'équipe. Je ne dirais pas que je suis le pilote le plus populaire, mais je n'ai pas besoin de l'être. Ce qui compte, pour moi, ce sont les résultats et ce que disent les commissaires. Parmi les pilotes, je n'ai aucun ami. Cela ne fonctionnerait jamais d'avoir une amitié. Donc je ne fais aucun effort pour me faire des amis".*

Devenir la 3ème force

Belle surprise de la saison 2019, l'écurie britannique veut se donner les moyens de rentrer dans le top 3 et de confirmer sa croissance.



Si tous les regards sont déjà tournés vers l'année 2021 avec une grande évolution réglementaire, la saison 2020 reste forte en enjeux. Et notamment pour Mc Laren qui voudra titiller les cadors : "*Une très bonne progression dans mon esprit serait de nous retrouver entre notre niveau actuel et celui des top teams,* a annoncé Andreas Seidl le directeur de l'écurie. *Ce serait une très belle réussite. Mais cela va être difficile car les équipes du top 3 vont sans aucun doute progresser. Ce sont elles qui font le meilleur travail actuellement. Elles vont aborder 2021 avec de l'avance. Le budget plafonné ne va les toucher qu'en 2021. Elles seront toujours devant. Mais ce n'est pas mission impossible de les titiller. Nous l'avons vu par le passé. Il faut juste être réalistes, patients et ambitieux. Cela prendra du temps avant que tout soit en place. Mais ce fut le cas pour Mercedes et Red Bull quand elles ont commencé. Le plus important est d'avoir une vision claire de l'avenir et de la manière de tout en mettre en place".* Margot Laffite (Canal+) abonde dans ce sens : *"Il faut attendre pas mal d'eux pour cette saison. Ils se sont montrés très surprenants l'an dernier. Ils ont un duo de pilotes (Sainz et Norris) très intéressant. C'est à mes yeux le duo le plus enthousiaste et dynamique. C'est vraiment sympa de constater l'émulation générée par ces deux pilotes. Mc Laren est une des écuries parmi lesquelles je place le plus d'espoirs. C'est une écurie au palmarès étonnant. On souhaite les voir revenir au premier plan et au meilleur niveau. Ils ont été très réguliers. Si on a souvent évoqué l'inconstance des écuries de milieu de plateau, cela n'a absolument pas été leur cas. Leur résultat final l'a prouvé. Je suis certaine qu'ils peuvent réaliser une saison à la hauteur de ce qu'ils ont fait en 2019. De là à aller chercher les Mercedes il ne faut évidemment pas exagérer. Mais Mc Laren a énormément de ressources, quasiment à la hauteur de celles de Ferrari. On peut sans aucun doute compter sur leur expérience et leur savoir-faire. Cela ne peut que leur servir. Cela se ressentira dans leurs résultats de cette saison. S'ils venaient à retrouver la 4ème place cela voudrait dire qu'ils se rapprocheront encore un peu plus des meilleures".* En accrochant la 4ème place au classement des constructeurs, Mc Laren s'est

SES 5 DERNIÈRES SAISONS

Victoires	Pole positions	Classement constructeurs
2019 : 0	2019 : 0	2019 : 4ème avec 145 points
2018 : 0	2018 : 0	2018 : 6ème avec 62 points
2017 : 0	2017 : 0	2017 : 9ème avec 30 points
2016 : 0	2016 : 0	2016 : 6ème avec 76 points
2015 : 0	2015 : 0	2015 : 9ème avec 27 points

Norris et Sainz en mode attaque !

SES PLUS

- Mc Laren incarne magnifiquement la rigueur anglaise ce qui constitue un énorme atout pour cette écurie.
- C'est une écurie qui a une énorme expérience de la F1 avec une science de la course très développée.
- Tant Lando Norris que Carlos Sainz, ces deux pilotes génèrent beaucoup d'envie dans le tout le Team Mc Laren. Leur détermination est communicative et se répercute dans tous les secteurs.

SES MOINS

- Mc Laren bien que sur une pente ascendante n'a pas encore le niveau des Mercedes, des Ferrari et des Red Bull, trois écuries qui les devancent grandement au classement des constructeurs.
- Pendant l'intersaison, pas mal de travail a été effectué au niveau de la suspension arrière de la monoplace. Un de ses points faibles.
- Mc Laren doit encore aussi beaucoup s'améliorer au niveau de ses pitstops. L'écurie de Woking gaspille encore trop de temps dans ce secteur par rapport aux meilleurs.



à nouveau positionnée comme une force majeure. L'écurie de Woking n'avait pas fini à une place aussi probante depuis des années (3ème en 2012).

"Un duo de pilotes avec de l'émulation"

La MCL 35 va être propulsée pour la troisième année consécutive par l'unité de puissance Renault. Dès 2021, la monoplace renouera avec Mercedes. Zak Brown le PDG de Mc Laren F1 Team ne peut cacher son enthousiasme face à l'embellie actuelle : "*C'est toujours super de voir le travail de 800 personnes s'incarner en une voiture de course. C'est très excitant. Andreas Seidl et son équipe ont fait un super travail l'an dernier pour reprendre une trajectoire ascendante et notre équipe commerciale aussi. En mettant tous mes partenaires ensemble nous allons*

McLaren poursuit sa remontée. Jusqu'où ?

aller encore plus vite. Beaucoup d'énergie de nos pilotes se retrouve dans l'équipe. C'est un endroit fun où se retrouver en piste et à l'usine ; et Andreas est aussi la meilleure personne pour diriger notre équipe. Nous avons aussi les meilleurs fans. Ils font partie de tout ce que nous faisons. C'est au final pour eux que nous faisons la course". Visiblement tous les voyants sont au vert pour que Mc Laren poursuive sa remontée vers les sommets.

Jean-Marc Azzola

MC LAREN F1 TEAM

Siège : Woking (Angleterre)
Président : Zak Brown
Directeur : Andreas Seidl
Team manager : Paul James
Directeur technique : James Key
Pilotes : Lando Norris et Carlos Sainz
Pilotes d'essais et de réserve : Sergio Sette Camara et Oliver Turvey
Châssis : MCL 35
Moteur : Renault V6 turbo
Nombre de Grands Prix disputés : 863
Nombre de saisons en F1 : 54
Nombre de victoires en F1 : 182
Nombre de pole position : 155
Nombre de podiums : 486
Nombre de meilleurs tours en course : 155
Nombre de titres de constructeurs : 8 (1974, 1984, 1985, 1988, 1989, 1990, 1991, 1998)
Nombre de titres de pilotes : 12 (1974, Emerson Fittipaldi), 1976 (James Hunt), 1984 (Niki Lauda), 1985 (Alain Prost), 1986 (Alain Prost), 1988 (Ayrton Senna), 1989 (Alain Prost), 1990 (Ayrton Senna), 1991 (Ayrton Senna), 1998 (Mika Hakkinen), 1999 (Mika Hakkinen), 2008 (Lewis Hamilton)
Budget : 195 millions d'euros environ
Site: www.mclaren.com

Renault en attendant le retour d'un moteur Mercedes...



Honda et Mc Laren, c'est fini depuis fin 2017, année de leur divorce. Depuis le retour du motoriste japonais en 2015, la fiabilité et les performances n'ont pas été forcément au rendez-vous pour l'écurie de Woking avec cette unité de puissance (9ème au classement des constructeurs en 2015, 6ème en 2016, et 9ème à nouveau en 2017). A la recherche de son glorieux passé et de sa domination datant de la fin des années 80, Mc Laren a finalement décidé de quitter ce partenaire. Mercedes et Ferrari n'ayant pas souhaité motoriser Mc Laren, cette écurie s'est alors tournée vers Renault. Et après trois saisons difficiles avec Honda, l'écurie a retrouvé des couleurs avec cette nouvelle motorisation. Se classant 6ème au classement des constructeurs en 2018, Mc Laren a gagné deux rangs supplémentaires l'an dernier. Preuve en est que ce partenariat a des retombées positives pour Mc Laren tant sur le plan sportif que du marketing. En attendant 2021 et une motorisation... Mercedes jusqu'en 2024. Un retour aux sources, Mercedes ayant fourni Mc Laren de 1995 à 2014.

La jeunesse décomplexée

Pour sa deuxième saison, le jeune pilote britannique souhaite confirmer son année de rookie qui lui a permis de tout de suite prendre la mesure de la discipline. En 2020, Norris veut encore surprendre.

LANDO NORRIS

N°4

Britannique
Né le 13 novembre 1999 à Bristol (Angleterre)
1m70, 64 kg



Ecuries F1 :
2020 : McLaren
2019 : McLaren

Nombre de Grands Prix : 21
1er Grand Prix : Australie, circuit de l'Albert Park, le 17 mars 2019 (12ème)
Nombre de victoires : 0
Nombre de pole : 0
Nombre de podiums : 0
Meilleurs tours en course : 0
Palmarès : Champion d'Allemagne de Formule 4 (2015), Eurocup Formula Renault 2.0 (2016), champion de Formula Renault 2.0 Northern European Cup (2016), champion des Toyota Racing Series (2016), Champion d'Europe de Formule 3 (2017).

Classement par saison :
2019 : 11ème avec 49 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)

Site : landonorris.com



Il a fait partie des révélations de la saison 2019. Alors qu'il était à peine âgé de 19 ans, Lando Norris a montré clairement qu'il était un prodige de la discipline à l'image de Charles Leclerc ou encore Max Verstappen. Un an après, le Britannique a su se faire une place de choix en Formule 1 et attaque cette saison 2020 avec l'ambition et l'envie de confirmer les promesses de 2019. *"Ma saison de débutant a été une expérience incroyable et j'ai beaucoup appris de l'équipe et de Carlos,* expliquait-il au moment de la présentation de son équipe. *Avec ma première année, je me sens plus confiant en tant que pilote et dans les commentaires que je peux fournir à mes ingénieurs alors que nous allons continuer à pousser les performances de la voiture tout au long de l'année."* Chez McLaren, on ne cache pas l'ambition d'offrir une voiture capable de titiller les meilleurs dès les premières courses. *"Je pense que le MCL35 a fière allure avec sa livrée,* s'émerveillait Norris en ce début d'année. *Nos fans vont l'adorer et je suis vraiment excité à l'idée de la piloter. Beaucoup de travail acharné et de développement ont été consacrés à cette voiture par l'équipe de conception, les ingénieurs, l'équipe de construction automobile, Carlos (Sainz) et moi-même, et c'est un sentiment spécial d'avoir été impliqué dans son évolution."* L'optimisme était clairement dans toutes les têtes chez McLaren en ce début d'année et notamment chez le pilote britannique qui ne manque pas de confiance en lui. Les premiers tours de piste n'étaient pas encore donnés que, pour Lando Norris, la saison 2020 pourrait être celle de la confirmation à seulement 20 ans. Récompensé du titre de rookie de l'année 2019, le natif de Bristol a réussi à gagner la confiance de toute son équipe.

Rookie de l'année 2019

Andreas Seidl, directeur de l'équipe McLaren F1 Team, ne cachait pas, au moment de faire les bilans, qu'il avait apprécié à la progression de ce dernier tout au long de la saison passée. "*Il a été rapide dès la sortie de la boîte à Melbourne, il est entré dans sa toute première qualification et s'est retrouvé en Q3, ce qui a*





prouvé que c'était le bon choix pour lui et a montré à quel point il était talentueux. Ensuite, je dirais qu'à partir de la seconde moitié, il était un pilote de course complet en F1, car quand vous voyez les départs qu'il a faits, comment il fait les courses, c'est impressionnant. Il était simplement un peu malchanceux avec des problèmes techniques et ainsi de suite, qui ont souvent été à l'origine de gros résultats." Pour le directeur allemand, il ne manque que de la régularité lors des courses et la répétition des performances sur la piste pour permettre à Lando Norris d'enfin prétendre aux meilleures places du classement. Il l'a d'ailleurs confirmé à plus d'une fois l'an passé (6ème à Bahrein et en Autriche). Avec un peu plus de métier, son jeune pilote peut rapidement s'inviter à la table des meilleurs. "*En même temps, il est normal qu'il prenne son temps aussi pour accumuler de l'expérience et devenir de plus en plus agressif dans les courses, surtout les départs de course, où il l'a pris de façon plus conservatrice en début de saison, car c'est important qu'il termine les courses pour accumuler de l'expérience*." Les premiers tours de piste devraient donner la tendance de la saison de la part de McLaren et de Lando Norris qui ne se rajoute pas de pression inutile avant ce début d'année. *"Nous ne nous fixons pas encore d'objectifs pour cette année, car nous savons qu'il sera difficile de maintenir la position dans laquelle nous avons terminé 2019, mais j'ai hâte de voir où nous en sommes par rapport à nos meilleurs concurrents en tests et en course à nouveau."* Sur la deuxième partie de saison, Lando Norris a clairement montré sa capacité à être régulier. Une progression qu'il devrait mettre à profit en 2020. Sur les dix derniers Grands Prix de la saison, le Britannique avait réussi à accrocher les points à sept reprises. Quand sur les premiers onze Grands Prix, il ne l'avait fait qu'à trois reprises. Il faudra s'habituer à voir la McLaren numéro 4 jouer aux avants-postes. Car s'il arrive à enchaîner les tours de piste comme lors des qualifications, Norris possède toutes les armes pour viser bien plus qu'une 6ème place, sa meilleure performance sur la piste en 2019. Chez McLaren, on sait que Lando Norris peut être un pilote capable de l'emmener vers les sommets. Et cela pourrait bien se vérifier dès les premiers tours du Grand Prix de Melbourne.

E.M.

11

Si Carlos Sainz a devancé au classement des pilotes son jeune coéquipier, Lando Norris a tout de même réussi à marquer les esprits. Lors des qualifications, le Britannique a souvent fait mieux. Sur les 21 Grands Prix, Norris a pris le meilleur sur son coéquipier espagnol à 11 reprises. Au bilan, il est même le 6ème pilote de la grille derrière les Mercedes, les Ferrari et la Red Bull de Verstappen.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Contrairement à d'autres pilotes qui n'hésitent pas à vivre à l'étranger, Lando Norris a décidé de continuer à vivre en Grande-Bretagne. Il a même décidé de déménager l'an passé pour se rapprocher du QG de McLaren. Le jeune pilote a chronométré qu'il était à moins de 5 minutes du McLaren Technology Center de Woking. 3 minutes et 20 secondes exactement !

SES PLUS

- Une première saison plus que convaincante qui doit lui permettre de viser plus haut.
- Il possède la confiance de son équipe et pourrait bien prendre de l'importance dans les années à venir chez McLaren.
- Il possède une capacité à aller vite au volant de sa monoplace.

SES MOINS

- Malgré sa vitesse et son talent, Lando Norris ne confirme pas sur la longueur d'un Grand Prix.
- Il devra se méfier de son coéquipier Carlos Sainz qui voudra lui faire encore de l'ombre.
- McLaren devra lui offrir une voiture capable de viser les points à chaque fois.

Il a fait oublier Alonso

A l'aube de sa sixième saison en F1, l'Espagnol se veut ambitieux. Fort d'un premier podium en carrière, il compte bien réitérer l'exploit à bord d'une monoplace qui ne cesse de progresser.

CARLOS SAINZ

N°55

Espagnol
Né le 1er septembre 1994 à Madrid (Espagne)
1m78, 66 kg



© Twitter Sainz

Ecuries F1 :
2020 : McLaren
2019 : McLaren
2018 : Renault
2017 : Toro Rosso
2016 : Toro Rosso
2015 : Toro Rosso

Nombre de Grands Prix : 102
1er Grand Prix : Australie, le 15 mars 2015 (9ème)
Nombre de victoires : 0
Nombre de pole : 0
Nombre de podiums : 1
Meilleurs tours en course : 0
Palmarès : Champion d'Europe du Nord de Formule Renault (2011), vainqueur de la Formula Renault 3.5 Series (2014).

Classement par saison :
2019 : 6ème avec 96 points (1 victoire, 0 podium, 0 pole)
2018 : 10ème avec 53 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2017 : 9ème avec 54 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2016 : 12ème avec 46 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2015 : 15ème avec 18 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)

Site : carlossainz.es



L'Espagnol n'imaginait sans doute pas réaliser une telle année 2019, pour sa première saison chez McLaren. Arrivé dans une écurie britannique en plein doute et en panne de résultats (McLaren avait terminé 6ème au classement des constructeurs en 2018, derrière Renault et Haas), Carlos Sainz ne savait pas trop où il mettait les pieds. Mais le travail finit toujours par payer. Pendant l'hiver, McLaren s'est remis en ordre de marche et le pilote s'est parfaitement familiarisé avec sa nouvelle monoplace. Un mariage parfait qui s'est conclu en fin d'année par une 6ème place au classement des pilotes, lui qui avait toujours terminé une saison au-delà de la 9e place. Une position qui le nomme comme le meilleur des autres de la saison 2019. De quoi lui donner un certain crédit pour l'année à venir. Sa progression fulgurante n'est pas anodine. Carlos Sainz n'est pas seulement le fils du célèbre pilote Carlos Sainz, triple vainqueur du Dakar (2010, 2018, 2020). C'est aussi un pilote qui très jeune a fait ses preuves. Des prestations remarquées par l'écurie Red Bull, qui lui avaient permis d'intégrer la Red Bull Junior Team. Un petit pas vers les portes de la Formule 1. En 2015 justement, ces portes s'ouvrent à lui. Il devient pilote pour l'écurie Toro Rosso, aux côtés de Max Verstappen. Après trois saisons chez Toro Rosso sans réel coup d'éclat, mais avec une progression constante, c'est chez Renault qu'il tente de trouver un second souffle. Pari perdant. L'Espagnol ne progresse pas et plafonne. Il termine 10ème du championnat des pilotes avec seulement 53 points. Mais durant la saison, l'Espagnol avait eu l'opportunité de s'engager chez McLaren, pour remplacer son compatriote, le retraité et ancien champion du monde, Fernando Alonso. Il n'a pas hésité, et à la fin de la saison 2018, il quittait l'écurie au losange pour l'écurie britannique.

Le meilleur des autres

"Je suis fan de McLaren depuis aussi longtemps que je me souviens", avait-il déclaré lors de son arrivée dans l'écurie. *"L'équipe a un plan à long terme pour l'avenir et j'ai hâte*





de jouer un rôle clé dans son retour vers le succès". Un rôle clé qu'il a parfaitement assumé durant la saison 2019. Si McLaren est revenue à un standing qui lui correspond mieux, c'est entre autres de par les performances de son pilote madrilène. Il a pleinement donné satisfaction à sa team, terminant à huit reprises dans le top 6. L'Espagnol s'est même payé le luxe de décrocher le premier podium de sa carrière, lors du GP du Brésil. Une voiture plus rapide et un pilote en confiance. Après ce podium à Interlagos, le mariage était définitivement scellé. En 2020, l'Espagnol compte poursuivre sur sa lancée, au volant d'une voiture qu'il espère tout aussi performante que l'an passé. McLaren avait terminé 4ème au classement des constructeurs, une place que l'écurie n'avait plus atteinte depuis 2012 et une 3ème place finale, année de la dernière saison de Lewis Hamilton chez McLaren. *"J'espère que nous nous rapprocherons de nos objectifs. Je pense qu'il nous faut encore quelques années pour rivaliser avec les grandes écuries. Nous devons suivre la dynamique positive que nous avons lancée l'année dernière et continuer à construire sur ce que nous avons fait. Et j'espère que nous pourrons rivaliser avec les grands. 2020 sera l'année pour continuer à progresser"*, a-t-il déclaré lors de la présentation de sa nouvelle monoplace, la MCL35. Mais l'Espagnol reste lucide sur les chances de sa monoplace cette saison. *"Ce n'est pas un secret : les grosses écuries ont des budgets plus élevés que les autres. Nous aurons besoin d'un budget comme le leur d'ici 2021 pour atteindre nos objectifs et faire le grand saut. Mais en attendant, ce sera très difficile."* Le Madrilène est conscient qu'il ne se battra pas à armes égales cette année. Mais il aura à n'en pas douter l'envie de confirmer sa dernière saison. Et pourquoi pas rêver d'un nouveau podium. L'Espagnol le sait, il l'a déjà prouvé, il en est capable. Si sa monoplace répond, Sainz pourrait surprendre son monde en 2020.

C.B.

101

Carlos Sainz sait être patient. Il a attendu son 101ème Grand Prix en Formule 1, pour monter sur son premier podium en carrière, le 17 novembre dernier, lors du Grand Prix du Brésil. Mais l'Espagnol n'avait même pas pu profiter du podium en compagnie de Max Verstappen et Pierre Gasly. Ce jour-là, Sainz avait terminé à la 4ème place de la course. Mais Lewis Hamilton, alors 3ème, s'était vu recevoir une pénalité de 5 secondes qu'il l'avait fait rétrograder à la 7ème place. Sainz tout heureux de ce dénouement, était revenu sur le podium, en compagnie de tous les mécaniciens et membre du staff de McLaren, pour fêter ce premier podium en carrière.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Lorsqu'il signe de bons résultats, Carlos Sainz chante "Smooth Opérator", de l'artiste britannique Sade. Une pratique qui a fait le buzz, notamment dans les commentaires de la chanson sur une plateforme en ligne de musique. "Carlos Sainz m'a amené ici !" ou encore "si vous n'êtes pas un fan de F1, vous ne pouvez pas comprendre 90% des commentaires". L'Espagnol se découvrirait-il un nouveau talent ?

SES PLUS

- Son expérience. Carlos Sainz entame sa 6ème saison consécutive en Formule 1. Seuls 7 pilotes sur les 20 engagés ont déjà participé à plus de Grands Prix que lui.
- Son âge. Il n'a que 25 ans et a encore de l'avenir devant lui. Il pourrait dans les années à venir être amené à évoluer dans une grande écurie s'il réussit cette saison 2020.
- Il est monté sur un podium en Grand Prix. Il l'attendait depuis longtemps, il l'a fait. Ce podium en fin de saison l'a certainement libéré et a dû lui donner des envies pour 2020.

SES MOINS

- L'Espagnol manque encore de régularité pour rivaliser avec les tous meilleurs, sur plusieurs courses consécutives.
- Il n'est pas encore le leader incontesté de son équipe. Même si cela lui enlève une certaine pression, l'Espagnol doit s'affirmer et être meilleur que Lando Norris à chaque course s'il veut viser plus haut. L'an passé, il a été battu par son coéquipier britannique en qualifications, qui l'a devancé à onze reprises.
- En réalisant sa meilleure saison et en décrochant son premier podium, il va être attendu au tournant.

Encore un peu plus dans l'histoire

Sextuple tenante du titre, l'écurie allemande compte bien remettre le couvert en 2020. C'est aussi l'occasion de battre plusieurs records afin de devenir une des plus grandes écuries de l'histoire de la F1.



© Mercedes AMG Petronas Formula One Team

Hamilton et Bottas, à chacun son défi.

Une saison qui peut devenir exceptionnelle pour Mercedes. Avec six titres consécutifs obtenus, la marque détient, avec Ferrari, le record de championnats du monde remportés à la suite. Si elle s'impose de nouveau cette année, l'écurie dirigée par Toto Wolff peut devenir la première de l'histoire à triompher sept saisons de suite. C'est un record qui symbolise la domination totale des Flèches d'Argent depuis 2014. Quatre de ces six succès ont été embellis par un doublé au classement pilotes. Les duos Hamilton-Rosberg, puis Hamilton-Bottas ont parfaitement su exploiter les capacités de leurs monoplaces. Mercedes est aujourd'hui une référence dans le monde de la F1. Ses pilotes se poussent les uns les autres à être meilleurs et des équipes comme Ferrari ou Red Bull font tout pour arriver à son niveau. L'écurie était tellement intouchable en début de saison 2019 que voir un regain de forme de Ferrari à partir de Spa-Francorchamps avait attiré des suspicions de triche à l'encontre de la Scuderia. Pourtant, les Italiennes, plus rapides en vitesse de pointe, ont bel et bien mené la vie dure à Hamilton et Bottas en fin de saison. D'ailleurs, l'Anglais s'est plaint de sa monoplace, la W10, qu'il a jugée imparfaite : *"Il y a toujours des choses fondamentales, sur la voiture, qui ne sont pas encore parfaites. Par exemple, les caractéristiques pour gérer les bosses et les vibreurs. La voiture bouge tellement que, parfois, je peux à peine voir le vibreur. Ça n'a pas été une super année par rapport à notre grand problème, au niveau de notre développement moteur. Les gars ont connu des moments difficiles, ils travaillent plus dur que jamais, mais il n'y a pas eu la même réussite dans ce département."* Certains changements s'imposent donc pour les monoplaces. Valtteri Bottas pense lui aussi qu'il faut modifier certains aspects : *"Nos forces se situaient mécaniquement et aérodynamiquement, sur le plan de la performance en courbe et de l'adhérence globale. Nous savons que notre plus grande faiblesse face à d'autres écuries est la performance en ligne droite. Et pour cela, il y a deux choses, la traînée et la puissance. C'est ce sur quoi on se concentre"*. La saison commence en tout cas parfaitement pour Mercedes. La W11 a eu de l'avance sur le programme. En effet, la marque a annoncé avoir démarré sa monoplace un mois déjà avant le début des essais à Barcelone.

SES 5 DERNIÈRES SAISONS

Victoires	Pole positions	Classement constructeurs
2019 : 15	2019 : 10	2019 : 1er avec 739 points
2018 : 11	2018 : 13	2018 : 1er avec 655 points
2017 : 12	2017 : 15	2017 : 1er avec 668 points
2016 : 19	2016 : 20	2016 : 1er avec 765 points
2015 : 16	2015 : 18	2015 : 1er avec 703 points

Etre plus performant en vitesse de pointe

La W11 aura la lourde tâche d'être plus performante que les anciennes versions en vitesse de pointe, tout en gardant l'efficacité qui fait gagner Mercedes. Hamilton et Bottas ont d'ailleurs été plusieurs fois à l'usine pour travailler sur la monoplace durant l'hiver. "*J'ai été en communication constante avec les ingénieurs, en essayant de garder un œil sur ce qui se passait à l'usine"* explique de sextuple champion du monde. Les améliorations de la voiture ont en tout cas été faites selon le directeur technique, James Allison : "*Nous avons amélioré le package de refroidissement "*. Le directeur général de Mercedes, Totto Wolf pense à une année 2020 plus compliquée que les autres : *"Je prédis pour Mercedes en 2020 une saison beaucoup plus difficile que la précédente. Je ne vois pas une écurie réussir à gagner dix ou*

SES PLUS

- C'est une véritable machine à gagner. Vainqueur des six derniers titres constructeurs, Mercedes a toujours de l'avance sur ses concurrents. L'écurie allemande sait très bien gérer les courses tout au long de la saison.
- Lewis Hamilton est sûrement le meilleur pilote du monde actuellement. Fraîchement auréolé de son sixième titre de champion du monde, il donnera tout pour égaler Schumacher.
- Valtteri Bottas est de plus en plus à l'aise avec sa monoplace. Son année 2018 compliquée a laissé place à une très prometteuse année 2019. Il ne lui manque plus que de la régularité pour arriver au sommet.

SES MOINS

- Ferrari et Red Bull ont montré l'année dernière qu'ils pouvaient contrarier les plans de Mercedes. Un manque de vitesse de pointe est notamment à déplorer sur les Flèches d'Argent.
- Le niveau de ses deux pilotes est tel que Mercedes ne sait pas encore à qui faire profiter la stratégie de la marque. Hamilton et Bottas vont devoir livrer un duel en début de saison.
- Les doutes concernant une éventuelle prolongation de contrat de Bottas pourraient semer la discorde au sein de l'écurie.



© Mercedes AMG Petronas Formula One Team

douze courses". En même temps, la concurrence est de plus en plus présente. Ferrari, bien sûr, avec son duo Leclerc-Vettel, mais aussi Red Bull, qui revient en forme avec son jeune prodige Max Verstappen. Parmi les à-côtés à gérer cette année encore, la concurrence entre ses deux pilotes titulaires : Lewis Hamilton et Valtteri Bottas. Le premier, sextuple champion du monde, a dans le viseur Michael Schumacher et son record de sept titres glanés. Le second, auteur de 4 victoires en 2019, compte bien rafler un premier sacre mondial. Toto Wolff a clarifié les choses concernant le traitement de ses deux pilotes : *"Nous avons toujours été très neutres envers eux, et nous voulons leur fournir un équipement égal et une opportunité équitable"*. Pas de favoritisme donc, la stratégie de l'équipe dépendra des performances des deux hommes lors du début de la saison. Pourtant, des doutes quant à la prolongation du contrat de Bottas sont apparus en fin d'année dernière. Le Finlandais, préféré à Ocon pour 2020, est en fin de contrat. Il ne veut pas que Mercedes hésite à le re-signer. L'écurie allemande a, de son côté, fait les yeux doux à Max Verstappen. Mais le jeune pilote à prolongé avec Red Bull. Bottas pourrait donc avoir la porte ouverte à un nouveau contrat et avoir la chance de courir une nouvelle fois pour le titre. Toto Wolff a tout de même confirmé qu'il comptait sur Russell et Ocon... *"Nous avons de jeunes pilotes très enthousiasmants qui font partie de la famille Mercedes, comme George Russell, qui est un pilote junior Mercedes, à qui je prédis un avenir radieux, nous avons aussi Esteban qui n'est pas si loin, qui est avec Renault à ce jour, mais qui est un cousin de la famille Mercedes."* Mercedes s'est associée cette année à l'équipe cycliste Ineos, qui a remporté le Tour de France 2019. Ce partenariat va permettre à l'écurie de se développer et de chercher et utiliser des innovations, aussi bien dans le design et l'engineering que dans l'analyse de données. Même en période de domination, Mercedes cherche toujours à progresser. Malgré cela, des rumeurs courent sur le fait que Mercedes quitterait la F1 après 2020. Un projet démenti par la marque qui n'a, pourtant, pas encore fait signer de contrat à un pilote pour l'après 2020.

Mercedes peut encore être meilleure en 2020 !

Yanis Guillou

MERCEDES AMG PETRONAS F1 TEAM

Siège : Brackley (Grande-Bretagne)
Directeur général : Toto Wolff
Directeur technique : James Alisson
Pilotes : Lewis Hamilton et Valtteri Bottas
Pilotes essayeurs : Stoffel Vandoorne et Esteban Gutiérrez
Châssis : Mercedes AMG F1 W11 EQ Power +
Moteur : Mercedes V6 turbo hybride
Nombre de Grands Prix disputés : 210
Nombre de saisons en F1 : 12
Nombre de victoires : 102
Nombre de pole : 111
Nombre de podiums : 211
Meilleurs tours en course : 75
Nombre de titres constructeurs : 6 (2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019)
Nombre de titres pilotes : 8 Juan Manuel Fangio (1954, 1955), Lewis Hamilton (2014, 2015, 2017, 2018, 2019), Nico Rosberg (2016)
Budget : 358 M€ environ
Site : www.mercedesamgf1.com

Un titre de champion qui coûte cher


© Mercedes AMG Petronas Formula One Team

Mercedes paye le prix fort à cause de sa grosse année 2019. Pour participer à cette nouvelle saison 2020, l'écurie a dû dépenser pas moins de 5 490 812 dollars de frais d'inscription. Il s'agit d'un record dans l'histoire de la F1. C'est le barème mis en place par la FIA qui a défavorisé l'écurie championne du monde. En effet, plus elle inscrit de points, plus elle doit payer pour se réinscrire l'année suivante. Les frais d'inscription de chaque équipe s'élèvent à 556 508 dollars pour 2020. Il faut ajouter à cela 5563 dollars par point marqué par équipe ou 6677 dollars par point pour le champion. Mercedes étant championne, les 739 points inscrits par Bottas et Hamilton en 2019 n'ont pas arrangé les choses. La marque a donc payé le montant record de 5 490 812 dollars, elle aurait payé 800 000 dollars de moins si elle n'avait pas été championne…

Calife à la place du calife ?

Equipier de luxe d'Hamilton depuis le départ de Rosberg, le Finlandais veut être récompensé et gagner le championnat. Mais en est-il capable ?

VALTTERI BOTTAS **N°77**

Finlandais
Né le 28 août 1989 à Nastola (Finlande)
1m73, 70 kg



Ecuries F1 :
2020 : Mercedes
2019 : Mercedes
2018 : Mercedes
2017 : Mercedes
2016 : Williams-Mercedes
2015 : Williams-Mercedes
2014 : Williams-Mercedes
2013 : Williams-Mercedes
2012 : Williams-Mercedes

Nombre de Grands Prix : 139
1er Grand Prix : Australie, 17 mars 2013 (14ème)
Nombre de victoires : 7
Nombre de pole : 11
Nombre de podiums : 45
Meilleurs tours en course : 13
Palmarès : Champion d'Eurocup formule Renault (2008), champion de GP3 series (2011)

Classement par saison :
2019 : 2ème avec 326 points (4 victoires, 15 podiums, 2 pole)
2018 : 5ème avec 247 points (0 victoire, 8 podiums, 2 pole)
2017 : 3ème avec 305 points (3 victoires, 13 podiums, 4 pole)
2016 : 8ème avec 85 points (0 victoire, 1 podium, 0 pole)
2015 : 5ème avec 136 points (0 victoire, 2 podiums, 0 pole)
2014 : 4ème avec 186 points (0 victoire, 6 podiums, 0 pole)
2013 : 17ème avec 4 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)

Site : www.valtteribottas.com

Vice-champion du monde en titre, Bottas sort de la meilleure saison de sa carrière. Avec 4 victoires et 15 podiums, il a réussi à accumuler 326 points en 2019. Nettement plus à l'aise dans sa Mercedes qu'en 2018, il avait réalisé un excellent début de saison, prenant même la tête du classement général pour la première fois de sa carrière. Hamilton a ensuite pris l'ascendant sur le Finlandais, leur écurie a donc logiquement décidé d'axer sa stratégie sur le Britannique. Alors cette année 2020 pourrait-elle être le début d'un renouveau ? Lieutenant de luxe depuis trois ans, Bottas aimerait sans doute pouvoir jouer crânement sa chance et se mettre dans la peau d'un champion du monde. En tous cas, Mercedes l'assure : ses deux pilotes auront les mêmes chances de courir pour le titre en début de saison. Il semble tout de même que Bottas manque encore de constance face à son coéquipier, et il en est conscient : *"Pour battre Hamilton ? C'est relativement clair pour moi. L'ultime point à améliorer pour mes performances est la constance. Le principal, c'est de faire le moins d'erreurs possible. Ce n'est simplement pas facile de le battre. Cela demande beaucoup. Ça me motive chaque jour"*. Au fil des années, c'est une rivalité saine qui s'est installée entre les deux hommes. Le natif de Nastola explique même qu'il aime travailler avec Hamilton : *"Je ne veux pas d'un coéquipier plus facile, car c'est une bonne occasion pour moi d'essayer de progresser. Nous nous entendons bien, nous arrivons à travailler en équipe parce que nous nous respectons l'un et l'autre. Honnêtement, c'est le meilleur coéquipier que j'ai eu jusqu'à présent. J'accepte complètement que Lewis ait remporté le titre, car il a été meilleur que moi sur l'ensemble de la saison. Il m'a battu à la régulière. Mais je crois qu'il y a toujours quelque chose que je peux mieux faire, et je peux gommer ces faiblesses"*. Les faiblesses d'Hamilton pourraient ne pas suffire pour que Bottas devienne champion du monde. C'est en tout cas ce que pense Fernando Alonso : *"Nous sommes tous excités à l'idée que ce soit l'année de Bottas, mais ce ne sera pas le cas."* Le Finlandais garde tout de même confiance en lui, il peut devenir meilleur afin de se défaire de la concurrence : *"Je suis certain que je ne suis pas au sommet de ma performance encore"*. Pour la saison à







venir, il explique : *"Je pense qu'il est important d'avoir de bons résultats, pas seulement lors des dernières courses [...] et pour l'équipe aussi, de savoir que je peux performer toute l'année, sur chaque piste de course, et alors ils savent que je suis définitivement sur une pente ascendante pour 2020"*. D'un autre côté, Bottas doit aussi gérer son avenir, lui qui est en fin de contrat fin 2020. Il souhaite que sa prolongation soit une évidence pour Mercedes. *"Je peux dire à nouveau avec joie que j'ai de nombreuses années devant moi, et j'espère avec le même développement"*. Le Finlandais n'a effectué que des contrats d'un an avec les Flèches d'Argent depuis la retraite de Nico Rosberg en 2016. *"Je regarderai si d'autres opportunités se présentent"* confie Bottas. *"Nous verrons l'an prochain, on ne sait jamais ce qui va se passer dans les six mois à venir. Evidemment, mon objectif est de faire que l'équipe n'ait pas à réfléchir, et espérer plus d'un an sur le contrat"*.

"Je ne veux pas d'un coéquipier plus facile"

Pour cette saison, il est préféré à Esteban Ocon, envoyé chez Renault. Il devra prouver que le choix fait par Toto Wolff est le bon et qu'il mérite sa place dans la meilleure écurie. Il est tout de même passé près de ne pas être reconduit par Mercedes selon lui : *"Si j'avais eu une saison similaire à 2018, je ne pense pas que l'équipe aurait continué avec moi."* Cette bonne saison, il l'explique aussi par un goût de conduire retrouvé : *"Je suis en quelque sorte retombé amoureux de la discipline, ce que j'avais peut-être un petit peu perdu à partir de la fin d'année 2018."* Pour le récompenser de sa belle saison, Mercedes lui a laissé l'honneur de tester en premier la W11 le 14 février dernier. Bottas a également profité de la trêve hivernale pour participer à l'Arctic Lapland Rally. Dans son pays natal, le Finlandais a terminé neuvième du classement général à bord d'une Citroën DS3 WRC. Une manière comme une autre de ne pas perdre le rythme.

1289

Valtteri Bottas a accumulé 1289 points tout au long de sa carrière. C'est le total le plus élevé pour un pilote qui n'a jamais été sacré champion du monde.

Y.G.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Bottas a été nommé athlète de l'année par la Fédération Finlandaise d'Automobile. Une superbe distinction qui récompense sa bonne saison 2019.

SES PLUS

- Il est beaucoup plus à l'aise dans sa monoplace. Il sort de la meilleure saison de sa carrière et compte bien rivaliser pour le titre.
- Le Finlandais a envie de battre Hamilton. Son coéquipier chez Mercedes le pousse à devenir plus performant d'année en année et cela pourrait payer.
- Il doit montrer que Mercedes doit absolument le prolonger. Cela passera par des grosses performances.

SES MOINS

- Son coéquipier Lewis Hamilton semble encore un cran au-dessus. Difficile d'imaginer Bottas devant l'Anglais cette saison.
- Il n'a pas (encore) l'âme d'un champion. Jamais champion du monde, il manque cruellement de régularité pour viser le titre suprême.
- Vettel, Leclerc et Verstappen ont réussi à le dominer lors de plusieurs Grands Prix, le Finlandais est loin d'être intouchable.

Un dernier titre avant un nouveau départ ?

Lewis Hamilton n'est pas un pilote comme un autre. En témoigne son palmarès qui ne cesse de grandir d'année en année. Pour 2020, plusieurs records sont à sa portée. Peut-être un dernier tour de piste avant un transfert… ou la retraite ?

LEWIS HAMILTON

N°44

Britannique
Né le 7 janvier 1985 à Stevenage (Royaume-Uni)
1m74, 68 kg



Ecuries F1 :
2020 : Mercedes
2019 : Mercedes
2018 : Mercedes
2016 : Mercedes
2017 : Mercedes
2015 : Mercedes
2014 : Mercedes
2013 : Mercedes
2012 : Mc Laren-Mercedes
2011 : Mc Laren-Mercedes
2010 : Mc Laren-Mercedes
2009 : Mc Laren-Mercedes
2008 : Mc Laren-Mercedes
2007 : Mc Laren-Mercedes

Nombre de Grands Prix : 250
1er Grand Prix : Australie, 18 mars 2007 (3ème)
Nombre de victoires : 84
Nombre de pole : 88
Nombre de podiums : 151
Meilleurs tours en course : 47
Palmarès : Champion de Renault britannique (2003), champion de Formule 3 Superprix (2004), champion de GP2 (2006), champion de Formule 1 (2008, 2014, 2015, 2017, 2018, 2019)

Classement par saison :
2019 : 1er avec 413 points (11 victoires, 17 podiums, 5 pole)
2018 : 1er avec 408 points (11 victoires, 17 podiums, 11 pole)
2017 : 1er avec 363 points (9 victoires, 13 podiums, 7 pole)
2016 : 2ème avec 380 points (10 victoires, 17 podiums, 12 pole)
2015 : 1er avec 381 points (10 victoires, 17 podiums, 11 pole)
2014 : 1er avec 384 points (11 victoires, 16 podiums, 7 pole)
2013 : 4ème avec 189 points (1 victoire, 5 podiums, 5 pole)
2012 : 4ème avec 190 points (4 victoires, 7 podiums, 7 pole)
2011 : 5ème avec 227 points (3 victoires, 6 podium 7 pole)
2010 : 4ème avec 240 points (3 victoires, 9 podiums, 1 pole)
2009 : 5ème avec 49 points (2 victoires, 5 podiums, 4 pole)
2008 : 1er avec 98 points (5 victoires, 10 podiums, 7 pole)
2007 : 2ème avec 109 points (4 victoires, 12 podiums, 8 pole)

Site : www.lewishamilton.com



Lewis Hamilton est au sommet de son art. A 35 ans, le Britannique vise plus que jamais les sommets. Au cours de la saison 2019, qu'il considère comme la meilleure de sa carrière, il a récolté 413 points. C'est le total le plus élevé pour un pilote en une saison de F1. Cela lui a permis d'être champion du monde pour la 6ème fois, il n'est plus qu'à un sacre d'égaler le mythique record de Michael Schumacher. Hamilton a aussi l'occasion de dépasser Schumi au nombre de Grands Prix remportés. Avec 84 succès, il ne lui manque plus que 8 victoires pour dépasser les 91 de l'Allemand. Il pourrait même passer la barre des 100 Grands Prix gagnés en cas d'énorme saison, mais ce palier semble encore loin pour le natif de Stevenage. Dernier record à aller chercher à Schumacher, le nombre de podiums en carrière. L'ancien pilote de Ferrari en est resté à 155, Hamilton est déjà à 151. Hamilton veut se donner les moyens de vaincre tout ce qui est sur son passage. Motivé comme rarement, il a annoncé qu'il sera une machine cette année, meilleur que jamais. S'il arrive à rester constant et à garder une telle motivation dans la meilleure voiture du paddock, difficile de se dire qu'il n'ira pas chercher sa septième couronne. Cependant, le pilote des Flèches d'Argent n'est pas totalement satisfait de sa monoplace. S'il est content de ses performances lors des courses, il souhaite maintenant progresser lors des qualifications : *"En qualifications, je n'ai pas tout réussi à 100 %. Il y a des moments où vous pensez que vous comprenez tout, et ensuite, vous arrivez sur une nouvelle voiture et tout est de nouveau différent. Vous essayez de comprendre comment les pneus réagissent à un type d'asphalte. C'est de l'art. Je veux toujours travailler pour étudier l'évolution de l'adhérence sur les circuits"*. Ce qui motive le trentenaire, c'est aussi la concurrence avec les autres pilotes. Il veut être le meilleur et le montrer. Peu importe qui se met en travers de sa route, il continuera de lutter : *"Nous sommes entrés dans une ère que j'adore, avec plein de jeunes talents qui veulent me battre, qui veulent être plus intelligents que moi. Je veux essayer de battre ces gars le plus longtemps possible"*. Peut-être perdra-t-il son titre



face à une femme... En effet, le pilote souhaite une F1 plus diversifiée, avec plus de parité : *"J'espère qu'un jour, une jeune femme forte arrivera et battra tout le monde, ce serait particulier !"*.

"Nous sommes entrés dans une ère que j'adore, avec plein de jeunes talents qui veulent me battre"

Ces jeunes talents, dont fait partie Max Verstappen, ont d'ailleurs tous leur propre avis sur l'Anglais. Le pilote Red Bull explique ce qui fait que Hamilton triomphe en se montrant un peu piquant. "*Si on a la bonne voiture, on peut battre tout le monde. Lewis est un pilote d'exception, l'un des meilleurs à avoir couru en Formule 1. Mais il a aussi la meilleure voiture, et quand on a la voiture qui domine, le coéquipier est le seul véritable adversaire. Au fil des années, Lewis n'a pas eu les meilleurs coéquipiers qui soient"*. Le Néerlandais n'est pas le seul à penser que Hamilton n'est pas un pilote intouchable. L'ancien champion du monde, Fernando Alonso a aussi donné son point de vue : *"Il a encore quelques points faibles qui n'ont pas encore été exploités, personne n'en profite vraiment."* En attendant, il n'est pas encore l'heure de parler de retraite pour Hamilton. Il avoue que le jour où il arrêtera sera le plus triste de sa carrière. En plus de cela, le sextuple champion du monde pense à son avenir… chez Ferrari. La Scuderia lui fait les yeux doux pour 2021. Fin 2020, l'Anglais aura passé huit saisons chez Mercedes. Pourtant, ce n'est pas ce qui l'empêchera de rester en 2021 selon l'ancien pilote David Coulthard : *"Je n'ai jamais ressenti que Lewis allait partir ailleurs. Je suis sûr qu'il discute avec Ferrari... mais il n'a jamais été qu'avec Mercedes. Pourquoi partir et casser cela ?"* Les prolongations de Verstappen chez Red Bull et surtout de Leclerc chez Ferrari pourraient empêcher Hamilton de rejoindre ces deux écuries. L'annonce d'une éventuelle prolongation est aussi bloquée par le fait que Mercedes n'a toujours pas prolongé en F1, après 2021. L'écurie devrait tout de même rester dans le circuit et garder son pilote star. En plus de cela, le salaire demandé par le pilote de 35 ans serait énorme : près de 66 millions de dollars ! Mercedes ne pourrait pas se permettre ce genre de folie et devra trouver un accord avec un salaire moindre. Hamilton a tout de même tenu à démentir en disant qu'il n'avait pas commencé à négocier son contrat : "*Toto Wolff et moi n'avons même pas encore parlé de mon contrat. Il n'y a rien qui est en cours de négociation, ce sont des journaux qui fabriquent des histoires"*. Ça a le mérite d'être clair. Enfin, pour l'instant…

Y.G.

33

Lewis Hamilton a marqué des points dans 33 Grands Prix consécutifs, dont les 21 de la saison dernière. Avec cette performance, il égale son propre record établi deux ans plus tôt.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Lewis Hamilton aura un nouveau casque cette année. Celui-ci sera violet et arborera six étoiles correspondant à ses six titres de champion du monde. A l'arrière du casque, une représentation du Christ est accompagnée de la phrase *"Still I rise"* (Je m'élève encore).

SES PLUS

- Six fois champion du monde et vainqueur des trois derniers titres, Lewis Hamilton est un gagneur. Nul doute qu'il aura envie de faire encore plus afin de battre les records.
- A 35 ans, l'Anglais a de l'expérience. Cette saison, qui sera sa 14ème, fait de lui un des doyens du circuit parmi les pilotes. Une expérience qui pourrait lui servir pour gérer la course tout au long de la saison.
- C'est un virtuose pendant les courses. Même si ses qualifications peuvent être parfois compliquées, il est capable de tout renverser pendant la course et de remonter pour gagner.

SES MOINS

- Il est moins performant que ses adversaires en qualifications. Avec "seulement" 5 pole l'année dernière, il a montré qu'il avait aussi des faiblesses.
- Son coéquipier Valtteri Bottas pourrait être l'auteur d'un énorme début de saison et s'attirer les préférences dans la stratégie de Mercedes. Hamilton devra affirmer sa supériorité dès le début.
- La concurrence est rude cette année. Entre les Ferrari de Vettel et Leclerc et la Red Bull de Verstappen, Hamilton aura du monde à surveiller.

Une sacrée mise au point

Après une saison 2019 de transition, BWT Racing Point F1 Team se veut ambitieuse pour 2020. L'écurie souhaite retrouver sa 4ème place au classement des constructeurs.



© BWT Racing Point F1 Team

Pérez et Stroll espèrent voir la vie en rose.

C'est le point d'interrogation de cette future saison. En difficulté la saison dernière, SportPesa Racing Point devient en 2020 BWT Racing Point F1 Team. Comme en témoignent ses changements de nom, depuis l'arrivée du milliardaire canadien Lawrence Stroll en 2018, l'équipe n'a toujours pas réussi à se stabiliser. En 2019, les pilotes ont payé les pots cassés du rachat courant 2018 de l'écurie, auparavant appelée Force India. Le développement de la monoplace a donc pris du retard, ce qui s'est immédiatement répercuté sur le début de saison 2019. Après 10 Grands Prix disputés, seulement 19 points marqués par ses deux pilotes, le Mexicain Sergio Pérez et le Canadien Lance Stroll. Heureusement, les progrès se font entrevoir lors de la deuxième partie de saison. Si Stroll accroche une belle 4ème place au GP d'Allemagne, son seul fait d'arme de la saison, ce sont les performances de Pérez qui rassurent. Sur les neuf derniers Grands Prix de la saison, "Checo" est rentré dans les points à huit reprises. Une saison pas facile à vivre pour le Mexicain, lui qui a prolongé jusqu'en 2022. "*C'était une année de transition. Nous le savions dès le début, nous étions en retard (au moment du rachat). Certes, on peut faire des ajustements, mais cela reste difficile parce que la saison est longue. Nous n'avons pas autant progressé que ce que nous voulions et nous ne pouvons pas nous en satisfaire. Nous étions tout simplement trop en retard et il y en avait trop à rattraper. Mais nous avons fait beaucoup de choses pour l'an prochain*", a-t-il confié en fin de saison à Auto Motor und Sport. Après cette année de transition, selon les mots de Pérez, Racing Point veut tout de suite rebondir. En 2020, l'écurie basée à Silverstone a clairement annoncé son objectif : terminer à la 4ème place du championnat des constructeurs. Cette place, l'écurie l'a déjà occupée par deux fois, lors des saisons 2016 et 2017, sous l'égide de Force India. Et son directeur, Omar Szafnauer est plutôt optimiste. "*Je suis convaincu que nous avons le potentiel pour être quatrième. Pour ce faire, il nous faut deux pilotes capables de marquer des points à chaque course*". Le message est envoyé. Pérez et Stroll sont prévenus. Si pour le premier, cela ne lui fait certainement pas peur, le second va devoir très rapidement élever son niveau en course pour atteindre l'objectif fixé par son équipe. En effet, Stroll a terminé le championnat à la 15ème place du classement des pilotes cette saison, alors que son coéquipier Sergio Pérez, a lui, terminé 10ème.

Un double objectif

Toutefois, l'année 2020 ressemble à un entonnoir pour l'écurie à la couleur rose. Avec la modification du règlement en 2021, les équipes doivent trouver le bon équilibre entre le développement de leur monoplace pour la prochaine saison et celui pour 2021. Chez Racing Point, le développement de la voiture actuelle pourrait s'avérer moindre que prévu. "*Les ressources que nous consacrons cette année sont beaucoup plus faibles que ce que j'aimerais, environ un tiers plus faible. A partir d'avril ou mai, nous consacrerons tout à 2021. Ce n'est pas une situation confortable*", a reconnu Andrew Green le directeur technique de l'équipe. *"Il n'y a pas de bon équilibre pour nous. C'est difficile pour une petite équipe. Nous savons que les grosses équipes*

◆ SES 2 SAISONS EN F1 ◆

Victoires	Pole positions	Classement constructeurs
2019 : 0	2019 : 0	2019 : 7ème avec 73 points
2018 : 0	2018 : 0	2018 : 7ème avec 52 points

SES PLUS

- Sergio Pérez. L'équipe va pouvoir compter sur son expérimenté et redoutable pilote mexicain pour tenter de retrouver son rang.
- Un budget en hausse. Depuis le rachat du consortium mené par Lawrence Stroll, l'écurie va pouvoir s'appuyer sur un budget plus conséquent au fil des années, ce qui devrait lui permettre d'être de plus en plus compétitive.
- Une nouvelle usine va être construite sur le site de Silverstone en 2020, accompagné d'une augmentation du nombre d'ingénieurs.

SES MOINS

- Lance Stroll. Le Canadien va devoir impérativement élever son niveau dès les premières courses de la saison. Avec seulement 21 points inscrits l'an passé, les regards seront portés sur lui en début de saison.
- Les objectifs annoncés ne sont-ils pas trop élevés ?
- L'écurie semble encore en pleine mutation. Est-elle vraiment prête pour 2020 ?



© BWT Racing Point F1 Team

Racing Point aimerait passer de la 7ème à la 4ème place.

consacrent beaucoup d'énergie et de ressource à 2021, dans des domaines où nous serons limités. Cela me rend très neveux", a-t-il ajouté. Une situation délicate que l'écurie va devoir gérer de la meilleure façon possible, au cours de cette année. Avec l'objectif de retrouver la 4ème place du classement constructeurs, mais aussi de transférer son temps de développement sur 2021, l'équipe basée à Silverstone va devoir se tordre l'esprit pour réussir ses objectifs. Mais une chose est sûre, en 2020, Racing Point revient sur le devant de la scène et se mêlera à la lutte pour glaner cette 4ème place, tant convoitée par de nombreuses écuries. La bataille s'annonce très rude.

Camille Bedoux

BWT RACING POINT F1 TEAM

Siège : Silverstone
Président : Lawrence Stroll
Directeur : Otmar Szafnauer
Directeur technique : Andrew Green
Pilotes : Sergio Pérez et Lance Stroll
Pilotes essayeurs : ?
Châssis : Racing Point RP20
Moteur : BWT-Mercedes V6 turbo hybride
Nombre de Grands Prix disputés : 30
Nombre de saisons en F1 : 2
Nombre de victoires : 0
Nombre de pole : 0
Nombre de podiums : 0
Meilleurs tours en course : 0
Nombre de titres constructeurs : 0
Nombre de titres pilotes : 0
Budget : 175 millions d'euros environ
Site : racingpointf1.com

L'écurie s'appellera Aston Martin en 2021 !



Lawrence Stroll, milliardaire canadien, ne s'arrête plus et étend de nouveau son empire. En 2018, avec son consortium d'investisseurs, il a racheté l'écurie Force India, devenu SportPesa Racing Point jusqu'en 2019, puis BWT Racing Point pour la saison 2020. Mais l'année prochaine, l'écurie britannique changera une nouvelle fois de nom et deviendra "Aston Martin Racing". Lawrence Stroll, a investi 216 millions d'euros pour détenir 16,7% de la célèbre marque anglaise de voitures de luxe. L'écurie Red Bull quant à elle, nommée "Aston Martin Red Bull Racing" depuis 2018, a de son côté annoncé la fin de son partenariat avec la marque anglaise à la fin de la saison 2020. L'année prochaine, le nom d'Aston Martin fera donc son retour en Formule 1 en tant qu'écurie d'usine. Il faut remonter des dizaines d'années en arrière, en 1959 et 1960 pour retrouver des traces de la marque Aston Martin en Formule 1. L'écurie avait alors terminé à la 5ème puis à la 8ème place du classement des constructeurs.

L'année ou jamais ?

Au volant d'une RP20 flambant neuve, Sergio Pérez peut viser haut cette année. Régulier et expérimenté, son talent n'est plus à prouver. Cette saison 2020 pourrait être l'année de l'explosion. A condition que sa monoplace réponde à ses attentes, une théorie très incertaine…

SERGIO PÉREZ

N°11

Mexicain
Né le 26 janvier 1990 à Guadalajara (Mexique)
1m73, 63 kg



© twitter Sergio Perez

Ecuries F1 :
2020 : Racing Point
2019 : Racing Point
2018 : Force India puis Racing Point
2017 : Force India
2016 : Force India
2015 : Force India
2014 : Force India
2013 : McLaren
2012 : Sauber
2011 : Sauber

Nombre de Grands Prix : 176
1er Grand Prix : Australie, le 15 mars 2011 (Abandon)
Nombre de victoires : 0
Nombre de pole : 0
Nombre de podiums : 8
Meilleurs tours en course : 4
Palmarès : Champion de Grande-Bretagne de Formule 3 (2007), Vice-champion de GP2 Series (2010).

Classement par saison :
2019 : 10ème avec 52 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2018 : 8ème avec 62 points (0 victoire, 1 podium, 0 pole)
2017 : 7ème avec 100 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2016 : 7ème avec 101 points (0 victoire, 2 podiums, 0 pole)
2015 : 9ème avec 78 points (0 victoire, 1 podium, 0 pole)
2014 : 10ème avec 59 points (0 victoire, 1 podium, 0 pole)
2013 : 11ème avec 49 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2012 : 10ème avec 66 points (0 victoire, 3 podiums, 0 pole)
2011 : 16ème avec 14 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)

Site : sergioperez.mx



"El Checo", de son surnom, entame sa 10ème saison en Formule 1. Ce qui fait de lui le 4ème pilote le plus expérimenté de la grille, derrière Raïkkönen, Hamilton et Vettel. Seule ombre au tableau, il n'a toujours pas remporté de Grand Prix ! Toutefois, il reste l'une des valeurs sûres du paddock. Le Mexicain a rarement déçu, raison pour laquelle son équipe, renommée BWT Racing Point F1 Team cette année, l'a prolongé en cours de saison dernière jusqu'en 2022. "*Je suis impressionné par la direction prise par l'équipe lors des douze derniers mois et cela me donne confiance en l'avenir. Je crois que le meilleur est à venir et je suis impatient de fêter beaucoup de podiums dans les années qui viennent*". Des podiums, "El Checo" en a déjà connu 8 durant sa carrière. Le dernier en date, en 2018, lorsqu'il est monté sur la 3ème marche du podium au GP d'Azerbaïdjan. Mais l'année passée, la saison n'a pas été autant fructueuse que les précédentes. Seulement 10ème avec 53 points, il a signé son plus mauvais résultat depuis son arrivée au sein de l'écurie Force India, devenue Racing Point depuis deux ans. Sergio Pérez serait-il sur le déclin ? A 30 ans, peut-il encore espérer quelque chose ? Ou au contraire va-t-il passer un cap cette saison ? Les questions se posent et les réponses sont floues. Le natif de Guadalajara, lui, est optimiste. Il a affirmé vouloir *"réaliser sa meilleure saison en 2020"*, lors de la présentation de la future saison de son équipe. L'apport du propriétaire et milliardaire britannique en 2018, Lawrence Stroll, prendrait-il effet cette année ? *"Ce sera très serré, mais je suis sûr que nous pourrons nous battre. On a fait une belle deuxième partie de saison et je ne vois aucune raison pour laquelle nous ne serions pas forts dès Melbourne cette année"*. En effet, la saison 2019 était encore une saison de transition pour l'écurie. Law-





rence Stroll a repris l'écurie en août 2018 et Force India n'ayant plus de liquidités, le travail sur la monoplace de 2019 avait forcément pris du retard.

Attention au Mexicain !

Cette saison, l'écurie vise plus haut. Son objectif : la 4ème place du classement des constructeurs. Elle comptera bien évidemment sur son Mexicain pour aller chercher des points. Agressif en course, Pérez reste l'un des meilleurs pilotes du circuit et possède l'expérience de la course. Malgré une dernière saison compliquée, il a surtout souffert du manque de compétitivité de sa monoplace en début de saison. En effet "El Checo" se fait toujours autant discret, alors qu'il réalise des performances remarquables au volant de sa modeste Racing Point. L'an passé, si l'on ne regarde uniquement les performances après la trêve estivale, il a terminé comme le meilleur des autres, devant des pilotes comme Carlos Sainz, Pierre Gasly ou Daniel Ricciardo. Si la nouvelle RP20 est à la hauteur des ambitions de l'équipe, Sergio Pérez pourrait surprendre son monde plus d'une fois. Habitué aux coups d'éclat durant sa carrière, même avec des voitures de milieu de tableau, il pourrait s'avérer très dangereux pour ses concurrents. Mais le doute persiste et rien ne vaut le révélateur de la piste. Les essais libres de Barcelone sont venus donner satisfaction au Mexicain, de quoi envisager plus sereinement son début de saison : *"Mes premières impressions sur la nouvelle voiture sont positives. Il y a encore beaucoup de chemin à parcourir avec beaucoup de choses que nous devons maîtriser, mais c'est certainement un début prometteur"*. "El Checo" sera une nouvelle fois à surveiller. A 30 ans, c'est peut-être l'année ou jamais pour lui, pour exprimer son talent aux yeux de tous. En attendant peut-être, si son heure n'est pas passée, de décrocher un baquet dans une grande écurie…

C.B.

176

C'est le nombre de Grands Prix effectués par Sergio Pérez depuis le début de sa carrière. Le Mexicain n'a jamais remporté de victoires en 176 Grands Prix. A la fin de la saison, il pourrait se rapprocher du record du plus grand nombre de courses sans victoire, détenu par Andrea Da Costa (208). Arrivera-t-il à briser cette triste série lui qui détient déjà le record de Grands Prix sans pole ? Le Mexicain peut toutefois se consoler d'avoir déjà de jolis podiums (8).

LE SAVIEZ-VOUS ?

En 2011, au Grand Prix du Japon, alors qu'il était en piste pour jouer la huitième place, Sergio Pérez a crié à son équipe "Pas de puissance, pas de puissance !", à la radio, dans le dernier tour de la course. Son ingénieur lui a instantanément répondu de rester en piste jusqu'à la fin, s'il le pouvait. "Ah ah, je plaisantais !" a répondu en riant le Mexicain. Une blague qui a certainement dû faire passer quelques gouttes de sueur sur le front de la team Sauber.

SES PLUS

- Son expérience. Avec neuf saisons à son compteur, il est l'un des plus expérimentés du paddock. Il a une connaissance parfaite des différentes courses qui composent le calendrier.
- Ses qualifications. L'an passé, le Mexicain a dominé outrageusement son coéquipier Lance Stroll en qualifications (18 fois devant le Canadien). Un avantage non négligeable qui lui permet de rentrer régulièrement dans les points en course.
- Sergio Pérez ne déçoit jamais. Au contraire, le natif de Guadalajara est souvent irréprochable. Il n'a jamais été derrière son coéquipier au classement des pilotes à la fin d'une saison depuis 2014, lorsque Nico Hülkenberg l'avait devancé lors de leur première saison commune chez Force India.

SES MOINS

- Son talent n'est peut-être pas reconnu à sa juste valeur au sein du paddock.
- Le Mexicain a prolongé jusqu'en 2022 avec Racing Point. Pourtant, en 2021, de nombreux transferts auront lieu. C'était peut-être le moment pour lui de briguer une place dans une écurie plus huppée…
- En termes de résultats, il est sur la pente descendante. Alors qu'il accrochait les 100 points au classement des pilotes en 2016 et 2017, ses deux dernières années ont été plus compliquées. Va-t-il rebondir en 2020 et reprendre sa marche en avant ?

Attendu au tournant…

Après une première saison compliquée au sein de l'écurie de son père, Racing Point, Lance Stroll n'a plus vraiment le droit à l'erreur. S'il veut s'assurer un avenir en F1, il devra booster ses résultats en 2020. A moins qu'il soit sauvé de justesse par ses connaissances… familiales.

LANCE STROLL

N°18

Canadien
Né le 29 octobre 1998 à Montréal (Canada)
1m82, 76 kg



© BWT Racing Point F1 Team

Ecuries F1 :
2020 : Racing Point
2019 : Racing Point
2018 : Williams
2017 : Williams

Nombre de Grands Prix : 62
1er Grand Prix : Australie, le 26 mars 2017 (Abandon)
Nombre de victoires : 0
Nombre de pole : 0
Nombre de podiums : 1
Meilleurs tours en course : 0
Palmarès : Champion d'Europe de Formule 3 (2016)

Classement par saison :
2019 : 15ème avec 20 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2018 : 18ème avec 6 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2017 : 12ème avec 40 points (0 victoire, 1 podium, 0 pole)

Site : lancestroll.com



La comparaison est dure à vivre. Mais le constat est là. Le jeune Lance Stroll n'arrive pour l'instant pas à faire sa place en F1. Aux côtés de l'expérimenté Sergio Pérez, le Canadien de 21 ans reste dans l'ombre. Hormis son coup d'éclat lors du rocambolesque Grand Prix d'Allemagne et sa 4ème place, 2019 n'a pas été l'année de la révélation tant espérée. Lance Stroll n'a ramassé que les miettes face à son coéquipier. Il n'est rentré que 6 fois dans les points, contre 11 pour Pérez. Il a été battu très largement en qualifications, à 18 reprises. En course, il est arrivé derrière le Mexicain à 15 reprises. Des chiffres très durs pour le Canadien, mais qui révèle le fossé qui le sépare encore des tous meilleurs pilotes. *"Sergio est l'un des meilleurs pilotes en milieu de classement. Il est très fort mentalement, il est très solide. C'est un pilote performant en permanence, le samedi et le dimanche et il l'a démontré depuis longtemps"*, a-t-il reconnu. Le natif de Montréal a admis que son adaptation à sa nouvelle écurie et à sa nouvelle monoplace n'a pas été si simple. *"Au début de l'année, j'ai eu du mal avec mon installation dans la voiture. Il a fallu quelques Grands Prix pour résoudre cela. Ça paraît ridicule, mais c'est une réalité. En plus de ça, il fallait comprendre l'équilibre mécanique, l'équilibre aéro, les réglages de différentiel, les réglages du couple pour tirer le meilleur de la voiture"*. Sa place, dûe à l'investissement de son père, Lawrence Stroll, est à ce jour bancale. Même si on peut penser qu'elle soit acquise d'office de par la présence de son père.

Ça passe ou ça casse !

Mais si le jeune canadien souhaite un avenir plus ensoleillé, il ne faudrait pas qu'il enchaîne les saisons dans les profondeurs du classement, sous peine d'une remise en ques-





le Canadien va devoir montrer son talent, qui a fait de lui le champion d'Europe de Formule 3 en 2016. Et ça commence par rectifier ses performances en qualifications. *"Dans l'ensemble, je pense que (Sergio) a eu l'avantage en qualifications, il a été meilleur que moi. C'est le principal domaine sur lequel je vais travailler".* Stroll reconnaît ses faiblesses. Il n'est rentré qu'une seule fois en Q1 de toute la saison, et pire, il n'est sorti qu'à sept reprises de la Q3. Trop peu pour espérer grappiller des points en course. Le manque d'expérience et le manque de connaissance de la voiture ont également été des ingrédients qui n'ont pas favorisé son éclosion pour sa première année chez Racing Point. *"L'expérience a joué. Sergio est présent dans l'écurie depuis plusieurs années. Nous avons un pilotage différent, une approche de la course différente. Mais pour optimiser mes performances, je dois travailler sur certains points avec l'équipe",* a-t-il ajouté. Lance Stroll a donc tout à gagner, mais aussi tout à perdre. Cette nouvelle saison pourrait être le fruit d'une révélation, ou au contraire, sa dernière. On peut se demander s'il est vraiment sur un piédestal au sein de l'écurie détenue par son père ? Ce qu'on ne doute pas, c'est que le jeune canadien risque d'avoir une pression importante sur ses épaules au départ du premier Grand Prix en Australie. Sans plus attendre, il devra de suite, montrer que sa place il la mérite, pour pouvoir ambitionner de vivre des jours plus sereins d'ici quelques années…

C.B.

1

C'est le nombre de podium réalisé par Lance Stroll dans sa carrière. Malgré ses résultats en demi-teinte depuis son arrivée en F1, le jeune pilote a l'honneur d'être déjà monté sur la boîte. C'était lors du Grand Prix d'Azerbaïdjan à Bakou, en 2017, année de sa première saison en Formule 1. Il avait terminé à la 3ème place d'une course folle remportée par Daniel Ricciardo, devant Valtteri Bottas. A noter que le natif de Montréal a signé ce podium à l'âge de 18 ans, 7 mois et 27 jours, ce qui le place au 2ème rang des pilotes les plus précoces ayant signé un podium en Grand Prix, derrière l'inévitable Max Verstappen, qui le devance de 12 jours (18 ans, 7 mois et 15 jours au GP d'Espagne en 2016).

LE SAVIEZ-VOUS ?

Lors du Grand Prix d'Italie 2017, le Canadien Lance Stroll est devenu le plus jeune pilote de l'histoire à s'être élancé en première ligne lors d'un Grand Prix. Il avait 18 ans, 10 mois et 5 jours. Un record qui tient toujours. Il avait effacé le précédent record détenu par Max Verstappen, qui était parti en deuxième position du Grand Prix de Belgique en 2016 à 18 ans, 10 mois et 29 jours.

tion de sa légitimité en tant que pilote au sein de l'écurie. 15ème au classement final en 2019, avec seulement 21 points à son actif, le jeune pilote est attendu au tournant en 2020. D'autant plus que les ambitions de sa team sont revues à la hausse. Une pression en plus à gérer pour Stroll qui ne devra pas se rater. Mais si les ambitions sont à la hausse, le niveau de la monoplace devrait l'être aussi. Cela pourrait lui permettre de progresser et pourquoi pas l'aider à signer quelques beaux résultats. Son avenir en dépend et sa réputation aussi. S'il veut se décoller de l'étiquette de fils à papa,

SES PLUS

- Les repères acquis l'an passé. Le Canadien connaît déjà l'environnement, l'écurie et la monoplace de sa team. L'année dernière, il arrivait dans l'inconnu. Cette année, il va pouvoir pleinement se concentrer sur ses performances dans une écurie qu'il commence à connaître.
- La fougue de son jeune âge. Il n'a que 21 ans, et justement, il ne doit plus se poser de questions. Le Canadien a du talent, il doit maintenant le prouver en course.
- Une écurie en pleine expansion, et une voiture certainement plus compétitive que l'année passée.

SES MOINS

- L'étiquette de fils à papa qui lui colle à la peau. Lance Stroll va devoir se détacher le plus possible de cette image. Des meilleurs résultats l'aideraient certainement.
- Son manque de confiance. Lance Stroll n'a pu engranger de la confiance suite à ses résultats en 2019.
- La comparaison directe avec Sergio Pérez. Même si leur entente est tout à fait cordiale, il est comparé instinctivement à son coéquipier, qui lui, enchaîne de meilleures performances.

ASTON MARTIN
Red Bull RACING

Réel outsider des Flèches d'Argent

Avec Verstappen et Albon, Red Bull veut renouer avec les sommets de la F1. L'écurie autrichienne pourrait avoir refait son retard sur ses deux adversaires, Ferrari et Mercedes.



Avec Albon, Verstappen peut conduire sans pression.

Red Bull a faim. Poussée par un Max Verstappen en feu en fin de saison dernière, l'écurie autrichienne s'est affichée comme la plus sérieuse concurrente à Ferrari et Mercedes. Le pilote néerlandais a même terminé 3ème au classement pilotes, devant les deux Ferrari. Une fin de saison en grande pompe donc, alors que la première partie de l'année avait été plus compliquée. Le Français Pierre Gasly avait été rétrogradé chez Toro Rosso pendant l'été. C'est Alexander Albon qui en avait profité pour faire le chemin inverse et rejoindre l'écurie quadruple championne du monde. Ses bons résultats lui ont permis de décrocher une huitième place au classement pilotes. Il va lui aussi devoir confirmer tous les espoirs placés en lui depuis la fin de saison dernière. Une bonne entente avec Verstappen sera primordiale pour que l'équipe continue de progresser et puisse tutoyer les sommets à nouveau. Car Red Bull n'a plus gagné de championnat depuis 2013 avec le sacre de Vettel et la tête du classement des constructeurs. Ce changement de pilote, Christian Horner l'assume totalement : "*C'était la bonne chose à faire. Alex a mérité son baquet. Il ne fait que s'améliorer, tout comme sa compréhension de ses pneus et de la complexité de ces voitures.*" Les temps d'Albon sont aussi plus proches de ceux de Verstappen en course, par rapport à ceux de Gasly.

◆ SES 5 DERNIÈRES SAISONS ◆

Victoires	Pole positions	Classement constructeurs
2019 : 3	2019 : 2	2019 : 3ème avec 417 points
2018 : 4	2018 : 2	2018 : 3ème avec 419 points
2017 : 3	2017 : 0	2017 : 3ème avec 765 points
2016 : 2	2016 : 1	2016 : 2ème avec 468 points
2015 : 0	2015 : 0	2015 : 4ème avec 187 points

"Notre concurrent sera Mercedes"

Helmut Marko, ancien pilote et dirigeant de l'écurie, sent que le duel pour le titre se jouera entre Red Bull et Mercedes et… sans Ferrari : *"Notre concurrent sera Mercedes, Lewis Hamilton en particulier. Je dois admettre qu'il pilote presque parfaitement et qu'il est actuellement le meilleur pilote, le plus complet. Mais notre Max Verstappen arrive. Nous sommes devant Ferrari durant le dernier tiers de la saison. Ils ne semblaient plus avoir l'avantage qu'ils avaient auparavant, surtout avec le moteur"*. Pour glaner ce fameux sacre, le responsable de la filière des jeunes pilotes confie ses prédictions pour la saison à venir. *"Je pense qu'il faudrait plus que cinq victoires. Il y a 22 courses alors si on se partage les victoires, disons qu'il en faudrait au moins 7 ou 8 !"*. Il affirme aussi que la monoplace de Red Bull pour 2020, la RB16, a de l'avance. "*Nous n'avons aucune excuse. Pour la première fois, nous avons 14 jours d'avance sur notre programme normal. Je pense que nous serons bien préparés, nous aurons un bon concept. Il est temps de signer de très bons résultats tout de suite, dès le début de la saison. Avec la RB16, nous lançons notre assaut vers les titres"*. La RB16 est très travaillée au niveau du nez, pour permettre de travailler sur le flux d'air dans cette zone. Le patron de l'écurie, Christian Horner, s'attend, lui aussi, à ce que son équipe soit à la lutte pour le titre de champion du monde : *"A moins que quelqu'un sorte un lapin de son chapeau, je pense que nous sommes prêts pour une saison vraiment passionnante entre Mercedes, Ferrari et nous-mêmes. Et ça pourrait être une saison vraiment palpitante."* De son côté, Mercedes surveille la marque au taureau de près, et le responsable moteur des Flèches d'Argent, Andy Cowell, s'inquiète : *"Red Bull est capable de construire des voi-*

SES PLUS

- Red Bull a construit une solide entente avec le motoriste Honda. Des progrès ont été visibles en fin d'année dernière. L'écurie autrichienne pourrait rivaliser avec les meilleures.
- La prolongation de Max Verstappen en 2023 va amener de la stabilité. Red Bull peut désormais travailler sereinement avec le Néerlandais, qui a entièrement confiance en l'écurie.
- L'écurie a bien travaillé durant l'intersaison. La RB16 est arrivée en avance, ce qui a permis à Red Bull de lancer sa saison avec beaucoup de confiance.

SES MOINS

- Red Bull semble encore avoir un petit peu de retard sur Ferrari et surtout Mercedes. Il sera très dur de lutter pour le titre constructeurs cette année.
- L'irrégularité. La marque au taureau n'a brillé que par intermittence l'année dernière. Les performances de cette année devront être plus constantes.
- La différence de niveau entre Verstappen et Albon. Le remplaçant de Gasly aura du mal à aider son coéquipier dans la quête d'un titre.



tures qui peuvent gagner des championnats, et Max Verstappen est incroyablement bon. L'implication de Honda est aussi bonne que leurs progrès." Luca di Montezemolo, ancien dirigeant de Ferrari, voit la marque au taureau parmi les favorites en 2020 : *"Red Bull, qui était déjà très compétitive en fin de saison 2019, semble prêt à gagner des courses régulièrement. Je m'attends à des progrès de Red Bull et du moteur Honda."* Le motoriste de Red Bull, c'est donc Honda, et les deux parties semblent décidées à avancer ensemble. Ils ont d'ailleurs prolongé leur partenariat moteur jusqu'en 2021. L'entreprise japonaise croit dur comme fer en Verstappen. Elle voit en lui un futur champion du monde, c'est ce qui l'a motivée à renouveler son contrat. De son côté, Marko est très content des performances de son motoriste sur ses monoplaces : "*Honda n'ont pas seulement tenu leurs promesses, ils les ont largement dépassées. Ils sont quasiment au niveau de Mercedes, avec un peu de retard en qualifications. Mais je suis convaincu que Honda peut franchir cette petite étape et ce sera à nous de construire une voiture bonne dès le départ pour lutter pour le titre".*

Mercedes craint beaucoup Red Bull et Verstappen…

Yanis Guillou

ASTON MARTIN RED BULL RACING

Siège : Milton Keynes (Grande Bretagne)
Président : Dietrich Mateschitz
Directeur général : Christian Horner
Directeur technique : Adrian Newey
Pilotes : Max Verstappen et Alexander Albon
Pilotes essayeurs : Sébastien Buemi
Châssis : RB16
Moteur : Honda V6 turbo hybride
Nombre de Grands Prix disputés : 286
Nombre de saisons en F1 : 15
Nombre de victoires : 62
Nombre de pole : 62
Nombre de podiums : 170
Meilleurs tours en course : 65
Nombre de titres constructeurs : 4 (2010, 2011, 2012, 2013)
Nombre de titres pilotes : 4 Sebastian Vettel (2010, 2011, 2012, 2013)
Budget : 278 M€ environ
Site : www.redbullracing.redbull.com

Les rois des arrêts au stand !



S'il y a bien un domaine dans lequel Red Bull fait des prouesses, c'est l'arrêt au stand. Grande spécialiste, l'écurie autrichienne a une nouvelle fois battu le record du stop le plus rapide : 1 seconde 82 au Brésil en 2019. Faire des prouesses dans cet exercice devient une habitude pour Red Bull, déjà détenteur des deux précédents records, datant de la même année. Le record avait été établi sur la monoplace de Verstappen qui a ensuite gagné la course. Quid de cette année ?

La confirmation pour de bon

Promu à la surprise générale chez Red Bull au cours de la saison 2019, Alex Albon vit un rêve. Sans aucune pression, il aborde cette nouvelle année avec l'envie de progresser et pourquoi pas de venir titiller son coéquipier, Max Verstappen.

ALEXANDER ALBON

N°23

Thaïlandais
Né le 23 mars 1996 à Londres (Angleterre)
1m86, 74 kg



Ecuries F1 :
2020 : Red Bull
2019 : Toro Rosso puis Red Bull

Nombre de Grands Prix : 21
1er Grand Prix : Australie, le 17 mars 2019 (14ème)
Nombre de victoires : 0
Nombre de pole : 0
Nombre de podiums : 0
Meilleurs tours en course : 0
Palmarès : Vice-champion de GP3 Series (2016), 3ème de Formule 2 (2018).

Classement par saison :
2019 : 8ème avec 92 (0 victoire, 0 podium, 0 pole).

Site : alexalbon.com



Celui que personne n'attendait. Il a commencé la saison 2019 chez l'écurie Toro Rosso, petite sœur de Red Bull, apaisé, dans la découverte totale et sans réelle pression pour sa première année en F1. *"Cela va être une courbe d'apprentissage importante pour moi"*, racontait-il avant son début de saison. *"Le saut de la Formule 2 à la F1 est vraiment énorme, principalement à cause de l'appui aéro"*. Mais, à ce moment précis, pensait-il que le saut entre Toro Rosso et Red Bull était aussi proche ? Certainement pas. Le Thaïlandais a, en l'espace de six mois, réalisé les deux plus grands sauts de sa vie. Et cette annonce en a surpris plus d'un. Pourtant, personne n'aurait imaginé un tel scénario avant le début du championnat du monde. Pas même lui. Etre pilote chez Toro Rosso début 2019 était déjà une victoire pour celui qui évoluait en Formule 2 en 2018. Ses performances, ponctuées de quatre victoires, et sa 3ème place au classement général de ce championnat, lui avaient entrouvert les portes de la F1. Des portes qu'il s'est empressé d'ouvrir. Et, au bout de ce chemin, en août 2019, à l'aube du Grand Prix de Belgique, Alex Albon apprenait qu'il était promu au sein de l'écurie reine de la maison, Red Bull, à la place du Français Pierre Gasly qui faisait le chemin inverse. *"C'est irréel de recevoir cette immense opportunité chez Red Bull Racing ! Je ne vous remercierai jamais assez de croire en moi et d'avoir rendu cela possible. C'est un saut dans le grand bain, mais j'ai mis mon short de bain !"* Une opportunité rare dans une carrière, après avoir couru seulement 13 Grands Prix. Mais le Thaïlandais ne se démonte pas et réalise une fin de saison très encourageante, à bord de sa nouvelle monoplace. Sur ses 9 derniers Grands Prix, il réalise, une 4ème place, quatre 5èmes places, trois 6èmes places pour un abandon.

"Essayer d'être meilleur que Verstappen"

Des performances qui ont pleinement validé les choix de l'écurie autrichienne et qui ont satisfait le directeur général de l'écurie, Christian Horner : "*Vous avez pu voir comment Alex s'est amélioré. Il a couru dans deux équipes*





différentes avec la pression de rejoindre l'équipe principale avec Max (Verstappen) comme partenaire. Je pense qu'il a bien géré en saisissant chaque opportunité et en impressionnant toute l'équipe avec son approche, son attitude, sa façon de courir et ses retours". Malgré ses performances, Alexander Albon n'aura pas plus de pression sur ses épaules. Red Bull compte surtout sur le Thaïlandais pour parfaire sa progression au fil de la saison. *"Il n'y a pas d'objectifs précis (pour 2020), il doit juste se contenter de poursuivre son développement"*, assure Christian Horner dans des propos recueillis par F2i. Lui se fixe des objectifs. Elu rookie de l'année 2019 par la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), il ne compte pas s'arrêter en si bon chemin. "*Je sais que je dois travailler sur moi-même et qu'il y a des choses à améliorer. Pour 2020, je veux réduire l'écart avec Max, c'est mon objectif prioritaire. Pour le moment, je vois Max comme quelqu'un avec qui je peux discuter et avec qui je peux m'améliorer en regardant ses données et en voyant où il est rapide. Car ce n'est pas un secret, il est très rapide ! Mais je vais me concentrer sur moi-même pour essayer de combler l'écart, et finalement essayer d'être meilleur que lui. Ce serait bien !*", a-t-il confié à F1i. Le jeune Thaïlandais ne cache pas ses ambitions et ses performances seront à n'en pas douter très vite comparées à celles du Néerlandais. A 24 ans, et pour sa première saison pleine avec Red Bull, il peut (encore) surprendre. Helmut Marko, le responsable de la filière jeunes chez Red Bull, à qui Albon doit aujourd'hui sa place en F1, croit dans les capacités du Thaïlandais. *"Avec l'expérience qu'il a acquise la saison dernière et une meilleure préparation, il doit bien sûr en faire plus cette année, et il le sait. Il doit devenir plus performant en qualifications et, de manière générale, plus constant sur l'ensemble d'un week-end de Grand Prix. Mais je suis persuadé qu'il sera capable d'y arriver"*.

Le Londonien d'origine, revient en 2020 avec une expérience supplémentaire, pour espérer gravir les échelons et monter sur son premier podium en carrière. Et devenir le premier Thaïlandais à réussir cet exploit dans l'histoire de la F1.

C.B.

2012

L'année où Alex Albon a failli tout arrêter. Après avoir intégré la Red Bull Junior Team, suite à son titre de champion du monde de karting en 2011, Alexander Albon en est écarté en 2012, en raison de de ses mauvaises performances (il a terminé 17ème au classement général de la Formule Renault Eurocup en 2012). *"J'étais à deux doigts d'arrêter le sport auto"*, a-t-il confié. Heureusement pour lui, le Dr Marko lui a accordé une seconde chance quelques années plus tard...

LE SAVIEZ-VOUS ?

De religion bouddhiste, le Thaïlandais, avant chaque week-end de course, va au temple près de chez lui. ***"Les séances sont symboles de paix et de joie pour moi. Je crois en cette doctrine, en la médiation et dans cet état d'esprit. Cela me procure une paix intérieure et m'aide pour les moments difficiles".***

SES PLUS

- Il connaît déjà la voiture et l'écurie grâce à sa première demi-saison chez Red Bull.
- Si Helmut Marko (responsable de la filière des jeunes pilotes chez Red Bull) est revenu le chercher, c'est que ce pilote a beaucoup de potentiel.
- Il n'aura pas de pression de la part de son écurie. Max Verstappen est le leader incontestable. Alex Albon lui, est là pour apprendre et pourquoi pas réaliser quelques coups durant l'année, et viser un premier podium en carrière.

SES MOINS

- Son inexpérience. Avec seulement 21 Grands Prix au compteur, Albon a encore beaucoup à apprendre en F1.
- Sa rivalité avec Max Verstappen. Il va devoir faire face à l'un des meilleurs pilotes de la grille et être en concurrence directe tous les week-ends avec le Néerlandais. Pas simple pour un pilote qui entame uniquement sa deuxième saison en Formule 1.
- Son statut. Il intègre à plein temps une écurie qui vise, avec ses ambitions, le titre de championne du monde. Albon va devoir développer un sentiment de "winner" en lui, qu'il n'a sans doute pas encore.

La menace se précise...

Le Néerlandais se rapproche du top du classement d'année en année. Il est l'atout majeur de Red Bull pour le titre pilotes. Peut-il le faire dès 2020 ?

MAX VERSTAPPEN

N°33

Néerlandais
Né le 30 septembre 1997 à Hasselt (Belgique)
1m80, 71 kg



Ecuries F1 :
2020 : Red Bull
2019 : Red Bull
2018 : Red Bull
2017 : Red Bull
2016 : Toro Rosso puis Red Bull
2015 : Toro Rosso
2014 : Toro Rosso

Nombre de Grands Prix : 102
1er Grand Prix : Australie, 15 mars 2015 (abandon)
Nombre de victoires : 8
Nombre de pole : 2
Nombre de podiums : 31
Meilleurs tours en course : 7
Palmarès : Champion du monde de karting (2013), vainqueur du master de formule 3 (2014)

Classement par saison :
2019 : 3ème avec 278 points (3 victoires, 9 podiums, 2 pole)
2018 : 4ème avec 249 points (2 victoires, 11 podiums, 0 pole)
2017 : 6ème avec 168 points (2 victoires, 4 podiums, 0 pole)
2016 : 5ème avec 204 points (1 victoire, 7 podiums, 0 pole)
2015 : 12ème avec 49 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)

Site : www.verstappen.nl



Et si Max Verstappen venait jouer les trouble-fête cette saison. Le Néerlandais, 3ème en 2019 avec 278 points, pourrait bien avoir son mot à dire en 2020. Excellent en fin de saison, il a mené la vie dure à tous les favoris. Son talent est indéniable et, à 22 ans, il est déjà considéré comme un des trois meilleurs pilotes du monde. Son objectif ? Le titre tout simplement. Ambitieux à souhait, le Néerlandais s'est déjà fait un nom en F1 en détenant plusieurs records de précocité. La régularité, mais aussi les enseignements qu'il aura tirés de ses précédentes saisons seront les clés de sa réussite en 2020. Rivaliser avec les Mercedes et les Ferrari n'est pas chose aisée, mais c'est bien lui qui a causé le plus de problèmes aux deux meilleures écuries du circuit l'an dernier. Pour Alex Wurz, le pilote autrichien, Verstappen peut viser le titre dès cette année. *"Ça le pourrait. Car la dynamique de Red Bull et Max est constamment positive. Donc, pourquoi pas ?"* Sa maîtrise est telle que Mercedes a tenté de l'attirer durant l'intersaison voyant que son contrat se terminait fin 2020. Finalement, Verstappen a renouvelé sa confiance avec Red Bull, en prolongeant son bail jusqu'en 2023 avec néanmoins des clauses de sortie...

Mercedes a tenté de l'attirer...

L'écurie autrichienne l'assure : elle a prolongé son pilote par peur de le voir rallier les rangs des Flèches d'Argent. En contrepartie, son salaire aurait doublé, voire triplé, et son contrat prévoit donc une clause stipulant que Red Bull doit disposer d'un moteur de référence. *"Avec Max, c'est un contrat très clair que nous avons signé jusqu'à fin 2023. Dans des circonstances normales, il ne peut pas être rompu de manière prématurée"* assure Helmut Marko. Le père de Max, Jos, assure que Red Bull et Honda ont toute la confiance du clan Verstappen : *"Nous savons ce que l'équipe fait, pas seulement pour la saison à venir, mais aussi pour les nouvelles voitures en 2021. C'est très bien d'être impliqué, mais le plus important est que Max se sente chez lui"*. Des propos qui sont confirmés par Max lui-même. Le plus jeune pilote de l'histoire à remporter un Grand Prix voit en son écurie une équipe avec une bonne mentalité : *"Tout le monde s'entend très bien, nous voulons tous gagner et nous avons tous une mentalité de vainqueurs. Tout le monde, en piste et à l'usine, est motivé pour montrer que nous pou-*





d'ailleurs pas étonné ses concurrents, comme Valtteri Bottas : *"Ils sont jeunes et ont déjà montré leurs capacités. Les équipes savent qu'il n'y a pas de risque à les garder. Pourquoi ? Car c'est une bonne chose qui peut stabiliser la suite du marché des pilotes."* Pourtant, tout le monde n'apprécie pas le caractère franc de Verstappen. Comme lorsque le jeune talent avait accusé les Ferrari de tricheurs l'année dernière. Flavio Briatore l'a mis en garde à ce sujet. *"Il pilote vite, il sait toujours comment s'améliorer et il est souvent la vedette du spectacle. Mais Verstappen doit apprendre à fermer sa bouche. Il aurait dû se passer de cette accusation. Premièrement, ce n'est pas à lui de faire ce genre de déclaration. Deuxièmement, l'histoire était inexacte"*. Le directeur de Red Bull, Christian Horner, dément tout comportement inapproprié de son pilote-star : *"Max n'a pas de problème d'ego, il est très accessible et donc très populaire dans le garage. Tout le monde veut faire un peu plus pour lui, car les gens croient en lui et le soutiennent. Les heures qu'ils passent tous dans le garage pour avoir toutes les pièces et progresser sans cesse, c'est sans prétendre. Il est très facile d'avoir une discussion avec lui."* En attendant, le Néerlandais a préparé sa saison grâce au simulateur et à l'équipe Redline. *"Cela me permet de garder de la corne sur les mains pendant l'hiver"*. Une technique utilisée par beaucoup de jeunes pilotes ces dernières saisons et qui est très pratique pour garder l'habitude de piloter. Cela semble en tous cas marcher pour Verstappen, qui s'améliore d'année en année. En parallèle de sa saison de F1, Verstappen compte participer à plusieurs championnats du monde virtuels. Déjà champion des 24h de Spa en simulation en 2019, il veut continuer à courir en ligne en 2020. *"Je compte aller plus loin encore. Je vais beaucoup m'entraîner cet hiver et je vais essayer de bien figurer dans plusieurs championnats du monde virtuels en 2020. Avoir un casque et discuter avec des amis en ligne, pas toujours de course, c'est une bonne façon de s'évader un peu."*

Y.G.

1

Max Verstappen est le seul pilote néerlandais de l'histoire à avoir déjà remporté un Grand Prix. Il a réalisé cette performance 8 fois.

LE SAVIEZ-VOUS ?

La monoplace de Verstappen arbore le numéro 33 lors des courses. Il s'agit en fait de son numéro fétiche (le 3) qui a été doublé. Il n'a pas pu choisir le 3 à ses débuts étant donné que Daniel Ricciardo le portait déjà.

SES PLUS

- A 22 ans, Verstappen est déjà considéré comme un des meilleurs pilotes au monde. Il est capable de gagner n'importe quelle course.
- Red Bull a misé sur lui et va tout mettre en œuvre pour le faire gagner. Sa prolongation de contrat le prouve.
- Paradoxalement, Verstappen est jeune et expérimenté. 22 ans, mais surtout déjà cinq saisons en F1. Il sait comment une saison se passe.

SES MOINS

- Très confiant en lui, il ne doit pas oublier de faire les choses dans l'ordre. Son envie peut parfois lui faire commettre des erreurs.
- Ses adversaires sont toujours très coriaces. Vettel, Leclerc, Bottas et surtout Hamilton ne lui feront pas de cadeaux.
- Albion ne semble pas assez au niveau pour pouvoir l'épauler.

Opération Remontada !

Le rendez-vous manqué de 2019 est à oublier pour l'écurie française. Focalisée sur 2020, mais avec en tête 2021, Renault se doit cette année de tenir ses objectifs, au risque de se perdre une seconde fois.



Ocon / Ricciardo, un duo qui peut faire des étincelles.

Une saison ratée ou presque. Renault n'a pas brillé en 2019. Malgré un duo de pilotes prometteurs, avec l'arrivée de l'Australien Daniel Ricciardo, et l'expérimenté Nico Hülkenberg, la monoplace R.S.19 n'a pas répondu aux attentes des protagonistes. Et durant toute la saison, Renault a traîné son souci de fiabilité. Bilan de la saison : une 5ème place au classement des constructeurs et aucun podium. Les objectifs de la saison se sont envolés au fil des Grands Prix. Alors en 2020, les consignes ont été claires de la part de Cyril Abiteboul, directeur général de Renault, lors de la présentation officielle de l'écurie. "*Cette saison arrive après une saison moyenne en 2019, dans le sens où nous n'avons pas atteint notre objectif. Les objectifs pour 2020 doivent mettre à profit cet enseignement. On doit avoir des objectifs qui soient à la fois modestes et réalistes. Mais des objectifs que l'on doit atteindre. C'est important dans la construction de l'équipe. Se battre pour la 4ème place au classement des constructeurs est réaliste et possible si on adhère au plan de marche*". Le plan de marche, il le décrit en trois étapes : "*Un début de saison sans problème de fiabilité, un développement agressif en début de saison et surtout une exécution parfaite en piste.*" Il ne peut être plus explicite. Un plan que va découvrir Esteban Ocon, la nouvelle recrue de l'écurie française. Le natif d'Evreux est impatient de retrouver la piste, et son directeur général espère qu'Esteban bousculera les codes. "*Ce que j'attends de lui, c'est qu'il mette le feu dans le bureau des ingénieurs, à l'usine. S'il veut qu'on refasse tout pour lui et autour de lui, qu'il aille casser les pieds des mecs qui font le volant. Ce n'est pas à l'usine d'Enstone de définir la voiture, mais aux pilotes. Et je pense qu'il est davantage sur cette longueur d'onde. On a besoin de quelqu'un qui nous pousse très fort avec une agressivité très forte sur la piste et en dehors, dans le cadre que l'on définit ensemble*". Les mots de Cyril Abiteboul sont forts. Il veut du changement, de la discussion et une certaine agressivité.

SES 5 DERNIÈRES SAISONS

Victoires	Pole positions	Classement constructeurs
2019 : 0	2019 : 0	2019 : 5ème avec 91 points
2018 : 0	2018 : 0	2018 : 4ème avec 122 points
2017 : 0	2017 : 0	2017 : 6ème avec 57 points
2016 : 0	2016 : 0	2016 : 9ème avec 8 points
2011 : 0	2011 : 0	2011 : 5ème avec 73 points

> ***"Ce n'est pas à l'usine d'Enstone de définir la voiture, mais aux pilotes"***

Daniel Ricciardo sera aux côtés d'Esteban Ocon, pour sa deuxième saison chez Renault. Le patron de l'équipe espère une concurrence cordiale et respectueuse entre les deux hommes. "*On n'a pas de raison d'avoir de préférence ou de pilote n°1. Ce qui est important, c'est que chacun joue avec sa personnalité, qu'il n'y ait pas l'un qui cherche à altérer sa personnalité pour prendre l'ascendant sur l'autre. Aujourd'hui, je vois deux personnes extrêmement saines, heureuses de figurer dans l'équipe, qui ont envie d'avoir une voiture compétitive, probablement plus compétitive pour Daniel, que ce qu'on lui a offert l'année dernière. C'est ça qui est important, c'est d'avoir un comportement sain, au service de l'équipe.*"

SES PLUS

- L'arrivée d'Esteban Ocon. Et si c'était lui qui leur manquait ? Le jeune pilote français revient fraîchement d'une année sabbatique chez Mercedes. Son talent, il l'a déjà prouvé, mais il pourrait permettre à son équipe d'atteindre son objectif.
- La revanche de Daniel Ricciardo. Il aura à cœur, si on lui offre une voiture compétitive, d'enfin briller sous les couleurs jaunes et noires.
- Son objectif de viser la 4ème place du classement constructeurs, un objectif assumé, qui témoigne de l'ambition de cette saison.

SES MOINS

- Son irrégularité. Après avoir progressé constamment durant trois ans, l'écurie a de nouveau eu des soucis de fiabilité l'an passé et a terminé à la 5ème place du classement des constructeurs. Ont-ils trouvé la clé pour résoudre ce problème ?
- Son turnover. Un nouveau directeur technique, Pat Fry, est arrivé au mois de février. Un changement qui arrive à une période compliquée pour les écuries, en pleine mutation de développement entre 2020 et 2021.
- L'avenir incertain de Renault en F1.



Noir, c'est noir… Espérons que Renault ne broiera pas du noir en 2020.

Mais comme pour toutes les écuries, la tête à 2021 peut potentiellement parasiter le développement des monoplaces de la future saison. Alors comment faire pour allier les deux. Chez Renault, le plan est clair, mais sera-t-il respecté ? Les premiers résultats de la saison donneront une première indication. "*Pour nous, comme pour beaucoup d'équipes, cette année va être une année pivot entre la fin d'un cycle et le début d'un nouveau. Il va falloir que l'on équilibre nos ressources et le temps que l'on passe sur chacun des programmes : 2020 vs 2021. La stratégie, elle est simple : il faut développer le plus vite et le plus agressivement possible la voiture 2020 pour basculer le plus tôt que l'on ose sur 2021, qui est cette année ou l'on doit enfin franchir ce plafond de verre.*" Renault est fin prête pour cette nouvelle saison remplie d'espoirs. Mais cette fois-ci, les objectifs resteront-ils à portée de vue, sans disparaître à perte de vue ?

Camille Bedoux

RENAULT F1 TEAM

Siège : Enstone (Grande-Bretagne) et Viry-Châtillon (France)
Président : Jérôme Stoll
Directeur général : Cyril Abiteboul
Directeur technique : Pat Fry
Pilotes : Daniel Ricciardo et Esteban Ocon
Pilotes essayeurs : Guanyu Zhou
Châssis : Renault R.S.20
Moteur : Renault V6 turbo hybride
Nombre de Grand Prix disputés : 383
Nombre de saisons en F1 : 23
Nombre de victoires : 35
Nombre de pole : 51
Nombre de podiums : 100
Meilleurs tours en course : 31
Nombre de titres constructeurs : 2 (2005, 2006)
Nombre de titres pilotes : 2 (Fernando Alonso, 2005, 2006)
Budget : 175 millions d'euros environ
Site : renaultsport.com

L'écurie pourrait-elle se retirer en 2021 ?



La Formule 1 est en plein bouleversement et son futur est actuellement négocié, par Liberty Media, la FIA et bien sûr les équipes. Des négociations qui se termineront à la fin de l'année 2020, appelées les Accords Concordes. Mais selon Christian Sylt, journaliste spécialisé dans le business de la Formule 1, Renault pourrait potentiellement se désengager au terme des Accords Concordes. Pourquoi ? En 2015, lorsque l'écurie annonce son retour en tant que constructeur, Bernie Ecclestone, le patron de la F1, aurait accordé des "passe-droits" économiques pour convaincre l'écurie française de revenir en F1. Un bonus de 22 millions de dollars, si Renault gagne deux titres de champion du monde et 22 victoires. Cet objectif ne sera bien sûr pas réalisé avant la fin de ces accords, et que ceux-ci ne seront pas renouvelés lors des prochains accords. Liberty Media prônant plus d'égalité entre les différentes équipes. L'investissement économique important de la marque dans la F1 ainsi que le manque de résultats pourraient être aussi des facteurs qui posent la question d'un départ de l'écurie au losange du monde de la Formule 1. Pour son directeur général Cyril Abiteboul, "*la volonté est de s'inscrire dans la durée, la F1 faisant partie du patrimoine et de l'héritage de la marque Renault*". Alors réponse fin 2020, lorsque les accords seront officiellement définis.

La French touch de Renault

Le Français Esteban Ocon a retrouvé un baquet en 2020. Il revient serein, dans une écurie qu'il affectionne. Une histoire avec la F1 qui s'est brutalement arrêtée, mais qu'il va devoir réécrire durant cette nouvelle année.

ESTEBAN OCON

N°31

Français
Né le 17 septembre 1996 à Evreux (France)
1m86, 66 kg



Ecuries F1 :
2020 : Renault
2018 : Force India
2017 : Force India
2016 : Manor Racing

Nombre de Grands Prix : 50
1er Grand Prix : Belgique, le 28 août 2016 (16ème)
Nombre de victoires : 0
Nombre de pole : 0
Nombre de podiums : 0
Meilleurs tours en course : 0
Palmarès : Champion d'Europe de Formule 3 (2014), champion de GP3 Series (2015).

Classement par saison :
2018 : 12ème avec 49 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2017 : 8ème avec 87 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2016 : 23ème avec 0 point (0 victoire, 0 podium, 0 pole)

Site : esteban-ocon.com



Il n'attendait que ça. Remettre un casque, et sentir la piste au volant de sa nouvelle monoplace. Esteban Ocon, 23 ans, est de retour en Formule 1. Pendant un an, il est redescendu au grade de pilote de réserve pour l'écurie championne du monde, Mercedes. Et pourtant, le Français avait si bien commencé sa carrière. A 19 ans, il était déjà sur la grille de départ d'un Grand Prix de Formule 1. Après avoir remplacé à mi-saison, l'Indonésien Rio Haryanto, au sein de l'écurie Manor Racing, Ocon court les neuf derniers Grands Prix de la saison 2016. L'année suivante, il s'engage avec Force India et marque son premier point dès le premier Grand Prix de la saison, en Australie. Il devient d'ailleurs le plus jeune Français à inscrire un point dans l'histoire de la Formule 1. Un talent déjà remarqué chez les jeunes, par Toto Wolff notamment, directeur exécutif de Mercedes. Lors de cette première saison pleine, Ocon termine à la 8ème place du championnat à bord de sa Force India. Et il rentre à 18 reprises dans les points en 20 Grands Prix disputés. Une régularité qui impressionne.

Objectif podium

Mais, en 2018, alors que le Français réalise une saison de bonne facture, ses perspectives d'avenir s'assombrissent. Son équipe, rachetée par le milliardaire Lawrence Stroll, préfère garder l'expérimenté Sergio Pérez, pour épauler le fils de Stroll, Lance, la nouvelle recrue. Quant à Renault, ils préfèrent signer l'Australien Daniel Ricciardo, qui a déjà fait ses preuves chez Red Bull. Sans baquet pour la saison 2019, c'est un coup dur pour le Français. Il passera alors sa saison en tant que pilote de développement et de réserve pour Mercedes. Une maigre consolation. Mais le natif d'Evreux ne s'est pas reposé. Au contraire. *"La saison que j'ai vécue a été, très, très exigeante. Il y a des fois où je ne dormais pas pendant deux jours d'affilée. La quantité de voyages que je faisais et le nombre d'heures*





que je passais dans le simulateur, vous ne pouvez pas vous en rendre compte !", a-t-il déclaré au magazine F1i. Une année fatigante, mais pas inutile. *"Je sors de cette année beaucoup plus fort que je ne l'étais en 2018, avec beaucoup plus de connaissances sur le plan technique."* Des connaissances qui lui permettront peut-être d'atteindre ses objectifs pour cette nouvelle saison sous ses nouvelles couleurs. Celles de l'écurie Renault. *"Je suis très fier de représenter la France avec une équipe française, c'est une place que je convoitais depuis un très long moment maintenant. Je fais partie de l'équipe et j'ai grandi à Enstone avec Renault, donc de faire partie de ses deux pilotes, c'est juste énorme. J'ai hâte de commencer"*. Le Français connaît la maison. En 2013, il avait intégré la Renault Sport Academy, la filiale des jeunes pilotes de l'écurie au losange. Il peut donc croire sereinement en ses objectifs. Ses objectifs, Esteban Ocon ne s'en cache pas. "*Je voudrais faire un podium"*. A bord de sa RS20, il s'est déjà senti à l'aise à l'issue des essais libres de Barcelone. *"C'est vraiment excitant. Je pilote au mieux, mais je dois me dérouiller, cela fait un bout de temps que je n'avais pas eu à piloter comme ça"*. Une monoplace qui lui donnait déjà satisfaction : *"Je n'avais jamais ressenti un tel niveau de grip. C'est impressionnant, je n'avais jamais été aussi vite dans certains virages ici"*. En interne, l'intégration et la rencontre avec Daniel Ricciardo se sont très bien passées. Ocon espère même s'inspirer de l'Australien : *"C'est un gars sympa, il fait le clown, il est drôle. J'ai une grande chance de l'avoir pour me comparer à lui, car il fait partie des meilleurs."* En espérant que ce début d'idylle se poursuive lors du début du championnat... Lors de sa dernière expérience, Ocon et son coéquipier Sergio Pérez ne s'étaient pas entendus, ni en dehors, ni sur la piste. Ce qui avait provoqué de nombreuses polémiques. Le Français n'espère certainement pas revivre la suite de l'épisode Ocon-Pérez, une seconde fois, avec Ricciardo.

186

Sa taille ? 186 cm ? Il est le pilote le plus grand du paddock avec Albon.

Pas à pas, Grand Prix après Grand Prix, Esteban Ocon ouvre de nouveau le livre de la F1. Mais au sein d'une écurie qu'il connaît, avec une voiture qui donne satisfaction et une entente cordiale avec son nouveau coéquipier. Tous les feux sont au vert. Pour celui qui a de nouveau tout à prouver.

C.B.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Esteban Ocon est un fan des super-héros Marvel. Pendant ses nombreux voyages entre les Grands Prix, le Français regarde ces films qui le passionnent depuis toujours. *"Je suis depuis le début tous les films Marvel. C'est ce qui m'a fait grandir, ce sont des films que je connais par coeur".*

SES PLUS

- L'envie de bien faire. Le Français revient cette saison avec l'envie débordante de performer, après avoir été mis au placard pendant un an. Nul doute de sa motivation pour cette nouvelle saison.
- Ses deux saisons chez Force India. Même s'il n'a pas piloté pendant un an, le pilote de 23 ans a déjà réalisé deux saisons complètes en Formule 1. Une expérience non négligeable pour le pilote, qui connaît déjà bien les rouages de la Formule 1.
- Tout proche d'être titularisé aux côtés d'Hamilton chez Mercedes, Ocon voudra montrer aux Flèches d'Argent, qui le couvent encore, qu'il avait tout pour remplacer Bottas.

SES MOINS

- Son retour très attendu. Tous les fans de Renault, ainsi que les fans français de F1 ont placé des espoirs en lui. Après une année loin des pistes, il revient avec le statut du pilote qui n'a pas pu prouver son talent. Ses performances seront scrutées dès le début de saison.
- Une voiture qu'il ne connaît pas encore. Le pilote français n'a eu que les essais libres de Barcelone pour s'apprivoiser à la nouvelle RS20. Il devra trouver les bons automatismes pour tenter de briller dès les premières manches du championnat.
- Un coéquipier, Daniel Ricciardo, parmi les meilleurs pilotes du paddock. Le Français devra soutenir la comparaison.

Le rebond ou le grand saut…

En 2020, l'Australien a encore tout à prouver. Pas à la hauteur des espérances placées en lui en 2019, Daniel Ricciardo aborde cette nouvelle saison avec une envie de toujours jouer les trouble-fêtes. Si sa monoplace le lui permet, il pourrait surprendre et apporter à son écurie tout ce qu'elle attend de lui. Sinon il pourrait faire ses valises…

DANIEL RICCIARDO

N°3

Australien
Né le 1er juillet 1989 à Perth (Australie)
1m78, 65 kg



Ecuries F1 :
2020 : Renault
2019 : Renault
2018 : Red Bull
2017 : Red Bull
2016 : Red Bull
2015 : Red Bull
2014 : Red Bull
2013 : Toro Rosso
2012 : Toro Rosso
2011 : HRT

Nombre de Grands Prix : 171
1er Grand Prix : Grande-Bretagne, le 10 juillet 2011 (19ème)
Nombre de victoires : 7
Nombre de pole : 3
Nombre de podiums : 29
Meilleurs tours en course : 13
Palmarès : Champion de Formula Renault 2.0 WEC (2008), champion de Grande-Bretagne de Formule 3 (2009)

Classement par saison :
2019 : 9ème avec 46 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2018 : 6ème avec 170 points (2 victoires, 2 podiums, 2 pole)
2017 : 5ème avec 200 points (1 victoire, 9 podiums, 0 pole)
2016 : 3ème avec 256 points (1 victoire, 8 podiums, 1 pole)
2015 : 8ème avec 92 points (0 victoire, 2 podiums, 0 pole)
2014 : 3ème avec 238 points (3 victoires, 8 podiums, 0 pole)
2013 : 14ème avec 20 points (0 victoire, 0 podium, 0 pole)
2012 : 18ème avec 10 points (0 victoire, 3 podiums, 0 pole)
2011 : 27ème avec 0 point (0 victoire, 0 podium, 0 pole)

Site : danielricciardo.com



L'Australien a vécu une de ses saisons les plus compliquées en F1 avec sa nouvelle écurie, Renault. Habitué aux podiums et aux victoires depuis son arrivée chez Red Bull en 2014, Daniel Ricciardo est redescendu sur terre en 2019. A bord d'une monoplace qui n'a pas donné satisfaction, ses résultats n'ont pu être à la hauteur des ambitions affichées par l'écurie française en début de saison. Toutefois, le natif de Perth s'est battu avec ses armes. Il avait pour objectif de monter sur un podium, il n'en a pas été très loin. Lors du GP d'Italie, à Monza, il s'est classé au pied du podium. Mais en 2019, pour que la R.S.19 monte sur la boîte, cela aurait relevé du miracle, tant l'écart avec les grandes écuries était important. Ricciardo a donc fait avec.

"Nous avons perdu la 4ème place, l'objectif est de la reprendre"

Il a terminé à la 9ème place du classement des pilotes avec seulement 54 petits points à son actif. Toutefois, l'Australien, qui a fêté ses 30 ans en 2019, a devancé son coéquipier, Nico Hülkenberg, que ce soit en course ou en qualifications. Preuve de son talent et de sa science de la course. Mais il sait aussi qu'il peut mieux faire et l'a déjà prouvé par le passé. Il n'est rentré qu'à 8 reprises dans les points sur les 21 Grands Prix de la saison, une statistique trop pauvre pour espérer une issue différente. L'année 2019 est passée et l'émulation autour de son arrivée aussi. Mais tout a été un petit peu compliqué à gérer. *"Daniel a mis la pression sur l'équipe avec les attentes qu'il a créées dans la sphère médiatique en rejoignant l'équipe. C'est ce que nous voulions, mais de facto il a créé une énorme attente, bien au-dessus de ce que nous avions promis"*, avait déclaré Cyril Abiteboul le patron





de Renault, à Motorsport. En effet, son arrivée était considérée comme un grand coup sur le marché des transferts. Daniel Ricciardo c'est tout de même 7 victoires et 29 podiums en carrière. Et l'écurie au losange n'avait sans doute pas estimé l'attente qu'il pouvait procurer chez les fans. Mais avec son grand sourire, toujours aussi communicatif, "Dan" est déjà tourné vers l'avenir et la saison 2020. "*Je me sens plus confiant, un peu plus relax cette saison, car l'équipe est familière maintenant. Je sais ce que je dois faire, je connais les gens avec qui je travaille, j'ai donc la sensation qu'on va pouvoir s'améliorer. Je suis confiant quant au fait que nous aurons de meilleurs résultats directement, je le sens. Nous avons perdu la quatrième place au championnat, l'objectif initial est de la reprendre*", a-t-il déclaré lors de la présentation officielle de la nouvelle R.S.20 à Paris. Il a aussi découvert son nouveau coéquipier, Esteban Ocon. Si Daniel Ricciardo est tout heureux qu'il soit français, "*il va pouvoir faire des interviews en français maintenant, je n'aurai plus besoin d'essayer de parler français à chaque fois* !", a-t-il exprimé avec beaucoup d'humour, il pense que son arrivée va être positive pour l'écurie au losange. "*Je pense que ça va être chouette. Avec son jeune caractère, sa relation déjà existante avec l'équipe par le passé, tout cela va faire que ça va être une bonne chose pour toute la team*". Si, en 2020, il peut compter sur une monoplace beaucoup plus compétitive, sa saison pourrait vraisemblablement être complètement différente de la dernière. Pour sa deuxième année chez Renault, l'Australien se doit de se montrer à la hauteur de son contrat signé l'an passé (55 millions de dollars sur deux ans). Sa soif de jouer les podiums est intacte et il compte bien reprendre sa marche en avant. Après une première année poussive, Daniel Ricciardo est prêt à enfin montrer ce qu'il vaut vraiment, au sein d'une écurie qui n'attend que ça…

C.B.

186

Daniel Ricciardo s'est engagé pour deux saisons avec Renault (2019 et 2020) et pas sûr qu'il soit encore là en 2021 selon Alain Prost… *"Nous n'avons pas de grandes attentes concernant la saison, donc c'est dommage pour Daniel, [c'est] la seconde année avec peu de choses qui vont être meilleures. Je pense que ça reposera plus sur sa perception de ce que nous pourrions faire pour 2021, et également sur le fait d'être réaliste concernant les offres qu'il aura des autres écuries. Daniel est en fin de contrat, c'est à nous de lui montrer que ça s'améliore à tous les niveaux. Après la signature à long terme de Charles (Leclerc) puis de Max (Verstappen), la situation est complètement différente aujourd'hui."*

LE SAVIEZ-VOUS ?

Daniel Ricciardo est un grand rieur et a beaucoup d'humour. Il aime faire rire les gens et son naturel est très apprécié au sein du paddock. Il ne prend pas les choses trop au sérieux et a toujours le sourire. Un caractère unique, un "bon gars" pourrait-on dire. En témoignent ses quelques vidéos postées sur son compte Instagram, où l'on peut voir l'Australien dans sa voiture. On vous laisse découvrir la suite…

SES PLUS

- Son expérience. Avec ses 176 Grands Prix disputés, le pilote australien est l'un des plus expérimentés de la grille. Avec Esteban Ocon, ils vont former une paire très complémentaire.
- Sa soif de podiums. L'Australien a connu les succès et les podiums avec son ancienne écurie Red Bull. Il compte bien en apporter au moins à son écurie cette année, après avoir loupé le coche l'an passé.
- Sa positivité. Rares sont les pilotes aussi détendus que lui dans le paddock. Le natif de Perth est une boule d'énergie positive, qui pousse son équipe à travailler sereinement.

SES MOINS

- Malgré une monoplace qui n'a pas été à la hauteur, sa première saison est loin des attentes de son équipe. Il devra faire beaucoup mieux pour sa deuxième année de contrat.
- La pression de son gros contrat (55 millions de dollars sur deux ans). Même si ce n'est pas dans son caractère, l'Australien va devoir gérer la pression qui sera peut-être plus importante de la part de son équipe. Une pression légitime.
- Sa monoplace va-t-elle pouvoir l'aider à enfin monter sur un podium avec Renault ?

Toujours plus bas ?

Plus mauvaise équipe des deux dernières années en F1, Williams doit rebondir en 2020. Mais le retard accumulé par l'écurie de Grove laisse penser qu'elle ne sera pas au niveau cette année.



Russell et Latifi savent que la saison ne va pas être simple…

Williams peut-il aller plus bas ? Difficile à imaginer lorsqu'on sait que 2019 a été la pire saison de son histoire en Formule 1. Avec seulement 1 point inscrit lors des 21 Grands Prix, l'écurie anglaise ne peut qu'espérer une saison 2020 meilleure. La cause de cet échec retentissant est en grande partie l'année 2018 désastreuse de la marque, qui a accumulé beaucoup de retard mécaniquement. Les monoplaces 2019 n'ont ainsi pas pu lutter. Il fallait donc changer beaucoup de choses. Claire Williams, la directrice générale de l'écurie, relativise et pense que la saison dernière peut servir de leçon : "*Il faut parfois toucher le fond pour savoir quels sont les problèmes. Je pense que le châssis FW43 constituera un net progrès. C'est ce sur quoi nous travaillons à l'usine actuellement. Nous voulons donner à George et Nicholas la voiture qui leur permettra d'exploiter leurs capacités. Nous nous sommes fixés des objectifs très difficiles au cours de l'hiver, notamment en ce qui concerne l'aérodynamique, la recherche de la performance et les problèmes mécaniques. Et pour le moment, cela se passe bien*". Rob Smedley, l'ancien responsable de la performance, croit, au contraire, à une nouvelle désillusion : "*Je sais qu'en réalité ça peut être pire que ça l'est déjà. On parle du fait que ça ne peut pas être pire qu'en 2019, mais nous avions dit la même chose au sujet de 2018. Et nous l'avions dit pour 2017. La réalité, c'est que 2020 peut en fait être pire que 2019…*". Les problèmes, ce sont les fondamentaux de la monoplace. George Russell, qui est reconduit cette année par Williams, décrit ce qu'il fallait changer sur sa FW42 : "*Nous avons dû revoir la structure basique de la voiture. Il y a eu des aspects qui étaient fondamentalement incorrects. Quelque chose n'allait pas avec l'aérodynamisme. Nous devions recommencer de zéro au niveau de l'appui*". Les conséquences directes de ce manque de résultats sont apparues dès la fin de saison. L'écurie de Grove a perdu quatre sponsors, dont Rexona, ce qui lui a fait perdre plus de 23 millions d'euros.

Un manque de résultats qui coûte cher

Heureusement, Lavazza, qui est partenaire du nouveau pilote titulaire Nicholas Latifi, est devenue sponsor de l'écurie, au même titre que la Royal Bank of Canada. Le Canadien a aussi permis un renforcement du partenariat entre son écurie et Sofina Foods, une entreprise dont il est propriétaire. Seulement, les millions de Latifi ne permettront pas à son écurie de rivaliser avec beaucoup d'autres en 2020. Si les autres écuries comme Haas, Racing Point et AlphaTauri progressent, il sera difficile pour Williams de se battre. Le constructeur britannique devrait, une nouvelle fois, passer une saison compliquée. Surtout que cette Latifi-dépendance n'est pas une bonne chose. Elle risque de mettre le Canadien sur un piédestal et dans une position de force. Cet arrangement, trouvé avec le Canadien, repré-

SES 5 DERNIÈRES SAISONS

Victoires	Pole positions	Classement constructeurs
2019 : 0	2019 : 0	2019 : 10ème avec 1 point
2018 : 0	2018 : 0	2018 : 10ème avec 7 points
2017 : 0	2017 : 0	2017 : 5ème avec 83 points
2016 : 0	2016 : 0	2016 : 5ème avec 138 points
2015 : 0	2015 : 0	2015 : 3ème avec 257 points

SES PLUS

- Williams repart de zéro. Il est impossible ou presque pour l'écurie de faire pire que l'année dernière. De gros changements ont été apportés à la monoplace.
- La jeunesse prend le pouvoir. Latifi et Russell vont apporter de la fougue à la marque. Ce sera à eux d'aller chercher des points.
- La première saison de Russell a été satisfaisante. Le Britannique a dominé son coéquipier Kubica lors de chaque qualification. C'est prometteur.

SES MOINS

- Il faut être honnête, la saison sera compliquée. Williams a accumulé beaucoup trop de retard pour pouvoir prétendre à quoi que ce soit. L'objectif est simplement de sortir la tête de l'eau.
- La dépendance à Latifi avec ses sponsors pose question. Le futur de Williams en F1 s'écrit en pointillés.
- Après deux dernières places au classement des constructeurs, l'écurie de Grove est dans une spirale négative. Il ne faut pas qu'elle s'accommode à la défaite.



© ROKiT Williams Racing

Williams espère avoir mangé son pain noir.

sente aussi le sauvetage de la marque en F1 sur le court terme. Mais difficile de voir comment cette écurie historique va s'en sortir sur le long terme. "*Notre business model s'appuie en fait très fortement sur le sponsoring et ce n'est jamais simple. Je n'ai aucune inquiétude concernant le budget de course pour 2020*" assure Claire Williams. Il est vrai que de bonnes choses sont aussi à constater. La pilote Jamie Chadwick a prolongé et reste pilote de développement. Titrée en 2019 lors de la première édition du championnat W Series, elle sera présente sur plusieurs Grands Prix et renforcera sa présence dans le simulateur ainsi qu'avec l'équipe technique à l'usine et sur les circuits. "*J'ai hâte de continuer à travailler avec Williams cette année*". Elle n'est pas la seule à intégrer l'équipe réserve de l'écurie, Roy Nissany fera, lui aussi, partie de l'aventure. L'Israëlien participera à trois séances d'essais libres le vendredi. Selon Nissany, sa nomination en tant que pilote d'essai "*est un moment important pour le sport automobile en Israël*". Enfin, Dan Ticktum, sur qui de grands espoirs sont fondés, sera lui aussi pilote réserve en 2020. En attendant, la FW43 a réussi les crash-tests des les premiers essais. Pour rappel, il avait fallu six tentatives à Williams pour passer les crash-tests en 2019. Lors de la présentation de la nouvelle monoplace, Doug McKiernan a confié les rectifications apportées : "*L'écurie a résolu les problèmes mécaniques qui l'avaient affectée en 2019, dont les freins et le poids total de la voiture.*" Suffisant pour marquer plus de points ?

Yanis Guillou

ROKIT WILLIAMS RACING

Siège : Grove (Angleterre)
Président : Frank Williams
Directrice : Claire Williams
Ingénieur en chef : Adam Carter
Pilotes : Nicholas Latifi et George Russell
Pilotes réserve : Jamie Chadwick, Roy Nissani, Dan Ticktum et Jack Aitken
Châssis : FW43
Moteur : Mercedes V6 turbo hybride
Nombre de Grands Prix disputés : 744
Nombre de saisons en F1 : 44
Nombre de victoires : 114
Nombre de pole : 128
Nombre de podiums : 312
Meilleurs tours en course : 133
Nombre de titres constructeurs : 9 (1980, 1981, 1986, 1987, 1992, 1993, 1994, 1996, 1997)
Nombre de titres pilotes : 7 Alan Jones (1980), Keke Rosberg (1982), Nelson Piquet (1987), Nigel Mansell (1992), Alain Prost (1993), Damon Hill (1996), Jacques Villeneuve (1997)
Budget : 180 M€
Site : www.williamsf1.com

Williams se met au… vélo

L'écurie de Grove a annoncé avoir signé un partenariat avec l'équipe cycliste Israel Start-up Nation. Cette association entre deux équipes sportives permettra d'échanger sur le plan marketing et le développement produit. Le logo de l'équipe, promue au World Tour cette année, apparaîtra sur le nez de la voiture durant toutes les courses de 2020. Cette arrivée coïncide avec celle de Roy Nissany (*en photo*) en tant que pilote d'essai chez Williams. Une des qualités de la marque est donc le sens de savoir faire des affaires en comptant sur ses pilotes.



© Facebook

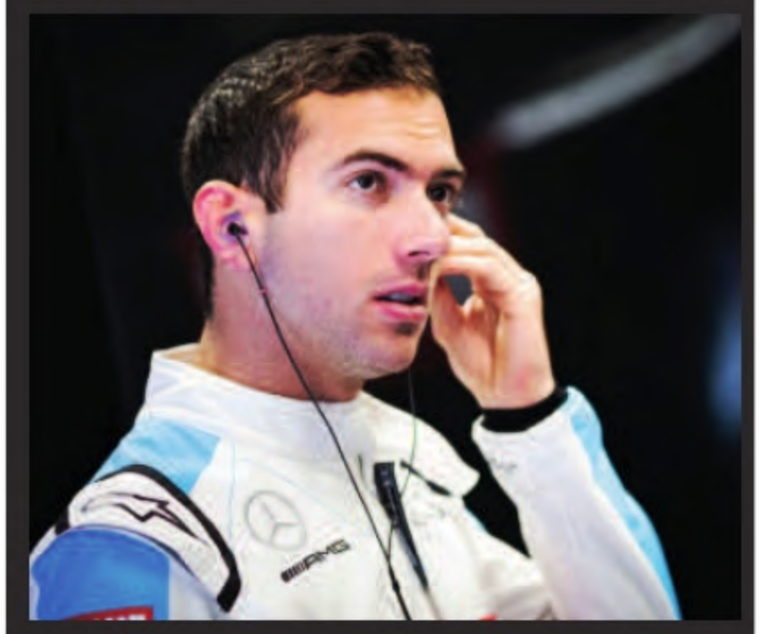
Le nouveau Stroll ?

Le Canadien va découvrir la F1 cette saison. Fort de plusieurs années d'expérience en tant que pilote d'essai, il n'a tout de même jamais vraiment gagné en professionnel. Il devra tout donner cette saison.

NICHOLAS LATIFI

N°6

Canadien
Né le 29 juin 1995 à Montréal (Canada)
1m85, 75 kg



Ecuries F1 :
2020 : Williams

Nombre de Grands Prix : 0
1er Grand Prix : Première saison en F1
Nombre de victoires : 0
Nombre de pole : 0
Nombre de podiums : 0
Meilleurs tours en course : 0
Palmarès : 2ème du championnat de F2 (2018)

Classement par saison : Première saison en F1

Site : www.nicholaslatifi.com



Les grands débuts de Nicholas Latifi en F1, c'est pour cette année. Le Canadien débarque (enfin) dans la plus prestigieuse des compétitions, après être passé par la Formule 2 dont il a fini deuxième en 2019. Il a aussi été plusieurs fois pilote d'essai, pour Force India tout d'abord, en 2018, puis pour Williams l'année dernière. En cette nouvelle saison, il profite du départ de Robert Kubica en tant que pilote d'essai chez Alfa Romeo pour prendre une place de titulaire. Latifi concède qu'il n'a pas encore réussi à réaliser ce qui lui arrive : "*Je ne pense pas que ma réaction a été très expressive, car en interne, je n'étais pas très surpris, mais pour moi, c'est un rêve devenu réalité. Le fait que ça arrive enfin, c'est un sentiment quelque peu surréaliste. Je suis super motivé et impatient que ça commence*". Le pilote n'en est pas pour autant perdu, il sait où il met les pieds et face à qui il va courir. "*Une grande partie de la grille est composée de jeunes, contre qui j'ai couru. De ce point de vue, il y a un côté familier. Ce ne sera pas un grand saut dans l'inconnu.*" Seulement l'envie, ça ne semble pas être suffisant, cette année, pour pallier les manques de Williams. En plus de cela, son inexpérience ne jouera pas en sa faveur. S'il veut essayer de lutter, ne serait-ce qu'un peu, avec les autres monoplaces, Latifi va devoir être très bon et rigoureux. "*Je veux faire une longue carrière en F1 et j'ai évidemment des objectifs élevés, je ne veux pas seulement être là pour faire le nombre sur la grille.*" Le pilote de 24 ans pense savoir ce qui peut lui permettre de gagner du temps face à ses concurrents : "*Pour tout ce qui concerne le pilotage réel, son analyse, l'analyse de la voiture aussi, je pense que le fait d'avoir été pilote d'essais aura plus d'impact en F1, parce que j'ai pris un peu d'avance. Cela va être important. Avec Williams, je me sens très à l'aise, j'ai senti une bonne ambiance dans le garage. L'un de mes points forts en Formule 2, je pense, était la gestion des pneus en course. En Formule 1, les pneus sont vraiment importants*". Malgré les pauvres résultats de Williams ces dernières saisons, il garde en tête le vécu et le palmarès de l'écurie. "*Deux mauvaises années ne définissent pas l'héritage d'une grande équipe*". Beaucoup

6

Latifi va arborer le numéro 6 pour disputer sa première saison en F1. C'est l'ancien numéro de Nico Rosberg, en 2016. Il a choisi ce numéro pour se rappeler la ville où il a grandi, Toronto, appelée aussi "The 6".



d'espoirs sont fondés, mais il ne faut pas oublier que cette association est, pour le moment, loin d'être alléchante. Claire Williams sait qu'il faudra du temps au rookie pour s'adapter à la F1. *"Il faut toujours quelques courses avec les débutants, comme le sera Nicholas pour réussir à s'adapter à différentes choses, mais nous savons qu'il apprend vite et il sera vite au niveau. Nous le connaissons bien parce que nous avons travaillé avec lui l'année dernière, nous savons de quoi il est potentiellement capable. Je pense qu'il a eu une bonne campagne F2 et nous ne pouvons qu'attendre de voir où il va. Il est déjà le rookie de l'année et c'est une bonne chose".* La directrice de l'écurie fait ici référence au fait que Latifi est le seul nouveau du circuit cette année. Le Canadien arrive chez Williams avec quelques millions sous le bras... Si les mauvais résultats ont fait perdre quelques sponsors à la marque, Latifi est une solution toute trouvée pour pallier à ce problème. Son père, Michael, qui a fait fortune, a injecté quelques millions de dollars dans l'écurie de son fils afin de lui assurer une place de titulaire pour 2020. En plus de cela, Sofina Foods, Royal Bank Of Canada et Lavazza, partenaires du pilote, ont tous les trois signé un accord pour devenir les nouveaux sponsors de Williams. Une histoire qui n'est pas sans rappeler celle de Stroll avec l'écurie de Grove. La comparaison est évidente. Issu d'une riche famille canadienne, natif de Montréal, il est arrivé chez Williams en 2017 avant de faire ses valises après une très mauvaise saison 2018. Latifi, qui est pour le moment la bouée de secours financière de Williams, pourrait décider de faire comme son compatriote si son aventure avec la marque se passe mal. Un départ de son pilote titulaire serait donc, pour l'instant, une mauvaise chose pour l'écurie.



"Deux mauvaises années ne définissent pas l'héritage d'une grande équipe"

Latifi pourrait, quant à lui, profiter de cette situation pour prendre le dessus lors des stratégies de l'équipe, mais aussi pour ne pas être critiqué en interne suite à ses performances ou à ses choix. Malgré le fait qu'il n'a jamais vraiment gagné quelque chose d'important, comme en témoigne sa deuxième place en F2 l'année dernière derrière le Néerlandais Nyck de Vries, le Canadien pense qu'il peut performer en F1 : *"Lando (Norris) et Alex (Albon) n'avaient pas gagné la F2, mais ont toujours extrêmement bien performé. Donc je suis dans une position où j'ai, malheureusement, perdu le championnat, mais cela ne signifie pas que je ne serai pas capable de faire le boulot."* Williams compte là dessus !

Y.G.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le père de Nicholas, Michael Latifi, dirigeant du groupe Sofina Foods, est millionnaire. En 2018, il a injecté 232,6 millions d'euros dans... McLaren. Avec cet investissement, il possède 10% des parts de l'écurie anglaise.

SES PLUS

- Il connaît déjà bien Williams pour avoir couru en tant que pilote de développement l'année dernière.
- Il arrive chez Williams avec des sponsors. L'écurie en avait cruellement besoin après le départ de Rexona.
- Son envie et sa fougue sont des qualités pour un pilote qui se lance dans le grand bain de la F1.

SES MOINS

- Il arrive dans une équipe qui a besoin de résultats alors qu'il n'est que rookie. La pression est déjà sur ses épaules.
- Il devra apprendre par lui-même cette saison. La faible expérience de Russell ne lui permettra pas de connaître tout de suite les ficelles de la F1.
- Il arrive en F1 à 24 ans alors qu'il n'a jamais réellement gagné. Il a simplement terminé deuxième du championnat du monde de F2 en 2019.

Prêt pour le décollage

Après une saison 2019 prometteuse, l'Anglais doit maintenant confirmer qu'il peut chercher des résultats avec sa monoplace. S'il arrive à donner satisfaction, une promotion chez Mercedes peut être envisagée.

GEORGE RUSSELL

N°63

Britannique
Né le 15 février 1998 à King's Lynn (Angleterre)
1m80, 71 kg



Ecuries F1 :
2020 : Williams
2019 : Williams

Nombre de Grands Prix : 21
1er Grand Prix : Grand Prix d'Australie le 17 mars 2019 (16ème)
Nombre de victoires : 0
Nombre de pole : 0
Nombre de podiums : 0
Meilleurs tours en course : 0
Palmarès : Vainqueur GP3 Series (2017), champion de F2 (2018)

Classement par saison :
2019 : 20ème avec 0 point (0 victoire, 0 podium, 0 pole)

Site : www.georgerussell.com



20ème et dernier du classement lors de sa première saison, en 2019. Il est le seul pilote à n'avoir marqué aucun point. Sa saison n'a pas été décevante pour autant. Le rookie s'est démarqué lors des qualifications en surclassant son coéquipier Robert Kubica (20-0). *"J'ai beaucoup plus appris des expériences difficiles et ça m'a aidé à devenir un pilote plus fort. J'aurais pu marquer un point ici et là, mais ça n'aurait été que de la chance et nous ne voulons pas du tout cela. Il faut que l'on y parvienne uniquement grâce à la performance pure."* Russell a expliqué que sa monoplace avait plusieurs soucis. D'ailleurs, le déficit de la FW42 sur la pole position a oscillé entre 3% et 5,5% du temps au tour, en 2019, tandis que les autres monoplaces du milieu de tableau étaient entre 1% et 3%. C'est ce qui rend les performances du Britannique encore plus prometteuses, lui qui s'est mêlé aux batailles entre Pérez, Ricciardo et Stroll. Claire Williams est d'ailleurs satisfaite de son pilote et elle n'hésite pas à le faire savoir. "*Nous connaissons tous le talent de George, le mettre dans la voiture n'a pas été à notre détriment. Je pense en fait que ça a été l'une des meilleures décisions que nous avons prises ces dernières années. Il a vraiment hâte de monter dans la nouvelle voiture et de voir où elle se situe." "Je m'attends à ce que l'on soit plus souvent en lutte, mais ce sera réalistement une nouvelle saison difficile".* Malgré son jeune âge, Russell est lucide. Il sait que son écurie actuelle ne l'amènera pas tout de suite à un niveau qui correspond à son talent. Pour cela, il compte sur Mercedes. Bien connu pour être le protégé de Toto Wolff, le pilote de 22 ans pense d'ores et déjà à une promotion avec les Flèches d'Argent.

Mercedes dans un coin de la tête...

"C'est dans un coin de ma tête, que peut-être, un jour ou l'autre, il pourrait y avoir une opportunité. Je suis en contact avec eux chaque semaine et je les vois à chaque





course. Ils sont vraiment heureux du travail que je fais pour le moment. Ils croient en moi, en mon potentiel. Chaque pilote qui a un appel de Mercedes, y compris moi, le prendra en compte. Mercedes est l'équipe qui domine la F1 aujourd'hui". L'ancien pilote David Coulthard place, lui aussi, de gros espoirs en Russell : *"Il a montré encore et encore qu'en dépit de sa voiture, quand il était sous pression de devoir réussir, il en était capable. Il n'y a pas de doute sur le fait que, dans quelques années, il sera capable de relever le défi d'une saison compétitive".* Le champion de F2 2018 a quand même de l'ambition avec Williams. Dès 2020, il compte progresser en même temps que l'écurie anglaise afin d'obtenir de meilleurs résultats : *"Je pense que remonter dans le milieu du tableau est envisageable et que nous allons faire un grand pas en avant. Reste à savoir dans quelle mesure nos rivaux vont également progresser. Nous n'allons sans doute pas retrouver le niveau des saisons 2014 et 2015, mais nous devrions être capables d'entrer régulièrement en Q2."* Pour le pilote de 22 ans, son équipe actuelle sait sur quoi progresser et a effectué les bons réglages cet hiver afin que tout se passe pour le mieux : *"Ils ont compris pourquoi ils ont régressé au classement. Il n'y avait pas de corrélation entre les simulations en soufflerie et les résultats en piste. Et comme aujourd'hui, la F1, c'est 95 % de l'aéro, quand votre principal outil ne fonctionne pas, la voiture ne fonctionne pas. Mais j'ai vu tout ce qui a été accompli l'hiver dernier pour corriger ça. L'équipe a changé de philosophie, a construit de nouvelles fondations, et ça va payer".* Son écurie n'est pourtant pas la seule à vouloir faire un pas en avant, Renault, Racing Point ou encore Alfa Romeo sont prêts à tout pour s'améliorer. "*Tout le monde progresse, c'est ce qu'est la F1. Pour l'instant, nous sommes sur la bonne voie. Nous aurions espéré progresser plus rapidement, mais ces fondations ont été plus longues à mettre en place que ce que nous avions anticipé. Désormais, le taux de progression est vraiment important."* Talentueux, Russell a lui aussi des points à améliorer. Il doit notamment s'habituer à conduire avec des pneus Pirelli *"C'est le point sur lequel je veux travailler. Je sais que je peux bien faire mon travail si j'utilise les pneus correctement. Mais pour les faire fonctionner correctement, c'est comme résoudre un Rubik's Cube".* Son nouvel équipier chez Williams, Nicholas Latifi se montre élogieux avec celui qui partagera le circuit en 2020 : *"George est un des pilotes junior les plus estimés. Je suis vraiment impatient de me retrouver contre lui".*

0

Russell n'a jamais marqué de points en F1. Il n'a fait qu'une saison et a terminé dernier du classement pilotes.

Y.G.

LE SAVIEZ-VOUS ?

George Russell adore courir sous la pluie. Il sait gérer les conditions difficiles et quels pneus utiliser.

SES PLUS

- En 2019, il a dominé Robert Kubica lors des qualifications tout au long de la saison (20-0). Il faut qu'il confirme cette année.
- Sa première année en F1 lui a permis de savoir à quoi il fallait qu'il s'attende. Désormais, il doit prendre confiance pour se sentir plus à l'aise.
- Son sens du spectacle et du dépassement fait plaisir à voir. Il pourrait être une des attractions de 2020.

SES MOINS

- Il sort d'une triste saison sur le plan comptable. Avec seulement 1 point pris, il a fini dernier du classement pilotes.
- Williams a trop de retard au niveau mécanique pour lui permettre de pleinement exprimer son talent.
- La pression est sur ses épaules, il doit absolument permettre à Williams d'avoir des résultats.

La F1 fête ses 70 ans !

Créée en 1946, la Formule 1 a connu sa première édition en 1950. Guiseppe Farina devenait officiellement le premier champion du monde de l'histoire. Depuis, ils sont 33 à avoir écrit l'histoire de l'épreuve reine du sport auto. Pour cette édition, les pilotes évoquent cet anniversaire et reviennent sur 70 ans d'émotions et de souvenirs.



L'Italien Giuseppe Farina à jamais le premier champion du monde de l'histoire en 1950.

PHILIPPE ALLIOT
(109 Grands Prix entre 1984 et 1994)

"Prost savait tout faire"

Son pilote

"C'est Alain Prost. Il savait tout faire. Il savait régler sa voiture et choisir ses bonnes équipes. Il a su gérer sa carrière de manière remarquable. Il était capable d'aller vite sur un tour et de mener une course avec intelligence. Sincèrement, il avait toutes les qualités. Il n'avait qu'un petit défaut : il avait parfois un sale caractère."

Son circuit

"Je ne vais pas être original en parlant de Spa et de Suzuka. Ce sont des circuits naturels. J'ai envie de rajouter Le Mans. J'y ai des souvenirs inoubliables avec la Peugeot 905. Ce sont des circuits naturels et vallonnés, avec de grandes courbes à haute vitesse. Ce sont trois circuits uniques. Monaco aussi complète mes souvenirs. C'est tellement atypique."

Sa course

"Monaco en 1990 avec la Ligier. J'étais en passe de faire mieux qu'un podium. J'en suis convaincu. Cela avait fait piquer une grosse colère à Guy Ligier car on ne m'avait pas changé l'axe de transmission qui me coûtera un abandon. Il a pété à 10 tours de la fin alors que je pouvais même espérer la victoire. Monaco c'est unique."

Son écurie

"Je vais faire une infidélité à la F1, mais je ne peux pas dire une autre équipe que Peugeot avec Jean Todt comme manager."

RENÉ ARNOUX
(149 Grands Prix entre 1978 et 1989, 7 victoires, 22 podiums)

"Villeneuve, un mec extra"

Son pilote

"René Arnoux (sourire). Non, plus sérieusement, il n'y en a un qu'un que j'ai envie de mettre en avant, c'est mon copain, qui s'est tué devant moi, Gilles Villeneuve. Il était généreux. Il donnait beaucoup. Il a donné cette

envie de regarder la F1 grâce à sa générosité. C'était un mec extraordinaire. Il avait beaucoup de qualités. On s'est tout de suite bien entendus. Avec Villeneuve, ça passait ou ça cassait, comme en voiture. On était libre."

Son circuit

"Je prendrais Spa. Après, il y a aussi l'ancien circuit de Sao Paulo. On pouvait y aller très vite. Malheureusement, ce n'est plus trop le cas."



Sa course

"Je ne vais pas faire du cocorico, mais je pense à 1982 et au Grand Prix de France. Je ne dis pas ça pour l'avoir gagné, mais j'ai vraiment apprécié l'ambiance autour de l'évènement. Le Canada aussi en 1983 restera à part. Mais Paul Ricard a réussi quelque chose de grand avec son argent en faisant son propre circuit."

Son écurie

"J'ai vécu deux expériences superbes dans ma carrière. Renault avec sa nouvelle technologie où tout le monde riait au début, puis pleurait vues les performances extraordinaires. Ferrari reste unique au monde. C'est autonome, indépendant, fantastique, avec un grand monsieur, Enzo Ferrari, avec qui je déjeunais très souvent."

ERIC BERNARD

(45 Grands Prix entre 1989 et 1994, 1 podium)

"La bataille Arnoux-Villeneuve"

Son pilote

"C'est difficile de mettre en avant un seul pilote. Il y a eu de grands talents avec Lauda, Senna,… J'imagine bien que Fangio était exceptionnel à son époque. Ils avaient un courage incroyable de courir dans des voitures au début de la F1. Tous ont marqué leur temps. Mais si je devais en retenir un, ce serait Ayrton Senna. C'est mon contemporain. Je l'ai connu. Il avait un côté humain exceptionnel, charismatique… Il avait beaucoup de qualités en prime."

Son circuit

"Aujourd'hui, les circuits sont tous aseptisés. Mais je pense que Spa ou encore le Nürburgring de l'époque sont des références. Il faut remonter à ces véritables circuits où le courage faisait la différence."

Sa course

"Le Grand Prix de France à Dijon avec la bataille entre Arnoux et Villeneuve en 1979. C'était complément fou. Ça se doublait dans tous les sens. C'était une passe d'arme fabuleuse. Même si c'est Jabouille qui avait gagné."

Son écurie

"Je pense à mon podium en Allemagne, en 1994, donc j'ai envie de dire Ligier."

YANNICK DALMAS

(23 Grands Prix entre 1987 et 1994)

"La Mc Laren de Senna"

Son pilote

"C'est difficile de ne dire qu'un nom, mais Fangio avait déjà fait tellement. Après, il y a des pilotes qui ont marqué leur génération. On ne peut pas faire des comparaisons. 70 ans, c'est énorme. Il y a eu Fangio, Prost, Senna, Schumacher… Hamilton aujourd'hui. C'est difficile d'en sortir du lot. Gagner un championnat du monde, c'est dur, alors plusieurs..."

Son circuit

"Monza reste le temple de la vitesse. Silverstone est aussi une référence. L'Allemagne était aussi bien doté. Mais je ne peux pas ne pas dire le Paul Ricard. C'est extraordinaire et que des beaux souvenirs."

Sa course

"En 1987, le Grand Prix d'Australie. J'y termine 6ème mais Senna y est déclassé et je récupère la 5ème place au final. Cette course m'a permis d'avoir un avenir en F1. Monaco 1988 a été tout aussi difficile à vivre. Jusqu'à l'avant-dernier tour, je suis dans les points, mais une erreur de panneau permet à Patrese de me dépasser lors du dernier tour…"

Son écurie

"Il y a Williams, McLaren et Ferrari, qui ont marqué mes esprits. J'ai eu la chance de faire des essais avec la McLaren de Senna. C'était incroyable. Elle n'était pas simple à dompter."

ERIK COMAS

(59 Grands Prix entre 1991 et 1994)

"Brabham, un rêve"

Son pilote

"Chacun aura son opinion en fonction de sa génération. 70 ans, c'est vaste. C'est impossible de faire un classement toutes catégories. Schumacher arrive en tête par rapport à ses titres mais, si je devais faire avec ma sensibilité, j'ai envie de dire Ayrton Senna. J'ai été le témoin de son dernier souffle. Il a marqué à jamais la Formule 1."

Son circuit

"Les circuits traditionnels comme Suzuka. Il a été créé en 1963. Aujourd'hui, il est quasiment identique."

Sa course

"Mes participations à Monaco. J'ai adoré y être."

Son écurie

"C'est l'équipe qui représente mes débuts en carrière. C'est la classe. C'est mon rêve de F1. Brabham avec notamment le titre de Piquet en 1983."

JEAN-PIERRE JABOUILLE

(49 Grands Prix entre 1975 et 1981, 2 victoires, 2 podiums)

"J'admire Peterson"

Son pilote

"Ronnie Peterson. J'ai couru avec lui. C'était un grand pilote qui n'a pas eu la carrière qu'il aurait dû. Son accident l'en a empêché. J'étais admiratif de lui."

Son circuit

"Monaco représente la Formule 1. C'est une évidence."

Sa course

"Je n'oublie pas mes années avec Patrick Depailler. Donc le Grand Prix 1975 restera à jamais particulier..."

Son écurie

"Je ne peux que dire Renault. Il n'y a pas de secret. C'était une équipe extraordinaire. Mon accident ne m'a pas permis de terminer l'histoire comme je l'aurais souhaité. Mais je suis sûr que j'aurais été champion du monde avec Renault. J'en suis convaincu."

JACQUES LAFFITE

(176 Grands Prix entre 1974 et 1986, 6 victoires, 32 podiums)

"Ligier reste mon équipe"

Son pilote

"Niki Lauda, Jackie Stewart,… De grands champions du monde."

Son circuit

"L'ancien tracé du Nürburgring."

Sa course

"J'ai bien aimé les courses en Amérique du Sud et forcément l'Argentine et le Brésil où j'ai gagné en 1979. De beaux Grands Prix avec beaucoup de monde et de beaux circuits. J'ai aussi le souvenir de Montréal, au Canada, où je gagne en 1981, sous la pluie."

Son écurie

"Je suis obligé de dire Ligier qui reste mon équipe."

FRANCK LAGORCE

(2 Grands Prix en 1994)

"Suzuka restera lié à Bianchi"

Son pilote

"Il y a des pilotes qui m'ont donné envie de faire ce métier et je suis obligé de dire Jacques Laffite. C'est quelqu'un de généreux sur la piste comme dans la vie. Il y a aussi Gilles Villeneuve qui m'a marqué. Et une fois dedans, c'était Ayrton Senna. Ce sont trois pilotes à part."

Son circuit

"Suzuka est un circuit compliqué qui a toujours marqué toutes les saisons dans son histoire. En plus, il restera à jamais le circuit qui a vu Jules Bianchi disparaître."

Sa course

"Le Grand Prix de Dijon avec la bataille entre Arnoux et Villeneuve en 1979, c'est une référence pour les pilotes. C'est pour cela que l'on regarde la Formule 1."

Son écurie

"J'ai ce penchant pour Ligier. J'ai eu une chance de rouler pour une équipe française. Je suis heureux d'avoir eu ce privilège."

PEDRO LAMY

(32 Grands Prix entre 1993 et 1996)

"Mercedes, la référence"

Son pilote

"Chaque génération a toujours un pilote qui a marqué leurs esprits. Pour moi, c'est Ayrton Senna qui est le meilleur pilote de tous les temps."

Son circuit

"Spa est le circuit qui reste une référence. Il l'est encore aujourd'hui. J'aurais pu dire Estoril, mais c'est la Belgique qui possède ce bijou."

Sa course

"Je n'oublierai jamais ma première participation au Grand Prix de Monaco en 1994."

Son écurie

"Ferrari est l'équipe la plus charismatique de la Formule 1. Mercedes est aujourd'hui aussi la référence."

HENRI PESCAROLO

(56 Grands Prix entre 1968 et 1976, 1 podium)

"Chapman a inventé Lotus"

Son pilote

"Jim Clark était mon idole quand j'ai commencé. Et il est mort derrière moi, en Formule 2, à Hockenheim. Il est resté avec cette image légendaire."

Son circuit

"Spa évidemment. Le Nürburgring aussi. Sans oublier Monaco. Ils sont tous différents, mais ils sont tous mythiques. J'ai adoré y piloter."

Sa course

"Sur la notoriété, je n'oublie pas Monaco où j'ai terminé 3ème en 1970."

Son écurie

"Lotus m'a le plus impressionné. Colin Chapman a inventé des trucs incroyables pour son époque. C'était très impressionnant."

STÉPHANE SARRAZIN

(1 Grand Prix en 1999)

"Hamilton sur les pas de Schumacher"

Son pilote

"Schumacher pour tous ses titres et ses victoires. Hamilton prend le même chemin aussi avec plus de facilité à l'extérieur. Il a une grosse domination. C'est rare sans passage à vide. Ce sont des pilotes exemplaires qui forcent l'admiration."

Son circuit

"Spa et Monaco sont mes circuits préférés."

Sa course

"1999, mon Grand Prix, au Brésil avec Minardi. Malheureusement, je n'ai pas continué à cause de mes choix. Il y avait une ambiance de folie."

Son écurie

"Mercedes pour sa grosse domination. Ça fait six-sept ans qu'ils sont au top. Ils ont une régularité au plus haut niveau."

PATRICK TAMBAY

(114 Grands Prix entre 1977 et 1986, 2 victoires, 11 podiums)

"Spa reste mythique"

Son pilote

"Stirling Moss, Alain Prost, Ayton Senna… C'est difficile de les départager. Chacun pour des raisons différentes. Sur ces 70 ans, ils ont marqué leur temps."

Son circuit

"Spa qui était mythique et qui reste le circuit le moins correct. Il y avait de la vitesse et c'est l'essence même de la F1."

Sa course

"Le Grand Prix d'Adélaïde reste à part. Toutes les éditions car ils annoncent le début d'une saison. Mais 1973 et le Grand Prix des Etats-Unis, à Watkins Glen, avec la disparition de François Cevert restera à jamais dans ma mémoire."

Son écurie

"Ferrari et Lotus ont marqué clairement leurs époques."

Propos recueillis par Eric Mendes

Le quadruple champion du monde se livre sur 2020

Alain Prost : "Cette saison servira à Renault pour 2021"

Le directeur non exécutif de Renault garde bon espoir pour la saison qui démarre et pense déjà à la prochaine.



Comment abordez-vous cette saison 2020, notamment avec Renault ?
On a fait en sorte d'optimiser au maximum le temps que nous avons avec le début de saison. L'année dernière, c'était tendu au niveau des délais. Mais cette année, on a la marge qu'il faut pour être prêts dès le début. La philosophie est de ne pas parler d'année de transition. On veut parler de 2020 et de 2021 comme d'une année continue. Les gros développements arriveront ensuite après Melbourne même si, forcément, 2021 est déjà à notre esprit. Il n'y a pas de secret et de surprise. C'est une année compliquée pour tout le monde. Le développement ne s'arrêtera pas net. L'an passé, on avait cru à certains changements qui n'ont pas forcément apporté leurs fruits. Mais on est plus confiants sur cette saison que la dernière. On a pris le temps de réussir notre voiture.

Quels sont vos objectifs pour cette édition ?
Le fait d'avoir une voiture 2019 qui n'était pas géniale ne nous a pas permis de faire en sorte d'avoir une continuité pour 2020. On a optimisé 2019 avec une philosophie de l'aérodynamisme différente. Sans oublier pas mal de modifications mécaniques et suspensions. On connaît les chiffres des charges qui nous permettront de gagner du temps au temps. L'an passé, on avait une tendance de perdre du temps au tours à cause de cela. On va voir si on peut être la bonne surprise. Mais les objectifs se doivent d'être modestes. On ne peut pas aller chercher les trois équipes de tête cette année. On doit faire avec le règlement actuel. Le moteur ne sera pas plus performant, mais on va faire en sorte qu'il soit plus fiable. L'an passé, on a manqué des points par manque de fiabilité. La 4ème place au classement des constructeurs n'est pas inatteignable. On va se bagarrer pour cela, mais ce ne sera pas simple. Puis on basculera sur la préparation de 2021. Mais toute la philosophie que l'on mettra en route sur 2020 nous servira pour le futur.

La volonté de retrouver les sommets est-elle toujours présente ?
La volonté est clairement de ramener Renault dans les trois-quatre équipes de pointe. Si on considère que les trois premiers ne sont pas actuellement rejoignables, on veut croire que l'on pourra se battre pour des podiums et des victoires dans les prochaines années. Le titre de champion ne doit pas être une obsession. Il faut d'abord viser les courses. Même les grandes équipes parlent de gagner des courses. Et cela permettra de viser le titre. Ce n'est pas en le disant que cela sera fera. 2021 sera une étape importante. Il peut y avoir encore des surprises.

"De nouveau se battre pour des victoires"

Le fait de voir Esteban Ocon vous rejoindre vous permet-il de croire dans les chances d'avoir un Français en haut de l'affiche ?
C'est un choix de jeunesse. On voulait mettre du sang neuf même s'il y avait vraiment une véritable affection avec Nico (Hülkenberg). On voulait avoir un pilote sous contrat avec nous pour les prochaines années. Il est jeune. En plus Français. Daniel (Ricciardo) est en fin de contrat, mais on veut lui montrer que l'on progresse à tous les niveaux. On veut lui donner envie qu'il reste avec nous. Mais les signatures à long terme de Charles (Leclerc) et Max (Verstappen) ont déjà bloqué quelques possibilités. Mais il n'y a aucune urgence. On sait qu'avec Esteban, il y aura une saine bataille.

Ocon vous a-t-il aidé au développement de sa voiture grâce à son expérience chez Mercedes l'an passé ?
Il nous a donné pas mal d'infos. Ce sont des petites choses qui nous permettent d'avancer. C'est très important. Mais c'est sur la piste que l'on avancera le plus.

Allez-vous l'aider dans sa progression ?
Je lui parle beaucoup. On a déjà évoqué l'aspect hors voiture. En plus, être Français dans une équipe française, c'est une pression supplémentaire. On va voir au fil du temps comment cela va évoluer. Il va y avoir beaucoup de discussions avec lui. Esteban est déjà différent de l'Esteban d'il y a deux ans.

Une nouvelle jeune génération avec Leclerc, Verstappen, Gasly et même Ocon, semble être prête à prendre le pouvoir. Cela vous plait-il ?
Les voitures sont différentes. Les pilotes commencent plus jeunes en karting aussi. Ils ont déjà plus d'expérience. Les monoplaces sont plus adaptées à une jeune génération de pilotes. A mon époque, on n'avait pas les simulateurs et il fallait vraiment un apprentissage de la F1. C'est une période différente.

Qu'est-ce qui serait une saison réussie pour vous ?
C'est sûr que si l'on termine 4ème, ce serait déjà bien. Le résultat serait déjà positif. Mais le plus important reste l'osmose de l'équipe et la préparation du futur. On veut que tout fonctionne dans un véritable esprit d'équipe. Ce sera le fondement pour l'avenir. C'est même plus important pour moi que le classement final.

Propos recueillis par E.M.

CANAL+ DE F1

JACQUES VILLENEUVE
“J’attends du combat !”

Champion du monde de F1 en 1997, Jacques Villeneuve est consultant sur Canal + depuis 2013. S’il est pour lui difficile de prédire les performances de chaque pilote avant les premières courses, Mercedes semble toujours avoir, selon lui, une longueur d’avance sur ses principaux concurrents.



© Jean-Baptiste Millet

Que pensez-vous du retour d’Esteban Ocon en Formule 1 ?
C’est très bien, il a quand même démontré qu’il était compétitif par le passé. L’année sabbatique fait parfois du bien, ça arrive souvent aux jeunes pilotes. Elle permet de se remettre en question et elle permet, lorsqu’on arrive pour la deuxième fois, d’arriver prêt, encore plus fort et plus solide. Et en plus Esteban était tout de même chez Mercedes, donc ce n’était pas une vraie année sabbatique. Il va arriver au début de saison comme un pilote presque d’expérience chez Renault. Maintenant il va avoir toutes les cartes entre ses mains pour être capable de démontrer tout le bien que les gens disent déjà de lui.

L’écurie française peut-elle progresser cette année ?
Je ne sais pas, c’est difficile de savoir. On n’a pas vu une grosse évolution l’année dernière. Je pense qu’il y a eu tellement de dégâts qui ont été faits auparavant que c’est assez compliqué. Mais, tranquillement, les bonnes décisions sont prises. Mais ça ne se fait pas en 48h, il faut beaucoup de temps pour remettre la machine en marche et pour que tout se remette en place.

Lewis Hamilton peut-il être battu ?
Ça va être compliqué car les réglementations n’ont pas changé. Mercedes avait de la marge, et chaque année on a l’impression qu’ils ont encore de la marge. Depuis l’ère hybride, je ne vois pas comment on peut les battre. L’ère hybride a pratiquement été faite pour eux, ils avaient déjà décelé le moteur qu’il fallait lorsque la réglementation a été mise en vigueur. Mais maintenant les autres s’en mordent un peu les doigts forcément, donc je ne vois pas de gros changements.

Comment expliquez-vous cette domination de Mercedes ?
Ils avaient pris une avance insurmontable. Au début, lorsque les équipes n’avaient pas le droit de faire évoluer leurs moteurs, les autres écuries se sont rapprochées, mais l’avance qu’ils avaient leur a permis de bien travailler sur le châssis et donc de travailler sereinement avec les pilotes. Il y a aussi le binôme Bottas-Hamilton qui fonctionne à merveille. Hamilton, il est dans une position confortable, il a son équipe, il peut travailler comme il veut, donc tout fonctionne très bien.

Concernant Ferrari, pensez-vous qu’une nouvelle fois, ce sera une année difficile pour l’écurie italienne ?
Je ne sais pas, il faut toujours attendre les premières courses. Tout le monde parle à chaque fois par rapport aux résultats des essais hivernaux, mais l’année passée on parlait de Ferrari qui était apparemment imbattable et en fait on s’est rendu compte que pas du tout. Il ne faut

Canal+ va suivre Ocon toute la saison

“Le dispositif mis en place cette année sera dans la continuité de ce qui fait notre signature et notre succès depuis sept ans maintenant, avec la même équipe aux commandes”, assure Thomas Sénécal, directeur des rédactions sports mécaniques du groupe Canal +. *“On sent qu’il se passe quelque chose avec la Formule 1. En 2019, le GP d’Italie a rassemblé plus d’1,2 million d’abonnés, c’est un chiffre juste excellent ! Nous allons suivre durant toute la saison les coulisses du retour du Français Esteban Ocon, dans un programme intitulé “OCON 360”. Nous gardons nos émissions traditionnelles telles que “La Grille”, “Formula One” et “On board”. La grande nouveauté, pour les abonnés, c’est l’offre digitale qui se développe, à travers notre plateforme “myCANAL”. Une chaîne “Formule 1” est créée, au sein de laquelle un flux ininterrompu de l’ensemble des retransmissions du week-end (essais, qualifications, courses, debrief…) sera disponible”.*

même pas regarder les essais hivernaux. Déjà, c'est rarement la monoplace finale qui sera en course. Et puis ils font six journées d'essais avec un seul pilote par jour, ils pourraient ne pas faire d'essais ce serait pareil.

Avec la nouvelle réglementation en 2021, Max Verstappen peut-il venir titiller Hamilton dans les années à venir ?
Aucune idée. On ne sait pas du tout comment ça va évoluer, ce serait génial de savoir d'ailleurs ! Mais peut-être qu'avec la nouvelle réglementation c'est Mercedes qui va être à côté de la plaque, on ne sait pas. Mais il n'y aura pas un grand changement du côté du moteur au niveau de la réglementation donc les bases resteront à peu près les mêmes, même si au niveau aérodynamique il y aura du nouveau.

"Pourquoi les pilotes s'acharneraient à faire de belles passes d'armes alors qu'ils n'ont qu'à attendre la ligne droite et le DRS"

Qu'attendez-vous de cette saison ?
Du combat ! Venant de la part de Verstappen peut-être, surtout avec l'attitude d'Honda de ne pas avoir de moteurs qui tiennent sept Grands Prix. Ils sont donc très agressifs sur le moteur, ce qui leur permet de temps en temps de vraiment se battre aux avant-postes. Ça ne tient pas sur une année entière, mais ça leur a permis, l'année passée, avec Verstappen, de devancer les Ferrari. Ce qui est tout de même impressionnant.

Comme appréhendez-vous votre rôle de consultant sur Canal + ?
C'est quelque chose d'assez fun parce que l'équipe est vraiment agréable. On peut vraiment s'amuser pendant les week-ends à l'antenne et ça c'est primordial. Il y a une totale liberté d'expression, il faut juste être construit dans ses explications donc c'est un rôle très intéressant.

Etes-vous nostalgique des combats Senna-Prost ou Hamilton-Rosberg, des duels qui n'existent plus depuis quelques années avec la domination de Lewis Hamilton ?
On aime voir des gladiateurs. En piste, ils ne sont pas supposés être les meilleurs copains du monde. Le 2e ne devrait jamais être content que l'autre ait gagné, surtout lorsque c'est un coéquipier. Mais avec la Formule 1 moderne, les pénalités à gogo et les pilotes qui ont le droit de se bloquer et faire des zigzags, on n'aura jamais de beaux combats, surtout lorsqu'ils sont compensés par le DRS. Pourquoi les pilotes s'acharneraient à faire de belles passes d'armes alors qu'ils n'ont qu'à attendre la ligne droite et le DRS ?

Quel est pour vous le plus grand pilote de tous les temps ? Hamilton ? Schumacher ?
On ne peut pas savoir. Ça veut dire quoi le plus grand pilote de tous les temps ? Celui qui a gagné le plus de courses, celui qui a été le plus aimé par ses fans ? Les époques sont tellement différentes. Si on mettait Hamilton dans la voiture de Senna, Senna serait sûrement plus vite. Si on mettait Senna dans la voiture d'Hamilton, Hamilton serait sûrement plus vite. La prise de risques n'est pas la même non plus. C'est vraiment impossible de comparer. Et puis surtout quel est le barème ?

Propos recueillis par Camille Bedoux

SHOPPING F1

DANS LES COULISSES DE RENAULT



Revenu comme écurie à part entière en 2016, Renault s'affirme comme une valeur sûre du plateau et aspire à continuer à progresser, après une 5ème place l'an dernier. Avec le flamboyant australien Daniel Ricciardo, 7 victoires au compteur, et la pépite tricolore Esteban Ocon (23 ans), la marque française est prête à relever le défi d'une saison qui s'annonce passionnante pour Renault, notamment avec l'arrivée d'Ocon, premier pilote français depuis Alain Prost à rejoindre l'écurie française.
Renault F1 Team - Guide de la saison 2020-2021, 12,50 euros aux éditions Amphora

L'ANNÉE DE LA FORMULE 1



Les photos de la saison 2019, le récit des 21 Grands Prix, toutes les anecdotes, les analyses, les résultats. Lewis Hamilton au sixième ciel. Selon ses propres affirmations, la saison 2019 a été la plus difficile de la carrière de Lewis Hamilton. Le sextuple champion du monde a dû faire face à des Ferrari emmenées par un jeune prodige capable de véritables exploits, Charles Leclerc. Ce sont les coulisses de ce championnat fabuleux que vous raconte "L'Année Formule 1 2019".
L'année Formule 1, 48 euros aux éditions Chronosports

LE LIVRE D'OR DE LA FORMULE 1



Devant Fangio ! En remportant son sixième titre de champion du monde, Lewis Hamilton a dépassé le mythique pilote argentin (5) et voit poindre Schumacher (7) au bout de la ligne droite. Même si le début de saison de l'Anglais l'a laissé croire avec six victoires lors des huit premiers Grands Prix tous remportés par Mercedes, cette campagne 2019 ne fut pas un long fleuve tranquille. D'abord en raison du réveil (certes maladroit) de Ferrari à la mi-saison, mais aussi à cause des coups d'éclat de la jeune génération incarnée par Max Verstappen et Charles Leclerc.
Le Livre d'Or de la Formule 1, 29,99 euros aux éditions Solar

LAUDA TOUJOURS LÀ



Niki Lauda est décédé le 20 mai 2019. Champion du monde à trois reprises, le pilote autrichien a laissé une empreinte indélébile dans l'imaginaire des passionnés de la course automobile, qui n'ont oublié ni son terrible accident sur le Nürburgring, ni sa rivalité sportive avec James Hunt, puis plus tard avec Alain Prost.
Niki Lauda, 39 euros aux éditions L'Autodrome



LES GRANDS PILOTES FRANÇAIS

Cet ouvrage réunit tous les pilotes français s'étant illustrés, depuis le début du XXe siècle jusqu'à aujourd'hui, en Grand Prix, en endurance, dans les courses de tourisme ou les épreuves américaines.
Nos grands pilotes français, 39,90 euros aux éditions ETAI

A l'Est du nouveau !

La saison 2020 de Formule 1 fait une nouvelle fois peau neuve. Elle expérimentera cette année un 22ème Grand Prix au sein de son calendrier.



© DR

Hanoi s'apprête à accueillir le premier Grand Prix de l'histoire au Vietnam.

1

Le Vietnam accueillera pour la première fois de son histoire un Grand Prix de Formule 1. Il se déroulera le 5 avril à Hanoï, la capitale du pays. Un tracé urbain empruntera les routes de la métropole vietnamienne.

2

Seulement deux pilotes n'ont pas retrouvé de baquet pour la saison 2020 : Robert Kubica et Nico Hulkenberg. Ce dernier a été remplacé par Esteban Ocon chez Renault. Tandis que l'expérimenté Robert Kubica, revenu en Formule 1 en 2019 au sein de l'écurie Williams, a été remplacé par le jeune Nicholas Latifi. Une année stable sur le marché des transferts.

4

Derrière les trois écuries favorites pour le titre (Mercedes, Ferrari et Red Bull), la lutte pour la 4ème place du classement constructeurs fait toujours rage. L'an passé, McLaren avec à sa tête Carlos Sainz et Lando Norris avait su tirer son épingle du jeu. Elle avait devancé Renault. Mais une nouvelle fois, en 2020, les prétendants seront nombreux à prétendre à cet accessit. AlphaTauri et Racing Point tenteront de bousculer la hiérarchie. Quant à Renault, ils tiennent à prendre leur revanche et pourront compter sur le retour en Formule 1 du Français Esteban Ocon.

7

Au départ de cette nouvelle saison, sept pilotes ont déjà remporté au moins un Grand Prix : Lewis Hamilton (84 victoires), Sebastian Vettel (53 victoires), Kimi Räikkönen (21 victoires), Max Verstappen (8 victoires), Daniel Ricciardo (7 victoires), Valtteri Bottas (7 victoires) et Charles Leclerc (2 victoires).

19

Malgré la jeunesse du paddock, 19 pilotes sur les 20 engagés en 2020 ont déjà effectué une saison complète en Formule 1. Seul le Canadien Nicholas Latifi, nouveau pilote au sein de l'écurie Williams, connaîtra son baptême du feu lors du premier Grand Prix de la saison en Australie.

22

C'est une nouveauté. La FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) a décidé d'intégrer un 22ème Grand Prix à son calendrier. Une première dans l'histoire de la Formule 1, qui sera testée cette année. Ce Grand Prix supplémentaire se déroulera au Vietnam. A terme, la FIA pourrait aller jusqu'à 25 Grands Prix.

35

Le talent et la popularité de Max Verstappen n'y sont sans doute pas étranger. La F1 renoue sur les terres du jeune néerlandais. 35 ans après la dernière course sur la piste de Zandvoort en 1985, cette dernière va de nouveau accueillir un Grand Prix de Formule 1 en 2020. Max Verstappen aura sans doute à cœur de briller chez lui, devant ses milliers de fans.

110

Qui deviendra le 110ème pilote à remporter son premier Grand Prix en Formule 1 ? Cette saison, on peut penser à Alexander Albon, qui réalisera sa première saison complète avec Red Bull et qui peut potentiellement inscrire son nom au palmarès d'une course. L'année passée, aucun pilote surprise n'était venu passer la ligne d'arrivée en tête à la fin d'un Grand Prix.

400

Le 27 septembre, à l'occasion du Grand Prix de Russie, l'écurie Renault disputera son 400ème Grand Prix de son histoire. Dans l'histoire de la Formule 1, seules Ferrari, McLaren et Williams devancent l'écurie au losange au nombre de Grands Prix disputés. Dans son armoire à trophées, Renault possède deux titres de champion du monde constructeurs en 2005 et 2006, et deux titres de champion du monde pilotes les mêmes années, avec l'Espagnol Fernando Alonso.

1000

Ferrari devait disputer le 1000ème Grand Prix de son histoire, le 14 juin, lors du Grand Prix du Canada. Mais le GP de Chine prévu le 19 avril ayant été reporté, le 1000ème GP de la Scuderia devrait intervenir le 28 juin lors du GP de France. Ferrari, c'est 16 titres de champion du monde constructeurs, 15 titres de champion du monde pilotes et 238 victoires en 991 Grands Prix.

Red Bull se sent pousser des ailes !

Beaucoup de records historiques risquent de tomber en 2020. Lewis Hamilton a l'occasion de rentrer définitivement dans l'histoire, tout comme Kimi Räikkönen.



Chez Red Bull, on change les pneus à la vitesse de l'éclair !

7 TITRES. Michael Schumacher est toujours le pilote ayant glané le plus de championnats de monde. Mais ce record est tout près d'être égalé par Lewis Hamilton. Pour l'instant, l'Anglais est six fois champion du monde. Un nouveau triomphe en 2020 et il sera lui aussi septuple vainqueur de l'épreuve. Personne n'a fait mieux.

91 VICTOIRES. C'est encore Schumi qui est le pilote avec le plus de Grands Prix remportés. Mais ici aussi, l'Allemand pourrait être dépassé par Hamilton dès cette année. Le pilote Mercedes compte actuellement 84 victoires. Il ne lui manque donc plus que 8 premières places pour être le nouveau recordman du nombre de victoires.

155 PODIUMS. Autre record que Schumacher devrait perdre. L'ancien pilote de la Scuderia a terminé 155 fois sur le podium. Hamilton l'a fait 151 fois, et il est raisonnable de penser que l'Anglais accrochera au moins quatre fois le podium en 22 Grands Prix. Avec ses 120 podiums, Vettel peut se rapprocher de Schumi. Kimi Räikkönen (103) a lui l'occasion de rejoindre Alain Prost (106).

221 COURSES DANS LES POINTS. Encore détenu par Schumacher, ce record ne devrait pas avoir de mal à tomber cette saison. Deux pilotes sont proches de le battre : l'inévitable Lewis Hamilton et l'inusable Kimi Räikkönen. Ils sont tous les deux à 213 courses terminées dans les points.

88 POLE POSITIONS. Lewis Hamilton est le pilote ayant réussi le plus de pole positions dans l'histoire avec 88 départs en tête. Ce record devrait logiquement encore être battu par l'Anglais en 2020. Sebastian Vettel peut, lui, dépasser Ayrton Senna et Michael Schumacher. Le Brésilien et l'Allemand sont respectivement à 8 et 11 pole positions de plus que le plus jeune champion du monde de l'histoire de la F1.

19 GRANDS PRIX MENÉS DE BOUT EN BOUT. Hamilton co-détient ce record avec Ayrton Senna. L'Anglais a donc l'occasion de dépasser son modèle en 2020. Il avait réalisé cette performance cinq fois en 2019. Vettel est juste derrière avec 15 Grands Prix menés de bout en bout.

3431 POINTS. Encore un record pour Lewis Hamilton. Le pilote Mercedes a cumulé 3431 points tout au long de sa carrière. C'est plus que n'importe qui. Sebastian Vettel est deuxième avec 2985 points.

1 SEC 82. Red Bull a battu le record du temps d'arrêt le plus rapide lors du Grand Prix du Brésil 2019. L'écurie autrichienne n'a eu besoin que d'1sec 82 pour changer les roues de la voiture de Max Verstappen.

323 DÉPARTS. Rubens Barrichello détient le record de Grands Prix courus avec 323 participations entre 1993 et 2011. A 40 ans, Kimi Räikkönen a l'occasion de le dépasser. Avec 313 Grands Prix à son actif, il ne manque que 11 départs au Finlandais. S'il dispute toutes les courses, c'est en Grande-Bretagne qu'il dépassera le record.

991 DÉPARTS (CONSTRUCTEURS). La légendaire écurie Ferrari détient bien sûr ce record. La marque italienne va, cette saison, dépasser la barre des 1000 Grands Prix disputés lors de celui de France. La Scuderia est aussi l'écurie qui a le plus gagné avec 238 victoires.

23 ANS, 4 MOIS ET 11 JOURS. C'était l'âge de Sebastian Vettel lorsqu'il a remporté le championnat du monde de F1 en 2010. Il est le plus jeune pilote à l'avoir remporté. Plusieurs participants peuvent battre ce record cette année, mais ceux qui ont le plus de chances de le faire sont Max Verstappen et Charles Leclerc. Le Néerlandais aura 23 ans, 1 mois et 30 jours lors du dernier Grand Prix de la saison. Le Monégasque aura lui 23 ans, 1 mois et 13 jours.

22 COURSES. Il y aura 22 Grands Prix cette saison (si le GP de Chine n'est pas annulé), c'est une première dans l'histoire du championnats du monde. Jamais le nombre de courses n'aura été aussi élevé qu'en 2020.

PALMARES

CHAMPIONS DU MONDE PILOTES



Année	Pilote	Ecurie	Points	Victoires
2019	Lewis Hamilton	Mercedes	413	11
2018	Lewis Hamilton	Mercedes	408	11
2017	Lewis Hamilton	Mercedes	363	9
2016	Nico Rosberg	Mercedes	385	9
2015	Lewis Hamilton	Mercedes	381	10
2014	Lewis Hamilton	Mercedes	384	11
2013	Sebastian Vettel	Red Bull	397	13
2012	Sebastian Vettel	Red Bull	281	5
2011	Sebastian Vettel	Red Bull	392	11
2010	Sebastian Vettel	Red Bull	256	5
2009	Jenson Button	Brawn GP	95	
2008	Lewis Hamilton	McLaren	98	5
2007	Kimi Räikkönen	Ferrari	100	6
2006	Fernando Alonso	Renault	134	7
2005	Fernando Alonso	Renault	133	7
2004	Michael Schumacher	Ferrari	148	13
2003	Michael Schumacher	Ferrari	93	6
2002	Michael Schumacher	Ferrari	144	11
2001	Michael Schumacher	Ferrari	123	9
2000	Michael Schumacher	Ferrari	108	9
1999	Mika Häkkinen	McLaren	76	5
1998	Mika Häkkinen	McLaren	100	8
1997	Jacques Villeneuve	Williams	81	7
1996	Damon Hill	Williams	97	8
1995	Michael Schumacher	Benetton	102	9
1994	Michael Schumacher	Benetton	92	8
1993	Alain Prost	Williams	99	7
1992	Nigel Mansell	Williams	108	9
1991	Ayrton Senna	McLaren	96	7
1990	Ayrton Senna	McLaren	78	6
1989	Alain Prost	McLaren	81	4
1988	Ayrton Senna	McLaren	94	8
1987	Nelson Piquet	Williams	76	3
1986	Alain Prost	McLaren	74	4
1985	Alain Prost	McLaren	76	5
1984	Niki Lauda	McLaren	72	5
1983	Nelson Piquet	Brabham	59	3
1982	Keke Rosberg	Williams	44	1
1981	Nelson Piquet	Brabham	50	3
1980	Alan Jones	Williams	71	5
1979	Jody Scheckter	Ferrari	60	3
1978	Mario Andretti	Lotus	64	6
1977	Niki Lauda	Ferrari	72	3
1976	James Hunt	McLaren	69	6
1975	Niki Lauda	Ferrari	65	5
1974	Emerson Fittipaldi	McLaren	55	3
1973	Jackie Stewart	Tyrrell	71	5
1972	Emerson Fittipaldi	Lotus	61	5
1971	Jackie Stewart	Tyrell	62	6
1970	Jochen Rindt	Lotus	45	5
1969	Jackie Stewart	Matra	63	6
1968	Graham Hill	Lotus	48	3
1967	Denny Hulme	Brabham	51	2
1966	Jack Brabham	Brabham	45	4
1965	Jim Clark	Lotus	54	6
1964	John Surtees	Ferrari	40	2
1963	Jim Clark	Lotus	73	7
1962	Graham Hill	BRM	52	4
1961	Phil Hill	Ferrari	38	2
1960	Jack Brabham	Cooper	43	5
1959	Jack Brabham	Cooper	34	2
1958	Mike Hawthorn	Ferrari	49	1
1957	Juan Manuel Fangio	Maserati	46	4
1956	Juan Manuel Fangio	Ferrari	33	3
1955	Juan Manuel Fangio	Mercedes	41	4
1954	Juan Manuel Fangio	Mercedes	57	6
1953	Alberto Ascari	Ferrari	47	5
1952	Alberto Ascari	Ferrari	54	6
1951	Juan Manuel Fangio	Alfa Romeo	37	3
1950	Guiseppe Farina	Alfa Romeo	30	3

PLUS GRAND NOMBRE DE TITRES

Pilotes	Nombre de titres	Années	Titres consécutifs
M. Schumacher (ALL)	7	1994, 1995, 2000, 2001,2002, 2003, 2004	5 : 2000 à 2004
L. Hamilton (GRB)	6	2008, 2014, 2015, 2017, 2018, 2019	3 : 2017, 2018, 2019
J. Fangio (ARG)	5	1951, 1954, 1955, 1956, 1957	4 : 1954 à 1957
A. Prost (FRA)	4	1985, 1986, 1989, 1993	2 : 1985 à 1986
S. Vettel (ALL)	4	2010, 2011, 2012, 2013	4 : 2010 à 2013
A. Senna (BRE)	3	1988, 1990, 1991	2 : 1990 à 1991
N. Piquet (BRE)	3	1981, 1983, 1987	1 : 1981
N. Lauda (AUT)	3	1975, 1977, 1984	1 : 1975
J. Stewart (GRB)	3	1969, 1971, 1973	1 : 1969
J. Brabham (AUS)	3	1959,1960, 1966	2 : 1959 à 1960
F. Alonso (ESP)	2	2005, 2006	2 : 2005 à 2006
M. Hakkinen (FIN)	2	1998, 1999	2 : 1998 à 1999
E. Fittipaldi (BRE)	2	1972, 1974	1 : 1972
J. Clark (GRB)	2	1963, 1965	1 : 1963
G. Hill (GRB)	2	1962, 1968	1 : 1962
A. Ascari (ITA)	2	1952, 1953	2 : 1952 à 1953
N. Rosberg (ALL)	1	2016	1 : 2016
J. Button (GRB)	1	2009	1 : 2009
K. Räikkönen (FIN)	1	2007	1 : 2007
J. Villeneuve (CAN)	1	1997	1 : 1997
D. Hill (GRB)	1	1996	1 : 1996
N. Mansell (GRB)	1	1992	1 : 1992
K. Rosberg (FIN)	1	1982	1 : 1982
A. Jones (AUS)	1	1980	1 : 1980
J. Scheckter (AFS)	1	1979	1 :1979
M. Andretti (USA)	1	1978	1 : 1978
J. Hunt (GRB)	1	1976	1 : 1976

PLUS GRAND NOMBRE DE GRANDS PRIX COURUS

Pilotes	Nbre de GP courus	1er Grand Prix	Age 1er GP
R. Barrichello (BRE)	323	Afrique du Sud 1993	20 ans
K. Räikkönen (FIN)	313	Australie 2001	22 ans
F. Alonso (ESP)	312	Australie 2001	19 ans
M. Schumacher (ALL)	307	Belgique 1991	23 ans
J. Button (GRB)	306	Australie 2000	20 ans
F. Massa (BRE)	269	Australie 2002	20 ans
R. Patrese (ITA)	256	Monaco 1977	23 ans
J. Trulli (ITA)	252	Australie 1997	22 ans
L. Hamilton (GRB)	250	Australie 2007	22 ans
I. Coulthard (GRB)	247	Espagne 1994	23 ans
S. Vettel (ALL)	240	Etats-Unis 2007	19 ans
G. Fisichella (ITA)	230	Australie 1996	23 ans
M. Webber (AUS)	215	Australie 2002	22 ans
G. Berger (AUT)	210	Autriche 1984	24 ans
A. De Cesaris (ITA)	208	Canada 1980	21 ans
N. Rosberg (ALL)	206	Bahreïn 2006	21 ans
N. Piquet (BRE)	204	Allemagne 1978	25 ans
J. Alesi (FRA)	201	France 1989	25 ans
A. Prost (FRA)	199	Argentine 1980	24 ans
M. Alboreto (ITA)	194	Saint Marin 1981	24 ans
N. Mansell (GRB)	187	Autriche 1980	27 ans
N. Heidfeld (ALL)	183	Australie 2000	22 ans
R. Schumacher (ALL)	180	Australie 1997	21 ans

PLUS GRAND NOMBRE DE SAISONS

Pilotes	Nb de saisons
Rubens Barrichello	19
Michael Schumacher	19
Graham Hill	18
Jenson Button	18
Kimi Raïkkönen	17
Riccardo Patrese	17
Fernando Alonso	17
Jack Brabham	16
Jo Bonnier	16
Maurice Trintignant	15
Andrea De Cesaris	15
Nigel Mansell	15
David Coulthard	15
Jarno Trulli	15
Felipe Massa	15
Chris Amon	14
Mario Andretti	14
Nelson Piquet	14
Michele Alboreto	14
Gerhard Berger	14
Giancarlo Fisichella	14
Lewis Hamilton	13
Sebastian Vettel	13
Alain Prost	13
Jacques Laffite	13
Jean Alesi	13
John Surtees	13
Jacky Ickx	13
Niki Lauda	13

PLUS GRAND NOMBRE DE POINTS

	Pilotes	Points
1	L. Hamilton	3431
2	S. Vettel	2985
3	F. Alonso	1899
4	K. Räikkönen	1859
5	N. Rosberg	1594
6	M. Schumacher	1566
7	V. Bottas	1289
8	J. Button	1235
9	F. Massa	1167
10	M. Webber	1045
11	D. Ricciardo	1040
12	M. Verstappen	948
13	A. Prost	798,5
14	R. Barrichello	658
15	A. Senna	614
16	S. Perez	581
17	D. Coulthard	535
18	N. Piquet	485,5
19	N. Mansell	482
20	N. Hulkenberg	474
21	N. Lauda	420,5
22	M. Hakkinen	420
23	R. Grosjean	389
24	G. Berger	385

PLUS GRAND NOMBRE DE POLE POSITIONS

	Pilotes	Pole Pos.
1	L. Hamilton	88
2	M. Schumacher	68
3	A. Senna	65
4	S. Vettel	57
5	J. Clark	33
6	A. Prost	33
7	N. Mansell	32
8	N. Rosberg	30
9	J. Fangio	29
10	M. Hakkinen	26
11	N. Lauda	24
12	N. Piquet	24
13	F. Alonso	22
14	D. Hill	20
15	M. Andretti	18
16	R. Arnoux	18
17	K. Räikkönen	18
18	J. Stewart	17
19	S. Moss	16
20	F. Massa	16

PLUS GRAND NOMBRE DE RECORDS DU TOUR

	Pilotes	Records
1	M. Schumacher	77
2	L. Hamilton	47
3	K. Räikkönen	46
4	A. Prost	41
5	S. Vettel	38
6	N. Mansell	30
7	J. Clark	28
8	M. Hakkinen	25
9	N. Lauda	24
10	J. Fangio	23
11	N. Piquet	23
12	F. Alonso	23
13	G. Berger	21
14	N. Rosberg	20
15	S. Moss	19
16	A. Senn	19
17	D. Hill	19
18	M. Webber	19
19	D. Coulthard	18
20	R. Barrichello	17



CHAMPIONS DU MONDE CONSTRUCTEURS

Année	Constructeur	Pilotes	Victoires	Points	Pole
1958	Vanwall	**Stirling Moss**			
		Tony Brooks	6	48	5
1959	Cooper	**Jack Brabham**			
		Stirling Moss			
		Bruce McLaren	5	40	5
1960	Cooper	**Jack Brabham**			
		Bruce McLaren	6	48	4
1961	Ferrari	**Phil Hill**			
		Wolfgang von Trips	5	45	6
1962	BRM	**Graham Hill**	4	42	1
1963	Lotus	**Clark**	7	54	7
1964	Ferrari	**Surtees**			
		Bandin	3	45	2
1965	Lotus	**Clark**	6	54	6
1966	Brabham	**Brabham**	4	42	3
1967	Brabham	**Hulme**			
		Brabham	4	63	2
1968	Lotus	**G.Hill**			
		Siffert			
		Clark			
		Oliver	5	62	5
1969	Matra	**Stewart**			
		Beltoise	6	66	2
1970	Lotus	**Rindt**			
		Fittipaldi			
		G.Hill			
		Miles	6	59	3
1971	Tyrrell	**Stewart**			
		Cevert	7	73	6
1972	Lotus	**Fittipaldi**	5	61	3
1973	Lotus	**Fittipaldi**			
		Peterson	7	92	10
1974	McLaren	**Fittipaldi**			
		Hulme			
		Hailwood	4	73	2
1975	Ferrari	**Lauda**			
		Regazzoni	6	72.5	9
1976	Ferrari	**Lauda**			
		Regazzoni	6	83	4
1977	Ferrari	**Lauda**			
		Reutemann	4	95	2
1978	Lotus	**Andretti**			
		Peterson	8	86	12
1979	Ferrari	**Scheckter**			
		G.Villeneuve	6	113	2
1980	Williams	**Jones**			
		Reutemann	6	120	3
1981	Williams	**Jones**			
		Reutemann	4	95	2
1982	Ferrari	**G.Villeneuve**			
		Pironi	3	74	3
1983	Ferrari	**Tambay**			
		Arnoux	4	89	8
1984	McLaren	**Prost**			
		Lauda	12	143.5	3
1985	McLaren	**Lauda**			
		Prost	6	90	2
1986	Williams	**Mansell**			
		Piquet	9	141	4
1987	Williams	**Mansell**			
		Piquet	9	137	12
1988	McLaren	**Prost**			
		Senna	15	199	15
1989	McLaren	**Senna**			
		Prost	10	141	15
1990	McLaren	**Senna**			
		Berger	6	121	12
1991	McLaren	**Senna**			
		Berger	8	139	10
1992	Williams	**Mansell**			
		Patrese	10	164	15
1993	Williams	**Hill**			
		Prost	10	168	15
1994	Williams	**Hill**			
		Senna	7	118	6
1995	Benneton	**Schumacher**			
		Herbert	11	137	4
1996	Williams	**Hill**			
		Villeneuve	12	175	12
1997	Williams	**Villeneuve**			
		Frentzen	8	123	10
1998	McLaren	**Coulthard**			
		Hakkinen	9	156	12
1999	Ferrari	**Schumacher**			
		Irvine	6	128	3
2000	Ferrari	**Schumacher**			
		Barrichello	10	170	10
2001	Ferrari	**Schumacher**			
		Barrichello	9	171	11
2002	Ferrari	**Schumacher**			
		Barrichello	15	221	10
2003	Ferrari	**Schumacher**			
		Barrichello	8	158	8
2004	Ferrari	**Schumacher**			
		Barrichello	15	262	12
2005	Renault	**Alonso**			
		Fisichella	8	191	7
2006	Renault	**Alonso**			
		Fisichella	8	206	7
2007	Ferrari	**Räikkönen**			
		Massa	9	204	11
2008	Ferrari	**Räikkönen**			
		Massa	8	172	8
2009	Brawn GP	**Button**			
		Barrichello	8	172	5
2010	Red Bull	**Vettel**	9	498	15
		Webber			
2011	Red Bull	**Vettel**	12	650	18
		Webber			
2012	Red Bull	**Vettel Webber**	7	460	8
2013	Red Bull	**Vettel Webber**	13	596	18
2014	Mercedes	**Hamilton Rosberg**	16	701	18
2015	Mercedes	**Hamilton Rosberg**	16	703	18
2016	Mercedes	**Rosberg Hamilton**	19	765	20
2017	Mercedes	**Hamilton Bottas**	11	668	15
2018	Mercedes	**Hamilton Bottas**	11	655	13
2019	Mercedes	**Hamilton Bottas**	15	739	10

PAYS LES PLUS TITRÉS

Pays	Nombre de titres
Grande-Bretagne	19 : M. Hawthorn, J. Surtees, G. Hill (2), J. Clark (2), J. Stewart (3),J. Hunt, N. Mansell, D. Hill, J. Button, L. Hamilton (6)
Allemagne	12 : M. Schumacher (7), S. Vettel (4), N. Rosberg (1)
Brésil	8 : E. Fittipaldi (2), N. Piquet (3), A. Senna (3)
Argentine	5 : J. Fangio (5)
Australie	4 : J. Brabham (3), A. Jones
Autriche	4 : J. Rindt, N. Lauda (3)
France	4 : A. Prost (4)
Finlande	4 : K. Rosberg, M. Häkkinen (2), K. Räikkönen
Italie	3 : G. Farina, A. Ascari (2)
USA	2 : P. Hill, M. Andretti
Espagne	2 : F. Alonso (2)
Canada	1 : J. Villeneuve
Nouvelle-Zélande	1 : D. Hulme
Afrique du Sud	1 : J. Scheckter

PLUS GRAND NOMBRE DE PODIUMS

Pilotes	Nb.Podium	1er	2e	3e	Premier	Nb. de GP avant	Série max de podium en 1 saison
M. Schumacher (ALL)	155	91	43	21	Mexique 1992	8	17 : 2002
L. Hamilton (GRB)	151	84	39	28	Australie 2007	1	17 : 2015
S. Vettel (ALL)	120	53	35	32	Italie 2008	22	17 : 2011
A. Prost (FRA)	106	51	35	20	Argentine 1981	14	14 : 1988
K. Räikkönen (FIN)	103	21	37	45	Australie 2002	18	12 : 2005 et 2018
F. Alonso (ESP)	97	32	37	28	Malaisie 2003	19	15 : 2005
A. Senna (BRA)	80	41	23	16	Monaco 1984	5	12 : 1991
R. Barrichello (BRA)	68	11	29	28	Pacifique 1994	18	14 : 2004
D. Coulthard (GRB)	62	13	26	23	Portugal 1994	8	11 : 2000
N. Piquet (BRA)	60	23	20	17	Argentine 1980	21	11 : 1987
N. Mansell (GRB)	59	31	17	11	Belgique 1981	6	12 : 1992
N. Rosberg (ALL)	57	23	25	9	Australie 2008	36	15 : 2014 et 2015
N. Lauda (AUT)	54	25	20	9	Argentine 1974	28	10 : 1977
M. Häkkinen (FIN)	51	20	14	17	Japon 1993	32	11 : 2000
J. Button (GRB)	50	15	15	20	Malaisie 2004	68	7 : 2010
G. Berger (AUT)	48	10	17	21	Saint Marin 1986	23	7 : 1990
V. Bottas (FIN)	45	7	22	16	Autriche 2014	24	6 : 2019
C. Reutemann (ARG)	45	12	13	20	France 1973	18	8 : 1980
J. Stewart (GRB)	43	27	11	5	Monaco 1965	2	8 : 1973
M. Webber (AUS)	42	9	16	17	Australie 2000	56	10 : 2010 et 2011
F. Massa (BRE)	41	11	13	17	Europe 2006	57	10 : 2007 et 2008

PLUS GRAND NOMBRE DE TITRES CONSTRUCTEURS DEPUIS 1958

Ecurie	Nombre de titres
Ferrari	16
Williams	9
McLaren	8
Lotus	7
Mercedes	6
Red Bull	4
Brabham	2
Renault	2
Cooper	2
Tyrrell	1
Benetton	1
Matra	1
BRM	1
Brawn GP	1
Vanwall	1



Incollable sur la saison 2020 ?

La Formule 1 reprend ses droits. Une saison qui s'annonce plus palpitante que jamais. Mais êtes-vous vraiment prêt à être en pole ?



Saurez-vous reconnaître à qui appartient ce casque ?

1) De quelle nationalité est Nicholas Latifi ?
☐ a) Canadien
☐ b) Français
☐ c) Belge

2) Combien de Grands Prix seront courus cette saison ?
☐ a) 20
☐ b) 21
☐ c) 22

3) Quel circuit disparaît cette saison ?
☐ a) Malaisie
☐ b) Allemagne
☐ c) Hongrie

4) Qui va devenir pilote de développement chez Alpha Romeo Racing Orlen ?
☐ a) Jamie Chadwick
☐ b) Sergey Sirotkin
☐ c) Robert Kubica

5) Quel Français fait son retour avec Renault cette saison ?
☐ a) Esteban Ocon
☐ b) Jean-Eric Vergne
☐ c) Charles Pic

6) Avant Charles Leclerc, combien de Monégasques sont passés par la F1 ?
☐ a) 0
☐ b) 1
☐ c) 2

7) Qui est le dernier vainqueur français d'un Grand Prix de F1 ?
☐ a) Romain Grosjean
☐ b) Alain Prost
☐ c) Olivier Panis

8) La F1 fête son 70ème anniversaire, qui a remporté le premier Grand Prix de l'histoire ?
☐ a) Juan Manuel Fangio
☐ b) Giuseppe Farina
☐ c) Luigi Fagioli

9) Kimi Räikkönen disputera en cette année 2020 sa ?
☐ a) 17ème saison
☐ b) 18ème saison
☐ c) 20ème saison

10) Le Grand Prix des Pays-Bas est de retour. En quelle année a-t-il été couru pour la dernière fois ?
☐ a) 1980
☐ b) 1985
☐ c) 1990

11) Combien de pilotes auront moins de 25 ans au début de la saison ?
☐ a) 5
☐ b) 7
☐ c) 9

12) Qui est le dernier vainqueur français du Grand Prix de France ?
☐ a) Alain Prost
☐ b) Jean Alesi
☐ c) Olivier Panis

13) Sur quel circuit se déroulera le Grand Prix des Pays-Bas ?
☐ a) Assen
☐ b) Zandvoort
☐ c) Venray

14) Quel pays pourrait accueillir un deuxième Grand Prix dans les années à venir
☐ a) Chine
☐ b) France
☐ c) Etats-Unis

15) Combien de nationalités sont représentées chez les pilotes cette saison ?
☐ a) 11
☐ b) 13
☐ c) 15

16) Lors du Grand Prix de France, Ferrari disputera son ?
☐ a) 900ème Grand Prix
☐ b) 1000ème Grand Prix
☐ c) 1100ème Grand Prix

17) Quel circuit va accueillir son 70ème Grand Prix cette saison ?
☐ a) Monza
☐ b) Monaco
☐ c) Silverstone

18) Quel est le pilote en activité ayant réalisé le plus de hat-trick (pole, meilleur tour et victoire) ?
☐ a) Vettel
☐ b) Räikkönen
☐ c) Hamilton

19) Parmi les pilotes qui seront au départ de la saison 2020, combien ont déjà remporté un Grand Prix ?
☐ a) 5
☐ b) 6
☐ c) 7

20) Quel pilote aura une revanche à prendre après avoir été le seul à n'avoir pris aucun point l'année dernière ?
☐ a) Russell
☐ b) Grosjean
☐ c) Giovinazzi

Vous avez entre 18 et 20 bonnes réponses :
Excellent, vous êtes un véritable passionné et vous êtes déjà dans les roues de meilleurs !
Vous avez entre 14 et 17 bonnes réponses :
Pas mal du tout. Quelques sorties de piste, mais il faut dire qu'il y avait quelques pièges sur la piste.
Vous avez entre 10 et 13 bonnes réponses :
Mention assez bien. En lisant notre guide saison, vous n'aurez plus besoin de subir le rythme de la course pour en devenir acteur.
Vous avez moins de 10 bonnes réponses :
Visiblement, vous avez connu certaines défaillances. Soyez plus vigilants alors que la saison va commencer.

Réponse photo : Lewis Hamilton

Réponses : 1) a ; 2) c ; 3) b ; 4) c ; 5) a ; 6) c ; 7) c ; 8) b ; 9) b ; 10) b ; 11) c ; 12) a ; 13) b ; 14) a ; 15) b ; 16) b ; 17) a ; 18) c ; 19) c ; 20) a

UN



NE MEURT

JAMAIS.

EN TRIANT VOS JOURNAUX,
MAGAZINES, CARNETS, ENVELOPPES,
PROSPECTUS ET TOUS VOS AUTRES
PAPIERS, VOUS AGISSEZ POUR UN MONDE
PLUS DURABLE. DONNONS ENSEMBLE
UNE NOUVELLE VIE À NOS PRODUITS.
CONSIGNESDETRI.FR

CITEO

Le nouveau nom d'Eco-Emballages et Ecofolio



Auto Sport magazine

l'actualité des Grands Prix

Lafont presse

Auto Sport magazine **chez votre marchand de journaux ou sur www.lafontpresse.fr**