PROST PEUGEOT

N°1 - 11 février 1998

Le magazine des partenaires

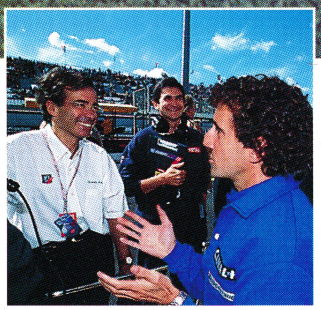


Toute de bleu vêtue, très fine, avec un nez haut et pointu et des flancs étrangement arrondis, la Prost-Peugeot AP01 en impose par sa ligne.

Passion partagée

L'évènement

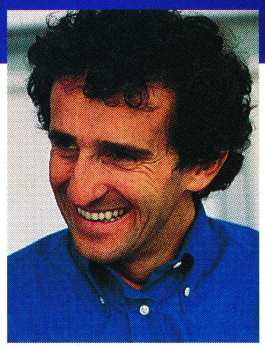
Il y a un an, l'aventure Prost Peugeot démarrait. Aujourd'hui la première monoplace née de ce mariage s'apprête au voyage australien... Bilan du chemin parcouru.



Frédéric Saint-Geours, directeur général d'Automobiles Peugeot (à g.) et Alain Prost à Magny-Cours en 97, quatre mois après la signature d'un partenariat prometteur.

14 février 1997, devant toute la presse mondiale, l'état major d'Automobiles Peugeot et Alain Prost scellent une alliance bien plus forte que le simple contrat de 3 ans qu'ils paraphent : un "partenariat" est né. L'émotion est réelle, l'impact médiatique énorme. Pour le constructeur automobile qui, peu de temps auparavant songeait à jeter l'éponge en F1, l'arrivée de Prost ouvre une grande porte après quatre premières années difficiles avec McLaren puis avec Jordan. De son côté Alain Prost avoue *"ce partenariat avec un grand constructeur proposant le moteur que beaucoup considèrent le meilleur du plateau, était la condition sine qua non de mon implication."* Alain Prost venait de racheter l'écurie Ligier et créait sa propre écurie Prost Grand Prix. Devenu chef d'entreprise, il affronte un nouveau métier qui commence par une année 97 pleine d'imprévus. Après quelques Grands Prix très prometteurs (3e au Brésil, 2e à Monaco, 4e en Espagne...), Olivier Panis est gravement accidenté au GP du Canada. Shinji Nakano se retrouve avec une responsabilité bien trop grande pour sa jeune expérience. L'arrivée en renfort de l'italien Jarno Trulli ne suffit pas. A coup de

Suite page 2



Une équipe très forte

Après une année passée à bâtir mon écurie Prost Grand Prix comme je l'imaginais, nous sommes presque prêts. Les difficultés ont été multiples. Mais les hommes dont je souhaitais m'entourer sont là et des partenaires précieux, partageant notre motivation et notre ambition, nous ont rejoint.
Avec eux, nous sommes en train de construire une équipe très forte. Ensemble, j'en suis certain, nous allons faire du bon travail, avec en point de mire une ambition précise : le titre mondial. Evidemment il ne faudra pas l'attendre dès cette année.
Nous avons encore de nombreux obstacles à affronter et nos concurrents sont extrêmement solides et compétents. Mais nous y arriverons.
Pour évoquer notre aventure commune, parler des hommes qui la font, de leurs métiers, de tout ce qu'est la Formule 1, Prost Peugeot Magazine vous sera proposé le mercredi précédant chaque Grand Prix. Ensemble, nous essayerons de vous informer de la façon la plus complète et transparente possible.
A bientôt.

Alain Prost

Prochaine parution

Le numéro 2 de Prost Peugeot Magazine paraîtra le Mercredi 4 mars et présentera le Grand Prix d'Australie.

Le nouveau métier d'Alain Prost

Confession

Ces derniers mois Alain Prost s'est laissé aller à quelques confidences sur son rôle de chef d'entreprise.



Depuis un an, Alain Prost aidé de ses collaborateurs, est partout à la fois et prend à cœur son nouveau rôle de manager !

"J'ai toujours vécu dans un milieu où l'on est son propre patron. L'entreprise de mes parents était toute petite, artisanale. J'ai travaillé très tôt avec mon père. Je ne sais pas si le culte du travail est inné ou acquis, mais mes parents se levaient à 6 h et travaillaient tard le soir. Il me semble qu'à cette époque tout le monde avait le goût du travail bien fait, de l'autodiscipline et n'hésitait pas à prendre ses responsabilités."

"Le métier de chef d'entreprise est mille fois plus difficile que celui de pilote. Je suis encore surpris par l'ampleur du travail à accomplir, par les contraintes, les difficultés qui surgissent quotidiennement, par le temps passé à résoudre des problèmes administratifs. Je voudrais être plus souvent à l'usine, avec les pilotes, mais il y a tant de choses à régler dans les autres domaines pour que ça fonctionne... Je me sens parfois improductif alors que je fais douze heures par jour et que je n'arrête pas une seconde ! Je tente de déléguer au maximum mais un grand nombre de personnes ne veulent avoir affaire qu'à moi : partenaires, commanditaires, journalistes... En tant que chef d'entreprise, je suis comme les autres. Sans doute très exigeant. Je supporte mal les gens qui ne sont pas motivés. Il n'est pas question de venir dans mon équipe pour faire le beau ou devenir fonctionnaire de la Formule 1. Je ne veux travailler qu'avec des collaborateurs qui se remettent en question tous les jours."

(Ndlr : ces propos sont notamment extraits d'interviews donnés à L'Entreprise et Capital).

Suite de la page 1

journées interminables, Alain démontre que la formidable volonté, la résistance, l'entêtement, le perfectionnisme qu'on lui connaissait en course, sont transposables. Il lui faut affronter cinq chantiers principaux de front.

• **Mettre en pratique le partenariat avec Peugeot.** Au lendemain de l'accord, Loïc Bigois (Prost) et Jean-François Nicolino (Peugeot) organisent des réunions techniques entre les responsables de Magny-Cours et de Vélizy. Les cahiers des charges moteur et châssis de la voiture 98 sont définis en commun. *"Il s'agissait de mettre en phase le moteur et le châssis qui doivent former un ensemble homogène et d'harmoniser les programmes informatiques afin que les ordinateurs des deux firmes parlent le même langage"*, explique Jacky Eeckelaert. Une réflexion commune a lieu sur certains éléments du châssis tels que la boîte de vitesses. Les moyens d'essais, de mesure et d'analyse de Peugeot Sport sont mis à disposition des techniciens. L'organisation en piste, l'exploitation, la responsabilité de chacun sont passés au peigne fin.

• **Recruter les hommes.** L'effectif passe progressivement de 68 à plus de 150 personnes. Des hommes tels que Bernard Dudot et Jacky Eeckelaert rejoignent



Recrutement
Il a fallu assurer la continuité en faisant confiance aux plus compétents tels Loïc Bigois, le designer de l'écurie, il a fallu aussi étoffer l'équipe. L'arrivée de Bernard Dudot, le père du moteur Renault, au poste de directeur technique va permettre au patron de souffler un peu. (De gauche à droite sur la photo : Bernard Dudot, Alain Prost, Loïc Bigois).



Rééducation de Panis
Au 42e tour du GP du Canada, Olivier Panis sent soudain l'arrière de sa voiture se dérober. Il heurte le rail à droite de la piste et rebondit de l'autre côté à 200 km/h. Bilan : deux jambes cassées et quatre mois de rééducation intensive (au centre Tréboul-Douarnenez) avec, au final, des sorties à vélo (ici avec Alain Prost). En octobre, lorsqu'il reprend le volant pour la première fois, il bat le jour même le temps de la pole de Schumacher au GP de France. Et pour mieux convaincre, il le bat de nouveau le lendemain.



Le déménagement
Magny-Cours était trop excentré de la base de Peugeot Sport à Vélizy, il était donc important de se rapprocher de Paris. C'est à St-Quentin-en-Yvelines, sur un site de trois hectares, que sera construite la nouvelle usine. Elle se compose de deux volumes de bureaux et d'un atelier, convergeant vers un écrin vitré où se tiendra la monoplace. Au lendemain du GP d'Australie, le 9 mars, le bureau d'Etude sera prêt à travailler sur les premières données recueillies.



Cinq travaux d'Hercule pour Alain Prost : mettre en pratique le partenariat avec Peugeot, recruter les hommes, déménager, convaincre des partenaires et préparer la nouvelle monoplace.

l'écurie bleue, l'un comme directeur technique, l'autre comme directeur d'exploitation.

• **Déménager en région parisienne.** *"Il était indispensable de se rapprocher de nos partenaires. La navette que nous devions faire en permanence était difficile à vivre. Etablir des partenariats technologiques, efficaces et variés, était impossible à Magny-Cours."* explique Alain Prost. Finalement, le site de Saint-Quentin-en-Yvelines, proche de Peugeot Sport à Vélizy, est retenu. La construction de l'usine ultra-moderne peut commencer. Le déménagement aura lieu en mars-avril, *"et ce ne sera pas facile, une partie de l'équipe devant emménager et être opérationnelle pendant que l'autre affrontera le GP d'Australie."*

• **Convaincre des partenaires.** *"Un de mes objectifs, en rachetant l'écurie Ligier, était de rassembler un budget minimum et des partenaires prestigieux. Nous y sommes arrivés"* constate Alain Prost qui, fidèle à son habitude d'établir des contacts directs au plus haut niveau, parvient à convaincre Pierre Lescure et Serge Tchuruk, patrons de Canal+ et d'Alcatel. De son côté, Gauloises, dans la continuité de 20 ans de sponsoring avec Ligier, décide de soutenir l'aventure. Bic, PlayStation, Agfa, Total, Bridgestone et d'autres sociétés s'engagent à leur tour.

• **Elaborer la monoplace 98.** La première Prost-Peugeot de l'histoire apparaît à la date prévue. Le 20 janvier 98, sur le circuit de Barcelone, l'équipe Prost-Peugeot présente, avec ses partenaires, l'AP01 (AP comme Alain Prost) à la presse internationale. Olivier Panis lui fait faire ses premiers tours de roues. La grande aventure peut commencer.

PAROLES

Lors de la présentation de l'AP01 à Barcelone, Alain Prost n'a pas été avare de petites phrases. Morceaux choisis...

"1997 a été pour nous une année de préparation ; nous avons organisé et planifié la saison 1998. Il s'agit donc, à présent, des vrais débuts de Prost Grand Prix."

"Une F1 est un objet, un puzzle, mais ce n'est que la partie visible de l'iceberg. Donc le symbole de tout ce qui ne se voit pas."

"Je crois que le succès arrive à force de travail et de perfectionnisme, en y ajoutant peut-être un peu de chance."

"Notre équipe est européenne. Elle participe à une épreuve internationale, ce qui nous donne l'opportunité fabuleuse d'être un tremplin mondial pour nos partenaires."

"Depuis une dizaine d'années, quatre équipes - Williams, Mclaren, Ferrari et Benetton - se sont partagées la quasi-totalité des victoires. Il nous faut intégrer ce groupe."

"Le changement de règlement modifie totalement le travail sur le plan aérodynamique et peut faciliter l'émergence, de la part d'une équipe rivale, de solutions révolutionnaires."

Frédéric Saint-Geours

Directeur Général de Peugeot

"Dès son annonce publique, le 14 février 1997, ce partenariat a créé un formidable élan supplémentaire dans la globalité de l'entreprise Peugeot. Le personnel et le réseau avaient besoin de cette assurance pour parler haut et fort de la marque."

Jean-Dominique Comolli

Président Directeur Général de la Seita (Gauloises).

"Je partage le plaisir de la découverte de cette AP01 qui va tour à tour, n'en doutons pas, nous faire rêver, nous faire espérer, nous faire enrager, mais finalement sans laquelle notre quotidien manquerait de saveur".



Olivier Panis

"Ma demande en tant que pilote était d'avoir une F1 peu sensible au lever de gaz et à la remise de puissance, dotée d'un moteur facile à conduire qui permettra de préserver les pneus, un domaine crucial cette saison. En ce qui concerne le moteur, je suis fort impressionné par le Peugeot. Il est puissant, mais surtout, il est presque linéaire et il semble très aisé de faire varier ses réactions par des changements de cartographie. L'an dernier, le Mugen-Honda était plus brutal, avec des trous dans la courbe de montée en puissance."

Loïc Bigois

Responsable de la conception

"En un an, le bureau d'études est passé de 7 à 25 personnes, mais comme nous investissons pour le futur en recrutant de jeunes techniciens et ingénieurs, il a fallu en même temps réaliser l'AP01 et faire de la formation au sein de l'entreprise."

Jarno Trulli

"J'ai travaillé très dur pour apprendre le français. Dans cette équipe, c'était indispensable, cela facilitera grandement les briefings techniques."

Bernard Dudot

Directeur technique de PGP

"Chaque fois que j'ai rencontré Alain au cours de ma carrière, cela a été pour gagner."

Prost Peugeot AP01 : pur

Technique

Fine, élancée, agressive, la Prost Peugeot AP01 est aussi un concentré de technol

Ne lui cherchez pas de parenté : elle est inédite. Techniquement, aérodynamiquement, et même esthétiquement, la Prost Peugeot AP01 présentée le 20 janvier à Barcelone est 100 % nouvelle. Le châssis au profil acéré comme une lame, conçu en un temps record (il aura suffit de 20 semaines), l'architecture moteur-boîte de vitesses (longitudinale) novatrice, la liaison au sol revisitée (suspension avant à barres de torsion au lieu de ressorts), mais quelle mouche a piqué les ingénieurs de Prost et de Peugeot ? Coincés dans le cadre contraignant du nouveau règlement technique, précipités dans un compte à rebours étourdissant, Bernard Dudot, Loïc Bigois et Jean-Pierre Boudy avaient pourtant toutes les excuses pour concevoir une monoplace plus conventionnelle. Loin de cela, l'AP01 explose de vitalité, d'innovation et d'ambition. De la monoplace de la saison dernière, Prost Grand Prix a fait table rase. *"Entre la JS 45 de la saison dernière et cette AP01?"* réfléchit un instant Alain Prost en interrogeant du regard ses ingénieurs, *"...hum, il y a peut-être quelques accessoires en commun : un cadran à cristaux liquides sur le tableau de bord, le volant, quelques pièces de boulonneries, mais je n'en suis même pas sûr ! Nous avons fait une monoplace 100 % inédite et pourtant, encore loin de sa forme définitive..."*. Dans les rues d'Albert Park à Melbourne, le week-end du 8 mars prochain, pour le premier Grand Prix de la saison 1998, Olivier Panis et Jarno Trulli disposeront d'une monoplace déjà différente, notamment au niveau de l'aéro-dynamique. En effet, le nouveau règlement technique ouvre la porte à l'imagination et chaque écurie cherche fièvreusement l'innovation susceptible de ramener l'adhérence perdue. Il n'est pas question de dévoiler ses batteries avant le tout dernier moment ! L'AP01 feule à peine qu'une version plus performante roule déjà dans la tête de ses concepteurs !

> "Loïc Bigois et moi avons discuté d'une philosophie de conception et des attentes d'un pilote. Puis je lui ai laissé totale liberté."
> Alain Prost

Châssis : défi lancé aux ingénieurs

Le nouveau règlement rend les monoplaces plus instables, les concepteurs ont tout fait pour que l'AP01 ne le soit pas.



Loïc Bigois, Responsable du projet AP01, chez Prost Grand Prix.

Moins d'appuis aérodynamiques, une meilleure résistance aux chocs, des pneus moins adhérents montés sur une voiture plus étroite de 20 cm, le cahier des charges imposé aux concepteurs était un casse-tête. *"Nous avons malgré tout essayé de conserver les mêmes qualités aérodynamiques qu'en 97"* résume Loïc Bigois, responsable du projet AP01. *"L'appui n'est pas réparti de la même manière, mais nous avons réussi à préserver l'agrément de conduite. L'obligation des pneus sculptés va pousser les pilotes dans des situations délicates : pertes d'adhérence en sortie de virage, instabilité au freinage ou tendance au sous-virage. Il est donc essentiel de mettre à leur disposition une voiture plus facile, plus douce dans ses réactions"*. L'équipe d'aérodynamiciens, épaulée par Bernard Dudot, a travaillé dans trois directions : raccourcissement de la voiture, meilleure répartition des masses et abaissement du centre de gravité. Un cahier des charges draconien a poussé Loïc Bigois à mettre en œuvre des solutions "exotiques" : *"Nous avons choisi une architecture innovante en matière d'implantation boîte de vitesses (longitudinale) - réservoir d'huile - moteur. J'ai toujours été persuadé que moins on avait de surface surplombant le sol à l'arrière de l'axe des roues avant, moins la voiture était vive. Cette philosophie a fait problème : les nouvelles normes de résistance aux chocs latéraux sont deux fois plus exigeantes que l'année passée. Nous avons dû jouer d'ingéniosité dans le dessin et faire appel à de nouveaux matériaux, notamment des mousses aéronautiques"*.



Les 5 points clés du règlement technique 1998

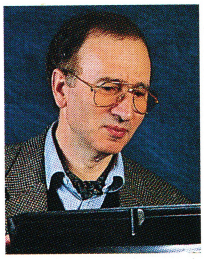
Pneus : les "slicks" (lisses) sont désormais interdits. Les monoplaces doivent avoir des pneus à rainures longitudinales (4 sur les pneus arrières, 3 sur les pneus avants). Ces sillons doivent avoir une largeur de 14 mm en surface et de 10 mm au fond de la gorge, profonde de 2,5 mm.

sang neuf

ogie d'avant garde. Voyage au cœur de la performance.

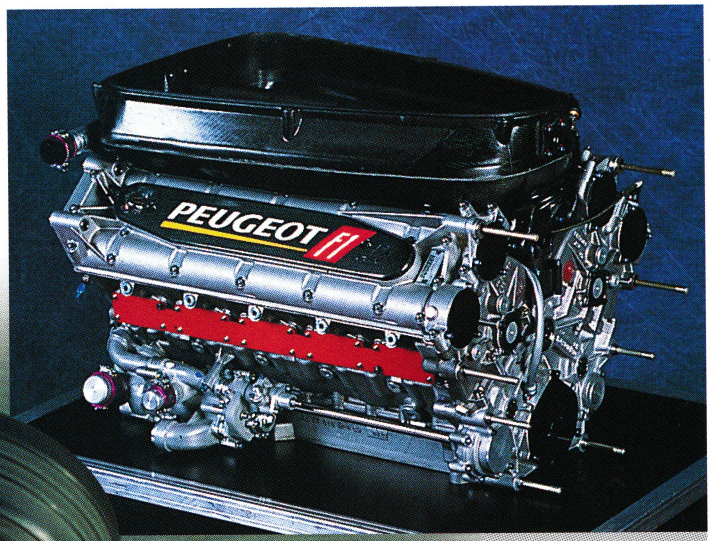
Moteur : fiable et performant

Peugeot Sport a préféré une saine évolution à une révolution risquée pour motoriser la Prost AP01.

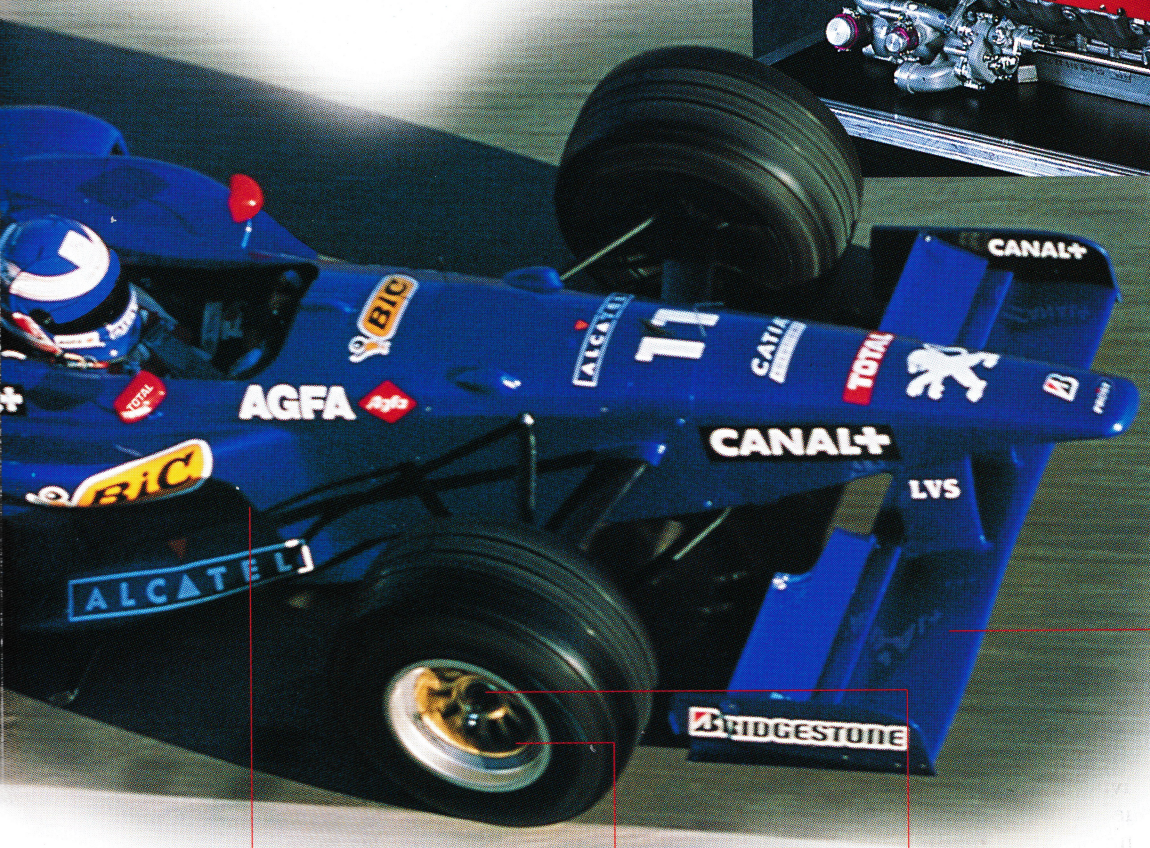


Jean-Pierre Boudy, Directeur technique de Peugeot-Sport.

Le A16 n'est pas un nouveau moteur, c'est un meilleur moteur". Voilà, présenté par les ingénieurs de Peugeot Sport, le V10 1998. Plutôt que de créer un bloc 100% nouveau cette saison, Peugeot a en effet décidé de construire une version optimisée du A14 de 1997. Le A16, qui équipe la Prost Peugeot AP01, ressemble donc à son prédécesseur. Grâce à de nombreuses retouches effectuées par l'équipe de Jean-Pierre Boudy, ses performances sont encore accrues. *"En faisant tourner dès juillet dernier le A16 au banc d'essais, notre objectif était triple"*, résume le père du moteur français, *"tout d'abord, offrir aux pilotes une plus grande plage d'utilisation ainsi qu'un meilleur contrôle de la puissance disponible pour palier la baisse d'efficacité des châssis, induite par la nouvelle réglementation. Nous voulions également gagner en fiabilité. Même si dans ce domaine nous étions très proches de la perfection, il était essentiel de progresser. Nous avons seulement connu deux pannes en 97. Mais c'était deux pannes de trop. Alain Prost ne me démentirait pas : pour gagner des courses, il faut être à l'arrivée ! Et puis, il était important que l'écurie puisse se consacrer à 100% au développement du nouveau châssis pendant l'intersaison, sans être freinée par des soucis de moteur. Sachez cependant qu'en travaillant principalement sur la réduction des frottements, nous avons gagné entre 1,5 et 2% en puissance, 1,5% en régime maxi, diminué notre consommation et augmenté la plage d'utilisation. Le tout en faisant maigrir le moteur de 2 kg, allègement obtenu grâce au nouveau dessin des culasses."*



Le moteur Peugeot V10 A 16, assemblé directement à l'arrière de la coque, de façon à faire partie de la structure porteuse, a perdu 2 kg (125 kg) par rapport au A14 de 1997.



Le V10 Peugeot A16 en chiffres

Architecture : 10 cylindres en V à 72°
Cylindrée : 2998 cm³
Distribution : par cascade de pignons
Soupapes : 4 par cylindre, à rappel pneumatique
Arbres à cames : 2 par rangée de cylindres
Alimentation et allumage : TAG Electronic
Hauteur : 393 mm
Longueur : 620 mm
Largeur : 512 mm
Poids : 125 kg

Sécurité : sévérité accrue des normes de résistance de la coque aux chocs. Plus grande ouverture du cockpit pour une extraction plus facile du pilote en cas d'accident. Augmentation des dimensions minimales du châssis pour une meilleure protection des jambes.

Freins : étriers obligatoirement en aluminium et non plus en alliages coûteux de métaux rares. 6 pistons et 2 plaquettes au maximum par étrier. Epaisseur maximale des disques de 28 mm. Diamètre limité à 278 mm.

Voies : la largeur hors tout autorisée des monoplaces (mesure de l'extérieur d'une roue jusqu'à l'extérieur de sa roue opposée) diminue, passant de 2 m à 1,80 m.

Aileron avant : sans être directement visé par le règlement, sa taille diminue du fait de la réduction de la largeur hors tout autorisée, et de l'allongement de la partie avant de la coque.

EN BREF

Point commun...

...entre Alain Prost et Jacky Stewart : tous deux ont été champion du monde de F1, tous deux ont monté leur propre écurie. A noter qu'à eux deux, ces anciens champions totalisent sept titres mondiaux (Stewart en 1969-71-73, Prost en 1985-86-89-93) et soixante six victoires en Grand Prix.

Sanctions

Nouvelles régles concernant les sanctions que les commissaires sportifs peuvent infliger aux pilotes. Désormais, ces derniers pourront se voir retirer un ou la totalité de leurs temps réalisés en qualifications s'ils ont commis une faute durant la séance ou lors des essais libres. Aucun appel ne sera possible de la part de l'écurie.

Le record d'Alesi



Berger parti en retraite, c'est désormais Jean Alesi qui compte le plus de participations en Formule 1 avec 135 Grands Prix disputés. Il est encore loin du record de Ricardo Patrese. L'italien avait en effet pris le départ de... 256 Grands Prix au cours de sa carrière!

Blocage...

Pendant 15 jours, les aérodynamiciens Prost-Peugeot ont buté sur un blocage en soufflerie. "Il était impossible de nous débarrasser du sillage aérodynamique créé par les roues avants sur les pontons. Et dès que nous avons monté les flancs en forme de bulbe, ça a marché" explique Loïc Bigois.

Présentation de Barcelone

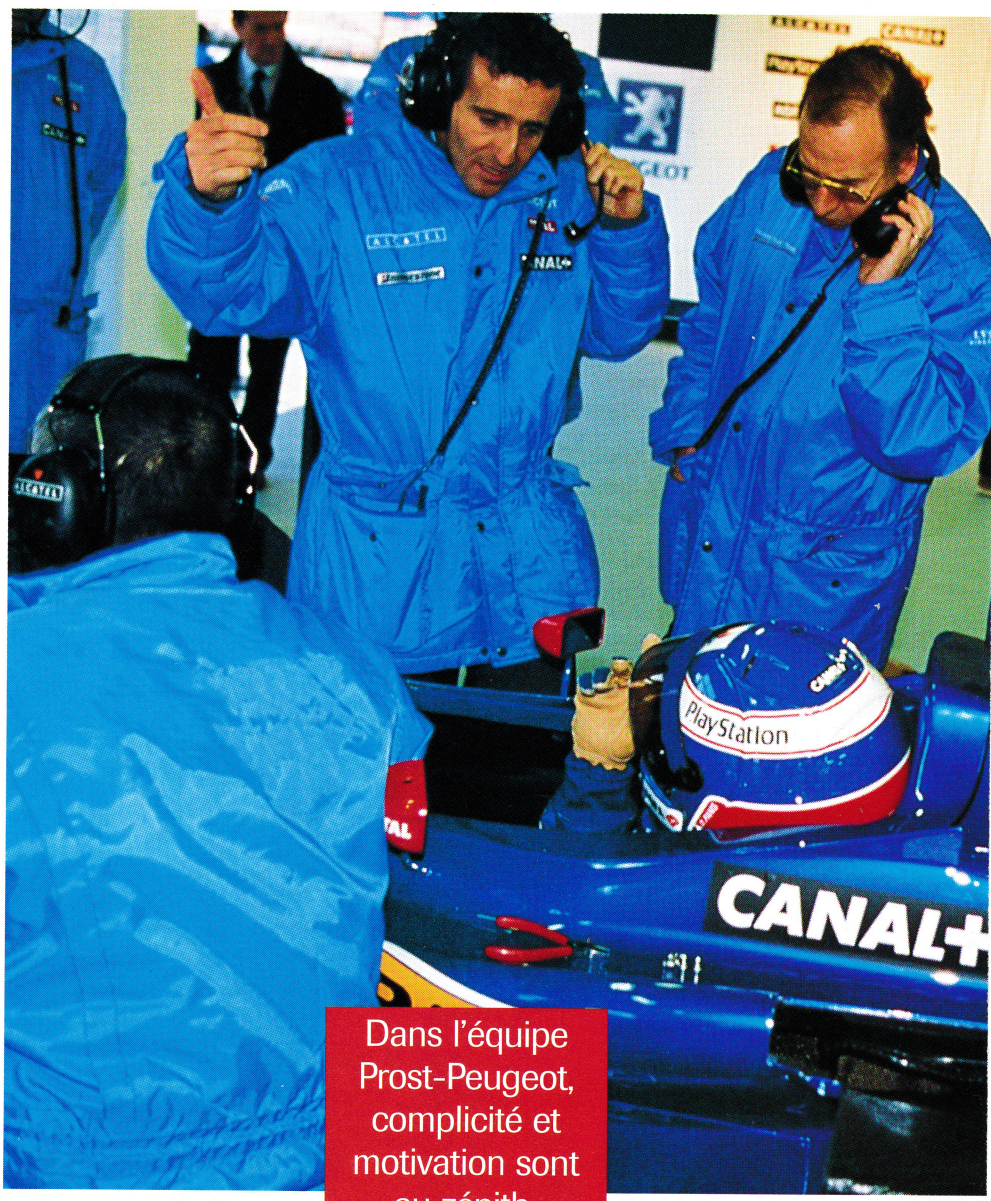


Présentation à grand spectacle pour la Prost Peugeot à Barcelone. Musique, girls et fumigènes, en présence des partenaires de l'écurie et de la presse mondiale. Ci-dessus, Olivier Panis et Jarno Trulli posent à la demande des photographes, avec Frédéric Saint-Geours (Peugeot), Alain Prost et Jean-Dominique Comolli (Gauloises).

90 jours pour ga

Intersaison

Depuis le dernier Grand Prix 97, l'équipe Prost



Dans l'équipe Prost-Peugeot, complicité et motivation sont au zénith. Chacun prépare Melbourne dans la fièvre.

26 octobre, 20 janvier. Trois mois à peine entre le dernier Grand Prix 97 à Jerez et la présentation de la nouvelle Prost-Peugeot à Barcelone. Trois mois pour faire d'un château en Espagne une réalité tangible. La conception de la Prost-Peugeot AP01 a évidemment commencé il y a un an, dès le lendemain de l'annonce du partenariat entre les deux sociétés. Mais dès le 27 octobre, il a fallu mettre à profit chaque jour de l'intersaison pour vérifier sur la piste la fiabilité de centaines de milliers de calculs digérés par les ordinateurs dans les huit mois précédents. Malgré la distance séparant les deux équipes (Peugeot-Sport à Vélizy, et Prost Grand Prix 250 km plus au sud à Magny-Cours), l'utilisation par les deux bureaux d'études du même logiciel de conception assistée par ordinateur (Catia de Dassault Systèmes) a permis une substantielle économie de temps et d'énergie. Peugeot a mis ses laboratoires de calculs et ses simulateurs au service des ingénieurs de Prost Grand Prix. Le soutien de Peugeot porte également sur les systèmes électroniques embarqués, les matériaux de pointe et l'aérodynamique. Les pilotes ont commencé à tourner le 2 décembre sur une voiture hybride développée sur la base d'une monoplace 1997. Ils ne pouvaient le faire plus tôt, les essais étant interdits en novembre par la F.I.A. Tandis que le V10 Peugeot A16 et la nouvelle boîte de

gner

Peugeot a disposé de trois mois pour préparer la nouvelle voiture.



Les points essentiels à résoudre concernent la pompe à essence et la boîte de vitesses. Pas d'inquiétude : la réactivité de l'équipe Prost Peugeot est impressionnante et les petits bobos auront vite trouvé leurs remèdes.

Quoi de neuf en 98

Le calendrier

8 mars	GP d'Australie
29 mars	GP du Brésil
12 avril	GP d'Argentine
26 avril	GP de Saint-Marin
10 mai	GP d'Espagne
24 mai	GP de Monaco
7 juin	GP du Canada
12 juillet	GP de G. Bretagne
26 juillet	GP d'Autriche
2 août	GP d'Allemagne
30 août	GP de Belgique
13 sept.	GP d'Italie
27 sept.	GP du Luxembourg
1er nov.	GP du Japon

- GP de France : prévu le 28 juin mais toujours pas confirmé.
- GP du Portugal : annulé.
- Trois possibilités de remplacement sont à l'étude : l'Afrique du Sud, l'Espagne et la Chine.

Les transferts

Cinq des onze écuries ont conservé leurs pilotes 97 : Williams, Ferrari, McLaren, Prost Grand Prix et Stewart. En revanche, total renouvellement des effectifs chez Benetton : Wurz remplace Berger qui prend une retraite bien méritée, et Fisichella succède à Alesi parti chez Sauber. Chez Tyrrell, pour le moment, seul le Japonais Takagi est engagé. Damon Hill a quitté Arrows (où il est remplacé par Mika Salo) pour Jordan. Chez Minardi, l'Argentin Tuero fera équipe avec Shinji Nakano.
Autre bouleversement concernant les pneumatiques : McLaren et Benetton ont rompu avec Goodyear pour Bridgestone.

vitesses tournaient sur les bancs d'essais de Peugeot-Sport, la Prost-Mugen Honda "laboratoire" poursuivait pendant deux semaines avec Bridgestone un travail de développement pneumatique, malheureusement ralenti par la pluie et des ennuis de moteur. Olivier Panis et Jarno Trulli ne pouvaient couvrir que 1 200 km au total, soit moins de la moitié de ce qui était prévu. Ils attendaient donc la nouvelle voiture avec une grande impatience. La première AP01 dotée, cette fois, du moteur Peugeot et lâchée en grand secret sur le circuit de Magny-Cours le 18 janvier, devait mettre fin à ces essais en pointillés. Les deux pilotes, affûtés par les stages de remise en forme (ski de fond, escalade, jogging...) prescrits par Alain Prost, se sont lancés depuis dans une succession effrénée d'essais.
Deux problèmes sont apparus, l'un concernant la pompe à essence, l'autre la boîte de vitesses. Le premier a vite été résolu. Le second était plus complexe. En effet, dans le souci de privilégier l'aérodynamique de la voiture, les ingénieurs de Prost Grand Prix ont conçu une boîte très sophistiquée, longitudinale, la plus petite possible. Des difficultés de lubrification sont apparues, causant une usure rapide des pièces de la boîte. Les équipes de Prost-Peugeot s'attachent à résoudre ce problème avant Melbourne.
Autre volet de l'évolution : l'aérodynamique. L'AP01 qui prendra le départ du GP d'Australie sera beaucoup plus évoluée que la monoplace présentée à Barcelone. Entre temps plusieurs parties de la carrosserie auront été modifiées par les aérodynamiciens : capot moteur et éléments latéraux puis aileron avant et museau, enfin aileron arrière. Dans toutes les écuries, les souffleries tournent à plein régime, mais chacun cache les solutions trouvées. Rien de plus visible que l'aéro d'une monoplace. La Prost Peugeot apparaîtra dans sa forme définitive lors de la dernière séance de roulage. Quelques jours seulement avant de s'envoler pour l'Australie...



Fin janvier, il faisait si froid à Magny-Cours que Panis avait l'onglée : *"dès que je tournais le volant, mes doigts sortaient un instant du cockpit et le vent glacial les gelait"* raconte-t-il.



Ancien champion du monde de karting, Jarno Trulli n'a encore qu'une expérience limitée en F1 (14 GP disputés) : *"Je ne laisserai pas passer la chance que m'offre Alain Prost"* affirme le jeune italien (23 ans).

Les piliers de Prost Grand Prix

Partenaires

En rachetant Ligier, Alain Prost savait que la réussite en F1 passerait par l'appui de partenaires solides et motivés. Rassembler les maillons de cette formidable chaîne a été une priorité tout au long de 1997. Tour d'horizon.

GAULOISES Blondes

Marque leader de la Seita (impliquée dans le sport automobile depuis plus de vingt ans) Gauloises est la première marque de cigarettes en France. Sa présence en F1 avec un contrat de trois ans avec Prost Grand Prix manifeste une volonté de développement international et de conquête de nouveaux marchés. Gauloises Blondes, qui progresse en Europe de plus de 15% par an, s'adresse à des consommateurs jeunes, actifs, qui prennent la vie du bon côté.

PEUGEOT

C'est une véritable osmose qui lie les hommes de Vélizy à ceux de Guyancourt. L'expérience de Peugeot en sport automobile est énorme. Sans citer tous les succès qui ont jalonné l'histoire de Peugeot, rappelons les titres mondiaux acquis en rallye avec les 205 Turbo 16 (85/86), la formidable série de victoires en rallye-raids (11 participations, 11 victoires, dont 4 Paris-Dakar), les 2 victoires aux 24 Heures du Mans et le titre mondial en 905... en attendant les succès en F1!

ALCATEL

Alcatel (secteur Télécom d'Alcatel Alsthom, leader mondial dans le domaine des télécommunications) conçoit, produit et commercialise des systèmes complets de télécommunications. Avec Prost Grand Prix, Alcatel s'engage dans un véritable partenariat technologique, apportant son expérience des télécommunications, domaine capital dans la F1 moderne. Alcatel souhaite aussi promouvoir dans le monde entier la nouvelle dimension "Hi-speed" de ses activités.

CANAL+

Leader de la télévision à péage en Europe, Canal+ s'est engagé auprès de PGP, en même temps que démarrait le "Formula One Super Signal sur Kiosque", service de paiement à la séance de Canalsatellite et de Canalnumérique. Ce sont 40 caméras sur chaque GP, 7 programmes diffusés en direct sur 7 canaux différents, avec la qualité de l'image numérique et du son laser. Une expérience télévisuelle révolutionnaire qui touche 800000 abonnés en France.

PlayStation™

Filiale de Sony, la PlayStation a bouleversé l'univers des jeux vidéo. En associant les technologies informatiques les plus sophistiquées et la vidéo numérique, le leader des consoles nouvelle génération offre aux joueurs des vies multiples à domicile et les fait accèder sans danger à un monde d'aventure fantastique dont ils sont les héros. 25 millions de consoles, 150 millions de jeux (350 modèles différents) ont déjà été vendus dans le monde.

BIC

Entre Bic et Prost Grand Prix, un partenariat de quatre ans a été signé. Bic, numéro un mondial du stylo à bille avec 20 millions d'unités vendues chaque jour est un des leaders mondiaux des briquets et des rasoirs non-rechargeables. *"La Formule 1 et l'écurie Prost Grand Prix illustrent parfaitement les valeurs de Bic à la veille de l'an 2000: volonté de succès mondial, dynamisme, rigueur et évolution technologique"* souligne Bruno Bich, le Pdg de la société Bic.

AGFA Agfa

De la photographie traditionnelle à l'imagerie numérique, de la radiographie à la reprographie, Agfa est un des leaders mondiaux de l'image, sous toutes ses formes. Agfa est notamment numéro 1 mondial pour le matériel de laboratoire photo, numéro 2 pour les scanners et l'image médicale, numéro 3 pour les films photo. Filiale du groupe Bayer, Agfa représente plus de 9000 produits et près de 22000 salariés répartis dans 120 pays.

TOTAL

Déjà engagé avec Peugeot dans le cadre de nombreux accords de coopération technique et commerciaux, Total s'investit directement dans un partenariat avec Prost Grand Prix pour trois ans. Avec ce double partenariat, Total renforce la notoriété internationale de sa marque, tout en appuyant ses efforts de recherche dans le domaine des carburants et des lubrifiants, que la F1 teste dans des conditions extrêmes de performances.

BRIDGESTONE

Basée à Tokyo, Bridgestone (qui a racheté l'américain Firestone) a une longue expérience de la course avec 8 titres de F3000 au Japon, des titres en Indy Car et Indy Racing League aux USA. En relevant le défi de la F1, Bridgestone (qui équipe aussi Arrows Benetton, Mclaren, Minardi et Stewart) entend faire preuve de sa compétitivité et de sa technologie. En 98, l'aventure sera d'autant plus motivante que le règlement impose désormais de nouveaux pneus rainurés.

Tradition

Spécialiste des échanges de produits financiers entre institutionnels, Tradition (établi dans 15 pays, 1 300 personnes) est un des leaders mondiaux de l'intermédiation. Son domaine d'activités s'élargit aux matières premières, à l'énergie et autres produits nouveaux très sophistiqués. L'image attachée à la F1 et à l'écurie Prost Grand Prix correspond parfaitement aux atouts du Groupe Tradition: rayonnement international, haute technologie, esprit d'équipe.

CATIA SOLUTIONS

En 1997 Prost Grand Prix a choisi CATIA pour concevoir de façon digitale ses voitures. Avec 20 stations de travail et le support technique de Dassault Systèmes et IBM, le bureau d'études simule l'ensemble du cycle de la F1, du concept jusqu'à la fabrication et la maintenance. Les ingénieurs travaillent sur la maquette virtuelle de l'AP01 avant même qu'elle n'existe. Leader mondial de la CFAO, CATIA est développé par Dassault Systèmes et commercialisé par IBM.

Sun microsystems

Sun Microsystems Inc. fournit des solutions permettant de gérer des environnements informatiques en réseau. Leader de l'architecture client/serveur, la société conçoit, fabrique et commercialise des solutions, des technologies et des services adaptés à l'informatique de gestion, scientifique et technique, nécessaires au développement de l'Intranet des entreprises. La filiale française compte près de 800 employés et une base installée de plus de 90000 systèmes.

Création : SETTF - Prost Grand Prix, RCS PARIS B314539701 - Imp. en UE 02-98 - IMPRIMERIES QUEBECOR - Photos : DPPI