PROST PEUGEOT
N° 32 - 10 novembre 1999
Le magazine des partenaires

"Durant toutes ces dernières courses, Olivier Panis s'est comporté comme un seigneur tant au niveau personnel qu'à celui de sa collaboration avec l'écurie", déclarait Alain Prost à l'issue du GP du Japon.



Alain Prost et Corrado Provera pouvaient sourire après la qualification de Suzuka : Panis et Trulli en 3e et 4e lignes sur la grille, ce n'était encore jamais arrivé.





Champion du monde pour la 2e année consécutive, Mika Häkkinen, 31 ans, se construit un magnifique palmarès déjà orné de 21 pole positions, 14 victoires et 13 meilleurs tours. Bravo Mika!

Si Irvine s'est logiquement incliné face à Häkkinen, McLaren cède le titre constructeurs à Ferrari, dont le bilan aurait probablement été plus positif sans l'accident de Michaël Schumacher en juillet!

Fin de saison démonstrative pour Olivier Panis: 6e en qualification, 7e au warm up et 3e en course jusqu'à son ravitaillement et son abandon peu après.

GP DU JAPON

Note d'espoir à Suzuka

Alors que Mika Häkkinen enlevait brillamment son 2e titre mondial, l'équipe Prost Peugeot terminait sa troisième saison sur une belle note d'espoir. Bravo et merci Olivier et Jarno!

La Formule 1 a vécu des jours confus au retour du Grand Prix de Malaisie. Disqualification des Ferrari pour des déflecteurs estimés non conformes, puis requalification, de nouvelles mesures ayant montré que les pièces incriminées restaient en fait dans les limites de la tolérance réglementaire. Dommage, car si l'on regarde tout cela lucidement, il faut bien avouer que ce fut beaucoup de bruit pour pas grand-chose : quelques millimètres en plus ou en moins qui, de toute façon, ne changeaient probablement rien aux performances.

En réalisant à Suzuka une course parfaite, Mika Häkkinen et McLaren ont estompé toutes ces méchantes vagues. Le Finlandais n'a pas volé son deuxième titre mondial, et Ferrari mérite tout aussi bien celui des constructeurs. Ainsi, finalement, ce GP du Japon, plutôt monotone à suivre faute d'actions spectaculaires, a rétabli la sérénité dans une F1 qui cédait soudain à son vieux démon de l'exagération.

L'équipe Prost Peugeot se souviendra de ce dernier Grand Prix 1999. Pour elle aussi il efface d'injustes rumeurs. Malgré des progrès manifestes et la belle deuxième place de Jarno Trulli au GP d'Europe, certains observateurs continuaient à penser et à dire que les performances de l'AP02 étaient décevantes et que le moteur V10 A 18 ➤

PEUGEOT TOTAL CATIA SOLUTIONS

commençait à se faire vieux. S'il est vrai que les résultats de cette troisième saison de l'écurie Prost n'ont pas satisfait les espérances, le GP du Japon a démontré que l'AP02 est désormais compétitive. L'équipe Prost Peugeot n'en est, ne l'oublions pas, qu'à la fin de sa deuxième saison.

Le moteur Peugeot V10 EV7 utilisé en qualification du GP du Japon s'avère très performant: les deux Prost Peugeot se sont hissées aux 6e et 7e places sur la grille. En troisième ligne, Olivier Panis n'avait plus devant lui que les cinq meilleurs pilotes du championnat 99! Une performance d'autant plus impressionnante que Suzuka est considéré par les pilotes et les ingénieurs comme un des circuits les plus exigeants et les plus significatifs de tout le championnat. Tandis que Jarno Trulli abandonnait rapidement (à cause d'un problème mécanique non encore identifié à l'heure où nous écrivons ces lignes), un départ parfait permettait à Olivier Panis de se glisser en 3e position derrière la McLaren de Mika Häkkinen et la Ferrari de Michaël Schumacher. Cette troisième place, Olivier allait s'y accrocher. Au 16e tour, alors qu'il pénétrait dans la voie des stands pour effectuer son premier ravitaillement, il tenait toujours en respect (parvenant même par



Panis pendant 16 tours devant une Ferrari (Irvine) et une McLaren (Coulthard) : cela faisait plaisir à voir!



Extérieurement, rien ne distingue la monoplace hybride pilotée par Nick Heidfeld, d'une habituelle AP02.

TECHNIQUE

Voiture hybride: le chaînon mutant

Pour anticiper la prochaine saison, les écuries essayent, sur des monoplaces dites hybrides, certains éléments de leur future voiture. Prost Peugeot a aussi la sienne.

Depuis début octobre, Prost Grand Prix possède une nouvelle voiture. Nom de code: AP02 "D". Dans les conversations d'atelier, les techniciens l'appellent "l'hybride". Extérieurement, rien ne la distingue des autres monoplaces de l'écurie: même longueur, même largeur, même hauteur, même empattement.

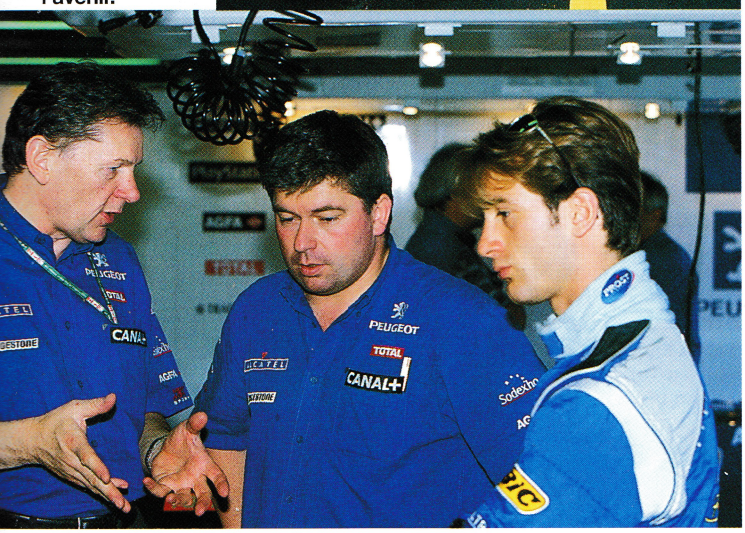
"Mi-laboratoire roulant, mi-mutante, une monoplace hybride roule en avant-garde du programme de développement de la saison suivante", explique Didier Perrin, responsable Méthodes et Industrialisation de Prost Grand Prix. *"Les premières voitures hybrides sont apparues au début des années 90, lorsque les écuries de F1 ont commencé à vouloir travailler le plus tôt possible sur des pièces châssis et moteur destinées à la voiture en gestation sur les planches à dessin. Notre AP02 'D' procède de la même philosophie. C'est une monoplace de cette année qui a subi les modifications nécessaires pour pouvoir tester des solutions qui apparaîtront sur l'AP03, dont la conception n'est pas terminée."*

Pilotée depuis le 8 octobre dernier par Nick Heidfeld à Barcelone puis à Magny-Cours, l'AP02 "D" est un châssis 1999 (le 8e sorti des ateliers Prost Grand Prix) modifié pour recevoir le nouveau moteur Peugeot A20. Ce dernier étant plus court que l'ancien A18, une entretoise permet de l'accoupler à la boîte de vitesses à six rapports standard. *"A part les six points d'ancrage du*

moments à les distancer légèrement) Irvine, Coulthard et Frentzen: une Ferrari, une McLaren et une Jordan! Une superbe démonstration qui se terminait malheureusement trois tours plus tard, sur une rupture de l'arbre d'alternateur. N'empêche, ce dernier Grand Prix 1999 avait permis à Panis et à toute l'équipe Prost Peugeot de démontrer enfin, clairement, ses progrès et sa compétitivité.
Dès le lendemain du GP du Japon, la F1 est entrée dans sa traditionnelle trêve de novembre. Interdiction de rouler pendant un mois. Jarno Trulli et Olivier Panis vont se tourner vers leurs nouvelles écuries: Jordan-Honda pour l'un et peut-être McLaren-Mercedes (comme pilote d'essai) pour l'autre. Le 1er décembre, ce sera au tour de Jean Alesi et Nick Heidfeld, les deux nouveaux pilotes Prost Peugeot, de poursuivre les tests en vue de la saison 2000. Il leur restera trois mois avant le premier Grand Prix 2000, le 12 mars en Australie.



Les débuts de Nick Heidfeld au volant de la Prost Peugeot hybride ont suscité beaucoup de curiosité...



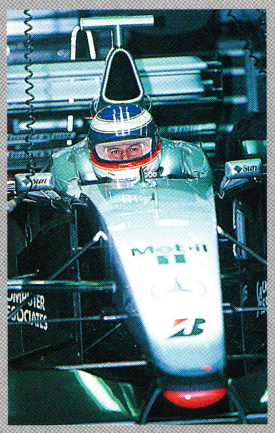
John Barnard, Vincent Gaillardot et Jarno Trulli (de g. à dr.): il faut sans cesse anticiper l'avenir.

moteur au châssis que nous avons dû déplacer, cette coque et sa boîte sont rigoureusement identiques à celles utilisées par Olivier et Jarno cette année, précise Didier Perrin. *Cette similitude est volontaire : le rôle d'une voiture hybride est de développer de nouvelles solutions et de les étalonner par rapport aux précédentes. Il faut donc une voiture fiable, aux performances parfaitement connues et maîtrisées. De plus, il est important qu'une 'hybride' soit facilement construite pour ne pas mobiliser trop d'énergie. La priorité, dans les ateliers, reste en effet l'AP03, qu'il faut s'efforcer de faire rouler en janvier."*
Outre le nouveau moteur Peugeot, un certain nombre d'autres éléments sont à l'essai sur l'AP02 "D". *"Nous testons par exemple les nouveaux systèmes électroniques TAG et des éléments mécaniques tels que les fusées ou les systèmes de verrouillage de roue. Mais la mission prioritaire de l'hybride reste la découverte et le développement du nouveau bloc-moteur. Les tests se poursuivront jusqu'à l'apparition de l'AP03. Et même après cette date, il est possible que nous continuions à faire rouler encore quelque temps la 'D'. Elle aura alors environ 2000 km au compteur!"*

Coulisses

Le bon classement

Après la requalification des Ferrari, le classement du GP de Malaisie est finalement le suivant :
1. Irvine (Ferrari) en 1h36'38"4 (moy.: 192,689 km/h); 2. M. Schumacher (Ferrari); 3. Häkkinen (McLaren-Mercedes); 4. Herbert (Stewart-Ford); 5. Barrichello (Stewart-Ford); 6. Frentzen (Jordan-Mugen-Honda); etc. (Meilleur tour : M. Schumacher en 1'40"267.)



Permutation

Olivier Panis a pris le volant d'une McLaren-Mercedes (photo) lors d'une séance d'essais privés fin octobre, Häkkinen et Coulthard étant indisponibles. Pendant ce temps, Nick Heidfeld effectuait 117 tours du circuit de Magny-Cours à bord de la Prost Peugeot AP02 "hybride", travaillant notamment sur les suspensions et sur les systèmes électroniques de la future AP03.

14 et 15...

L'unique point marqué en 1998 avait relégué les Prost Peugeot aux numéros 18 et 19 pour la saison 99. Cette année, les AP02 ont marqué 9 points, et l'écurie se classe septième du championnat : un progrès qui vaudra à Jean Alesi et Nick Heidfeld les numéros 14 et 15 pour la saison 2000.

Salut Damon!

Damon Hill a disputé à Suzuka son dernier Grand Prix. Il se retire à 39 ans, après huit saisons en F1 et 115 Grands Prix couronnés par 22 victoires et le titre mondial 96 sur Williams. Père de quatre enfants, Damon veut pouvoir consacrer désormais plus de temps à sa famille.



Calendrier 2000

Les dates des quatre Grands Prix qui restaient encore incertaines sont maintenant fixées : Grande-Bretagne le 23 avril, Espagne le 7 mai, France le 2 juillet (le GP de France aura lieu à Magny-Cours jusqu'en 2004, en attendant le ravalement du circuit Paul-Ricard), enfin Autriche le 16 juillet.
A noter que le championnat international de F3000 comprendra 10 épreuves qui se dérouleront, comme cette année, le samedi, en lever de rideau des Grands Prix européens de F1 (sauf Monza).



Trop beau

Toujours lucide, Eddie Irvine déclarait, peu après son retour du Japon, où Häkkinen a mis fin à ses espoirs de titre: *"Si j'avais gagné ce championnat du monde 99, j'aurais peut-être attrapé la grosse tête. Honnêtement, cela aurait été trop beau et j'aurais pu dérailler."*

TROIS QUESTIONS A

Conforter en 2000 les progrès de Suzuka

Avec Vincent Gaillardot, le point sur les derniers événements de la saison 1999 et les préparatifs du championnat 2000.

Pour sa dernière course dans l'écurie, Olivier Panis a été victime d'une défaillance de son AP02 qui l'a peut-être privé d'une belle 3e place. A quoi tient sa perpétuelle malchance?
Je ne crois pas qu'Olivier ait eu plus de malchance que Jarno cette saison. Statistiquement, c'est assez partagé! Il est vrai, en revanche, qu'il existe une spirale du succès ou de la défaite qui pèse parfois sur le cours des choses. Lorsque, fortuitement, plusieurs événements, surtout négatifs, s'enchaînent, ils peuvent en entraîner d'autres si l'écurie n'a pas suffisamment de force et de lucidité pour les combattre. Quant à la malchance, elle n'a pas sa place en Formule 1. Aucun "coefficient scoumoune" ne figure dans nos équations! C'est plus souvent le mot "erreur" qu'il faudrait employer. Erreur de calcul, de conception, de fabrication, de montage ou de pilotage… Il est toujours triste de voir un incident priver un pilote d'une belle performance, comme cette magnifique troisième place à laquelle Olivier se maintenait brillamment, mais les notions de chance et de malchance ne nous apparaissent vraiment pas adaptées à une activité aussi technologique que la F1.



Vincent Gaillardot
Responsable Exploitation de Prost Grand Prix.

L'écurie tourne depuis plusieurs semaines avec Nick Heidfeld, qui pilotera une Prost Peugeot aux côtés de Jean Alesi en 2000. Quelles sont vos premières impressions à son sujet?
Nick est l'archétype du pilote "nouvelle génération". Format jockey (il ne pèse que 62 kg une fois casqué et en combinaison), formé dans une grande écurie (McLaren-Mercedes), il se comporte de manière très méthodique et dialogue toujours de façon très constructive avec ses ingénieurs. Il maîtrise également parfaitement le travail sur ordinateur. En tant qu'homme, et en dépit de sa jeunesse, il reste toujours très calme, très analytique face à tout ce qui survient. En revanche, nous ignorons encore ce que sont ses qualités de pilotage pur au volant d'une monoplace de Formule 1, car nous ne lui avons pas encore demandé de chasser la performance. Avec lui, nous n'avons fait qu'entamer le travail de découverte de quelques éléments de la future AP03, au volant de notre monoplace laboratoire, une AP02 "hybride".

L'AP02 était-elle au bout de son développement?
Le potentiel maximum de l'AP02 a été vu à Suzuka. Panis était sixième en qualification et troisième en début de course, derrière une McLaren et une Ferrari, mais devant l'autre Ferrari et l'autre McLaren. Notre objectif cette saison était de terminer en tête du wagon des outsiders : je crois que nous l'avons atteint. Maintenant, il va falloir, avec l'AP03, conforter cette position, nous y maintenir tout au long de la saison 2000 pour être capable de monter sur le podium le plus souvent possible!

22, VOILA LES PILOTES



Photo de famille

Traditionnellement, les pilotes de F1 (22 en 99) se rassemblent au dernier GP pour une photo de famille.
1er rang (de g. à dr.) : Giancarlo Fisichella, Alexander Wurz, David Coulthard, Mika Häkkinen, Michaël Schumacher, Eddie Irvine, Jarno Trulli, Olivier Panis.
2e rang: Tora Takagi, Pedro De La Rosa, Alex Zanardi, Ralf Schumacher, Heinz Harald Frentzen, Damon Hill, Luca Badoer, Marc Gené.
3e rang: Jean Alesi, Pedro Diniz, Jacques Villeneuve, Ricardo Zonta, Rubens Barrichello, Johnny Herbert.

La course en direct

En composant ce numéro, vous pouvez vivre chaque Grand Prix en direct: résultats et commentaires des différentes séances (essais libres, qualification, warm up, course).
01 40 66 55 55
Autres possibilités: **Minitel 3615 Prost GP** *ou* **Internet www.prostgp.com**

GP du Japon

Classement

1. **Häkkinen** (McLaren-Mercedes) les 53 tours en 1h31'18" (moy. : 204,086 km/h)
2. **M. Schumacher** (Ferrari) à 5"015
3. **Irvine** (Ferrari) à 1'35"688
4. **Frentzen** (Jordan-Honda) à 1'38"635
5. **R. Schumacher** (Williams-Supertec) à 1'39"665
6. **Alesi** (Sauber-Petronas) à 1 tour
7. **Herbert** (Stewart-Ford) à 1 tour
8. **Barrichello** (Stewart-Ford) à 1 tour
9. **Villeneuve** (Bar-Supertec) à 1 tour
10. **Wurz** (Benetton-Playlife) à 1 tour

Meilleur tour :
M. Schumacher 1'41"319

Classement final du championnat du monde 1999

Conducteurs

1.	Häkkinen	76
2.	Irvine	74
3.	Frentzen	54
4.	Coulthard	48
5.	M. Schumacher	44
6.	R. Schumacher	35
7.	Barrichello	21
8.	Herbert	15
9.	Fisichella	13
10.	Salo	10
11.	Trulli	7
	Hill	7
13.	Wurz	3
	Diniz	3
15.	Panis	2
	Alesi	2
17.	De La Rosa	1
	Gené	1

Constructeurs

1.	Ferrari	128
2.	McLaren-Mercedes	124
3.	Jordan-Mugen-Honda	61
4.	Stewart-Ford	36
5.	Williams-Supertec	35
6.	Benetton-Playlife	16
7.	Prost Peugeot	9
8.	Sauber-Petronas	5
9.	Arrows	1
10.	Minardi	1

Prochain numéro

Prost Peugeot Magazine n° 33 paraîtra le : mercredi 1er décembre.

Création: =MCE - Prost Grand Prix, RCS PARIS B314539701 - Imp. en UE 11.99 - Imprimeries Quebecor - Photos : DPPI