PROST PEUGEOT
N° 4 - 8 avril 1998
Le magazine des partenaires



Toujours pas de point au championnat mais une équipe plus motivée que jamais pour rattraper le temps perdu.

Sur la bonne voie

GP d'Argentine

Il ne faudra pas encore attendre un miracle au Grand Prix d'Argentine, dimanche à Buenos Aires. Pourtant, les Prost Peugeot sont sur la bonne voie…

"*Par endroits cela glisse comme sur du verglas, c'est un circuit de kart, on y fait du rallye, pas de la F1*", explique Michael Schumacher à propos du circuit de Buenos Aires. Les virages se succèdent sans répit. Pour peu qu'il fasse très chaud, c'est l'épuisement garanti pour les pilotes. Mais au pays de Fangio, l'ambiance inégalable leur fait oublier les difficultés qui les attendent sur la piste.

Chez Prost Peugeot, ce GP d'Argentine ne sera qu'une étape dans un travail de longue haleine. Il s'agit en effet de combler peu à peu le retard pris cet hiver sur les top teams. Un retard qui s'amoindrit rapidement. Résumons la situation. Paralysée par les maladies de jeunesse d'une boîte de vitesses très innovante, l'écurie Prost a débuté la saison avec une voiture insuffisamment développée. "*Personne ne se rend compte de l'ampleur de la tâche face à laquelle nous nous sommes retrouvés cet hiver*", déclare Panis. Résultat: un GP d'Australie décevant, avec cependant des points très positifs. En effet, contre toute attente, la boîte "tient" et Panis est à l'arrivée. Il a même réalisé le septième meilleur temps en course.

Au lendemain de Melbourne, les écuries ont toutes la même préoccupation: combler au plus vite l'écart les séparant des McLaren, alors avantagées par leur système de freinage antipatinage.

Olivier Panis: "Je suis persuadé que le potentiel de l' AP01 est énorme"

A la fois giflée par l'étendue du travail à accomplir et encouragée par les chronos de Panis, toute l'équipe Prost Peugeot travaille d'arrache-pied pour rattraper le temps perdu. La tâche est double. D'une part il faut continuer à fiabiliser la boîte de vitesses, d'autre part continuer à découvrir l'AP01. La suspension arrière est modifiée, l'amortissement amélioré, l'ensemble de la voiture allégé et l'aérodynamique progresse. Mais c'est encore insuffisant et le temps manque. Au GP du Brésil, les Prost Peugeot se rapprochent de leur objectif 98: se battre avec les "top teams". C'est bien eux, en effet, qui occupent les

Suite page 2

En attendant Imola...

"*Il faudra attendre Imola pour commencer à y voir clair dans la véritable hiérarchie 1998" a déclaré Olivier Panis…*
La leçon des deux premiers GP est claire: tous derrière, les McLaren devant. Si l'on excepte ces diaboliques monoplaces britanniques, l'écart qui sépare les Prost Peugeot de leurs concurrentes est faible. Quant aux McLaren c'est une autre affaire. De tout temps, dans l'histoire de la F1, une écurie a dominé. Ces dernières années, successivement McLaren,



Benetton ou Williams ont ainsi exercé leur suprématie. Mais la F1 se joue sur le long terme. C'est un lieu de compétition au plus haut niveau où rien n'est jamais acquis. Chaque écurie est condamnée à progresser sans cesse, sous peine d'être dépassée. Il se peut que la domination McLaren se maintienne toute la saison. Il se peut aussi qu'elle soit contestée dès la rentrée européenne où de nombreuses innovations sont attendues dans toutes les écuries. C'est cette incertitude qui rend la F1 si passionnante.

La Rédaction

Prochaine parution
Le numéro 5 de Prost Peugeot Magazine paraîtra le mercredi 22 avril et présentera le Grand Prix de Saint-Marin.

PEUGEOT TOTAL CATIA SOLUTIONS

Suite de la page 1

cinq premières lignes de la grille… mais cette fois Panis est parmi eux. 9e temps, il n'est plus qu'à 1,6 sec. de la pole (contre 3,7 sec. d'écart à Melbourne) et surtout à 0,6 sec. seulement de la Williams de Frentzen, première "non McLaren" ! Il est vrai que la disqualification du fameux système de freinage antipatinage a permis à l'ensemble des concurrents de se rapprocher des McLaren. En course, des soucis mineurs éliminent les deux Prost Peugeot: pompe à essence grippée pour Trulli, bouchon de vidange de boîte desserré pour Panis. Cependant, si l'on compare les meilleurs tours, Panis n'est qu'à 1,1 sec. de Häkkinen, à 0,8 sec. de Schumacher. Et cela, alors qu'il est encore sous le choc d'une très violente sortie de route lors du warm-up, le matin même, et qu'il a couru au volant du "mulet". Plutôt encourageant ! Même s'il a fallu, depuis, reconstruire les monoplaces démolies par Panis… et Trulli (car Jarno, lui aussi, est sorti durant les essais libres). Même si bien d'autres soucis, moins spectaculaires mais tout aussi pénalisants, ont accablé l'équipe durant le week-end brésilien, comme cette panne de l'émetteur de télémétrie sur la voiture de Panis, qui a

Si l'on compare les meilleurs tours en course, Panis n'est qu'à 0,8 sec. de Schumacher

"La pole, ça se gagne dans

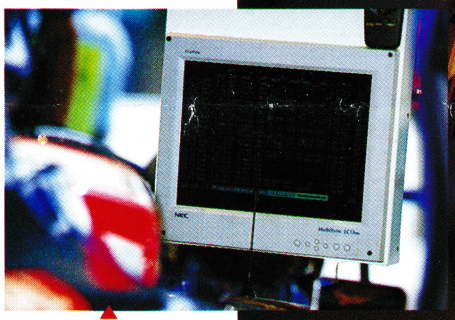
Qualifs

Douze tours pour obtenir la meilleure place sur la grille de départ. Un moment intense

J'ai fermé les yeux, passé la première et accéléré. La piste n'est pas encore ouverte, et pourtant moi je tourne déjà. Seul. Dans ma tête. Paupières closes, isolé sous mon casque, je m'imagine conduire le tour parfait. Je me livre à cet exercice plusieurs fois avant et pendant l'heure de qualification. A chaque fois en corrigeant mes erreurs. Ces tours virtuels me permettent d'aller toujours plus loin dans ma quête de performance. Une fois au volant, ils m'aident à m'approcher de cet absolu, ce moment unique de plaisir extrême où l'on trouve le rythme idéal, l'exceptionnel équilibre entre pureté et agressivité. Seule une voiture parfaitement réglée permet d'y parvenir. Pour cela, il y a les essais libres du vendredi et du samedi, trois heures et demie au total, pour préparer le rendez-vous crucial des qualifications. Une séance d'essais libres perdue pour cause d'ennuis mécaniques ou de sortie de piste vous condamne généralement à occuper les places de fond de grille.

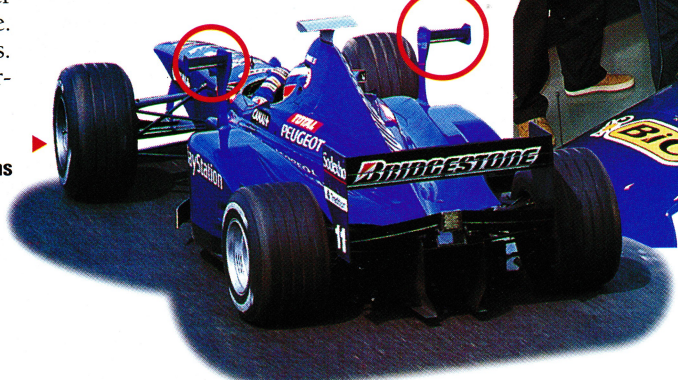
La chasse à la pole est pour moi l'exercice le plus intense et le plus excitant qui nous soit offert. Une fois un temps de base assuré avec le premier train de pneus, il nous reste trois autres tentatives. En effet chaque tentative représente au moins trois tours, un de lancement, un chronométré et un de décélération pour revenir au stand. En course, il faut assurer, emmener la voiture au bout, préserver la mécanique. Là, c'est l'attaque maximale, hors limites. Enfin, à condition que la voiture soit parfaitement réglée ! Pour y parvenir, nous la faisons évoluer par touches impressionnistes. Juste quelques ajustements mécaniques ou aérodynamiques destinés à parfaire le travail effectué dans les séances libres. Au bout de ces derniers réglages, au bout de ces douze tours, peut-être le nirvana. Car le tour parfait, croyez-moi, procure des sensations fantastiques… ■





L'œil rivé à l'écran
Tout en restant prêt à redémarrer pour une nouvelle série de trois tours, chaque pilote surveille les chronos de ses adversaires.



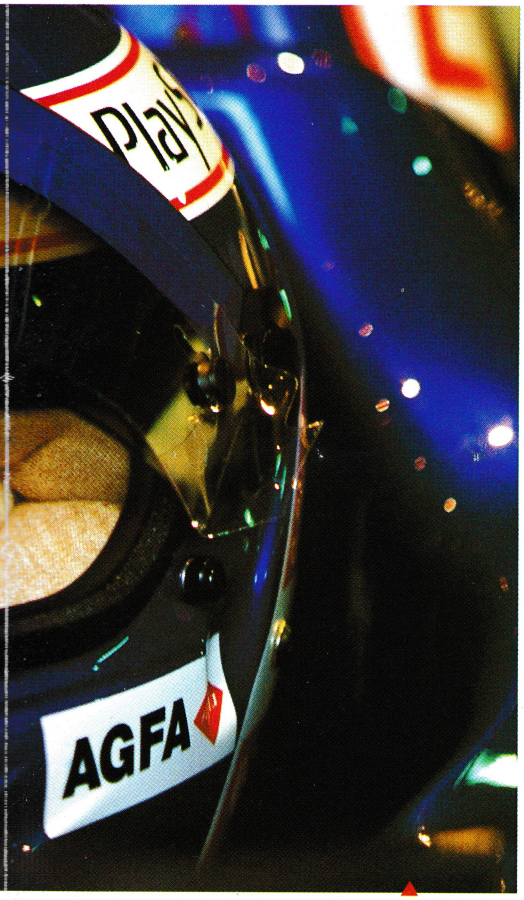


Les "pingouins" en action
Pour les qualifs, l'AP01 arbore ses pingouins aérodynamiques. Ils ne sont pas utilisés en course car ils empêcheraient d'accéder à la trappe d'essence. Affaire à suivre...

privé le stand de toute transmission de données. Malgré ces difficultés, Prost Grand Prix est sur la bonne voie. *"Nous commençons à comprendre le fonctionnement aérodynamique de l'AP01*, explique Panis. *Le travail qui nous attend est énorme, mais je suis convaincu que son potentiel est étonnant et que nous le démontrerons au fil de la saison. Loïc Bigois, son concepteur, ne s'est pas trompé et les simulations CATIA se sont révélées justes : la voiture est bien née."*

s la tête"

se et capital. Panis, explique…





Concentration maximum...
...pour être capable de quitter le stand et, après un seul tour de lancement, piloter la voiture à la limite.

De minuscules ajustements
L'attaque maximale que nécessitent les "qualifs" n'est possible que si la voiture est parfaitement réglée. Les ingénieurs s'affairent autour de la voiture pour effectuer de minuscules ajustements demandés par le pilote.

EN DIRECT DU STAND

Ils lisent dans une goutte d'huile...

Manuel Lopes et Jean-Gabriel Grand (TOTAL) sont sur les courses, avec l'équipe Prost Grand Prix…

Rien qu'un crépitement, imperceptible. Un éclair dans une meurtrière de verre fumé. Et puis, sur l'imprimante, une suite de lettres et de chiffres qui apparaît. Hochements de tête : tout va bien. En quelques secondes, les deux jeunes ingénieurs de TOTAL, Jean-Gabriel Grand et Manuel Lopes, viennent de dresser le bilan de santé du V10 Peugeot. *"Notre mission n'est pas terminée lorsque nous avons fini d'élaborer des carburants et lubrifiants taillés sur mesure pour la Prost Peugeot. Lors des week-ends de Grand Prix, nous continuons à travailler aux côtés de l'écurie. Tout au long de la journée, des échantillons d'huile sont prélevés sur la voiture. Grâce au spectromètre d'émission atomique que nous emmenons avec nous, nous recherchons la concentration dans ces lubrifiants de 12 métaux clés qui composent les pièces essentielles du moteur et de la boîte. Si leur présence dépasse certaines valeurs, nous savons qu'il y a une usure anormale"*. Un tel suivi permet aux ingénieurs de Prost Grand Prix et de Peugeot de connaître et d'anticiper les problèmes éventuels des différents organes et de les remplacer avant que leur défaillance n'immobilise la voiture.



Manuel Lopes (au clavier) et Jean-Gabriel Grand (au premier plan) analysent les données carburants et lubrifiants en provenance de l'AP01.

Nota : à chaque Grand Prix, le CERT (Centre Européen de Recherche et Technique) de TOTAL livre à Prost Grand Prix 1800 litres d'essence, 400 litres d'huile moteur, 200 litres d'huile boîte et 40 litres de fluide hydraulique.

COULISSES

Au-dessus du lot



Au GP du Brésil, même privées de leur système de freinage "directionnel", les McLaren sont restées… la référence. Mika Häkkinen et David Coulthard ont réussi un second doublé consécutif, avec plus d'une minute d'avance sur leur meilleur poursuivant, Michael Schumacher sur Ferrari.

Olivier Panis

"Notre voiture ne souffre pas d'un défaut de conception, mais d'un manque de mise au point. Il va encore falloir attendre jusqu'au premier Grand Prix européen, à Imola fin avril, pour disposer de tout son potentiel."

"Pensez ce que vous voulez, ce qui fait avancer une équipe, ce qui la fait gagner, c'est avant tout la passion et l'envie. Si ces choses-là s'éteignent, une équipe est perdue."

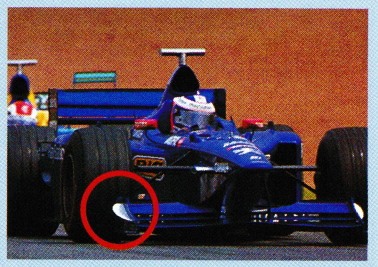
Grand Prix de France

Après des mois d'incertitude, le GP de France aura finalement bien lieu, le dimanche 28 juin sur le circuit de Magny-Cours, comme prévu. Ouf!

Quatrième AP01

Une quatrième monoplace Prost Peugeot AP01 est en cours de construction. Elle sera prête après le GP d'Argentine. Cela permettra de progresser plus vite. L'équipe d'essais pourra en effet faire tourner les deux pilotes simultanément et non pas à tour de rôle comme c'était le cas jusqu'à présent.

Signe distinctif



Dans chaque écurie, les deux monoplaces se ressemblent comme deux gouttes d'eau… ou presque. Car il faut bien un signe pour que chaque équipe puisse, depuis le bord de la piste ou sur les écrans de contrôle, distinguer ses deux pilotes. Chez Prost Grand Prix, la dérive bordant les deux extrémités de l'aileron avant est bleue sur la voiture de Panis, blanche sur celle de Trulli.

Concours

Sur Minitel 3615 Prost GP, vous pouvez participer à un concours de pronostics ainsi qu'à un "quizz" (jeu de questions). On peut gagner le casque dédicacé de Panis ou Trulli, une combinaison ou une invitation à une séance d'essais privés.

LE CIRCUIT

Grand Prix d'Argentine

Départ dimanche 12 avril 13 h (18 h en France)

Moteur

Après Interlagos, circuit très "dur", Buenos Aires est, au contraire, un des tracés les plus "gentils" pour les moteurs… sauf si la température extérieure est élevée, ce qui n'est pas rare en Amérique du Sud…

Châssis

Un tourniquet type Monaco, lent (174 km/h de moyenne pour le vainqueur 97), très sinueux, avec un revêtement adhérant mais bosselé qui fait vibrer la voiture. Les appuis aérodynamiques y sont primordiaux. Les accélérations freinages se succèdent, mettant les transmissions à l'épreuve.

Les chiffres, de haut en bas, correspondent à la vitesse, à la force centrifuge (G) et aux rapports de boîte. (Données 1997).

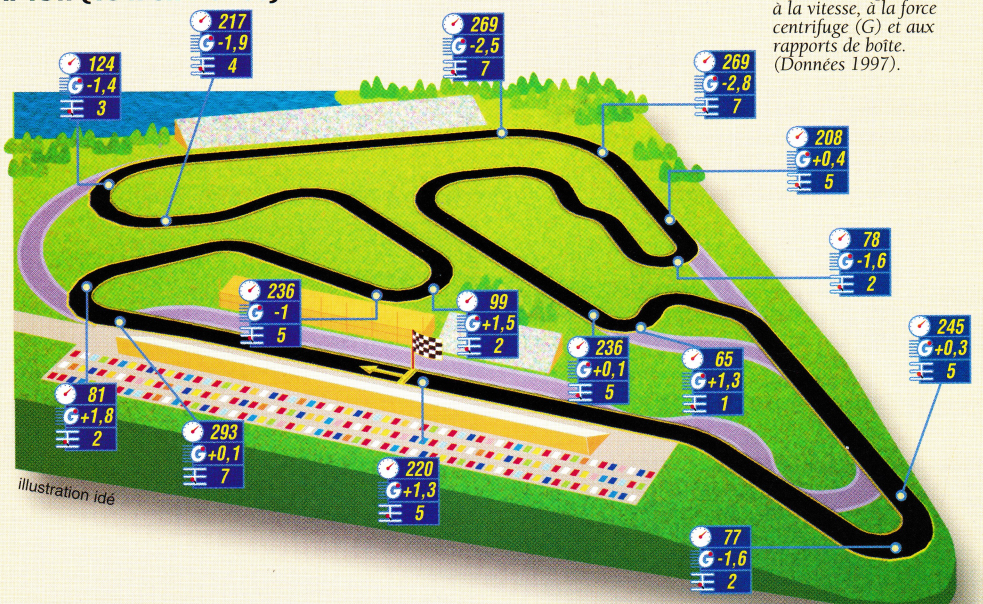


illustration idé

Palmarès

1997 J. Villeneuve (Williams-Renault)
1996 D. Hill (Williams-Renault)
1995 D. Hill (Williams-Renault)

Records à battre

Essais 97 : J. Villeneuve (Williams-Renault) 1'24"473
Course 97 : J. Villeneuve (Williams-Renault) 1'27"981

Un "mulet" très demandé...

Actualité

Trulli aux essais, Panis en course, le "mulet" Prost Peugeot AP01 a été très sollicité au Brésil…



Privé de sa voiture de course, Panis démarre en trombe au volant du mulet.

Jamais mulet n'aura été autant utile qu'au GP du Brésil. Au début de la dernière séance d'essais libres, Jarno Trulli sort de la piste. Il n'a d'autre choix que de filer au stand en courant et faire régler le mulet à ses mesures (montage de "son" pédalier et de "son" siège baquet) en vue de la séance d'essais qualificatifs. Le lendemain, Olivier Panis fait, à son tour, une violente sortie de piste lors du warm-up. La cellule de survie a normalement résisté mais la monoplace est détruite. Courbatu mais intact, Panis prendra tout de même le départ de la course quatre heures plus tard, avec le mulet. Mais au fait, qu'est-ce qu'un mulet ? Une voiture de réserve. Parfois en retard d'une évolution sur les voitures de course, le plus souvent strictement identique. Certaines écuries ont deux mulets (un pour chaque pilote), d'autres se contentent d'un seul.

Jusqu'à présent, chez Prost Grand Prix, trois monoplaces AP01 seulement ont été construites : les deux voitures de course et un mulet. Une quatrième monoplace sera terminée dans quelques jours. La coque de la voiture de Panis ayant été détruite lors de sa sortie brésilienne, il a fallu en refaire une autre. L'idéal est évidemment de disposer de six voitures comme c'est le cas chez McLaren, Ferrari ou Williams : deux de course et deux mulets pour les Grands Prix, ainsi que deux voitures de développement pouvant tourner simultanément pour gagner du temps lors de séances de travail entre deux Grands Prix. Mais les Formule 1 ne se fabriquent pas en série !

GP DU BRÉSIL

Classement

1. **Häkkinen** (McLaren-Mercedes), 72 tours, soit 309,024 km en 1 h 37'11"747 à 190,763 km/h de moy.
2. **Coulthard** (McLaren-Mercedes) à 1"1
3. **Schumacher** (Williams-Mecachrome) à 1'0"5
4. **Wurz** (Benetton-Playlife) à 1'7"4
5. **Frentzen** (Williams-Mecachrome) à 1 t
6. **Fisichella** (Benetton-Playlife) à 1 t
7. **Villeneuve** (Williams-Mecachrome) à 1 t
8. **Irvine** (Ferrari) à 1 t
9. **Alesi** (Sauber-Petronas) à 1 t

Championnat du monde

Constructeurs		Pilotes	
McLaren-Mercedes	32	Häkkinen	20
Williams-Mecachrome	8	Coulthard	12
Ferrari	7	Frentzen	6

Vivez en direct la saison 1998 de F1

Peugeot Sport News dès le jeudi :
01 40 66 55 55
Site Internet :
www.prost-peugeot.com
Prost Grand Prix :
3615 Prost GP*
*2,23 F/min.

Création : SETTF - Prost Grand Prix, RCS PARIS B314539701 - Imp. en UE 04.98 - IMPRIMERIES QUEBECOR - Photos : DPPI