

COVOITURAGE ÉRIC HÉLARY : COUPES DE PÂQUES NOGARO : DTM PRÉSENTATION 2019 : RALLYE LYON-CHARBONNIÈRES

AUTO hebdo

TOUTE L'ACTUALITÉ DU SPORT AUTOMOBILE

N°2213 / 24 AVRIL 2019 autohebdo.fr

ENTRETIEN
**JEAN
TODT**
« J'AI DIVISÉ
MA VIE EN
CHAPITRES »

25^e ANNIVERSAIRE

SENNÀ

RACONTÉ PAR
ANGELO PARRILLA
L'HOMME QUI
A DÉCOUVERT
SON TALENT
EN KARTING

FR : 4,80 €
DOM : 6,30 €
TOM : 1330 XPF
BEL : 5,10 €
CH : 9 FS
AND : 5,10 €
CAN : 9,80 \$Can
ESP : 5,10 €
ITA : 5,10 €
LUX : 5,10 €
MAR : 49 DH
PORT.CONT : 5,60 €

How@meill

M 01130 - 2213S - F : 4,80 € - RD



TOYOTA YARIS

L'ESPRIT DE COMPÉTITION, C'EST DE FAMILLE.



YARIS GRMN



Yaris Hybride: Consommations (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) en conditions mixtes : de 3,7 à 4,2 et 84 - valeurs corrélées NEDC déterminées sur la base du nouveau cycle d'homologation WLTP. Pour plus de détails, voir toyota.fr. Yaris GRMN: Consommations mixtes (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km): 7,5 et 170. Valeurs NEDC corrélées déterminées sur la base du nouveau cycle d'homologation WLTP. Pour plus de détails, voir toyota.fr

TOYOTA FRANCE - 20 bd de la République, 92420 Vaucresson - SAS au capital de 2 123 127 € - RCS Nanterre B 712 034 040. THE & PARTNERSHIP



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN



YARIS WRC



YARIS HYBRIDE

LES TOYOTA MADE IN FRANCE

TOUR AUTO 2019 Optic 2000

- 29/04 PARIS-GRAND PALAIS
- 30/04 Dijon
- 01/05 LYON
- 02/05 Vichy
- 03/05 TOURS
- 04/05 DEAUVILLE



29 AVRIL - 4 MAI
WWW.TOURAUTO.COM

Optic 2000
50 ANS
Une nouvelle vision de la vie

MOTUL

REBELLION
TIMBPIECES



ICC **carene**
assurances

VICOMTE A.
PARIS

EDMOND DE ROTHSCHILD

Le Point



VILLE DE **LYON**

VILLE DE **TOURS**



BOSCH
Des technologies pour la vie

RMC
INFO TALK SPORT

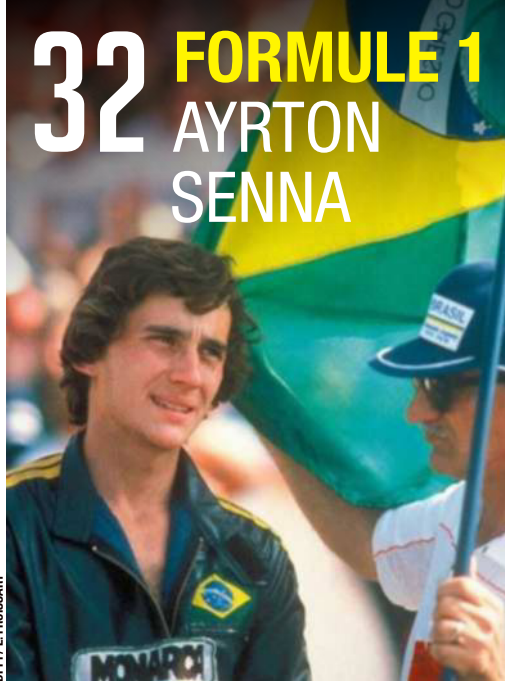


F. BERTNIER



**8 ENTRETIEN
EXCLUSIF**
JEAN TODT

DPPI / L. FROISSART



32 FORMULE 1
**AYRTON
SENN**



42
WRC
M-SPORT



46
DTM
**L'ANNÉE
DE LA
RÉVOLUTION**

AUDI FRANCE



**TEST
DRIVE**

64 AUDI R8 V10
PERFORMANCE DECENNIUM



28 **COVOITURAGE**
AVEC ÉRIC HÉLARY

A. GOURE

ÉDITO	6
BRIEFING	12
CHRONIQUE Esteban Ocon	40
MADE IN FRANCE Norma by Duqueine	60
CLASSIC Tour Auto & Maroc Historic Rally	62
AGENDA	66
DÉBRIEFING signé Laurent Gaudin	70

WORLD RACING & COURSES FRANCE



50 **FFSA GT**
NOGARO

FFSA GT



56 **RALLYE**
LYON-CHARBONNIÈRES

DPPI / T. FENETRE



59 **SUPER FORMULA**
SUZUKA

SUPER FORMULA

IN MEMORIAM

J'avais 11 ans et commençais à me passionner pour un sport où la vitesse et la mort se côtoyaient dangereusement. Ce n'était pas ce second aspect qui attirait ma curiosité, car je n'avais jusqu'alors jamais été le témoin d'un accident tragique. Ma logique de séduction n'était pas polluée par une connotation morbide, à l'inverse de la majesté avec laquelle ces pilotes parvenaient à dompter des monoplaces aussi belles que rebelles. Ma voiture radio-commandée était la Williams-Renault « SEGA » d'Alain Prost. À peine rentré de l'école, ses pneus slicks et sa puissance électrique assez sidérante occupaient mon esprit. Ne pas déraper, ne pas briser mon aileron en plastique déjà maintes fois recollé, peaufiner mes trajectoires entre mes baskets et mon cartable jetés au hasard dans la cour pour simuler des virages...

Signé Fiszman

Dans ma famille, on était soit rugbyman, soit littéraire. Un grand écart assez comique, notamment lorsque mon père, ex-joueur de l'Équipe de France Junior et guère timide au moment de monter au combat, m'expliquait que tous ces mecs, le dimanche après-midi sur TF1, étaient suicidaires. Lui avait grandi avec les fantômes de Farina, Ascari, Clark, Cevert. Dans sa tête, la mort d'un pilote de F1 n'était pas une éventualité, mais une évidence. Les 30 avril et 1^{er} mai 1994, les disparitions simultanées de Roland Ratzenberger et d'Ayrton Senna lui avaient donné tristement raison. Mais mon innocence allait définitivement s'évanouir quelques années plus tard, exactement en cette même date du 1^{er} mai, avec l'enterrement de mon jumeau dont j'étais le plus grand fan. Amen.

Romain Bernard [@rom1bernard](#)

AUTOHEBDO A RÉUSSI À OBTENIR UNE LONGUE INTERVIEW DE JEAN TODT !



**TOUTES LES INFOS
DU SPORT AUTO EN DIRECT**

[f](#) AUTOhebdo.fr [@](#)autohebdo [@](#)autohebdo.mag



COMMANDEZ VOS ANCIENS NUMÉROS ▶ [hommell-magazines.com](#)

Contacts

Tél. 01 47 11 20 43 de 9h à 12h
et 13h à 17h30
Fax : 01 46 02 09 10
courrier@autoh.hommell.com

SERVICE ABONNEMENTS

Téléphone : 01 45 36 20 23
Mail : abo.hommell@edisiis.fr

ADMINISTRATION

AUTOhebdo est édité par la Société Française d'Édition et de Presse (Société du Groupe de Presse Michel Hommell), SAS au capital de 4 017 024 euros Siège social, 48-50 bd Sénard, 92210 St-Cloud - RCS Nanterre B333454148. (20 00)

Principaux actionnaires

Michel Hommell, SMA

Président

Michel Hommell

Directeur général et Directeur

de la Publication Jean-Claude Lebon

RÉDACTION

Rédacteur en chef Romain Bernard

Rédacteur en chef adjoint

Thibaut Villemant

Grands reporters Julien Billiotte,

Patrick Camus, Jean-Michel Desnoues

Chef de rubrique (World Racing &

Courses France) Jean-Claude Romec

Reporters Mehdi Casaurang-Vergez,

Jacques-Armand Dupuis, Pierre Tassel

Secrétaire général de la rédaction

Philippe Beauquesne

Secrétaires de rédaction Karol Alhaire,

Sophie Pierre, Chantal Séraphin

Assistante Sarah Slimani

VISUEL

Directeur artistique Ivan Lecamus

Rédacteurs graphistes

Jimmy Rullier, José Vilela, Guillaume

Bonduelle

Dessins Jean-Louis Fiszman

COLLABORATEURS

B. Asset, Ph. Carles, T. Goubin, F. Hurel,

D. Laurent, J. Lillini, M. Lizin, L. Rocci,

N. Rochette, J.M. Teissedre

CORRESPONDANTS

R. Alzra, B. Gros, G. Coeffe, F. Fayman,

B. Galand, F. Guenot, A. Laurent, F. Lombardi,

B. Saily, J. Teitgen, N. Thérier, T. Tsuzuki

Les manuscrits et documents non insérés

ne sont pas renvoyés.

PUBLICITÉ

Profil 18/30, 134 bis Rue du Point du Jour

92 517 Boulogne-Billancourt Cedex.

Tél. : 01 46 94 84 24. Fax : 01 46 94 00 90

Directeur commercial T. Remond

Directeur du pôle auto X. Paindavoine

INFORMATIQUE ÉDITORIALE

Directeur des systèmes d'information

Christophe Denis, assisté de Francine

Barrillet **Directeur technique adjoint**

Dominique Leblay **Responsable**

des développements informatiques

Patrick Surlé

Responsable pôle digital

Hélène Regnaud

Chef de projet web Sabine Gros La Faige

PETITES ANNONCES Responsable

Nadé Pinheiro

ABONNEMENT, VPC

Service clientèle

Tél. : 01 45 36 20 23

Directrice Marketing Clients

Sabine Aguera (22 96)

saguera@hommell.com

Responsable Marketing Direct

Carène Petit (2297)

RESPONSABLE PROMOTION

ET PARTENARIATS

Karine Léade - kleade@hommell.com

Tél. : 01 47 11 22 39

FABRICATION Loïc Rossigneux

DIFFUSION Chloé Moal (01 47 11 20 58)

IMPRESSION Maury Imprimeurs S.A.S.

Zone industrielle 45 300 Manchecourt.

DISTRIBUTION Presstalis

AUTOHEBDO BELGIQUE

Caira Edition sprl

Avenue A.J. Slegers, 46/14 à 1200

Bruxelles

Email : info@auto-hebdo.be

Editeur responsable : Arnaud Dellicour -

Caira Edition sprl



6 HOURS OF SPA-FRANCORCHAMPS

SUPER SEASON



02-04
MAI 2019



RÉSERVEZ SUR
ICE-LUX.COM
À PARTIR DE 41€

CLASSIC
21

deLux

La Mousse



SUIVEZ-NOUS



WEC

FIA WORLD ENDURANCE
CHAMPIONSHIP

A PARTNERSHIP



JEAN

TODT

Président de la Fédération Internationale de l'Automobile

À 73 ans, Jean Todt reste fidèle à ses principes et à ses projets, et tant pis si cela déplaît à ses détracteurs. Car si tout le monde loue son exceptionnelle intelligence, certains jugent l'homme froid et calculateur, au point de lui reprocher de ne pas faire avancer suffisamment vite les choses à la FIA. En qualité d'ex-rallyman et ex-rédacteur en chef du magazine *Échappement*, je ne fais pas partie de ses amis intimes, mais je connais «l'animal» depuis près de 50 ans. Ce dont je suis sûr, c'est de son honnêteté, de sa fidélité et de sa volonté de bien faire. Mais l'homme ne montre rien, à tel point qu'il est bien difficile de deviner ces qualités humaines. Lorsqu'on discute en privé avec Jean Todt, on comprend néanmoins rapidement que gérer le monde de l'automobile présente la même complexité que celle de gérer un pays. Demandez à monsieur Emmanuel Macron ou à madame Theresa May! On se heurte à l'inertie des systèmes en place, à l'ego des hommes et à l'insoluble multiplicité des avis. «*Le monde automobile, comme le monde tout court, est un énorme paquebot à déplacer*», m'avait dit un jour Jean Todt. La critique est facile, mais l'art est difficile. La liste des implications professionnelles, des réussites sportives et des titres de notre interlocuteur est très impressionnante. Notons juste que parmi bien d'autres fonctions, Jean Todt est également «Envoyé spécial auprès du secrétaire général des Nations Unies, en charge de la sécurité routière». En piste!

IL SUFFIT DE REGARDER, DANS VOTRE BUREAU, LE GRAND TABLEAU OÙ FIGURE VOTRE AGENDA, POUR COMPRENDRE QUE VOUS DEMEUREZ UN HOMME TRÈS OCCUPÉ ET TRÈS INTERNATIONAL. À 73 ANS, COMMENT FAITES-VOUS POUR TENIR LE COUP ?

Passion et motivation! Et peut-être aussi la chance que quelqu'un au-dessus de moi m'ait offert une bonne santé...

VOUS SEMBLEZ VOUS ÊTRE FIXÉ DEUX MISSIONS AVANT LA FIN DE VOTRE VIE. LA PREMIÈRE EST ABOUTIE AVEC LA MISE SUR PIED DE L'ICM (INSTITUT DU CERVEAU ET DE LA MOELLE ÉPINIÈRE, À PARIS) POUR LA RECHERCHE DE TRAITEMENTS QUANT AUX LÉSIONS DU SYSTÈME NERVEUX. LA SECONDE, DANS LE CADRE DE LA FIA, EST L'ABAISSÉMENT DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE DANS LE MONDE. POURQUOI ?

J'ai divisé ma vie en chapitres. J'ai d'abord vécu le sport automobile en tant que simple passionné. Mon idole était Jim Clark et je rêvais de devenir pilote de F1 comme lui. Mais je suis devenu coéquipier en rallye et ce deuxième chapitre, c'était un peu mes «études», car mon intention était de tout apprendre de l'univers de la course

« LA VIE EST, UNE ROUTE QUI DÉFILE VITE ET JE N'AI PAS LE TEMPS D'ÊTRE NOSTALGIQUE... »

Tour à tour copilote, patron d'écuries, Directeur Général de Ferrari et désormais Président de la FIA depuis bientôt dix ans, le Français a bien voulu se plier à un exercice qu'il n'aime pas beaucoup : parler de lui.

Propos recueillis par Pierre Pagani

Photos François Berthier

automobile dans l'objectif de devenir le patron d'une équipe de course. Je m'étais même donné une limite d'âge pour cela : 35 ans. Et c'est arrivé en 1981 avec la création d'un nouveau service course dont on me confiait la responsabilité chez Peugeot : j'avais 35 ans. Ce troisième chapitre a duré 12 ans, avec d'abord les rallyes, puis les rallyes-raids, et enfin les voitures de sport et les 24 Heures du Mans. En 1993, un quatrième chapitre s'est ouvert lorsque Ferrari est venu me chercher pour diriger la Scuderia. La tâche était énorme, car rien n'allait plus chez Ferrari. Je ne parlais même pas l'italien, mais j'ai décidé de relever le défi. Il m'a fallu travailler énormément, mais le résultat aura été positif avec 14 titres mondiaux, les cinq de Michael (Schumacher, de 2000 à 2004. Ndlr), celui

de Kimi (Räikkönen en 2007. Ndlr) et les huit titres Constructeurs (de 1999 à 2004, puis en 2007 et 2008. Ndlr). Alors, j'ai eu envie d'ouvrir un cinquième chapitre. Durant toute mon enfance et ma jeunesse, j'avais vu mon père soigner des gens et j'étais très proche du Professeur Gérard Saillant que je voyais

agir lors d'accidents. Ensemble, nous avons voulu faire quelque chose pour le monde. C'est ainsi

qu'est né l'ICM. Aujourd'hui, c'est un bâtiment de 25000 m² au sein de l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière, à Paris, abritant 700 chercheurs qui font avancer la connaissance des maladies du Cerveau et de la Moelle épinière. D'autre part, depuis 2009, je suis président de la FIA, et à ce titre, j'ai une double mission : le sport automobile et la mobilité. Il y a chaque année plus d'un million de morts sur les routes dans le monde et plus de cinquante millions de blessés. Mais alors que la mortalité a été divisée par quinze dans nos pays favorisés, dans les pays moins développés elle ne cesse d'augmenter. Mon but est de faire le maximum pour améliorer la sécurité routière.

UN JOUR, VOUS M'AVEZ DIT QUE VOUS NE VOUS SENTIRIEZ JAMAIS TOUT À FAIT À LA HAUTEUR DE VOTRE PÈRE, CAR LUI ÉTAIT COMPLÈTEMENT DÉSINTÉRESSÉ. QUE VOULIEZ-VOUS DIRE ?

Mon père a toujours été un exemple pour moi. C'était un homme profondément humain, généreux et désintéressé. Je le voyais aider beaucoup de gens alors qu'il avait parfois du mal à boucler les fins de mois. Je l'ai toujours admiré. C'est peut-être pour cela que, ayant eu la chance d'avoir une réussite financière, je veux aujourd'hui rendre à la vie un peu de ce qu'elle m'a offert. Tout ce que je fais depuis que j'ai quitté Ferrari, je le fais bénévolement.

ÉProuvez-vous parfois de la nostalgie quant à l'époque où vous faisiez des rallyes en qualité de navigateur le plus recherché au monde ?

La vie est une route qui défile vite et je n'ai pas le temps d'être nostalgique! Je suis tellement privilégié de pouvoir travailler depuis 50 ans dans le milieu qui me passionne, l'automobile. Et pouvoir aujourd'hui apporter quelque chose à ceux qui sont défavorisés est tout aussi motivant. Alors pour la nostalgie, on verra un peu plus tard. Peut-être lorsque je prendrai le temps de me pencher sur d'anciennes photos, pour le livre que je veux faire d'ici quelques années.

AVANT D'ÊTRE COPILOTE, VOUS ÉTIEZ TRÈS RAPIDE AU VOLANT. VOUS RÉVIEZ DE DEVENIR PILOTE DE F1. VOUS AVEZ TOUT RÉUSSI, QU'EST-CE QUI VOUS A EMPÊCHÉ DE RÉALISER CE RÊVE ?

Sans doute en partie à cause de – ou grâce à – mon père. Il était terrorisé à l'idée que je puisse ▶



devenir pilote de course. Alors je n'ai pas insisté. coéquipier en rallye était tout aussi dangereux, mais j'étais dans un engrenage et ça fonctionnait bien. Je gagnais très bien ma vie et je prenais cela comme un apprentissage de mon futur métier de patron d'une équipe de course, qui était mon objectif. C'est pour cela que je ne suis jamais resté longtemps avec le même pilote comme le font aujourd'hui Daniel Helena ou Julien Ingrassia. J'ai copiloté pour une trentaine de pilotes, des français et des étrangers, pour quinze équipes différentes. Je voulais connaître tout le monde, découvrir toutes les façons de travailler et j'étais à un très bon poste pour tout observer: c'était mon université.

QUELS PILOTES DE RALLYE VOUS ONT LE PLUS IMPRESSIONNÉ LORSQUE VOUS ÉTIEZ COPILOTE ?

Lorsque j'étais simple spectateur, avant de devenir copilote, la vitesse à laquelle je voyais passer les voitures me paraissait inaccessible. Mais une fois dans la voiture, je me suis rendu compte qu'il n'y avait rien de si inaccessible: je comprenais tout ce qui se passait, et quand soudain j'étais impressionné, alors on sortait de la route. Il n'y avait donc pas de surhommes. Mais s'il faut citer deux pilotes qui m'ont plus étonné que les autres, je dirais Timo Mäkinen et Hannu Mikkola.

QUELS GRANDS MOMENTS RETENEZ-VOUS DE VOTRE PÉRIODE PEUGEOT ?

La première victoire! Avec Ari Vatanen au Rallye de Finlande 1984. Je suis quelqu'un qui doute toujours, je suis un angoissé, et cette victoire me permettait enfin de souffler un peu en me disant: «*On aura au moins*

gagné un rallye!» Un autre grand moment aura été le Monte-Carlo 1985 où Terry Harriman, le coéquipier de Vatanen, fait une grosse erreur en pointant avec 4 minutes d'avance. On croit alors que tout est perdu, mais Ari fait un choix audacieux de pneus qui se révèle bon, il se met à enchaîner les meilleurs temps et on gagne! Le pile ou face du Dakar 1989 était très fort aussi: Jacky Ickx et Vatanen se livraient une lutte fratricide dans le désert et cela devenait dangereux pour eux. À l'arrivée de l'étape, à Gao, tous deux m'ont demandé d'arbitrer leur duel pour la victoire. Après réflexion, je n'ai pas trouvé de solution plus juste que de lancer une pièce en l'air, avec leur accord.

ET CONCERNANT CELLE AVEC FERRARI ?

Suzuka 2000 : enfin, on est champion du



JEAN TODT

monde des Pilotes! Michael et moi avons été embauchés pour cela, ramener le titre.

DIRIGER UN DÉPARTEMENT COMPÉTITION COMME VOUS L'AVEZ FAIT CHEZ PEUGEOT ET FERRARI, ET DIRIGER UNE ENTREPRISE COMME VOUS L'AVEZ FAIT À LA FIN CHEZ FERRARI, EST-CE LE MÊME MÉTIER ?

Il y a des similitudes. Quand vous dirigez une équipe sportive, vous disposez d'un budget, vous gagnez, vous perdez, et en général vous savez pourquoi. Dans la gestion d'une entreprise, vous faites des bénéfices ou des pertes et vous savez pourquoi aussi. Les recettes de la réussite

sont à peu près les mêmes : savoir bien s'entourer, sans craindre de faire venir les meilleurs, savoir donner l'exemple, savoir se remettre en cause. La FIA, c'est un peu différent, parce qu'on a affaire à la fois avec des salariés et avec des élus. De plus, il y a deux sièges, à Genève et à Paris, si bien que je dois être très mobile. Depuis 2009 à la FIA, je passe à peu près la moitié de mon temps en voyages. Cependant, je dois continuer à suivre de près tous les dossiers. Par chance, j'ai une très bonne santé et de l'énergie. Et j'ai toujours la même passion et la même envie de faire avancer les choses.

« responsable ». Quant à savoir si l'option électrique est bonne sur le long terme, je laisse ce débat aux experts. Dans quelques années, on en sera peut-être à l'hydrogène, mais pour l'instant, la bonne option, en tout cas pour les villes, c'est l'électrique.

LORSQUE L'ON VOUS ABORDE, ON RÉALISE À QUEL POINT VOUS CACHEZ VOS ÉMOTIONS. VOUS FORCEZ-VOUS À DONNER UNE IMAGE DURE DE VOUS ?

Chacun se protège comme il peut, par pudeur. J'essaie juste d'éviter les conflits inutiles dans un monde où il y a beaucoup de gens négatifs.

LES CONSEILERS NE SONT PAS LES PAYEURS. C'EST TELLEMENT FACILE DE CRITIQUER SANS SAVOIR. IL ME SEMBLE QUE LE BILAN GÉNÉRAL EST PLUTÔT BON ?

IL VOUS A ÉTÉ REPROCHÉ, ALORS QUE VOUS DIRIGEZ LA FIA DEPUIS BIENTÔT 10 ANS, DE NE PAS AGIR SUFFISAMMENT POUR QUE LA F1 RETROUVE UN CÔTÉ PLUS SPECTACULAIRE ?

Les conseillers ne sont pas les payeurs. C'est tellement facile de critiquer sans savoir. Il me semble que le bilan général est plutôt bon. En monoplace, on a reconstruit la pyramide avec le karting, la F4, la F3, la F2 et la F1, on a créé la Formule Électrique, redynamisé le sport prototype, le Rallycross et le WRC. Chaque rallye nous offre de superbes batailles. Quant à la dernière course de Formule 1 à Bahreïn (*cette interview a été réalisée après Bahreïn*. Ndlr), elle était plutôt sympa à suivre, non ? Alors d'accord, on doit pouvoir faire encore mieux, mais il me semble qu'on peut être plutôt satisfait et optimiste. Mais j'ai l'habitude des critiques : tout récemment, on m'a soupçonné d'avoir fait pression sur les organisateurs du Grand Prix de Bahreïn pour faire sortir la voiture de sécurité afin que Charles Leclerc puisse finir troisième ! Depuis que je suis à la FIA, je ne suis jamais intervenu auprès d'un officiel. Il y en aura toujours pour penser négativement : c'est l'écume de la vie.

ON VOUS REPROCHE ÉGALEMENT DE PROMOUVOIR LE SPORT AUTOMOBILE ÉLECTRIQUE ALORS QUE DES INGÉNIEURS – ET NON DES MOINDRES PUISQUE PARMIL EUX FIGURE ADRIAN NEWAY – CONSIDÈRENT QUE L'ÉLECTRIQUE N'EST PAS UNE BONNE VOIE POUR L'AUTOMOBILE, ET ENCORE MOINS POUR LA PLANÈTE D'UN POINT DE VUE ÉCOLOGIQUE...

En 2050, 70% de la population mondiale sera dans les villes. Les moteurs à combustion ne seront plus tenables ! Quelle est la bonne solution ? Tous les constructeurs se tournent vers l'hybride et l'électrique, ce n'est pas un hasard. Le sport automobile ne peut pas se dissocier de ce choix. Il ne peut pas se contenter de n'être qu'un spectacle, il a aussi un rôle de laboratoire, il doit être

N'AVEZ-VOUS JAMAIS EU LA TENTATION DE QUITTER LE MONDE DE L'AUTOMOBILE POUR MENER UNE CARRIÈRE DE DIRIGEANT INDUSTRIEL OU POLITIQUE ?

Mon rôle de Directeur Général de Ferrari était dans le domaine industriel. Celui que j'exerce aujourd'hui à la FIA et aux Nations Unies m'amène en permanence à traiter avec des politiques.

ÊTES-VOUS FIER DU PARCOURS DE VOTRE FILS NICOLAS ET CONTINUEZ-VOUS À LE CONSEILLER ?

Fier, oui, ça marche très bien pour lui. Bien sûr, il m'arrive d'échanger avec lui, mais Nicolas est très indépendant et il laisse souvent mes rares conseils de côté, préférant agir à sa manière. Et les choses lui donnent souvent raison. De toute façon, j'ai un emploi du temps tellement rempli que, malheureusement, je ne peux pas lui donner assez de temps. Je vois trop peu ceux que j'aime.

NOUS SOMMES TOUS DANS L'ATTENTE D'UN SIGNE D'ESPOIR CONCERNANT MICHAEL SCHUMACHER. EST-CE DÉPLACÉ DE VOUS DEMANDER COMMENT IL VA ?

J'ai managé beaucoup de grands pilotes. Michael Schumacher est à part, bien sûr. Ce que nous avons construit ensemble, tant sur le plan professionnel que sur le plan humain et amical, est exceptionnel. Partager des moments difficiles soude les hommes. Avec Michael, ensemble, nous avons dû patienter longuement avant de parvenir enfin à gagner. Il a fallu se serrer les coudes après Jerez 1997 où Michael et Jacques Villeneuve s'étaient heurtés, puis après l'accident de Michael à Silverstone 1999 où le titre nous échappait encore. Michael était encore avec moi pour le projet de l'ICM. Et puis il y a eu cette terrible journée du 29 décembre 2013, et cela nous a encore plus rapprochés. Dès lors, pour lui et pour sa famille, je me suis senti investi d'un rôle de tuteur. Je serai toujours avec lui. ■



LES INSCRITS À L'ANNÉE PROTÉGÉS À INDY 500 ?



INDYCAR

James Hinchcliff pourrait dissenter sur le sujet. De la cruauté de se retrouver évincé de l'acmé de la saison d'IndyCar après une qualification ratée. Un scénario que voudraient ne plus voir se reproduire les patrons des trois top teams. Roger Penske, Chip Ganassi et Michael Andretti veulent ainsi sécuriser la présence des équipes engagées à plein-temps dans le championnat parmi les 33 partants. « *Les 500 Miles sont notre Superbowl, souligne ainsi Michael Andretti. Et si un sponsor impliqué dans la série toute l'année n'est pas présent le jour le plus important de la saison, c'est un terrible coup dur pour la série.* » Et le boss d'Andretti Autosport de citer l'exemple de Ryan Hunter-Reay, éliminé en 2011, avant qu'il ne parvienne à la faire courir sur une monoplace d'A.J. Foyt Racing. « *Sans cela, son sponsor principal (qui l'accompagne encore aujourd'hui. Ndlr) ne serait plus là.* » Toujours selon le fils du grand Mario, le président de l'IndyCar, Jay Frye, serait favorable à cette évolution du règlement, mais pas Mark Miles, son directeur général,

ce que ce dernier a démenti. La position de Michael Andretti n'est toutefois pas forcément partagée, même au sein de son propre camp. « *Égoïstement, vous aimeriez bénéficier de cette assurance,* a ainsi estimé Alexander Rossi, lauréat en 2016 de la 100^e édition. *Mais d'un point de vue de puriste, le Bump Day a toutes ses raisons d'être. Les fans doivent pouvoir assister à cela (un show avec élimination. Ndlr) et donc cela devrait probablement rester en l'état.* » Pour Tim Cindric, président du Team Penske : « *Les pilotes ne contrôlent plus leur destin comme avant. Les voitures sont vraiment très proches les unes des autres.* » Sur les réseaux sociaux, cette réforme en discussion a provoqué une véritable levée de boucliers et réanimé des souvenirs remontant à 1996, quand l'IRL avait décidé de garantir 25 places sur 33 aux équipes de son championnat, avec pour seule exigence d'évoluer à plus de 220 miles/heure (354 km/h) en qualifications. Cette décision avait provoqué un boycott massif des équipes de Cart, le championnat rival,

et accouché d'une grille riche en novices. Directement interpellé par nombre de fans sur Twitter, Chip Ganassi a commencé à échanger avec eux, et même envisagé de « repenser » sa position. Mark Miles a, pour sa part, tenu à faire une mise au point, assurant dans une interview à *Indystar* que rien ne changera au moins d'ici 2020. « *L'une des raisons pour lesquelles*

Alors que les classés entre les 1^{er} et 9^e places s'affronteront le lendemain lors du Fast9 et que du 10^e au 30^e rang les positions seront figées, les plus lents s'affronteront le dimanche pour définir la dernière ligne de la grille. Cette formule aurait ainsi donné une deuxième chance à James Hinchcliff. « *Aussi dramatique soit une élimination pour les équipes inscrites à l'année, je pense*

LES PILOTES NE CONTRÔLENT PLUS LEUR DESTIN COMME AVANT. LES VOITURES SONT VRAIMENT TRÈS PROCHES LES UNES DES AUTRES » Tim Cindric, président du Team Penske

cet événement est ce qu'il est provient de ses traditions et nous pensons qu'une bonne part de l'intérêt des qualifications vient de la possibilité que toute monoplace puisse passer à la trappe », estime le directeur général de l'IndyCar. Cette année, les règles du Bump Day ont pourtant déjà été aménagées. Ainsi, aucune élimination n'aura lieu le premier jour des qualifications, le samedi.

que les conséquences sont encore plus graves pour une équipe qui a travaillé toute une année pour avoir l'opportunité de courir les 500 Miles », a répondu Miles. Après l'échec d'Hinchcliff l'an dernier, son sponsor Arrow n'avait d'ailleurs pas renoncé à l'IndyCar. Au contraire, la marque est devenue le sponsor-titre du Schmidt Peterson Motorsport. **Thomas Goubin**

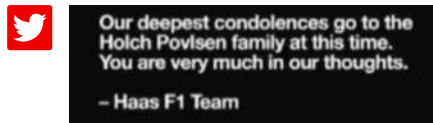
« HIER, J'AI APPELÉ MA GRAND-MÈRE, QUI M'A DEMANDÉ COMMENT S'ÉTAIT PASSÉE MA COURSE. JE LUI AI DIT QUE J'AVAIS TERMINÉ 5^e DIMANCHE. CE À QUOI ELLE M'A RÉPONDU : « BRAVO, J'AI ENTENDU À LA RADIO QUE VETTEL AVAIT TERMINÉ 4^e ET IL EST TRÈS CONNU. » JE T'AI ME MAMIE ! »

Sophia Flörch, pilote Van Amersfoort Racing en Formule Régionale Europe



12

Le nombre d'Alpine A110 livrées au premier trimestre en France. Le délai moyen de livraison est de 6 mois



Haas F1 Team @HaasF1Team
Nos plus sincères condoléances vont en ce moment à la famille Holch Povlsen. Vous êtes plus que jamais dans nos pensées.
Message de soutien à l'industriel danois, partenaire de longue date de Kevin Magnussen, dont trois de ses quatre enfants ont perdu la vie lors des attentats au Sri Lanka

« POURQUOI NE SERIONS-NOUS PAS INTÉRESSÉS PAR UNE ARRIVÉE DANS LA CATÉGORIE HYPERCAR AU MANS ? » Marek Reichman, directeur du style d'Aston Martin

50 000

En euros, la contribution de SRO Motorsports Group pour aider à la reconstruction de la cathédrale Notre-Dame de Paris, lourdement endommagée par un incendie lundi 15 avril

1 040 000

En euros, le prix de vente record d'une Lancia Delta S4 Stradale, modèle produit en 1985 à 200 exemplaires pour satisfaire les homologations en Groupe B, lors d'une vente aux enchères organisée par la maison Sotheby's en Allemagne



SOTHEBY'S

Andretti Autosport @FollowAndretti
Nos cœurs sont avec les Parisiens. Nous sommes tous dévastés en voyant ce monument historique d'une telle beauté dans une telle situation

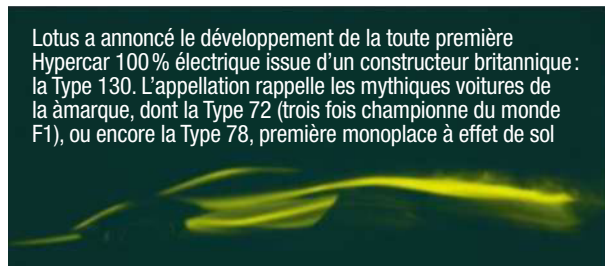
75

La réduction des émissions de CO₂ réalisée par Porsche depuis 2014 pour la production et la logistique de chaque voiture fabriquée, soit une diminution de 59 187 tonnes de CO₂ par an. En parallèle, la consommation en carburant de la gamme a baissé de 31 %

« ET VOUS SAVEZ À QUEL POINT CELA FAIT MAL DE NE PAS DISPUTER LA SAISON EN COURS. QUE FAIRE ? DEUX OPTIONS S'OFFRENT À MOI. LA PREMIÈRE : JE M'ASSOIS EN ATTENDANT QUE LE TÉLÉPHONE SONNE. LA SECONDE : JE ME MONTRE PRO-ACTIF AVEC MON COPILOTE PAUL NAGLE POUR QUE NOUS PUISSIONS DISPUTER QUELQUES RALLYES, RESTER EN FORME ET APPRÉCIER UN SPORT QUE NOUS AIMONS TANT TOUS LES DEUX » Craig Breen sur le site du WRC

Penske - @Team_Penske
Il y a 55 ans, la Ford Mustang était dévoilée, et nous sommes fiers de pouvoir faire courir une telle icône en #Nascar @FordPerformance

« FABIAN (COULTHARD, NDLR) EST LÀ. IL A LE MÊME ÉQUIPEMENT, IL A LES MÊMES OPPORTUNITÉS QUE MOI. LORSQUE L'ÉQUIPE FAIT DU BON TRAVAIL ET QUE LES ARRÊTS AUX STANDS SONT FORMIDABLES, NOUS AVONS TOUS LES DEUX LA POSSIBILITÉ DE GAGNER DES COURSES. SUR LE LONG TERME, ABSOLUMENT, FABIAN A LES CARTES POUR LE TITRE » Scott McLaughlin, pilote DJR Team Penske en Supercars



LOTUS

790 839

Le nombre de véhicules portant les vignettes Crit'Air 4 et 5 en Île-de-France qui ne pourront plus pénétrer dans Paris à partir du 1^{er} juillet, en grande partie des voitures diesel d'avant 2006

À l'occasion de sa 14^e participation aux 500 Miles d'Indianapolis (Indiana) le 26 mai 2019, Marco Andretti (Andretti Autosport) évoluera au volant d'une Dallara DW12-Honda arborant une livrée ressemblant fort à celle que revêtait la Hawk-Ford de son grand-père Mario lors de sa victoire, en 1969, soit il y a 50 ans.



ANDRETTI AUTOSPORT

INTERLAGOS PRÊT À HONORER L'ENFANT DU PAYS

Le théâtre du Grand Prix du Brésil accueillera, mercredi 1^{er} mai, date anniversaire du décès d'Ayrton Senna, un grand événement commémoratif pour saluer la mémoire de l'idole de tout un peuple, disparu 25 ans plus tôt à Imola. Intitulé «Senna Day Festival», la manifestation démarrera dès 8 heures du matin et comprendra de nombreuses activités qui

s'étaleront sur l'ensemble de la journée. Des courses à pied de 5 et 10 km seront ainsi organisées sur le tracé d'Interlagos, tandis que plusieurs DJ se chargeront de l'ambiance musicale en diffusant les morceaux préférés du triple champion du monde auriverde (1988, 1990 et 1991). Les visiteurs pourront également admirer plusieurs objets de collection réunis par

l'intermédiaire de ses principaux fan-clubs officiels. Ce musée en plein air inclura également 11 statues d'acier réalisées par l'artiste Rafael Sanches. La nouvelle McLaren Senna sera aussi de la partie avec des démonstrations en dynamique sur la piste où l'homme de São Paulo s'était imposé à deux reprises (1991 et 1993). À son volant, on retrouvera notamment Sérgio Sette

Câmara, actuel réserviste de McLaren F1. D'autres pilotes professionnels seront présents et participeront à une course de kart spéciale en compagnie de célébrités locales. Les plus jeunes n'ont pas été oubliés, puisque des ateliers pour enfants seront proposés à l'espace Senninha, le héros de bande dessinée inspiré du grand Ayrton.

Julien Billiotte



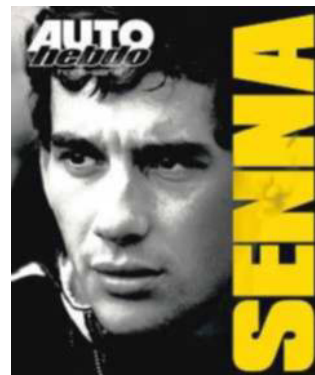
DPPI / S. TEE

BIBLIO

Ayrton Senna, une vie en images

En cette période de commémoration, les Éditions Glénat publient un nouveau livre dédié au triple champion du monde de Formule 1. Écrit par le rédacteur en chef du magazine italien *Autosprint*, notre confrère Mario Donnini, cet ouvrage vaut surtout par son iconographie. La carrière sportive du Brésilien est relatée, du karting aux dernières courses avec Williams, à travers plus de 300 photos inédites. Les mordus de F1 n'apprendront pas grand-chose sur cette période dorée de la discipline, et pourraient même être surpris par le parti pris de l'auteur

à l'occasion des clashes impliquant «Magic» et Alain Prost. On en veut pour preuve le traitement des Grands Prix du Japon 1989 et 1990, survolés, ainsi que les petites piques à l'encontre du Français. Si le tarif de ce livre vous rebute, pensez à vous procurer notre Hors-Série «SENNA», paru au printemps 2014 et toujours disponible en versions papier et digitale sur notre boutique en ligne www.hommell-magazines.com «Ayrton Senna, une vie en images», de Mario Donnini, Éditions Glénat, 176 pages, 35 euros



Un sacré cadeau

Le Pape François a reçu, mercredi 17 avril, un buste d'Ayrton Senna en bronze réalisé par Paula Senna Lalli, l'une des nièces du regretté champion brésilien. C'est sa sœur Bianca Senna, directrice de l'Institut Ayrton Senna, qui a remis au Souverain pontife la sculpture, vouée à rejoindre les collections

du musée du Vatican. Intitulée «Meu Ayrton» («Mon Ayrton» en portugais. Ndlr), l'œuvre a été commissionnée en 2016 par Neyde Senna, la mère du pilote disparu. «J'étais très fière que l'on me confie cette mission, a déclaré Paula Senna Lalli. Ma grand-mère voulait qu'on dépeigne Ayrton, comme on en garde

le souvenir entre nous, à savoir quelqu'un de très chaleureux. J'ai accepté le défi, même si je savais qu'il serait de taille, car peu de sculptures comme celles-ci sont acceptées par la famille, encore moins par ma grand-mère qui est très exigeante.» Pour reproduire les traits de son oncle, l'artiste s'est appuyée sur des photos et ses souvenirs mais elle a également demandé à des membres de la famille de poser pour «donner vie à des facettes d'Ayrton que les images ne pouvaient pas faire ressortir». Décision fut ensuite prise d'offrir le buste de Senna au chef de l'Église catholique pour célébrer la foi du pilote brésilien. J.B.



Le Pape François s'est également vu offrir un casque de l'idole brésilienne.



Paula Senna Lalli durant la conception du buste-hommage «Meu Ayrton».

VITE

IMOLA

25 ans après ce funeste Grand Prix de Saint-Marin 1994, l'Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari d'Imola ouvrira ses portes au public, le 1^{er} mai, pour une journée spéciale «Ayrton Day» consacrée à la mémoire de Senna.

VIETNAM

Un an avant le premier Grand Prix du Vietnam de l'histoire, Red Bull a dépêché dans les rues de Hanoï l'insusable David Coulthard et le jeune Jake Dennis pour un show F1 au volant d'une paire de RB7, le modèle sacré en 2011 aux mains de Sebastian Vettel.

F1 - ATELIER RENAULT

Le Losange célèbre 40 ans de Formule 1



RENAULT SPORT

PROGRAMME

VENDREDI 26 AVRIL

17H00: présentation de la couverture du prochain album Michel Vaillant «13 jours» avec Philippe Graton, scénariste et Benjamin Bénéteau, dessinateur

17H15 - 19H00: séance de dédicaces

19H30: Masterclass - Comment crée-t-on une bande dessinée? Échange et dessin live par Benjamin Bénéteau

L'Atelier Renault, espace d'exposition du Losange situé au 53 de l'avenue des Champs-Élysées à Paris, proposera trois jours de festivités autour du 40^e anniversaire de la première victoire de la marque en F1. Le prochain album de la bande dessinée Michel Vaillant, «13 jours», sera à l'honneur le 26 avril avec une séance de dédicaces et une «masterclass» animée par Philippe Graton et Benjamin Bénéteau. Le dimanche, il sera possible de discuter avec des acteurs du sport automobile tels que René Arnoux lors d'une table ronde, puis d'assister au Grand Prix d'Azerbaïdjan sur écran géant. M. C.-V.

SAMEDI 27 AVRIL

Démonstrations sur F1 2018 et Fortnite par la Team Vitaly; diffusions des essais libres et des qualifications du GP d'Azerbaïdjan sur écran géant

DIMANCHE 28 AVRIL

Table ronde autour de la technologie Turbo en matinée; diffusion du GP d'Azerbaïdjan sur écran géant avec la présence de René Arnoux

SONDAGE DE LA SEMAINE

AUTOhebdo.fr



Pensez-vous que la Formule 1 célébrera un jour son 2000^e Grand Prix ?

OUI 54%

NON 46%



Est-ce cohérent de rouler à 360 km/h en ville à Bakou et d'imposer des dégagements extrêmes ailleurs ?

Participez à la question de la semaine prochaine sur **autohebdo.fr**

FORMULE E - CE WEEK-END À PARIS

INVALIDES
ÉPISODE 4

Qui succédera à Lucas di Grassi, Sébastien Buemi et Jean-Éric Vergne au palmarès de la manche française de la Formule E ? Bien audacieux est celui qui osera s'aventurer dans un quelconque... pari, puisque la série de monoplaces 100 % électrique peut se targuer, cette saison, de compter sept vainqueurs et sept polemen différents en autant de courses. Qu'importe le vainqueur tant qu'il y a du spectacle vous diront à raison les puristes. Mais gageons que les locaux Vergne et Tom Dillmann auront à cœur de briller, tout comme

DS-Techeetah, dont c'est la deuxième course à domicile après l'E-Prix de Sanya. Avec six pilotes regroupés en 10 points au championnat, le spectacle promet, même si le tracé francilien (1,93 km, 14 virages), autour de l'Hôtel des Invalides, est peu propice aux dépassements. Clairement, les pilotes savent qu'à Paris plus encore qu'ailleurs, les qualifications seront primordiales. Toutes les places en tribune ont d'ores et déjà été vendues, mais l'accès à certaines parties du circuit demeure gratuit, comme le E-village, auquel

vous pourrez avoir accès dès ce vendredi 26 avril, à midi. Vous pourrez vous faire plaisir sur des simulateurs de pilotage, découvrir les derniers moyens de transport zéro émission, sans oublier la séance d'autographe avec notamment huit anciens pilotes de F1 (Vergne, Lotterer, di Grassi, d'Ambrosio, Wehrlein, Buemi, Massa et Vandoorne) et deux vainqueurs des 24 Heures du Mans (Lotterer et Buemi). Le samedi, le E-Village ouvrira à 7h15, soit 15 minutes avant la première séance d'essais libres. À 9h15, place à « La Piste aux Parisiens », qui permet

PROGRAMME

VENDREDI 26 AVRIL

12H00 : Ouverture du E-Village
14-14H20 : Shakedown Jaguar eTrophy
15H30-16H00 : Shakedown FE
16H30-17H : Essais libres Jaguar eTrophy
20H00 : Fermeture du E-Village

SAMEDI 27 AVRIL

07H15 : Ouverture du E-Village
07H30-08H15 : Essais Libres 1 FE
08H25-08H55 : Qualif' Jaguar eTrophy
09H15-09H50 : La Piste aux Parisiens
10H00-10H30 : Essais Libres 2 FE
11H45-12H20 : Qualifications FE
12H30-12H50 : Super Pole FE
14H00-14H35 : Course Jaguar eTrophy
14H10-14H40 : Autographes pilotes FE (E-Village)
15H30-16H00 : Grille de départ FE
16H00-17H00 : Paris E-Prix (45' + 1 t.)
19H00 : Fermeture de l'E-Village

500 000

Les organisateurs ont convenu de laisser un héritage durable au quartier en compensation de l'événement : Formula E Holdings a engagé 500 000 euros pour refaire une partie de l'éclairage public aux abords des Invalides : entre mai et septembre 2019, le réseau d'éclairage public de l'avenue de Villars sera entièrement rénové. La voirie autour du circuit, au sens large, sera également rénovée par les organisateurs

d'arpenter le tracé à l'aide de votre moyen de locomotion électrique (vélo, skateboard, trottinette, solo wheel...). Côté circuit, pour la première fois, les spectateurs présents auront droit, en plus de la Formule E, à une manche du Jaguar I-Pace eTrophy. **T. Villemant**

FORMULE E

Porsche survolté

Roulage, matraquage médiatique, Porsche n'est pas encore arrivé en Formule E mais fait déjà beaucoup parler. La semaine passée, l'écurie allemande a passé trois jours sur le circuit de Calafat (Espagne), long de 3,250 km et situé non loin de l'Ametlla de Mar. Éclairé, il permet de maximiser les journées de roulage. En tout, 1000 km ont été parcourus par le Suisse Neel Jani – seul pilote officialisé – et Brendon Hartley, toujours sous contrat avec la firme allemande mais qui n'est pas certain d'être réquisitionné lors de la saison à venir. « En tant que pilote de développement et d'essai, il est de mon devoir d'aider Porsche à préparer au mieux son arrivée en Formule E, relate Hartley. Jusque-là, j'étais focalisé sur le simulateur, à Weissach. » Pour Malte Huneke, leader technique du projet,



« les données emmagasinées vont nous permettre de faire un pas en avant conséquent dans le développement de notre chaîne de traction. Durant cette première phase, nous nous concentrons sur la fiabilité, nous nous pencherons sur la performance plus tard. » Si le chemin est encore long tant ce défi est inédit, Porsche se donne clairement les moyens de ses ambitions. T.V.

VITE

INDYCAR

S'il parvient à se qualifier, J.R. Hildebrand sera au départ d'Indy 500, le 26 mai prochain, pour la 9^e fois de sa carrière. Il sévirait au volant d'une monoplace du Dreyer&Reinbold Racing. Il porte à 34 le nombre de candidats officiels, contre 33 places possibles.

COMBIEN TU PARIES ?

CE WEEK-END GRAND PRIX D'AZERBAÏDJAN



Julien Billiotte & Jean-Claude Romec

Pour vous aider à miser, vous trouverez dans cette page les statistiques de chaque pilote divisées en deux grandes parties. D'abord sa moyenne en qualification et en course depuis le début de la saison, puis ses chiffres-référence sur le Grand Prix en question.

CIRCUIT

2 ÉDITIONS AVEC SAFETY CAR



MOTEUR



APPUÏ AÉRODYNAMIQUE

2 SOLEIL 1 NUAGEUX

ÉQUIPES

MERCEDES



3,1 MOY. QUALIF
4,6 MOY. COURSE

L'étoile n'avait jamais semblé aussi vulnérable en début de saison. Après 3 courses, elle affiche un score quasi-parfait.

FERRARI



3,8 MOY. QUALIF
3,2 MOY. COURSE

L'immense ligne droite redonnera-t-elle des couleurs à la Scuderia ? Le tocsin commence à sonner.

RED BULL



6 MOY. QUALIF
5,3 MOY. COURSE

L'écurie autrichienne n'apparaît pas en mesure de jouer la gagne à la régulière mais Bakou réserve souvent des courses folles.

RENAULT



16,5 MOY. QUALIF
11,3 MOY. COURSE

Le Losange était dans le coup à Bakou l'an dernier. Pour répéter pareille performance, la fiabilité doit être au rendez-vous.

HARS



14,8 MOY. QUALIF
12,4 MOY. COURSE

L'écurie américaine peine à convertir sa vitesse intrinsèque sur un tour en résultats probants le dimanche.

MCLAREN



16,3 MOY. QUALIF
9,6 MOY. COURSE

L'équipe de Woking est redescendue sur terre en Chine où la MCL34 n'était pas performante dans les grandes courbes.

RACING POINT



- MOY. QUALIF
- MOY. COURSE

Malgré une voiture pas encore totalement optimisée, l'ex-Force India peut s'appuyer sur son chef de file pour gratter des points.

ALFA ROMEO



- MOY. QUALIF
- MOY. COURSE

Les hommes de Fred Vasseur sont plus que jamais à la lutte pour les places d'honneur et la 4^e position chez les Constructeurs.

TDRD ROSSO



13,6 MOY. QUALIF
10 MOY. COURSE

La performance est clairement là depuis le début de saison. L'exécution, en revanche, laisse à désirer.

WILLIAMS



8,6 MOY. QUALIF
6,75 MOY. COURSE

Bakou peut donner lieu à des épreuves décousues qui sont la seule porte de salut pour Grove.

PILOTS



L. HAMILTON

1 VICTOIRE
0 ABANDON

4,3 MOY. QUALIF
3,6 MOY. COURSE

COTE 2,70*

CHAMP. 1^{er} Hormis le départ de Melbourne, tout réussit au quintuple champion du monde.



V. BOTTAS

0 VICTOIRE
0 ABANDON

4,3 MOY. QUALIF
7,3 MOY. COURSE

COTE 4,00*

CHAMP. 2^e Le Finlandais était passé à 3 tours de la victoire l'an dernier avant une crevaison crève-cœur.



S. VETTEL

0 VICTOIRE
0 ABANDON

3 MOY. QUALIF
3,3 MOY. COURSE

COTE 2,75*

CHAMP. 4^e L'Allemand se souviendra qu'il avait course gagnée l'an passé avant l'accrochage des Red Bull.



C. LECLERC

0 VICTOIRE
0 ABANDON

13 MOY. QUALIF
6 MOY. COURSE

COTE 4,00*

CHAMP. 5^e Superbe en F2 et avec Sauber l'an passé, il a les moyens de s'imposer. Mais en aura-t-il le droit ?



M. VERSTAPPEN

0 VICTOIRE
2 ABANDONS

6,3 MOY. QUALIF
8 MOY. COURSE

COTE 20,00*

CHAMP. 4^e Constant depuis le début 2019, il représente une chance de podium pour Red Bull. La seule ?



P. GASLY

0 VICTOIRE
0 ABANDON

17 MOY. QUALIF
12 MOY. COURSE

COTE 100,00*

CHAMP. 6^e Le Français est sur une trajectoire ascendante mais il doit confirmer en enchaînant les résultats solides.



D. RICCIARDO

1 VICTOIRE
1 ABANDON

5,6 MOY. QUALIF
4 MOY. COURSE

COTE 250,00*

CHAMP. 11^e L'Australien a lancé sa saison en Chine et revient sur les terres de l'un de ses plus beaux succès.



N. HÜLKENBERG

0 VICTOIRE
2 ABANDONS

13 MOY. QUALIF
9 MOY. COURSE

COTE 250,00*

CHAMP. 10^e Les deux dernières venues de l'Allemand se sont conclues dans le mur après des erreurs évitables.



R. GROJSJERN

0 VICTOIRE
1 ABANDON

15,6 MOY. QUALIF
13 MOY. COURSE

COTE 500,00*

CHAMP. N.C. Le Français, dont le score 2019 est toujours vierge, doit avoir une désagréable impression de déjà-vu.



K. MAGNUSSEN

0 VICTOIRE
0 ABANDON

16 MOY. QUALIF
11,3 MOY. COURSE

COTE 500,00*

CHAMP. 9^e 7^e à Bakou en 2017, le Danois s'était signalé par des manœuvres franchement limites l'an dernier.



C. SAINZ

0 VICTOIRE
0 ABANDON

12,3 MOY. QUALIF
6,5 MOY. COURSE

COTE 750,00*

CHAMP. N.C. Bakou, où il a fini dans les points ces deux dernières saisons, conjurera-t-elle sa malchance ?



L. NDRRIS

- VICTOIRE
- ABANDON

- MOY. QUALIF
- MOY. COURSE

COTE 500,00*

CHAMP. 8^e Le débutant anglais avait terminé dans les points lors des deux courses de la manche de F2 en 2018.



S. PÉREZ

0 VICTOIRE
1 ABANDON

5,3 MOY. QUALIF
3 MOY. COURSE

COTE 750,00*

CHAMP. 12^e Le Mexicain était sur le podium en 2018 et sort de deux belles courses, finissant dans le Top 10.



L. STROLL

0 VICTOIRE
0 ABANDON

9 MOY. QUALIF
5,5 MOY. COURSE

COTE 750,00*

CHAMP. 14^e L'Azerbaïdjan lui réussit, auteur d'un podium en 2017 et 8^e au volant de Williams rétive l'an dernier.



K. RÄIKKÖNEN

0 VICTOIRE
1 ABANDON

4,6 MOY. QUALIF
3 MOY. COURSE

COTE 500,00*

CHAMP. 7^e Impeccable depuis le début de saison, le Finlandais s'amuse et cela se ressent sur ses performances.



A. GIOVINAZZI

- VICTOIRE
- ABANDON

- MOY. QUALIF
- MOY. COURSE

COTE 750,00*

CHAMP. N.C. Il faudrait retrouver la forme qui lui avait permis de signer un week-end parfait en GP2 Series en 2016.



D. KVVAT

0 VICTOIRE
2 ABANDONS

9 MOY. QUALIF
- MOY. COURSE

COTE 750,00*

CHAMP. 15^e À l'image de son écurie, le revenant russe est aussi rapide que brouillon pour le moment.



A. ALBON

- VICTOIRE
- ABANDON

- MOY. QUALIF
- MOY. COURSE

COTE 750,00*

CHAMP. 13^e Le Thaïlandais signe un joli début de parcours et s'était imposé en course longue F2 en 2018.



R. KUBICA

- VICTOIRE
- ABANDON

- MOY. QUALIF
- MOY. COURSE

COTE 900,00*

CHAMP. N.C. Les circuits en ville et leurs virages serrés seront une épreuve de vérité pour juger le retour du Polonais.



G. RUSSELL

- VICTOIRE
- ABANDON

- MOY. QUALIF
- MOY. COURSE

COTE 750,00*

CHAMP. N.C. Nouveau week-end d'apprentissage pour le rookie, qui avait remporté la course Sprint en F2 en 2018.

STATISTIQUES À BAKOU DEPUIS 2016 (TROIS ÉDITIONS DISPUTÉES DONT UNE SOUS L'APPELLATION GP D'EUROPE)

Restez connecté

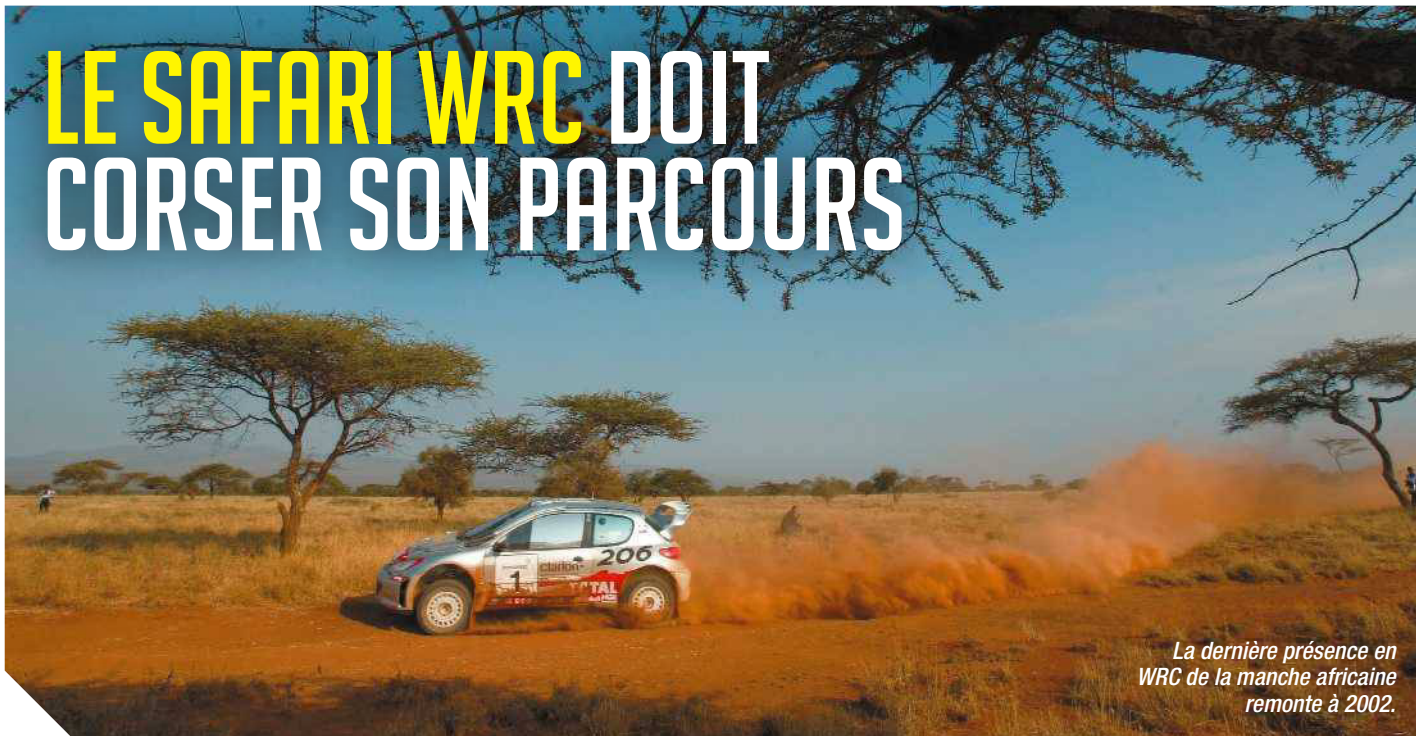
et suivez les essais et la course

EN LIVE SUR

AUTOhebdo.fr

* Cote informative arrêtée au lundi 22 avril pour une victoire

LE SAFARI WRC DOIT CORSER SON PARCOURS



La dernière présence en WRC de la manche africaine remonte à 2002.

DPPI / LE FLOCH

Les organisateurs du Safari Rally du Kenya ont reçu, mi-avril, la visite de Michèle Mouton, coordinatrice Sécurité pour les rallyes à la FIA, afin d'évaluer le parcours de l'épreuve africaine, qui pourrait faire son retour en Championnat du monde des rallyes dès 2020. La Française a ainsi pu analyser la route du Safari Rally 2019, qui se tiendra du 5 au 7 juillet. L'épreuve doit s'ouvrir avec une super spéciale de 4,5 km tracée dans le stade Kasarani dans la capitale Nairobi. Par la suite,

l'ancienne pilote officielle Audi a inspecté les chemins tracés dans les zones de Naivasha, Soysambu, Nakuru et Baringo, situés dans la vallée du Rift. Le décor y serait digne d'une carte postale, avec des paysages de savane au pied du mont Longonot.

« La route est parfaite, mais pourrait être améliorée de manière à la rendre encore plus rude pour les concurrents, tout en gardant à l'esprit la sécurité, a indiqué Michèle Mouton, troisième de l'édition 1983 sur une Audi Quattro A1. L'Afrique

mérite une manche du WRC, et je souhaite aux organisateurs kenyans bonne chance dans leurs efforts. » Le communiqué officiel de l'épreuve indique également que « sa volonté est de voir le Safari Rally comme un réel test pour les hommes et les machines. » Michèle Mouton tient donc à préserver le caractère unique de l'épreuve africaine. En juillet prochain, elle reviendra au Kenya pour en savoir davantage et sera même au volant de la voiture ouvreuse.

Medhi Casaurang-Vergez

VITE

SKODA

Désormais homologuée, la nouvelle Skoda Fabia R5 devrait effectuer ses débuts dans le championnat du monde au Portugal (30 mai-2 juin).

WRC - ESSAIS GRANDEUR NATURE

Hyundai et Loeb au Rallye Vosges Grand Est

Pour le prochain rallye du Portugal (30 mai-2 juin) et sans doute la Sardaigne (13-16 juin), l'équipe Hyundai a décidé d'aligner le même trio qu'en Argentine, à savoir Neuville-Mikkelsen-Sordo. Si, pour le Belge et le Norvégien, ce sera la 3^e épreuve consécutive sur la terre, l'Espagnol aura, lui, cédé sa place à Sébastien Loeb au Chili. Ce dernier sera ensuite absent en Italie puisque, le même week-end, il courra

la 4^e manche du championnat de France au Vosges Grand Est au volant d'une i20 WRC, profitant ainsi de la nouvelle réglementation de la FFSA permettant aux récentes WRC de s'élancer dans l'Hexagone. Le nupte champion du monde aura l'occasion d'aligner les kilomètres avec la coréenne sans que cela soit considéré comme des jours de test qui sont désormais réduits...

Loïc Rocci



L'ouverture des engagements aux WRC « post 2017 » a permis la présence de l'Alsacien.

DPPI / LE FLOCH

WRC - PLATEAU Le Chili à guichets fermés

Après les flops du Mexique (23 partants) et de l'Argentine (27 engagés), le Chili fait le plein : 63 équipages devraient être présents à Concepcion à partir du 9 mai. Tandis que Lorenzo Bertelli viendra grossir les rangs du WRC avec sa Fiesta, le WRC2 Pro (4 pilotes) et surtout le WRC2 (19 concurrents) donneront de l'ampleur au plateau. Pour sa première participation au WRC, le Chili est plébiscité par les locaux, de très nombreux pilotes (34) ne voulant pas louper cet événement. L.R.

“ BAS LES CASQUES ”

MAIS OÙ ÉTAIS-TU DURANT TOUT CE TEMPS ?

Ma dernière année en compétition était en Nascar Whelen. En même temps, je faisais mon Master à l'EDC à Paris (*École de commerce*. Ndlr) et je devais faire un stage. Quand tu fais de la Nascar en Europe, tu as toujours un petit rêve derrière la tête d'aller aux États-Unis. En Whelen, j'ai roulé avec Max Papis (*pilote ayant disputé les 24 Heures du Mans, le Champ Car, l'IndyCar et la Nascar*. Ndlr), et je lui ai demandé s'il connaissait quelqu'un pour cela. Il m'a expliqué qu'il développait alors une entreprise qui réalise des volants (*MPI, n°1 en Nascar aujourd'hui*. Ndlr). J'ai dit oui, et je travaille toujours pour lui, et je reviens un peu en Europe. Je n'ai pas pu faire suffisamment de courses, mais au moins j'ai pu tisser de très bons contacts là-bas. Ils connaissent plus Yann Zimmer le vendeur de volants que Yann Zimmer le pilote!

TU FAIS TON RETOUR DANS UNE MARQUE QUI A UNE CERTAINE SIGNIFICATION POUR TA FAMILLE...

Mon père était commercial dans les années 1990 pour Alpine en Suisse. Quand j'étais petit, je posais toujours une question à mon père : pourquoi Alpine n'est plus là. Je baignais dans cette marque, mais cela ne se transformait pas en réalité en course. C'est un vrai lien avec le passé du coup. Je veux essayer de revenir par étapes pour, pourquoi pas, tisser quelque chose avec Alpine, pas simplement sur une saison, mais sur plusieurs années.

ET QU'EST-CE QU'ELLE VAUT CETTE A110 CUP ?

Je n'ai fait qu'une séance d'essais au moment où je te réponds.

Absent des circuits depuis 2014, le Franco-Suisse effectue son retour en Alpine Europa Cup avec l'écurie CMR. L'occasion de prendre de ses nouvelles.

Propos recueillis par Pierre Tassel

Je n'avais jamais roulé avec l'ABS. C'est particulier. La voiture est très légère et les pneus ont une importance majeure. Avec des balles neuves, la voiture est rivée au sol. Le seul point que je dois encore travailler, c'est vraiment l'ABS. Et puis, je te rappelle que je passe d'une Nascar qui est lourde, avec une boîte en H, à l'A110 qui est un peu plus « moderne ».

EN CE WEEK-END DE PÂQUES, ET EN TANT QU'À MOITIÉ SUISSE, C'EST QUOI TON MEILLEUR CONSEIL EN MATIÈRE DE CHOCOLAT ?


Y a du bon chocolat en France quand même ! Mais je reste sur le chocolat noir.

TU AS ÉTÉ VOLANT ACO-AUTOHEBDO EN 2008. TU AURAS BIEN LE LOGO SUR TA COMBINAISON ?

Pas pour le moment... Mais il sera sur la voiture. Pour être plus sérieux, clairement, sans le volant ACO-AUTOhebd, je ne serai pas là à te parler.

BEAUCOUP DISENT QUE LES SUISSES SONT DES PERSONNES QUI PRENNENT LEUR TEMPS. LÉGENDE OU VÉRITÉ ?

C'est une légende. Nous avions quand même Joe Siffert, et aujourd'hui Sébastien Buemi, Neel Jani, Marcel Fässler, Nico Müller... C'est un pays où faire des courses automobiles est compliqué, mais nous avons toujours eu de très bons pilotes. Si tu fais le ratio entre le nombre de vainqueurs des 24 Heures du Mans et le nombre d'habitants dans le pays, je pense que nous sommes plutôt pas mal !



YANN ZIMMER

WEC

STOFFEL VANDOORNE REMPLECE BUTTON CHEZ SMP

Conformément à ce que nous vous avons révélé la semaine passée (voir Ah n°2212), Jenson Button ne participera pas à la 87^e édition des 24 Heures du Mans (15-16 juin). «*Plutôt que passer deux semaines au Mans, je ressens le besoin de passer davantage de temps avec ma fiancée, qui est*

enceinte, a confirmé le Britannique. Ma décision a été facilitée par le fait que les Toyota sont actuellement imbattables.» Brendon Hartley en partance pour Toyota (voir Ah n°2212), SMP Racing a décidé de ne pas faire appel à ses services et a donc dû trouver un nouveau remplaçant. Son dévolu s'est

porté sur Stoffel Vandoorne, qui sera d'ailleurs réquisitionné dès les 6 Heures de Spa (4 mai). L'actuel pensionnaire de HWA Racelab en Formule E épaulera donc, sur les deux dernières manches de la saison 2018-2019, les Russes Mikhail Aleshin et Vitaly Petrov sur la BR1-AER n°11. «*Les LM P1 sont*

des voitures très exigeantes et leurs performances sont très proches des F1, a souligné le Belge de 27 ans. Je vais par ailleurs retrouver ART GP (écurie d'exploitation du SMP Racing. Ndlr), avec qui j'ai travaillé lors de mon titre en GP2 (en 2015. Ndlr). Je souhaite également aider à ce que l'équipe se développe pour faire une bonne impression.» Pour rappel, la voiture sœur n°17 sera confiée au trio Sergey Sirotkin-Egor Orudzhev-Stéphane Sarrazin.

Thibaut Villemant



SMP RACING

QR? Sébastien Philippe
Directeur ART Grand Prix

“Le pilote idéal pour notre programme”

Pourquoi avoir choisi Stoffel Vandoorne ?

Ça fait un petit moment que nous essayons de l'intégrer à l'équipe, mais jusque-là, de par ses autres programmes, ce n'était pas possible. Nous le connaissons très bien pour l'avoir fait rouler pendant deux ans (*en GP2 Series. Ndlr*) et nous pensons qu'il est le pilote idéal pour notre programme, tout simplement.

Estimez-vous qu'il a la bonne mentalité pour l'Endurance ?

On ne peut jamais savoir avant, mais ce qui est sûr, c'est qu'il a un bon état d'esprit et qu'il est très agréable à côtoyer.

Quand va-t-il découvrir la BR1 ?

Nous allons effectuer des essais sous peu, mais il ne pourra pas être de la partie en raison de ses autres programmes. Il découvrira donc l'auto à Spa. L'avantage, c'est que c'est un circuit qu'il connaît très bien et il est nanti d'une très bonne faculté d'adaptation. Sachant que l'objectif premier

est qu'il soit vraiment prêt pour les 24 Heures du Mans.

Comment jugez-vous la progression de l'équipe justement ?

Nous progressons à tous les niveaux, ART GP au niveau de l'exploitation, mais également AER (*moteur. Ndlr*) et Dallara (*châssis. Ndlr*). Mais on sait à quel point boucler une course de 24 heures est compliqué. Cependant, sur les courses de 6 heures, nous avons franchi un palier. Nous allons dans la bonne direction.

Ne regrettez-vous pas l'aura et l'expertise de Jenson Button ?

Il nous a beaucoup amené lors des trois courses qu'il a faites avec nous. Il a contribué à la progression de l'équipe. C'est quelqu'un d'extrêmement professionnel et un excellent pilote, mais plus que de le regretter, je préfère me dire que nous avons eu la chance de l'avoir.

Propos recueillis par T. Villemant



DPPH / G. HAZARD

VITE

WEC

Hormis Vandoorne (voir ci-contre), quelques nouveaux noms ont fait leur apparition sur la liste des engagés aux 6 H. de Spa (4 mai). Sur l'Enso CLM P1/01 qui effectuera sa première apparition avec le moteur Gibson, on retrouvera l'Italien Paolo Ruberti. Sur la Porsche 911 RSR n°77 du Dempsey-Proton Racing, Ricardo Pera suppléera Julien Andlauer, retenu à Hockenheim pour la manche d'ouverture de la Carrera Cup Allemagne.

WEC/IMSA

Si Ford ne sera plus présent de manière officielle la saison prochaine, tant en WEC qu'en IMSA, il n'est pas exclu que les GT soient toujours de la partie, avec à la baguette les deux équipes les exploitant actuellement, à savoir le Chip Ganassi Racing en IMSA et Multimatic Engineering en WEC, même si à l'heure où nous écrivons ces lignes, rien n'a été officialisé.

ENDURANCE - PNEUMATIQUES SPÉCIAUX

Les LM P1 Non Hybrides mieux chaussées au Mans ?

Pour expliquer leur déficit de performance face aux Toyota TS050 Hybrid, le clan des « non hybrides » met notamment en avant les pneus mis à leur disposition, qu'ils jugent inadéquats. À la question de savoir si cela les aiderait d'avoir des gommes plus adaptées, Jenson Button, qui évoluait sur la BR1-AER n°11 (voir Ah n°2187), nous avait ainsi répondu : « Ce serait vraiment bien. Nous chauffons bien les pneus arrière, ce qui est normal puisqu'ils sont conçus pour passer moins de puissance au sol que celle que nous délivrons, mais nous peinons à faire monter en température les avant, car ils sont pensés pour être sur des roues motrices. C'est sûr que ce n'est pas facile. Ça ne fonctionne pas pour ce package. » Jérôme Mondain, responsable des

programmes Endurance chez Michelin, nous avait lui expliqué que « les voitures ont évolué depuis le moment où nous avons figé les spécifications pour la saison, au contraire des pneus. Avant la fin de saison, de toute façon, il sera impossible de procéder à une modification d'architecture, car cela nécessite des étapes de validation bien plus nombreuses, ainsi que d'anticiper tous les spectres d'utilisation, car il s'agit de changements profonds. » Si une séance d'essais en amont des 6 Heures de Shanghai a été programmée à cet effet, la pluie l'a rendue inutile. Des données ont donc été emmagasinées à Sebring, lors des deux jours d'essais collectifs organisés en amont de l'épreuve. Une nouvelle séance de développement a été planifiée

par le Bibendum sur le MotorLand d'Aragon (Espagne), mais même si celle-ci s'avère concluante, Michelin sera dans l'incapacité d'approvisionner les concurrents concernés avant les 6 Heures de Spa-Francorchamps (4 mai). Et pour les 24 Heures du Mans (15-16 juin) ? Plausible, mais peut-être pas en quantité suffisante. Dès lors, Rebellion Racing, SMP Racing et DragonSpeed ont été sondés, car débiter avec de nouvelles gommes sur une épreuve aussi importante et piègeuse n'est pas la meilleure des idées, d'autant que l'ÉoT en vigueur dans la Sarthe devrait être revue par rapport à l'an passé, et à l'avantage des LM P1 Non Hybrides. Et apparemment, tous ne seraient pas prêts à prendre ce risque. T.V.

ENDURANCE - LISTES DES ENGAGÉS

Ledogar, Abril, Taylor et Nato aux 24 Heures du Mans

Deux ténors de la Blancpain GT Series prendront part aux 24 Heures du Mans (15-16 juin), en GTE Am, à savoir Côme Ledogar et Vincent Abril, respectivement titrés en Endurance Cup en 2016 et en Sprint Cup en 2015. Le Français de 27 ans, contraint à l'abandon l'an passé sur une Ligier JS P217 du Jackie Chan DC Racing, épaulera les Japonais Takeshi Kimura et Kei Francesco Cozzolino sur la Ferrari 488 GTE n°57 exploitée par Car Guy Racing. Un équipage au potentiel intéressant, l'entité japonaise ayant remporté quatre victoires en autant de courses disputées en Asian Le Mans Series. Le second, nouveau pensionnaire d'AKKA-ASP en GT, débutera dans la Sarthe en étant le fer de lance d'un trio 100 % monégasque officiant sur la Porsche 911 RSR n°78 de Proton Competition



La Porsche n°78 de Proton Competition sera confiée à un trio 100 % monégasque.

(ci-contre), où il partagera le volant avec Philippe et Louis Prette, père et fils. Actuel pensionnaire du Acura Team Penske en IMSA, Ricky Taylor a quant à lui été confirmé sur l'Oreca 07 n°37 du Jackie Chan DC Racing aux côtés de Jordan King et David Heinemeier Hansson, conformément à ce que nous vous avons ré-

vélé fin janvier (voir Ah n°2201). L'Américain de 29 ans ferraillera en LM P2 avec Norman Nato - poleman des récentes 4 Heures du Castellet en ELMS - lequel fera équipe avec Arjun Maini et John Farano sur l'Oreca 07 n°31 du RLR MSport, voiture sur laquelle était encore pressenti, il y a peu, Mathias Beche. T.V.

QR? Côme Ledogar

Pilote Car Guy Racing aux 24 Heures du Mans

“Un super sentiment”

Comment le lien avec Car Guy s'est-il créé ?

C'est une course qui me tient à cœur, après avoir réalisé mes débuts l'an dernier en LM P2 (chez Jackie Chan DC Racing. Ndlr). J'ai vécu une super expérience, mais le GT est aujourd'hui plus mon domaine, même si j'essaie de me diversifier, puisque j'ai disputé les Asian LMS en LM P2. AF Corse (qui se cache derrière Car Guy Racing. Ndlr) y engageait deux GT et une LM P2 (sa Ligier JS P2/

Spirit of Race. Ndlr), c'est ainsi que le lien s'est opéré.

Le titre décroché par Car Guy en Asian LMS est prometteur !

Il faut déjà aller au bout. Au Mans, la moindre seconde perdue ne se rattrape jamais. Il faut d'emblée adopter un bon rythme. Je pense qu'il y a quelque chose à jouer, mais cela reste une course difficile, d'autant que ce sera leur première participation.

Appréhender la Ferrari 488 GTE sera-t-il compliqué ?

C'est une voiture à moteur central au châssis plus efficace qu'une GT3, (même si les 488 GTE et GT3 partagent la même base. Ndlr).

L'écart n'est pas monumental. Nous allons avoir des journées d'essais pour préparer Le Mans, certainement à Monza, plus la Journée Test. Tout pilote a rêvé de porter une combinaison frappée du Cheval Cabré. C'est un super sentiment. Je n'ai, par ailleurs, jamais roulé dans une Ferrari. La 488 a la réputation d'être très

équilibrée, très saine. Je ne pense pas que ce soit compliqué. Il n'y a pas d'ABS, mais je suis habitué avec la Carrera Cup.

La Journée Test se tient le même week-end que les 1000 km du Paul-Ricard en Blancpain GT Series Endurance Cup. Cela pose-t-il problème ?

Comme l'an dernier, la course en Blancpain se terminera samedi soir. Beaucoup de pilotes seront dans cette situation et des solutions ont été trouvées.

Propos recueillis par P. Tassel, à Nogaro



LE GP DE FRANCE LAISSE SA MARCK !

Le Groupement d'Intérêt Public (GIP) du Grand Prix de France et Renault continuent leur tour de Gaule promotionnel pour faire vibrer les fans au son strident du moteur V8 atmosphérique 2,4 litres de la Lotus E20, dont la livrée reprend celle de l'actuelle Renault R.S. 19. Après le Parc Disneyland Paris de Chessy

(Seine-et-Marne), le GIP et le Losange ont planté leur chapiteau dans la commune de Marck-en-Calais (Pas-de-Calais) et laissé le pilote d'essais britannique Jack Aitken régaler les tympans des badauds. Pour cette seule étape du périple hexagonal située dans le nord de la France, ils furent plus de 10 000 à se presser

tout au long des barrières de sécurité pour assister au spectacle rare d'une F1 moderne lancée à vitesse élevée dans un habitat bien différent du sien. Prochaines étapes du parcours : Pierre-Bénite (Rhône) dès le vendredi 26 avril avant un arrêt à Gap (Hautes-Alpes) le 27 et une pause dominicale à Valence (Drôme) le 28. **Julien Billiotte**



P.M.L. 03.71.79.76.30
Intermarché
SUPER

Tout droit
à 5 mn.



leDRIVE
Intermarché

Ouvert le
Dimanche



DPP / J. DELFOSSE

LOTUS RÉFLÉCHIT À SON EVORA GT4



LOTUS CARS

Mardi 16 avril, la firme d'Hethel (Angleterre) a levé le voile sur une évolution de son Evora, adaptée au règlement GT4. Baptisée sobrement Evora GT4 Concept, la voiture a été révélée en marge du salon automobile de Shanghai (Chine). La livrée est

une association des drapeaux britannique (la patrie de Lotus) et chinois. Ce n'est pas un hasard : Lotus est, depuis 2017, détenue à 51 % par Geely, gigantesque consortium chinois propriétaire notamment de Volvo et Lynk&Co. Il n'en reste pas

moins que cette auto est bien développée dans les ateliers Lotus Cars en Grande-Bretagne. Sous le capot se cache un V6 3.5 litres développant 450 chevaux. Le poids avant application de la Balance de Performance est de 1200 kg.

Le pilote d'essais maison, Gavan Kershaw, passera de nombreuses heures à limer le circuit de test d'Hethel, utilisé depuis six décennies par la célèbre marque chère à Colin Chapman.

Medhi Casaurang-Vergez

BLANCPAIN GT SERIES

Stéphane Ortelli de retour à Brands Hatch

Pour la première fois de l'histoire de la Blancpain GT Series, initiée en 2011 avec le championnat Endurance, Stéphane Ortelli n'était pas au départ le week-end dernier à Monza, après la fin du programme Emil Frey Racing avec Lexus. Le Monégasque reviendra toutefois au sein des pelotons SRO le week-end du 4 mai, pour l'ouverture du World Challenge Europe à Brands Hatch, en Angleterre. Comme confirmé par Frédéric Thalamy, directeur sportif de Saintéloc Racing, le vainqueur des 24 Heures du Mans 1998 avec Porsche retrouvera l'écurie



DOPPI / IM. DE MATTIA

stéphanoise, pour laquelle il avait piloté en Endurance Cup en 2014. Il évoluera sur la troisième Audi R8 LMS GT3, au côté de Nyls Stevenart, pour les cinq épreuves

de la saison. Pour rappel, les deux autres autos sont confiées aux tandems Christopher Haase-Simon Gachet et Markus Winkelhock-Steven Palette. P.T.

VITE

ASTON MARTIN

Récemment titrée en MRF Challenge 2000, championne British GT 2015 dans la catégorie GT4 avec une Vantage et prétendante au titre en W Series, Jamie Chadwick intègre le giron des pilotes junior Aston Martin Racing. La jeune Britannique de 20 ans participera notamment aux 24 Heures du Nürburgring (22-23 juin) sur une Vantage GT4 partagée avec Darren Turner et Chris Harris.

IMSA

McLaren a signé un partenariat de plusieurs années avec l'IMSA. Ainsi, une 720 S GT3 sera alignée dès cette saison sur l'intégralité de la nouvelle Sprint Cup, qui débutera le week-end du 4-5 mai à Mid-Ohio. Une auto exploitée par Compass Racing et confiée à Paul Holton et Matt Plumb.

TOURISME - LANCEMENT EN HONGRIE

Le TCR Europe sur son 31

Désormais perçu comme un championnat d'accès à la Coupe du monde des voitures de tourisme (WTCR), le TCR Europe confirme sa bonne santé. L'an passé, 26 voitures avaient convergé vers le Paul-Ricard pour la première course. Cette saison, elles seront 31. Avec un règlement permissif quant au quota de voitures, les Hyundai i30 N, réputées pour être les plus performantes, figurent en force avec pas moins de 10 exemplaires. Deux modèles seront confiés à l'entité M Racing (en provenance du WTCR) d'Yvan Muller pour les rookies Nelson Panciatici et Nathan Bihel. Seule voiture dotée d'un moteur 1.6 litre face aux 2.0 litres, la Peugeot 308 TCR a été choisie par six concurrents. Dans l'impossibilité de trouver un programme au niveau mondial malgré une victoire en mai dernier, Aurélien Comte s'est recentré in extremis en Europe avec les Belges du DG Sport Compétition. Les frères Clairet (Teddy et Jimmy), issus

de la 308 Racing Cup, devraient jouer les empêcheurs de tourner en rond avec leurs Peugeot 308 de l'écurie familiale. Le Clairet Sport permettra en outre aux gentlemen drivers Stéphane Ventaja et Gilles Colombiani de se faire la main au niveau international.

Auteur de quelques coups d'éclat, le JSB Compétition maintient sa confiance en Julien Briché et Marie Baus-Coppens. Cette dernière est rejointe par la seconde féminine du plateau, la jeune Lilou Wadou. Tout juste majeure, elle a grimpé les échelons des Rencontres Peugeot avec une aisance déconcertante. Enfin, John Filippi a accepté de reculer à l'échelon continental, mais s'attaque à un sacré défi : celui de développer et d'emmener la nouvelle Renault Mégane R.S. (préparée par les Suisses du Vukovic Motorsport) sur le podium. Paradoxalement, cette sur-représentation tricolore coïncide avec l'éviction de la manche française du calendrier...

Un peu d'exotisme avec la présence d'une Mégane.



DPP/É FLOWARD

CALENDRIER

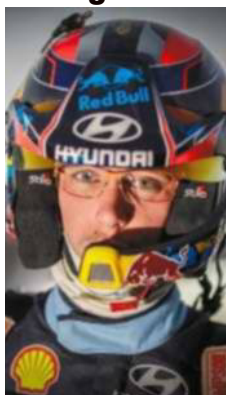
- 27-28 avril : Hungaroring (Hongrie)
 - 25-26 mai : Hockenheim (Allemagne)
 - 8-9 juin : Spa-Francorchamps (Belgique)
 - 13-14 juillet : Red Bull Ring (Autriche)
 - 3-4 août : Oschersleben (Allemagne)
 - 21-22 septembre : Barcelone (Espagne)
 - 12-13 octobre : Monza (Italie)
- M. Casaurang-Vergez

TOURISME

Thierry Neuville invité en TCR Allemagne

Le TCR est une plateforme adéquate pour assurer la promotion d'un constructeur. C'est du moins ce qu'en juge Hyundai Motorsport, qui s'associe à l'équipe Engstler pour engager une i30 N «VIP» sur chaque manche de l'ADAC TCR Allemagne à compter de l'ouverture à Oschersleben (Allemagne, 26-28 avril). Des blogueurs,

journalistes et sportifs se relaieront au fil de la saison. Dans ce fourre-tout, le plus grand invité de marque sera Thierry Neuville, qui participera à une course dont le lieu reste à définir. Le représentant de la marque sud-coréenne en WRC avait d'ailleurs discrètement essayé la berline à Spa-Francorchamps (Belgique) à la mi-avril. M.C.-V.



DPP/É FLOWARD

ACTUELLEMENT EN KIOSQUE

ou sur hommell-magazines.com

ACTUELLEMENT EN KIOSQUE

ou sur hommell-magazines.com

TENTATIVE DE RECORD SUR LA NORDSCHLEIFE

VOLKSWAGEN ET L'ID. R NE TRAÎNENT PLUS



VOLKSWAGEN MOTOR SPORT

Officiellement, ils visent le record électrique de la Nordschleife (20,832 km), détenu depuis le 12 mai 2017 par la NIO EP9 emmenée par Peter Dumbreck en 6'45"90. Mais à en croire les modifications apportées à l'ID. R depuis qu'elle a anéanti, en juin dernier, le record de Pikes Peak International Hill Climb, elle devrait le pulvériser. Pour aller taquiner le chronomètre, il a cependant fallu revoir quelque peu la « fusée » allemande. « Bien que d'une longueur quasi-identique (une vingtaine de kilomètres. Ndlr), la Nordschleife représente un défi complètement différent pour l'aérodynamique par rapport à la course de côte de Pikes Peak, explique François-Xavier Demaison, directeur technique de Volkswagen Motorsport. Aux États-Unis, tout reposait sur des appuis maximums, mais les vitesses étant considérablement plus élevées sur la Nordschleife, l'utilisation la plus efficace possible de la batterie y revêt une plus grande importance par rapport à sa configuration aérodynamique. » Sans compter que l'Eifel est situé à environ 600 mètres au-dessus du niveau de la mer, et que l'air y est donc bien plus dense qu'à Pikes Peak où la ligne d'arrivée est située à 4302 mètres d'altitude. Ainsi, lors des essais

menés la semaine passée sur le Paul-Ricard puis au Pôle mécanique Alès Cévennes, l'ID. R arborait une aérodynamique profondément remaniée.

Des essais en soufflerie ont été menés à bien, le plancher a été adapté avec notamment un nouveau spoiler, et surtout un aileron arrière totalement inédit, plus bas, formé de plusieurs éléments et muni d'un DRS (système de réduction de traînée) façon monoplace, ce qui permettra à Romain Dumas d'aborder les 73 virages collés au sol, tout en bénéficiant d'une traînée réduite en ligne droite. Si, en F1, cet élément est destiné à faciliter les manœuvres de dépassement, il servira surtout ici à économiser de l'énergie. « Entre le moment où l'aileron arrière est entièrement déployé et celui où il est à plat, la différence d'appui est de l'ordre de 20% », assure Hervé Dechpre, l'ingénieur responsable de l'aérodynamique de l'ID. R. Il sera particulièrement utile sur la « Döttinger Höhe », ligne droite de près de 3 km se trouvant à la fin de la boucle de la Nordschleife. Et le record absolu – 5'19"546 –, propriété depuis le 29 juin 2018 de la Porsche 919 Hybrid Evo pilotée par Timo Bernhard, Romain Dumas peut-il le faire tomber ? Cela paraît totalement présomp-

teux quand on sait que cette dernière avait pris 369 km/h dans « Döttinger Höhe » justement, alors que l'ID. R ne de-

vrait pas réussir à approcher les 300 km/h, limitée par la capacité de ses batteries.

Thibaut Villemant

QR? Romain Dumas
Pilote Volkswagen ID. R

« Nous avons bien progressé »



Quel a été le planning de la semaine passée avec l'ID. R ?

C'était la première fois que nous testions la voiture avec la nouvelle définition aérodynamique et le DRS. Raison pour laquelle nous avons d'abord roulé au Castellet, histoire de nous assurer que tout fonctionnait bien, ce qui fut le cas. Ce qui nous a bien servi, car nous avons pu voir comment la batterie réagissait à haute vitesse. Et après, nous sommes allés deux jours à Alès où nous avons bien amélioré encore la voiture sur tout ce qui est freinage, amortissement, etc.

Justement, parlez-nous un peu de ces changements !

La batterie et tous les systèmes sont similaires à ce que nous avions à Pikes Peak. Mais l'aéro a été totalement revue, notamment l'arrière. Nous avons aussi essayé les roues arrière flasquées pour mieux faire chauffer les freins. Nous avons envisagé cette solution à Pikes Peak, mais n'avions finalement pas voulu prendre le risque. **La différence est-elle flagrante en ligne droite ?** C'est mieux, c'est certain, mais après nous sommes limités en capacité de batterie.

Quel bilan tirez-vous de ces essais ?

Ça avance sacrément (rires) ! Plus sérieusement, ça s'est très bien passé et nous avons bien progressé. Maintenant, on n'a jamais assez d'essais. Mais la voiture fonctionne vraiment bien. Les pneus Bridgestone nous donnent également satisfaction et nous en aurons même de nouveaux sous peu.

Quelle est la suite du programme ?

Nous roulons ce jeudi (25 avril. Ndlr) au Nürburgring, puis nous y retournerons début mai.

Propos recueillis par T. Villemant

WORLD RX
Ekström déjà de retour !



AUDI SPORT

La retraite n'aura pas duré bien longtemps pour Mattias Ekström. Le champion du monde de rallycross 2016, qui avait semé le doute dans le paddock du Cap (Afrique du Sud) l'an dernier en annonçant sa mise au vert, fera son retour à Spa-Francorchamps les 11-12 mai. Le Suédois évoluera au sein de l'équipe JC Race Teknik, qui court en Euro RX avec les Audi S1 quattro ex-EKS, l'ancienne structure d'Ekström. « J'ai commencé à m'imaginer rouler sur l'Eau Rouge, à 200 km de chez moi, en suivant l'épreuve d'Abou Dhabi sur mon canapé, a souligné l'intéressé, détenteur de 10 victoires dans la discipline. J'ai demandé à Joel (Christoffersson, le propriétaire du JC Race Teknik. Ndlr) si ça l'intéressait que je reprenne la voiture avec laquelle j'ai coiffé la couronne. Ce sera une bonne chose d'y aller pour m'amuser, car on a beaucoup d'obligations quand on est présent à un niveau officiel. » Si le Scandinave de 40 ans ne pourra compter sur sa propre équipe pour viser les avant-postes, le retour en force des privés lui permet d'avoir les meilleurs espoirs. « Il ne fait aucun doute que je rêve de remporter la course, mais c'est différent d'être là en wildcard (invité. Ndlr), poursuit-il. Je compte partager mon expérience avec Joel, qui débute une nouvelle aventure, pour qu'il puisse tirer la quintessence de ses voitures. » Mattias Ekström a lancé un concours sur les réseaux sociaux, proposant aux fans de réaliser la livrée qu'il arborera en Belgique.

À noter que l'ancien patron-pilote sera accompagné pour l'occasion d'Enzo Ide, vu notamment en GT3. En tout, ils seront au total près d'une vingtaine à se mesurer au Raidillon le mois prochain. Hervé « Knapick » Lemmonier sera de la partie sur sa DS3 tandis que Grégoire Demoustier reprendra le volant de sa Peugeot 208 du Sébastien Loeb Racing, lui qui a disputé l'intégralité de la campagne 2018. Le Team Stard laissera Pal Try piloter sa seconde Ford Fiesta, tandis que le Finlandais Joni Wiman complètera l'effectif du team Grönholm RX sur une troisième Hyundai i20. J.-A. Dupuis

VOX POPULI

VOS COUPS DE GUEULE

VOS COUPS DE CŒUR

courrier@autoh.hommell.com

“ Il m'apparaît utile et nécessaire de préciser qu'Alfa Romeo n'est pas le constructeur, mais uniquement le sponsor titre F1 de Sauber. Bien qu'évoluant sous le nom d'Alfa Romeo Racing, la licence de la FIA est attribuée à Sauber Motorsport, et si Kimi Räikkönen devait remporter un Grand Prix cette année au volant de sa Sauber-Ferrari #7, c'est bien l'hymne national suisse qui serait diffusé après l'hymne finlandais !

Quinet

Hamilton est le plus grand pilote de l'histoire de la Formule 1 : plus que 16 victoires, 19 podiums, 8 Hat Tricks, 36 meilleurs tours et deux saisons avec plus de 13 victoires. Le chemin le plus long est fait. Il nous termine ça et ensuite une belle retraite bien méritée. LH44, c'est le Boss !

Kevin-Stanley Kichenama

Bravo à ASO et Monsieur David Castera ! Le Dakar en Arabie Saoudite et pour cinq ans. C'est bien l'un des seuls pays à éviter et à ne pas fréquenter ! Droits de l'homme bafoués, féministes torturées, opposants assassinés. Tout le reste n'est que façade. Thierry Sabine et Daniel Balavoine doivent se retourner dans leurs tombes. Je souhaite un boycott de cette épreuve galvaudée par le pognon.

Pierre Dusart

Très bonne nouvelle (l'arrivée de Vandoorne chez SMP Racing, voir page 20. Ndlr) ! Il va marcher dans les traces de Jacky Ickx ! Hâte de voir ce qu'il va faire dès Spa, et pourquoi pas la saison suivante. Wait and see !

Paul Bruyneel

Malheureusement ça (le fait que Button ait quitté SMP. Ndlr) illustre bien l'image du WEC en ce moment. À ce rythme, Le Mans va se faire doubler par Daytona et surtout Spa-Francorchamps pour le titre de course des 24 heures la plus prestigieuse au monde, sans parler du Nürburgring, même si, hélas, cette épreuve est très sous-cotée.

Aurélien Orea

La pire idée (le Dakar en Arabie Saoudite. Ndlr) dans l'histoire des mauvaises idées... ASO n'en sort pas grand. Il paye combien l'émir pour montrer seulement son bon côté ?

Jack Griffin

Je n'arrive pas à comprendre comment les départements marketing d'Audi et Mercedes acceptent que leurs autos soient autant bridées (en GT4. Ndlr) et qu'elles puissent être battues par des Alpine. En tous les cas, c'est un plaisir de voir une petite GT française gagner des courses. Malgré tout, cela ne me console pas du fait que Renault n'ait pas fait de l'Alpine A110-50 devenue ensuite RS01 une vraie Alpine, une vraie GT au niveau des Audi, Mercedes et autres Lamborghini. On aurait eu là la base d'une GT3 formidable et pourquoi pas ensuite une LM GTE, surtout quand on commence à percevoir que ces autos seront (pourraient être. Ndlr) engagées pour la gagne au Mans dans deux ans !

danmey

Eh bien, la C3 R5 n'est pas si mauvaise (référence à la victoire de Bonato au Lyon-Charbonnières, voir pages 56-58. Ndlr) que ça par rapport à l'ogre Polo qui devait tout dévorer dans le championnat ! C'est bon signe pour l'intérêt de celui-ci.

PTB79400

La saison Renault s'annonce très mal, car Hamilton estime que le moteur Honda est quasiment au niveau du moteur Mercedes. Et Honda annonce 20 chevaux supplémentaires dès le prochain Grand Prix ! Non seulement le moteur Renault n'a pas fait d'aussi gros progrès pendant l'intersaison que ses rivaux, mais il accuserait maintenant un vrai retard par rapport à Ferrari, Mercedes et Honda ! Quant au châssis, il ne semble pas spécialement équilibré pour le moment. C'est très certainement une histoire de culture d'entreprise, d'organisation « agile », d'exploitation des nouvelles idées et de rapidité de mise en exécution. C'est certainement moins une question d'argent, car l'argent n'est pas aussi important que l'organisation elle-même...

ROBCLA

Encore un signe de sa générosité (Loeb au Rallye Vosges Grand Est, voir page 18. Ndlr), c'est une super bonne nouvelle pour tous ses fans, nous serons heureux de t'applaudir au bord des spéciales en juin prochain. Un grand merci Seb !

CAS1310



avec Éric Hélyary

“ JE N’AI JAMAIS ÉTÉ UN KILLER COMME SCHUMACHER ”

Sur la route du circuit du Séquestre, à Albi, celui dont le nom reste associé à un fameux triplé Peugeot aux 24 Heures du Mans 1993 prend le temps de revenir sur une carrière riche en rebondissements.

Propos recueillis par Jean-Claude Romec - Photos Alexis Goure

C'EST VOTRE VOITURE DE TOUS LES JOURS ?

C'est la voiture familiale ! C'est une auto que j'avais en 2000, lorsque j'étais alors pilote Opel en DTM. J'ai toujours aimé ces « petites » voitures ; j'ai eu une Audi S3 et ce Porsche Boxster, que j'ai fini par revendre. L'année dernière, j'ai eu envie de retrouver la même, grise avec l'intérieur rouge. Je l'ai trouvée. Un cabriolet, à Toulouse, c'est sympa. Mes enfants roulent avec, ma femme aussi. C'est la voiture de mes belles années ; c'était la belle vie, je m'éclatais. C'est pour ça que j'ai eu envie de la retrouver.

ÇA FAIT COMBIEN DE TEMPS MAINTENANT QUE VOUS ÊTES INSTALLÉ À TOULOUSE ?

Six ans ! À l'origine, je suis Parisien. Enfin, Francilien. Je me suis associé avec quelqu'un dans une écurie spécialisée dans la préparation de voitures anciennes, mais l'affaire a capoté. Je suis resté en premier lieu pour le soleil. Niveau qualité de vie, j'aurais du mal à repartir.

VOUS ÊTES RESTÉ ET VOUS AVEZ PERSISTÉ DANS LE VHC...

Oui, mais différemment. Lors de cette première expérience, j'avais huit salariés et ça, je n'ai pas su faire. Maintenant, j'ai mon écurie : Hélyary Racing. Au Tour Auto 2019, j'ai 4 voitures : une De Tomaso Pantera, une Studebaker, une Corvette C3 et une BMW 3.0 CSL. Je suis seul et je fais appel à des free-lances pour ces occasions. Dans le team, j'ai aussi une R12 Gordini, la voiture avec laquelle courait mon père et qui a fait le Tour Auto il y a deux ans d'ailleurs. Mais ces quatre-là appartiennent à des clients auxquels je propose une prestation complète. Le soir, ils n'ont qu'à aller à l'hôtel, on s'occupe de tout : révision, entretien, etc. Le Tour Auto, c'est crevant, mais c'est une fierté d'y participer.

LE VHC SE PORTE-T-IL BIEN ?

Oui. En revanche, j'ai été un peu malheureux de voir ce qu'était devenu le

moderne au niveau national. Ça va un peu mieux depuis que SRO a repris le GT. Il y a quelques années, je m'étais rendu aux Coupes de Pâques à Nogaro. C'était d'une tristesse, alors qu'on a tous vécu des éditions avec des gradins pleins. Mais le GT4 a fait revivre le GT en France et le retour d'Alpine a ravivé de bons souvenirs et n'est pas pour rien dans ce regain d'intérêt général.

À PROPOS DE CIRCUIT, NOUS AVONS PRIS LA DIRECTION D'ALBI POUR NOUS RENDRE AU SÉQUESTRE...

Ce circuit représente beaucoup pour moi. J'y ai vu rouler mon père en Coupe R12 Gordini et c'est ici que j'ai disputé ma première course en monoplace, en Formule Ford. C'est un tracé qui compte dans l'histoire du sport automobile national, et c'est heureux que des gens comme Jean-Philippe Dayraut et Didier Sirgue se soient mobilisés pour le faire revivre, malgré l'opposition incompréhensible des riverains.

IL Y A UN AUTRE CIRCUIT AUQUEL VOTRE NOM EST LARGEMENT ASSOCIÉ, LE MANS, OÙ VOUS COMPTEZ QUATRE PODIUMS DONT UNE VICTOIRE ET DEUX 2^E PLACES EN 11 PARTICIPATIONS AUX 24 HEURES...

J'y ai vécu des courses extraordinaires et rencontré des personnes extraordinaires.

COMMENÇONS PAR VOTRE VICTOIRE, EN 1993, DÈS VOTRE PREMIÈRE PARTICIPATION SUR LA PEUGEOT 905 !

J'intègre la filière du Lion en 1992 parce que j'ai besoin de gagner ma vie après l'arrêt de ma carrière en monoplace. Peugeot avait lancé le Spider, une barquette construite par Martini et propulsée par le bloc de la 405 Mi16. Je suis engagé chez Danielsson en championnats de France et d'Europe, avec comme équipier mon « ennemi de toujours », Christophe Bouchut. On se tire une bourre terrible ; lui gagne en France, moi en Europe. À la fin de la saison 1992, Jean-Pierre Nicolas (alors directeur compétition clients de Peugeot. Ndlr) réus-



sit à nous imposer sur la 905 pour la dernière manche de la saison Endurance, à Magny-Cours. Il a harcelé le grand patron, arguant que c'était bien pour l'image de la marque et de ses formules de Promotion. C'était Noël, on se retrouvait au volant de cette voiture qui allait aussi vite que les F1 de l'époque ! En qualif, j'arrive à être devant Yannick Dalmas, et on termine la course 2^e. On a créé une petite sensation. Quelque temps après, Jean Todt (directeur de Peugeot Sport. Ndlr) nous reçoit, Bouchut et moi, dans son bureau avenue de la Grande Armée et nous demande : « Est-ce que vous voulez faire Le Mans ? » avant de nous dire : « C'est d'accord si vous arrivez à vous entendre pendant 24 heures ». Avec Christophe, on ne se parlait pas du tout. On s'est serré la main et promis de s'entendre... 24 heures.

C'EN ÉTAIT À CE POINT-LÀ...

Depuis le karting ! On était toute une bande : Aiello, mon ami de toujours, avec



qui je me suis « frité » en F3 puis en DTM en toute confiance mutuelle, Lagorce, Panis, Collard, Muller... Il n'y en a qu'un à qui personne ne parlait, c'était Bouchut. Il a été mon équipier en Formule Ford, puis au Mans. C'était très difficile d'être son équipier, même si c'est quelqu'un de super rapide, il faut le reconnaître.

POUR CES 24 HEURES 1993, ON VOUS MET AVEC GEOFF BRABHAM...

... qui arrive d'Australie et que personne ne connaît (à 40 ans, il comptait tout de même déjà deux participations avec Nissan. Ndlr). Il fait super bien son job. Il arrivait chez Peugeot sur la pointe des pieds et il écoutait. Et quand Jean Todt parlait, il valait mieux l'écouter: « Faut pas prendre trop de bordures, pas trop de surrégime, pas trop de risques... ». Nous l'avons fait peut-être davantage que les deux autres voitures, qui voulaient briller. On n'a pas toujours été les plus rapides, mais on a gagné.

ET C'EST LA VOITURE QU'ON N'ATTENDAIT PAS QUI A COIFFÉ CE BRILLANT TRIPLÉ...

Qu'on n'attendait pas... On ne l'a pas volé non plus! La pole de Philippe Alliot était inaccessible, il avait le moteur de la F1 et était clairement au-dessus. Mais en course, on a été là.

QUI A FAIT LE DERNIER RELAIS ?

Geoff. Comme c'était la voiture des « p'tits jeunes » qui allait l'emporter, il fallait au moins ce surplus de notoriété et donc que ce soit Brabham qui reçoive le drapeau à damier. Moi, j'ai fait le départ, c'était très bien.

COMMENT VIVEZ-VOUS LES DERNIÈRES MINUTES ?

Je n'ai eu qu'une frayeur lors de mon dernier relais: mon pit-stop s'éternise et là, je me dis qu'ils sont finalement en train de vouloir faire gagner une autre voiture avec des pilotes plus connus. Mais c'était juste un changement de pièces mineur, qui a pris 3'. Quand j'ai repris

la piste, Jean Todt figeait les positions. Il peut toujours se passer quelque chose, mais c'était notre week-end. Comme celui d'Olivier Panis à Monaco en 1996.

JEAN TODT PART ALORS CHEZ FERRARI, PEUGEOT ARRÊTE L'ENDURANCE. VOUS ENTAMEZ UNE CARRIÈRE EN TOURISME ENTRECOUPÉE DE PARTICIPATIONS AUX 24 HEURES, OÙ L'ON VOUS RETROUVE UN AN APRÈS SUR UNE BUGATTI EB110 ENGAGÉE PAR MICHEL HOMMELL...

Une voiture géniale: quatre roues motrices, quatre turbos... Ça marchait pas mal, on avait fait 10^e en qualification avec Jean-Christophe Boullion et Alain Cudini. Le team manager était José Rosinski, un souvenir très sympa.

EN 1995, VOUS CROISEZ LA ROUTE DE MARIO ANDRETTI CHEZ YVES COURAGE...

L'une des personnes qui m'a le plus marqué, avec Jean Todt, qui est pour moi le patron idéal. Il est tellement pointilleux et respecté que ça ne peut que marcher. ▶

Je pense aussi à Henri Pescarolo et André de Cortanze, ingénieur de génie avec la 905, la Toyota, la Pesca... La 2^e place de 1995 avec Mario, c'est l'un de nos pires souvenirs. On termine dans le même tour que la McLaren de Yannick Dalmas après 18-19 heures de pluie. On perd non pas à cause des 45' passées au stand en raison d'une sortie de route, mais parce que le team s'aperçoit qu'il n'y a pas les bons sponsors sur le capot arrière, qui a dû être changé. On s'arrête pour y remédier, ça prend 5' et c'est ce qui nous manque à l'arrivée. Avec Mario, nous étions dégoûtés. Il a été champion du monde de F1, vainqueur d'Indy 500, Le Mans aurait été la cerise sur le gâteau. Et pour Yves Courage, quelle consécration cela aurait été... Ce fut un gros échec, mais peut-être pas le plus gros. Celui de 2005 sur la Pescarolo est plus lourd encore. Avec Loeb et Ayari, on devait gagner, Claude Galopin et André de Cortanze avaient conçu une voiture ayant un an d'avance sur les

certain Sébastien Loeb ce qu'il fallait faire. Il a débarqué au Mans sans avoir jamais fait une course avec d'autres voitures autour et il ne connaissait ni les freins carbone ni l'appui aéro. On a beaucoup discuté et on a fini par devenir copains. Plus tard, il m'a emmené en passager en Finlande et j'ai compris ce qu'était un pilote de rallye. C'est un vrai bon gars, l'antithèse des stars.

ON TOURNE «AUTOUR DU MANS» DEPUIS TOUT À L'HEURE, PARCE QUE C'EST LÀ QUE SE SONT ÉCRITES VOS GRANDES HEURES DE PILOTE. MAIS AU DÉPART, COMME TOUT PILOTE, VOUS RÊVIEZ DE F1...

Au début, je n'étais pas un fou des 24 Heures. Mais j'ai découvert cette course très jeune et je l'ai gagnée tout de suite, à 27 ans. J'en suis tombé amoureux. J'y retourne tous les ans puisque je commente maintenant pour Eurosport. C'est la plus belle course au monde. Mais bien sûr, j'ai commencé par la monoplace.

« ON AURAIT DÛ GAGNER SI FACILEMENT (LE MANS 2005)... CELA AURAIT CHANGÉ LA VIE D'HENRI (PESCAROLO). JE LE REGRETTE, CAR C'EST UN GRAND BONHOMME AU CŒUR ÉNORME »

règlements. On tournait 3" plus vite que les Audi. J'avais dit à Seb et Soheil que si on faisait zéro erreur, c'était pour nous. Malheureusement, Soheil – que j'adore par ailleurs – a «pété les plombs» cette année-là. Il a commencé par rouler sur un commissaire sur la pré-grille, puis il s'est accroché avec Patrick Bourdais, et il a fini par détruire un triangle de suspension en tapant le rail à la première chicane. On aurait dû gagner si facilement... Cela aurait changé la vie d'Henri. Je le regrette, car c'est un grand bonhomme au cœur énorme. Il a toujours été là pour moi, et pour tous ses pilotes d'ailleurs. Il n'est pas toujours très rigolo, mais il a le cœur sur la main. Son équipe, c'était un commando. Tous les gens venus dans son atelier se sont demandés comment il avait pu réussir à se battre contre des usines dans ces conditions.

UN AN PLUS TARD, AVEC LOEB ET FRANCK MONTAGNY, VOUS FAITES ENCORE 2^E...

Oui, mais là on ne pouvait pas gagner. Il aurait fallu qu'Audi, qui avait changé son prototype (la R10 avait succédé à la R8. Ndlr), ait un problème. On termine à la meilleure position possible.

LOEB, VOUS LE CONNAISSIEZ OU VOUS L'AVEZ RENCONTRÉ CHEZ PESCAROLO ?

Je ne le connaissais pas du tout ! Comme j'étais le plus âgé, j'étais le capitaine de l'équipage et chargé d'expliquer à un

COMMENT Y ÊTES VOUS VENU ?

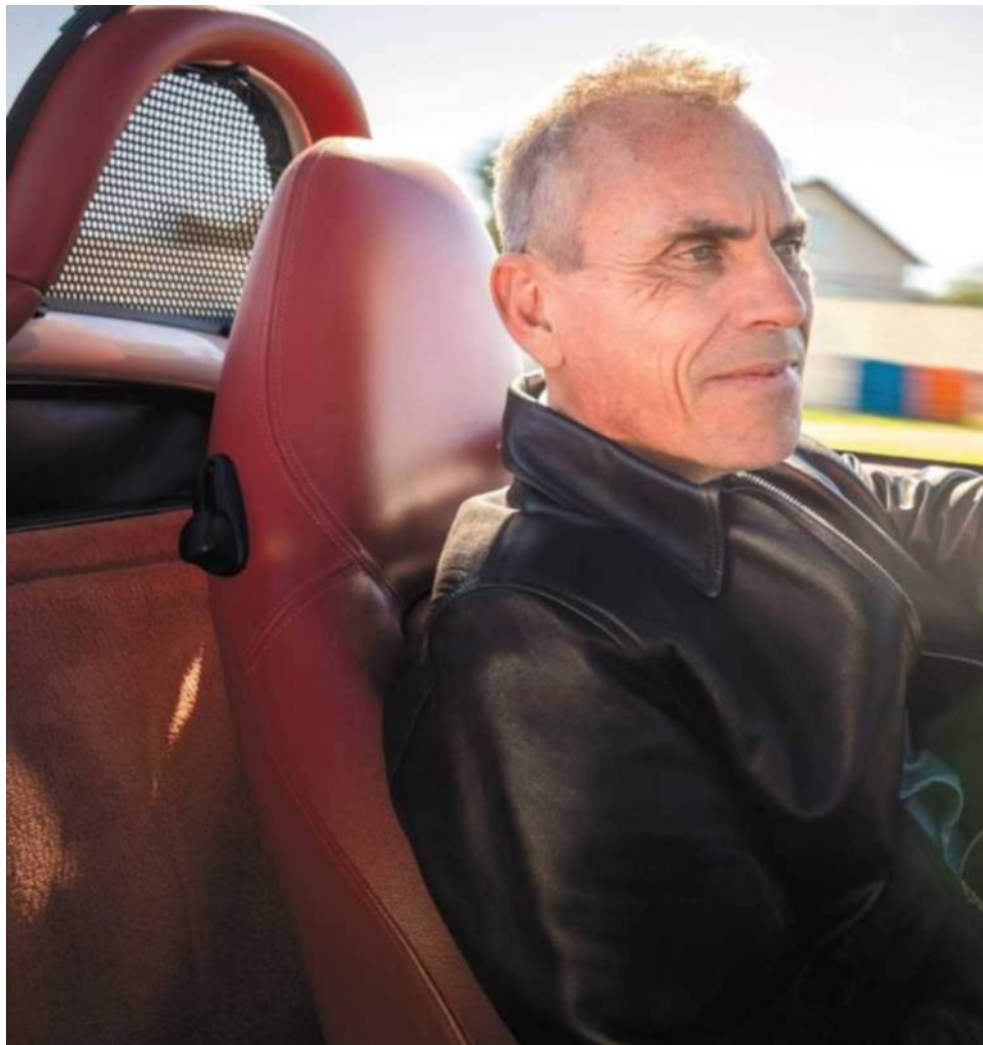
Je n'ai aucun mérite : toute la famille Hélyar a évolué dans le monde de l'automobile. Mon arrière-grand-père était chauffeur du président René Coty, mon grand-père était essayeur chez Citroën et mon père mécanicien chez Renault, tout en participant aux Coupes R8 et R12 Gordini. Ce fut une passion dès le début. Aujourd'hui, ce qui me manque terriblement, c'est de ne plus piloter au plus haut niveau.

ON VOIT BIEN DES "QUINQUAS" ALLER TRÈS VITE...

Il y a ces histoires de catégories qui faussent beaucoup de choses. Il y a deux ans, j'étais encore classé Platinum à cause de ma victoire au Mans en 1993. Pour composer un équipage GT, c'est un handicap. Aujourd'hui, je suis encore Gold. Ce sport devenu Pro-Am m'interdit presque de piloter. Il faudrait même que j'amène un budget. D'un autre côté, heureusement que ce système existe, sinon je crains qu'il n'y ait plus de course au plus haut niveau dans l'Hexagone.

QU'EST-CE QUI N'A PAS MARCHÉ EN MONOPLACE ? VOUS AVIEZ UNE BONNE TRAJECTOIRE, AVEC UN TITRE F. FORD FRANCE, UN TITRE F3 FRANCE, PUIS LA F3000...

Pour gagner ce volant en F3000, j'ai été confronté à plusieurs pilotes au Castellet.



J'en suis sorti le plus rapide, mais il me fallait encore amener un budget. Avec JVC en sponsor titre, j'accède à la F3000 chez First Racing, une des meilleures écuries. Et puis l'écurie disparaît au bout de deux courses avec ma voiture, mon casque, ma combi, mon argent... Je me retrouve sans rien et je finis chez Peugeot en Spider. Et puis, à cette époque, l'apparition de la loi Évin a fait beaucoup de mal à toute une génération de jeunes pilotes.

QUAND VOUS RÉALISEZ QUE LA F1 NE SERA PAS POSSIBLE, COMMENT RÉAGISSEZ-VOUS ?

Lorsque j'intègre – par la petite porte – la filière Peugeot, je suis heureux, car je suis avec un constructeur. Il aurait même peut-être pu m'emmener en F1 puisqu'il y est allé après l'Endurance. Mais la F1, il faut être au bon endroit au bon moment. Je n'ai pas eu cette chance. Panis, qui ne roulait pas plus vite que moi, a fait la carrière que l'on connaît. S'il n'avait pas eu son accident (en 1997. Ndlr), il aurait même pu être champion du monde. Je n'avais pas le niveau d'un Schumacher ou d'un Vettel, mais je pense que j'aurais pu être titré comme Damon Hill l'a été.

VOUS NE VOULEZ PAS DIRE « SUR UN MALENTENDU », QUAND MÊME ?

Non ! Mais je roulais vite. Je n'ai jamais été un killer comme Schumacher. À mes débuts, même quand j'ai été champion de France F3, j'étais fébrile sous la pression. Par la suite, les challenges me poussaient à me surpasser. Je n'étais pas une star, mais j'aurais pu faire une carrière en F1. Cela dit, je ne regrette rien. J'ai plein de copains du karting qui n'ont même pas fait une course. J'en ai fait plus de 70 : Le Mans, du Supertourisme, le Dakar, l'Andros... La F1 aurait été formidable, mais ça ne s'est pas présenté, voilà tout.

VOTRE CARRIÈRE EN TOURISME AURA ÉTÉ ÉCLECTIQUE...

Ces années-là resteront superbes. Je repense notamment au DTM qui, dans les années 2000, avait des budgets illimités et des voitures qui étaient des F1 carrossées : coque et freins carbone, V8... En Allemagne, je roulais pratiquement tous les jours en tests, c'était du très haut niveau et devant 200 000 spectateurs. On était bien payé en plus ! Ça me refait penser à Ludovic Lacroix (actuel directeur performance du DJR Team Penske en Supercars. Ndlr), qui fut mon premier ingénieur en Tourisme, quand je roulais chez Snobeck avec Alain Cudini. Je pense que c'est l'un des seuls ingénieurs qui maîtrise à 100% l'ingénierie d'une voiture.

AU PASSAGE, VOUS GAGNEZ LES 24 HEURES DE SPA EN 1997 AVEC BMW...

Oui. Paradoxalement, ça me rappelle encore un truc où je n'ai pas eu trop de bol. BMW, c'était l'écurie où tout le monde voulait aller. J'y étais entré par l'intermédiaire de McLaren puisqu'à l'époque, BMW faisait les moteurs de sa GT. Cette année 1997, je fais 3^e des 24 Heures du Mans sur la F1 GTR (avec Kox et Ravaglia. Ndlr) et je gagne à Spa (sur 320i avec Marc Duez et De Radigues. Ndlr). Tout le monde me dit alors : « Tu es dans la famille pour 20 ans, tu n'as plus à t'inquiéter ». Sur ce, changement de direction chez BMW. Je me rends à Munich pour négocier une augmentation de salaire et je tombe sur un petit gars que je ne connais pas... et qui ne me connaît pas, et m'annonce qu'il n'a rien pour moi ! Je ne le croyais pas... Heureusement, j'ai rebondi avec Snobeck chez Opel. Ah, dans le genre « coup d'arrêt », j'en ai un autre : chez Peugeot, lors de leur retour en Endurance avec la 908. J'étais sous contrat avec eux quand la décision de revenir au Mans est prise. Un an avant, Jean-Pierre Nicolas me prévient de ne surtout rien dire. Pendant un an, je me tais, je travaille avec les ingénieurs. Je fais Le Mans chez Pesca, on fait 2^e, je suis en pleine confiance. Et là, ils nomment Serge Saulnier à la direction sportive. À peine nommé, il m'appelle et me dit : « Éric, on n'aura rien pour toi ». C'était la deuxième fois où j'étais sûr d'être tranquille et que je me suis fait dégager pour une question de copinage.

QU'EST-CE QUI SE PASSE À CE MOMENT-LÀ ?

Eh bien, j'appelle Jean Todt. On dira ce qu'on voudra de lui, mais il n'oublie pas les gens. On n'était pas intimes, on ne s'était pas parlé depuis 20 ans, mais je lui raconte ce qu'il vient de se passer. Il était très haut placé chez Ferrari et il m'a trouvé un volant chez Risi Competizione en ALMS. Je passe un an merveilleux là-bas, j'ai habité à Miami, New York, et je pilotais une 430.

ET AUJOURD'HUI ?

Je suis bien occupé entre toutes mes activités : le Hélary Racing dont on a déjà parlé, mon job de consultant chez Eurosport et, depuis trois saisons maintenant, je travaille avec SRO en qualité de « driver adviser », grand marshal du Sprint et de l'Endurance. C'est moi qui donne le départ, puis je fonce en direction de course. En cas d'accrochage, on visionne les caméras et, éventuellement, on sanctionne. C'est une responsabilité. ■

Un grand merci à Gregor Raymondis, directeur général du circuit d'Albi, et à son équipe, pour leur accueil chaleureux.



AYRTON EST TOUJOURS AUSSI PRÉSENT

Légende du karting mondial, **Angelo Parrilla** a supervisé les débuts européens du Brésilien et accompagné ses premiers succès sur la scène internationale. De ces cinq saisons séminales naquit une amitié que ni le temps ni l'absence n'ont altéré. Rencontre avec le patron, le guide, l'ami du champion disparu il y a 25 ans. Jean-Michel Desnoues - Photos Jean-François Galeron

Il est partout. Portraits, photos d'actions en piste, affiches, coupes, moteurs. Accroché sur les murs, posé sur les étagères, installé sur un établi... Ayrton Senna habite intégralement le jardin secret d'Angelo Parrilla. Ce qui fut un temps un atelier de la DAP, sous la maison familiale, est aujourd'hui un capharnaüm où se côtoient des Moto Parilla de compétition, des moteurs de karting de toutes les époques et de tous les coins du monde, des tonnes d'archives parfaitement classées et répertoriées retraçant l'histoire de la firme de motocyclettes fondée par son père Giovanni en 1946 et qui ferma ses portes à la fin des années 1960. Il y a aussi tous les documents relatifs à «Di Angelo Parrilla», la firme plus connue sous le nom de DAP et qui fut l'un des fleurons du karting mondial pendant plus de quarante ans. DAP, c'est l'œuvre d'Angelo et de son frère Achille qui reprirent le flambeau du père en 1970 en fondant une société spécialisée dans la production de moteurs et de châssis de karting. «Beaucoup de choses vont partir à une vingtaine de kilomètres d'ici, à Bessana Bottarone (Italie), où nous venons d'ouvrir une toute nouvelle usine, nous explique le maître des lieux. DAP, c'est fini. Il était temps que mes fils Stefano et Carlo volent de leurs propres ailes. Ils viennent de lancer la marque SCS qui, par contre, ne produit que des châssis. Moi, je file un coup de main en qualité de directeur com-



mercial. Je voyage beaucoup ces temps-ci pour faire la promotion de la marque. Nous ne sommes pas encore implantés en France, mais nous y travaillons». À 75 ans, l'homme est plus actif que jamais, et toujours aussi passionné. Il ne vit pas dans ses souvenirs, il vit avec ses souvenirs. S'il évoque le présent, c'est pour mieux parler du passé. Un passé loin d'être figé. «Vous voyez ces deux moteurs?, s'interrompt-il. Ayrton les a utilisés!» Voilà, le nom magique est prononcé. Maintenant, tout s'éveille autour de nous. Les photos s'animent, les moteurs entament leur valse à deux temps, les souvenirs revivent. Angelo attrape un trophée, décroche un cadre où apparaît la couverture d'un cahier spécial AUTOhebdO consacré au karting et s'attarde sur cette photo du championnat du monde 1978 au Mans. Dans les roues de l'Américain Lake Speed, on reconnaît le cuir noir et le casque jaune de celui qui se faisait encore appeler Da Silva, du nom de sa mère.

Ayrton avait 17 ans, c'était sa toute première fois en Europe. «Mon père, Giovanni Parrilla, avait un très bon ami parti vivre au Brésil dans l'espoir d'une nouvelle vie, nous explique Angelo. Il s'appelait Mario Mela et produisait des chaises et des tables à São Paulo. Il avait deux fils qui couraient en karting. En juillet, Mario m'appelle et me dit: "Angelo, il y a ce gars qui voudrait disputer le prochain championnat du monde avec vous. Je lui dis quoi?" Je lui réponds: "C'est quoi son niveau?" "C'est une balle, m'annonce-t-il. Une vraie balle!" Je fais une proposition de prix et Mario revient rapidement vers moi pour me dire que le gars est OK. "Il va venir", me dit-il. Nous avions déjà Terry Fullerton et nous avons commencé à préparer le matériel. Ayrton Senna Da Silva, c'était son nom, est arrivé une dizaine de jours avant l'épreuve qui se disputait au Mans, à la mi-septembre. Nous sommes directement partis à Parma-Pancrazio, car chaque pilote avait 25 moteurs à roder. Il ne nous a pas laissé le temps de nous interroger sur la signification exacte du mot "balle", car il a aussitôt tombé le record de la piste qu'avait établi Fullerton.»

RÉVÉLATION

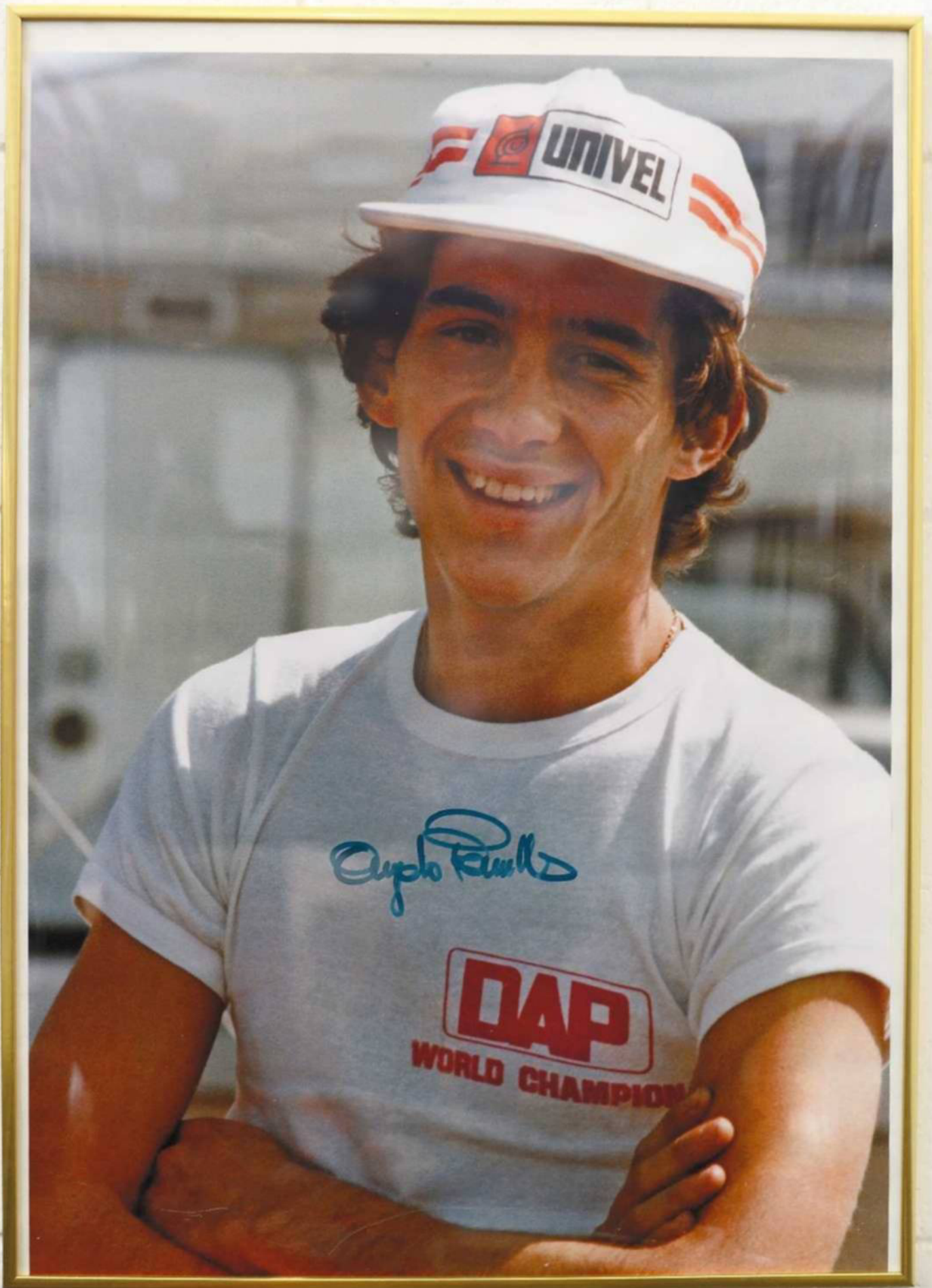
Dans les yeux de Parrilla, on peut encore voir la stupéfaction alors ressentie et, aussi, une petite lueur de malice. L'Irlandais n'était pas le plus humble des pilotes et le voir quelque peu déstabilisé par ce jeunot venu de nulle part n'avait pas manqué de faire sourire le patron. «Première fois avec un ensemble châssis/moteur DAP, première fois avec des pneus Bridgestone, première fois sur la piste de Parme, première fois à côté d'un pilote du calibre de Fullerton... On a tout de suite compris qu'il n'était pas comme les autres, poursuit l'Italien. Nous sommes partis au Mans. Ayrton devait passer par les qualifications, car, à cette période, chaque pays devait désigner trois représentants officiels qui accédaient directement aux phases finales. Les autres devaient passer par des manches qualificatives. Il a remporté la première le vendredi. Le lendemain, il a terminé 2^e dans la deuxième, 1^{er} dans la troisième et abandonné dans la quatrième par la faute d'une chaîne cassée. Pour la première finale, il s'est élancé 8^e avec des pneus standards alors que la grande majorité de la grille avait des spéciaux. Nous avions acheté un set de spéciaux à Birel, mais nous le gardions pour la 2^e finale. Ayrton terminait 6^e malgré tout. Pour la seconde finale, avec les pneus spéciaux, il se hissait tout de ▶

C'était la DAP

En 1946, Giovanni Parrilla fondait Moto Parilla, société spécialisée dans le design et la manufacture de motocyclettes. En 1959, le même Giovanni, en collaboration avec Cesare Bossaglia, un ingénieur en mécanique, produisait le premier moteur à valve rotative développé pour le karting. En 1962, la société Saetta, spécialisée dans la production de moteurs de karting, était créée avec Giovanni Parrilla comme directeur

général. Jusqu'en 1968, la firme allait se forger un impressionnant palmarès avec des moteurs baptisés «Parilla» alors que ses résultats commerciaux dépassaient les espérances. Témoin de cette réussite et ancien salarié de Moto Parilla, Bruno Grana, qui avait créé sa propre société, appelée Komet, se portait acquéreur de la marque de moteur Parilla quand Giovanni fermait boutique à la fin des années 1960. De la fusion

de Komet et Parilla naissait la IAME qui allait bientôt dominer le karting mondial et faire de son patron l'un des personnages les plus emblématiques de la discipline. Pour autant, la famille Parrilla n'en avait pas fini avec le karting puisque Angelo et Achille, fils de Giovanni, fondaient DAP (Di Angelo Parrilla) en 1970 pour produire des moteurs de kart, et bientôt des châssis. L'histoire était en marche... J.-M.D.



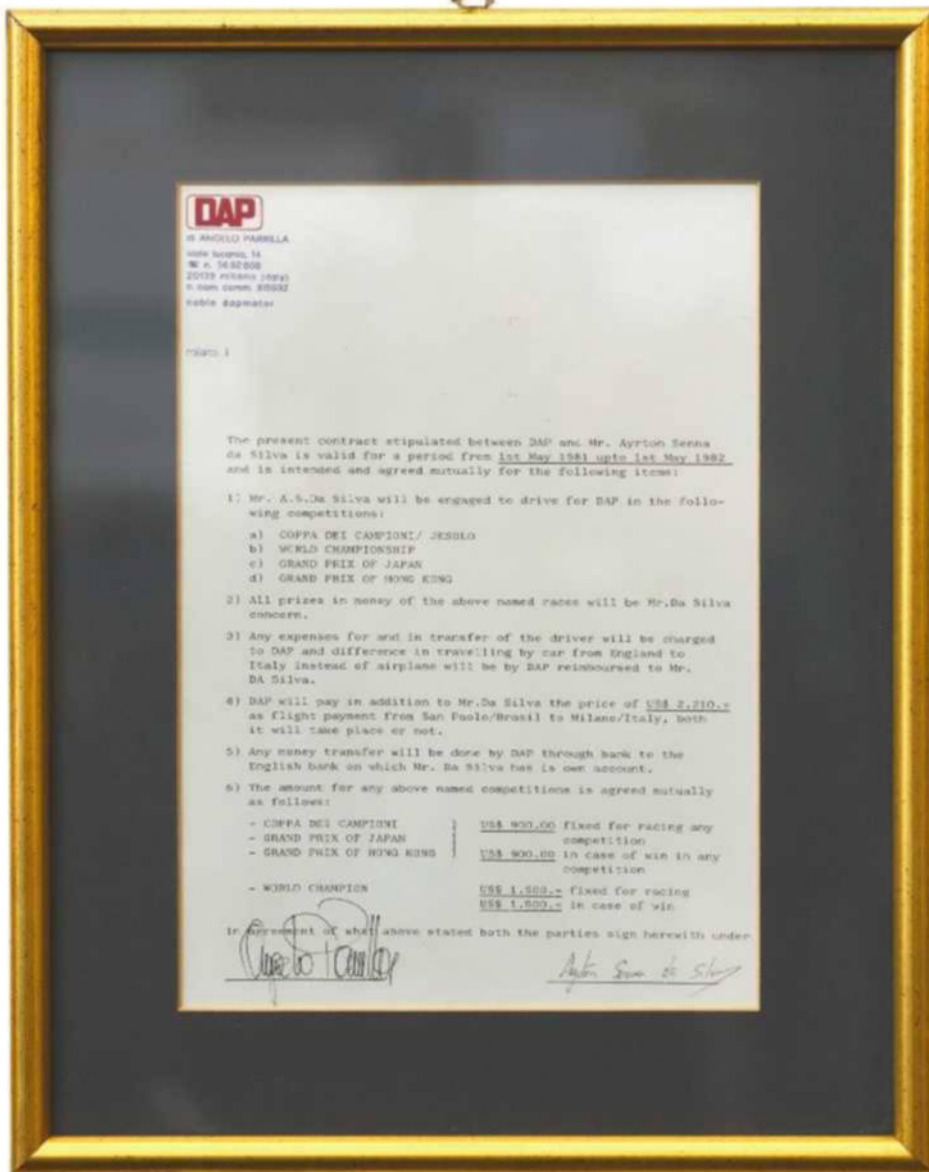
AYRTON SENNA 25^E ANNIVERSAIRE DE SA DISPARITION

suite à la 2^e place. Au cumul, c'est à la 6^e place qu'il a achevé son Mondial. Après Le Mans, il est parti disputer une course au Japon. Là encore, il n'avait pas les bons pneus et n'a terminé que 4^e. À son retour, on s'est assis, mon frère Achille, Ayrton et moi. Il a été alors décidé qu'il serait exclusif DAP. Il est reparti au Brésil avec deux châssis et deux moteurs pour disputer le championnat du Brésil. »

Quand Senna revient en Europe quelques mois plus tard, en 1979, c'est pour s'installer chez son patron. « Il avait tout juste 17 ans quand il était arrivé pour le championnat du monde au Mans. Mario Mela m'avait mis en garde qu'il était très dur avec la nourriture, qu'il ne mangeait pas n'importe quoi. Je l'avais emmené dans un bon restaurant près de l'atelier et je lui avais demandé ce qu'il voulait manger. "Spaghettis amatriciana", m'avait-il dit sans regarder la carte. OK, et après? "Bistecca alla fiorentina". Une fois le beefsteak englouti,

Partout sur les murs, des souvenirs des exploits du pilote brésilien.

Ci-dessous, l'un des derniers contrats unissant Senna et la DAP.



SENNA EN KARTING

- 1973 Première victoire (Interlagos/1^{er} juillet)
- 1974 Champion de l'État de São Paulo (Junior)
- 1975 Vice-champion du Brésil (Junior), champion de l'État de São Paulo (Junior)
- 1976 3^e championnat du Brésil (Junior), champion de l'État de São Paulo (Junior)
- 1977 Champion d'Amérique du Sud (Inter), vice-champion du Brésil (Inter), vice-champion de l'État de São Paulo (Inter)
- 1978 6^e du championnat du monde CIK-FIA au Mans (France), 4^e GP du Japon (Sugo), champion du Brésil (Inter), vice-champion de l'État de São Paulo (Inter)
- 1979 Vice-champion du monde CIK-FIA à Estoril (Portugal), vice-champion d'Amérique du Sud (Inter), champion de Saint-Marin (Inter), champion du Brésil (Inter), Grand Prix de Suisse (2^e), Grand Prix d'Italie (2^e), Coupe des Champions à Jesolo (10^e)
- 1980 Vice-champion du monde CIK-FIA à Nivelles (Belgique), champion d'Amérique du Sud (Inter), champion du Brésil (Inter)
- 1981 4^e du chpt du monde CIK-FIA à Parme (Italie), Grand Prix de Suisse (1^{er})
- 1982 Champion de l'État de Porto Alegre, 14^e championnat du monde CIK-FIA à Kalmar (Suède)
- 1993 Master de Paris-Bercy organisés par Philippe Streiff. En tête devant Prost avant de connaître un problème mécanique

je lui avais encore demandé s'il voulait autre chose. Un dessert? Un café? Il m'avait regardé et répondu: "Spaghettis!". J'avais aussitôt appelé Mela pour lui dire que son gars allait me coûter plus cher en bouffe qu'en moteurs. Quelques mois plus tard, il avait toujours le même coup de fourchette et était toujours aussi peu bavard. En fait, il ne parlait que portugais. Il bredouillait quelques mots d'anglais, c'est tout. C'est à la maison qu'il a appris l'italien, et sur les pistes qu'il a perfectionné son anglais. C'était un garçon très concentré. Tous les jours de la semaine, il arrivait à l'atelier à 8 heures. Il allait manger à 12 heures. Il revenait avec les mécanos vers 13h30 et restait jusqu'à 19 heures. Durant cette période, je ne crois pas qu'il soit allé une seule fois à Milan! ».

SAUDADE À ESTORIL

En cette saison 1979, le championnat du monde se déroule au Portugal, à Estoril.

Une «saudade» qui hante encore les nuits de M. Parrilla. «Quarante ans après, c'est toujours le mot "absurde" qui me vient à la bouche quand je repense à ce championnat perdu, souffle-t-il. Il se jouait sur trois finales. La première avait été remportée par Peter de Bruijn qui avait aussi mené la deuxième, mais avait été trahi par sa chaîne. La troisième, c'est Ayrton qui l'avait emportée. J'ai beaucoup de souvenirs avec Ayrton, mais, de tous, celui-ci est certainement le plus poignant. Il pensait avoir gagné. Les 20000 spectateurs aussi qui scandaient son nom. Il avait terminé 5^e à la première finale, mais avait remporté la 2^e et la 3^e finale. Il avait le poing levé en bouclant le tour d'honneur. Il se croyait champion du monde. Seulement, cette année-là, la Commission Internationale de Karting avait changé les règles et, en cas d'égalité de points au terme des trois finales, c'était le meilleur classé en qualifications qui

était titré. Cette règle n'a été appliquée qu'une année. C'est Peter Koene qui utilisait aussi un ensemble châssis/moteur DAP qui a été sacré, pas Ayrton. Alors qu'il était encore en piste, avec mon frère Achille, nous avons compté et recompté les points avant de nous rendre à l'évidence. Nous avons décidé à pile ou face qui de nous deux irait lui annoncer. J'ai eu de la chance, c'est Achille qui s'en est chargé. Ayrton est revenu au stand, il m'a embrassé, il a embrassé tous les mécaniciens et il a fondu en larmes. Il ne pouvait pas s'arrêter. Il ne cessait de répéter: "Mais pourquoi? Pourquoi?" Il avait été le meilleur. Il aurait dû être champion du monde, mais ces choses arrivent. Je n'avais jamais vu quelqu'un pleurer à ce point, et je n'ai jamais vu quelqu'un pleurer autant depuis. Il a beaucoup gagné cette année-là, en Amérique du Sud, au Grand Prix de Saint-Marin, en Suisse, à Parme, etc. Mais rien qui puisse



AYRTON SENNA 25^E ANNIVERSAIRE DE SA DISPARITION

effacer cette défaite. Ayrton était au sommet de son art, et je n'aurais pas la prétention de dire qu'il a progressé grâce à DAP, car il avait déjà tout à notre première rencontre. Ce qui lui manquait, c'était plus l'expérience des pistes européennes, des pilotes européens. De ce côté, il a été à bonne école avec Fullerton qui avait la main en qualifications. Par contre, en course, les dépassements de Senna étaient incroyables. Et que dire de la pluie ! La première fois que nous avons affronté des conditions de piste vraiment détrempées, nous ne savions pas trop comment il allait se débrouiller. Fullerton, comme tout bon Britannique, était excellent dès que c'était mouillé. J'ai demandé à Ayrton comment il était sous la pluie et il m'a répondu qu'il était "OK". Aux essais libres, Achille prenait les temps de Senna et moi de Fullerton. Il m'annonce 58"20. Je lui réponds : "Pas possible, Terry est en 59"00". Au tour suivant : 57"8 Senna, 58"0 Fullerton. Je me souviens avoir arraché le chrono des mains d'Achille pour en avoir le cœur net. Ayrton était le plus rapide en piste. À cette période, il n'y en avait qu'un à ma connaissance qui pouvait rivaliser avec lui dans ces conditions : Stefano Modena. »

REGRETS ÉTERNELS

Senna allait encore disputer trois championnats du monde avec la DAP. « À Nivelles (Belgique) en 1980, Fullerton et Senna ont dominé toutes les manches qualificatives, peste Parrilla. Une vraie promenade de santé. Nous étions les plus forts sur la piste, pas de doute ! La première finale a confirmé notre supériorité : Fullerton a dominé la course devant Peter de Bruyn. À l'inverse, Senna s'est littéralement fait mettre dehors par Marcel Gysin. Après cela, Ayrton a dû travailler dur pour récupérer et a réussi à atteindre les 7^e et 8^e places. La deuxième finale s'est avérée être une copie conforme de la première, avec Fullerton seul devant. Il roulait à sa main, mais une bougie défectueuse est venue tout gâcher. Nous avons quand même gagné, avec Senna devant de Bruyn. Malgré les contretemps et les rebondissements inattendus, nous étions de loin les meilleurs candidats pour la victoire au championnat. Fullerton avait besoin de se classer 3^e. Tassé, il est reparti dernier pour finir 4^e. Devant, Ayrton semblait bien parti, mais un morceau de la guillotine du carburateur s'est cassé. Il ne s'ouvrait plus qu'à 80%. Il a été doublé par De Bruyn. »

La Fédération Internationale avait déjà annoncé l'introduction de moteurs 135 cm³ à partir de 1981. Un virage que la DAP, faute de moyens, ne fut pas en mesure de bien négocier. À Parme, bien que sachant son moteur limité en puissance, Senna reste fidèle à DAP. Il prend la 4^e place. À Kalmar (Suède) l'année suivante, alors que sa carrière en monoplace est déjà lancée, il tient à être présent, mais ne se classe que 14^e. Cette fois, il est temps de dire adieu au monde du karting. An-

Au GP de Suisse 1979, Senna (n°1) précède ici Terry Fullerton (casque bulle) et Cathy Muller (n°68).



L. FROISSART

gelo lui offre un de ses karts de la saison 1980 qu'Ayrton amène au Brésil. Quelques années plus tard, l'ensemble châssis-moteur revient en Europe quand le Brésilien s'installera à Monaco. « Ce kart, il n'est pas loin, nous glisse M. Parrilla. Il est même à quelques kilomètres seulement de Zibido San Giacomo (sud de Milan) où nous nous trouvons. » Un coup de fil à l'heureux propriétaire, et nous voilà partis à Buccinasco, dans les locaux de la société de cosmétiques LR Wonder. Nous y attend Lorenzo Riva. Passionné d'automobile et de F1, l'homme possède une collection hétéroclite allant d'une monoqueue Ferrari signée par Michael Schumacher à une combinaison de Lewis Hamilton en passant par ce DAP ex-Senna de 1980. « Je m'en suis porté acquéreur en 2017, nous explique-t-il. Il avait été offert par Ayrton au fils de sa concierge à Monaco. Regardez sur le plancher, près de la pédale des gaz, vous pouvez lire la dédicace et voir sa signature. » Reconditionné chez DAP, il possède son pedigree et ses numéros d'authentification. Voir Angelo Parrilla, ému, se pencher sur le moteur, caresser le volant, restera à jamais une vision hors du temps. Il est rare de toucher du doigt la passion automobile et, en ce jour, en cet instant, il me semble que cet honneur m'ait été permis.

Après une telle émotion, quelques pâtes arrabiatta arrosées d'un bon verre de chianti ne furent pas de trop pour reprendre le court de notre conversation arrêtée au soir du championnat du monde 1982 à Kalmar. Qui marqua la fin d'une époque, mais pas d'une amitié. « Nous sommes restés très liés, sourit notre hôte. Avant chaque Grand Prix de Monaco et d'Italie, il passait manger les pâtes à la maison. Vous savez, je suis un né un 20 mars (1944. Ndlr) et Ayrton un 21 mars (1960. Ndlr), et il n'a jamais oublié un anniversaire. J'avais toujours un petit mot, un petit message. Idem, pour Noël. Il n'a jamais manqué un seul rendez-vous. Nous étions sa famille européenne. La F1 ne l'a jamais changé, il est resté exactement le même. Avec nous, il est resté le même. »

IMOLA 1994

Désormais, c'est via la télévision qu'Angelo vibre aux exploits de celui qu'il considère comme l'un de ses fils. Quand il n'est pas sur les pistes, il ne manque aucun Grand Prix et se délecte de la rivalité qui oppose Ayrton à Prost. « De bien des points de vue, elle me rappelait celle avec Fullerton, parvient-il à sourire. Évidemment, j'étais partial. Je prenais toujours fait et cause pour Ayrton. Je ne trouvais pas



TERRY FULLERTON Équipier de Senna chez DAP

« À mes côtés, il a appris l'exigence »

« Cela remonte aux années 1978-1980. Je suis venu en Europe pour la première fois pour courir en dehors du Brésil, en tant qu'équipier de Fullerton. Il était expérimenté, et j'ai pris beaucoup de plaisir à piloter avec lui, car il était rapide, il était solide, il était pour moi un pilote très complet. C'était du pilotage, de la course. Il n'y avait pas de politique. L'argent n'était pas présent non plus. C'était la vraie course et j'en garde un très bon souvenir. » Aujourd'hui fameuses, ces paroles prononcées par Ayrton Senna dans le cadre du Grand Prix d'Australie 1993 eurent évidemment une résonance toute particulière quelques mois plus tard après le drame d'Imola. Empruntées d'une certaine nostalgie, elles faisaient de Terry Fullerton son rival ultime. Celui qui, à jamais, resterait l'adversaire le plus coriace qu'il ait eu à affronter. « Ses propos ne m'auraient pas surpris s'il les avait tenus quand il était encore en Formule Ford ou F3, mais pas après avoir affronté Piquet, Prost, Mansell, etc., nous avait confié l'Irlandais en 2014 lorsque nous préparions le Hors-Série Senna d'AUTOhebdo pour commémorer le 20^e anniversaire de sa dispari-

tion. En kart, il ne me l'avait jamais dit, mais je savais qu'il me respectait beaucoup. Quand il est passé à la monoplace, notre situation n'avait pas évolué depuis le premier jour de notre rencontre : j'étais toujours au top de la discipline et il était toujours un peu derrière. Il n'est jamais parvenu à me devancer alors qu'il a fini par battre ses équipiers partout où il est passé. Je suis le seul qu'il n'a jamais battu et, selon moi, c'est pour cette raison qu'il a eu ces mots. »

Entre les deux hommes, un test suffit pour définir la nature des relations qu'ils allaient entretenir. « Il me connaissait de réputation et, dès notre première rencontre à Parme (Italie. Ndlr) pour les tests avant le championnat du monde au Mans en 1978, il m'a mis dans la case de ceux à battre. En fait, il était arrivé à la DAP en pensant qu'il allait se montrer aussitôt le plus rapide. Ce n'était pas de l'arrogance, plutôt de la confiance en soi. Ayrton était sûr de lui et de son talent. Du jour où nous avons commencé à travailler ensemble, il n'a eu de cesse de se mesurer constamment à moi. À cette époque, quand nous finissions les courses, j'étais généralement devant.

Ce qui lui manquait, c'était mon expérience. J'avais 25 ans, il en avait 18 et j'étais bien plus mature et réfléchi. J'ai sans doute été le premier pilote avec une vraie démarche professionnelle qu'il a rencontré. À mes côtés, il a appris l'exigence. Au milieu de notre deuxième saison en tant qu'équipiers, il a commencé à réaliser que je le battais non pas parce que j'étais le plus rapide, mais parce que mon approche était plus intelligente. Il venait souvent consulter les cahiers où je notais tous les réglages moteurs, châssis, etc. La défaite lui était insupportable, et il avait tendance à penser que le monde entier était contre lui : « Que s'est-il passé ? J'aurais dû gagner ! » Il était comme cela. Nos routes se sont séparées fin 1980. J'étais payé par DAP et Zip Kart alors qu'Ayrton était 100% DAP. J'étais toujours le plus vite en qualifications, et ils ont commencé à lui donner des pièces qu'ils ne me donnaient pas. » Terry Fullerton ne revit qu'une seule fois son ancien équipier de la DAP, lors d'une course de F3 à Silverstone en 1983. « Entre nous, la compétition était féroce. Mais il reste le pilote le plus talentueux que j'ai croisé ». J.-M. D.

À AUX ESSAIS LIBRES, ACHILLE PRENAIT LES TEMPS DE SENNA ET MOI DE FULLERTON. IL M'ANNONCE 58"20. JE LUI RÉPONDS : "PAS POSSIBLE, TERRY EST EN 59"00". AU TOUR SUIVANT : 57"8 SENNA, 58"0 FULLERTON **»** Angelo Parrilla



Senna et Parrilla à l'époque de leur collaboration.

Prost très sympathique et je n'aimais pas non plus la collusion qui pouvait exister entre lui et Jean-Marie Balestre (Président de la FIA. Ndlr). Attention, je ne dis pas qu'Ayrton a toujours eu raison. Je sais de quoi il était capable en piste. Ainsi, l'incident au Grand Prix du Japon 1990, quand il accroche Prost dans le virage 1 m'a-t-il aussitôt rappelé cet accrochage avec un pilote du Paraguay, je crois. Ayrton était 2^e sur la grille. Il y avait un gros freinage avant le virage 1 et aucun des deux ne l'a pris. Quand il est revenu au stand, je lui ai demandé s'il s'agissait d'une erreur. « Non, m'a-t-il répondu. Ça fait deux ans que j'attendais le bon moment. » Ayrton n'oubliait jamais rien, et spécialement les crasses qu'on lui faisait en piste. À Suzuka, ce jour-là, Prost a payé pour l'incident du Japon 1989. En kart, battre Fullerton tournait parfois à l'obsession pour Ayrton, simplement parce que l'Irlandais était alors le meilleur et qu'il voulait battre le meilleur. Idem en F1 où Prost était le meilleur et il voulait le battre. Ayrton avait toujours ▶

J. FOULATIER/KART MAG.

besoin de se prouver qu'il était le meilleur. J'ai toujours pensé qu'il aurait un énorme succès, mais il était difficile d'imaginer qu'il allait devenir cette icône. J'ai toujours pensé qu'il aurait une grande carrière, car je n'avais encore jamais vu – et je n'ai plus revu par la suite – un tel degré d'engagement. Il ne pensait qu'à cela. C'était sa vie. Il ne s'intéressait à rien d'autre qu'à la course. C'était fascinant à voir, et un peu effrayant à un certain degré. Parfois, on avait envie de lui dire qu'il n'y avait pas que cela dans la vie. Mais à cette époque, il n'entendait pas.»

Angelo Parrilla n'a jamais assisté à un seul Grand Prix de Senna, il n'a été le témoin d'aucune de ses victoires. «Je n'ai jamais voulu, car j'ai toujours redouté l'accident, annonce-t-il avant de marquer une pause qui semble être une éternité. J'étais devant ma télévision, ce 1^{er} mai 1994. J'ai aussitôt compris. Je me suis levé et j'ai éteint le poste.» Les secondes s'égrènent. Lourdes. Les mots sont inutiles, et le regard embué du vieil homme suffit à réveiller le souvenir traumatique de ce dimanche pas comme les autres. Pas une personne n'a oublié ce qu'elle faisait ce premier jour de mai tellement il reste gravé dans nos mémoires. Pourtant, c'était il y a 25 ans. Un quart de siècle qui n'a pas contribué à effacer le souvenir et sécher les larmes.

KUBICA POUR HÉRITIÈRE

Angelo Parrilla a une pensée pour Ayrton Senna tous les jours. Parfois triste, le plus souvent joyeuse. «C'est en karting, à la DAP, avec nous, qu'il a vécu la période la plus heureuse de sa trop courte vie, lâche-t-il. Pas de politique. C'était la course, seulement la course. Le grip mécanique. Le pilotage à l'état brut. Pur! Il n'y avait pas de problème de contrat. Le seul que nous n'avons jamais eu concerna une course à Hong Kong où sa mère ne souhaitait pas qu'il se rende à cause du lycée. Personnellement, je ne suis pas surpris qu'il soit toujours aussi présent après 25 ans. Son approche de la course, sa manière de parler, l'attention qu'il accordait aux choses et aux personnes... Je ne crois pas que l'on retrouvera jamais quelqu'un comme lui. Attention, une nouvelle fois, il n'était pas un saint. Il ne l'a jamais été, mais il avait ce charisme qui manque souvent aux pilotes actuels. Je ne connais pas Hamilton, qui parle souvent d'Ayrton et que beaucoup voient comme son héritier, mais tout cela me semble un peu fabriqué. Il n'y a pas de nouvel Ayrton. Au cours de ces vingt-cinq dernières années, il n'y en a qu'un qui a pu me faire penser à lui: Robert Kubica. Je n'ai jamais travaillé avec lui non plus, mais je pouvais voir chez lui la même détermination, le même engagement. Il ne pensait qu'à cela. Il ne vivait que pour cela. Je me souviens quand il a débarqué avec son kart sur la galerie de la voiture de son père. C'était pour un championnat d'Italie junior, je crois, qu'il faillit bien remporter à la barbe de tous les pilotes usines. Si je remonte plus loin, beaucoup plus loin, j'ai

« J'AI TOUJOURS REDOUTÉ L'ACCIDENT... J'ÉTAIS DEVANT MA TÉLÉVISION, CE 1^{ER} MAI 1994. J'AI AUSSITÔT COMPRIS. JE ME SUIS LEVÉ ET J'AI ÉTEINT LE POSTE » Angelo Parrilla

retrouvé un peu de Keke Rosberg chez Ayrton quand il a commencé avec nous. Keke avait été l'un de nos premiers pilotes au début des années 1970. Il n'avait fait que quelques courses pour DAP, car il était passé en Formule Super Vee au beau milieu de la saison 1973. Un type vraiment super. À cette période, il était encore possible de déceler les vrais talents. Ce qui n'est malheureusement plus le cas de nos jours où l'argent est devenu un facteur trop important. Il y a des gosses de 14 ans qui arrivent en jet privé pour un meeting de course. Comment voulez-vous après ça avoir la rage, l'engagement nécessaire? Ces gamins sont rapides parce qu'ils roulent et roulent, et roulent encore. C'est la valse des moteurs et des sets de pneus. Aujourd'hui, une saison de six meetings, c'est 120000 euros. À l'époque d'Ayrton, on pouvait gagner un championnat avec 8000 euros tout compris. Aujourd'hui, avec plus du double, vous pouvez espérer seulement participer sans aucun espoir de victoire! »



Lorenzo Riva, à gauche, possède l'un des karts du Brésilien de la saison 1980. Une pièce de collection!



L'HISTOIRE CONTINUE

Avant de nous quitter, Angelo nous propose un crochet vers la ville de Bressana Bottarone évoquée plus haut. Il veut nous faire voir l'usine flambant neuve de SCS où sortent les premiers châssis de la marque héritière de DAP. Quarante minutes plus tard, nous sommes au milieu du vaste atelier. On est loin de l'époque où Achille et une poignée de mécanos donnaient vie aux produits de la DAP dans le garage sous la villa d'Angelo. Carlo Palladino, qui s'affaire sur un châs-

sis d'un bleu nuit du meilleur effet, faisait partie de ce commando des débuts. Il était déjà là quand Ayrton et ses 17 printemps ont débarqué. «Il était toujours avec nous, explique-t-il. Assis dans un coin, il ne manquait rien du montage de son châssis. Il regardait, silencieux et très respectueux. Après, il allait discuter avec Achille. Il est toujours venu nous voir, même longtemps après qu'il soit passé à l'auto.» Carlo ne possède rien d'Ayrton, juste ses souvenirs. «Ayrton, c'était Ayrton, résume-t-il comme une évidence. Il n'y avait pas d'équivalent. Sur la piste, c'était... à la fois agressif et d'une très grande rigueur. Un seul autre pilote m'a parfois laissé la même impression, Stefano Modena. Dans ses "moments", il était comme Ayrton, mais dans ses "grands moments" seulement! Il était capable du meilleur, mais pas tout le temps comme Senna.»

En parcourant l'usine où, espère-t-il, va s'écrire à l'avenir le plus beau chapitre du grand livre des «Parrilla» en sports mécaniques, Angelo nous confie un secret. «Savez-vous, chuchote-t-il, que je n'ai jamais vraiment compris pourquoi Ayrton avait choisi la DAP et non la puissante IAME qui dominait alors le karting international pour disputer le championnat du monde au Mans? Ayrton ne me l'a jamais clairement dit. Il nous a choisis, et il est resté avec nous. En 1979, Dieter Vokinger, propriétaire de Swiss Hutless, lui a proposé un solide contrat incluant des moteurs Parilla préparés par Roland Maréchal qui était la référence du moment en matière de moteur. Il a dit non. Ayrton voulait des moteurs DAP et Achille pour les préparer. Une autre fois, pour un meeting au Japon où nous ne pouvions pas aller, car nous avions un championnat du monde à préparer, nous l'avons libéré pour qu'il puisse répondre à une invitation de Yamaha. À la fin du meeting, ils l'ont trouvé à ce point incroyable qu'ils lui ont fait une offre mirifique qu'il a déclinée. J'ai eu vent de cette offre peu de temps après alors que j'étais en voyage d'affaires au Japon. Il ne m'en avait pas parlé. Quand je suis rentré à Milan, je lui ai dit: "Ayrton, as-tu eu une offre de Yamaha pour courir au Japon?". "Oui!". "Pourquoi l'as-tu refusée?". "La nourriture!". "Quoi la nourriture?". "Je veux manger des pâtes, pas des sushis!". Pas rancunier, le Japon fera de Senna son héros quelques années plus tard, alors que le Brésilien trouvera au pays du Soleil-Levant la reconnaissance absolue après laquelle il ne cessa de courir. De Suzuka à Interlagos en passant par Imola, c'est tout le monde de la course qui rendra hommage, le 1^{er} mai prochain, au champion disparu. C'était il y a 25 ans, mais ça pourrait être hier. Le patriarche italien a raison, Ayrton est toujours présent. ■



*Dernier
championnat
du monde
de kart
à Kalmar,
Suède,
en 1982.*

ESTEBAN OCON

Troisième pilote Mercedes



AUCUN CHANGEMENT DANS MES HABITUDES

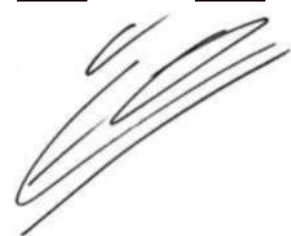
Hello tout le monde, j'espère que vous avez passé un bon week-end de Pâques. Pour ma part, j'étais du côté d'Évreux pour me ressourcer en famille après avoir passé deux jours dans le simulateur Mercedes de Brackley au retour du Grand Prix de Chine. À l'occasion de la 1000^e épreuve du championnat du monde de Formule 1, on m'a demandé si j'aurais aimé piloter à une autre époque que la mienne. Je dois dire que le début des années 2000 m'a particulièrement marqué avec des monoplaces qui prenaient 20 000 t./min, des moteurs qui faisaient un bruit de fou, ou encore l'affrontement des manufacturiers pneumatiques. Impressionnant. L'adjectif décrit bien également notre début de saison. Difficile de faire mieux que trois doublés d'affilée et l'ambiance au sein de l'équipe est forcément super bonne. Cela dit, pas de triomphalisme prématuré. On se souvient encore du bilan des essais hivernaux au sortir desquels nous n'étions pas donnés favoris. Rétrospectivement, je pense

que cela nous a motivés encore plus pour travailler d'arrache-pied et ne rien lâcher. On n'a jamais cessé de bosser dur afin d'essayer de grappiller des dixièmes et nous y sommes parvenus. Il faut continuer sur cette voie : Ferrari reste en embuscade et on s'attend à ce que leur grosse vitesse de pointe les aide lors de la prochaine manche, en Azerbaïdjan, ce week-end. Sur la dernière course, on était plus vite en virage certes, mais ce genre de caractéristique peut toujours évoluer d'une course sur l'autre en fonction du niveau d'appui et du développement effectué sur le package aérodynamique. Pour ce qui est de la vitesse en ligne droite, ce n'est jamais le résultat d'un seul facteur, mais la combinaison de plusieurs paramètres, comme la puissance moteur, le degré d'appui et le niveau de traînée. À nous de diagnostiquer s'il s'agit plus de l'un ou de l'autre pour répondre au défi Ferrari. Bakou est l'un des circuits les plus atypiques du calendrier. De base, les tracés urbains nécessitent toujours une prise de marques et de risques

progressive. Il faut faire attention à ne pas perdre du temps de roulage en essais libres, la piste évolue tout le temps. Si vous avez de la casse dès le vendredi, c'est de la connaissance et de l'expérience qui s'envolent. Quand on regarde les dernières éditions du Grand Prix d'Azerbaïdjan, on voit qu'en gardant simplement la voiture sur la piste jusqu'à l'arrivée, on n'est déjà pas loin d'assurer un gros résultat. Il faut faire preuve de patience et ne pas prendre trop de risques dans un premier temps. Bakou, c'est aussi une immense ligne droite qui dépasse les deux kilomètres. N'allez pas croire qu'on a vraiment le temps de souffler, car ce genre de distance est vite avalée lorsque vous la parcourez à plus de 330 km/h. Vous n'avez pas intérêt à vous rater au freinage du premier virage : un blocage de roues et votre pneu est déchiqueté, votre tour qualifié avorté ou votre relais en course fortement compromis. Si vous commencez à penser à autre chose sur la ligne droite, c'est signe que vous vous déconcentrez, avec les conséquences fâcheuses que l'on sait. Cette année, j'ai la chance d'avoir mon entraîneur personnel Dan Williams à mes côtés. Vous devez sûrement le connaître de vue, il m'accompagne aux quatre coins du monde depuis mon arrivée chez Force India en 2017. Avec Mercedes, on a convenu qu'il s'agissait d'une année de réserviste différente et qu'il fallait que je sois prêt pour monter dans une voiture à tout moment si besoin. Je n'aurai pas le droit à l'erreur donc aucun changement dans mes habitudes. Cela fait deux ans et demi que Dan et moi collaborons et tout se passe très bien. C'est l'une des personnes les plus importantes dans ma vie de pilote professionnel : c'est lui qui va prendre soin de moi pendant les week-

ends. Les mécaniciens et les ingénieurs s'occupent de la voiture, lui veille sur mon bien-être en gérant notamment mon entraînement physique et mon régime alimentaire. Dan a une grosse expérience du haut niveau et travaillait dans le golf avant d'arriver en sport automobile. Il a sa vie de famille en Angleterre bien sûr, mais on se voit le plus souvent possible. J'ai une super relation avec lui et je lui confie des choses que je ne dirais pas à d'autres personnes. Après Bakou, sa présence sera encore plus vitale, car la cadence va s'intensifier de mon côté avec le coup d'envoi de la saison européenne, les séances dans le simulateur le vendredi jusque tard dans la nuit et le déplacement sur les Grands Prix le samedi à la première heure. Entre l'Espagne et Monaco, je représenterai à nouveau Mercedes sur la célèbre épreuve des Mille Miglia. J'avais déjà participé à ce mythique rallye de régularité l'an passé. C'est un exercice d'équilibriste : il faut être en permanence au kilomètre/heure près, le tout sur des routes assez cassantes et des tronçons très longs. On finit tard le soir pour repartir à l'aube le lendemain. Mais bon, je serai déjà dans le rythme!

On se reparle très vite.





Je suis très heureux de pouvoir compter sur l'expertise de mon coach Dan (ci-dessous), avec qui je travaille depuis mes années Force India.

DPP1



DPP1 / F. GOODEN



DPP1 / A. VINCENT



Les baptêmes de piste Pirelli m'ont donné l'occasion de faire chauffer la gomme et d'effrayer les VIP à Shanghai.

TWITTER PIRELLI MOTORSPORT

M-SPORT AUX ABONNÉS PRÉSENTS

Alors que la compétition ne devait concerner que les trois constructeurs officiellement engagés, le team dirigé par Richard Millener parvient à rivaliser, rendant le championnat encore plus indécis. Mais le plus dur reste à venir : conserver ce niveau de performance.

Loïc Rocci



A première vue, après quatre manches, la saison 2019 est repartie sur des standards identiques à la précédente. Bien qu'évoluant au sein d'une nouvelle équipe, Sébastien Ogier a déjà trouvé ses marques chez Citroën. Fiable et rapide, Thierry Neuville (Hyundai) demeure un candidat très sérieux au titre, quant à Ott Tänak (Toyota), il est en avance sur ses comptes de l'an dernier. Depuis sa troisième place dans l'ordre des départs en Argentine, l'Estonien fait figure de favori à sa propre succession à Villa Carlos Paz. Toujours aussi échevelée, la compétition ne se résume cependant pas qu'à l'opposition attendue entre ces trois protagonistes. La nouveauté 2019 est que toutes les équipes sont concernées par la victoire comme l'a démontré le Tour de Corse. Alors que la signature des champions du monde chez les Rouges aurait pu condamner M-Sport au rôle de simple faire-valoir, le team anglais a superbement rebondi. En septembre 2018, l'annonce de la signature du pilote de Gap chez Citroën avait fait dire à Tommi Mäkinen que « la bagarre pour

le titre en 2019 opposera toujours les mêmes pilotes. Nous avons Ott Tänak, Thierry Neuville est chez Hyundai et Citroën va désormais avoir Ogier. C'est donc M-Sport qui devrait se retrouver un peu en difficulté. » Le sentiment du patron du Toyota Gazoo Racing était partagé par quasiment tout le WRC. Sans son leader français, l'équipe de Malcolm Wilson était condamnée à connaître des jours sombres. Une fois le champion du monde parti, comment le plus petit budget du plateau pouvait-il conserver le soutien de Ford ? D'autant que ce dernier était déjà très réduit même avec Ogier en fer de lance... Ces doutes avaient encore pris de l'épaisseur lorsque la participation au championnat 2019 avait été remise en cause. Une demande pour reporter la date d'inscription avait même été évoquée... mais la structure anglaise, avec ses mécanos aux chaussures dépareillées et ses antiques Volvo de reconnaissance, était bien présente au Monte-Carlo, fin janvier. Propulsé sur le devant de la scène après la décision de Malcolm Wilson de se mettre en

retrait pour se concentrer sur l'avenir de son entreprise, Richard Millener, nouveau team manager WRC, porte un regard amusé sur les derniers mois. « Il est certain que l'on nous avait enterrés avant même le premier rallye, sourit l'Anglais de 35 ans. De notre côté pourtant, la situation a toujours été claire : le WRC est une vitrine pour M-Sport. Il est très important pour l'entreprise d'y évoluer pour que les pilotes qui courent se disent qu'il est possible d'accéder au WRC. Y figurer coûte cependant très cher et il était impensable d'être présents pour seulement faire le nombre. Malcolm avait bien insisté sur le fait que nous devons continuer de jouer un rôle. » Les résultats obtenus jusqu'ici ont de quoi satisfaire l'ancien pilote. Ils sont d'autant plus étonnants que les équipages choisis pour cette campagne offraient des garanties limitées...

EVANS REVIT, SUNINEN PROMET

Au plus fort de ses interrogations, Malcolm Wilson avait même évoqué la possibilité de n'aligner qu'une seule auto pour Teemu Suninen, ayant négocié dès l'été dernier



Toute idée visant à réduire les coûts est bonne, comme l'emploi de tentes souples et légères peu onéreuses dans la logistique.

serions pas performants. La Fiesta était compétitive en 2018. Elle l'est encore actuellement », se faisant cataloguer d'adepte de la méthode Coué. « Nous voulions continuer à viser des podiums. Je ne pensais cependant pas que ces bonnes performances interviendraient aussi tôt dans l'année. Mais on ne va pas s'en plaindre, ajoute-t-il aujourd'hui en souriant. *Elfyn doit afficher sa rapidité et sa constance s'il veut continuer à évoluer en WRC à l'avenir. Je ne trouve pas qu'il agit différemment de l'an passé. Peut-être est-il plus libéré? Ses résultats lui procurent de la confiance et lui permettent d'avancer. Il vient quand même de se battre à deux reprises (Mexique puis Corse. Ndlr) avec les trois prétendants au titre! Pour Teemu, c'est différent. Il est logique qu'il connaisse des hauts et des bas. N'oublions pas qu'il s'agit de sa première saison complète avec une WRC.* » Le défi que relève actuellement Richard Millener était de taille, puisqu'en plus de devoir composer avec des équipages pas vraiment prédestinés pour les sommets, Malcolm Wilson lui avait aussi donné pour mission de trouver des solutions pour contenir les coûts.

ASSISE FINANCIÈRE STABLE

Capitale pour assurer une présence pérenne de M-Sport en WRC, cette chasse au gaspi s'est d'abord traduite par l'engagement de deux voitures seulement. « En avoir trois donne certes de l'ampleur au team et peut permettre de viser le championnat Constructeurs, mais cela coûte extrêmement cher, détaille le team manager. Nous avons pris chaque point pour voir ce qu'il était possible de faire. Cela s'est traduit par des manières différentes de voya-

NOTRE SEULE OPTION POUR NOUS MAINTENIR À CE NIVEAU, C'EST DE CONTINUER À TRAVAILLER. CELA NE DOIT JAMAIS S'ARRÊTER ! » Richard Millener, team manager WRC

avec Timo Jouhki, son manager. Le jeune Finlandais de 25 ans n'a que tardivement - le 21 décembre 2018 - été rejoint par Elfyn Evans, ce dernier déjouant les rumeurs plaçant tour à tour Mads Ostberg, Craig Breen ou Hayden Paddon dans son baquet. Entre un Nordique en quête d'expérience et un Gallois inconstant, sortant d'une saison très compliquée et semblant manquer de caractère, le menu ne faisait pas vraiment saliver. Et pourtant! Avec deux podiums pour Evans, qui est passé à une jante cassée dans la Power Stage de gagner le Tour de Corse, et de bonnes performances pour Suninen, les équipages M-Sport ne font pas de complexe. Cela ne surprend pas Millener et ce n'est pas de l'opportunisme. En effet, dès le Monte-Carlo, celui-ci affirmait: « Je ne vois pas pourquoi nous ne

ger ou de se loger sur les épreuves. Cela a aussi eu des incidences sur nos séances d'essai et la logistique de notre matériel. » Sur le terrain, le team a transformé son système de restauration en faisant appel à une société espagnole. En Suède, de nouvelles tentes sont apparues pour abriter les mécaniciens. L'ensemble a permis de déplacer moins de véhicules et d'économiser quelques livres sterling. L'action effectuée par Millener était compliquée, car « il ne fallait pas que ces réductions de budget entraînent une baisse de notre compétitivité. Le développement ne devait pas en pâtir. » Quant à savoir si le management en place depuis janvier peut à lui seul expliquer la bonne période du commando, « Rich » reste prudent. « Je ne sais pas ce que pense Malcolm, rigole-t-il. Ce n'est

pas le genre de chose dont nous parlons! Je ne crois pas qu'il y ait tant de différences entre nos manières de fonctionner. J'essaie de faire en sorte que tout le monde soit content. J'ai le sentiment que les résultats sont meilleurs quand on travaille dans une bonne ambiance. »

Jusqu'ici, le pari semble tenu, mais cette situation peut-elle durer? « Je pense que nous avons débuté la saison avec un état d'esprit particulier, consent Millener. J'ai trouvé que tous les membres étaient concernés par cette volonté de contrôler le budget. Ensuite, après le départ de Seb et Julien (Ogier et Ingrassia. Ndlr), j'ai senti que le team voulait montrer que, même si un équipage change beaucoup de choses, il n'est pas le seul à permettre des résultats. C'est une pièce essentielle, mais les gens autour ont tenu à affirmer leur savoir-faire. Nous avons gagné sans Sébastien et j'espère que nous serons en mesure de le refaire sans lui. Nous étions proches en Corse. Après ce qui est arrivé à Elfyn et Scott, il y a vraiment eu de l'abattement dans l'équipe. Certains ont été plus marqués que l'équipage. Parvenir à montrer que nous restons compétitifs est le meilleur moyen de construire notre avenir et nous permettre de continuer en WRC avec le support de Ford. Cela nous donne plus de chances de pouvoir développer la prochaine voiture pour la nouvelle réglementation », laquelle sera notamment hybride.

Avant d'en arriver là, le jeune « boss », comme il déteste qu'on le surnomme, sait que rien n'est acquis et que les mois à venir seront importants. « Ce n'est pas parce que nous avons signé de bons résultats que la suite de la saison sera similaire, affirme-t-il, réaliste. Il ne faut pas tomber dans l'euphorie et se présenter au départ des prochaines courses en pensant que le résultat est déjà acquis. Notre seule option pour nous maintenir à ce niveau, c'est de continuer à travailler. Cela ne doit jamais s'arrêter! » C'est dans ce domaine que la compétitivité de M-Sport apparaît aléatoire.

Lors de son départ pour Citroën, Sébastien Ogier avait pointé le manque d'implication de Ford. M-Sport a-t-elle aujourd'hui l'assurance de bénéficier du soutien du constructeur américain? Rien n'est certain. Millener parle surtout du travail de ses ingénieurs en évoquant tout de même le fait que Ford possède un exemplaire de la voiture dans ses installations et que cela pourrait déboucher sur des avancées en termes d'aéro. Quand Toyota, Citroën et Hyundai apporteront des évolutions à leur WRC, l'équipe anglaise sera-t-elle en mesure de suivre? L'écart de performance se creusera-t-il alors définitivement? En attendant cette échéance, les hommes de Malcolm Wilson ont encore quelques belles occasions pour animer les rangs du WRC. ■

ELFYN EVANS

Pilote M-Sport

“C’EST SI DIFFICILE DE GAGNER EN WRC”

Héros malheureux du dernier Tour de Corse, le Gallois n’est pas surpris par le bon début de saison de M-Sport. Redevenu performant après 12 mois compliqués, il a bien l’intention de continuer à se battre pour des podiums. *Propos recueillis par Loïc Rocci*

DANS QUEL ÉTAT D’ESPRIT AVEZ-VOUS TERMINÉ LA SAISON 2018 ?

Elle a été très difficile. Si nous avons laissé passer des opportunités en Turquie ou au Wales, les résultats n’ont pas répondu à mes attentes, ni à celles de l’équipe. Cela ne s’est pas forcément vu, mais j’ai tout de même pu retenir quelques éléments positifs. Quand le feeling était bon, nous étions performants et je me suis focalisé là-dessus pour affronter l’incertitude concernant 2019.

AVEC CETTE DÉCISION AUSSI TARDIVE, AVEZ-VOUS DOUTÉ ? AVEZ-VOUS UN PLAN B ?

Je n’étais pas le seul à me retrouver sans volant, donc il y avait toujours la possibilité qu’un autre soit choisi. Pour des questions de budget, le team devait passer à deux voitures, mais il était aussi possible qu’il n’y ait qu’un seul engagement. Par ailleurs, toutes les équipes avaient déjà fait leur choix... Cela n’a pas été une période très amusante, d’autant que je n’avais absolument rien comme autre plan !

UNE FOIS CONFIRMÉ, ÉTIEZ-VOUS REVANCHARD ? VOULIEZ-VOUS MONTRER LE «VRAI ELFYN» EN 2019 ?

(Rires) Pas vraiment. Je me suis surtout concentré sur ce qui avait bien marché pour tenter de corriger ce qui n’avait pas fonctionné. Parmi les changements que j’ai effectués, il y a eu l’arrivée de Scott Martin à mes côtés. Ensemble, nous essayons juste d’être les meilleurs possibles. Je n’ai pas éprouvé le besoin de changer ma manière de préparer les rallyes. La plus grosse modification vient des réglages.

C’EST-À-DIRE ?

En travaillant avec les ingénieurs en début de saison, nous avons défini un set-up qui me convient particulièrement bien. Cependant, les changements par rapport à 2018 ne sont pas gigantesques. L’auto dont je disposais en Corse n’était pas très éloignée de celle de la Catalogne 2018.

VOS RÉSULTATS SONT POURTANT MEILLEURS ?

Il est certain que la manière dont nous parvenons à régler la Fiesta s’adapte mieux à mon style. Cela me donne de la confiance. C’est primordial. C’est incroyable l’amélioration que cela entraîne en termes de vitesse et de consistance. Le niveau est tellement élevé, les marges sont si infimes qu’un petit changement peut créer de grandes différences et on passe des mauvaises places aux podiums.

DEPUIS LE DÉPART DE SÉBASTIEN OGIER, TROUVEZ-VOUS QUE L’ÉTAT D’ESPRIT DANS LE TEAM A CHANGÉ ?

Il ne peut pas en être autrement ! Je suis dans ce team depuis plusieurs saisons. Après des années comme 2014 ou 2015 où nous n’avons rien remporté, il y avait de la frustration. Les mécaniciens et les ingénieurs veulent gagner. C’est une addiction ! Quand on a connu ce sentiment, on n’a pas envie que cela s’arrête. Avec le départ d’un pilote six fois champion du monde, les chances de l’emporter s’amenuisent grandement. Cependant, tout le monde travaille dur pour y parvenir et je trouve qu’il y a une bonne atmosphère.

LES RÉDUCTIONS DE BUDGET NE VOUS AFFECTENT PAS TROP ?

Il y avait obligatoirement l’appréhension de voir comment cela allait se traduire. Dépenser beaucoup d’argent ne garantit pas automatiquement des résultats, mais permet notamment de faire plus de tests, ou de choisir des endroits mieux appropriés. Globalement, cela se passe plutôt bien.

ÊTRE L’ÉQUIPIER DE SÉBASTIEN OGIER ENTRAÎNE FORCÉMENT DES COMPARAISONS. EST-CE PÉNIBLE ? ET IL Y A AUSSI LES CONSIGNES...

Mon début de saison 2018 n’a pas été bon. Après m’être rapidement retrouvé

écarté pour les meilleures places au championnat, il était normal que je supporte mon coéquipier qui, lui, se battait pour le titre. C’est une situation difficile à vivre quand vous devez montrer que vous savez aller vite pour assurer la suite de votre carrière. Cela ne permet pas de jouer ses propres cartes. Je n’en veux cependant pas au team. Je ne peux m’en prendre qu’à moi-même de m’être mis dans cette situation.

EST-CE QUE LA VIE EST PLUS LÉGÈRE SANS OGIER ?

Je ne dirais pas cela comme ça. Ce qui est certain, c’est que cela offre plus de possibilités de s’affirmer, notamment pour la définition des réglages ou lors du travail en test. Quand Seb voulait aller dans une direction, naturellement, le team suivait. Nous travaillons bien en commun avec Teemu *(Suninen)*. Ndlr) et nous pouvons être plus en confiance dans notre propre approche. Je pense que, durant les premières épreuves de 2019, la voiture nous convenait mieux que l’an dernier.

N’AVEZ-VOUS AUSSI PAS PLUS DE RESPONSABILITÉS ?

Lorsqu’on est pilote en championnat du monde, il y en a toujours ! Il faut sans cesse œuvrer pour être le plus rapide possible et cela n’a pas vraiment changé.

AVEZ-VOUS DES DOUTES CONCERNANT LE NIVEAU DE PERFORMANCE DE LA FIESTA ?

Au moment de me confirmer pour 2019, Malcolm *(Wilson, patron et fondateur de M-Sport)*. Ndlr) m’a assuré que nous conserverions le support technique de Ford et que le développement de la Fiesta allait se poursuivre. Nous savions que notre voiture serait moins performante sur certaines épreuves, mais c’est le cas de toutes les équipes. Nous avons décidé de prendre



des risques en matière de réglages pour la Suède, où nous avons été en difficulté en 2018. Ça a payé!

CRIGNEZ-VOUS QU'AU MOMENT OÙ LES AUTRES TEAMS VONT INTRODUIRE DES NOUVEAUTÉS, M-SPORT NE PUISSE PLUS SUIVRE ?

Je n'ai aucune certitude sur les évolutions. Je pense cependant que, si nous continuons à travailler sur le développement, je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas rester au niveau.

VOUS N'ÊTES DONC PAS SI SURPRIS DE POUVOIR VOUS BATTRE POUR LA VICTOIRE ?

Pas vraiment. Sébastien a démontré l'an passé que l'auto pouvait s'imposer et il n'y avait aucune raison pour que nous n'en soyons pas de nouveau capables.

QUEL EST VOTRE BILAN APRÈS QUATRE COURSES ?

Mitigé. Notre Monte-Carlo a été terrible! Plusieurs pilotes se sont fait piéger au même endroit, mais nous sommes les seuls à être sortis. Débuter par un résultat nul est très préjudiciable. On se retrouve immédiatement sous pression. Si nous avons montré une belle pointe de vitesse en Suède, j'ai manqué de consistance en commettant quelques fautes et je pense que notre samedi moyen nous a coûté la 2^e place. J'ai quitté la Suède frustré. Cela s'est encore accentué au Mexique, où nous avons perdu la 2^e marche du podium et en Corse où c'est la victoire qui nous a échappé. Par conséquent, je suis satisfait des performances affichées, mais pas des résultats obtenus.

EST-CE QUE VOUS AVEZ RAPIDEMENT RÉUSSI À LAISSER LA DÉCEPTION DU TOUR DE CORSE DE CÔTÉ ?

C'est si difficile de parvenir à gagner une manche du championnat du monde! Quand vous échouez à seulement quelques kilomètres, c'est très, très dur à encaisser! J'ai eu besoin de deux ou trois jours. Je me suis senti coupable de ne pas avoir effectué de bonnes reconnaissances... mais c'est inutile! On ne peut pas revenir en arrière. Il faut en revanche s'en servir pour la suite.

LORS DE QUELLE(S) PROCHAINE(S) ÉPREUVE(S) PENSEZ-VOUS DE NOUVEAU POUVOIR JOUER LES PREMIERS RÔLES ?

Impossible de répondre. Chaque course est différente, mais il est certain que nous allons encore essayer dès l'Argentine. Il y aura ensuite le Chili, que tout le monde découvrira. Je n'ai pas de souci pour me composer des notes efficaces sur de nouveaux tracés comme c'était le cas en Corse. Certains comparent le parcours du Chili à celui du Wales. Si en plus la météo est identique... ■

L'ANNÉE DE LA RÉVOLUTION

Enjoint par la conjoncture économique à lâcher son traditionnel V8 et à s'ouvrir à la compétition-client, le DTM a fini par mettre le turbo. Jean-Claude Romec

Cette fois, nous y sommes. Initiée fin 2012 et promise chaque année - ou presque - comme la condition sine qua non à l'avenir de la discipline, la réglementation technique «Class One» est désormais effective en DTM. Dans son rapprochement souhaité avec le Super GT japonais, le promoteur ITR a longtemps traîné des pieds. Les constructeurs impliqués dans le championnat allemand ont pour leur part entretenu ces six dernières années un comportement quasi-schizophrène que l'on pourrait résumer par un «il faut absolument s'ouvrir à l'international... mais que l'on est bien entre nous!». C'est bien la décision de Mercedes de quitter le DTM, tombée abruptement au cœur de l'été 2017, qui a donné un coup d'accélérateur au processus. À peine informé, le premier coup de fil de Gerhard Berger, nommé président de l'ITR moins de six mois plus tôt, aura été pour son homologue du Super GT, Masaaki Bandoh, qui apparaissait comme l'unique planche de salut. Et le DTM a fait sa révolution, contraint et forcé. Exit le gourmand V8 atmosphérique qui résonnait depuis la renaissance du championnat, en 2000, et bienvenue au 4 cylindres en ligne 2.0 litres turbocompressé. Un type de motorisation très brièvement rencontré dans la première vie du cham-

pionnat, l'espace de trois saisons entre 1985 et 1987. Allégées à 981 kg (soit une baisse de 50 kg !), les voitures 2019 affichent un rapport poids/puissance parmi les plus bas jamais vus dans la discipline: 1,6. Plusieurs artifices techniques viennent s'ajouter à cette nouvelle définition, afin d'optimiser le spectacle en piste. La principale nouveauté est l'introduction du «push-to-pass», un bouton offrant temporairement un surcroît de puissance d'une trentaine de chevaux aux 610 déjà présents sous le capot. Il sera utilisable 12 fois par course. En vigueur depuis 2013, le DRS se voit quant à lui modifié avec le retour d'un seul élément mobile - contre deux en 2017-2018 - à l'instar de ce qui est pratiqué en Super GT. Un pilote pourra l'activer lorsqu'il se situera à moins de 3" de la voiture qui le précède... sauf dans les cinq derniers tours où son utilisation sera totale-

ment libre! Voilà qui promet de maintenir le suspense jusqu'au drapeau à damier.

OPÉRATION PORTES OUVERTES

Toutefois, aussi important soit-il au regard de l'histoire du DTM, le changement de motorisation n'est rien par rapport au second acte révolutionnaire qui a pris le temps de se tramer durant toute la saison passée. Pour faire face au départ de Mercedes, «institution dans l'institution» du championnat avec 14 titres Constructeurs, 11 titres Pilotes et 195 victoires depuis 1985, Berger et ses équipes n'ont pas ménagé leur peine. L'enjeu n'était pas moins que la survie de la série, puisqu'il était entendu que ni Audi ni BMW n'auraient poursuivi en tête-à-tête. À bout de solution pour attirer un nouveau constructeur, l'ex-pilote F1 autrichien a franchi le rubicond en rouvrant le DTM à la compétition-client. Un système

Statu quo dans le règlement sportif

La disparition des Formula European Masters - qui n'ont pu réunir suffisamment de concurrents - a redonné les coudées franches à l'ITR dans l'organisation des meetings, puisque seules la W Series et la Porsche Carrera Cup allemande demeurent en disciplines de support régulières. Des coudées d'ailleurs si franches qu'il fut un temps question de modifier le format des manches DTM pour revenir à une course sprint et une longue. L'ITR n'a cependant rien annoncé officiellement, et les concurrents s'apprêtent à repartir pour deux courses équivalentes - une le samedi, l'autre le dimanche - d'une durée de 55' + 1 tour, avec un changement de pneus obligatoire. Le barème des points est le même qu'en F1 et les deux séances de qualifications apportent respectivement 3, 2 et 1 points aux trois meilleurs. J.C.R.

2

Lors de la dernière séance d'essais collectifs d'avant-saison au Lausitzring, le record de la piste a été amélioré de plus de 2"



honné depuis 2000 et la reconstruction de ce championnat, effectuée exclusivement sur la base d'un engagement de marques. Ce desserrement de ceinture a permis l'arrivée indirecte d'Aston Martin, qui sera représenté sur les grilles par la joint-venture Vynamic GmbH, associant AF Racing à HWA, l'ancien bras armé de Mercedes dans la série. Les Vantage DTM courront sous la bannière suisse du R-Motorsport d'Andreas Baezinger et Florian Kamelger (voir QR) et seront bien présentes dès l'ouverture de la saison, le 3 mai à Hockenheim. Par cette porte entrouverte s'est aussi engouffré le Team WRT, partenaire d'Audi de longue date en GT, qui découvrira le DTM avec deux RS5 « privées » strictement identiques aux officielles d'un point de vue technique. La distinction avec une structure comme Phoenix ou Abt, directement intégrée au système Audi, s'effectuant au niveau du choix des sponsors et des pilotes, qui ne sont pas des officiels d'Ingolstadt. Un pareil montage avait été un temps envisagé par le Rowe Racing et BMW, mais il a vite avorté.

Le premier week-end de mai, 18 voitures - soit autant que l'année passée, une première victoire - seront bien sur la grille pour l'An 1 après la Révolution. En politique, une telle rupture est souvent suivie d'une période de forte incertitude. Qu'en sera-t-il en piste? ■

QR? **Loïc Duval**
Pilote Audi Sport Team Phoenix

“L'impression est plutôt positive”

Quelles sensations procurent la nouvelle Audi RS5 Turbo?

C'était la première fois que je roulais avec aux tests du Lausitzring la semaine dernière; le développement avait principalement été mené par René (Rast) et Nico (Muller), je n'avais fait que quelques tests aéro. Ça change pas mal, on a clairement beaucoup plus de puissance à disposition, et moins d'aéro que par le passé. Les deux cumulés vont engendrer une assez forte dégradation au niveau des pneumatiques, qu'il faudra apprendre à gérer sur les longs relais. Cela devrait être un facteur de dépassements supplémentaire. Après ces quatre jours, j'ai le sentiment qu'Audi est un peu mieux que les autres, alors qu'en 2018 on était apparu en retrait en début de saison. Maintenant, c'est juste un premier ressenti, le tracé du Lausitzring est un peu atypique.

La voiture est-elle susceptible de plus vous convenir au regard de votre style de pilotage et de vos expériences passées en Proto?

J'ai été habitué à rouler dans des voitures puissantes...

mais j'ai aussi été habitué à des voitures avec plus d'aéro! L'impression de ces premiers essais est plutôt positive, ce sont sûrement les meilleurs que j'ai faits depuis mon arrivée en DTM. Je suis assez satisfait de mes chronos et les longs relais se sont bien passés. Je suis optimiste mais maintenant que je connais bien la discipline, je ne me fais pas de fausses illusions avant le départ de la saison.

Le fait qu'Audi ait l'avantage du nombre cette saison aura-t-il son importance?

Plus on a de voitures, plus on engrange d'informations, donc ça ne peut être que positif sur le papier. En piste, quand c'est très serré à la bagarre, ça peut aussi être un avantage d'avoir deux voitures de plus. On s'attendait aussi à ce que BMW monte à huit; c'était normalement prévu de la part des deux constructeurs qui restaient, mais ils n'ont pas joué le jeu.

Quelle est votre opinion sur le nouvel arrivant Aston Martin?

Ils ne sont pas si nouveaux que ça, avec l'expérience d'HWA et la présence de

deux pilotes qui connaissent bien le DTM! Et puis, il y a beaucoup de choses communes entre les trois constructeurs au niveau du châssis, des amortisseurs, etc. Ils ne partent pas d'une feuille blanche. La grosse différence existant avec la Mercedes 2018 se situe au niveau de l'aéro. En piste, ils font bonne figure, il leur manque un peu de perfo sur un tour, mais sur les longs relais, je ne me fais pas trop de souci pour eux.

Quelles sont vos attentes à l'aube de votre 3^e saison en DTM?

Une ou deux victoires, ça pourrait être cool. Mais surtout être performant dès les premiers meetings, car on sait combien c'est important en DTM pour s'attirer les faveurs du constructeur!

Propos recueillis par J.C. Romeo



DTM

AUDI SPORT

DTM PRÉSENTATION 2019

Un aileron typé Super GT

C'est la modification la plus facilement décelable à l'œil : l'aileron arrière 2019 est beaucoup plus imposant. D'un seul tenant - contre deux en 2018 - il est aussi 52 cm plus large, on le constate bien sur le schéma ci-dessous. Quand il est enclenché, le système DRS réduit l'appui aérodynamique naturellement engendré par la voiture.



2019

2018

Bien aspiré

Le diffuseur est abaissé de 30 mm, et sa rampe est reculée de 870 mm. Cette augmentation de volume a pour effet de stabiliser l'écoulement d'air sous la voiture en créant un vide.

2019

CALENDRIER

Bienvenue chez les Belges

On assiste à un retour à neuf meetings cette année, après l'expansion exceptionnelle à dix la saison dernière. La principale attraction provient de la réapparition d'un circuit belge, peut-être faut-il y voir un signe envers les nouveaux venus du W Racing Team... Zolder accueillera ainsi la deuxième manche ; une sorte de « revival » pour le tracé flamand, visité régulièrement de 1984 à 1994 et où le nouveau DTM n'avait plus mis les roues depuis 2002. Le Hungaroring et le Red Bull Ring disparaissent du calendrier et Assen remplace Zandvoort dans l'organisation de l'étape néerlandaise. À noter, enfin, que la manche de Misano - par ailleurs remplacée début juin - perd sa spécificité d'épreuve nocturne, puisque le départ de toutes les courses est désormais fixé à 13h30 (heure locale), le samedi comme le dimanche. Pour le reste, la dominante germanique demeure, avec la tradition respectée de l'ouverture et de la finale à Hockenheim. **J.C.R.**

4-5 MAI	Hockenheim	(ALL)
18-19 MAI	Zolder	(BEL)
8-9 JUIN	Misano	(ITA)
6-7 JUILLET	Norring	(ALL)
20-21 JUILLET	Assen	(PB)
10-11 AOÛT	Brands Hatch	(GB)
24-25 AOÛT	Lausitzring	(ALL)
14-15 SEPTEMBRE	Nürburgring	(ALL)
5-6 OCTOBRE	Hockenheim	(ALL)



Nouveaux arrivants grâce au retour des écuries clientes en DTM, les Belges du W Racing Team évolueront devant leur public dès la deuxième manche, à Zolder.



De l'air !

Pendant arrière des plus larges ouvertures d'air situées au niveau du radiateur et du capot avant destinées à refroidir le nouveau turbo (visibles sur le schéma de gauche), cet orifice a été percé dans la vitre avec pour objectif de refroidir l'habitacle. L'idée est de tenter d'offrir un meilleur confort au pilote ; l'extrémité du tuyau d'échappement a, en effet, été sensiblement avancée pour ressortir au centre de la portière droite...

2018

BMW

QR? Florian Kamelger Team principal R-Motorsport "En position d'outsiders"



Le changement de règlement offrirait-il la meilleure fenêtre pour débiter en DTM ?

Clairement. C'est une vraie possibilité d'entrer dans une série avec un tel bouleversement des règles, y compris pour une « petite équipe » comme nous.

Comment se sont déroulés les premiers roulages de la Vantage DTM ?

C'était prometteur. Nous avons rempli les cases du programme que nous nous étions fixé. Lors des essais collectifs de début mars, nous nous attendions à rencontrer les mêmes soucis qu'Audi et BMW avaient pu expérimenter lors de leurs tests privés. Nous avons une liste de

choses à faire d'ici le début de cette saison que nous aborderons en position d'outsiders. D'un autre côté, notre partenariat avec HWA est incroyable, car tout le monde sait de quoi ils sont capables en DTM.

Vous êtes donc dans les temps pour la première manche ?

Qui, même si le timing était serré. Nous avons mis la voiture en piste en 90 jours, ce qui est un exploit, avec un magnifique travail des mécaniciens et des ingénieurs qui ont apporté les développements. Chaque membre de l'équipe s'est impliqué ; un calendrier court peut aussi donner une certaine énergie.

Avez-vous dû augmenter vos effectifs pour ce programme venant en complément de la Blancpain GT Series ?

Non. Il y a des personnes clés de l'équipe qui seront impliquées dans les deux championnats, car cela a du sens (avec l'exploitation des nouvelles Vantage GT3. Ndlr). Mais je n'ai pas à réorganiser une équipe (HWA. Ndlr) qui est la plus victorieuse dans l'histoire du DTM. Mon rôle est davantage d'insuffler un esprit. Je n'ai pas à dire à un ingénieur comment fonctionne l'ingénierie, ou comment faire son travail à un mécanicien.

Propos recueillis par P. Tassel, à Monza

LES FORCES EN PRÉSENCE

AUDI

Ingolstadt fournit cette année le plus gros contingent de la grille, avec huit RS5 Turbo. Aux habituelles structures Abt, Phoenix et Rosberg, qui exploitent les voitures officielles, est venue s'ajouter le W Racing Team qui bénéficiera en théorie d'une certaine autonomie. Mais il est entendu, comme le soulignait son cofondateur et Team principal Vincent Vosse en fin de saison dernière, que l'intérêt des Belges ne sera pas de se fâcher avec les Allemands. Des six pilotes officiels déjà présents l'an dernier figurent deux anciens champions : Mike Rockenfeller (2013) et René Rast (2017), passé tout près du doublé l'an dernier. Jamie Green, Nico Müller, Robin Frijns et le Français Loïc Duval (voir QR) ont également été reconduits. Pour trouver la nouveauté, il faut chercher chez les derniers arrivés du WRT, avec le jeune Sud-Africain Jonathan Aberdein, 21 ans, 12^e du dernier championnat d'Europe F3, et Pietro Fittipaldi, 22 ans. Dernier vainqueur de la Formula V8 3.5, il y a deux ans et vu l'an passé en IndyCar notamment, il a été confirmé la semaine dernière après avoir participé aux essais du Lausitzring.

BMW

Le constructeur de Munich est demeuré dans l'exacte configuration de 2018, alors qu'on lui avait prêté l'intention de mettre sur pied, de la même façon qu'Audi avec WRT, un team « client » avec le Rowe Racing. Aucun accord financier n'étant intervenu, les structures RMG et RBM continueront d'exploiter chacune trois M4 Turbo, avec un seul changement dans la line-up de pilotes par rapport à l'an passé. Tout en poursuivant son association avec BMW en WEC, le Brésilien Augusto Farfus a mis fin à 7 saisons consécutives en DTM pour retrouver le parfum du Tourisme mondial en WTCR avec Hyundai. Il est remplacé par un autre espoir sud-africain, Sheldon van der Linde, 19 ans, 2^e du dernier ADAC GT Masters. Le reste de l'armada est connu puisque Bruno Spengler (champion 2012), Marco Wittmann (champion 2014 et 2016), l'ex-pilote F1 Timo Glock (91 Grands Prix), ainsi que les jeunes Philipp Eng et Joel Eriksson ont tous rempli.

ASTON MARTIN

Elles seront quatre Vantage sur la grille de la manche inaugurale, à Hockenheim, et c'est déjà un petit exploit, puisqu'il y a six mois, Florian Kamelger, copropriétaire et Team principal de l'écurie R-Motorsport qui les exploitera, ne tablait que sur deux dans la perspective la plus optimiste. L'effectif est un cocktail d'expérience du DTM et de jeunesse ; le capitaine de route du nouvel esquif étant évidemment Paul di Resta, champion 2010 et ex-pilote F1 (59 Grands Prix entre 2011 et 2017). Daniel Juncadella est le second pilote à faire le lien avec HWA, puisqu'il est lui aussi un transfuge de Mercedes, dont il portait les couleurs - sans réel succès - dans la discipline depuis 2013. Les deux derniers auront tout à découvrir, même si Jake Dennis justifie d'un an de présence au sein du team suisse, en Blancpain GT Series. Ferdinand Habsburg a pour sa part fait connaissance avec l'équipe comme avec la voiture lors des essais collectifs de mars dernier, à Jerez.

5

Seuls 5 anciens champions DTM (Di Resta, Rockenfeller, Rast, Spengler, Wittmann) seront présents sur les grilles cette année, soit la plus petite proportion depuis 6 ans



ALPINE S'ENRACINE

Présentée il y a tout juste un an en marge des Coupes de Pâques de Nogaro, l'Alpine A110 GT4 est désormais l'une des principales forces vives du plateau FFSA GT. Avec le retour du légendaire nom Rédélé, en association avec Bodemer Auto, l'aventure dieppoise parvient à mêler passé et présent.

Pierre Tassel, envoyé spécial

Vêtu du bleu Alpine et d'un look terriblement rétro des années 1960-1970, il ne passe pas inaperçu dans l'allée principale du paddock du tracé Paul Armagnac. Avec sa couleur mythique, le camion Rédélé participe un peu plus à l'engouement actuel entourant la déclinaison GT4 de la Berlinette moderne, en parallèle d'une version civile décidément très appréciée. C'est ici même, au cœur du Gers, que la marque française et Signatech, son partenaire technique dans cette renaissance sportive, avaient publiquement révélé en 2018 les contours de la très attendue A110 répondant à la réglementation promue par SRO Motorsports. Un anniversaire qu'Alpine a pu dignement célébrer, puisque sa voiture est aujourd'hui, derrière Ginetta, la plus représentée sur la grille avec 10 exemplaires engagés. Au cœur de cette nouvelle armada dieppoise

figure donc en bonne place le patronyme du fondateur de la marque. N'y voyez pas là un quelconque engagement officiel, mais bien le lien le plus étroit possible avec le passé, puisque au sein de l'entité Rédélé-Bodemer (la première appellation étant utilisée en GT4 Europe, la seconde en France), nous retrouvons ni plus ni moins que Jean-Charles Rédélé, fils de Jean. «*C'est la première fois que je cours en Moderne, car j'ai toujours couru en Historique, et un peu en Fun Cup, confie ce dernier qui se retrouve associé à Nicolas Prost, quand la seconde voiture de l'écurie voit évoluer le tandem Alain Ferté-Grégoire Demoustier. Nous avons parlé de cette arrivée avec Greg, et en parlant d'autres personnes, Nicolas est arrivé et nous avons lancé le projet. À mon âge, c'était le moment où jamais. Et courir avec Grégoire, que je connais depuis longtemps, Alain et Nicolas, c'est magique. J'espère ne pas être l'élément faible*

du quatuor.» Projet officiellement présenté il y a quelques jours dans le garage Rédélé à Paris et qui trouve en territoire gascon, un deuxième terrain d'expression après les débuts en GT4 European Series sous le déluge de Monza, début avril. Une entame délicate pour l'équipe, derrière qui se cache pour l'exploitation la structure Energy Racing Team de Georges Kaczka. Cette dernière engageait jusqu'à présent un Porsche Cayman dans les séries SRO, déjà avec la paire Ferté-Demoustier. Une association loin d'être anodine.

DU MANS À NOGARO

Georges Kaczka est, en effet, tout sauf un inconnu dans le giron Alpine. Si son autre période dorée demeure l'épopée Ligier avec Jacques Laffite, le patron d'Energy Racing Team voue toujours une affection particulière à la marque. «*J'ai fait Le Mans avec Oreca et Alpine (l'A442 n°16 alignée en 1977 pour*



QR? Nicolas Prost Pilote Bodemer Auto

“Il y a un vrai capital sympathie autour d’Alpine”

Après ses passages en Endurance et Formule E, le fils du quadruple champion du monde de F1 revient aux sources avec un programme national avec Alpine et Rédélé-Bodemer.

Comment s’est présentée cette opportunité ?

J’étais plutôt en partance pour le Rallycross quand j’ai revu la famille Demoustier qui m’avait aidé à l’époque de la F3. En analysant les différentes propositions, je me suis rendu compte que c’était le plus intéressant, car c’est quelque chose de nouveau. L’idée est de s’implanter, tant en France qu’en Europe, et d’aller chercher des victoires et des titres. L’autre voiture a un équipage plus habitué

du championnat. Il y a un vrai capital sympathie autour d’Alpine, et c’est sympa de courir en France.

Vous avez piloté des voitures de course très diverses et pointues. Quel est votre premier retour sur cette A110 GT4 ?

J’ai été agréablement surpris. Elle est légère et sympa à piloter. C’est certain qu’au niveau du chrono ce n’est pas impressionnant, mais cela reste une vraie voiture de course. Le championnat est beau avec beaucoup

de voitures, et c’est aussi important.

Et quid d’un possible retour en Proto ?

Je regarde ce qu’il se passe évidemment pour refaire du LM P1 ou LM P2. L’économie du LM P n’est pas simple pour des pilotes pros, et il faut que les équipes joignent les deux bouts.

Pourquoi pas avec Signatech-Alpine ?

Nous avons discuté pour rouler cette année. Cela pourrait clairement m’intéresser. **Propos recueillis par Pierre Tassel, à Nogaro**



Jean-Charles Rédélé, fils du fondateur d’Alpine, fait équipe avec un autre nom très connu.

“L’ENJEU MAINTENANT, C’EST LA DIFFUSION HORS DE LA FRANCE, NOUS EN AVONS VENDU UNE EN SUÈDE, DEUX AU JAPON, UNE EN AUTRICHE”

Philippe Sinault, patron de Signatech

Didier Pironi et René Arnoux. Ndlr), rappelle le patron. *Nous avons fait auparavant la saison 1973 avec Jacques Laffite en F3, puis 1974 et 1975 en F2. Avec Alpine, nous visons le long terme.* Une première année pour apprendre, comme le martèlement pilotes et encadrement, d’où un double programme France et Europe, pour également accumuler les kilomètres. Si le pilotage de l’A110 GT4 ravit pilotes Pro et gentlemen, l’exploitation de la voiture n’apparaît pas si aisée à appréhender. *«L’Alpine A110 est plus dure à travailler que la Porsche, confie Georges Kaczka. C’est une voiture plus aboutie. Porsche est parti d’une voiture de série pour*

en faire la GT4. L’Alpine est d’emblée une vraie voiture de course. Nous avons beaucoup plus de maintenance. Je ne dis absolument pas que c’est un mauvais produit, au contraire, mais cela demande plus d’implication. Le plus dur est de penser à ce que l’on peut oublier dans notre métier.»

Un sentiment partagé par Pascal Desjardins, Team principal du Team SpeedCar, qui a également fait le pari de l’Alpine A110 durant l’hiver, tout en conservant la Ginetta G55 dans ses rangs. D’où une comparaison facilitée. *«L’Alpine est plus moderne, mais aussi plus compliquée à travailler, commente le patron gardois. Mais nous allons*

apprendre à connaître la voiture. Plusieurs raisons se cachent derrière ce choix : c’est une marque française et des gens que je connais depuis 30 ans. Le boulot réalisé a été bon.» *«L’enjeu maintenant, c’est la diffusion hors de la France, nous confie de son côté Philippe Sinault, patron de Signatech. Nous en avons vendu une en Suède, deux au Japon, une en Autriche.»* Le succès commercial esquissé pourrait bien être suivi sur le plan sportif, les performances entrevues en 2018, avec notamment la victoire lors de la GT4 International Cup de Bahreïn, étant un premier signe encourageant. Et si Bodemer Auto n’a pas triomphé dans le Gers, c’est bien CMR, l’équipe la plus expérimentée avec cette voiture, qui a ouvert le palmarès 2019 dimanche (voir encadré). Le bleu de chauffe est donc déjà mis dans le clan Alpine pour faire perdurer la mythique histoire de l’A110. ■

LES COURSES

CMR CONSERVE SON ÉLAN

On avait quitté l'Alpine A110 n°36 de l'écurie de Charly Bourachot, alors confiée à Pierre Sancinéna et Pierre-Alexandre Jean, sur la plus haute marche du podium au Paul-Ricard. Six mois plus tard, la voiture de l'équipe gardoise a retrouvé cette position, avec un succès pour Pierre-Alexandre Jean désormais associé à Stéphane Lémeret. Une victoire construite après les passages aux stands, où l'Audi R8 LMS-Saintéloc Racing de Fabien Michal, gênée en entrant dans la pit-lane, a sans doute perdu les 2 ou 3 secondes qui ont manqué à Grégory Guilvert pour devancer l'Alpine n°36 en ressortant des stands.

Dans le sillage immédiat de Jean, le champion de France en titre n'a toutefois rien pu faire dans les derniers tours, le pilote Alpine maîtrisant bien la séquence sous voiture de sécurité après la sortie de piste de la Ginetta G55 n°72, malgré une gestion délicate des gommes. « Ce n'était pas un problème de dégradation, mais un important phénomène de pick-up (accumulation de gomme

morte. Ndlr), commente le jeune Lyonnais. *J'avais du mal à le gérer, et au restart, j'ai vraiment voulu être très agressif pour nettoyer mes pneus, ce que j'ai réussi à faire et ça m'a permis de distancer Grégory.* » « Pierre-Alexandre Jean ne m'a laissé aucune chance, avoue pour sa part Guilvert. *Avoir le contrôle de traction connecté me pollue un peu le restart. Les Alpine ont sans doute un petit plus en course.* » Malgré une BoP l'ayant alourdie, l'A110 demeure une voiture plus douce envers ses pneus Pirelli, un paramètre essentiel dans le championnat. Confirmation le lendemain puisque la même Alpine n°36-CMR s'offre le doublé, Pierre-Alexandre Jean ayant largement construit la victoire dès le départ après avoir pris le meilleur, par l'extérieur, sur le poleman Grégory Guilvert. Le podium est complété par la seconde Alpine A110 GT4 n°111-CMR de Stéphane Tribaudini et Rudy Servol, qui prennent le relais du duo Robert Consani-Benjamin Lariche (Alpine A110 n°8-SpeedCar), 3^e en course 1, qui n'a pas vu l'arrivée lundi. P.T.

VITE

AM

Nicolas Gomar et Julien Lambert (AGS Events) ont offert un premier succès au nouveau Porsche 718 Cayman GT4 en catégorie Gentlemen Drivers.

Valentin Simonet et Pascal Huteau (Ginetta G55 GT4 n°22) se sont imposés le lendemain.



ENDURANCE

Dans le paddock GT4, l'idée de rajouter une course au format Endurance ne serait pas pour déplaire à nombre d'écuries. Des évaluations sont en cours. Reste à régler la question des ravitaillements en carburant nécessitant une logistique particulière. Et quid de la question des coûts ?

Double Alpine Audi lors des deux courses.



DPPH / J.M. LE MEUR

CLASSEMENT FFSA GT – NOGARO

20-22 avril. Manche 1/6

Course 1 : 1. P-A. Jean-S. Lémeret (Alpine A110) 35 t. en 1h01'23"915, 2. F. Michal-G. Guilvert (Audi R8 LMS) à 2"0, 3. R. Consani-B. Lariche (Alpine A110) à 6"9, 4. C. Campbell-R. Van der Ende (BMW M4) à 11"6, 5. R. Servol-S. Tribaudini (Alpine A110) à 12"0... 16. N. Gomar-J. Lambert (Porsche 718 Cayman) à 33"1 (1^{er} Am), etc. PP: Michal 1'32"449. MT: Consani 1'33"690

Course 2 : 1. P-A. Jean-S. Lémeret 37 t. en 1h00'08"618, 2. F. Michal-G. Guilvert à 4"9, 3. R. Servol-S. Tribaudini à 21"8, 4. J-L. Beaubelique-J. Pla (Mercedes-AMG) à 24"1, 5. F. Barthez-A. Panis (Mercedes-AMG) à 27"0... 15. P. Huteau-V. Simonet (Ginetta G55) à 56"4, etc. PP: Guilvert 1'31"917. MT: Jean 1'32"999

CHAMPIONNATS

Non disponible au moment du bouclage.

POLÉMIQUE

La catégorisation des pilotes fait grincer

Le sujet a beaucoup fait parler à Nogaro. Cet hiver, SRO a revu sa réglementation sportive en interdisant les tandems Silver-Silver, admis en 2018 tout en embarquant un lest équivalent à 2,5% du poids d'homologation de la voiture. Mais au regard de la liste des engagés, plusieurs associations de pilotes ont soulevé des interrogations. Ainsi, Stéphane Lémeret et Pierre-Alexandre Jean ou Benjamin Lariche

et Robert Consani n'auraient pu être réunis à en croire leur rang FIA Silver, mais SRO a ajusté certaines catégorisations selon son propre modèle. De quoi susciter de l'agacement dans le peloton, d'autant que pour ces équipages, aucun lest n'est mis en place. Dans les rangs du promoteur, on assure surveiller la situation: le règlement sportif indique en effet que « les équipages qui bénéficient d'une dérogation pourront être sujets à des poids

handicaps ou pénalités de temps, par décision du Comité Sportif. » « Je ne suis pas inquiet, nous confiait Pierre-Alexandre Jean. Stéphane (Lémeret. Ndlr) travaille la semaine, à son entreprise. Il est plus talentueux que les autres, tant mieux pour lui. Si SRO en décide autrement, ce sera leur décision. » Reste que SRO n'a pas mis longtemps à réagir, puisque le duo Lémeret-Jean composera, à Pau (17-19 mai), avec un lest de 10 kg supplémentaire et devra observer une pénalité de temps de 10" lors de son premier passage par la voie des stands. P.T.

L'HÉGÉMONIE ALMÉRAS



DPP/ M. DE MARTIA

Hugo Chevalier et Ayhancan Güven, pensionnaires du Martinet by Alméras, ont dégainé les premiers dans le Gers et lancé une saison où l'affrontement au sein de l'équipe héraultaise devrait être animé.

Pierre Tassel

La domination de l'écurie de Philippe Alméras sur la scène de la Porsche Carrera Cup France ne se dément pas. Lauréate trois fois entre 2014 et 2018 avec Côme Ledogar, Mathieu Jaminet et Julien Andlauer, la structure de Montpellier avait cédé l'an passé la couronne Pilotes au Turc du Attempto Racing Ayhancan Güven. Un nouveau champion... recruté cette année par Philippe Alméras pour un double programme France et Supercup où le vainqueur de la Coupe des Nations FIA GT de Bahreïn doit confirmer son potentiel et son nouveau statut. Logique favori de cette saison 2019 dans l'Hexagone, Güven a pourtant trouvé une franche réplique venue en interne avec Hugo Chevalier.

Le duel entre les deux équipiers a débuté dès les premières qualifications où le Français avait pris un premier avantage en dominant le Turc de 93 petits millièmes de seconde. Une infime marge qui aurait pu ne pas suffire au départ de la première course, le poleman manquant quelque peu son envol, mais il

réussissait à conserver la première place dans le virage de la Ferme, avant de contenir le Turc tout au long de la course. «*Je me suis un peu loupé, mais j'ai réussi à conserver de la vitesse pour faire un bon premier virage, commentait le vainqueur. C'est une petite erreur que j'ai réussi à rattraper. Ensuite, cela a été très dur au niveau de la gestion des pneus, car la piste n'est pas facile sur ce paramètre. La bagarre va être intense, mais*

c'est bien d'être tous les deux devant, car cela nous permet de bien travailler sur la voiture.» Le Français ne pourra en revanche rien faire lundi, battu tant en qualifications qu'en course par Güven. Après Florian Latorre en course 1, Marvin Klein s'offre la dernière marche du podium (et complète un triplé Alméras) après avoir animé le peloton tout au long du week-end, notamment face à Côme Ledogar dimanche. ■



DPP/ J.M. LE MEUR

En course 1, Hugo Chevalier a mystifié son monde en étant l'auteur d'une prestation impériale.

Come-back sans podium pour Ledogar

De retour sur la scène française via la Carrera Cup cette saison, Côme Ledogar s'est lancé un véritable défi. Champion 2014 de la discipline avec Alméras, le lauréat de la Blancpain GT Series Endurance Cup 2016 s'attachera à faire progresser le Team 85 Bourgoïn en s'alignant sur l'une des deux 911 GT3 Cup de la structure au côté de l'Espoir 2019 Adam Eteki. «*Le niveau est toujours élevé, rappelle le Lyonnais. Je n'ai pas que le rôle de pilote chez Bourgoïn. Cette équipe est très jeune, et je veux les aider dans leur façon de travailler.*» Quatrième en course 1 après un duel âpre avec Marvin Klein, le pensionnaire du Garage 59 en Blancpain GT s'attendait à rencontrer une opposition de premier plan. «*Nous nous battons contre des équipes qui sont parmi les plus fortes, y compris en Supercup. Il faudra prendre les petits points quand ce sera difficile.*» Ledogar terminera également quatrième lundi. P.T.

VITE

PRO-AM

Nicolas Misslin et Christophe Lapiere ont remporté chacun une course lors de l'ouverture de la Carrera Cup France dans le Gers.

CLASSEMENT CARRERA CUP

20-22 avril. Manche 1/6

Course 1 : 1. H. Chevalier (Martinet by Alméras) 20 t. en 30'12"752, 2. A. Güven (Martinet by Alméras) à 0"4, 3. F. Latorre (RMS) à 6"6, 4. C. Ledogar (Team 85 Bourgoïn) à 9"1, 5. M. Klein (Pierre Martinet by Alméras) à 10"6...

8. N. Misslin (Racing Technology) à 24"0 (1^{er} Pro-Am), etc. **PP:** Chevalier 1'27"959. **MT:** Güven 1'29"982

Course 2 : 1. A. Güven 20 t. en 30'12"885, 2. H. Chevalier à 2"5, 3. M. Klein à 10"8, 4. C. Ledogar à 11"7, 5. F. Latorre à 12"4... **11. C. Lapiere (Loeb Racing)** à 30"5 (1^{er} Pro-Am), etc. **PP:** Güven 1'27"924. **MT:** Güven 1'29"823

CHAMPIONNAT

Non disponible au moment du bouclage

PEUGEOT 308 RACING CUP / NOGARO

BRICHÉ EN IMPOSE

La première manche de la formule monotype de Peugeot Sport a offert l'une des plus belles passes d'armes du week-end de Nogaro, dimanche, avec un duel intense entre Julien Briché et Jimmy Clairet, deux grands favoris de la catégorie pour cette campagne 2019. Parti depuis la pole, le frère du champion 2018, Teddy, parti en TCR Europe, semblait avoir sereinement pris les commandes de la course, mais une gestion des pneus délicate a permis à son rival de revenir sur

ses talons, avant de sonner la charge et de prendre l'avantage au terme d'un mano à mano sur plusieurs virages. « J'ai pourtant pris un départ catastrophique et j'étais 4^e au premier virage, commente le champion 2017. Jimmy (Clairet) et Frédéric (Caprasse) avaient fait le trou, mais j'ai réussi à revenir. La bataille avec Jimmy était belle et propre. » Frédéric Caprasse et Jimmy Clairet complétaient le premier podium de la saison. Auteur de la pole le lendemain, Briché réussissait cette fois la course

parfaite pour dominer de bout en bout et s'offrir un autoritaire doublé. « Le départ a pour une fois été bon, analysait le patron-pilote du JSB Compétition. La course en est devenue d'autant plus facile. » Moins de réussite en revanche pour Jimmy Clairet, contraint à l'abandon après une crevaison, et cède de précieux points dans l'optique du championnat. Johan Boris Scheier et Xavier Fouineau se hissent sur le podium du lundi, mais Julien Briché a déjà frappé un grand coup en 308 Racing Cup. P.T.



DPP/ M. DE MANTIA

Courage à ceux qui parviendront à faire trébucher Briché.

CLASSEMENT 308 RACING CUP

20-22 avril. Manche 1/6

Course 1 : 1. J. Briché (JSB) 18 t. en 29'01"650, 2. F. Caprasse (JSB) à 1"4, 3. J. Clairet (Pussier by Clairet) à 2'9, 4. J. Scheier (BRS) à 3"1, 5. X. Fouineau (JSB) à 3"3, etc. **PP :** Clairet 1'33"674. **MT :** J. Briché 1'35"463

Course 2 : 1. J. Briché 18 t. en 28'54"937, 2. J. Scheier à 2"2, 3. X. Fouineau à 4"6, 4. F. Briché (JFM) à 6"2, 5. A. Renet (JFM) à 6"5 **PP :** J. Briché 1'33"661. **MT :** J. Scheier en 1'34"825.

CHAMPIONNAT

Pro : 1. J. Briché 42 pts. 2. Scheier 26, 3. Fouineau 20, 4. Caprasse 16, 5. Clairet 13, etc.

FFSA F4 / NOGARO

DAVID EN GOLIATH

Deux victoires depuis la pole position et une quatrième place dans la course avec la grille de départ inversée. On peut dire qu'Hadrien David n'a pas manqué son entame de saison sur le circuit Paul Armagnac. Dominateur en qualifications, l'un des grands espoirs du kart français avait pourtant vu Enzo Valente, lauréat du Volant Richard Mille, se hisser en première position au départ avant de récupérer sa position au prix d'un duel animé. Une première victoire dans la série monoplace française pour Hadrien David qui suit une autre performance de premier ordre au début du mois, puisque le membre de l'équipe de France FFSA Espoir avait déjà brillé en F4 Asie à Sepang, en Malaisie. Trois victoires disputées au volant des Mygale FIA-F4 avaient ponctué son week-end asiatique. Quatrième en course 2 gersoise dans l'après-midi dominical au terme d'une belle remontée dans le peloton, le pilote de 15 ans confirmait lundi en fin de matinée en décrochant un nouveau succès depuis la



DPP/ J.M. LE MEUR

Voici un visage qu'il va falloir rapidement mémoriser...

pole. « Je suis à l'aise sur ce circuit sinueux, nous confiait le vainqueur. Là, le départ a été correct, car en course 1, je n'ai pas bien géré l'embrayage. Et j'ai pu dérouler sur cette dernière manche. » Reshad De Gerus s'est montré l'un des plus constants opposants à la razzia d'Hadrien David en terminant à chaque reprise sur le podium. P.T.

CLASSEMENT F4

20-22 avril. Manche 1/7

Course 1 : 1. H. David 14 t. en 21'37"386, 2. E. Valente à 1"1, 3. R. De Gerus à 1"6, 4. N. Hays à 2"3, 5. J. Mettetal à 2"7, etc. **PP :** David 1'30"656. **MT :** David 1'31"488

Course 2 : 1. U. Gazil 14 t. en 21'53"225, 2. R. De Gerus à 0"7, 3. G. Henrion à 1"1, 4. H. David à 2"7, 5. N. Hays à 3"2, etc. **PP :** Gazil (grille inversée). **MT :** David 1'32"305

Course 3 : 1. H. David 14 t. en 21'38"017, 2. R. De Gerus à 7"8, 3. N. Hays à 9"7, 4. E. Valente à 16"8, 5. G. Henrion à 17"2, etc. **PP :** David 1'30"733. **MT :** David 1'31"835

CHAMPIONNAT

Non disponible au moment du bouclage.

RENAULT CLIO CUP / NOGARO



JURADO ET GULDENFELS SORTENT DE LA MÊLÉE

DPPH / J.M. LE MEUR

Avec une trentaine de Clio Cup en piste, le plateau proposé par la marque au Losange était l'un des plus fournis des Coupes de Pâques. Un peloton où, comme le veut la tradition, les bagarres n'ont pas manqué. La première manche, dimanche, a vu Anthony Jurado sortir vainqueur d'une épreuve où le poleman Dorian Guldenfels n'a pu prendre le départ depuis sa position préférentielle, victime d'un problème moteur durant le tour de formation. Si Thi-

baut Bossy avait un temps pris l'avantage, le Lot-et-Garonnais a perdu son matelas d'avance constitué dès les premiers tours, après la mise en place de la procédure de voiture de sécurité, à la suite de plusieurs incidents, impliquant David Pouget, sorti au virage de la Ferme (freins), ou encore Veenesh Shunker et Jérôme Da Ros. À la relance, Bossy se maintient aux avant-postes et doit faire face à la pression d'Anthony Jurado, déjà auteur d'une remontée éclair en 2^e posi-

tion dans les premières minutes de course et Luis Gonzalez. À 6 minutes du damier, Bossy cède finalement au freinage de l'épingle sur une attaque de Jurado, qui permet dans la foulée à Gonzalez de passer. La hiérarchie n'évoluera plus jusqu'à l'arrivée offrant un premier succès dans la catégorie à Jurado. Le lendemain, les principaux favoris ont retrouvé de l'allant, Dorian Guldenfels prenant sa revanche devant Benoît Castagne et Thibaut Bossy.

CLASSEMENT CLIO CUP

20-22 avril. Manche 1/6
Course 1 : 1. A. Jurado (Milan Compétition) 14 t. en 28'29"864, 2. L. Gonzalez (VRT) à 0"4, 3. T. Bossy (TB2S) à 0"6, 4. N. Milan (Milan Compétition) à 1"3, 5. A. Albouy (GPA) à 1"6, etc. **PP** : Guldenfels 1'40"219. **MT** : Gonzalez 1'41"115
Course 2 : 1. D. Guldenfels (TB2S) 16 t. en 27'15"768, 2. B. Castagne (Raivolt) à 5"3, 3. T. Bossy à 5"8, 4. N. Milan à 5"9, 5. D. Pouget (GPA) à 6"3, etc. **PP** : C. Tierce 1'40"071. **MT** : Guldenfels 1'41"224

CHAMPIONNAT

Non disponible au moment du bouclage.

VITE

FÉVRIER

Le journaliste de Canal+ était l'invité de cette ouverture gersoise. Il n'a pas attendu pour briller en remportant la première manche en catégorie Gentlemen. Rodolphe Wallgren a dominé la seconde.

VITE

FUNYO

Nicolas Cannard a dominé les trois premières courses du meeting d'ouverture de la Sprint Cup by Funyo Sport, nouvelle série intégrée au Championnat de France des Circuits. La dernière manche gersoise n'avait pas encore eu lieu au moment de boucler *AUTOhebdo*.

CLASSEMENT ALPINE CUP

20-22 avril. Manche 1/6
Course 1 : 1. M. Herrero 17 t. en 27'19"445, 2. G. Castelli à 0"6, 3. L. Hurgon à 1"5, 4. M. Guillot à 1"7, 5. N. Milan à 2"3, etc. **PP** : Herrero 1'34"330. **MT** : Herrero 1'35"054
Course 2 : 1. M. Parisy 17 t. en 27'27"756, 2. V. Beltoise à 2"5, 3. Y. Zimmer à 3"7, 4. M. Guillot à 4"0, 5. G. Castelli à 5"5, etc. **PP** : Parisy 1'34"065. **MT** : Mela 1'35"782

CHAMPIONNAT

1. Herrero 28 pts, 2. Parisy 25, 3. Castelli 23, 4. Guillot 20, 5. Beltoise 18 etc.

ALPINE / NOGARO

HERRERO BIEN DANS LE TEMPO

Issu de la F4, Matéo Herrero n'a pas mis longtemps à se mettre dans le tempo d'une autre formule monotype. Pole position décrochée lors de sa première qualification, victoire et meilleur tour en course dimanche : le débutant a marqué les esprits face à un peloton composé de pilotes ayant déjà une année d'expérience dans la catégorie. « Il a fallu travailler dur pour en arriver là, souligne le jeune pilote, qui a fêté ses 17 ans à la veille du week-end pascal. Et quand on a derrière des Castelli, des Milan, le niveau est incroyable. Quand on voit ce qu'ils ont gagné, cela rend la

victoire encore plus belle. » Vainqueur devant Gaël Castelli et Laurent Hurgon, Herrero n'a pu confirmer le lendemain, laissant Mike Parisy, malchanceux en Q1 avec la casse de la courroie de la pompe

à eau dimanche matin, et 8^e en course 1, retrouver un rang plus conforme à ses attentes. Dominateur en qualifications et en course lundi, le Palois s'est toutefois offert une belle frayeur 5 minutes

après le départ, avec un passage dans les graviers. Au terme d'une véritable bataille rangée, Vincent Beltoise et Yann Zimmer, de retour à la compétition (voir Bas Les Casques), montent sur le podium final. ■



DPPH / J.M. LE MEUR

RALLYE / LYON-CHARBONNIÈRES

BONATO LES MET K.O.

Au second round d'un match en neuf reprises, Yoann Bonato a facilement mis au tapis tous ses adversaires. Mais rien ne dit que le reste de la saison sera aussi facile, car certains n'avaient pas choisi leurs meilleurs gants...

Philippe Carles



2

C'est la 2^e fois que l'équipage Bonato-Boulloud s'impose au rallye Lyon-Charbonnières. L'an passé, c'était la première victoire de la C3 R5

Du côté des Monts du Lyonnais et sur les coteaux du Beaujolais, le soleil brillait en abondance ce week-end, apportant ses bienfaits aux vignes... ainsi qu'aux concurrents de cette deuxième manche du championnat de France. De quoi faire vite oublier l'enfer nordiste vécu il y a six semaines, et rebattre entièrement les cartes. «*Le niveau du championnat de France asphalté est extrêmement relevé cette année*», constatait Jérôme Degout, deux fois champion de France des coéquipiers, titré avec Jean-Marie Cuoq et Sylvain Michel, et actuellement toujours au côté de ce dernier. Celui-ci, tout comme Yohan Rossel ou Quentin Giordano, avait intérêt à vite se ressaisir après un Touquet complètement raté. De son côté, Yoann Bonato était également prêt à passer à l'offensive, sa 3^e place sur le podium touquois l'ayant à moitié satisfait. Avant le départ, les seuls pilotes sereins étaient Quentin Gilbert et Nicolas Ciamin. Pour Gilbert, «*la Volkswagen Polo GTI R5 fonctionne vraiment bien et c'est une belle arme en R5. Nous avons une bonne position au championnat à défendre et il faut que nous confirmions ici.*» Quant à Ciamin, il expliquait ainsi son retour avec l'Abarth 124 Rally: «*Nous avons eu plusieurs sollicitations après la victoire au Touquet et mon statut a un peu évolué, mais nous n'avons pas trouvé de solution pour être ici en R5. Néanmoins, je suis très content d'être présent avec l'équipe Milano Racing, qui plus est en portant le n°1. Nous allons essayer d'intégrer le Top 10 tout en surveillant mes*

concurrents en GT+ et notamment Romain Dumas.» Toujours aussi modeste dans ses propos, le p'tit gars de Nice!

TIP-TOP POUR BONATO

Dès la première spéciale, sur les 15 km de Bibost-Monroty, Bonato se montrait au-dessus du lot, collant plus de 3" à Gilbert et Giordano, tandis que Ciamin était déjà 7^e, l'Abarth devançant la Porsche de Dumas de 6". Ensuite, le pilote de la C3 R5 de l'équipe CHL remportait dans la foulée quatre autres spéciales

armes de la concurrence. Mais au Casino de Charbonnières, la roulette a sorti, finalement, un deuxième doublé... réussi par les Citroën C3 R5, cette fois! Car, longtemps tapi dans l'ombre des deux Quentin, Gilbert et Giordano, Yohan Rossel était revenu comme un boulet de canon dans les derniers chronos, subtilisant la deuxième place à Gilbert pour huit dixièmes! Le pilote officiel «Peugeot-Citroën» (vainqueur du Volant Peugeot 2018, sa récompense est une saison en championnat de France

«L'AUTO ÉTAIT PARFAITE, NOUS NOUS SOMMES FAIT PLAISIR ET TOUT A FONCTIONNÉ À MERVEILLE»

Yoann Bonato

sur les sept au programme de cette étape, qu'il terminait avec une avance de 24" sur Gilbert et Giordano, tous deux n'étant séparés que par un minuscule dixième. Le lendemain, après s'être encore adjugé les quatre spéciales de la première boucle, il pouvait enfin relâcher son effort dans l'après-midi. Fini les prises de risques, c'était le moment d'assurer une victoire importante pour le championnat, puisqu'elle lui permet d'en prendre le commandement. «*Comment ne pas être contents après une telle course. L'auto était parfaite, nous nous sommes fait plaisir, l'équipe a bien travaillé et tout a fonctionné à merveille. Rien à ajouter, c'est vraiment tip-top*», concluait le pilote des Deux-Alpes. Après Le Touquet, où les Volkswagen Polo R5 avaient réalisé le doublé avec Ciamin et Gilbert, on avait un peu vite «enterré» les

avec une C3 R5 exploitée par PH Sport) dédiait cette brillante seconde place à ses ingénieurs et mécaniciens. «*L'auto a bien évolué tout au long du rallye, merci à l'équipe qui a fait du très bon boulot.*» Quant à Quentin Gilbert, il se satisfaisait de sa troisième marche du podium, idéale pour rester bien placé au championnat.

SENSATIONNEL CIAMIN

Outre la belle bataille pour le gain de la deuxième place qui a animé la deuxième étape du samedi, un autre combat intéressant fut celui opposant Nicolas Ciamin à Sylvain Michel. Vite débarrassé de son principal adversaire en GT+ (voir l'encadré Romain Dumas), le pilote de l'Abarth 124 Rally a encore une fois démontré son extraordinaire pointe de vitesse. Malgré la rupture d'une barre antiroulis qui l'a handicapé durant deux ▶



Deux équipages de C3 R5 sur le podium, derrière un pilote VW : un intéressant retournement de situation...



De retour sur l'Abarth 124 Rally, Nicolas Ciamin a de nouveau été éblouissant.

spéciales, il a très bien résisté aux attaques de Sylvain Michel, signant un meilleur temps scratch dans l'ES 14 et terminant à la 5^e place finale. Et notre petit doigt nous dit qu'on devrait le retrouver lors de la prochaine manche, le rallye d'Antibes (17-19 mai), de nouveau au volant de la VW Polo R5 du team belge THX Racing. De son côté, Sylvain Michel était bien soulagé de revoir enfin une arrivée, après trois abandons consécutifs (Var 2018, Touquet puis Terre des Causses cette année). «*C'est certain, en début de course, Sylvain était un peu stressé, en manque de confiance. Il a eu du mal à la retrouver complètement, cette confiance, et pourtant c'est le point-clé pour performer*», analysait son coéquipier Jérôme Degout. Ce qui explique peut-être qu'il n'ait pas pris tous les risques pour le gain



DPP / T. FENETRE

Quentin Gilbert en phase avec son objectif : miser sur la régularité.

de cette 5^e place, d'autant plus que le Lyon-Charbonnières ne comptait pas pour le Trophée Mixte by Michelin, objectif principal du pilote savoyard. Terminons par un petit coup de chapeau à Anthony Fotia. L'équipe Sébastien Loeb Racing avait confié le volant de sa seconde VW Polo R5 (l'autre étant conduite par William Wagner) à ce jeune pilote niçois de 23 ans n'ayant jusque-là couru qu'avec



DPP / T. FENETRE

Pour Sylvain Michel, atteindre l'arrivée le libère d'un sacré poids.

des petites autos dans des formules de promotion. Eh bien, il a vite été dans le coup, signant un 3^e temps scratch et deux 4^e temps. Même si retardé par des problèmes de direction assistée, il terminait finalement à la 9^e place. Le programme de détection et de mise en place d'une filière Jeunes mis sur pied par Dominique Heintz, le patron du SLR, avec la bénédiction de Sébastien Loeb, débute pas mal! ■

ROMAIN DUMAS

Histoire à la gomme

Seul week-end disponible, dans son calendrier ultra-chargé, pour disputer un rallye, le Lyon-Charbonnières a tourné au cauchemar pour Romain Dumas, engagé avec sa Porsche 997 GT3. «*Dès le shake-down, nous avons commencé à douter*», explique Denis Giraudet, le coéquipier de l'Alésien. «*Les nouveaux pneus que Michelin a développés pour les Porsche engagés en GT+ semblaient moins performants que ceux qui nous restaient du rallye du Var 2017, apportés en sécurité*». Dans la première boucle du vendredi, les temps de Dumas étaient vraiment très loin de ceux signés par l'Abarth 124 Rally de Ciamin, et de plus une crevaisson dans l'ES 2 leur faisait perdre 4 minutes. Après un passage à l'assistance et un changement de set-up, rien à faire, Dumas réussissant toujours difficilement à rentrer dans le Top 10 de chaque spéciale. Aussi, au départ de la 2^e étape le samedi matin, décision était prise de monter les vieilles gommes qui avaient déjà effectué une trentaine de kilomètres de spéciales au Var 2017. «*Et là, dans la rapide*

De l'influence des pneumatiques sur la performance... On ne peut pas tromper un Romain.



DPP / G. LENOIRMAND

spéciale de Beaujeu, c'était fantastique. Même en levant un peu sur la fin, on réalise le 3^e temps, à 3"6 de Bonato. On a été tout de suite fixé, mais comme il n'y avait aucun enjeu et qu'on risquait d'interférer au championnat, Romain a préféré arrêter» ajoute Giraudet. En tout cas, poussés à fond, ces nouveaux pneus Michelin développés pour les «clients» Porschistes ont vite montré leurs limites... Ph. C.

CLASSEMENT RALLYE

71^e édition du 18 au 20 avril 2019. Manche 2/9 du championnat de France des rallyes. Parcours long de 711 km dont 207 km d'ES (15 au total) répartis en deux étapes. Partants : 111 ; classés : 76. Conditions atmosphériques : beau temps chaud.

1. Bonato-Boulloud (Citroën C3 R5) en 1h51'57" (1^{er} Gr. R), **2. Rossel-Fulcrand (Citroën C3 R5)** à 24", **3. Gilbert-Guieu (VW Polo R5)** à 24"8, **4. Giordano-Parent (Hyundai i20 R5)** à 49"6, **5. Ciamin-Villanova (Abarth 124 Rally)** à 1'20"7 (1^{er} Gr. GT+), **6. Michel-Degout (Skoda Fabia R5)** à 1'31", **7. Brunson-Mondon (Ford Fiesta WRC)** à 2'31"2 (1^{er} Gr. A), **8. Astier-Vauclare (Hyundai i20 R5)** à 2'32"4, **9. Fotia-Sirugue (VW Polo R5)** à 4'13"1, **10. Berfa-Augustin (Hyundai i20 R5)** à 4'46"5... **18. Carminati-Lacruz (Renault Clio RS)** à 10'49" (1^{er} Clio R3T Trophy), etc.

Leader : ES 1 à ES 15 (arrivée), Bonato.

Meilleurs performeurs : Bonato 9 meilleurs temps, Rossel 4, Giordano et Ciamin 1 chacun.

CHAMPIONNAT

France : **1. Bonato 68 pts**, 2. Ciamin 62 pts, 3. Gilbert 59 pts, 4. Rossel 34 pts, 5. Robert 26 pts, etc.

Teams : **1. CHL Sport Auto 60 pts**, 2. Minerva Oil by Gsi. Com 40 pts, 3. Milano Racing 16 pts, etc.

VITE

BRUNSON

Tout comme au rallye du Touquet, où il avait fini à la 6^e place avec sa Ford Fiesta WRC 2016, Éric Brunson a de nouveau subi la loi des nouvelles R5, étant même devancé à l'arrivée par l'Abarth 124 Rally de Ciamin. La pilule est sans doute dure à digérer.

CLIO R3T TROPHY



DPP / T. FENETRE

Unique formule de promotion au départ, le Trophée Clio France avait réuni 26 équipages, dont 2 pilotes féminins, Charlotte Berton et l'Américaine Keanna Eriksson-Chang. Déjà plusieurs fois en exergue l'an passé, Boris Carminati prenait vite le large et s'imposait facilement. La 2^e place était d'abord occupée par Yvan Ferraroti, puis après la sortie de celui-ci dans l'ES 11, par Dorian Nicolas. Guillaume Jean complétait le podium, alors que Charlotte Berton était elle aussi victime d'une sortie de route.

TEAMS

Sept teams étaient enregistrés au départ alors que l'on notait l'absence de l'équipe FJ Racing pour la première fois depuis la création du championnat Teams. Aucun souci pour le CHL Sport Auto, avec un maximum de points récoltés par Yoann Bonato et Cédric Robert, ce dernier étant un facile vainqueur de la classe R3 avec sa DS3 Max. Quant au Milano Racing, boosté par la fusée Ciamin, et au team Minerva Oil by Gbi.com, ils se classent ex aequo au 2^e rang.

TROPHÉE MICHELIN

Bonne opération dans la catégorie R5 du Trophée Michelin pour Quentin Gilbert, Sylvain Michel et Raphaël Astier, lequel roulait pour la première fois avec une Hyundai i20 R5 louée à l'équipe montpelliéraine CPI by Enjolras. Dans le Trophée hors R5, Cédric Robert ne devançait que de 6 secondes la Peugeot 206 Groupe F2000 de l'excellent Lionel Jacob.

SUPER FORMULA / SUZUKA



CASSIDY TRÈS REMONTÉ

Course patiente et victorieuse pour le champion Super GT 2017.

SUPERFORMULA

La manche d'ouverture de la saison de Super Formula, à Suzuka, marquait la première apparition en course de la SF.19 de Dallara. Avec quelques débutants prometteurs venus se frotter à des ex-pilotes de F1, le plateau a fière allure. C'est d'ailleurs un rookie, Tadasuke Makino, qui décrochait la pole le samedi. 18^e de la F2 l'an passé avec Russian Time, le Japonais de 21 ans créait la sensation en devançant son équipier Alex Palou et le champion sortant Naoki Yamamoto.

Le lendemain, les deux pensionnaires du Nakajima Racing, équipés de pneus Soft contrairement à leurs adversaires directs, s'échappent. Pour rappel, les concurrents avaient deux choix de pneumatiques Yokohama: Medium et Soft, le règlement les obligeant à utiliser les deux. Las, alors qu'il est blotti dans l'aileron de son compagnon d'écurie, Palou écope d'un drive through pour départ anticipé. Au 7^e tour, Nick Cassidy (Tom's/Toyota) est le premier à observer son arrêt et troque ses gommes Mediums contre des Soft. Bonne pioche, puisque deux tours plus tard, Tristan Charpentier (Real Racing/Honda) et Ryo Hirakawa (Impul/Toyota) sortent au niveau du 130R et entraînent une première intervention de la voiture de sécurité. Makino, Yuhi Sekiguchi (Impul/Toyota), Yamamoto et d'autres passent par les stands, mais Sekiguchi est contraint à l'abandon, lâché par sa boîte de vitesses.

UN PEU DE RÉUSSITE

Quand le drapeau vert est agité au 12^e tour, Kamui Kobayashi (KCMG/Toyota) mène la danse devant Yuji Kunimoto (Kondo Ra-

cing/Toyota), les deux hommes ayant fait le pari de rester en piste. Suivent Palou, Makino et Cassidy. Palou et Cassidy prennent respectivement l'avantage sur Kunimoto et Makino et gagnent un rang, mais au 15^e tour, Harrison Newey (B-Max Racing with Motopark/Honda) percute Kazuki Nakajima (Team Tom's/Toyota) et oblige la direction de course à faire à nouveau appel à la voiture de sécurité. Relancée au 18^e tour, la course est interrompue une troisième fois, Palou étant arrêté sur la piste en raison de soucis mécaniques... puis une quatrième fois au 27^e passage, après que Makino s'en est allé heurter les rails de sécurité après avoir perdu sa roue arrière-gauche. À la relance du 31^e tour, Kobayashi devance Cassidy, mais le Japonais n'est toujours pas passé par la case stand. En s'exécutant, il ouvre un boulevard à son adversaire néo-zélandais qui s'en va décrocher son deuxième succès dans la série, alors qu'il ne s'était élané que depuis la 12^e position. «J'ai eu un peu de réussite, mais nous avons configuré la voiture dans cette optique, c'est exactement ce à quoi nous avons pensé», jubilait à l'arrivée le lauréat du Super GT 2017. Champion sortant, Yamamoto termine deuxième devant Kenta Yamashita. Étoile montante du sport auto nippon, Sho Tsuboi (Cerumo/Toyota) termine 5^e, alors que le protégé de Red Bull Dan Ticktum profite de la pénalité de 30" infligée à Kazuya Oshima (LeMans/Toyota) - initialement 5^e mais pénalisé pour avoir dépassé avant une relance - en marquant le point de la 8^e place.

Tetsuya Tsuzuki

CLASSEMENT SUPER FORMULA

20-21 avril. Manche 1/7

1. N. Cassidy (Tom'S / Toyota), les 43 tours en 1h28'21"635, 2. N. Yamamoto (Dandelion / Honda) à 1"7, 3. K. Yamashita (Konda / Toyota) à 2"3, 4. T. Nojiri (Mugen / Honda) à 8"2, 5. S. Tsuboi (Cerump / Toyota) à 10"5, 6. Y. Kunimoto (Kondo / Toyota) à 10"8, 7. L. Auer (Motopark / Honda) à 13"9, 8. D. Ticktum (Mugen / Honda) à 15"0, etc. PP : T. Makino (Nakajima / Honda) 1'36"060. MT : A. Palou (Nakajima / Honda) 1'41"057.

CHAMPIONNAT

1. Cassidy 10 pts, 2. Yamamoto 8, 3. Yamashita 6, 4. Nojiri 5, 5. Tsuboi 4, etc..

VITE

F3 JAPON



F3 JAPON

Sacha Fenestraz n'a pas raté ses débuts dans le championnat japonais de F3. Le Franco-Argentin de 19 ans,

pensionnaire du B-Max Racing with Motopark, a remporté la première des deux courses du meeting d'ouverture, à Suzuka. Seulement 14^e de la seconde épreuve après un accrochage avec Ritomo Miyata durant lequel il a perdu son aileron avant, il a laissé le pilote du team Tom'S - auteur de 2 pole positions, 2 meilleurs tours en course, 1 victoire et une 2^e place - prendre le fauteuil de leader. Le Japonais possède 21 points, soit 9 de plus que le Britannique Enaam Ahmed (B-Max Racing with Motopark) et 11 de plus que Fenestraz. Charles Milesi a terminé 9^e puis 6^e.

Depuis son installation au Pôle Mécanique d'Alès en février 2014 (voir Ah n°2040), Duqueine Engineering a fait du chemin. En arrivant sur les lieux, on peut même se demander si Gilles Duqueine n'a pas racheté l'intégralité du site tant les bâtiments arborant les panneaux à ses couleurs sont nombreux. «*Les locaux du bas sont temporaires, détaille Yann Belhomme en nous accueillant dans son bureau. Bientôt, tous nos locaux seront regroupés et nous construirons un L, afin d'intégrer la sous-traitance et de nouvelles technologies.*» Dans les ateliers dédiés à Norma, les mécaniciens s'activent sur la M30 devant être livrée à l'équipe luxembourgeoise Racing Expérience. À ses côtés, figurent la voiture de développement et une coque nue en attente de montage. Le rachat de Norma a ramené Gilles Duqueine aux racines de sa passion pour le sport automobile, lorsqu'il construisait des monoplaces avec son frère Vincent, de 1977 et 1992. C'est d'ailleurs la construction de la première F3 à coque carbone de l'histoire, en 1984, qui a mené Gilles vers l'aventure industrielle de Duqueine Group, dans le domaine de l'aviation.

L'ancien lauréat du Volant Marlboro 1982, qui s'était éloigné des circuits à la suite de l'accident de la circulation l'ayant rendu paraplégique en 1985, y est revenu en tant que gentleman-driver depuis 1997, avant de fonder son équipe en 2014 avec Yann Belhomme, qui était son ingénieur de piste chez Sport Garage. «*Duqueine Engineering a connu une croissance assez grande sur le plan sportif, rappelle celui-ci. L'élément déclencheur du rachat de Norma a été la volonté de Gilles de construire à nouveau des voitures et ainsi de boucler la boucle. De mon côté, j'ai un goût pour l'Endurance et ce type d'autos. Lorsque j'étais encore prestataire électronique, j'avais un peu travaillé sur les Norma M20 FC. J'ai appris à mieux connaître Norbert Santos quand nous avons acheté une Norma M30 à la demande du sponsor d'un de nos pilotes. En discutant avec Norbert, il est apparu qu'il avait la volonté de passer le relais. Les discussions n'ont pas traîné, puisque nous avons racheté Norma Auto Concept en septembre 2017 avant de l'annoncer fin novembre. Nous avons rebaptisé la société Norma Automotive, afin de montrer le changement. En 2020, elle s'appellera Duqueine Automotive, mais nous conservons la propriété de la marque Norma, qui perdure à travers le CN et la course de côte. Grâce à un contrat de licence, Guillem Roux, via la société Nova Proto, continue à faire vivre la marque dans ces catégories.*»

CHOC DE CULTURES

Cette scission avec l'ingénieur de Norma n'étant pas prévue à l'origine, sans doute y a-t-il eu un « choc de cultures » entre des



Yann Belhomme ne se tourne pas les pouces.

F. HUREL

NORMA BY DUQUEINE

MADE IN FRANCE

Depuis septembre 2017, la marque fondée en 1984 par Norbert Santos et Marc Doucet (Nor-Ma) est devenue la propriété de Duqueine Engineering. La M30 est désormais produite à Alès sous la direction de Yann Belhomme, en attendant le tournant des nouvelles technologies.

François Hurel



DPH / M. DE MATTIA

La Norma M30 est rapidement devenue l'une des références du LM P3.



F. HUREL

Les installations inaugurées à Alès témoignent des ambitions grandissantes du constructeur français.

gens aux méthodes et aux parcours différents? «*Les règles qui s'appliquent au LM P3 ne s'appliquent pas aux CN et aux voitures destinées à la côte, qui font appel à des méthodes plus artisanales, confirme Yann Belhomme. On s'est aussi rendu compte que les gens qui sont bons dans un domaine ne le sont pas forcément dans l'autre, et vice-versa.*» C'est donc d'un commun accord que Nova Proto continue à faire vivre l'usine de Saint-Pé-de-Bigorre (Hautes-Pyrénées), tandis que Norma Automotive se consacre uniquement au circuit et au LM P3. Sur les 13 salariés permanents de Saint-Pé, 5 ont rejoint Alès et 6 nouveaux emplois ont été créés, portant à 19 le total des employés de Norma/Duqueine.

Il subsiste toutefois quelques passerelles entre les Pyrénées et les Cévennes: «*Norbert Santos reste notre conseiller et nous avons des échanges avec Guillem Roux, car nous lui sous-traitons quelques pièces. Notre objectif est de mettre en place un processus industriel et un suivi en matière de nomenclature et de stock qui permette d'apporter un service de qualité à nos clients. En ELMS, nous aurons un camion et 4 personnes. Aux États-Unis, nous sommes présents via Carl Haas Automotive, qui assure également le support technique d'Oreca et Hewland sur l'IMS A. De plus, nous aurons sur chaque course un ingénieur et un responsable technique pour le support client. Le LM P3 prend de l'ampleur aux États-Unis et un championnat va se créer en Australie. Le marché asiatique est encore timide, car les équipes du cru sont culturellement plus attirées par le GT, mais j'espère que ça va évoluer car le LM P3 est plus économique et offre plus de plaisir et de sécurité. Quant au niveau de fiabilité, il est extraordinaire, grâce au travail d'Oreca qui gère toute la chaîne de traction. Pour un constructeur, c'est vraiment pratique car nous avons un seul interlocuteur et sommes à l'abri des mauvaises surprises. Dans une relation client, on peut décevoir pour une raison dont on n'est pas responsable, d'où l'importance d'un motoriste capable de fournir un système fiable et éprouvé.*»

Yann Belhomme se montre tout aussi enthousiaste à propos de l'ELMS: «*Il s'agit d'un très beau show, superbement organisé et destiné à un public de passionnés. C'est important pour nous, car c'est le public qui apporte la notoriété et motive les sponsors.*» On reverra donc cette année l'Oreca LM P2 en ELMS, ainsi qu'aux 24 Heures du Mans, où Duqueine Engineering fera ses débuts avec Romain Dumas en capitaine de route, aux côtés de Pierre Ragues et Nicolas Jamin (Ah n°2211). En revanche, l'équipe cévenole ne sera pas présente en LM P3. «*Nous n'allons pas courir contre nos clients. Nous préférons*

nous concentrer sur le développement et le support technique. Pour cela, nous faisons beaucoup d'essais et transférons les réglages à nos clients. Il est indispensable de les balayer en faisant beaucoup de kilomètres, ce que nos équipes n'ont pas toujours le temps et les moyens de faire. Nous le faisons donc pour eux. »

PROJETS FUTURS

À l'horizon 2021, dans son futur bâtiment « New Tech », Duqueine Automotive pourra proposer du développement aux constructeurs en matière d'hybridation et d'électrique, éventuellement en collaboration sur le règlement technique Hypercar en Endurance, le concept étant adaptable à des monoplaces. Une autre idée serait d'initier une nouvelle catégorie destinée à des séries comme l'Ultimate Cup et la proposer à l'ACO. En revanche, il est prématuré d'envisager la construction d'une Duqueine LM P1 car cela demande un

développement important, sans assurance d'un retour sur investissement. Pour l'heure, l'activité se concentre donc sur la M30, dont une quarantaine d'exemplaires ont été construits. L'objectif est d'en produire une douzaine dans l'année, en dépit d'un marché quelque peu attentiste en raison de la nouvelle réglementation attendue l'an prochain. « C'est pourquoi, nous proposons à nos clients d'indexer le prix du kit sur l'achat de la voiture. L'augmentation globale du prix se montant à 22 000 euros en 2020, nous proposons le kit à ce tarif (au lieu de 40 000 euros. Ndlr) afin de ne pas bloquer leur décision ». Les clients ne sont pas les seuls à attendre les décisions des instances: « Vu que tout est réglementé, il faudrait qu'elles nous donnent leur vision à long terme, estime Yann. Faire comme Ligier avec sa JS P4, je trouve ça risqué car si une catégorie LM P4 voit le jour, elle ne correspondra peut-être pas à la réglementation. Il nous arrive de faire passer des

jeunes directement du kart au LM P3, mais s'il y avait une catégorie intermédiaire moins coûteuse, ce serait intéressant. Il manque dans le paysage de l'Endurance l'équivalent de la F4 car le CN a été siphonné par le LM P3, les gentlemen s'étant souvent regroupés à deux sur une voiture, car c'est une catégorie très séduisante. Quant au LM P2, tout est figé. On va voir comment tout cela évolue. » Les instances dirigeantes étant de plus en plus intrusives dans la vie des constructeurs, la marge de manœuvre est réduite et nécessite une certaine imagination pour se développer. Qu'on le regrette ou non, l'artisanat relève du passé et la transformation de Norma s'inscrit dans cette évolution. L'avenir appartient désormais à Duqueine Automotive. ■

LE SAVIEZ-VOUS ?

Duqueine Group est entièrement consacré à l'aviation. Dédié à l'automobile, Duqueine Engineering comprend l'équipe de course éponyme, le Duqueine Training Center (voir Ah n°2089) et Norma Automotive (qui sera changé en Duqueine Automotive en 2020). Annoncée sans avoir d'existence réelle, l'appellation Duqueine Mobility a été abandonnée. F.H.

IL NOUS ARRIVE DE FAIRE PASSER DES JEUNES DU KART AU LM P3, MAIS S'IL Y AVAIT UNE CATÉGORIE INTERMÉDIAIRE MOINS COÛTEUSE, CE SERAIT INTÉRESSANT Yann Belhomme



TOUR AUTO 2019

Une petite boucle à l'intérieur de l'Hexagone, telle se présente cette 23^e édition de l'épreuve chère à Patrick Peter. Mais le programme, ainsi que le plateau, sont toujours aussi alléchants.

Philippe Carles

De Paris à Deauville, il n'y a pas loin à vol d'oiseau ! Cependant, pour les 240 concurrents du Tour Auto 2019, cela représentera une promenade routière de 2255 km, entrecoupée par quatre haltes nocturnes à Dijon, Lyon, Vichy et Tours. Le programme sportif mêle, comme d'habitude, quatre circuits réputés dont le mythique Charade, et dix épreuves spéciales. Certaines de celles-ci, du côté de la Bourgogne, du Beaujolais ou du Bourbonnais, sont reprises de grands rallyes comme La Châtaigne, le Lyon-Charbonnières ou le Dôme-Forez. De quoi satisfaire les pilotes des deux catégories, Compétition et Régularité, qui sont pour la plupart des fidèles de l'épreuve. Rappelons que les autos sont réparties en cinq plateaux, lesquels évoluent successivement sur les circuits. Sur les épreuves routières, les parcours sont secrets, idée à laquelle Patrick Peter est fermement attaché même si on peut douter de la sincérité de certains concurrents concernant le respect de cette règle (c'est si facile, de nos jours, de disposer rapidement de vidéos...). Si la prise de risques est certaine en Catégorie Compétition, elle est moindre en Régularité, où les moyennes à respecter sont généralement assez basses. Rappelons enfin que les récompenses finales se font selon les tranches d'âge des véhicules, et que le vainqueur « officiel » du Tour Auto n'est pas toujours le plus rapide au scratch, mais celui qui s'est mon-

tré le plus performant de la période VHC (autos homologuées avant 1965).

DEUX M1 AU DÉPART

Si l'on ne connaît pas exactement leur degré d'authenticité, deux BMW M1 sont engagées, l'une en Régularité pour l'équipage Patrick Lucas-Dominique Chapatte, l'autre en Compétition par le collectionneur bordelais Nicolas Leroy-Fleuret. Celle-ci a été reconditionnée pour le rallye à partir d'un châssis ayant couru en Insa. Rappelons que la BMW M1 fête cette année ses 40 ans, les premiers exemplaires ayant disputé la Série Procar en 1979, tandis que la version Groupe 4 a couru deux Tour Auto, en 1981 avec Bernard Darniche et en 1983 avec Bernard Béguin. Sur le plan sonore, les BMW M1 n'ont rien à envier aux habituelles Shelby Cobra, des monstres qui envoient régulièrement les oreilles des passionnés. Et en opposition à ces autos, ainsi qu'à la traditionnelle cavalcade de Porsche et Ferrari, voici quelques-uns de nos coups de cœurs. Portant le n°1, la Citroën Traction 11 BL de François Allain rappelle que juste après la Seconde Guerre mondiale, elle fut présente lors de la renaissance des épreuves routières. Toujours en régularité, une originale Jowett Jupiter de 1953 symbolise bien ces marques anglaises disparues mais mises à l'honneur lors de cette édition. Enfin, en Compétition, même si son engagement ne fut pas un long fleuve tranquille, la Rallye 2 Groupe 2 de Jean-Claude Brazey, magnifiquement restaurée, devrait étonner par ses performances. ■



Toujours utile en cas de pique-nique, l'aileron d'une Porsche.



En régularité, les épreuves sur circuit se déroulent coéquipiers à bord.



Demandez le programme !

Lundi 29 avril

Contrôles techniques et exposition des autos au Grand Palais à Paris. Ouverture au public de 10 à 17 heures (entrée payante, 10 euros)

Mardi 30 avril : Étape 1 Paris-Dijon (410 km)

Départ officiel depuis le Château de Vaux-Le-Vicomte. 1 épreuve spéciale + circuit de Dijon-Pre-nois (de 14 à 20 heures). Arrivée à Dijon (Palais des Sports)

Mercredi 1^{er} mai : Étape 2 Dijon-Lyon (498 km)
2 épreuves spéciales + circuit de Magny-Cours (de 11 à 17 heures). Arrivée à Lyon (Stade Gerland)

Jeudi 2 mai : Étape 3 Lyon-Vichy (395 km)

3 épreuves spéciales. Arrivée à Vichy (Parc des Sources)

Vendredi 3 mai : Étape 4 Vichy-Tours (531 km)
2 épreuves spéciales + circuit de Charade (de 7 à 13 heures). Arrivée à Tours (Boulevard Heurteloup)

Samedi 4 mai : Étape 5 Tours-Deauville (431 km)

2 épreuves spéciales + circuit Bugatti-Le Mans (de 8 à 14 heures). Arrivée à Deauville (Avenue Eugène Cornuché)

N.B. L'accès à tous les circuits est gratuit. Les cartes des épreuves spéciales sont dévoilées sur Facebook à 17 heures la veille de leur déroulement.

Alain Oseille en pleine attaque
lors du Maroc Historic 2018.



MAROC HISTORIC RALLY

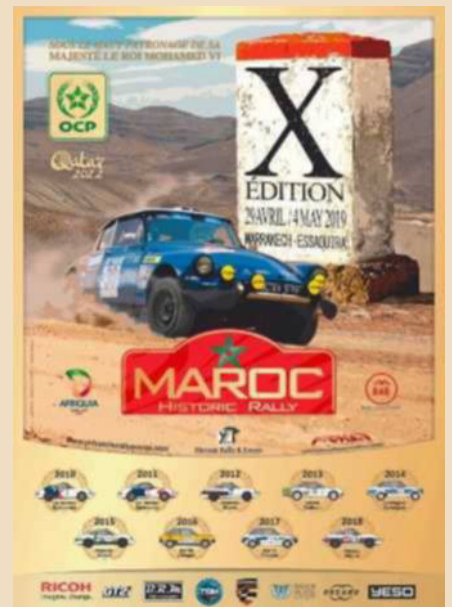
T. LEFEBVRE

Cette réputée épreuve historique, qui permet de revivre les grandes heures d'une ancienne manche du championnat du monde des rallyes, fête cette année sa 10^e édition. Philippe Carles

Yves Loubet, l'infatigable animateur du Maroc Historic, décrit ainsi son épreuve : « Ce qui en fait le charme, c'est la découverte d'un pays magnifique, la beauté et la sélectivité des épreuves spéciales, la joie de vivre un événement toujours convivial, où les notions d'entraide et de solidarité ne sont jamais oubliées. Bref, c'est le plaisir de la compétition à l'ancienne, et nous avons l'ambition de perpétuer le mythe des anciens rallyes du Maroc, du temps où celui-ci comptait au championnat du monde des rallyes. Le magnifique terrain dont nous disposons permet de retrouver les sensations des fabuleuses autos de rallye des années 1970 et 1980, toujours en glisse et en travers. »

Avec, au départ, de très nombreuses propulsions très typées, comme les Ford Escort RS, Porsche 911 SC, Mazda RX7, Opel Manta et Ascona 400, ainsi que les imposantes Mercedes 500 SLC, sans oublier deux originales Toyota Celica Twin Cam RS et Fiat 131 Abarth, le spectacle sera effectivement garanti. Et même si elles seront plutôt sous-vireuses, les magnifiques Citroën SM Proto de l'équipe Daunat attireront également l'attention : rappelons qu'une SM a remporté le rallye du Maroc 1971. Le plateau, riche de plus de

50 concurrents, comprend quelques pilotes de notoriété comme Grégoire de Mévius et Alain Oseille (lesquels se sont battus, au début des années 1990, pour la victoire dans la Coupe du Monde FIA Groupe N), Alain Deveza vainqueur l'an passé sur une Porsche 911 SC, le grand baroudeur argentin Jorge Perez-Companc, etc. Cerise sur le gâteau, on verra au départ Fabrizia Pons, qui copilote un amateur italien, Gilberto Sandretto, sur une Porsche 911 SC. L'ancienne coéquipière de Michèle Mouton et Piero Liatti (5 victoires en championnat du monde avec ces deux pilotes) est toujours aussi passionnée, et elle affirme qu'elle retrouve une seconde jeunesse dans les rallyes historiques. Partant et arrivant à Marrakech, cette 10^e édition se déroulera sur six étapes, dont trois dans la région d'Essaouira. Le parcours, long de 1660 km, comprend 24 épreuves spéciales soit 363 km chronométrés, une distance supérieure à celle des actuelles manches du championnat du monde mais parfaitement adapté aux autos historiques. Ainsi, il n'y aura pas plus de 4 spéciales par jour, et le soir, à chaque fin d'étape, trois heures d'assistance seront allouées pour la remise en état des autos. De quoi espérer ramener au bout presque la totalité des concurrents, avant la grande fiesta traditionnelle qui clôture l'épreuve. ■



Imprimée spécialement à l'occasion de la 10^e édition de l'épreuve, cette magnifique affiche s'orne d'une belle borne kilométrique, ainsi que d'une Citroën DS proto (rappelons que la firme aux chevrons a remporté le rallye du Maroc en 1969, 1970, 1971 et 1987). En bas, une frise de profils d'autos rappelle les neuf précédentes victoires au Maroc Historic Rally : deux pour Grégoire de Mévius, Bernard Munster et Bernard Barrille, une pour Christophe Vaison, Jean-François Béranger et Alain Deveza. Ph.C.



AUDI R8 V10 PERFORMANCE DECENNIUM

Si les moteurs atmosphériques sont en voie de disparition, les 10 cylindres de cette allemande font de la résistance. Pour fêter son 10^e anniversaire, la firme aux anneaux lui offre même quelques chevaux supplémentaires et une édition limitée Decennium. Un inoubliable collector. Maxime Fontanier - Photos Audi France

V10
à 90° atmo

5204
cylindrée cm³

620
chevaux

331 km/h
vitesse de pointe

3"1
0 à 100 km/h

1595
poids en kg

Les GT à moteur atmosphérique se comptent aujourd'hui sur les doigts d'une main. Alors quand l'on vous convie à l'essai de la dernière évolution d'une supercar mue par un V10, vous rappliquez sans sommations. Direction Strasbourg en TGV où nous filons à plus 300 km/h dans un confort exemplaire. Dire que les futures GT seront elles aussi électriques! En attendant, notre monture du jour conserve un bon vieux moulin à pistons inauguré en 2009 sur la première génération de R8. Un bloc de 5.2 litres de cylindrée et à injection directe essence que l'on retrouve aussi à l'arrière de la Lamborghini Huracan. Pour respecter les dernières normes antipollution avec la nouvelle procédure WLTP, les ingénieurs Audi ont allongé les rapports de la transmission et ajouté un filtre à particules. Résultat: +15 kilos et une sonorité plus étouffée, malgré la présence de valves actives dans la double sortie d'échappement. Pour faire passer la pilule, la version la plus puissante, baptisée Performance, revendique désormais 620 ch et 580 Nm de couple, soit 10 ch et 20 Nm de plus que la précédente mouture. Cette ultime évolution de la R8 en profite pour se remaquiller légèrement avec des boucliers

plus agressifs et une calandre en 3D. Les optiques laser figurent enfin dans la dotation de série, tout comme les feux arrière à Led dynamiques. Le diffuseur, les échappements et la grille arrière ont aussi reçu un petit coup de crayon. Un restylage, très léger, qui s'accompagne d'une édition limitée Decennium rendant hommage aux 10 ans du V10 et produite à 222 exemplaires (déjà toutes vendues). Un modèle exclusif qui se repère par son coloris gris mat, ses culasses et ses jantes de 20 pouces peintes en bronze. À bord, cette R8 exclusive se pare d'une sublime sellerie cuir nappa matelassée avec des surpiqûres bronze là encore. Le maintien latéral peu prononcé et les réglages électriques témoignent de la vocation Grand Tourisme de ce modèle. Le volant avec un repère à midi et la console centrale badgée Decennium sont spécifiques. Comme toujours chez Audi, la présentation est somptueuse avec du carbone à foison et de l'Alcantara jusqu'au plafond. Cette déclinaison Decennium reçoit un équipement complet intégrant des freins en carbone-céramique, la suspension pilotée Magnetic Ride, la direction paramétrique et un ensemble multimédia compatible avec les derniers smartphones. En l'absence d'écran central, seul le conducteur peut contrôler la

musique et consulter la carte du GPS intégré à l'instrumentation numérique. Et comme dans les compagnies low cost, seul un bagage cabine par passager est autorisé dans le petit coffre. En revanche, la présence d'un allume-cigare indique qu'il est autorisé de fumer. Attachez quand même votre ceinture!

TRAIN D'ENFER

Au démarrage, les deux échappements émettent un grondement sourd et intimidant à défaut d'être mélodieux. En mode Confort, cette GT surpuissante se conduit comme une citadine électrique en passant automatiquement ses rapports sans générer d'à-coups. L'amortissement, retravaillé pour offrir davantage d'écart avec les réglages Sport et Confort, filtre honorablement les petites aspérités du revêtement. Une fois sortis de la ville, nous enclenchons le mode Dynamic en laissant la boîte à double embrayage gérer seule les 7 rapports. Très réactive au rétrogradage, cette gestion automatique tend à monter les rapports un peu trop tôt, comme si nous avions opté pour un mode Eco. Nous sommes aussi surpris par la petite prise de roulis de la voiture en courbe qui prouve que cette GT se destine plus à un usage sur route que sur piste. Les faibles débattements de suspen-



L'appellation Decennium est gravée dans le carbone de la console centrale, tandis que les jantes prennent une teinte bronze exclusive.



Volant et levier s'habillent de peau retournée. Le rendu est superbe.

sion, les pneus ultra-larges et la garde au sol réduite permettent tout de même d'assurer une stabilité ferroviaire en courbe rapide. Nous enclenchons alors le mode Performance qui impose la gestion manuelle des 7 rapports et déconnecte l'ESP. Cette R8 bénéficie d'ailleurs de la dernière génération d'ESP qui intervient plus vite et optimise les distances de freinage. Avec quatre roues motrices et des gommes Michelin bien tendres, aucun risque de déraper, même braqué et le pied au plancher. Comme tous les moteurs atmosphériques, le V10 est très souple

à bas régime, mais doit grimper haut dans les tours pour libérer sa cavalerie. Passé 5000 t/mn, l'aiguille du compte-tours s'excite pour aller buter sur le rupteur à 8500 t/mn. L'ancienne R8 V10 Plus grimpait 300 t/mn plus haut avec plus de voix et profitait d'un étage plus court, mais cette Decennium n'est pas ennuyante pour autant. Les palettes au volant et la rapidité de passage des vitesses en mode manuel permettent de cravacher le V10 tel un étalon. La direction dynamique remonte peu d'informations, mais pose les roues à l'endroit de votre regard. Le freinage

TECHNIQUE

MOTEUR

Type (position)	V10 à 90° atmo (longit. centrale AR)
Distribution	4 soupapes / cylindre
Injection	Directe d'essence
Cylindrée	5204 cm ³
Puissance	620 ch à 8000 t/mn
Couple	580 Nm à 6600 t/mn
Régime maxi	8500 t/mn

TRANSMISSION

Mode	Intégrale permanente
Boîte de vitesses	Double embrayage à 7 rapports

CHÂSSIS

Type	Spaceframe en aluminium
Freinage AV	Disques carbone céramique Ø380 mm
Freinage AR	Disques carbone céramique Ø356 mm
Suspension AV	Double triangulation, amortissement piloté
Suspension AR	Double triangulation, amortissement piloté
Charge aérodynamique	800 kg à 250 km/h
Direction	Électromécanique

DIMENSIONS

Long / Larg / Haut (mm)	4789 x 1916 x 1382
Empattement (mm)	2650
Voies AV/AR (mm)	1582 / 1655
Pneumatiques	245/30ZR20 et 295/30ZR20
Réservoir (litres)	83

PERFORMANCES

Vitesse de pointe	+331 km/h
0 à 100 / 200 km/h	3"1
Conso mixte (litres / 100 km)	13,1

POIDS

À vide (kg)	1595
-------------	------

PRIX

Neuf (euros)	229 300
--------------	---------



ultra-mordant et endurant est à la hauteur des performances délirantes de la machine et fait oublier ses 1595 kg (à sec). Malgré la présence de son V10 en position centrale arrière, la R8 ne s'allège pas trop du nez lors des fortes accélérations, pique naturellement à la corde des virages et pardonne les erreurs comme une bonne familiale. Un petit tour sur autoroute allemande illimitée nous a permis de constater que, à 306 km/h, la R8 conserve une stabilité impériale, mais que le 7^e rapport est inutilement long... sauf pour abaisser la consommation aux vitesses usuelles. Souhaitons que la remplaçante de cette fantastique GT, qui carburera sans doute aux volts, filera toujours aussi vite qu'un TGV... mais sans pantographe. ●

VERDICT

Cette ultime évolution de l'Audi R8 V10 optimise son confort, son freinage et son équipement pour exploiter des performances de haut vol avec toujours plus de facilité. Une polyvalence renforcée qui s'effectue au détriment de la sonorité et d'une transmission à l'étagement allongé qui grève les relances. Ce qui n'empêche pas de prendre son pied !

FORMULE 1

AZERBAÏDJAN 4^e manche

ON BOARD

Vendredi 10h20



ESSAIS LIBRES 1

Vendredi 10h50 **D**



ESSAIS LIBRES 2

Vendredi 14h50 **D**
23h40



ESSAIS LIBRES 3

Samedi 11h50 **D**



QUALIFICATIONS

Samedi 14h30 **D**



LA GRILLE

Dimanche 13h15 **D**



LA COURSE

Dimanche 14h10 **D**



Lundi 13h20



FORMULA ONE

Dimanche 16h **D**



20h05



Lundi 15h05



36^e édition

26 au 28 avril

(Édition 2016 disputée sous l'appellation GP d'Europe)
51 tours du circuit urbain de Bakou long de 6,003 km
Distance totale du Grand Prix : 306,049 km

Édition 2018

Vainqueur : Lewis Hamilton (Mercedes)
Pole position : Sebastian Vettel (Ferrari)
Meilleur tour : Valtteri Bottas (Mercedes)

Recordmen de victoires

Daniel Ricciardo et Lewis Hamilton (1)

Record du tour en course

Sebastian Vettel (moy. 208,919 km/h ; 2017)

Record de la pole position

Lewis Hamilton : 1'40"593 (moy. 214,834 km/h ; 2017)

SÉLECTION DE PNEUS

	DURS C2	MEDIUMS C3	TENDRES C4
HAMILTON	1	4	8
BOTTAS	1	4	8
VETTEL	1	5	7
LECLERC	1	5	7
VERSTAPPEN	1	3	9
GASLY	1	3	9
RICCIARDO	2	1	10
HÜLKENBERG	1	2	10
MAGNUSSEN	1	3	9
GROSJEAN	1	3	9
SAINZ	1	2	10
NORRIS	1	2	10
PÉREZ	1	2	10
STROLL	1	2	10
RÄIKÖNEN	2	2	9
GIOVINAZZI	1	3	9
KVYAT	2	2	9
ALBON	1	3	9
RUSSELL	2	2	9
KUBICA	1	3	9



J.F. GALERON

F1 TOUS LES ESSAIS, TOUS LES GRANDS PRIX EN INTÉGRALITÉ

GRAND PRIX D'AZERBAÏDJAN : SAMEDI DÈS 15H ET DIMANCHE DÈS 14H
AVEC JEAN-LUC ROY, ADRIEN TAMBAY ET LUCAS VINOIS

RMC

INFO TALK SPORT

C'EST LÀ QUE ÇA SE PASSE



Écouter en direct et en podcast avec l'app RMC



WRC

ARGENTINE 5^e manche

PRÉSENTATION

Jeudi 20h

Vendredi 14h20

ES1

Jeudi Minuit

JOUR 2

Samedi 11h20

12h55

JOUR 3

Samedi 13h30

17h45

19h

23h15

Dimanche 10h35

JOUR 4

Dimanche 14h

Lundi 12h30

ES18 - POWER STAGE

Dimanche 17h05

Lundi 00h10*

LES TEMPS FORTS

Lundi 5h15

Mardi 15h30

*nuit de dimanche à lundi

39^e édition

du 25 au 28 avril

5^e manche du WRC, WRC2 et WRC2 Pro.

1297,56 km répartis sur quatre jours et 18 spéciales (9 différentes) ; 347,50 km chronométrés.

Le parc d'assistance est toujours situé à Villa Carlos Paz (700 km au nord-ouest de Buenos Aires), où une super spéciale urbaine nocturne donnera le départ du rallye, jeudi. L'itinéraire n'est que très

peu modifié par rapport à l'édition 2018, avec des spéciales connues parfois légèrement rallongées ou raccourcies, à l'instar de celle de Characato samedi. La spéciale d'El Condor, parcourue deux fois dimanche dans le sens inverse de l'an dernier – mais dans le même sens qu'en 2017! – sera le point culminant du rallye (2100 m). Le second passage fait office de Power Stage.

Engagés : 27, dont 10 pilotes prioritaires P1. Retour d'Andreas Mikkelsen chez Hyundai

après son absence en Corse. Deuxième participation de Mads Ostberg en WRC2 Pro avec la Citroën C3 R5, après sa victoire en Suède.

5 derniers vainqueurs : Tänak-Järveoja (2018) ; Neuville-Gilsoul (2017), Paddon-Kennard (2016), Meeke-Nagle (2015), Latvala-Anttila (2014).

Podium 2018 : 1. Tänak-Järveoja (Toyota Yaris WRC) ; 2. Neuville-Gilsoul (Hyundai i^o Coupe WRC) ; 3. Sordo-Del Barrio (Hyundai i^o Coupe WRC).

FORMULE E PARIS

8^e manche

PRÉSENTATION

Mercredi 18h30

Jeudi 23h30

Samedi 11h30

QUALIFICATIONS

Samedi 11h40

12h

LA COURSE

Samedi 15h55

16h

16h

19h

Dimanche 11h15

Lundi 7h05

9h

19h10

Mardi 12h55

LES TEMPS FORTS

Mardi 22h

FORMULE 2

BAKOU 2^e manche

COURSE 1

Samedi 9h55

COURSE 2

Dimanche 11h05

NON DIFFUSÉ

TCR EUROPE HUNGARORING 1^{re} manche

ULTIMATE CUP SERIES DIJON 2^e manche

MONTAGNE ABRESCHVILLER 3^e manche

WTCR

HUNGARORING 2^e manche

COURSE 1

Samedi 15h

QUALIFICATIONS

Dimanche 10h

COURSE 2

Dimanche 18h

COURSE 3

Dimanche 19h

LES TEMPS FORTS

Mardi 23h

NASCAR

TALLADEGA 10^e manche

LA COURSE

Dimanche 20h

Lundi 17h

LES TEMPS FORTS

Mardi 22h30

RALLYCROSS RX

BARCELONE 2^e manche

LA COURSE


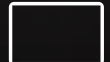
Dimanche 14h

DÈS 22H00 CHAQUE LUNDI

LE NUMÉRO 1 DE L'ACTUALITÉ DU SPORT AUTOMOBILE



2,80 €
AU LIEU DE ~~4,80 €~~
EN KIOSQUE

sur tous les écrans    plus d'informations sur hommell-magazines.com

ABONNEZ-VOUS 1 an, 51 numéros
79 € au lieu de ~~142,80 €~~



FLASHEZ LE QR CODE OU RVZ SUR HOMMELL-MAGAZINES.COM

ABONNEZ-VOUS

CHAQUE SEMAINE LE NUMÉRO 1 DE L'ACTUALITÉ DU SPORT AUTOMOBILE



Profitez en vite
Choisissez le prélèvement automatique

SANS ENGAGEMENT

Vous pouvez arrêter votre abonnement quand vous voulez

10,50 €
par mois

AU LIEU DE ~~20,40 €~~
PRIX KIOSQUE

Abonnez-vous aussi sur www.hommell-magazine.com
ou par téléphone au 01 45 36 20 23

BULLETIN D'ABONNEMENT à renvoyer accompagné de votre règlement à AUTOhebd0/SFEP,
AUTO HEBDO 60 643 CHANTILLY CEDEX

JE RÈGLE PAR CHÈQUE OU PAR CARTE BANCAIRE

AHPP2213

1 an, 51 n°, 129 € au lieu de 244,80€ (soit 47% d'économie par rapport au prix kiosque)

6 mois, 26 n°, 78 € au lieu de 124,80 € (soit 37% d'économie par rapport au prix kiosque)

Je règle par carte bancaire :

CB N° _____ Clé* _____

expire le _____ Date et signature obligatoires _____

*les 3 derniers chiffres figurant au dos de votre carte bancaire

Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de SFEP :

Nom _____ Prénom _____

Adresse _____ Code Postal _____

Ville _____ e.mail _____

J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (SETC, SENO, SOTECA, SEAL, HB PUBLICATIONS, MILLE MILES)

J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par SFEP (partenaires dans le domaine télévision, automobile, histoire, santé, sports et loisirs)

JE RÈGLE PAR PRÉLÈVEMENT

SANS ENGAGEMENT (vous arrêtez quand vous voulez)

Je règle par **prélèvement mensuel** de 10,50€ chaque mois.

Je complète le bulletin ci-dessous et je joins un RIB

[TYPE DE PAIEMENT : PAIEMENT RECURRENT]

MANDAT DE PRÉLÈVEMENT SEPA. En signant ce Mandat de Prélèvement SEPA, vous autorisez la Société SFEP à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de la Société SFEP. Vous bénéficiez du droit d'être remboursé par votre banque selon les conditions décrites dans la convention que vous avez passée avec elle. Toute demande de remboursement doit être présentée dans les 8 semaines suivant la date de débit de votre compte. Vos droits concernant le présent Mandat de prélèvement SEPA sont expliqués dans un document que vous pourrez obtenir auprès de votre banque. Votre premier prélèvement interviendra à la mise en place de votre abonnement.

Titulaire du compte : Nom _____ Prénom _____

Adresse _____

Code postal _____ Ville _____

Désignation du compte à débiter : BIC (identification internationale de la banque) _____

IBAN _____

(numéro d'identification international du compte bancaire)

Etablissement teneur du compte : Nom _____ Adresse _____

Code postal _____ Ville _____

Date et signature obligatoires _____

N° ICS FR6422403930 ORGANISME CRÉANCIER :
SFEP 48-50 BOULEVARD SÉVARD 92210 SAINT-CLOUD

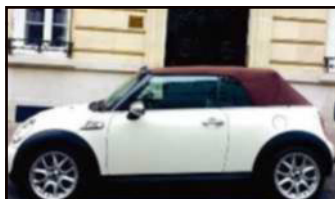
MEILLEURE OFFRE

Cette offre non cumulable est valable 2 mois. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine. Vous recevrez votre premier numéro au minimum 3 semaines après votre commande. Les délais de livraison sont des délais moyens et correspondent aux délais de traitement et à la livraison pour les articles à destination de la France Métropolitaine. La société SFEP, située au 48-50 Boulevard Sénard à Saint-Cloud (92210), est responsable de traitement et collecte des données afin de réaliser l'abonnement à AUTOhebd0. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, SFEP ne pourra pas procéder à l'abonnement. Vos données sont conservées pendant 5 ans. Vos données sont transmises aux sociétés en charge de la gestion de l'abonnement. Vos données sont susceptibles d'être transférées pour des raisons techniques vers un pays hors UE avec un encadrement approprié. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne le souhaitez pas, cochez cette case : Vous êtes susceptibles de faire l'objet d'étude de préférence. Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse mail du délégué à la protection des données : dpo@hommell.com ou à l'adresse postale ci-dessus.

VENTES AUTOS



LANCIA Delta Intégrale de 1988, e dois faire de la place dans mon garage, moteur préparé, en bon état. Expertisée à 39 000 €, cédée pour **23 000 €**. Tél. : 00 32 495 543 478, Belgique



MINI Cooper Cabriolet S 1,6i N14/R57 White Pepper de 2009, BVA, 54 000 km, 10 cv, toujours entretenue chez Mini, carnet entretien à jour, étanchéité, capote et batterie neuves, contrôle technique 06/2020. Tél. : 06 75 70 44 90 (dépt. 75). **14 500 €**.



PORSCHE 993 GT2 construite en 1998 par PSI Motorsport Belgique sur base d'une 993 Cup, 1 080 kg, 750 NM, 602 HP. Reprise possible sur 964 ou 993 de route. Tél. : 04 92 28 14 09, jpairline@outlook.com (dépt. 06). **99 000 €**.



PORSCHE Boxster 987 S : 4 ressorts courts Techart, occasion. Tél. : 06 84 72 70 14, jc.dariot@gmail.com (dépt. 40). **200 €**.

VENTURI 260 Atlantique n°25 de 1993, révision mécanique complète parfait état. Tél. : 06 07 32 92 68, m.lemonnier.m@orange.fr (dépt. 35). **64 000 €**.

VENTES PIÈCES

FERRARI lot de pièces neuves et occasion anciennes, cause arrêt activité (dépt. 78). Tél. : 01 30 58 44 45 (dépt. 78). **Faire offre**.

CALANDRE Ferrari California. Tél. : 01 30 58 44 45 (dépt. 78). **Faire offre**.

MOTEUR Asiatech V10 F1 maquette avec échappement. Tél. : 01 30 58 44 45 (dépt. 78). **Faire offre**.

MOTEUR boîte Ford Sierra Cosworth 20 000 km. Tél. : 01 30 58 44 45 (dépt. 78). **Faire offre**.

ABONNEZ-VOUS EN LIGNE

À **AUTOhebdo**



www.hommell-magazines.com

RAPPORT de BV FT 200. Tél. : 01 30 58 44 45 (dépt. 78). **Faire offre**.

DISQUES de freins avant (percés rainurés) rotules de direction Flector croisillon. Tél. : 06 19 58 49 79 (dépt. 32). **Faire offre**.

PIÈCES pour BMW M1 Procar Compétition, entièrement révisée et contrôlée. État neuf. Tél. : 06 07 97 22 96 (dépt. 80). **Faire offre**.

RAPPORTS MK8 (arbre 25,4 mm). Standards 19/33 et 26/25. Tél. : 06 79 83 59 24, phegasport@yahoo.fr (dépt. 01). **100 €**.

VILBREQUIN VW Spiess F3, course 94,5 mm, manetons 46,0 mm, paliers 54,0 mm. Tél. : 06 79 83 59 24, phegasport@yahoo.fr (dépt. 01). **300 €**.

COUVRONNES intérieures PLS 13, une paire largeur 5", fixation par 16 vis sur ø253 mm. Tél. : 06 79 83 59 24 (dépt. 01). **80 €**.

BOÎTE type : ZF5-DS 25-Série 2 de 1979 pour BMW M1 Procar Compétition, entièrement révisée et contrôlée, état neuf. Tél. : 06 07 97 22 96 (dépt. 80). **Faire offre**.

PORSCHE Boxster 987 S : 4 ressorts courts Techart, occasion. Tél. : 06 84 72 70 14, jc.dariot@gmail.com (dépt. 40). **200 €**.

VENTES DOCUMENTATION

MAGAZINES AUTOhebdo 1985 à 2018, L'Automobile Magazine 1962 à 2018, Échappement 1973 à 1996, Flat 6 2005 à 2018, RS Magazine 2006 à 2018. Tél. : 06 71 76 74 83 (dépt. 78). **Faire offre**.

VENTES DIVERS



PORTE voiture Lider basculante, 1^{er} main, toujours stockée en garage, 1 essieu, 1 treuil manuel, 1 roue Jockey, 2 cales de roues, état quasi neuf, a roulé maxi 5 000 km. Achat : 10/2013. PTAC : 1 300 kg. Dimensions : L : 3610, l : 1850, H : 110 cm. Tél. : 06 77 45 21 72 (dépt. 78). **2 200 €**.

Lotus Th. Verhiest
Le spécialiste LOTUS en Belgique
www.lotus-verhiest.com
Joseph Plateau straat 5
8400 Oostende
Tél. : +32 59 51 81 55

EN VENTE
ELISE S1 GRIS 1998
EXIGE S 220 JAUNE 2007
EXIGE CUP 260 GRIS 2008
EXIGE CUP 260 BLANC 2009

À saisir prototype léger LMP3 état neuf
www.prestige-racing.com • 06 80 34 21 26

Jamais couru. Moins de 900 kms de trackday. Équipé en biplace Possibilité de faire la saison 2019 (trackdays) au sein de Prestige Racing

150.000 € HT

TEAM FJ **WHELEN** NASCAR EURO SERIES

RECRUTE
1 RESPONSABLE MAGASIN
Gestion magasin de pièces compétition à l'atelier et sur les épreuves.
Temps plein - CDI

Connaissances mécaniques & maîtrise de l'anglais impératif
Envoyer CV et lettres de motivation : julie@teamfj.com

PROFESSIONNELS, ASSOCIATIONS, TEAMS ET PILOTES

Vous avez un besoin, Location, Vente, Annonce d'évènements... Nous avons la solution...

Contactez Xavier
Tél. : 01 46 94 84 24 - Fax : 01 46 94 00 98
xpainsdavoine@profil-1830.com

Profil 1830, 134 bis rue du Point du Jour
92100 Boulogne-Billancourt

PARTICULIERS

DÉPOSEZ VOS PETITES ANNONCES GRATUITES VOITURE-SPORT.AUTOHEBDO.FR

“

DÉ BRIEF ING

Cela fait du bien de visiter Nogaro. Non pas pour s'empiffrer de gésiers ou d'Armagnac, mais pour revenir aux racines du sport automobile. À l'heure où l'on ne parle que de virtuel, de réseaux sociaux, où l'on regarde les courses depuis son canapé, il est bon de revisiter les circuits français.

Nogaro est en l'exemple parfait, car la passion est là. Il s'y passe quelque

chose. L'odeur de frites se mêle à celle de l'essence, les voitures de course sont partout, il n'y a aucun interdit, on peut entrer dans les stands, discuter

avec les pilotes. C'est ça la course.

Il est primordial de sauvegarder cette proximité, cet état d'esprit. Nous savons que ce n'est pas parfait, mais nous ne pouvons pas prétendre à avoir douze circuits comme le Paul-Ricard en France, et c'est finalement une excellente chose. Chaque circuit a son profil, son caractère, son tracé. Il ne faut pas les oublier et apprécier ces moments. Voir des enfants avec les yeux qui brillent face aux pilotes durant la parade, c'est

ce que nous aimons. Il est important d'aller à Nogaro, à Lédénon, à Pau, car il n'y a pas que la F1, les Blancpain GT Series, l'ELMS... Il y a une vraie immersion pour les spectateurs. Nous voyons des familles, des enfants, des personnes plus âgées. Le sport auto n'est pas qu'Internet. Quand j'étais jeune, mon père m'emmenait à Monthléry, et chaque année était

un rendez-vous. Nous attendions un an pour assister à un nouveau spectacle à dimension humaine. C'est important de rester humble et proche d'un public qui se

raréifie. Nous sommes dans un climat où on ne peut plus autophobe, où l'on nous invente chaque jour des normes visant à réduire la vitesse, où les lobbies affirment que le sport automobile n'est pas bien. **Dans le Gers et ces autres régions du Sud, on apprécie le côté « incorrect ». Les gens veulent de la vitesse, de la bagarre en piste, voir les pilotes et presque toucher les voitures après les courses.** Dans ce monde ultra normé, c'est tout là l'important d'une visite à Nogaro.

”

Laurent Gaudin

Manager général du Championnat de France FFSA GT

QUAND
VOUS REFERMEZ
UN 
UNE NOUVELLE VIE
S'OUVRE À LUI.

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



L'innovation est une quête



Photo: J. Bär



Pour la troisième année consécutive, la collaboration continue entre Total et DS Performance dans le Championnat ABB FIA de Formule E pour préparer le futur de la mobilité. Une mobilité durable, que Total construit notamment grâce aux lubrifiants TOTAL QUARTZ EV Fluid, une nouvelle gamme dédiée aux véhicules électriques et hybrides qui assure performance et efficacité.

lubrifiants.total.fr

L'énergie est notre avenir, économisons-la!
Committed to Better Energy - Engagé pour une énergie meilleure.