

FORMULE 1

LE GUIDE 2025

LES ENJEUX / LES ÉCURIES
LES PILOTES / LES ANALYSES
LES CIRCUITS / LES HORAIRES



FR : 7,95 € - DOM/A : 9,5 € - BEL : 8,80 €
LUX : 8,95 € - CH : 12,9 CHF - CAN : 15,50 \$
ESP/ITA/PORT/CONT : 8,5 € - MAR : 90 DH

L 14545 - 2501 H - F : 7,95 € - RD



COVOITURAGE
FRÉDÉRIC VASSEUR

ENTRETIEN EXCLUSIF
BERNIE ECCLESTONE



[ |  **MSC**]
PREMIUM PARTNER

MSC PARTENAIRE PREMIUM DE LA BWT ALPINE FORMULA ONE TEAM

SOMMAIRE

N°2501 / 26 FÉVRIER 2025



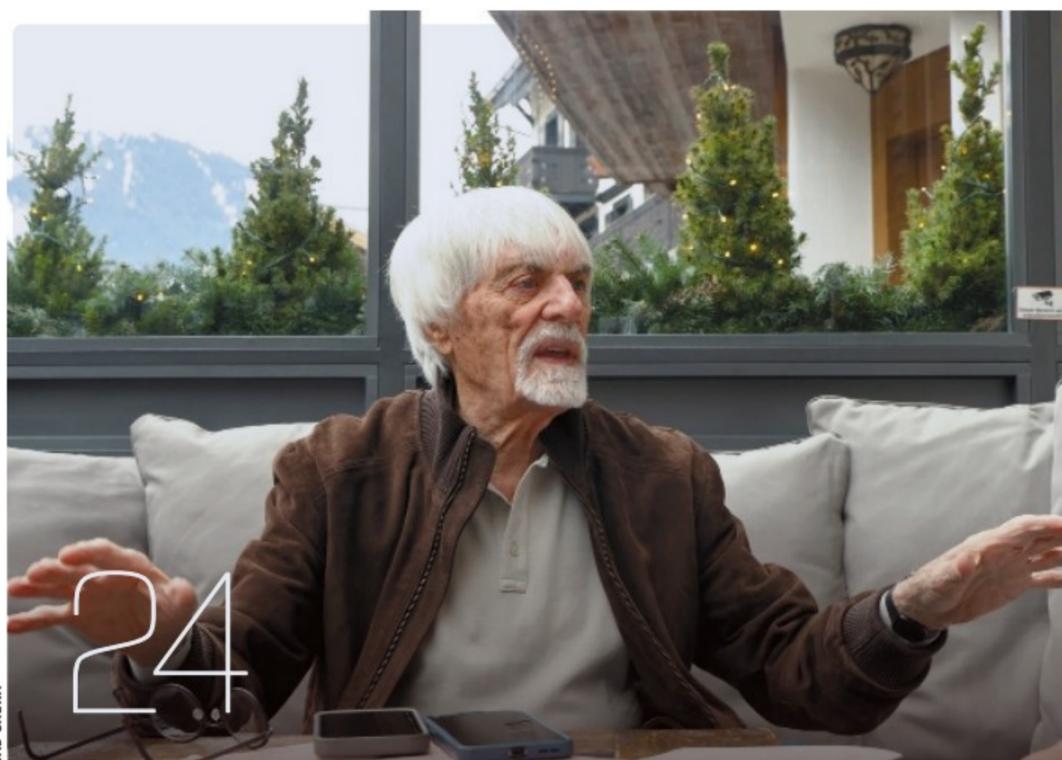
ÉDITO 4 - LIBRE ARBITRE 130

» ABONNEZ-VOUS
VOIR PAGES 65 & 72

REPORTAGES

GUIDE F1 2025

Enjeux	6
Interview Bernie Ecclestone	24
Covoiturage avec Frédéric Vasseur	30
Ferrari - Lewis Hamilton dans l'œil d'Alain Prost	40
Red Bull - Max Verstappen à la croisée des chemins ?	46
Interview Andrea Kimi Antonelli, pilote Mercedes	48
Alpine - Le calme après la tempête ?	52
Interview Esteban Ocon, pilote Haas	58
Racing Bulls - Isack Hadjar plongé dans un nouveau monde	62
Pourquoi autant de rookies ? L'appel du sang neuf	66
Classic - Jim Clark, la douceur d'un champion	68
Courses supports	120
Formule 2 - Coup de pinceau	120
Formule 3 - Nouvel ère	122
F1 Academy - Doriane Pin, un statut à assumer	124



JAD SHERIF

PRATIQUE

Abécédaire	36
Dessine-moi une Formule 1 2025	38
Pages Équipes	73

Pages Circuits	95
Palmarès et statistiques	126

CHAMPAGNE SUPERNOVA

Consommateur assidu de podcasts scientifiques, j'ai acquis l'intime conviction que la Formule 1 restera à jamais l'une des grandes énigmes de l'humanité, au même titre que l'origine de la vie ou de l'univers. La preuve ? Après 75 ans d'existence, d'analyses techniques, d'enquêtes et de reportages, la compréhension de cette discipline ne fait qu'effleurer sa surface. Comme un robot sur Mars qui ne ferait que remuer un peu de sable. Qui peut prétendre en avoir fait le tour ? Qui oserait dire que la littérature scientifique sur le sujet est close ? Personne. Chaque année, des armées d'ingénieurs bardés de diplômes et de certitudes redessinent des monoplaces en pensant avoir repoussé les lois de la physique pour gagner en performance. Et, neuf fois sur dix (puisqu'il n'y a qu'une seule écurie championne), c'est raté. Les simulations informatiques étaient pourtant formelles... La Formule 1 n'est que le reflet de notre condition humaine : toujours en quête de réponses, toujours en train de repousser les limites, sans jamais tout à fait prendre

le temps de comprendre ce que nous observons ou ce qui nous entoure. Nous sommes des êtres qui avançons sans cesse, comme l'univers en expansion, mus par cette insatisfaction perpétuelle qui nous définit. Mais c'est justement cette frustration qui nourrit notre obstination, nous poussant à élaborer de nouvelles théories et à les confronter à la réalité. Reste que la Formule 1 fait face à un péril : l'intelligence artificielle, avec ses algorithmes savants et déshumanisés, menace d'en tuer la magie. Accrochons-nous à l'espoir que tant que des humains seront derrière le volant - avec leurs intuitions, leurs décisions et leurs erreurs - notre sport restera une affaire de passion, d'émotion et d'imprévu. C'est là que réside la solution à l'énigme de la Formule 1, son essence même : dans cette alliance unique entre l'Homme et la machine, dans ces mêmes atomes projetés à 300 km/h dans l'Univers. Alors célébrons ces 75 ans d'imprévisibilité, de succès et d'échecs. Bonne saison à toutes et tous, la cinquantième d'Autohebdo. ■

ROMAIN BERNARD

 rom1bernard

AUTO hebdo 102, AVENUE ÉDOUARD VAILLANT,
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

CONTACT
contact@autohebdo.fr

ABONNEMENT : 50 numéros, 199,90 euros

AUTOHEBDO SERVICE ABONNEMENT
20, rue Rouget-de-Lisle, 92130 Issy-les-Moulineaux
Tél. : 01 86 70 01 72
E-mail : abonnements@autohebdo.fr
autohebdo.aboshop.fr

ADMINISTRATION
AUTOhebdo est édité par AUTO HEBDO ÉDITION,
SAS au capital de 210 000 euros.
Siège social : 102, avenue Édouard Vaillant, 92100
Boulogne-Billancourt - RCS Paris 882 618 069

Associés
D&P Foncière, Romain Bernard
Président et Directeur de publication
Didier Calmels
Directeur général adjoint
Romain Bernard
**Responsable administrative, juridique
et financière**
Francine Barrillet

RÉDACTION MAGAZINE
Rédacteur en chef
Romain Bernard
Rédacteur en chef adjoint
Medhi Casaurang-Vergez
Grand reporter
Jean-Michel Desnoues
Reporters
Gautier Calmels, Michaël Duforest,
Gonzalo Forbes, Valentin Glo, Dorian Grangier,
Cyprien Juilhard, L. Rocci
Secrétaire générale de rédaction
Sophie Pierre
Secrétaires de rédaction
Karol Alhaire, Stéphane Goulhot
Collaborateurs
P. Barré, D. Dricot, F. Gérard, A. Herbin,
E. Naud, Julie-Anne Popelin (stagiaire)

VISUEL
Rédacteurs graphistes
Valérie Genest, Nathalie Jacquemin-Murtin,
Olivier van Bellinghen, Étienne Kast

POLE DIGITAL
Rédacteur en chef
Romain Bernard

**Responsable des développements
numériques** : Michaël Duforest

PUBLICITÉ & MARKETING
Directrices de Publicité
Anne Bernard
abernard@autohebdo.fr
Sandrine Garibaldi
sgaribaldi@autohebdo.fr

GESTION DES VENTES AU NUMÉRO MLP

IMPRESSION
Maury Imprimeurs SAS, Zone Industrielle,
45300 Manchecourt

Origine du papier : Belgique (couverture) et
Autriche (intérieur)
Le taux de fibres recyclées : 0 % (couverture) et
39 % (intérieur)
Eutrophisation des eaux douces :
Ptot 0,024 kg/t de papier produit (couverture) et
Ptot 0,011 kg/t de papier produit (intérieur)

DISTRIBUTION MLP
Les manuscrits et documents non insérés
ne sont pas renvoyés.

Dépôt légal à parution.
CPPAP 0925 K 81794
ISSN : 0395-4366



PORSCHE

**SPRINT CHALLENGE
FRANCE**

**24 Heures du Mans 2025,
Venez courir avec nous !**



92 GT3 R - 991 GT3 Cup - 718 GT4 RS CS - 992 GT3 Cup - 991 GT3 R - 99

RED BULL RACING

VERSTAPPEN LA FIN D'UN CYCLE ?

À Las Vegas, en novembre dernier, Max Verstappen s'est assuré d'être sacré champion du monde pour la quatrième fois de suite. Mais contrairement aux deux exercices précédents, le Néerlandais n'a pas regardé le reste de la grille du haut du piédestal où il était perché depuis 2022 (42 victoires en 68 GP depuis son titre en 2021). Poussé dans ses retranchements en 2024, le Néerlandais a répliqué en faisant preuve d'une régularité d'orfèvre, glissant dans sa besace, semaine après semaine, le maximum de points qui s'offraient à lui.

En revanche, l'année a été moins heureuse pour Red Bull : l'écurie autrichienne, championne des Constructeurs en 2022 et 2023, a perdu son titre, échouant à la troisième place derrière McLaren et Ferrari. Le Taureau Ailé s'est fait couper les ailes et sa chute sportive s'est accompagnée d'une nuée de problèmes extrasportifs (accusation de comportements inappropriés de Christian Horner avec une employée dont il a été innocenté) et de départs de marque (Adrian Newey, Jonathan Wheatley). Cette situation délicate préfigure d'une année charnière pour les Autrichiens, qui ne s'avancent plus en favoris pour la première fois depuis 2021. Et la première réaction a donc été de couper la tête de Sergio Pérez.

Avant la nouvelle réglementation de 2026, le timing n'est pas le meilleur ni pour l'écurie, ni pour Max Verstappen, qui pourrait céder aux appels du pied répétés de Mercedes ou Aston Martin dont les patrons rêvent de l'attirer. Si le moteur Mercedes s'avère si performant ou que le projet de Lawrence Stroll séduit Max, Red Bull pourrait se retrouver sans sa poule aux œufs d'or, avec une succession (Lawson, Hadjar, Lindblad...) qui a encore tout à prouver. Christian Horner et les siens doivent déjà le savoir : il sera au moins aussi important de réussir le passage à la nouvelle réglementation que de sécuriser l'avenir de leur champion. Milton Keynes joue gros en 2025. C.J.



RED BULL CONTENT POOL

FERRARI

HAMILTON ET LA SCUDERIA ONT-ILS LE DROIT À L'ÉCHEC ?

Il est impossible de dissocier la Scuderia Ferrari et Lewis Hamilton en cette saison 2025, tant ils sont liés par les liens d'un mariage dont on espère le meilleur tout en redoutant le pire. L'histoire a montré que la fortune a rarement souri aux champions du monde ayant rejoint, gloire déjà faite, les rangs de la célèbre écurie.

Dans le cas de Lewis Hamilton, le pari est à la démesure d'une carrière hors norme, riche de plus de cent victoires en Grands Prix et de sept titres mondiaux. Jamais Ferrari n'avait encore accueilli un pilote qui, en termes de notoriété, n'est pas loin derrière l'emblématique écurie frappée du Cheval cabré. Ce choc des légendes est condamné au succès. Si Lewis devait faillir à remporter un 8^e titre, sans doute serait-il absous. Par contre, l'absence de victoires en Grands Prix serait perçue comme un terrible revers dont sa réputation ne sortirait pas intacte. Idem en ce qui concerne la Scuderia dont la marge de manœuvre est toutefois plus large puisqu'elle peut aussi compter sur Charles Leclerc pour briguer la plus haute marche du podium et ramener la première couronne mondiale à Maranello depuis 2008.

Pour qu'un nouveau titre - Pilotes, Constructeurs ou les deux - vienne grossir le palmarès de la plus mythique écurie, il faudra d'abord une monoplace SF-25 à la hauteur du challenge. Sur le papier, couvée par une équipe technique modelée par Frédéric Vasseur et embrassant sa vision, elle devrait répondre aux attentes. Sportivement, le manager français peut compter sur la plus belle paire possible de pilotes, mais avec le risque qu'elle se partage les points. Un risque calculé selon celui qui mise sur une symbiose des générations, et non sur un conflit. J.-M.D.



FERRARI



POLITIQUE

BEN SULAYEM PEUT-ON ÉVITER LE SCÉNARIO DU PIRE ?

Chasse aux sorcières d'un côté, série de défections majeures de l'autre, il ne fait pas bon vivre au sein de l'instance dirigeante – la Fédération Internationale de l'Automobile - placée sous l'égide du président Ben Sulayem, entré en fonction en décembre 2021.

Trois années d'une présidence dont l'approche musclée déplaît à beaucoup de monde. Pour l'Émirati à la vision très manichéenne du jeu politique, c'est blanc ou noir, bien ou mal, avec ou contre (lui). Liberty Media (propriétaire des droits de la F1), qui a apprécié la volonté de dialogue de Jean Todt, ne goûte que très moyennement les désirs d'ingérence de celui qui ne gouverne pas « pour » mais « contre ». Idem en ce qui concerne ses relations avec les pilotes qui n'ont cessé de se dégrader au point que la GPDA (l'association des pilotes de Grand Prix) lui a adressé une lettre ouverte l'an passé.

Depuis, il a encore durci le ton en apportant des modifications au code sportif de la FIA qui définissent les étapes conduisant à une éventuelle interdiction de courir pour les pilotes jugés coupables de jurons ou de critiques répétées contre l'instance dirigeante du sport. Verstappen, qui compte 8 points sur sa licence, se rapproche dangereusement du seuil de 12 au-delà duquel une suspension d'une course sera imposée. La situation est particulièrement délicate pour le Néerlandais qui va devoir attendre 11 week-ends de Grand Prix avant que des points de pénalité ne commencent à disparaître de sa licence. S'il devait être suspendu à cause de ses écarts de langage, c'est bien au scénario du pire que l'on assisterait. J.-M.D.

DPPI / X. BONILLA

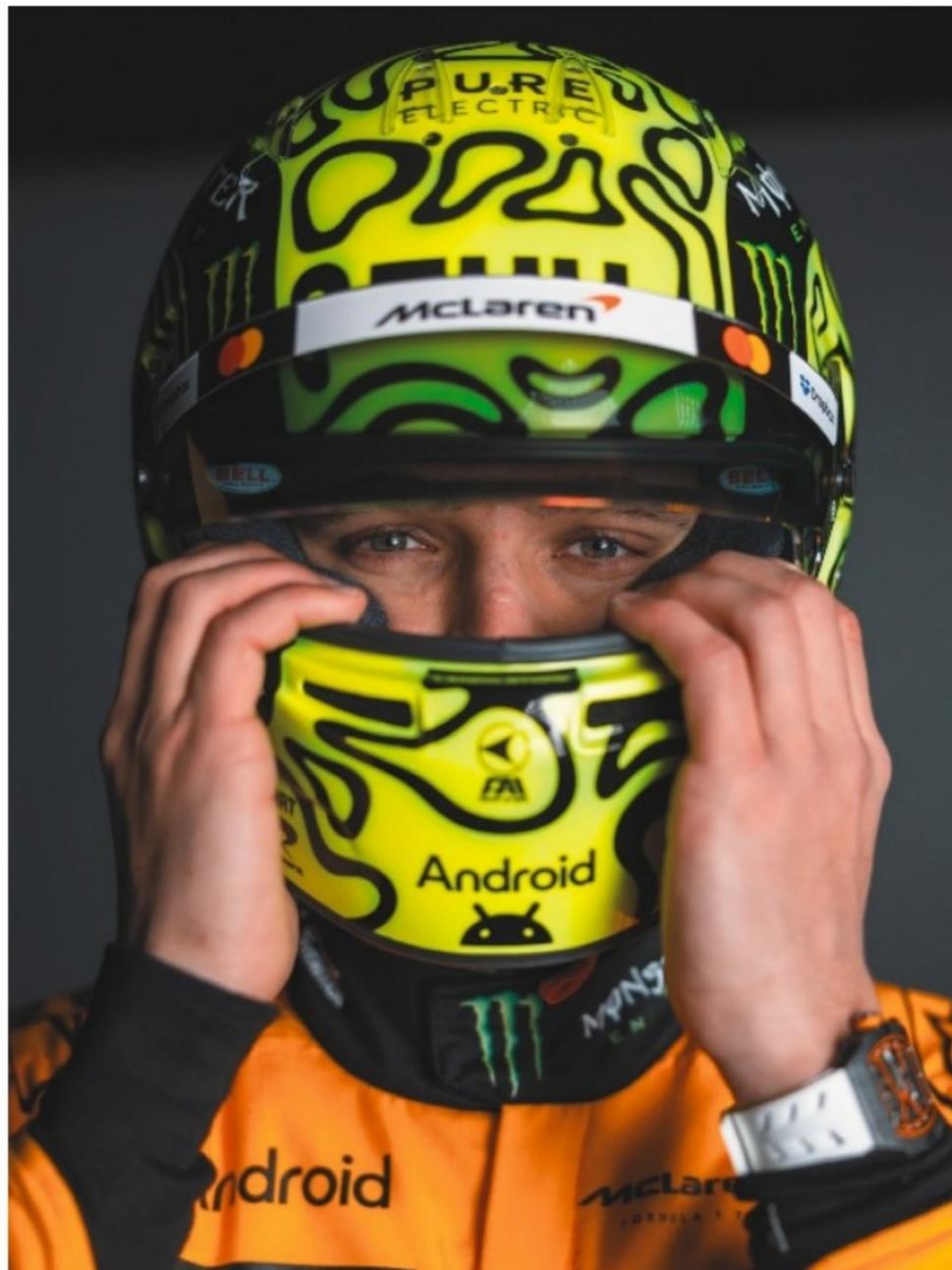
MCLAREN

LANDO NORRIS EST-IL SON PROPRE ENNEMI ?

D'un regard distancié, Lando Norris a toutes les raisons d'attaquer 2025 avec un moral au beau fixe. Sa campagne précédente lui a permis de cocher des cases restées vides depuis ses débuts en catégorie-reine en 2020 : première victoire (4, comme son numéro de course), premier titre Constructeurs offert à McLaren, lequel était sevré depuis 1998, et surtout, premières ambitions réalistes de viser, un temps durant, le sacre Pilotes. Certes, le roseau Max Verstappen a plié, mais ne s'est jamais rompu, contrairement au chêne Lando Norris. Très menaçant pour le règne de sa majesté Max puisqu'il disposait d'un matériel supérieur au Néerlandais, il est tombé dans les pièges tendus par son rival (Autriche, Austin), quand il ne se mettait pas lui-même à la faute (Brésil). Dauphin de Verstappen, Lando Norris a appris que l'on ne s'improvisait pas menace du tandem Verstappen-Red Bull. Son attitude parfois arrogante a mal caché un ego nécessaire à tout pilote d'élite. Mais a-t-il tiré les enseignements nécessaires pour devenir un rival plus crédible ? A-t-il pris note du comportement de son jeune équipier Oscar Piastri, qui sut faire la part des choses entre ambitions personnelles et intérêts supérieurs de son employeur ?

Norris doit parvenir au cap de la maturité. Selon les standards en vogue en sport auto, il n'est plus un jeune du haut de ses 25 ans, ce que ses statistiques tendent à confirmer. Il entame sa septième saison dans la même écurie et a déjà disputé 128 GP ! À titre de comparaison, Verstappen avait décroché son premier sacre au terme... de sa septième saison en F1.

M.C.-V.



MERCEDES

GEORGE RUSSELL SERA-T-IL LE LEADER QU'IL PRÉTEND ÊTRE ?

« J'entame un nouveau chapitre de ma carrière. Je termine mes débuts et j'entre dans la phase intermédiaire. » Après avoir fêté ses 27 ans, George Russell n'est, en effet, plus le jeune espoir de Mercedes, fraîchement titré en F2 en 2018 et débutant chez Williams l'année suivante. Le natif de King's Lynn a grandi et le voilà désormais propulsé leader d'une des plus puissantes écuries de la grille. Avec le départ de Lewis Hamilton chez Ferrari, Russell a pu boucler en 2024 son émancipation et doit définitivement s'affirmer comme la tête d'affiche de Mercedes, avec la pression que cela implique.

Déjà très engagé lors des derniers mois pour tirer son équipe vers le haut, quand son coéquipier traînait son spleen et était exclu des réunions techniques post-2024, le Britannique devra montrer qu'il a l'étoffe d'un champion du monde sur et en dehors de la piste. Toto Wolff, patron des Gris, compte sur lui pour encadrer et épauler Andrea Kimi Antonelli, qui deviendra à Melbourne le troisième plus jeune pilote de l'histoire à débiter en Formule 1 à 18 ans et 6 mois. Sa première victoire au Brésil en 2022, puis sa saison 2024 étincelante (2 victoires en Autriche et Las Vegas, 4 pole positions) ont permis à Russell de s'affirmer face à ses adversaires grâce à son poste de président du GPDA (Grand Prix Driver Association). L'ex-pilote Williams s'est enfin signalé par ses joutes verbales avec Max Verstappen, où il ne s'est pas défilé face à l'aplomb du quadruple champion du monde. 2025 doit donc être vue par Russell comme une opportunité pour s'affirmer, voire éteindre Kimi Antonelli, et ainsi régner sans partage en interne. Sans quoi le camouflet sera cinglant.

C.J.

COLLECTION **2025**

CASQUETTE OFFICIELLE FERRARI

40 €

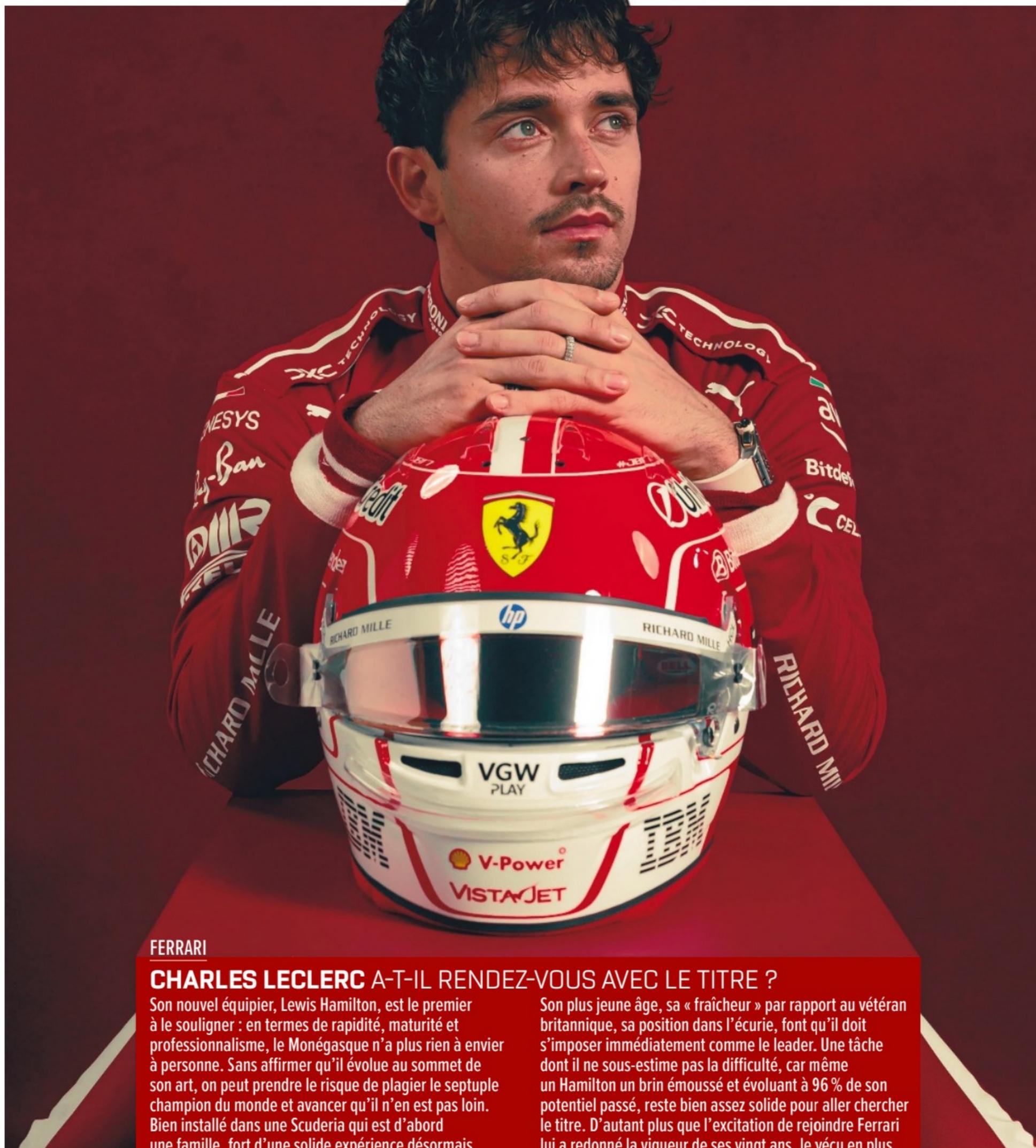


COMMANDEZ EN LIGNE

en scannant ce QR code ou sur

AUTOHEBDO.FR/STORE





FERRARI

CHARLES LECLERC A-T-IL RENDEZ-VOUS AVEC LE TITRE ?

Son nouvel équipier, Lewis Hamilton, est le premier à le souligner : en termes de rapidité, maturité et professionnalisme, le Monégasque n'a plus rien à envier à personne. Sans affirmer qu'il évolue au sommet de son art, on peut prendre le risque de plagier le septuple champion du monde et avancer qu'il n'en est pas loin. Bien installé dans une Scuderia qui est d'abord une famille, fort d'une solide expérience désormais, bénéficiant avec Fred Vasseur du plus bienveillant des patrons, Leclerc sait que son heure est venue. Lui, le fils prodige de la maison rouge, peut faire fructifier l'héritage. Dans sa quête, Lewis Hamilton sera-t-il l'allié ou l'ennemi ? Les deux hommes s'estimant au plus haut point, leur étroite collaboration devrait bénéficier au groupe. Maintenant, qu'en sera-t-il sur la piste ? N'est-il pas condamné à prendre l'ascendant sur Lewis ?

Son plus jeune âge, sa « fraîcheur » par rapport au vétéran britannique, sa position dans l'écurie, font qu'il doit s'imposer immédiatement comme le leader. Une tâche dont il ne sous-estime pas la difficulté, car même un Hamilton un brin émoussé et évoluant à 96 % de son potentiel passé, reste bien assez solide pour aller chercher le titre. D'autant plus que l'excitation de rejoindre Ferrari lui a redonné la vigueur de ses vingt ans, le vécu en plus. Contrairement au septuple champion du monde, Charles - dont on sait qu'il peut gagner des courses - doit maintenant montrer qu'il sait gérer un championnat. Dans ce domaine, il peut apprendre beaucoup de King Lewis que l'on sent dans le partage et la transmission. Si, comme il l'affirme, l'objectif est d'abord de ramener un premier titre à Ferrari depuis 2008 et non un 8^e pour lui-même, Charles sera sur une voie royale. J.-M.D.

COLLECTION **2025**

MINI CASQUE PIERRE GASLY

FORMAT 1/2



184,95 €

COMMANDEZ EN LIGNE

en scannant ce QR code ou sur

AUTOHEBDO.FR/STORE



WILLIAMS

CARLOS SAINZREDORERA-T-IL LE
BLASON ANGLAIS ?

Lorsque sera venu le temps pour Carlos Sainz de quitter la Formule 1, l'Espagnol pourra jeter un regard par-dessus son épaule pour se remémorer une carrière riche de podiums, de victoires, de pole positions et surtout de grandes écuries. Le Madrilène pourra se targuer d'être passé par déjà au moins quatre formations championnes du monde : Renault, McLaren, Ferrari et Williams. Seul bémol, les deux premières citées n'étaient plus à leur meilleur niveau et la Scuderia n'a remporté aucune couronne avec Carlos Sainz, malgré une lutte acharnée avec McLaren l'an passé. Pour enfin participer à décrocher un titre, le pilote de 30 ans doit tenter de ramener Williams au sommet, mais la tâche s'annonce ardue. L'écurie britannique n'a gagné qu'un seul Grand Prix depuis 20 ans (Pastor Maldonado, Espagne 2012) et vient de terminer 9^e au classement Constructeurs. En recrutant Sainz, James Vowles (team principal) a réussi un joli coup qui devrait apporter l'expérience et l'exigence que l'Espagnol a acquis dans ses écuries précédentes. Le bel hidalgo débarque avec ambition certes, mais la question de son engagement sur le long terme avec l'équipe se pose. Le fils du double champion du monde des rallyes et quadruple vainqueur du Dakar a temporisé durant les derniers mois en attendant désespérément une offre de la part de Mercedes ou Red Bull. Faute de sollicitations d'une écurie du haut de tableau, l'Ibère s'est engagé pour deux saisons avec Williams, mais les choses vont si vite en Formule 1 que l'on peut l'imaginer prendre la poudre d'escampette à la première proposition alléchante via une clause de sortie. En attendant, Carlos Sainz est le pilote d'une voiture qui ne jouera pas les podiums cette année, a laissé entendre James Vowles. « Rien n'est impossible, mais sur une course normale, cela reste peu probable », glissait le patron de l'écurie. Mais avec le recrutement d'un pilote au tel C.V., le Britannique doit secrètement rêver de voir sa FW47 briller entre les mains d'un homme reconnu pour son engagement total.

C.J.



MCLAREN

OSCAR PIASTRI

VA-T-IL ÉTEINDRE LANDO NORRIS ?

C'est sans complexe que le jeune australien s'opposa l'an passé à son chef de file en plusieurs occasions, et qu'il parvint à prendre occasionnellement sa mesure. Sans doute aurait-il été plus menaçant encore si Lando Norris n'avait pas été en position de jouer le titre et s'il avait eu une marge de manœuvre moins étroite. Cela étant dit, si Piastri a confirmé une extrême vélocité déjà connue de tous en s'imposant l'an passé, il a aussi montré qu'il avait besoin d'un peu plus de temps pour assembler toutes les pièces du puzzle. En 2024, ce n'est pas le manque de talent qui l'a freiné, mais le manque de métier. L'expérience grandissante, fort désormais d'un bagage qui lui faisait encore défaut au début du précédent exercice, il pourrait être une sacrée épine dans le pied du Britannique, d'autant qu'il a pour lui un mental qui semble parfois faire défaut à Norris.

Assez taciturne, aux antipodes de l'espiègle Lando, Oscar fait preuve dans le paddock d'une discrétion inversement proportionnelle à ce qu'il affiche en course. Il y a du Prost dans le style tout en finesse de l'Australien.

Si, visuellement, son efficacité ne saute pas aux yeux, elle vous explose en pleine figure dès que vous regardez le chrono. À bien y réfléchir, alors que tout le monde regarde en direction de Ferrari et de la gestion qu'elle fera de ses pilotes, c'est peut-être plus encore du côté de McLaren qu'il faudra s'attarder. Le choc entre Oscar « le faussement docile » et Lando « le faussement affable » pourrait s'avérer d'une grande âpreté. À Woking, le succès va aussi dépendre de la capacité du team Principal Andrea Stella à contrôler ses gars.

J.-M.D.



MCLAREN

RACING BULLS

LIAM LAWSON

SERA-T-IL PLUS QU'UN FAIRE-VALOIR ?

Le Néo-Zélandais est le vrai-faux rookie de la promotion 2025. Ses débuts en F1 remontent à la saison 2023 où il remplace Daniel Ricciardo, blessé pour cinq Grands Prix, chez Racing Bulls. Un an plus tard, il est de nouveau sollicité pour, cette fois, lui succéder. Une opportunité qu'il se doit alors de saisir, car la position fragilisée de Sergio Pérez chez Red Bull offre des perspectives.

Rapide, opiniâtre, solide, il est préféré à son équipier Yuki Tsunoda - pourtant plus expérimenté - quand le départ du Mexicain devient effectif. Pourquoi lui plutôt que le Japonais ? Parce que le haut management de Milton Keynes doute que le protégé de Honda puisse résister à la déferlante Verstappen. Face à l'ogre Max qui use ses équipiers plus rapidement que ses fonds de combinaison, il faut un pilote sans états d'âme. Un type qui ne s'en laisse pas conter comme l'a montré sa passe d'armes avec Fernando Alonso dans la course sprint du GP d'Austin. Il n'est pas facile d'être l'équipier du Néerlandais et, de ce point de vue, il devrait mieux s'en sortir que le friable Checo Pérez qui s'est décomposé une fois lancée la machine à gamberger. Par contre, s'il est solide mentalement, qu'en est-il de sa rapidité ? C'est vrai, Liam a montré de belles dispositions chez Racing Bulls, mais il pourrait souffrir de la comparaison avec le quadruple champion du monde. Pas d'inquiétudes toutefois si c'est le cas, car personne n'attend de lui qu'il prenne la mesure du Néerlandais. Ce pourquoi il a été recruté, c'est marquer les points que Pérez a été soudainement incapable de marquer l'an passé et de rester suffisamment proche de son chef de file pour pallier d'éventuels problèmes. Rien d'insurmontable donc pour le bon n°2 que l'on attend qu'il soit. Maintenant, avec lui, est-ce que Red Bull prépare vraiment l'après-Verstappen ? On peut en douter, mais c'est à lui de faire mentir les augures. J.-M.D.



RED BULL CONTENT POOL

JOURNÉES ESSAIS LIBRES – TRACKDAYS GT/PROTO ET MONOPLACES (2 GROUPES)

Sports-Promotion 

mars
06-07 **Circuit Paul Ricard Le Castellet (F)**

avril
22-23 **Hockenheimring (D)**

mai
13-14 **Red Bull Ring Spielberg (A)**

juin
15 **Monza (I)**

juillet
07-08 **Dijon-Prenois (F)**

août
18-19 **Magny-Cours (F)**

sept/oct
30-01 **Mirecourt (F)**



**20
25**

www.sports-promotion.ch – info@sports-promotion.ch

ASTON MARTIN

FERNANDO ALONSO TROUVERA-T-IL RÉPONSES À SES QUESTIONS ?

Sur sa page Instagram, le Taureau des Asturies se décrit comme « Prince des Asturies, Champion du monde de karting et Champion du monde de Formule 1 », dans cet ordre. Durant la trêve hivernale, Fernando Alonso a d'ailleurs davantage partagé des photos de séances de kart sur son circuit privé que de tout autre activité. Preuve que le feu de la compétition bat toujours en lui. À 43 ans, le fer de lance d'Aston Martin reste ce monstre de travail et ce surdoué du pilotage. Si le talent brut était la seule donnée à prendre en compte pour empêcher des sacres, alors le quarantenaire en aurait bien davantage que son compte, bloqué à « 2 » depuis près de deux décennies. Fernando Alonso a encore montré l'an dernier qu'il n'avait pas peur de hausser le ton face à la jeune garde. La passe d'armes avec Liam Lawson (RB), tant sur la piste d'Austin (Texas) que dans le Parc Fermé, a symbolisé la hargne du vétéran de la grille, autant que son impuissance. L'Aston Martin, d'un vert pétant en 2023 (Alonso avait fini 4^e avec 8 podiums), est devenue pâle en 2024. Sa monoplace a lentement, mais sûrement, glissé vers la seconde moitié du tableau en cours d'année, victime d'un manque criant de développement. Devenu le premier homme à atteindre le cap des 400 départs en F1, Alonso ne s'estime toutefois pas mûr pour la retraite. Ce qui le fait tenir ? La mise en branle de la gestation de la monoplace 2026 par Adrian Newey, transfuge de Red Bull.

L'Anglais sort sa planche à dessin et ses crayons à compter du 1^{er} mars au sein de l'usine flambant neuve, financée par Lawrence Stroll à Silverstone. Contraint de patienter encore un an avant d'espérer retourner sur les podiums, Alonso pense à des lendemains qui chantent. Mais ceux-ci seront comptés, compte tenu de son âge, ainsi que de l'échéance de son présent contrat, qui court jusqu'à fin 2026.

M.C.-V.



WEC

FIA WORLD ENDURANCE
CHAMPIONSHIP
A PARTNERSHIP  

4

 **TOYOTA
GAZOO
Racing**










CADILLAC




CORVETTE
RACING

McLaren




LEXUS



FIA WEC SAISON 2025

13 CONSTRUCTEURS

À SUIVRE SUR
FIAWEC.TV

GET IT ON
Google Play

Download on the
App Store



MERCEDES

PEUT-ELLE METTRE FIN À L'ÉCLIPSE ?

En arrivant à Melbourne, le 15 mars prochain pour la première séance de qualifications de l'année, Toto Wolff se remémorera les bons souvenirs accumulés en Australie dans l'exercice du tour lancé. Entre 2014 et 2019, Lewis Hamilton s'est offert six pole positions consécutives autour de l'Albert Park, mais depuis plus rien ! Aucune première ligne et une élimination en Q2 l'an passé trahissent la trajectoire descendante que suit l'écurie à l'étoile depuis trois ans. Après une saison 2022 à oublier et un exercice 2023 à peine meilleur, la saison 2024 a livré son lot de hauts et surtout de bas. Les Flèches d'Argent n'ont plus grand-chose de leur surnom : assez nettement décrochées par le trio McLaren - Ferrari - Red Bull, elles n'ont jamais été en mesure de se battre pour les titres et la situation a peu de chance d'évoluer cette saison. Les Allemands peinent à progresser, car ils n'arrivent tout simplement pas à comprendre leur voiture à effet de sol : tantôt larguée, tantôt supersonique, la W14 a su emmener Lewis Hamilton et George Russell par deux fois chacun à la victoire, dont un week-end d'écrasante domination du cadet des deux Britanniques à Las Vegas. Incapable d'expliquer la soudaine performance de sa monoplace, Toto Wolff l'a vu retomber dans ses travers dès la semaine suivante à Abou Dhabi. Pour espérer retrouver les avant-postes, il faudra une combinaison de facteurs que tous les team principaux rêveraient d'avoir : une voiture fiable et performante, que les cerveaux de Brackley parviennent à décrypter, un leader qui porte l'écurie avec confiance et régularité, et un (très) jeune rookie qui s'adapte vite à la F1 pour ramener des points précieux pour le championnat Constructeurs. Pas le cocktail le plus simple à réaliser.

C.J.



LES MASTERS SONT DE RETOUR !

LA SAISON 2025 EST LANCÉE, INSCRIVEZ-VOUS DÈS MAINTENANT !

	ÉVÈNEMENTS	CIRCUITS	DATES	PLATEAUX
	GRAND PRIX DE FRANCE HISTORIQUE	PAUL RICARD, FR	25 - 27 AVR	F1 MGC
	THE JIM CLARK REVIVAL	HOCKENHEIM, DE	9 - 11 MAI	F1 MEL GD & TC
	MASTERS HISTORIC FESTIVAL	BRANDS HATCH, GB	31 MAI - 1 JUIN	F1 SC GTT GD TC F1'90
	HISTORIC GRAND PRIX	ZANDVOORT, NL	20 - 22 JUIN	F1 SC MEL GTT GD & TC
	OLDTIMER GRAND PRIX	NÜRBURGRING, DE	1 - 3 AOÛT	F1 MGC
	SILVERSTONE FESTIVAL	SILVERSTONE, GB	22 - 24 AOÛT	F1 SC MGC MEL GTT GD TC
	MASTERS HISTORIC WEEKEND	DUBAI, AE	24 - 26 OCT	F1 SC MGC MEL & GTT GD & TC F1'90



	ÉVÈNEMENTS	CIRCUITS	DATES	PLATEAUX
	GULF HISTORIC (ÉPREUVE HORS POINTS)	ABU DHABI, AE	31 OCT - 2 NOV	F1 SC MGC MEL & GTT GD & TC F1'90

Les dates et les lieux sont corrects au moment de la parution de l'article, mais peuvent faire l'objet de modifications.

PLATEAUX MASTERS

-  Masters Racing Legends for 66/85 F1 Cars
-  Masters Sports Car Legends
-  Masters Group C
-  Masters Endurance Legends
-  Masters GT Trophy
-  Masters Gentlemen Drivers
-  Masters Pre-66 Touring Cars
-  Masters Demo Legends for 90s F1 Cars



UK: +44 (0) 1234 713800
 team@mastershistoricracing.com
 www.mastershistoricracing.com
 @MastersHistoricRacing





McLAREN

PEUT-ELLE PROLONGER LE MOMENT ?

Après vingt-quatre ans de disette, Woking a enfin des champions à célébrer. Le Q.G. de McLaren a pu fêter durant tout l'hiver un neuvième titre mondial des Constructeurs acquis grâce au pilotage de Lando Norris et Oscar Piastri, mais aussi - et surtout - grâce au millier de petites mains ayant réussi à concevoir une MCL38 aussi performante. Après avoir touché le fond en début de saison 2023 (0 point sur les deux premiers week-ends), McLaren s'est muée à toute vitesse en une des principales forces du plateau, qui a remporté cinq courses et le titre à la fin de la saison dernière. Désormais, le plus dur reste à faire : confirmer, voire accentuer son avance afin de décrocher le titre des pilotes. Lando Norris a été le principal rival de Max Verstappen en 2024,

mais il a manqué 63 points au Britannique pour être sacré, un écart conséquent. Car le titre Constructeurs de McLaren n'a pas eu grand-chose d'une domination sans partage : Ferrari, Mercedes et Red Bull étaient à la lutte, tantôt devant, tantôt derrière en fonction des week-ends. Le championnat s'est joué jusqu'à la dernière course de la saison, preuve que Ferrari est passée tout proche de souffler le trophée à son rival historique. Pour McLaren, il faudra que la MCL39 soit une nette amélioration de sa devancière afin de confirmer l'embellie et de prouver que Woking est de retour au sommet pour de bon. Reste qu'avec une monoplace très profondément revue durant l'hiver, le risque d'une perte soudaine de magie technique n'est pas non plus à exclure... C.J.

McLAREN

ASTON MARTIN

ADRIAN NEWEY EN SAUVEUR DÈS CETTE SAISON ?

C'est le grand transfert de l'année avec, évidemment, celui de Lewis Hamilton chez Ferrari. À l'inverse de son compatriote britannique déjà installé, Newey prendra ses fonctions (officiellement) le 1^{er} mars. Lancée il y a quarante-cinq ans, sa carrière va donc s'ouvrir sur un septième chapitre après ceux de Fittipaldi où il a débuté, March et Leyton House qui l'ont révélé, Williams par qui le succès est arrivé, McLaren où il a poursuivi son œuvre et Red Bull qui aura fait de lui une star. Partout où il est passé, Newey aura toujours trouvé le chemin de la réussite comme en attestent les vingt-cinq titres mondiaux (Pilotes et Constructeurs) acquis depuis 1992. La force de Newey, à la base ingénieur aérodynamicien, réside dans sa compréhension globale de tout ce qui détermine les performances d'une voiture. Une compréhension presque intuitive de tout ce qui relie les paramètres de performance pour former un tout cohérent. Différentes époques, différentes cultures, différentes circonstances ont fait que ses compétences se sont manifestées de différentes manières, mais avec le même résultat final victorieux. En sera-t-il de même chez Aston Martin où Lawrence Stroll lui apporte des installations flambant neuves, des collaborateurs poids lourds et un partenariat avec Honda sur un plateau d'argent ? Si le timing est parfait pour avoir une influence sur la voiture 2026, il est trop tardif pour lui permettre de se pencher sur la monoplace 2025. Cela étant dit, en cas de besoin, sa vision à 360° du fonctionnement d'une monoplace sera la bienvenue. J.-M.D.



ASTON MARTIN



ALPINE

VA-T-ELLE REDONNER SA **GRANDEUR AU GROUPE RENAULT ?**

Les épris du Losange vont vivre cette saison avec un pincement au cœur. Renault s'apprête à quitter le paddock de la F1 au terme de cette campagne. Dès 2026, les Alpine porteront l'emblème Mercedes sur le capot, les monoplaces pensées et conçues à Enstone (Grande-Bretagne) devant recevoir le V6 turbo hybride allemand. Il ne reste donc plus que vingt-quatre tentatives au constructeur hexagonal pour agrémenter ses statistiques flatteuses (169 victoires, 465 podiums), avant que l'usine historique de Viry-Châtillon ne se spécialise dans les

« programmes spéciaux » du Groupe Renault, tels que la préparation des moteurs en rallye ou en WEC, les concept cars, ainsi que les véhicules à hydrogène. Que l'on puisse regretter ce choix stratégique et financier de la part du président Luca de Meo peut s'entendre. Mais les constructeurs généralistes et l'industrie automobile répondent à des logiques qui dépassent les pures considérations sportives. Sur ce plan, la catastrophique entame de saison 2024 avait précipité le désengagement de Renault dans sa propre équipe, baptisée Alpine depuis 2021. L'arrivée

de Flavio Briatore tel un messie à l'été a coïncidé avec une résurgence dans les performances de Pierre Gasly et Esteban Ocon, lesquels ont fait vibrer la France du sport auto par la grâce d'un double podium au Brésil. Fort de cette fin de campagne en trombe, Alpine veut continuer sa progression, incarnée par un Gasly conforté dans son rôle de leader. De là à apporter une 170^e victoire à une F1 motorisée par Renault, il reste un écart impossible à combler en quelques mois. La livrée de la nouvelle A525 laisse espérer une embellie : Alpine a bien repris des couleurs ! M.C.-V.

RACING BULLS

YUKI TSUNODA JOUE-T-IL SA CARRIÈRE CETTE ANNÉE ?

En prenant le départ du GP du Canada en juin prochain, Yuki Tsunoda disputera son 97^e Grand Prix avec l'écurie B de Red Bull (AlphaTauri/Racing Bulls), devenant ainsi le pilote le plus capé de l'histoire de l'équipe. Avant le Japonais, personne n'avait couru durant cinq saisons pour la structure de Faenza, centre de formation supposé des espoirs Red Bull, destinés à monter dans l'écurie-mère ou à quitter le giron. Tsunoda n'a plus grand espoir de devenir le coéquipier de Max Verstappen, alors que Liam Lawson lui a été préféré cette saison, mais les choses pourraient évoluer pour le pilote nippon. En cas d'échec du Néo-Zélandais, Tsunoda ferait figure d'option n°1 pour monter dans la Red Bull s'il confirme ses belles performances des dernières années, où il a écouré Nyck de Vries et Daniel Ricciardo. Il lui faudra continuer



RED BULL CONTENT POOL

à montrer qu'il a mûri et que ses accès de colère à la radio ne sont qu'un lointain souvenir, tout en s'affirmant plus encore comme le leader de l'équipe face à Isack Hadjar, débutant en F1. Si malgré tout cela les portes de Milton Keynes demeurent fermées, le natif de Sagami-hara pourrait séduire d'autres structures en recherche d'un pilote d'expérience. L'hypothèse Aston Martin mérite d'être évoquée au titre de l'arrivée de Honda, comme motoriste en 2026, mais l'écurie de Silverstone a de grandes ambitions et cherche à attirer Max Verstappen. À moins de pousser en retraite Fernando Alonso qui sera alors âgé de 45 ans, en cours d'année 2026. Charge à Tsunoda de se montrer indispensable pour demeurer en F1 hors du giron Red Bull. C.J.



SAUBER/AUDI

PEUT-ELLE REMPORTE SON **CONTRE-LA-MONTRE ?**

Lenteur de la mutation du site d'Hinwil, retard pris dans le développement des installations, faiblesse du recrutement, manque de compétitivité des monoplaces, le bilan 2024 catastrophique de l'écurie aura tout de même eu pour effet d'ouvrir les yeux de la firme aux anneaux quant au retard pris pour faire de Sauber le bras armé de son offensive F1, en 2026.

L'absence de direction claire ayant pour origine une lutte de pouvoir entre Andreas Seidl, patron de l'écurie, et Oliver Hoffmann, président du conseil d'administration, a gelé toutes les prises de décisions importantes concernant le personnel, et le développement des infrastructures s'est vu retardé ou ajourné. Une situation destructrice pour l'ensemble du projet qui a contraint Gernot Döllner, président du directoire Audi, à trancher dans le vif en débarquant

les deux belligérants et à recruter Mattia Binotto en courant d'année. Depuis septembre 2024, l'ancien responsable de la Scuderia Ferrari est à pied d'œuvre, mais le travail de longue haleine va se poursuivre tout du long de 2025. Moderniser l'outil de Hinwil a du sens à condition d'y placer les bonnes personnes ; ce qui n'est pas le moindre de ses soucis. Pour contourner le problème, une antenne britannique va être ouverte en cours de saison, afin de faciliter l'apport de manière grise. Une bonne initiative sur le papier, sauf qu'un troisième campus en plus de Hinwil en Suisse et Neubourg (département moteur) en Allemagne risque de retarder encore la création de cette indispensable « culture » d'écurie qui fait que tout le monde pousse dans la même direction. C'est le grand objectif 2025, et il est loin d'être gagné ! J.-M.D.

STAKE SAUBER

AU COEUR DE L'ACTION DEVENEZ COMMISSAIRE



PLUS D'INFORMATIONS



**ENTREZ DANS
LA COURSE**

ENTREZDANSLACOURSE.FFSA.ORG

**DEVENEZ
COMMISSAIRE**

FFSA

WILLIAMS

PEUT-ELLE EN FINIR AVEC LES PROMESSES ?

Il est triste de s'habituer à la médiocrité. C'est hélas ce que les partisans de Williams ressentent depuis trop longtemps. C'était déjà la pensée dominante au moment de la passation de pouvoir entre Claire Williams, capitaine d'un navire brinquebalant, et le fonds d'investissement américain Dorilton, en août 2020. Près de cinq ans ont passé et les signaux d'une remise à flot de l'emblème aux neuf titres Constructeurs et sept récompenses Pilotes tardent à émerger. Après un rebond en 2023 (7^e) a suivi un difficile

exercice 2024 (9^e). Là où l'on attendait d'Alex Albon un leadership assuré, le Thaïlandais a ployé sous la tâche, enchaînant les sorties de piste et les bourdes que l'on ne lui connaissait pas. Il fut même remué en interne par la tornade Franco Colapinto, révélation de l'automne avant de voguer vers Alpine. Albon a intérêt à se retrousser les manches, car Carlos Sainz est doté d'un pedigree tout autre. L'émulation entre les deux hommes ne peut qu'être bénéfique à la formation dirigée par James Vowles. Ce dernier bénéficie encore

d'un capital sympathie certain en raison de ses succès vécus chez Mercedes en tant que stratège en chef entre 2010 et 2023, mais il va lui falloir autre chose que son charisme et sa francophilie pour nous convaincre des progrès du team anglais. Hélas pour les aficionados de la formation fondée par feu Sir Frank Williams, le mot d'ordre claironné par les pilotes, est de prendre 2025 comme préparation grandeur nature en vue du big bang technique de 2026. Il est urgent d'attendre... M.C.V.



DPPI / F. GOODEN



BRAD PITT

LA F1 ENFIN OSCARISÉE ?

Grâce à la série Netflix *Drive to Survive* et à une stratégie de promotion agressive, menée par les propriétaires de la F1, Liberty Media, le sport auto est redevenu cool. Inévitablement, Hollywood s'empare du phénomène avec la sortie, fixée au 25 juin, d'un film d'action grandiloquent. Le blockbuster, nommé tout simplement « F1 », mise sur la présence de la star planétaire Brad Pitt pour attirer le chaland. Le sex-symbol interprétera Sonny Hayes, un pilote des années 1990, incité à sortir de sa retraite par son ami Ruben, propriétaire d'une écurie (fictive) de Formule 1, Apex Grand Prix (Apex pour « point de corde » en anglais...). L'Américain aura pour tâche d'encadrer le rookie Joshua Pearce. Ce scénario rappelle celui de « *Top Gun Maverick* », énorme succès du grand écran en 2021 avec Tom Cruise. Quoi de plus normal : les deux films partagent un seul et même réalisateur, Joseph Kosinski !

Afin que le long-métrage se transforme en succès au box-office, il faut traiter avec respect le matériau initial. Pour s'assurer de l'authenticité de l'œuvre, et ne pas froisser les puristes, la production n'a pas lésiné sur les moyens. Deux voitures ont été utilisées pour des scènes dynamiques sur plusieurs circuits, en marge des Grands Prix. Les acteurs se sont mêlés aux 20 pilotes sur les grilles de départ et dans le paddock, lesquels apparaîtront à l'écran. Lewis Hamilton a même rejoint l'équipe de production et a officié comme conseiller. Les premières images, diffusées lors de courtes bandes-annonces, semblent tenir la promesse d'un grand spectacle, notamment via l'usage de caméras embarquées ultra-haute définition. Cela ne sera pas de trop pour éviter à « F1 » de rejoindre la longue liste des « fours » du 7^e art, et de suivre le sillon lancé par les très bons *Rush* et *Le Mans 66*. M.C.-V.

DPPI / A. VINCENT

LAMERA
CUP



2025

PRÊT À PRENDRE
LE VOLANT ?

118H DE ROULAGE - 7 CIRCUITS EUROPÉENS

Plus d'informations sur www.lameracup.fr ou au 01 34 20 30 20



INTERVIEW

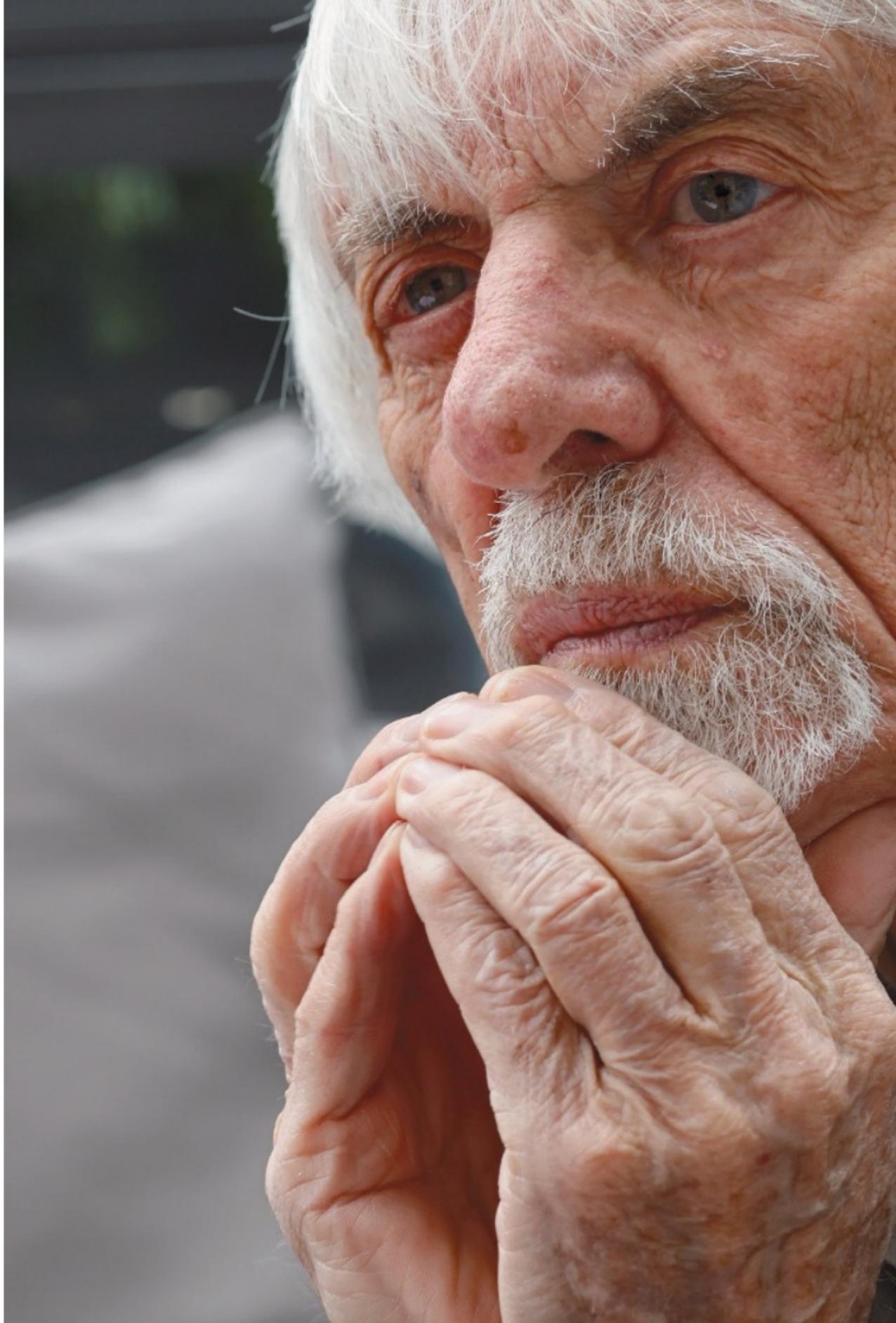
BERNIE ECCLESTONE

Bâtitseur de Grands Prix

“ LA F1 DOIT RESTER
D'EXCEPTION ! ”

Présent dès les premiers balbutiements de la catégorie-reine, celui qui allait devenir un patron d'écurie émérite et, surtout, le bâtisseur de la Formule 1 moderne, évoque pour nous le passé et porte son regard toujours aussi aiguisé sur la discipline qu'il a modelée du haut de ses 94 ans. Avec « Mister E », c'est donc 75 ans d'histoire de la F1 qui vous parle.

Propos recueillis par Jean-Michel Desnoues



BONJOUR M. ECCLESTONE. QUEL EST VOTRE PREMIER SOUVENIR LIÉ À LA F1 ?

Ouh là là, ça ne nous rajeunit pas ! Probablement au tout premier Grand Prix du Championnat du monde, à Silverstone, en mai 1950. C'est ce que me dit ma mémoire, en tous les cas. J'avais 20 ans, et j'étais présent pour disputer une course de Formule 3 500 cm³ en ouverture de l'épreuve. Il y avait toutes sortes de gens, des stars de l'époque, des têtes couronnées dont le Roi George VI, la Reine et la Princesse Margaret. C'était un gros évènement, avec une foule record. On avait alors parlé de près de 120 000 personnes... Juste une chose avant de poursuivre notre discussion : appelez-moi Bernie.

BERNIE DONC, D'OÙ PROVIENT VOTRE PASSION POUR LE SPORT AUTOMOBILE ? ÉTAIT-CE UN LEGS FAMILIAL ?

Non, à mille lieux de ça ! Mon père était pêcheur dans le Suffolk (comté de l'Angleterre de l'Est. Ndlr) C'était l'après-guerre et nous manquions de tout. Pour me

faire un peu d'argent, j'achetais à peu près tout ce qui était disponible : des stylos, des appareils photos, etc. Puis, je les revendais. J'étais un marchand ; ce goût des affaires m'a pris très jeune ! J'avais l'habitude de prendre le train pour aller à l'école. J'emportais avec moi une grosse valise, car près de la gare, il y avait cette boulangerie où j'achetais toutes sortes de gâteaux, le plus que je pouvais, afin de les revendre à la récréation. J'ouvrais ma valise, et je vendais mes gâteaux. Ce ne fut pas mon premier deal, mais peut-être l'un des plus rentables. (Rires) Durant la seconde moitié des années 1940, je me suis lancé dans le commerce de pièces détachées pour motos. J'ai créé la concession « Compton & Ecclestone » avec Fred Compton ; je n'en étais donc pas à mon coup d'essai. Tout cela pour dire que je n'étais pas un fan de sport auto, mais un vendeur de voitures. Puis, j'ai commencé à disputer des courses de motos, à rencontrer toutes sortes de personnes et j'ai eu ma première expérience sur quatre roues en 1949, en Formule 3 500 cm³.



la guerre, s'occupait des pilotes de chasse. Sa mort six jours plus tard m'a beaucoup affectée, à tel point que j'ai quitté une nouvelle fois le milieu.

POUR REVENIR AU DÉBUT DES ANNÉES 1960...

Quand Stuart courait pour Cooper, j'avais sympathisé avec Roy Salvadori. De pilote, il était devenu directeur sportif et c'est lui qui m'a mis en contact avec Jochen Rindt. Durant les saisons 1968 et 1969, je me suis impliqué dans l'écurie Lotus F2 dans laquelle évoluait Jochen quand il n'était pas pris par la F1. Hélas en 1970, il s'est tué lors d'une séance d'essais du GP de Monza, un mois avant d'être sacré champion du monde à titre posthume.

CETTE FOIS, VOUS NE QUITTEZ PAS LA SCÈNE DES GRANDS PRIX. COMMENT S'EST PRÉSENTÉE L'OPPORTUNITÉ D'ACHETER BRABHAM ?

Je connaissais Jack Brabham et Ron Tauranac (*cofondateurs de Brabham*. Ndlr), dont les liens s'étaient distendus. Ce dernier cherchait un investisseur, mais j'ai fait une proposition de rachat pour tout le team. Qu'il a acceptée. Nous étions en 1971. Tauranac est resté quelques mois, en tant que concepteur de monoplaces.



AVIEZ-VOUS POUR AMBITION DE DEVENIR PILOTE PROFESSIONNEL ?

Non, c'était pour le fun ! Je ne participais qu'à un nombre limité de courses, principalement sur un circuit local, Brands Hatch. J'ai obtenu plusieurs bonnes places, mais j'ai aussi subi plusieurs accidents, jusqu'à ce que j'arrête pour me concentrer sur les affaires.

QU'EST-CE QUI VOUS FAIT RENOUER AVEC LE SPORT AUTO ?

J'avais sympathisé avec le pilote Stuart Lewis-Evans, dont le père possédait un garage automobile. Nous faisons du business ensemble. Stuart a commencé à courir, dans différentes catégories. Je suis devenu son manager, même si nous avons le même âge. Nous voyageons tout le temps ensemble, et nous étions amis. Nous avons acheté deux châssis à l'écurie Connaught de F1 qui venait d'être démantelée en 1957. Il est ensuite passé chez Cooper, où il a eu un accident aux essais du GP du Maroc 1958. Gravement brûlé, il a été rapatrié sur Londres dans une unité spécialisée qui, pendant

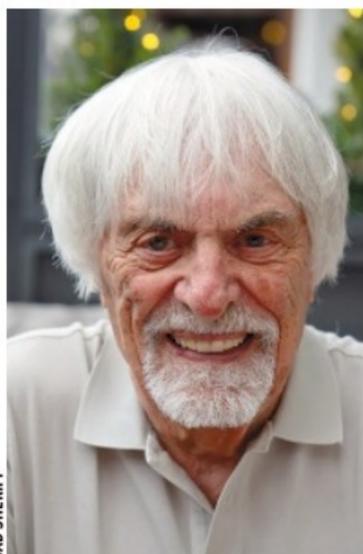
À QUOI RESSEMBLAIT ALORS LA MANIÈRE DONT LA F1 FONCTIONNAIT ?

Chaque écurie faisait son business de son côté, essayant de négocier le meilleur cachet auprès de l'organisateur, afin de courir. C'était la même histoire à chaque course. Cela marchait comme ça, mais ce n'était pas la meilleure façon de faire, car le promoteur savait parfaitement pour qui le besoin de marquer des points au championnat était impératif et pour qui cela n'avait pas d'importance. Plus votre présence était nécessaire, plus il vous faisait payer cher...

EST-CE QUE LES ÉCURIES ONT PERÇU POUR AUTANT TOUT L'INTÉRÊT QU'ELLES AVAIENT À S'UNIR ?

Non, parce qu'elles avaient tellement l'habitude d'œuvrer par elles-mêmes et pour elles-mêmes qu'elles se méfiaient terriblement d'un accord qui les ferait parler d'une même voix. Elles se rendaient bien compte que quelque chose n'allait pas, mais en même temps elles avaient peur de perdre leur indépendance. Elles craignaient d'être ▶

« Mister E » a tenté de se qualifier à deux reprises pour des Grands Prix de F1, à Monaco puis Silverstone 1958, sans succès.



JAD SHERIFF

“ NE FAIS PAS CI, NE FAIS PAS ÇA, NE FRANCHIS PAS LA LIGNE BLANCHE, NE VA PAS HORS DES LIMITES DE LA PISTE... MAIS LAISSEZ-LES COURIR CES PILOTES ! ”

affaiblies. Il a donc fallu les amener à penser de manière positive. C'est ainsi qu'a été créée la FOCA (*Formula One Constructors' Association*. Ndlr) en 1974 avec Frank Williams (*patron de Williams*. Ndlr), Colin Chapman (*Lotus*. Ndlr), Teddy Mayer (*McLaren*. Ndlr), Ken Tyrrell (*Tyrrell*. Ndlr) et Max Mosley (*March*. Ndlr). Ils m'ont demandé si j'étais prêt à m'occuper des finances, de l'aspect commercial, etc. J'ai accepté. Ma rémunération était de 8% de ce que je pouvais ramener comme argent. J'ai pensé et mis en place un système de rémunération en fonction de la place acquise au championnat Constructeurs de l'année précédente. Système qui cinquante plus tard est toujours le même !

ÉTAIT-CE COMPLIQUÉ DE GÉRER EN MÊME TEMPS VOTRE ÉCURIE ?

Oui et non ! J'ai toujours eu un peu l'impression de jouer contre mon écurie, en ce sens que j'œuvrais davantage pour le bien-être des autres teams que pour celui de Brabham. Je représentais toutes les équipes, pas seulement la mienne, et je me faisais un devoir de faire plus pour les autres que pour nous.

PLUS LA FOCA DEVENAIT PUISSANTE, PLUS LA FISA (PRÉCURSEUR DE LA FIA, FÉDÉRATION RESPONSABLE DU RÈGLEMENT ET DE L'ORGANISATION DU CHAMPIONNAT DU MONDE DE F1. NDLR) ÉTAIT CONTRARIÉE. JEAN-MARIE BALESTRE A-T-IL ÉTÉ VOTRE PLUS GRAND ADVERSAIRE POLITIQUE ?

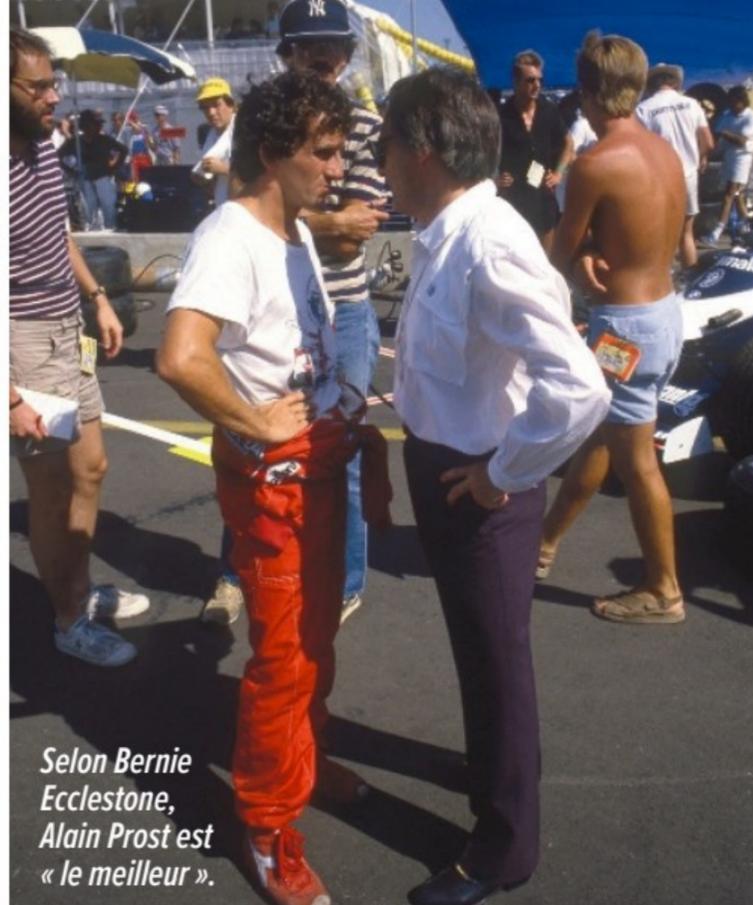
J'aimais Jean-Marie ! C'était un type bien. Nous avons eu nos divergences, nos débats parfois houleux, mais nous avons toujours fini par trouver un terrain d'entente. Il aimait bien partir en guerre. (*Rires*)

COMME EN 1978 OÙ, DEvenu DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA FOCA, VOUS TRAITÉZ AVEC LUI LE DROIT DE NÉGOCIER LES CONTRATS DE TÉLÉVISION POUR LES GRANDS PRIX. AVEC LA FOPA (FORMULA ONE PROMOTIONS AND ADMINISTRATION. NDLR), LA F1 ENTRE-T-ELLE ALORS DANS UNE NOUVELLE ÈRE ?

Nous avons grandi, nous nous revendiquions comme un championnat du monde, mais dans les faits, nous courions presque exclusivement en Europe. J'ai commencé à prospecter de nouvelles destinations, de nouveaux pays qui pourraient nous accueillir. De manière assez étonnante, les écuries n'étaient pas trop pour. Ces Grands Prix proches de leurs bases européennes étaient assez pratiques, et elles ne comprenaient pas l'intérêt d'aller voir ailleurs. J'ai tenu bon, car devenir un vrai championnat du monde était la première chose à faire pour amener la F1 à un autre niveau.

POUR ASSURER LA RENOMMÉE DE LA DISCIPLINE, VOUS AVIEZ D'AUTRES IDÉES...

La seconde obligation était d'avoir toutes les courses télévisées. Avant ça, les chaînes de télévision imposaient leurs choix, décidant de retransmettre la même poignée de Grands Prix par an. Je leur ai dit : « *Vous voulez Monaco, Monza ? O.K., mais à condition de retransmettre tous les autres où qu'ils se déroulent !* » Le problème, c'était qu'une télévision nationale n'avait pas les capacités techniques et humaines pour répondre aux besoins. La solution fut donc de créer une société pour produire et diffuser les images pour tout le monde. Ce qui avait aussi pour intérêt de proposer un produit dont nous étions sûrs de la qualité. Cela nous a aussi permis d'instaurer une heure de départ fixe : 14 heures en Europe. Un timing que nous adaptions dans d'autres pays en fonction du décalage horaire. De cette manière, les télévisions savaient quand inclure la retransmission dans leurs grilles de programme.



Selon Bernie Ecclestone, Alain Prost est « le meilleur ».

DPP

IL N'Y AVAIT PAS DE « WEEK-END TYPE » DE F1 AVANT VOTRE INTERVENTION ?

La course débutait quand tout le monde était prêt ! Je me souviens, par exemple, d'un Grand Prix à Mexico qui devait commencer à 12 ou 13 heures, sauf qu'il manquait deux ou trois pilotes sur la grille. On demandait : « *Où est untel ? Il ne va pas tarder !* » C'était une autre époque, un autre monde même. On a mis de l'ordre dans tout cela avec la FOPA qui allait devenir l'actuelle Formula One Management (FOM). Elle percevait 49% des recettes télévisuelles ; 1% revenait aux équipes et 50% à la FIA. La FOPA recevait également toutes les redevances payées par les promoteurs et versait les prix aux écuries. Les troisièmes Accords Concorde ont validé cette répartition en 1992.

JUSTE AVANT, EN 1991, VOTRE AMI MAX MOSLEY AVAIT ÉTÉ ÉLU À LA TÊTE DE LA FIA. CETTE ÉLECTION A-T-ELLE ÉTÉ UNE ÉTAPE IMPORTANTE DANS LE PROCESSUS DE DÉVELOPPEMENT DE LA F1 ?

Max était un ami proche, et de très longue date. Son élection fut une très bonne chose pour la FIA et la F1, mais pas pour tout le monde. Si j'avais une idée, je l'appelais : « *J'ai envie de faire ça, qu'en penses-tu ?* » Il me répondait : « *Oui, c'est intéressant, essayons !* » Il n'avait pas d'avis préconçu. Généralement, j'ai toujours eu d'excellents rapports avec les gens de la FIA. Aujourd'hui, c'est encore le cas.

VOUS AVEZ ÉTÉ VISIONNAIRE EN TERMES DE TÉLÉVISION, MAIS VOUS SEMBLEZ AVOIR SOUS-ESTIMÉ L'IMPORTANCE DES MÉDIAS SOCIAUX DANS LES ANNÉES 2000 ET 2010. POURQUOI ?

On me disait que c'était important pour le marché des jeunes, mais ils ne constituaient pas alors le public cible pour de nombreux grands sponsors de la F1. Je n'y voyais qu'un intérêt limité. J'ai essayé de me renseigner, mais j'étais sans doute déjà trop vieux jeu. Le fait est qu'il existe deux choses qui, ces dernières années, ont changé notre manière de vivre : le smartphone et la pandémie. Avec la Covid-19, les gens ont compris qu'ils n'avaient plus forcément besoin d'aller au bureau pour faire leur travail.

LA F1 D'AUJOURD'HUI RESSEMBLE BEAUCOUP À CELLE QUE VOUS AVEZ CRÉÉE, LIBERTY MEDIA (QUI A ACQUIS LE GROUPE F1 EN 2017. NDLR) SE PRÉOCCUPANT DAVANTAGE DE L'EMBALLAGE. QUAND VOUS REGARDEZ LES GRANDS PRIX ACTUELS, VOYEZ-VOUS D'ABORD UN SPORT OU UN SPECTACLE ?

Ce qui m'intéresse le plus, c'est la manière dont les pilotes évoluent, se développent. J'ai toujours été un



DPPI/T. BOVY



DPPI

grand supporteur de Prost. Alain était pour moi le meilleur, car il savait toujours quelles décisions prendre pendant une course. Aujourd'hui, je suis un peu déçu. Qu'un type sur le muret des stands explique au pilote qu'il doit tourner ce bouton-ci, presser celui-là et ne pas toucher à cet autre, me laisse circonspect. Ce n'est pas ma conception de la F1. Ce n'était pas comme ça avant. On appelle ça les « *the good old days* » (les bons vieux jours. Ndlr), mais ce n'était peut-être pas tout à fait la vérité. C'était peut-être juste plus simple. Il fut une période où entre le drapeau de départ - ou l'extinction des feux - et la fin du GP, le pilote était livré à lui-même. Est-ce mieux maintenant avec tous ces intervenants extérieurs par radio ? Je ne le pense pas. Ne fais pas ci, ne fais pas ça, ne franchis pas la ligne blanche, ne va pas hors des limites de la piste... Mais laissez-les courir ces pilotes !

VOUS MENTIONNEZ ALAIN PROST (QUADRUPLE CHAMPION, 1985, 1986, 1989, 1993. NDLR). QUELS SONT LES PILOTES QUI VOUS ONT LE PLUS IMPRESSIONNÉ, OU QUI FURENT - OU SONT ENCORE - PROCHES DE VOUS ?

Spontanément, je dirais Nelson Piquet, parce qu'il a aussi piloté pour mon team (de 1978 à 1985 et triple champion en 1981, 1983 et 1987. Ndlr). Ces gars, c'étaient de sacrés bonshommes, des personnages ! Y en a-t-il encore de semblables aujourd'hui ? Max, peut-être ! Verstappen est un « *racer* », comme l'était Senna ou Lauda. Niki (triple champion en 1975, 1977, 1984, et décédé le 20 mai 2019. Ndlr) était super spécial. C'était un grand ami, nous étions très proches. En plus de ses talents de pilote, c'était quelqu'un sur lequel on pouvait compter. Pour moi, il n'est pas mort. Je ne serais pas surpris de le voir pousser la porte... C'est juste qu'il n'est pas parmi nous actuellement.

AYRTON SENNA (TRIPLE CHAMPION EN 1988, 1990 ET 1991. NDLR) RESTE TRÈS VIVANT POUR DE NOMBREUX FANS. ÊTES-VOUS SURPRIS DE LA FERVEUR QU'IL GÉNÈRE, TRENTE ET UN ANS APRÈS SA DISPARITION LE 1^{ER} MAI 1994 ?

Non, car il était spécial à sa manière. Je ne pense pas que quelqu'un puisse prétendre avoir vraiment connu Ayrton, car il était différent dans bien des domaines. Comme je viens de le dire, il était ce que Max est aujourd'hui, et ce que Niki avait été avant lui : un *racer* ! Ayrton voulait gagner des courses, uniquement ça.

LEWIS HAMILTON N'EST-IL PAS ÉGALEMENT UN INDIVIDU SPÉCIAL ?

Il l'est, mais parce qu'il est Lewis ! J'espère que cela va bien se passer pour lui chez Ferrari. Il mérite de terminer sa carrière au plus haut... J'ai espéré qu'il mette un terme à sa carrière chez Mercedes, car Ferrari est une société à part. À Maranello, on pense différemment qu'ailleurs, et il va vite s'en apercevoir. Il n'y a rien de négatif dans mes propos, c'est juste que la Scuderia ne ressemble à rien d'autre, et ce, en dépit du temps qui passe et des périodes qui se succèdent. Ça a toujours été le cas.

QUELS ÉTAIENT VOS RAPPORTS AVEC ENZO FERRARI ?

Cordiaux ! J'avais des réunions avec lui et les patrons des autres teams, mais j'allais aussi le voir à Maranello pour des entretiens en privé. La beauté de la chose, c'est qu'il ne parlait pas un mot d'anglais... et moi pas un mot d'italien. Nous avions quelqu'un pour traduire. On parlait à l'instant de personnages, et lui en était assurément un !

VOUS AVEZ ÉTÉ LE PREMIER À COMPRENDRE QUE LA F1 AVAIT BESOIN DE FERRARI AUTANT QUE FERRARI AVAIT BESOIN DE LA F1. LA SCUDERIA QUE NOUS CONNAISSONS AUJOURD'HUI EXISTERAIT-ELLE SI VOUS N'AVIEZ PAS POUSSÉ FERRARI À ENRÔLER JEAN TODT EN 1993 ?

Tournons cela d'une autre manière... On doit remercier M. Ferrari pour ce qu'il a fait pour la F1. C'était un type magique. Il était plein de bon sens, très réaliste, qui défendait solidement ses points de vue. Un bonhomme bien, droit dans ses bottes. Après sa disparition (le 14 août 1988. Ndlr), l'écurie est entrée dans une période de stagnation. Il y eut un soubresaut de deux saisons avec Prost (vice-champion en 1990. Ndlr), mais le mal était profond. Cela m'a pris du temps pour convaincre les patrons de la marque de recruter Jean Todt. Leur argument pour ne pas le prendre se résumait au fait qu'il n'était pas italien ! Je les ai rassurés en leur disant : « *S'il vous fait remporter le championnat du monde, il sera bien temps de lui trouver une arrière-grand-mère italienne ! Ne vous inquiétez pas pour ça, inquiétez-vous plutôt de trouver quelqu'un pour faire le job !* » Ils ont fini par m'écouter et Jean s'est livré à l'indispensable restructuration de la Scuderia. Aussi, chose nouvelle à Maranello, il a recruté en fonction des compétences et non plus sur la foi de la nationalité. Cela a été une petite révolution salutaire. Todt a fait un sacré boulot là-bas, contribuant beaucoup à la bonne santé de la F1. ▶

Homme redoutable sur le plan des affaires, Bernie Ecclestone restait très proche des pilotes, comme Michael Schumacher (à g.). Le grand argentier de la F1 a joué de son influence auprès de Ferrari pour faciliter le recrutement de Jean Todt, en 1993 (ci-dessus).



Ci-dessus : Bernie Ecclestone estime que Lewis Hamilton est un pilote à part dans l'histoire de la F1.

À dr. : Avec Jean-Marie Balestre, son homologue à la FISA, les relations ont été houleuses...

VOTRE F1 ÉTAIT CELLE DES GRANDS PROPRIÉTAIRES D'ÉCURIES. AUJOURD'HUI, ELLE EST CELLE DE GRANDS CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES (FERRARI, McLAREN, TOYOTA AVEC HAAS, CADILLAC EN 2026. NDLR) ET DES FONDS D'INVESTISSEMENT (L'AMÉRICAIN DORILTON CAPITAL AVEC WILLIAMS. NDLR). L'ADN DE LA F1 S'EST-IL MODIFIÉ ?

C'est dans l'ordre des choses ! L'ère des « team owners » (propriétaires d'écuries en français. Ndlr) était plus à mon goût, mais ça ne veut pas dire qu'elle était forcément meilleure. Je n'ai jamais eu le moindre problème avec les équipes. Quand ils étaient un peu frileux par rapport à un changement que je leur proposais, je leur disais simplement : « Essayons ! Si j'ai tort, je serai le premier à m'excuser. » C'est pour cela que nous sommes sortis des frontières de l'Europe, que nous avons tiré droit vers l'Est, une zone du globe qui avait selon moi un meilleur potentiel que l'Ouest.

ÊTES-VOUS AUJOURD'HUI SURPRIS DE L'ENGOUEMENT DES ÉTATS-UNIS POUR LA F1 ?

Qu'est-ce qui vous fait dire cela ? Où voyez-vous un gros succès ? J'ai mis en place tellement de courses aux USA, à Long Beach (de 1976 à 1983. Ndlr), Dallas (1984. Ndlr), Phoenix (1989-1991. Ndlr), Indianapolis (2000-2007. Ndlr), et même à Las Vegas (1981-1982. Ndlr). Or, à chaque fois, cela ne durait pas plus longtemps qu'une poignée d'années. Ces tentatives n'ont jamais fonctionné. Le public américain n'a jamais vraiment adhéré, et je ne pense pas qu'il adhère encore plus aujourd'hui. Ils le prennent plutôt comme une curiosité. Aujourd'hui, c'est vrai, cela fonctionne très bien au Texas (Austin, depuis 2012. Ndlr), car le promoteur est très ouvert d'esprit, mais je ne crois pas que Miami et Vegas (introduits en 2023. Ndlr) soient de bons endroits. Je ne pense pas que l'on puisse y parler de succès.

FLAVIO BRIATORE EST À LA FOIS UN DE VOS AMIS TRÈS PROCHES ET UNE DES FIGURES MARQUANTES DE LA F1, MÊME SI DÉCRIÉE. L'AVEZ-VOUS ENCOURAGÉ À RELEVER LE DÉFI ALPINE, L'AN DERNIER, OU AVEZ-VOUS ESSAYÉ AU CONTRAIRE DE L'EN DISSUADER ?

Il m'a contacté pour me faire part du fait qu'il avait peut-être une opportunité de reprendre un rôle actif en F1, car le P-D.G. de Renault, Luca de Meo, pensait à lui. J'ai dit à Flavio : « Laisse-moi lui passer un coup de fil. » Je connais Luca depuis longtemps, et je l'ai donc appelé. « Apparemment, vous envisagez de prendre Flavio », lui ai-je dit. « Oui, qu'en pensez-vous ? » m'a-t-il répondu. Alors,



je lui ai expliqué que son écurie était pour le moment très fragmentée, qu'elle manquait d'unité et que Flavio allait se séparer sans trembler des gens qui n'étaient pas bons et qu'il allait récupérer les bonnes personnes. Je lui ai indiqué qu'il allait trouver la solution pour faire travailler l'écurie d'un bloc, dans la même direction. Ce qu'il est effectivement en train de faire. Flavio était le seul qui pouvait faire ça !

24 GRANDS PRIX DANS UNE SAISON, EST-CE LE BON CHIFFRE ?

C'est ridicule, et absolument pas nécessaire ! L'intérêt est dilué. Si quelqu'un manque un Grand Prix, il s'en moque, car il en aura un autre la semaine suivante. Il n'y a plus ce côté exclusif. C'est une banalisation qui, à mon sens, est contre-productive. Sans compter que cela pose de gros problèmes aux écuries et plus encore à leur personnel qui ne voit plus leur famille.

VOUS ÊTES À L'IMAGE DE LA F1, PLUS FORT ET PLUS JEUNE QUE JAMAIS. QUEL EST VOTRE SECRET ?

J'ai 94 ans, et j'espère bien atteindre les 95 à la fin de l'année. Mon « secret » comme vous dites, c'est que j'adore me lever le matin avec des problèmes à résoudre. J'ai besoin d'avoir quelque chose à faire.

IL Y A BEAUCOUP DE « BERNIE » DIFFÉRENTS EN VOUS : LE PROPRIÉTAIRE D'ÉQUIPE QUI A GAGNÉ DES CHAMPIONNATS DU MONDE, LE BÂTISSEUR QUI A RÉFORMÉ LA F1, L'HOMME D'AFFAIRES, LE PÈRE DE FAMILLE. QUELLE EST LA MEILLEURE VERSION DE VOUS-MÊME ?

Aujourd'hui, je passe le plus de temps possible avec mon petit garçon (Alexander Charles Ecclestone ou Ace, né en juillet 2020. Ndlr). Malheureusement, quand j'ai eu mes trois filles (Deborah née en 1955, Tamara née en 1984 et Petra née en 1988. Ndlr), j'étais bien trop occupé par les affaires. Je ne les ai pas vues grandir, et je ne veux pas commettre la même erreur avec Ace. Il vient juste de commencer l'école.

OÙ PASSEZ-VOUS VOTRE TEMPS DÉSORMAIS ?

À Gstaad, en Suisse, où je suis propriétaire d'un établissement, l'Hôtel Olden. Nous vivons ici, et nous nous rendons régulièrement au Brésil où mon épouse Fabiana voit sa famille et où nous avons une grande exploitation agricole et de café à gérer. Elle est aussi vice-présidente de la FIA pour le sport. Elle a plus à faire que moi, beaucoup, beaucoup plus.



DPPI / E. VARGIOLU

Au GP de Corée du Sud 2010, Bernie Ecclestone pose en compagnie des ténors d'alors (de g. à dr.) : Lewis Hamilton, Fernando Alonso, Mark Webber, Jenson Button et Sebastian Vettel.

TRAVAILLER AVEC LE PRÉSIDENT MOHAMMED BEN SULAYEM NE DOIT PAS ÊTRE TOUJOURS DES PLUS SIMPLES...

C'est un bon Président. Il a beaucoup changé. Les gens ont tendance à penser qu'il est le même que celui que nous avons aidé à accéder à la présidence en décembre 2021, mais ils se trompent. Sans doute au tout début de son mandat a-t-il vu la F1 comme un moyen de se mettre lui-même en avant, mais ce n'est plus le cas. Aujourd'hui, il essaie de faire de bonnes choses pour le sport automobile. Je pense qu'il fait du bon boulot. Au moment de l'élection, beaucoup de personnes m'ont contacté, car ils souhaitaient que Fabiana se présente, mais elle n'aurait jamais été contre lui. Elle le soutient.

BEAUCOUP DE PERSONNALITÉS DU SPORT AUTOMOBILE ONT ÉTÉ ANOBLIES PAR LA FAMILLE ROYALE ANGLAISE, MAIS PAS VOUS. DOIT-ON Y VOIR UN MANQUE DE RECONNAISSANCE DE VOS COMPATRIOTES ?

Il faut être nommé. J'ai eu cinq ou six personnes très influentes qui ont fait l'honneur de me nommer, mais je ne pensais pas qu'il s'agissait d'une bonne chose. Il fut un temps où étaient anoblies les personnes qui avaient réalisé de grandes prouesses pour la patrie, pour l'Angleterre. Ce n'est plus le cas. Maintenant, les personnalités sont anoblies parce qu'elles ont fait une contribution à telle œuvre caritative ou autre. On me dit que j'ai fait beaucoup pour l'Angleterre, et j'espère que c'est vrai, mais je ne l'ai pas fait pour en être félicité. Je n'ai jamais fait quelque chose pour l'Angleterre, juste des choses dont la nation a pu tirer avantage. Les jeunes athlètes, qui portent haut les couleurs de l'Angleterre sur les podiums méritent les honneurs. Pas moi, je n'ai rien fait pour recevoir un titre.

REGARDEZ-VOUS TOUS LES GRANDS PRIX À LA TÉLÉVISION ?

Les séances libres, les qualifications, la course... Je regarde tout. Je ne manque rien.

À QUOI VA RESSEMBLER LA 75^e SAISON DE F1, SELON VOUS ?

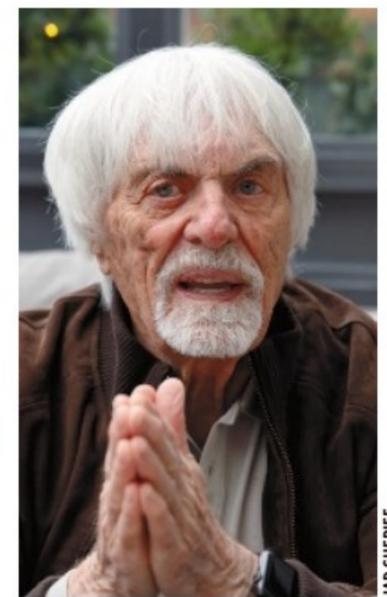
Je crois qu'elle va être très similaire à 2024. Pour le grand changement dans la hiérarchie, il faudra attendre un peu. J'espère toutefois que nous n'assisterons pas en 2026 à la même domination d'une écurie que lors de la précédente refonte de la réglementation moteur en 2022. Cette année, trois ou quatre teams seront en lice pour les titres. C'est de cela dont la F1 a besoin.

EST-CE QUE LA F1 POURRAIT DEVENIR « LE » SPORT VEDETTE DU XXI^e SIÈCLE ? PLUS GRAND ENCORE QUE LE SUPER BOWL (FINALE DU CHAMPIONNAT DE FOOTBALL AMÉRICAIN. NDLR) QUE TOUT LE MONDE PREND EN EXEMPLE QUAND IL CONVIENT DE PARLER D'AUDIENCE ET DE NOTORIÉTÉ ?

Le Super Bowl, c'est une fois par an. C'est magique parce que c'est unique. Avec 24 courses par an - et ça pourrait encore augmenter - il est illusoire de penser qu'elle peut rivaliser sur cet aspect. Avec 18 Grands Prix, comme ce fut longtemps le cas, la F1 avait encore ce côté rare et précieux qu'elle est en train de perdre. Elle doit rester d'exception !

POUR FINIR, PEUT-ON VOUS DEMANDER OÙ EN EST LA VENTE DE VOTRE IMPRESSIONNANTE COLLECTION DE MONOPLACES F1 ? A-T-ELLE DÉJÀ TROUVÉ ACQUÉREUR ?

Non, elle n'est pas vendue. Je voulais trouver un acquéreur unique pour qu'elle aille dans une seule et même maison, mais il ne s'est pas encore manifesté. Je voudrais les voir dans un musée pour que les fanatiques puissent les admirer librement. Je ne souhaite pas que ces voitures soient dispersées. Elles suscitent de l'intérêt, aussi de la part de nouveaux pays qui ont rejoint le Championnat du monde récemment, mais qui n'ont rien fait pour la F1. Moi, j'aimerais qu'elles trouvent une terre d'accueil où elles seront appréciées par des gens qui aiment la Formule 1. Je ne sais pas encore où, mais je sais que ce pays existe.



JAD SHERIFF

“ LES SÉANCES LIBRES, LES QUALIFICATIONS, LA COURSE... JE REGARDE TOUT. JE NE MANQUE RIEN ”

AVEC FRÉDÉRIC VASSEUR

Directeur général Scuderia Ferrari

“ JE FAIS CE QUE J'AIME AVEC LES DEUX PILOTES QUE JE RÊVAIS D'AVOIR ! ”



Tous les chemins mènent à Maranello. Sa carrière, la F1, la Scuderia, Charles Leclerc, Lewis Hamilton... Le temps d'une escapade en 296 GTB, notre chauffeur fait défiler les images de sa vie et nous propulse au cœur de la saison 2025. Attention, Cheval cabré !

Propos recueillis par **Jean-Michel Desnoues** - Photos Ferrari

BONJOUR FRED, SUPERBE CETTE 296 GTB ! LE BRITISH GREEN, C'EST UN CLIN D'ŒIL À HAMILTON ?

Pur hasard, mais cela étant dit, un peu comme Lewis lors de ses premiers tests (le 22 janvier à Fiorano. Ndlr), j'ai besoin des conseils d'un gars de la technique pour démarrer, car il y a toujours deux ou trois petites astuces à assimiler avec ses voitures. (Rires) Je ne roule pas tous les jours en Ferrari, c'est d'abord pour le plaisir. Pour mes allers-retours entre Bologne où je vis et Maranello, j'ai mon Alfa Romeo Stelvio. C'est aussi plus pratique pour aller chercher le pain...

OÙ M'EMMENEZ-VOUS ?

À Castelvetro di Modena, un petit village où il m'arrive d'aller dîner. J'ai rarement le temps de m'offrir une parenthèse comme celle d'aujourd'hui, et de profiter à la fois de la belle campagne d'Émilie-Romagne et de la belle mécanique de Maranello.

CERTAINS PASSIONNÉS SONT ARRIVÉS AU SPORT AUTO PARCE QU'ILS ÉTAIENT DES FANATIQUES DU CHEVAL CABRÉ. EST-CE VOTRE CAS ?

J'ai découvert la course par le karting. Je ne pensais qu'à ça... Plus tard, quand j'ai œuvré en Formule Renault, je n'ai pensé qu'à la Formule Renault, idem par la suite en F3, en GP2, etc. Je ne me suis jamais projeté en F1 ou chez Ferrari. Je suis très ancré dans le présent.

Y AVAIT-IL UN TERRAIN FAMILIAL ? CHEZ LES VASSEUR, ÉTAIT-ON TRÈS SPORT MÉCANIQUE ?

Absolument pas. Le seul lien, c'était un ami de mon père qui courait en Supertourisme, Max Antichan. Il me pre-

nait parfois avec lui sur les courses, comme apprenti mécano. Je devais avoir dans les 12 ans. La première fois, je me souviens que j'avais monté les plaquettes de freins à l'envers. (*Rires*) Après, j'ai commencé à faire du kart, sans me projeter, sans imaginer que j'allais faire de l'auto ensuite. La transition est venue quand j'étais en classe préparatoire. Sur les circuits où j'accompagnais toujours Antichan, je côtoyais désormais les gars que j'avais affrontés en karting et qui débutaient en F. Renault. Je parle des Collard, (*Emmanuel*. Ndlr), Lagorce (*Franck*. Ndlr), Couvreur (*Olivier*. Ndlr), etc. C'est comme ça que j'ai rencontré Didier Panissier qui m'a pris en stage dans sa structure, l'écurie ASM.

CÔTÉ ÉTUDES, DEVENIR INGÉNIEUR AVAIT TOUJOURS ÉTÉ L'OBJECTIF ?

Disons que n'étant pas resté dans les annales du Bac Français, sans doute était-il préférable que je me tourne vers une filière maths/physique.

C'EST DONC CHEZ ASM QUE VOUS FAITES VOS PREMIÈRES ARMES ?

Non, chez SDA. Toujours par l'entremise de Max Antichan, j'avais obtenu un stage dans l'écurie d'Olivier Salam et Pierre Destic qui faisaient courir la BMW M3 de Jean-Pierre Malcher en Supertourisme. SDA était aussi présent en F. Renault, notamment avec Fred Lajoux (*Covoiturage Ah n°2474*. Ndlr) qui est le premier pilote dont je me suis occupé. C'est comme ça que j'ai commencé la course, comme mécano le week-end. C'est deux ans plus tard que j'ai rencontré Didier (*Panissier*. Ndlr) qui m'a d'abord pris en stage chez ASM, et « beaucoup plus » assez rapidement. Nous sommes devenus associés en 1995. C'était assez compliqué, car je devais effectuer en même temps mon service militaire. En 1996, nos routes se sont séparées et j'ai poursuivi seul l'aventure.

PREMIER TITRE EN 1998 AVEC DAVID SAELENS EN F3 FRANCE, SUIVI D'UNE FRUCTUEUSE PÉRIODE DANS LES ANNÉES 2000 EN EUROSERIES F3, PUIS GP2. DÈS LORS, EST-CE TOUT NATURELLEMENT QUE VOUS COMMENCEZ À PENSER À LA F1 ?

Nous avons eu un premier projet avec Nicolas Todt. Depuis l'hiver 2004/05, il m'avait rejoint en qualité d'associé et nous avons fondé ART Grand Prix, afin de nous attaquer au nouveau championnat de GP2. En 2010, la FIA avait lancé un appel d'offres pour accueillir une nouvelle écurie, et comme Toyota avait décidé d'arrêter, nous pouvions récupérer le matériel. Ça n'a pas été au bout, et fort heureusement d'ailleurs. Aussi, à cette période, j'étais plutôt très heureux de ce que je faisais en F3 et GP2. J'étais amené à faire un peu tout : technique, conseil aux pilotes, gestion d'entreprise, marketing. Ça me convenait très bien et je m'éclatais. Je ne cherchais donc pas à faire autre chose. C'est cette même année 2010 que Renault m'a appelé une première fois, pour m'occuper du site de Viry-Châtillon (*département moteur*. Ndlr). La seconde fois a été en 2015 pour me proposer le rôle de directeur de la compétition de Renault Sport Racing (*annonce faite le 3 février 2016*. Ndlr), Cyril (*Abiteboul*. Ndlr) étant le directeur général. Je regrette que ça n'ait pas fonctionné, car en un sens, j'ai fait tout mon début de carrière en lien avec Renault. J'ai commencé à bosser en F. Renault, la première société que l'on a montée - RPM - concevait les moteurs F3 Renault, le premier titre remporté, etc. Du coup, j'ai assez mal vécu cet échec.

SI CETTE PREMIÈRE OPPORTUNITÉ N'A PAS ÉTÉ COURONNÉE DE SUCCÈS, A-T-ELLE EU LE MÉRITE DE VOUS CONVAINCRE QUE VOTRE PLACE ÉTAIT BIEN EN F1 ?

ART Grand Prix et Spark Racing Technology, fondé en 2012 pour la production de voitures de course à propulsion électrique (*Formule E notamment*. Ndlr), étaient aussi de beaux projets, et il n'y a pas eu de vide quand ça s'est arrêté avec Renault. Cela étant dit, pour un type comme moi passionné par ce qu'il fait, la Formule 1 est génial, car tu travailles avec des gens au top de leur secteur d'activité, avec des top ingés, des top mécanos, etc. Quelle que soit l'équipe dans laquelle tu œuvres, tout est bien.

MÊME À HINWIL OÙ VOUS REBONDISSEZ EN JUILLET 2017 POUR VOUS OCCUPER DE L'ÉCURIE SAUBER ALORS EN PERDITION ? QU'EST-CE QUI VOUS FAIT ACCEPTER LE CHALLENGE ?

Cela avait été très compliqué chez Renault en termes d'organisation et, chez Sauber, on me proposait les clés de la maison et une liberté d'action totale. J'avais l'impression de pouvoir faire de la F1 dans un environnement assez proche de celui que j'avais eu chez ART. Je pouvais gérer l'entreprise comme je l'entendais. Ils m'ont laissé annuler l'accord moteur avec Honda et revenir dans le giron Ferrari. C'est parti sur de bonnes bases, même si nous étions à 4 % des meilleurs en performance, et une demi-seconde de l'avant-dernier sur la grille. Je me suis dit que ça allait être un travail de longue haleine, mais en même temps, c'était super de pouvoir recruter du personnel, bâtir une équipe. Quand je suis arrivé, nous avions 250 000 euros de sponsors et devoir tout rebâtir était quelque chose qui me ressemblait assez bien. Je me suis vraiment éclaté, en ayant la perception d'être arrivé à la quasi limite de ce que nous pouvions faire. Je n'ai aucun regret. J'ai été au bout de l'histoire.

CES ANNÉES SAUBER MARQUENT AUSSI LE RETOUR D'ALFA ROMEO EN FORMULE 1. UN RETOUR VOULU PAR SERGIO MARCHIONNE, ALORS P.-D.G. DE FCA (FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES. NDLR) ET DE FERRARI, AVEC QUI VOUS ALLEZ AVOIR UNE RELATION ÉTROITE...

Il s'est montré très paternaliste avec moi dès notre première rencontre. Je crois qu'il a été assez sensible au fait que j'aie le voir pour lui expliquer que nous nous étions fourvoyés en poursuivant la piste Honda et que nous voulions revenir avec Ferrari. Nous avons dès lors bâti une relation je pense privilégiée. C'était quelqu'un avec qui il n'était pas facile de travailler, mais je n'étais pas salarié et ça changeait l'interface. Tous les quinze jours, nous avons pris l'habitude de prendre le petit-déjeuner à Zurich (*Suisse*. Ndlr) où il résidait. Il n'en a jamais manqué un jusqu'à la fin. Sa disparition (*le 25 juillet 2018, à l'âge de 66 ans*. Ndlr) m'a beaucoup affecté.

Y AVAIT-IL UNE VRAIE AMBITION POUR ALFA ROMEO ?

Oui. Comme je viens de le dire, j'avais été le voir initialement pour les moteurs. Je l'avais sollicité lors de la pause déjeuner d'une Commission F1 à Genève. Deux jours plus tard, il m'avait appelé pour me dire qu'il avait peut-être quelque chose d'intéressant pour moi et qu'il fallait que l'on se voie rapidement. Il ne m'en avait pas dit plus. À notre première réunion, nous avons réfléchi à ce qui pouvait être fait pour Alfa Romeo, et le contrat a été signé trois mois après. ▶



En bon directeur qu'il est, Frédéric Vasseur est un homme prudent sur les routes de la campagne d'Émilie-Romagne.

CETTE EXPÉRIENCE ALFA ROMEO A-T-ELLE QUELQUE CHOSE À VOIR AVEC VOTRE ARRIVÉE À LA TÊTE DE LA GESTION SPORTIVE DE LA SCUDERIA, LE 9 JANVIER 2023 ?

Je n'en sais rien. Je ne connais pas les raisons derrière mon recrutement, mais ces quatre ans de relation fructueuse avec Alfa Romeo ne m'ont certainement pas desservi.

EST-CE UN « OUI » IMMÉDIAT QUAND ON VOUS PROPOSE LE POSTE DE DIRECTEUR DE LA SCUDERIA À LA FIN DE LA SAISON 2022 ?

Quand on vient d'Alfa Romeo et que l'on a l'impression d'être arrivé au maximum de ce que l'on peut faire, on ne réfléchit pas trop. Par contre, j'ai tout de même demandé un délai de 24 heures, car c'était aussi un engagement pour Marie-Laure, mon épouse, et mes quatre enfants. Mais elle m'a donné sa réponse en moins de deux minutes.

LE DERNIER FRANÇAIS, JEAN TODT, À AVOIR OCCUPÉ CE POSTE, AVAIT EU UNE RÉUSSITE CERTAINE. AVEZ-VOUS CRAINT L'INÉVITABLE COMPARAISON AU MOMENT DE PRENDRE VOTRE DÉCISION ?

Non, vraiment, je suis loin de ce type de préoccupation. Je regarde devant, jamais derrière. On m'a souvent posé la question, mais je ne me la suis personnellement jamais posée. Déjà parce que la F1 de 2023, quand j'arrive, est très loin de celle de 1993. Par contre, j'avais trouvé important d'appeler Jean et de l'informer.

DANS QUEL ÉTAT TROUVEZ-VOUS LA SCUDERIA ? QU'EST-CE QUI LUI MANQUAIT ?

2022 avait été une belle saison en termes de résultats (4 victoires, 2^e au championnat Constructeurs. Ndlr), mais

elle avait été vécue comme une occasion manquée. En 2020 et 2021, il y avait eu la confrontation entre Mercedes et Red Bull et, en 2022, Ferrari avait montré un avantage en perfo qu'elle n'était pas parvenue à faire fructifier. D'où une grosse frustration au sein de l'équipe. Ils avaient commencé le projet six mois avant tout le monde, et ils ont vécu leur place de vice-champion comme un échec. Problème de stratégie, de pit-stops, etc., il y avait un vrai traumatisme et il a fallu rétablir le calme et la sérénité. Je ne voulais pas d'une équipe gérée par la peur, et rétablir la confiance a été l'absolue priorité. Elle s'est installée très vite. De par l'histoire Alfa Romeo, je connaissais déjà pas mal de monde chez Ferrari et le contact a été facilité. Ce n'est pas comme si j'étais parti d'une page blanche.

LA PREMIÈRE VICTOIRE AVEC FERRARI ET EN F1 ARRIVÉ À SINGAPOUR EN SECONDE PARTIE DE SAISON. COMMENT L'ACCUEILLEZ-VOUS ? EST-CE UN SOULAGEMENT POUR L'ÉCURIE ?

Non, pas forcément, car nous étions dans une phase de progression. Ce fut plus une étape qu'un soulagement. Ça a fait du bien à tout le monde. Quand tu es chez Ferrari, Mercedes ou Red Bull Racing, tu as presque une obligation de victoire. C'est dur de faire tous les efforts nécessaires et de ne pas gagner. Singapour 2023, pour moi, fut d'abord la validation du travail que nous avons effectué. J'ai été assez content de la réaction de l'équipe. Il y avait eu un gros espoir avant de mettre la voiture sur la piste durant l'hiver, hélas suivi d'une grosse désillusion quand l'écurie avait constaté que le compte n'y était pas. Elle avait hyper bien réagi, et c'était cette résilience qui m'avait fait plaisir à Marina Bay.

D'AUTRES VICTOIRES ONT ÉTÉ REMPORTEES DEPUIS. EST-CE, À CE JOUR, CELLE DE CHARLES LECLERC EN PRINCIPAUTÉ EN 2024 QUI EST LA PLUS ÉMOUVANTE ?

Pour Charles, c'est certain. Pour Ferrari, celle de Monza l'est évidemment plus encore. Si l'on avait dû choisir en début d'année le lieu de nos possibles victoires, Monaco et Monza auraient été placées en tête. Donc, remporter les deux dans la même année, ce fut pour Charles et Ferrari un super feeling. Comme un peu tout le monde sur la grille, nous avons eu des hauts et des bas, car c'était très serré, mais nous sommes parvenus à bien redresser la barre sur la seconde partie de saison après deux mois, juin et juillet, assez difficiles. On a bien réagi avec l'équipe qui a bien fait progresser la voiture, et les deux pilotes qui ont fait le boulot. Une belle satisfaction.

EST-CE QU'IL Y A UNE MÉTHODE VASSEUR DE MANAGEMENT ?

Non, pas de méthode, je fais ça avec mes qualités et mes défauts. Je suis assez proche de l'équipe. J'ai fait à peu près tous les métiers dans un team de course, et ça m'aide dans la gestion quotidienne de l'écurie. Après, il faudrait demander aux gars quel est leur ressenti. Je n'ai pas l'impression d'être méga exigeant, mais parfois on me dit que je le suis. L'avantage de mon métier, c'est qu'il y a dix team principaux en F1 qui viennent d'horizons totalement différents avec leurs méthodes, leurs qualités, leurs défauts et on termine avec quatre voitures dans le dixième de seconde. C'est ça la beauté du truc. Il n'y a pas un schéma obligatoire à suivre pour y arriver.

AU COURS DES DEUX SAISONS ÉCOULÉES, IL Y A EU BEAUCOUP DE TRAVAIL EFFECTUÉ DANS LA COULISSE. RESTRUCTURATION, ARRIVÉE DE NOUVELLES TÊTES, ETC. EST-CE QUE LA SCUDERIA 2025 EST PROCHE DE CELLE DONT VOUS RÊVIEZ ?

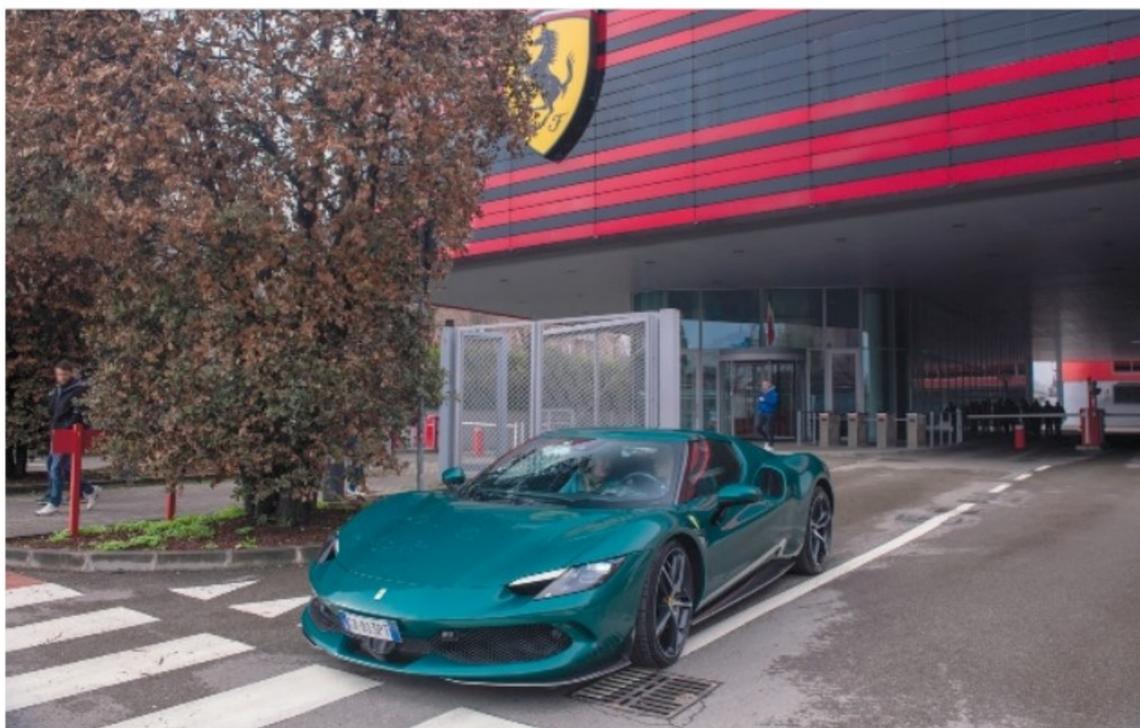
L'un de mes traits de caractère est que je suis rarement content. Pour moi, être content, c'est se satisfaire de la situation dans laquelle tu es, et en F1 ça veut dire que tu es mort ! On est dans un système d'amélioration constante, et si l'on commence à être content de ce que l'on a, que l'on arrête de creuser, c'est là que l'on commence à plonger. On est toujours sur des projets d'amélioration de la structure, de la voiture, des équipements, c'est ça qui est bien en F1 !

EST-CE QUE L'ON PEUT VRAIMENT GARDER LA TÊTE FROIDE ET LES PIEDS SUR TERRE QUAND ON EST RESPONSABLE DE LA PLUS MYTHIQUE DES ÉCURIES DE COURSE ?

Honnêtement, oui. Je ne pense pas avoir perdu le contact avec le sol, mais c'est plus à mon entourage, à mes collaborateurs qu'il faudrait poser la question. Généralement, le principal intéressé ne s'en rend pas compte. Dans la situation fort peu probable où ça devait m'arriver, la course qui est une excellente école d'humilité se chargerait vite de me ramener sur terre. (*Rires*) Tous les week-ends, il y a trois séances d'essais libres, une qualif', une course pour te ramener à la raison si tu te vois plus beau que tu n'es. C'est difficile de ne pas être connecté à la réalité.

VOTRE CÔTÉ DÉBONNAIRE PARFOIS, EST-CE UN PEU VOTRE SOUPAPE DE DÉCOMPRESSION ?

Mon assistante me dit toujours que l'on fait le plus merveilleux métier du monde, et que l'on doit en profiter. Je mesure parfaitement la chance que j'ai d'être là où je suis. Je gagne très bien ma vie, je fais ce que j'aime avec les deux pilotes que je rêvais d'avoir, avec une très bonne équipe technique. Je ne peux pas me plaindre.



LEWIS, C'EST LA CERISE SUR LE GÂTEAU. UNE RÉUNIFICATION VINGT ANS APRÈS VOTRE AVENTURE EN F3 ET GP2 SEMBLAIT HAUTEMENT IMPROBABLE. QUAND AVEZ-VOUS COMMENCÉ À VOUS DIRE QUE PEUT-ÊTRE...

On a commencé à en parler tous les deux au GP de Monaco 2023, le 28 mai, jour de mon anniversaire, pour être précis. J'ai très vite compris que ça pouvait aboutir. Je savais que l'envie était là de son côté, qu'elle avait toujours été là en fait. Ce n'était pas possible du nôtre pour 2024, car nous avons nos deux pilotes sous contrat. Lewis avait toujours eu Ferrari dans un coin de sa tête, et je pensais que les planètes étaient en train de s'aligner. Pour moi, avoir Lewis associé à Charles, c'était une pierre de plus à l'édifice.

DE LEWIS OU VOUS, QUI PREND LE PLUS GRAND RISQUE ? EST-CE LE PILOTE QUI RELEVÉ LE PLUS GRAND DÉFI DE SA CARRIÈRE OU LE PATRON QUI LE LUI A PROPOSÉ ?

On prend tous des risques dans cette profession. Tout n'est que challenge en fait, car on part tous pour gagner. On est tous au pied de la montagne, et il n'y en a qu'un qui va atteindre le sommet. On part avec deux pilotes compétitifs, et c'est un plus. Pas un ne prend plus ou moins de risque que l'autre.

CHARLES EST TOUT AUSSI PROCHE DE VOUS QUE LEWIS, SI CE N'EST PLUS, ET LA RÉUSSITE DE L'UN POURRAIT SIGNIFIER LA CHUTE DE L'AUTRE. EST-CE UNE ÉVENTUALITÉ À LAQUELLE VOUS AVEZ RÉFLÉCHI ?

Pour moi, le succès de l'un n'entraîne pas l'échec de l'autre, car les deux œuvrent pour la réussite du groupe. L'un sera peut-être champion du monde au détriment de l'autre, mais les deux seront réunis par la conquête du titre Constructeurs.

EN 2005, VOUS AVIEZ RÉCUPÉRÉ LEWIS SUR LE QUAI DE LA GARE DE VILLENEUVE-LA-GUYARD (YONNE. NDLR) POUR SA PREMIÈRE JOURNÉE CHEZ ASM. CETTE FOIS AVEZ-VOUS ÉTÉ LE CHERCHER À L'AÉROPORT DE BOLOGNE ?

Je ne suis pas sûr que c'était sa toute première journée avec nous, mais il est vrai qu'à l'occasion d'une ▶

“ POUR MOI, ÊTRE CONTENT, C'EST SE SATISFAIRE DE LA SITUATION DANS LAQUELLE TU ES, ET EN F1 ÇA VEUT DIRE QUE TU ES MORT ! ”



“ L'UN SERA PEUT-ÊTRE CHAMPION DU MONDE AU DÉTRIMENT DE L'AUTRE (S'AGISSANT DE CHARLES ET LEWIS. NDLR), MAIS LES DEUX SERONT RÉUNIS PAR LA CONQUÊTE DU TITRE CONSTRUCTEURS ”

de ses premières visites à l'atelier, je l'avais récupéré en gare de Villeneuve-la-Guyard et, sans doute avait-il dû se demander l'espace de quelques minutes s'il avait bien fait de signer avec un team français ! (Rires) Cette fois, il est arrivé tout seul comme un grand, mais il y a eu toutefois quelques similitudes : l'accueillir, lui présenter l'équipe, etc. En 2005, il avait été archi courageux, car c'est lui qui avait demandé à McLaren de venir chez nous parce qu'il avait trouvé que nous avions dominé l'année d'avant avec Jamie Green. J'avais trouvé ça super pour ASM, et très brave de sa part, car il se serait fait écharper si ça n'avait pas marché.

VINGT ANS ET SEPT TITRES DE CHAMPION DU MONDE PLUS TARD, QUE RESTE-T-IL DE L'ESPOIR DE 2005 ?

La même bravoure déjà, sinon, il ne nous aurait pas rejoints. Le même côté émotionnel, aussi. Au cours des douze derniers mois, il a dû imaginer, re-imaginer et re-re-imaginer son arrivée à Maranello, et c'est un garçon serein qui a poussé la porte. La photo où il pose devant la F40 a fait beaucoup parler, mais au-delà du buzz, elle est révélatrice de son souci du détail. Lewis ne laisse rien au hasard, à aucun niveau. C'est sa force. Il prépare tout à l'avance, dans sa tête. Il a été voir tout le monde, il a parlé en italien aux mécaniciens, il a réfléchi à tout. Ce n'est pas pour cela qu'il sera en

tête au virage 1 à Melbourne, mais ça aide à avoir tout le monde bien aligné, bien motivé.

LA LUTTE S'ANNONCE TRÈS SERRÉE AVEC McLAREN, MERCEDES ET RED BULL. EST-CE L'ÉCURIE QUI FREINERA LE PLUS TARD AU VIRAGE DU DÉVELOPPEMENT QUI L'EMPORTERA ?

On va tous être obligés d'arrêter le développement un peu plus tôt que d'habitude en raison de la révolution technique 2026. Le potentiel que l'on va montrer sur les premières courses, la perfo qui va être la nôtre, sera difficile à faire dramatiquement évoluer comme ça a pu être le cas l'an passé. La question de la poursuite du développement va se poser tous les quinze jours, en fait.

BEAUCOUP D'OBSERVATEURS FONT DE FERRARI L'ÉCURIE FAVORITE AU CHAMPIONNAT. EST-CE VRAIMENT LE CAS ?

Je pense qu'ils oublient McLaren qui est dans une meilleure position que nous. C'est la dernière année de cette réglementation, les gains en performances sont de plus en plus difficiles à aller chercher. Il est vrai que nous avons marqué le plus de points sur les huit dernières courses 2024, mais ils avaient un vrai avantage de perfo dont ils n'ont pas tiré profit autant qu'ils auraient dû à cause de petits problèmes ou d'opportunités manquées. Il faut que l'on arrive à gratter 2 ou 3 dixièmes de plus qu'eux. Si on y parvient, tous les espoirs nous sont permis. ■



N°1 FRANÇAIS 
**DE LA VENTE DE CARTOUCHES
D'ENCRE ET TONERS EN LIGNE**



RENDEZ-VOUS SUR :

WWW.FRANCETONER.FR



**VOS CARTOUCHES ET TONERS COMPATIBLES
JUSQU'À -75% MOINS CHERS***

ABÉCÉDAIRE

2025

Medhi Casaurang-Vergez

A

ANALYSE

À seule fin d'analyse en cas d'accident, chaque monoplace est dotée d'une caméra haute vitesse. Située en face de la tête du pilote, elle permet de filmer 400 images par seconde. De plus, chaque pilote utilise des oreillettes munies d'un accéléromètre mesurant l'énergie d'impact encaissée au niveau de la tête lors d'un crash. Enfin, les gants biométriques ont été rendus obligatoires en 2019. Ils offrent aux médecins un accès direct aux données vitales du pilote (rythme cardiaque, oxymétrie colorimétrique, etc.) pour une intervention des secours plus efficace.

B

BOÎTE DE VITESSES

Le nombre de boîtes de vitesses utilisé par pilote sur l'année n'est plus limité (il était de 6 jusqu'en 2024).

BUDGET CAP

2021 a vu l'entrée en vigueur d'un plafond de dépenses annuelles autorisées. Liberté est donnée aux écuries de dépenser leur argent comme elles le souhaitent, mais avec de grandes contraintes de développement aéro. Le but est d'assurer une équité sportive entre les équipes, qu'importe leurs finances, ainsi qu'une stabilité à long terme de la série. **Le plafond est fixé à 135 millions de dollars pour 21 courses, puis 1,8 million par course supplémentaire. Avec 24 manches en 2025, la somme est donc de 140,4 millions de dollars.** N'entrent pas dans le calcul les dépenses marketing, le salaire des pilotes et de trois cadres de l'écurie.

C

CAPITAL EXPENDITURE OU CAPEX

Pour s'assurer que les top teams ne profitent pas du budget cap pour maintenir leur avantage en matière d'infrastructures, les équipes moins bien classées peuvent déboursier davantage sur une période de quatre ans en dépenses d'investissement, afin de moderniser leurs installations. La limite de 45 millions de dollars pour les quatre années en cours a été portée à 65 millions de dollars pour les équipes ayant fini dans les quatre dernières places du classement en moyenne depuis 2020 (Haas, Stake Sauber, Visa Cash App RB, et Williams).

CARBURANT

Depuis 2023, le carburant dans le réservoir ne peut être plus de 10 degrés celsius en dessous de la température ambiante, contre 20 degrés en 2022, et ce à tout moment lorsque la voiture est en marche après avoir quitté son garage. Depuis 2022, l'essence contient 10 % d'éthanol renouvelable avec un objectif de 100 % sur les nouveaux moteurs 2026.

CHALEUR

Si le service météorologique de la FIA prévoit des températures ambiantes supérieures à 30,5 °C en cours de meeting, une alerte chaleur peut être déclenchée jusqu'à 24 heures avant le départ du GP. Les pilotes auront la permission d'embarquer une veste réfrigérante. Une mesure qui devrait être utile lors des épreuves au Moyen-Orient.

CHAMPIONNATS

Un minimum de 8 événements, et un maximum de 24, sont nécessaires pour attribuer les titres Pilotes et Constructeurs.

COURSES SPRINT

Ce format de 100 km sans pit-stop obligatoire introduit en 2021 est reconduit sur 6 Grands Prix : Chine, Miami, Belgique, États-Unis (Austin), Brésil, et Qatar. La séance qualificative du Sprint, le Shootout, a lieu vendredi après-midi après les EL1. Le Sprint se tient samedi matin, tandis que les qualifications du GP dominical restent le samedi après-midi. L'allocation de points ne varie pas : 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 et 1. Pour chaque week-end de course Sprint, les équipes reçoivent une indemnité fixe de 300 000 dollars.

D

DÉVELOPPEMENT AÉRODYNAMIQUE

2021 a vu l'introduction d'un système de handicap en matière de développement aérodynamique, basé sur le classement inverse du dernier championnat Constructeurs pour la période du 1^{er} janvier au 30 juin 2025, puis du classement au championnat 2025 pour la période du 1^{er} juillet au 31 décembre. Les bien-classés auront moins de temps de soufflerie et de CFD (mécanique des fluides numérique), quand les mal-classés en auront plus. Voici le détail des coefficients en fonction de la position au championnat :

1^{er} : 70 % 4^e : 85 % 7^e : 100 % 10^e et + : 115 %
2^e : 75 % 5^e : 90 % 8^e : 105 %
3^e : 80 % 6^e : 95 % 9^e : 110 %

DISTANCE

La distance d'un GP doit être supérieure à 305 km, à l'exception de Monaco (260 km). Si le départ est donné derrière la voiture de sécurité,

les tours parcourus derrière celle-ci seront déduits de la course, moins un. La durée d'un GP ne peut pas excéder 2h, sauf si ce dernier est suspendu, auquel cas la limite est fixée à 3h.

DROITS D'INSCRIPTION

Le champion Constructeurs 2024 doit déboursier 680 203 dollars en forfait de base, assortis de 8161 dollars par point marqué. Ainsi McLaren, créditée de 666 pts, a dû déboursier 6 115 429 dollars. Les autres écuries doivent s'acquitter du même tarif fixe, mais chaque point ne leur coûte « que » 6 799 dollars.

DROIT DE RÉVISION

Pour éviter d'attendre des semaines avant d'officialiser le résultat d'une course, la période pour manifester son intention d'exercer son droit de révision a été raccourcie de 14 jours à 96 heures (avec possibilité d'obtenir un sursis de 24 heures en cas de circonstances exceptionnelles).

DRS

L'aileron arrière amovible, activable après un tour depuis 2024, a fait l'objet d'un renforcement de son usage ne soit détourné pour jouer sur sa flexibilité. Ainsi, l'espacement minimum entre les deux flaps de l'aileron lorsque le DRS est ouvert va être réduit : il était auparavant compris entre 10 et 15 mm, et devra désormais l'être entre 9,4 et 13 mm.

E

ESSAIS CHRONOMÉTRÉS

Depuis 2021, les Essais Libres 1 et 2 (le vendredi) et EL3 (samedi, lorsqu'il n'y a pas de Sprint) sont d'une durée de 60 minutes. La qualification doit intervenir un jour avant la course et pas moins de deux heures après les EL3, selon le déroulé suivant : Q1 de 18' avec élimination des 5 pilotes les moins rapides ; Q2 de 15' avec élimination des 5 autres pilotes les moins rapides ; et Q3 de 12' pour les 10 meilleurs. Tout pilote dont le chrono est supérieur aux 107 % du meilleur temps de Q1 est éliminé, mais reste « repêchable ».

G

GRILLE

En cas d'égalité chronométrique en qualifications, la priorité va au pilote ayant signé son temps le premier. La pole position géographique est celle de l'édition précédente, sauf sur nouveau circuit où elle est désignée par le délégué sécurité de la FIA. Une pénalité est infligée à tout pilote n'ayant pas ses quatre roues fixées à 3' du départ. Lancement moteur à 1'. Le personnel technique doit évacuer la grille à 15". Dans le cas contraire, le pilote devra partir des stands. Tout pilote provoquant l'abandon d'un départ partira de la voie des stands.

L

LANGAGE

L'utilisation d'un langage (écrit ou verbal), d'un geste et/ou d'un signe offensant, insultant, grossier, peut être sanctionné d'une pénalité financière à l'encontre du pilote. Celle-ci débute à 40 000 euros (1^{re} infraction) et monte jusqu'à 120 000 euros en cas de récidive. Un retrait de points, voire une exclusion d'un mois de toute compétition figurent dans l'arsenal de punitions.

M

MOTEURS

Les V6 turbo-hybrides, dont le développement est gelé depuis 2022, sont divisés en 6 éléments principaux : moteur thermique (ICE), moteur-générateur cinétique (MGU-K), moteur-générateur thermique (MGU-H), batterie (ES), turbocompresseur (TC) et boîtier de contrôle électronique (CE). L'allocation annuelle a été maintenue à la hausse pour compenser un calendrier record de 24 dates. Chaque pilote dispose ainsi de 4 ICE, 4 MGU-K, 4 MGU-H, et 4 TC, mais toujours de 2 ES et 2 CE seulement. Au premier dépassement, le pilote écoperait de 10 places de pénalité sur la grille. Au premier dépassement pour n'importe quel élément suivant, il devra reculer de 5 places. Au second dépassement pour l'un de ces éléments, le pilote écoperait de 10 places de pénalité sur la grille. Au second dépassement de la limite pour n'importe quel élément suivant, il devra reculer de 5 places. Et ainsi de suite. Tout pilote atteignant 15 places de pénalité partira automatiquement en fond de grille. Si plusieurs voitures sont concernées, l'ordre des départs sera établi en fonction de l'heure à laquelle les infractions ont été notifiées.

N

NUMÉROS DE COURSE

Depuis 2014, les pilotes doivent courir avec le numéro de leur choix (entre 2 et 99, 1 étant réservé au champion sortant), qu'ils conservent tout au long de leur carrière.

P

PÉNALITÉS

En fonction de l'infraction, elles vont de la réprimande à la disqualification, voire l'exclusion de la prochaine course, en passant par le drive-through (passage dans la voie des stands) et le stop&go (passage avec arrêt dans la voie des stands). Durant un GP, la direction de course peut signaler un incident ou un comportement antisportif, mais il appartient aux commissaires de procéder à une enquête.

PERMIS

La Super Licence F1 est toujours accordée avec un capital de 12 pts. À chaque faute, selon sa gravité, 1, 2 ou 3 unités seront soustraites jusqu'à épuisement. Il y aura alors exclusion au GP suivant. Les points sont déduits sur 12 mois glissants. Tout retrait n'efface pas les amendes ou pénalités reçues durant la course. Pour obtenir une Super Licence, tout pilote doit avoir 18 ans et accumulé 40 points (différents des 12 cités plus haut) en formules de promotion sur les trois saisons écoulées, attribués selon un barème établi par la FIA. Une Super Licence spéciale « Essais Libres » est nécessaire pour rouler en EL1, lors d'un week-end de GP : 25 pts ou 6 départs en F2 sont requis pour la décrocher.

PLUIE

En cas de départ sous la pluie et derrière la voiture de sécurité, celle-ci se retirera lorsque les conditions de piste seront garanties. Le directeur de course peut alors décider de donner un départ arrêté ou lancé.

PNEUS

Pirelli propose toujours 5 composés Slicks différents – classés de C1 à C5 (du plus dur au plus tendre) – dont 3 seulement sont disponibles chaque week-end sous les dénominations : Tendre (rouge) – Medium (jaune) – Dur (blanc). Lors de chaque Grand Prix, tous les pilotes doivent chauffer au moins deux types de gommes différents, sauf si la piste a été déclarée « humide » par la direction de course.

POINTS

Un nouveau barème de points est appliqué depuis 2022 :

- Si plus de 75 % de la distance initiale est parcourue : 1^{er} 25 pts ; 2^e 18 ; 3^e 15 ; 4^e 12 ; 5^e 10 ; 6^e 8 ; 7^e 6 ; 8^e 4 ; 9^e 2 et 10^e 1 pt.
- Si le vainqueur parcourt entre 50 et 75 % de la distance, le barème sera le suivant : 1^{er} 19 pts ; 2^e 14 ; 3^e 12 ; 4^e 9 ; 5^e 8 ; 6^e 6 ; 7^e 5 ; 8^e 3 ; 9^e 2 et 10^e 1 pt.
- Si la distance est comprise entre 25 et 50 % : 1^{er} 13 pts ; 2^e 10 ; 3^e 8 ; 4^e 6 ; 5^e 5 ; 6^e 4 ; 7^e 3 ; 8^e 2 et 9^e 1 pt.
- Si le leader a parcouru plus de deux tours sans Safety Car, mais moins de 25 % de la distance : 1^{er} 6 pts ; 2^e 4 ; 3^e 3 ; 4^e 2 ; 5^e 1 pt. Le titre revient à celui qui possède le plus grand nombre de points. En cas d'égalité, le nombre de victoires fera la différence. Si la parité persiste, on regarde le nombre de 2^{es} places, puis de 3^{es}, etc. S'il est toujours impossible de déterminer un vainqueur, la FIA désignera le champion, selon des critères qu'elle juge opportuns. Le cumul des points inscrits par les pilotes de la même écurie établit le classement Constructeurs, seul titre reconnu pour la redistribution des revenus aux équipes.

Q

QUALIFICATIONS

Depuis 2023, le Sprint bénéficie de sa séance de qualifications dédiée, le Shootout. Ce dernier s'articule également autour d'un format en trois parties : SQ1, SQ2, SQ3. Il y a cependant quelques subtilités. Les pneus sont imposés et changent en fonction du segment : Mediums en SQ1 et SQ2, Tendres en SQ3. Les différentes phases sont également plus courtes que lors des qualifications du GP : 12' en SQ1, 10' en SQ2, et 8' seulement en SQ3.

R

RESTART

Derrière la voiture de sécurité, le leader doit maintenir un écart inférieur à 10 longueurs de voiture. Lorsqu'elle éteint ses feux, il peut se laisser décrocher. Il dicte alors l'allure et choisit le moment de la relance. Les pilotes doivent patienter jusqu'à la ligne de départ/arrivée - et non plus la ligne de Safety Car - pour dépasser.

RÉPARTITION DES MASSES

Lorsque la monoplace est à l'arrêt sur une surface parfaitement plane, la distribution de poids entre les essieux avant et arrière doit respecter, à tous moments durant la séance de qualification, un ratio de 44,5-54%.

S

SUSPENSION DE COURSE

Après un drapeau rouge, les voitures repartent dans un premier temps derrière la voiture de sécurité. Si le directeur de course estime que les conditions de piste sont satisfaisantes, les concurrents procéderont à un nouveau départ-arrêt. Dans le cas inverse, la course reprendra avec un départ lancé.

V

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

Les équipes s'occupent elles-mêmes de vérifier et déclarer la conformité de leurs monoplaces via la remise d'un formulaire pas moins de 18 heures avant les EL1. Les officiels peuvent procéder à des vérifications impromptues. Chaque changement de châssis s'accompagne d'un nouveau formulaire. S'il intervient après le début des EL3, le pilote concerné devra s'élancer en course depuis les stands.

VITESSE

Vitesse limitée à 80 km/h dans l'allée des stands, hormis à Melbourne, Monaco et Singapour (60 km/h). Chaque km/h supplémentaire entraîne une amende de 100 euros dans une limite de 1 000 euros. En course, en cas d'avantage sportif, une pénalité pourra être infligée au pilote. ■

DESSINE-MOI UNE FORMULE 1 2025

Avant le grand chambardement technique de 2026, l'actuel règlement devrait offrir un spectacle d'une intensité folle en raison de sa parfaite maîtrise par les écuries. Mais les rares ajustements pourraient faire s'effondrer le château de cartes de certaines écuries.

Photo Red Bull Content Pool



MOTEUR

La génération de moteurs nés en 2014 disparaîtra en fin d'année. Celle-ci s'articule autour d'un V6 monoturbo d'une cylindrée de 1,6 litre, bridé à 15 000 tr/min, couplé à deux systèmes de récupération d'énergie. Le premier, thermique (MGU-H), est branché sur le turbo et profite de sa vitesse de rotation (max 125 000 tr/min) pour fonctionner telle une mini éolienne. Le second, cinétique (MGU-K), ralentit la rotation des roues arrière au freinage... et les remet en vitesse à l'accélération. Sa puissance est limitée à 163 chevaux. Enfin, la consommation de carburant est limitée à 110 kg par course et dans la limite de 100 kg par heure. Au global, la puissance du groupe motopropulseur hybride flirte avec les 1 000 chevaux.

BOÎTE DE VITESSES

Le règlement est strict... et surprenant. Il impose 8 rapports, ainsi qu'une capacité à la voiture de reculer. Pas forcément besoin d'un rapport inversé, le MGU-K pouvant faire cet office. Jusqu'à, rien d'anormal. Cependant, un pilote est autorisé à changer un rapport « avant que la vitesse de la voiture n'atteigne 80 km/h, à condition que chaque vitesse montée sur la voiture soit capable d'atteindre au moins 80 km/h à 15 000 tr/min ». Cela signifie que certains avaient trouvé une faille dans le règlement... Enfin, suppression de la limite du nombre de boîtes de vitesses autorisées par saison. Gare à l'explosion des coûts.

REFROIDISSEMENT DES PILOTES

La FIA impose désormais un système de refroidissement des pilotes lorsque la température ambiante dépassera 30,5 °C afin de prévenir les risques de déshydratation comme ce fut le cas lors du Grand Prix du Qatar 2023. Ce système comprend une ventilation intégrée au baquet, une veste réfrigérante connectée à un générateur de froid, et le générateur lui-même. En cas d'emploi du système, le poids des voitures sera rehaussé de 5 kg.

AILERONS

Pour garantir l'équité, la FIA a introduit des restrictions plus strictes concernant l'utilisation du DRS (aileron arrière mobile) et la flexion des ailerons. En l'absence de déploiement du DRS, l'écart minimum des profils d'aile arrière doit être compris entre 9,4 et 13 mm (contre 10 à 15 mm auparavant). Lorsque le DRS est déployé, cet écart doit être compris entre 9,4 et 85 mm. La FIA va renforcer les contrôles de flexion des éléments aérodynamiques pour contrer les effets du « mini-DRS », avec une augmentation de la charge appliquée de 10 à 30 newtons pour limiter la déviation acceptable des fentes des ailerons à partir de la 9^e manche à Barcelone. Il est déjà acquis que toutes les écuries feront évoluer leurs ailes à cette date afin de ne rien perdre en performance sur les huit premières manches.

COCKPIT

Énième nouveauté : le positionnement des pédales - non actionnées - doit se situer à au moins 315 mm derrière la cloison avant de la cellule de survie. Le conducteur, assis avec sa ceinture de sécurité bouclée et le volant retiré, doit désormais pouvoir lever les deux jambes ensemble de manière à ce que ses genoux dépassent le plan du volant en direction arrière, sans être gêné par aucune partie du véhicule. Enfin, ceintures attachées et avec son équipement habituel, le pilote doit être capable de retirer le volant et de sortir de la voiture en 7 secondes.

POIDS

La masse de la voiture sans carburant et en pneus pour temps sec ne doit pas être inférieure à 800 kg (+2 kg vs 2024, voir Poids pilotes). La répartition statique des masses avant / arrière ne doit pas être inférieure à 44,6 et 53,9 %, avec un arrondi à 0,5 kg le plus proche.

POIDS PILOTE

La masse de référence d'un pilote (équipement inclus) en 2025 passe de 80 à 82 kg. Sous cette barre, du lest sera ajouté, ce standard permettant d'équilibrer les performances des voitures et d'assurer une compétition équitable entre pilotes de différentes corpulences.







Alain Prost connaît la folie médiatique entourant la Scuderia. Ses moindres apparitions publiques étaient épiées (ici en 1990), tout comme ce que vit aujourd'hui Lewis Hamilton.

FERRARI

LEWIS HAMILTON DANS L'ŒIL D'ALAIN PROST

Seule une poignée de champions du monde a relevé le défi de la Scuderia Ferrari, Alain Prost étant l'un des plus notables. Alors que l'Anglais va vivre sa première saison à Maranello, l'icône française des Grands Prix revient sur son inoubliable expérience italienne et évoque le pari fou de Sir Lewis. Comparaison impossible ?

Jean-Michel Desnoues - Photos Ferrari

C'était le 2 février 1990. En provenance de McLaren, Alain Prost rejoignait la célèbre firme au Cheval cabré. En froid avec les dirigeants de l'écurie basée à Woking, il avait annoncé son départ pour Ferrari la saison suivante, dès le mois de juillet 1989 et était parvenu à conquérir sa troisième couronne mondiale dans une atmosphère lourde face à un équipier, Ayrton Senna, bénéficiant du plein soutien de la structure.

Trente-cinq ans plus tard, le 20 janvier 2025, en provenance de Mercedes, Lewis Hamilton passait sa première journée à Maranello. Usé par trop d'années à Brackley, sentant le besoin de se réinventer, le septuple champion

du monde avait signé pour le Cavallino Rampante, dès le 1^{er} février 2024, avant même que ne débute son dernier opus avec la firme à l'Étoile. Deux champions d'exception, une même destination, mais est-il pertinent pour autant de poursuivre plus loin la comparaison, puisque les circonstances de leur arrivée en terre italienne divergent et que la Formule 1 des années 90 n'a que peu à avoir avec celle de 2025 ? Peut-être pas de prime abord mais, à y regarder de plus près, il y a concernant Ferrari des thématiques immuables qui traversent les époques. « Si l'on compare ce que j'ai fait à l'époque et ce que fait Lewis, note l'icône française des Grands Prix, ce sont deux choses différentes, deux époques différentes. Le seul aspect qui n'a pas changé, c'est que vous êtes toujours regardé d'une manière différente quand vous êtes chez Ferrari. De la part des fans et même du monde entier, tellement la marque suscite de l'intérêt, qu'importe le continent. Et que dire du microcosme de la F1 où, d'un coup, vous êtes considéré de manière plus attentive, scruté même. On ne sait jamais prédire ce qui va se passer une fois dans la place, quelle tournure vont prendre les événements, car plus qu'ailleurs encore, tout dépend de la compétitivité de la voiture. » ▶



La bonne entente entre Lewis Hamilton et son patron Frédéric Vasseur pourrait être le ciment de la réussite à venir.

Le Britannique prend-il dès lors encore plus le risque d'écorner sa réputation ? L'ancien sociétaire de la Scuderia ne le pense pas. « Si prise de "risques" il y a, ne pas oublier les guillemets, elle est minime, car Lewis n'a rien de plus à prouver. La seule question que l'on peut se poser à son sujet est : peut-il remporter un dernier titre avec Ferrari ? Ce serait fantastique qu'il y parvienne, mais ça ne serait pas non plus une catastrophe, s'il n'y parvenait pas. »

FERVEUR UNIQUE

Hamilton, lui, y croit dur comme fer et ne manque pas de le faire savoir, comme lors du lancement de la SF-25 au lendemain du grand show F1 de Londres. « J'ai travaillé avec deux écuries championnes du monde avant (McLaren et Mercedes. Ndlr), a-t-il martelé. Je sais à quoi ressemble une campagne pour aller chercher le titre. Je sais ce qu'il faut pour y parvenir. Ici, à Maranello, la passion est à nulle autre pareille, et l'écurie dispose d'absolument tout ce qu'il faut. C'est juste une question de mettre toutes les pièces ensemble. Au cours de son histoire, la Scuderia y est parvenue de nombreuses fois : elle a ça dans sa mentalité. Dans son ADN. Ça va évidemment être compliqué, car McLaren, Mercedes et Red Bull ont les mêmes gènes de la victoire, mais Ferrari a cette ferveur unique. L'énergie qui se dégage de la Scuderia est magique. Le travail qui va nous être réclamé pour aller au bout de notre rêve est énorme, mais c'est aussi une question de croyance. J'y crois ! » Arrivés chez Ferrari précédés eux aussi de leurs réputations et auréolé de leurs titres, le double champion

du monde Fernando Alonso, débarqué en 2010, et le quadruplement couronné Sebastian Vettel, engagé en 2015, y crurent avant que leurs espoirs ne se heurtent à la singularité de l'écurie. Être pilote Ferrari est un privilège quand les choses se passent bien, mais peut devenir un préjudice quand pointent les difficultés. Le seul pilote arrivé en qualité de champion du monde et qui parvint à multiplier ses titres fut Michael Schumacher. Double champion du monde avec Benetton quand il rejoignit la Scuderia en 1996, il ajoutera cinq titres à son palmarès à partir de l'an 2000 seulement, faisant de lui le pilote ayant remporté le plus de titres mondiaux pour Ferrari. Qu'est-ce qui a fait que l'Allemand a connu une telle réussite ? La symbiose qui existait alors entre lui et son patron Jean Todt fut-elle l'élément moteur du succès ? Si oui, est-ce que l'étroite relation qui unit Lewis Hamilton et Fred Vasseur pourrait jouer un rôle similaire et engendrer la même apothéose ? Notre grand témoin n'y croit guère.

« Je connais assez la Scuderia de cette période des années 1990 pour dire que même Jean (Todt. Ndlr) était sur le point d'abdiquer après deux saisons d'exercice, explique Alain Prost. Ce n'était pas facile. On a souvent tendance à toujours évoquer le binôme Jean et Michael, mais il ne faut absolument pas faire abstraction de Ross Brawn (directeur technique. Ndlr) et l'autre, Rory Byrne (consultant technique. Ndlr) et deux ou trois autres personnes dont l'apport a été décisif. Ce qui a fait alors le succès de Ferrari, c'est la communion entre ces individus. C'est cette solidité au sein de l'équipe qui a construit le succès. Ce n'est



La célèbre maison d'Enzo Ferrari, au cœur de la piste d'essais de Fiorano, a accueilli le septuple champion du monde à l'occasion de tests, en février.

De quel métal faut-il être fait pour se montrer toujours aussi tranchant après tant d'années de combat ? Pression du résultat, préparation physique astreignante, voyages incessants, qu'est-ce qui fait courir le Britannique encore et encore ? « C'est un challenge, convient-il. Comment aurais-je pu imaginer être autant excité à l'orée de ma 19^e saison en Grands Prix ? Je n'aurais jamais cru possible qu'il puisse encore se passer autant de belles choses au niveau de carrière qui est le mien. Pourquoi se lever tôt tous les matins pour faire du sport ? Pourquoi tout ce travail acharné ? Je ne sais pas, mais je suis là. Vraiment là. J'ai trouvé avec Ferrari ce nouveau chemin de vie, d'énergie. Je pense que j'ai reçu ça des fans, de la manière dont les gens ont réagi à ce nouveau challenge. »

Un challenge hors norme à tous les points de vue, y compris en termes de rivalité avec son équipier. En plus d'être un pilote excessivement rapide, Charles Leclerc est, pour ainsi dire, le fils naturel de Maranello. Adopté très jeune par la famille, il a grandi au sein de la Ferrari Academy. Les liens qui le lient à la Scuderia sont ceux du sang. « Il est clairement chez lui dans cette écurie, constate Lewis. Il est très rapide et je suis aussi clairement conscient de ça. Tour de qualifs magistraux, grandes courses, ça fait longtemps que je dis que Charles a un grand avenir devant lui. Il a seulement 27 ans, et il est déjà très mature. Plus que je ne l'étais au même âge. Il travaille de manière très professionnelle. Je sais qu'il ne sera pas facile de le battre, mais nous avons une super relation et nous allons collaborer étroitement pour faire en sorte que la voiture soit la meilleure possible. »

“ JE PENSE AU PREMIER TITRE CONSTRUCTEURS QUE LA SCUDERIA PEUT REMPORTE DEPUIS UN CERTAIN TEMPS. DEPUIS 2008, EN FAIT, ET COMMENT JE PEUX Y CONTRIBUER ”

Lewis Hamilton

pas seulement une affaire de deux personnes. Il faut une structure stable et solide pour forcer les portes de la réussite. Chez Ferrari, Fred (Vasseur. Ndlr) n'est pas seul. Il y a l'équipe technique qu'il a mise en place, et il y a aussi tout le poids de John Elkann (président. Ndlr) et Benedetto Vigna (directeur général. Ndlr). L'arrivée d'Hamilton chez Ferrari dépasse du cadre de la simple Scuderia. Elle intéresse tout le monde ! »

CHEMIN DE VIE

Ce leadership évoqué par le Français, Lewis le met dans la colonne des plus, mais souligne qu'il est bien trop tôt pour se livrer à toute forme de pronostics. « L'écurie a de grands leaders avec Fred (Vasseur. Ndlr), John (Elkann. Ndlr) et Benedetto (Vigna. Ndlr), se félicite-t-il. L'approche est calme, sereine, mais c'est bien trop tôt pour tenter de deviner ce à quoi pourrait ressembler la saison. Cela sera très serré avec les autres top teams. Ce que je peux juste dire, c'est que ce que j'ai expérimenté jusqu'à maintenant à l'usine et sur la piste est assez incroyable. Fiorano, l'histoire du lieu, c'est prodigieux. Je sais que nous avons beaucoup de travail à faire, et moi plus encore qui suis toujours dans une phase de découverte de mon environnement, de la manière dont fonctionne la voiture. Pourtant, je me sens déjà chez moi. Que je suis à ma place. Tout me semble naturel. Authentique. Je laisse le temps au temps, j'y vais par étape. Ça ne va pas à arriver en une journée, mais je sais aussi que nous avons une cause à défendre, une cible à viser. Il faut que je m'élève dans absolument chaque domaine. »

RIVALITÉ CONSTRUCTIVE

Cette rivalité qui va forcément s'installer réjouit d'avance notre quadruple champion du monde français. « Elle sera là, et il ne pourra pas en être autrement », explique Alain Prost qui eut à affronter la plus paroxysmique de toutes, celle restée mythique avec Ayrton Senna chez McLaren. « Heureusement d'ailleurs, car le volet sportif sera passionnant, poursuit-il. Ce sont deux générations différentes qui vont s'affronter. Après, la question est de savoir comment l'écurie et le haut management va gérer cela. Ça va dépendre aussi de la capacité de l'un à prendre l'ascendant sur l'autre. Il est aussi intéressant de souligner que c'est la seule écurie de pointe où l'on va avoir deux pilotes de pointe à égalité de chance en début de saison. Max (Verstappen. Ndlr) chez Red Bull, George (Russell) chez Mercedes, dans une proportion moindre Lando (Norris. Ndlr) chez McLaren sont clairement ceux qui sont désignés pour aller chercher le titre. Chez Ferrari, les deux ont leur chance. Ça a ses avantages, mais aussi ses inconvénients. »

Celui qui passa à deux doigts de ramener la couronne ▶



En 2025, Lewis Hamilton renoue avec une couleur de casque voyante, le jaune, comme à ses débuts en karting, ainsi qu'en F1.

mondiale à Maranello en 1990 sait de quoi il parle tant son équipier d'alors, Nigel Mansell, ne lui facilita pas la tâche et, pire, refusa de l'aider en fin d'exercice, alors qu'il n'avait plus rien à perdre et Ferrari tout à gagner. Si les deux saisons en rouge de Prost ne furent pas un long fleuve tranquille et se terminèrent par un divorce à l'italienne, le Français ne conserve pas moins un souvenir impérissable de l'expérience. « Il faut l'avoir vécu pour comprendre la signification de ce que veut dire être un pilote Ferrari, sourit-il. J'ai eu beaucoup de

bons moments et un peu de mauvais, mais les moins bons ne furent jamais assez forts pour me gâcher les meilleurs. L'engouement, la passion de ce pays pour Ferrari, c'est juste extraordinaire. Les victoires obtenues, par exemple, au Brésil et au Mexique en 1990 ont eu un impact qu'elles n'auraient jamais eu si elles avaient été acquises avec une autre écurie. C'est inimaginable ce que l'on vit avec Ferrari. Et inoubliable. »

EXCITATION MAXIMALE

Lewis Hamilton, qui vit ses premières heures à Maranello, a déjà pu mesurer la différence avec les autres écuries qu'il avait fréquentées. Même avec la légendaire écurie basée à Woking, l'écart est important. « Le palier est énorme, constate-t-il interloqué. J'avais en tête ce que j'avais vu de l'extérieur, la manière dont les pilotes avaient été reçus par les tifosi. Je m'attendais à beaucoup de passion, mais certainement pas à ce point. Ça va bien au-delà de tout ce que l'on peut imaginer. On ne peut pas comprendre avant d'y être exposé, de l'expérimenter. Les attentes, la passion des fans, le désir de gagner, tout est démultiplié. Pour y répondre, je suis décidé à monter d'un cran dans tous les domaines. J'arrive avec la volonté de hausser mon jeu absolument partout : condition physique, gestion des pneus, engagement avec mon ingénieur, avec les membres à l'usine, etc. Je ferai et referai le travail jusqu'à atteindre le succès que je me suis fixé. C'est beaucoup d'efforts, aussi au niveau de la firme, de la langue, de la culture... Chaque jour est nouveau, chaque chose que je fais est nouvelle et je trouve ça très excitant ! »

Puisse Lewis le vétéran trouver avec Charles Leclerc ce que Niki Lauda, en fin de carrière, trouva avec Alain Prost en 1984 chez McLaren, une bienveillance mutuelle. « Niki n'a pas été mon mentor, il ne m'a rien appris de spécial, mais il a fait mieux que cela en fait, il m'a aidé à m'enrichir humainement, se souvient Alain à propos de celui qui fut aussi un grand pilote Ferrari. À bien des égards, il m'a aussi poussé à changer mon approche sur un certain nombre de choses, dont la manière de gérer un championnat du monde. » Si ce type de relation s'instaure entre Lewis et Charles, le projet porté par Frédéric Vasseur aura les meilleures chances de succès. Après, que le Britannique s'impose, dès sa première tentative au volant d'une monoplace rouge, comme Alonso (Bahreïn 2010), à sa 2^e comme Prost (Brésil 1990) et Vettel (Malaisie 2015), qu'il doive patienter jusqu'à la 7^e, comme Michael Schumacher, ou plus, n'a aucune importance. Ce qui compte in fine, c'est que le job soit fait. « Je ne pense pas à un 8^e titre, a-t-il conclu lors du lancement de la SF-25. Je pense au premier titre Constructeurs que la Scuderia peut remporter depuis un certain temps. Depuis 2008, en fait, et comment je peux y contribuer. »

En 1990, Alain Prost avait échoué de peu. Trente-cinq ans plus tard, si aucune circonstance indépendante de sa volonté (comme l'accrochage causé par Ayrton Senna au GP de Suzuka) ne vient contrarier sa progression, Hamilton pourra toucher au sublime. Devenir le champion des champions. ■

AUTO
hebdo

Store

with **ORECA** 
STORE.COM



COLLECTION 2025

POLO MERCEDES AMG TEAM

HOMME ET FEMME

100 €

**COMMANDEZ
EN LIGNE**



en scannant ce QR code ou sur
AUTOHEBDO.FR/STORE

RED BULL

MAX VERSTAPPEN

À LA CROISÉE DES CHEMINS ?

En lice pour un cinquième titre mondial consécutif, le Néerlandais aura d'autres challenges à relever au cours de cet exercice 2025, à commencer par celui de son avenir. Questions pour un champion.

Jean-Michel Desnoues



RED BULL CONTENT POOL

A-T-IL PERDU SA CONFIANCE EN RED BULL ?

Que Max Verstappen ait acquis de haute lutte le plus probant de ses quatre titres l'an dernier n'a pas chassé tous les nuages qui se sont accumulés dans le ciel de Milton Keynes. Si le Néerlandais a fait un travail fantastique en compensant par son seul talent les faiblesses jusqu'alors inconnues de sa machine, il a acquis la certitude que son écurie était loin du compte et qu'il restait « *beaucoup de travail à faire* » dans la perspective d'une lutte à quatre avec McLaren, Ferrari et Mercedes. Trop dominatrice en 2023, la RB19 n'avait alors pas été assez poussée dans ses derniers retranchements pour révéler ses limites. Problème, la remise en question fut longue à se dessiner du côté des pensionnaires de Red Bull. La première réaction fut d'incriminer la concurrence, pointant du doigt des rivaux (McLaren notamment), contraints selon eux aux subterfuges pour briser leurs élans. Ailerons flexibles, refroidissement des pneus (via un système permettant d'injecter de l'eau ou un autre liquide à l'intérieur des pneus par le biais de tuyaux, peu de temps avant qu'ils ne soient montés), l'écurie explora toutes les pistes pouvant expliquer son glissement dans la hiérarchie sans jamais penser que le mal pouvait venir de l'intérieur. Elle commença aussi

à développer un sentiment de persécution quand la FIA bannit son dispositif controversé de réglage de la hauteur de caisse (*T-tray*), avant de se rendre à l'évidence qu'elle ne pouvait s'en prendre qu'à elle-même. En fin de saison, si l'amélioration relative de son rythme montra que l'écurie avait résolu les problèmes d'équilibre, avait-elle pour autant regardé au bon endroit ? Des problèmes de corrélation entre la soufflerie et la piste ont été avancés depuis, ainsi que de mauvaises décisions prises en 2023 qui auraient eu leur effet maléfique en 2024. Qu'ils soient d'outils et/ou de processus, ces problèmes sont une épée de Damoclès au-dessus de la tête du champion du monde en 2025. Et ils ne sont pas les seuls...

QUID DE LA PROBLÉMATIQUE DES DÉFECTIONS ?

Si les départs n'ont pas été massifs l'an passé, ils touchèrent le haut management de l'écurie. Perdre trop de piliers en quelques mois seulement est souvent le signe d'un malaise plus profond qu'il n'y paraît. En tête de liste, on trouve évidemment Adrian Newey, largement considéré comme le plus grand esprit technique de la F1, en poste depuis 2006. Quand il a annoncé son départ, le génie britannique avait déjà pris du recul avec le programme F1, mais son influence pesait toujours sur le département technique. C'est

une perte d'autant plus lourde que la destination qu'il a choisie – Aston Martin – pourrait s'avérer être une sacrée épine dans le pied de Christian Horner. Si Max peut considérer que le départ de l'influent directeur sportif Jonathan Wheatley pour Audi aura un impact moindre, celui de Will Courtenay vers McLaren pourrait affaiblir le secteur-clé qu'est la stratégie. Évidemment, il est difficile de ne pas relier ces départs à l'ambiance délétère que fit naître voilà un an l'affaire Horner. Même si le patron fut blanchi, les accusations de comportement inapproprié envers une employée firent ressortir des problèmes de lutte interne inquiétants pour l'avenir. La « redistribution » des responsabilités au sein du groupe aurait-elle permis de combler les manques, de recouvrer la confiance et de rassurer le clan Verstappen ? Rien n'est moins sûr, d'autant que Max pourrait très mal vivre de se retrouver dans la peau d'un outsider obligé de s'accrocher aux basques de ses adversaires.

“ (...) AUCUN PARCHEMIN NE FERA RESTER UN MULTIPLE CHAMPION DU MONDE S'IL A DES ENVIES D'AILLEURS ”

L'HERBE SERA-T-ELLE PLUS VERTE AILLEURS ?

Le grand enjeu pour Max n'est pas tant l'issue du championnat 2025 que son futur. Normalement, l'écurie peut dormir sur ses deux oreilles, puisqu'elle a le Néerlandais sous contrat jusqu'au terme de la saison 2028. Or, dans les faits, aucun parchemin ne fera rester un multiple champion du monde s'il a des envies d'ailleurs ! Si Christian Horner soutient mordicus que le Néerlandais est heureux à Milton Keynes, c'est loin d'être le cas, selon Helmut Marko. Le boss de la filière des jeunes talents a clairement indiqué que Red Bull devait être en position de lui offrir cette saison une voiture capable de se battre en tête. « *Nous devons lui fournir une voiture avec laquelle, il peut gagner par ses propres moyens, a déclaré le haut cadre de l'écurie et proche du clan Verstappen. Elle peut être deux dixièmes de seconde plus lente que les autres, mais contrairement à celle de l'année dernière, elle doit être compétitive sur toute la saison et sur tous les circuits. Si nous n'y parvenons pas, il n'y a aucune raison pour Max de rester avec nous. Il faut être réaliste.* » Les propos du Docteur Marko ne sont pas sans rappeler ceux de Jos Verstappen qui ne cesse de prévenir que l'engagement de son fils avec Red Bull dépendra de la compétitivité de l'écurie. « *Il peut rester chez Red Bull s'il y trouve un intérêt, c'est-à-dire gagner*

des courses. Mais s'il sent que cela n'est plus possible avec Red Bull, un départ n'est pas à exclure », annonce le paternel. La menace à peine voilée est à l'adresse de Red Bull, mais aussi de Mercedes et Aston Martin qui ne cachent plus leur désir d'accueillir Max à la première occasion.

Les deux ont de solides arguments à faire valoir pour 2026 : la forte probabilité que le groupe propulseur allemand soit à la hauteur des espérances côté Mercedes, et l'arrivée d'Adrian Newey sur le Campus de Silverstone côté Aston Martin. Max visite régulièrement Red Bull Powertrains, et il serait loin d'être convaincu que la nouvelle entité moteur de la boisson énergisante relèverait du coup de maître. Brackley (Mercedes) et Silverstone (Aston Martin), via Honda dont le contrat débutera en 2026, offrent plus de garanties. Comme 2026 sera un championnat de moteurs, il y a matière à gamberger.

VERS UN DÉBUT DE SAISON DÉCISIF ?

Pour peu probable qu'il soit pour le moment, son départ de Red Bull ne peut donc pas être écarté. Les réponses à ses interrogations seront conditionnées à son début de saison. Contrairement à l'an passé, obligation de basculer rapidement sur 2026 oblige, il ne sera pas possible de palier un début de saison

en retrait ou une baisse de régime en cours d'exercice. L'écurie qui tiendra le haut du pavé sera celle qui sera parvenue à produire une monoplace rapide d'entrée de jeu, polyvalente et stable dans l'effort. En un mot, il est interdit de se loucher, car une voiture mal-née ou nécessitant un surcroît d'attention condamnera les chances de son pilote de manière réthibitoire.

Départs, tensions internes, craintes d'une écurie en perte vitesse, doutes concernant 2026... Des réponses que Red Bull sera en mesure d'apporter à ces problématiques vont dépendre le bien-être du pilote. Si elles ne sont pas appropriées, Verstappen pourrait accorder plus d'attention à sa vie familiale. Si c'est pour le meilleur, sans doute le futur papa aura-t-il moins de mal à désertier le cocon privé ; si c'est pour le pire, il en aura d'autant plus à surmonter les séparations. Que ce soit dans sa vie de pilote comme dans sa vie d'homme, le Néerlandais est à la croisée des chemins. Pour lui redonner l'enthousiasme, la fraîcheur et la foi en RBR, le Campus de Milton Keynes va devoir se réinventer pour le surprendre. Pour leur 10^e année de vie commune, le couple a besoin de passion pour raviver la flamme. Pas celle de la victoire qui ne s'est jamais éteinte, mais celle de l'envie d'avoir envie de poursuivre leur trajectoire commune ! ■

INTERVIEW

ANDREA KIMI ANTONELLI

Pilote Mercedes

“ LA VITESSE PURE N'EST PAS UN PROBLÈME ”

Pour remplacer la légende Lewis Hamilton partie chez Ferrari, Mercedes a fait le choix de la jeunesse en confiant le volant à un garçon de 18 ans, qui évoluait encore en karting en 2021. La pépite italienne est le rookie le plus attendu de l'année, et nous lui avons parlé lors de la finale d'Abou Dhabi.

Propos recueillis par Jérémy Satis

AVEZ-VOUS FAIT VOTRE DEUIL DE LA FORMULE 2 QUE VOUS N'AVEZ PAS RÉUSSI À REMPORER (6^e PLACE AU CHAMPIONNAT) ?

C'est passé à une vitesse folle ! En tant que pilote, je suis content de mon développement et de ma progression. J'ai eu quelques moments où j'ai un peu sous-performé, mais de façon générale, je suis satisfait. Il y a eu de gros résultats.

DURANT VOTRE JEUNE CARRIÈRE, VOUS AVEZ TOUJOURS DÛ FAIRE FACE À UN CERTAIN BATTAGE MÉDIATIQUE. DANS QUELLE MESURE PENSEZ-VOUS QUE CELA A EU UN IMPACT SUR VOS PERFORMANCES EN F2, ALORS QUE LE PADDOCK F1 AVAIT LES YEUX RIVÉS SUR VOUS ?

En effet, la hype autour de moi a toujours été là, et elle a augmenté année après année à mesure que j'ai grimpé les échelons de la pyramide. Cela a été encore plus fort l'année dernière, avec l'annonce de ma titularisation en F1 pour la saison 2025. Notre job demande aussi de savoir la gérer, même si ce n'est pas toujours simple. J'ai la chance d'avoir les bonnes personnes autour de moi, qui m'aident et qui me protègent. Je pense m'en être bien sorti.

SI L'ON VOUS AVAIT DIT, EN JANVIER 2022, ALORS QUE VOUS COMMENCIEZ VOTRE CARRIÈRE EN MONOPLACE EN F4, QUE DEUX ANS ET DEMI PLUS TARD VOUS SERIEZ ANNONCÉ COMME LE REMPLAÇANT DE LEWIS DANS LA MERCEDES, L'AURIEZ-VOUS IMAGINÉ ?

Pas vraiment. On savait qu'il serait difficile de rejoindre la F1, car il faut que les planètes s'alignent, que les sponsors soient au rendez-vous aussi, et obtenir la confiance de gens importants. Si vous m'aviez dit en janvier 2022 que je serais titulaire trois ans plus tard, je vous aurais sans doute répondu que vous êtes

un peu fou de penser cela. *(Rires)* Cela a été une aventure assez folle jusqu'à aujourd'hui, puisqu'il y a trois ans, j'étais encore en karting. Je suis impatient de vivre la suite, car l'aventure ne s'arrête pas. Au contraire, un nouveau chapitre s'ouvre et j'espère vivre de grands moments. Pour être honnête, j'ai encore du mal à réaliser que je serai sur la grille cette année. J'y parviens petit à petit...

(Bradley Lord, le directeur de la communication de Mercedes, prend la parole) : Je pense que lorsque tu vas découvrir ton emploi du temps de janvier et de février, tu vas réaliser très rapidement. *(Rires)*

VOUS AVEZ CONNU UNE PREMIÈRE SÉANCE D'ESSAIS LIBRES ÉTRANGE À MONZA EN 2024, AVEC UN CRASH À L'ISSUE D'UN TOUR D'ATTAQUE EXTRÊMEMENT RAPIDE. DANS QUELLE MESURE PENSEZ-VOUS QUE CETTE SÉANCE VOUS AIDERA À MIEUX TROUVER LA LIMITE EN 2025 ?

Ma séance d'essais libres 1 à Monza n'a pas été parfaite, mais ce fut une leçon immense, car depuis lors, je conduis avec plus de contrôle et de sensibilité. Ce jour-là, je suis arrivé en piste en me disant que j'allais attaquer à fond, en ne me préoccupant de rien, à l'instinct absolu. Je n'avais pas forcément réalisé que les conditions de piste n'étaient pas optimales, que le bitume était glissant et sale, avec le nouveau revêtement. Je n'ai pas fait preuve de finesse. Après ça, j'ai fait un pas de côté, et je me suis dit qu'il fallait évoluer avec plus de maturité, et accepter de construire davantage ma performance jusqu'à la limite plutôt que d'essayer de la trouver directement, car au bout du compte, c'est en qualification qu'il faut lâcher les chevaux, pas en EL1. Et en même temps, il ne faut pas être trop conservateur non plus... ▶



PETRONAS

UBS

AMG

INEOS

PETRONAS

PETRONAS

CROWDSTRIKE

À QUEL POINT VOUS ESTIMEZ-VOUS PRÊT AU REGARD DU ROULAGE F1 QUE VOUS AVEZ ACCUMULÉ ? VOUS SENTEZ-VOUS DÉJÀ À L'AISE DANS UNE F1 ?

J'ai été chanceux de pouvoir faire pas mal de tests dans le cadre des journées TPC (*tests sur des anciennes monoplaces*. Ndlr). Il va me rester énormément de choses à apprendre, car l'environnement d'un test est sans commune mesure avec celui de la course. Je me sens plutôt bien préparé malgré tout. J'ai emmagasiné de la connaissance au sujet des procédures et de la voiture, même s'il s'agissait de la monoplace de 2022. L'hiver est studieux également du côté de l'usine, mais naturellement, ces TPC vont m'être d'une grande aide pour la saison.

VOUS SEREZ UN TRÈS JEUNE ROOKIE SUR LA GRILLE. QUELS SONT VOS ATTENTES ET VOS OBJECTIFS ?

J'irai en piste avec la ferme intention de faire de mon mieux, et d'aller chercher une victoire, car c'est ma mentalité première. Je ne veux pas avoir d'attentes trop hautes malgré tout, car ce sera ma première année en F1, et j'aurai tout à apprendre. Même si je suis dans l'académie Mercedes depuis quelques années maintenant (2019), je vais devoir me fondre dans le collectif. J'ai la chance de connaître la majorité des membres de l'équipe, j'ai aussi participé à des team building avec eux à l'automne dernier. Je vais essayer d'apprendre un maximum pour faire le moins d'erreurs possible et essayer de profiter.

Y A-T-IL UN PRÉCÉDENT ROOKIE QUI VOUS INSPIRE PARTICULIÈREMENT ?

Ce qu'a fait Lewis (*Hamilton*) sur sa première année chez McLaren en 2007 était assez fou, car il a quasiment remporté le championnat (*perdu pour 1 point face à Kimi Räikkönen*. Ndlr). Comme moi, il s'était bien préparé. Si je pouvais reproduire ne serait-ce que certains aspects de ce qu'il a réussi cette année-là, ce serait génial.

COMMENT APPRÉHENDEZ-VOUS VOTRE RELATION AVEC GEORGE RUSSELL ? LE VERREZ-VOUS COMME UN EXEMPLE DONT IL FAUDRA S'INSPIRER OU LE PREMIER ADVERSAIRE À BATTRE ?

Le coéquipier est toujours le premier rival, mais au vu de mon statut, je le vois d'abord comme un mentor, car j'ai énormément à apprendre de lui. Il a signé une grosse saison en 2024 (6^e avec 2 victoires. Ndlr). J'irai en piste avec l'intention d'apprendre de lui au maximum. Si je réussis à le battre, ce sera génial, et si ce n'est pas le cas, je travaillerai encore plus fort pour tenter d'y parvenir.

PENSEZ-VOUS QU'IL SOIT POSSIBLE DE BATTRE UN PILOTE AUSSI RAPIDE ET EXPÉRIMENTÉ QUE GEORGE DÈS VOTRE PREMIÈRE ANNÉE ?

Peut-être à un certain stade de la saison, je pourrais être à son niveau de performance. La vitesse pure n'est ni un problème ni une



Andrea Kimi Antonelli aura pour ingénieur de piste Peter Bonnington, qui a collaboré avec Michael Schumacher, puis Lewis Hamilton pour Mercedes.

inquiétude pour moi, c'est plutôt la gestion d'un week-end, d'une course, des pneus qui me posent question, car il a beaucoup plus d'expérience. Je veux m'adapter au plus vite. La constance vient en général dans un second temps, après une bonne adaptation, en réussissant à parfaitement gérer tous les à-côtés.

Y A-T-IL UNE PARTIE DE VOUS QUI ESPÈRE SECRÈTEMENT QUE LA VOITURE NE SOIT PAS CAPABLE DE GAGNER D'ENTRÉE DE JEU, AFIN DE POUVOIR APPRENDRE PLUS TRANQUILLEMENT ET AVEC MOINS DE PRESSION ?

La voiture a bien fonctionné en 2024, et croyez-moi, je n'espère qu'une chose : que la monoplace soit compétitive. Elle le sera. On arrive dans la dernière année de la réglementation technique introduite en 2022, de nombreuses équipes seront rapides.

RESSENTEZ-VOUS UNE PRESSION SUPPLÉMENTAIRE CONCERNANT LE FAIT D'ÊTRE ITALIEN, ET DE REPRÉSENTER UN PAYS QUI ATTEND UN DIGNE REPRÉSENTANT DEPUIS UNE ÉTERNITÉ ?

Je ressens la ferveur au pays en effet, car l'Italie attend un pilote qui brille en F1 depuis quelques

années. Le but sera de remettre le drapeau italien au sommet du podium. Est-ce que la pression est là ? Oui, car tout le pays attend ça. Cela confère des responsabilités et de la pression supplémentaire, mais j'ai déjà hâte d'être à Imola (16-18 mai), près de chez moi.

IL Y AURA SIX DÉBUTANTS EN F1 CETTE SAISON. ÊTES-VOUS CONTENT DE NE PAS ÊTRE LE SEUL DANS CE CAS ?

Cela va être un sacré changement, car c'est assez rare de voir autant de pilotes arriver d'un coup. C'est chouette de voir la confiance qu'il y a dans notre jeunesse. Avec Gabriel (Bortolotto), Isack (Hadjar), Oli (Bearman), Jack (Doohan)... on a tous commencé en karting et gravi les étapes ensuite. Je suis content de pas être le seul rookie sur la grille en Australie. Cela me permettra de me sentir moins isolé lors des premiers briefings pilotes où je ne serai pas l'unique pilote à ne pas trop parler. (Rires)

QUE POUVONS-NOUS VOUS SOUHAITER POUR CETTE SAISON ?

J'espère de grands résultats, et une saison pleine de plaisir. J'ai tellement hâte de travailler avec toute l'équipe. ■

PORTRAIT

UN JEUNE HOMME TRÈS PRESSÉ

Le rookie italien débarque en F1 nanti d'une réputation de talent exceptionnel, détecté dès le karting par Mercedes et le Français Gwen Lagrue.

Medhi Casaurang-Vergez

Ne cherchez pas dans les prénoms du remplaçant de Lewis Hamilton un quelconque lien avec un ancien champion du monde de F1 finlandais. « Mes parents cherchaient un deuxième prénom, et un ami de la famille, peu avant ma naissance, a trouvé Kimi, c'est aussi simple que ça », indiquait Andrea Kimi Antonelli lors de notre première rencontre, en 2022. « Vous pouvez m'appeler Kimi, Andrea ou Andrea Kimi, nous précisait le jeune garçon, alors âgé de 16 ans. Mes amis m'appellent Kimi ! ».

Fils de Marco Antonelli, ancien pilote de GT et patron de l'écurie AKM, l'enfant né à Bologne, dans le nord de l'Italie, a grandi sur les circuits. Inévitablement, le karting l'a attiré dès l'âge de 6 ans. Quelques mois plus tard, il se présentait au départ de sa première course, avant de se lancer en mini-kart à l'international.

Le premier tournant de sa jeune existence survient en novembre 2017, lorsqu'il est repéré sur la piste

d'Adria par Gwen Lagrue, responsable du programme jeunes pilotes chez Mercedes. « Andrea avait 11 ans et il était aidé par la famille Minardi (ancienne propriétaire de l'écurie de F1 éponyme dans les années 1980 et 1990. Ndlr), se souvient le dénicheur de talents français. Ils m'en disaient du bien. Je suis allé me faire mon avis sur place. Il n'avait pas le meilleur matériel, mais ce qui m'intéresse, c'est de savoir comment ces jeunes gèrent leur week-end avec la performance à leur disposition. » C'est là que le gamin bluffe Lagrue. « La plupart des gamins n'ont pas beaucoup de patience. Lui s'appliquait à faire du mieux possible avec ce qu'on lui donnait. Il avait déjà une bonne lecture de course, il défendait bien, il était franc dans ses attaques et en dehors de la piste, humainement, je suis tombé sur un garçon ultra passionné. Il avait le discours et les dialogues d'un pilote plus âgé, et beaucoup de maturité se dégageait de lui. Ça m'a rappelé quelques rencontres

précédentes. Je me suis dit qu'il avait des marqueurs forts qui en faisaient un candidat évident au très haut niveau. »

En 2019, Antonelli rejoint Kart Republic sous l'égide de Mercedes. Il brille en championnat d'Europe, mais termine vice-champion après avoir manqué une course en raison d'une forte fièvre. Plus tard, un accident lui cause une fracture ouverte du tibia-péroné. « J'ai eu peur de ne jamais retrouver mon niveau », avoua-t-il. À son retour, la douleur le pousse parfois à l'abandon, la peur d'un accrochage l'inhibe, mais après quelques mois, il retrouve confiance et performance. Mercedes décide alors de l'envoyer en catégorie OK, face à des pilotes adultes, où il remporte deux titres européens en 2020 et 2021. Plutôt que de viser un titre mondial en karting, Mercedes choisit alors de le faire débiter en monoplace avec Prema. En 2022, il domine la Formule 4 italienne et allemande, enchaînant neuf victoires en dix courses en Italie. Dans la foulée, il

s'adjuge les FIA Motorsport Games au Paul-Ricard (Var) malgré un poignet fracturé lors d'un crash en essais. L'ado est dur au mal ! Cette blessure retarde sa préparation en Formule Régionale Europe by Alpine (FRECA) 2023. Mais il se fait violence et bat Martinus Stenshorne grâce à cinq victoires.

Mercedes prend alors une décision rare : le faire passer directement en Formule 2 en sautant la case F3. Un pari osé, mais le talent n'attend pas. « On pense avoir affaire à un garçon à part. À candidat spécial, programme spécial », justifiait Lagrue. Sa saison de F2 est contrastée. Malgré de bons débuts (cinq top 6 en cinq meetings), il connaît des difficultés. « On savait que cela serait ardu, mais c'était le meilleur choix pour lui », insiste Lagrue. La marque à l'étoile a manifestement été satisfaite de la copie rendue par leur poulain (6^e, deux succès) face à des pilotes qui doubleraient, voire tripleraient leur engagement dans l'antichambre de la F1. ■

TRAJECTOIRE

Né le 26 août 2006 à Bologne (Italie). 18 ans.

2015 | Champion mini-kart international en Easy 60

2016 | 6^e en WSK Final Cup

2017 | 3^e en WSK Super Masters Serie

2018 | Champion WSK, Cup et vainqueur ROK Cup

2019 | Vice-champion d'Europe OK-J

2020 | Champion d'Europe OK

2021 | Champion d'Europe OK et 3 podiums en 3 meetings de F4 italienne

2022 | Champion F4 italienne et allemande, vainqueur FIA Motorsport Games

2023 | Champion FRMEC et FRECA

2024 | 6^e de Formule 2 (2 victoires)

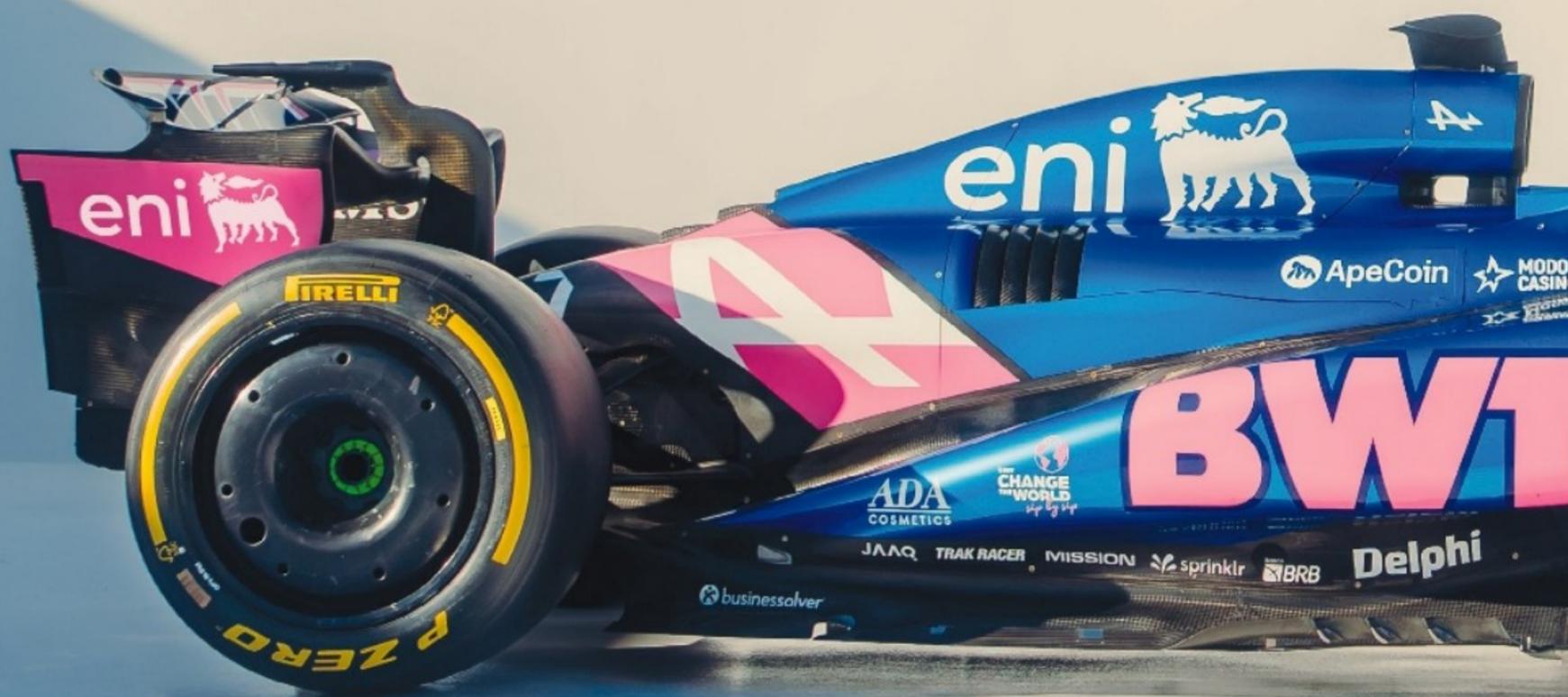


ALPINE

LE CALME APRÈS LA TEMPÊTE ?

L'écurie d'Enstone se présente avec confiance, espérant surfer sur la lancée de la fin de saison dernière. Mais beaucoup de questions demeurent toujours sans réponse.

Cyprien Juilhard - Photos Alpine



Mardi 18 février, 15 heures. Dans quelques heures, le monde entier découvrira la livrée bleu électrique et rose de l'Alpine A525 après un interminable DJ Set de Brian Tyler, le compositeur du thème officiel de la F1. Mais pour l'heure, rendez-vous est donné à l'ombre des Shoreditch Studios de Londres pour sa présentation à la presse et aux partenaires.

Le A fléchit attaque 2025 avec confiance. Les sourires sont de mise, ce qui tranche grandement avec le rendu de ce même exercice en 2024. Il faut dire que les acteurs principaux ont presque tous changé pour ce nouvel opus. Début 2024, la révélation avait été menée par Bruno Famin, directeur d'équipe et Matt Harman, directeur technique, qui ne sont tous les deux plus en poste, même si le Français demeure le vice-président d'Alpine Racing. Douze mois plus tard, l'organigramme d'Alpine a été complètement remanié : Oliver Oakes est le nouveau team principal, David Sanchez est directeur technique et Flavio Briatore a fait son grand retour en qualité de

conseiller exécutif. L'Italien commande au côté de Luca de Meo, le patron du groupe Renault, qui semble avoir décidé de changer les choses en profondeur dans une équipe qui stagnait depuis des années, très loin des objectifs annoncés de se battre pour les championnats.

ALPINE FAIT PEAU NEUVE

Le retour de Flavio Briatore, à l'été 2024, a acté la volonté de Luca de Meo de mettre un grand coup de pied dans la fourmilière en se séparant d'un grand nombre de cadres de l'équipe depuis plusieurs mois (Laurent Rossi, Otmar Szafnauer, Alan Permane, Pat Fry, Matt Harman, Bruno Famin). Le septuagénaire tente d'amener sa science de la Formule 1 en mettant en place un organigramme complètement différent avec l'arrivée de David Sanchez en provenance de Ferrari et d'Oliver Oakes, patron du team Hitech en Formule 2, pour mener l'équipe vers son objectif initial : le sommet du classement. Le vent de fraîcheur suivant ce chamboulement s'est fait ressentir avec le retour aux avant-postes d'Alpine lors des ►



dernières manches 2024 grâce, notamment, à un double podium au Brésil qui a propulsé l'écurie de la 9^e à la 6^e place du classement Constructeurs.

Gonflés à bloc par ce retour en forme tardif, les Franco-Britanniques avancent bien plus confiants au moment de dévoiler l'A525. « Il y a douze mois, le discours était très différent et on savait très clairement que le début de saison n'allait pas bien se passer, rembobine Pierre Gasly. Nous sommes assez confiants, je pense que l'on a montré en fin de saison que l'on était performants. Il y avait encore certaines limitations que l'on ne pouvait pas changer pendant la saison, mais que l'on a pu corriger sur la nouvelle voiture. » C'était en effet un problème majeur d'une monoplace mal-née : l'A524 avait des défauts ne pouvant pas être gommés via une évolution, aussi profonde soit-elle. L'ADN de la voiture était vicié, ce qui a été rectifié pendant l'hiver. « Il y a

“ C'EST TRÈS IMPORTANT POUR NOUS QUE 2025 SOIT UNE MEILLEURE SAISON QUE 2024, ON DOIT CHERCHER À ÊTRE DANS LES SIX PREMIERS ”

Flavio Briatore, conseiller exécutif

deux façons de voir cette voiture, détaille David Sanchez. La première est la continuité de la direction que nous avons prise en fin d'année dernière. Elle s'est avérée assez efficace, nous avons donc continué à essayer d'aller aussi loin et aussi vite que possible. La seconde est un peu plus profonde. Certains problèmes de l'année dernière n'ont pas pu être résolus par le développement en cours de saison. Nous avons donc profité de la nouvelle voiture pour apporter des changements plus fondamentaux

afin d'éliminer cette limitation et d'essayer d'améliorer les performances. »

De prime abord, ce qui frappe en regardant l'A525, ce ne sont pas les changements structurels sous-cutanés, mais le nombre colossal de sponsors présents sur la monoplace, notamment sur le museau. « Je n'ai jamais vu une voiture avec autant de sponsors, plaisante Franco Colapinto, nouveau pilote de réserve.

FLAVIO BRIATORE À LA BAGUETTE

Si la livrée est aussi recouverte, Alpine le doit au travail de Flavio Briatore, qui en attirant de nouveaux partenaires, permet à l'écurie de renflouer ses caisses avec l'arrivée du pétrolier italien Eni, de Mercado Livre (sorte d'Amazon en Amérique du Sud), de l'armateur italien MSC et tant d'autres. Malgré la réussite économique de l'intersaison via la signature de tous ces contrats, le niveau sportif d'Alpine demeure la principale interrogation. L'embellie de la fin de saison 2024 peut-elle augurer d'une année 2025 encore plus éclatante ? Pierre Gasly préfère ne pas s'emballer. « On est contents de ce que l'on a trouvé, mais objectivement, je pense que l'on arrive sur la fin du règlement technique (introduit en 2022 et remplacé en 2026. Ndlr) et que l'écart avec les quatre écuries de tête est trop important », assume le Français, qui vise le titre de « meilleurs du midfield le plus souvent possible », ce que partage Flavio Briatore. « C'est très important pour nous que 2025 soit



une meilleure saison que 2024, on doit chercher à être dans les six premiers », fixe l'Italien comme objectif. L'équipe s'est améliorée depuis l'année dernière. Nous avons beaucoup travaillé à Enstone (Châssis. Ndlr) et à Viry-Châtillon (Moteur. Ndlr) et nous en avons vu le résultat à la fin de la saison en terminant 6^{es}. Quand je suis arrivé, nous étions derniers. Maintenant les gens voient une vraie équipe de course et ça les motive. On a le soutien total de la part de Luca de Meo, et pour moi c'était fondamental. »

Les violons sont accordés : chez Alpine, tout le monde rame dans la même direction, ce qui a fait défaut à une écurie trop instable ces dernières années. La nouvelle organisation offre aussi un rôle encore plus prépondérant à Pierre Gasly, devenu l'unique leader du projet à la suite du départ d'Esteban Ocon chez Haas. Le Français



QR ? LUCA DE MEO

Directeur général de Renault Group

“ NOUS AVONS UNE CAPACITÉ D'ATTRACTION PLUS IMPORTANTE QU'IL Y A DEUX OU TROIS ANS ”

Quels objectifs visez-vous avec Alpine cette saison ?

Il faut toujours éviter, dans ce monde de la F1, de se donner des échéances précises, car la réalité peut vite vous rattraper. On verra à partir du GP d'Australie si on l'est arrivés à faire relativement un meilleur travail par rapport à d'autres écuries. Nous n'allons pas arrêter de développer la voiture 2025. Je pense qu'il y a certaines équipes qui sont obligées de basculer sur 2026, mais nous avons fait le choix de continuer au maximum, car on a encore de la marge sur notre concept. Ce sont des saisons un peu particulières les fins de cycle technique parce que si tu es une petite équipe, tu n'es pas capable de développer parallèlement les voitures de 2025 et de 2026, mais nous sommes quand même une grosse équipe, donc on sera capables de gérer les deux.

Vous sortez d'une saison difficile, qu'est-ce qui a changé ?

Pourquoi une saison difficile ? Nous avons commencé comme ci comme ça, mais à la fin, c'était pas mal. Donc finalement, nous avons extrait le maximum du potentiel de l'équipe. Le challenge est de continuer à améliorer structurellement l'organisation. C'est ce que nous sommes en train de faire, mais ça demande du temps. C'est un peu la leçon que j'ai apprise ces dernières années.

L'organigramme a effectivement souvent changé ces dernières années...

Parfois, il y a eu un ou deux mouvements qui n'étaient peut-être pas aussi positifs qu'on l'aurait espéré, mais tu peux toujours te tromper dans les organisations jusqu'au moment où tu trouves la bonne composition. Je pense que nous sommes sur une bonne trajectoire, dans un état d'esprit différent d'il y a un an. Je l'ai ressenti en parlant avec les membres de l'équipe. Ils sont tranquilles, motivés, sous pression évidemment, mais tout est plus carré. Oliver Oakes (*team principal*. Ndlr) fait un très bon travail, David Sanchez (*directeur technique*. Ndlr) a déjà bien compris la voiture et je ne pense pas qu'il y ait des gens qui connaissent la Formule 1 mieux que Flavio Briatore. Nous avons peut-être trouvé la bonne combinaison, même si l'équipe va continuer à évoluer. Nous avons un projet plus crédible et une capacité d'attraction plus importante qu'il y a deux ou trois ans.

Avec l'arrêt du moteur Renault à Viry-Châtillon, en fin d'année, pourra-t-on encore dire qu'Alpine est une écurie française en 2026 ?

On reste une équipe française évidemment. L'histoire nous a amenés dans cette direction, mais si l'on trouvait des talents français, des sponsors français aussi, on le ferait (*en moteur en France*. Ndlr), mais on ne trouve pas. Il faut que l'on aille chercher les opportunités ailleurs (*chez Mercedes*. Ndlr). Mais on considère toujours Alpine comme l'écurie nationale française en Formule 1. Propos recueillis par C. Juillard

a séduit son monde au sein du A fléché, avec qui il disputera sa troisième saison. « J'ai été surpris par l'amélioration de Pierre l'an dernier et les responsabilités qu'il a prises, note Briatore. Il n'a pas fait d'erreurs, il n'a pas eu d'accident, il a conduit parfaitement lors des 6 ou 7 derniers Grands Prix, et a aidé l'équipe à terminer 6^e, ce qui a aussi donné un coup de main financier. »

« Il est génial, abonde Luca de Meo. Cette année, il est clairement le leader de l'équipe, il a de l'expérience, il est droit dans ses bottes, confiant et connaît tout le monde. Il sait que l'équipe lui fait confiance, c'est un des piliers de toute cette organisation. »

Auteur d'une fin de saison en boulet de canon (34 de ses 42 points sur les cinq derniers week-ends), Pierre Gasly a vu changer l'occupant du garage voisin durant l'intersaison. Esteban Ocon a été congédié, laissant sa place au

débutant Jack Doohan, dont le nom de famille est bien connu des fans de MotoGP. L'Australien était pilote de réserve en 2024 et a pu participer à des séances d'essais libres et à des roulages dans d'anciennes monoplaces afin d'emmagasiner de l'expérience. Malgré les nombreux kilomètres accumulés dans une F1, Jack Doohan n'avait pas vraiment le profil type du candidat idéal. Le C.V. du natif de Gold Coast n'est pas des plus séduisants, malgré quelques jolies performances dans les formules de promotion (3^e de F2 en 2023). Pourtant, le fils de Mick Doohan, quintuple champion du monde de moto 500 cm³, sera bien au départ de son Grand Prix national en Australie (16 mars). En revanche, combien de temps restera-t-il au volant de l'Alpine après cela ? Si la question mérite d'être posée, c'est que le jeune homme est déjà la cible de rumeurs laissant entendre que ▶



L'emballement autour de Franco Colapinto a poussé Flavio Briatore à extraire l'Argentin du giron Williams cet hiver. Jack Doohan (à droite) s'en remet-il au ciel pour l'aider ?

l'écurie française pourrait se séparer de lui rapidement afin de promouvoir Franco Colapinto, lequel a marqué les esprits lors de son passage chez Williams en fin de saison dernière. La présence de l'Argentin dans ce rôle de 3^e pilote interroge forcément et Jack Doohan a les oreilles qui sifflent. « On dit que toute presse est bonne à prendre, n'est-ce pas ?, sourit le principal intéressé, habile pour se défendre sur le sujet. *Finalement, on a beaucoup parlé de moi et de l'équipe dans les médias, donc c'est une bonne chose. Mais je ne lis pas ce qui se dit sur moi, dans tous les cas je veux performer. J'ai travaillé dur pour en arriver là, je ne veux pas me contenter d'un passage éclair, alors la plus grande pression vient de moi-même.* »

DOOHAN SUR UN SIÈGE ÉJECTABLE ?

Jack Doohan a reçu le soutien de Pierre Gasly. « *Ce n'est pas une situation simple pour lui. Il est rookie,*

il a la pression. C'est déjà compliqué de se lancer en Formule 1, il n'y a pas besoin de rendre les choses plus compliquées qu'elles le sont. C'est un bon pilote et le reste se fera sur la piste. Je ne pense pas qu'on le mette dans une situation médiatiquement la plus simple et j'ai essayé de lui apporter mon soutien et de lui partager ce que j'ai vécu dans ces moments-là. »

Lui aussi sujet à de nombreuses rumeurs lors de son éphémère passage chez Red Bull en 2019, Pierre Gasly connaît mieux que personne l'impact que peuvent avoir les bruits de couloir sur un jeune homme peu expérimenté. Surtout que chez Alpine, les réponses sont un peu évasives... « *Quand nous avons recruté Franco Colapinto, j'ai dit à Jack Doohan très honnêtement de se concentrer sur son travail, assure Oliver Oakes. Tu as ta chance, saisis-la. Je suis un peu frustré par les médias aujourd'hui, par la pression qu'ils mettent sur Jack, parce*



qu'au final, ce n'est pas très agréable. Laissons-le faire son travail et voyons comment il se comporte en piste. En fin de compte, ce n'est pas lui qui a décidé de signer Franco. C'était une décision de l'équipe. Il y a de bonnes raisons pour l'avenir. »

Franco Colapinto fait partie des trois pilotes qui accompagnaient Pierre Gasly et Jack Doohan lors de la présentation londonienne. À ses côtés, Ryo Hirakawa et Paul Aron, tous les deux annoncés comme pilotes de réserve et d'essais, étaient dans la capitale britannique pour leur première sortie avec leur nouvelle équipe. Le Japonais sera notamment en piste lors des Essais Libres 1 de son GP national à Suzuka (4-6 avril), alors que l'Estonien a terminé troisième de F2 pour sa première saison avec Hitech, l'écurie fondée par... Oliver Oakes. La présence de Colapinto et Aron met forcément une pression supplémentaire à Jack Doohan, mais permet

à Alpine de préparer l'avenir avec des jeunes hommes talentueux, que plusieurs équipes auraient sans doute aimé attirer. Si Jack Doohan termine la saison, son contrat expirera et la question d'une prolongation ou d'un remplacement par Colapinto, Aron ou un autre, se posera. Un éventuel changement de pilote ne serait toutefois pas le principal bouleversement qui frappera Alpine en 2026. Après plus de 40 saisons en Formule 1, le moteur Renault cessera de propulser les monoplaces françaises. Viry-Châtillon sera transformé en un centre d'excellence technologique et Alpine deviendra une écurie cliente de Mercedes. Cette transformation majeure change le visage d'une formation qui a succédé à Renault, championne du monde en 2005 et 2006, et emblème de la France en Formule 1. Luca de Meo a beau

promettre que cela ne changera pas l'identité de l'écurie (voir QR), Alpine perdra son cœur français et un pan central de son histoire. « C'est peut-être uniquement mon ressenti, mais pour moi l'écurie a toujours cet ADN français, défend Pierre Gasly. Médiatiquement, on parle plus de certaines personnes de l'équipe qui ne sont pas français, mais en interne, il y a toujours énormément de Français, mes ingénieurs moteurs sont toujours tous français, j'ai toujours cette connexion avec la France. » « Nous avons beaucoup réduit nos effectifs à Enstone

également et maintenant nous sommes une équipe flexible, détaille Flavio Briatore. D'après moi, il faut valoriser la qualité des personnes et non la quantité. On a été vraiment transparents dans le management. »

C'est là aussi l'une des forces de l'Italien : il est capable de trancher dans le vif, de prendre des décisions polémiques pour faire gagner une équipe, et tant pis si cela déplaît à une frange de fans absolus en France. Ses méthodes controversées ont convaincu Luca de Meo, très élogieux envers son compatriote « charismatique », doté d'un sens du « leadership » (commandement) et capable de « lire les gens ». La présence et l'implication des deux Italiens à Londres pour lancer la saison ne doit rien au hasard : l'an dernier, Luca de Meo avait assisté à la révélation de l'A524 sans prendre la parole. Cette année, le patron de Renault a pris les choses en main avec son nouvel allié, qui a déjà, en quelques mois, réussi à redonner un cap clair à un navire jusqu'alors à la dérive. Les heures ont passé. Alors que Brian Tyler se produit sur la scène de l'O2 Arena, le message *Rise Higher* s'affiche sur les écrans géants. Un slogan signifiant « grimper plus haut », choisi par Alpine comme un leitmotiv à suivre en ce début d'année. La confiance règne, l'écurie dégage de la sérénité et semble convaincue des progrès de sa monoplace : il ne reste plus qu'à le démontrer à Bahreïn lors des essais de présaison (26-28 février), et plus encore à Melbourne lors de la première manche de la saison (16 mars). Et si Alpine était - enfin et avec crédibilité - l'une des surprises de la saison ? ■

“ JE NE LIS PAS CE QUI SE DIT SUR MOI, DANS TOUS LES CAS JE VEUX PERFORMER. J'AI TRAVAILLÉ DUR POUR EN ARRIVER LÀ ”

Jack Doohan, pilote Alpine



ESTEBAN OCON

Pilote Haas F1 Team

“ J'ESPÈRE QUE CE SERA LA SAISON DU RENOUVEAU POUR MOI ”

Propulsé leader du projet Haas après cinq ans chez Renault-Alpine, le Français veut faire progresser sa nouvelle équipe et revenir dans la bataille pour les points après des derniers mois difficiles.

Propos recueillis par Cyprien Juilhard

EN JANVIER, VOUS AVEZ FAIT VOTRE RENTRÉE CHEZ HAAS. COMMENT S'EST PASSÉE LA DÉCOUVERTE DE CETTE NOUVELLE ÉQUIPE ?

Très bien. Depuis l'année dernière, le programme a été très chargée. Entre mon entraînement physique et les réunions à l'usine, on a eu pas mal de journées pour bien se préparer et faire avancer les choses. Le point de départ a été le test à Abou Dhabi (le 9 décembre au lendemain du dernier GP de la saison. Ndlr). Depuis, nous avons planifié plusieurs venues à l'usine, des meetings réguliers avec les ingénieurs pour voir où en était le développement des pièces dont j'avais besoin et pour décider des choses qu'il fallait changer. On a fait beaucoup de séances de simulateur à Maranello (chez Ferrari. Ndlr) entre la voiture de 2024 et celle de 2025. On avance dans la bonne direction, donc pour l'instant, je suis plutôt content.

VOUS AVEZ PU PILOTER LA VF-24 À ABOU DHABI. EST-CE QUE CE TEST VOUS A PERMIS DE CIBLER LES POINTS FORTS ET POINTS FAIBLES DE LA HAAS ET LES DIFFÉRENCES AVEC L'ALPINE ?

Oui, bien sûr. Les voitures sont très différentes y compris dans le pilotage. C'est clair qu'il y a beaucoup de changements pour moi. En piste, la manière de gagner du temps en piste varie d'Alpine, donc ça a été une grosse différence. Il y a une partie nécessaire d'adaptation, mais ce test a surtout servi à ce que je sois confortable dans la voiture, que je m'installe, à voir ce qui n'allait pas, ce qui posait

problème. Et puis on a commencé à travailler avec l'équipe, les ingénieurs, les mécaniciens... J'ai pu faire connaissance avec tout le monde, comprendre ce qu'ils attendaient de moi aussi, donc ça a été un bon point de départ.

C'EST VOTRE PREMIER CHANGEMENT D'ÉCURIE DEPUIS CINQ ANS ET VOTRE ARRIVÉE CHEZ RENAULT, DEVENUE ALPINE. COMMENT S'EST PASSÉE L'ADAPTATION ?

J'ai été tout de suite très bien accueilli. On voit vraiment le côté familial de l'équipe. Tout le monde est très soudé, très proche et il y a vraiment une très bonne ambiance. Dès que je suis arrivé, j'ai vu que, même après une longue saison, tout le monde était prêt à bosser dur, à rester tard, à ne pas compter ses heures. C'est une équipe qui veut vraiment progresser et continuer sur la lancée de 2024. Donc ça fait plaisir à voir. Tout s'est bien passé et j'en suis ravi.

EN QUITTANT ALPINE POUR HAAS, VOUS ÊTES PASSÉ D'UNE GRANDE ÉCURIE EN NOMBRE D'EMPLOYÉS À LA PLUS PETITE DE LA GRILLE. CELA CHANGE FORCÉMENT VOTRE FAÇON DE TRAVAILLER ?

Bien sûr, il y a des différences importantes sur les façons de travailler et de communiquer. Certaines personnes ont plus de responsabilités que ce que j'ai pu connaître avant, mais d'une certaine façon, la communication est claire, précise et concise. Et quand on pose une question, on a tout de suite la réponse. Ce mode de

fonctionnement, qui permet de faire immédiatement une modification si nécessaire, offre la faculté d'avancer rapidement dans la bonne direction. Le dialogue est très direct, ce qui est appréciable. J'apprends bien sûr à travailler avec les différents départements, mais c'est très fluide. Pour l'instant, on ne se fixe aucune limite sur ce qu'il y a besoin de faire pour améliorer la voiture.

POUR LA PREMIÈRE FOIS DE VOTRE CARRIÈRE, VOUS AVEZ ÉTÉ RECRUTÉ POUR ÊTRE LE LEADER D'UN PROJET. J'IMAGINE QUE C'EST VALORISANT DE SE SENTIR DÉSIRÉ...

C'est clair que ça fait toujours plaisir d'être désiré et que les gens soient heureux de faire partie d'une équipe. C'est une chose primordiale pour que tout se passe bien. De mon côté, j'essaie de me concentrer sur le travail que j'ai à faire. Je le fais de la meilleure des façons possible, avec motivation et envie. Je donne le maximum d'informations à l'équipe grâce à mon expérience, de ce que je pense être nécessaire, de ce que j'ai envie d'améliorer, etc. Mais je ne me mets pas plus de pression que ça.

VOUS ALLEZ ÉGALEMENT DEVOIR ENCADRER OLIVER BEARMAN, QUI N'A DISPUTÉ QUE TROIS GRANDS PRIX. C'EST AUSSI UNE PREMIÈRE POUR VOUS.

Oliver est assez nouveau en Formule 1, mais il a déjà un grand bagage. Il a beaucoup évolué avec Haas et a probablement plus d'expérience que moi avec l'équipe. ▶

Par exemple, il a pu faire des courses et beaucoup de séances d'essais libres ces derniers mois. Mais en tout cas, on va tous les deux pousser l'équipe vers l'avant. Je pense qu'il n'a pas trop besoin de conseils, surtout sur la partie vitesse. C'est un pilote extrêmement rapide, il l'a montré depuis le début de sa carrière et a gagné un paquet de courses. J'ai commencé à le suivre quand il a signé la pole position à Bakou en F2 en 2023 alors qu'il avait le volant tordu. Il avait tapé la roue arrière droite je crois et tout le monde imaginait que la séance allait être finie, que personne n'allait pouvoir améliorer son chrono, mais il a sorti une pole venue de l'espace ! Et ça, pour moi, ça montre clairement le talent et

la vitesse qu'il peut avoir. Tous les deux, je pense que l'on va amener l'équipe vers de nouveaux horizons.

EST-CE QUE VOUS VOUS ÊTES FIXÉ UN OBJECTIF POUR 2025 ? FAIRE AUSSI BIEN, VOIRE MIEUX QUE LA 7^e PLACE ACQUISE PAR HAAS EN 2024 ?

Je ne me mets pas trop d'objectifs. L'important, c'est de progresser une fois que l'on va débiter la saison, peu importe où nous serons exactement en termes de performance, il faudra aller de l'avant. Si l'on est déjà aux avant-postes, il faudra continuer à progresser pour y rester. Si l'on est un peu en dessous, alors il faudra faire mieux. En tout cas, l'intégration dans l'équipe était la première chose qu'il fallait que je fasse correctement pour

que je me sente à l'aise avec tout le monde. Ensuite, on verra plus précisément où nous en serons en termes de performance et nous pourrons en tirer des conclusions. L'essentiel est de faire mieux à chaque fois que je monte dans la voiture.

VOUS ALLEZ ÊTRE LE PREMIER PILOTE À TRAVAILLER AVEC UNE INGÉNIEURE DE PISTE FÉMININE...

Laura (Müller. Ndlr) est une super ingénieure. C'est quelqu'un d'hyper motivé, très engagé et qui a toujours rêvé d'occuper ce rôle en Formule 1. Elle a dû travailler d'arrache-pied depuis qu'elle a débuté en sport automobile pour en arriver là, et je suis fier que l'on puisse œuvrer ensemble.

COMMENT AVEZ-VOUS COLLABORÉ AVEC ELLE DURANT L'INTERSAISON POUR APPRENDRE À VOUS CONNAÎTRE ?

Nous avons passé beaucoup de temps ensemble cet hiver, à s'entraîner physiquement, mais aussi en faisant du team building pour apprendre à mieux se connaître dans des environnements assez stressants. Puis, nous nous sommes retrouvés au centre 321 Perform à Annecy (Haute-Savoie) pendant trois jours avec Laura et

Sacha Fouquet, qui sera mon ingénieur Performance. Il vient de la F2, donc lui aussi découvrira la F1. Nous avons réalisé plein de tests différents : physiques, psychologiques, du travail de cohésion... On a fait de la spéléologie, qui est un vrai test de gestion de soi. Ce type d'activité est excellent pour voir dans quel état on sera au moment où le stress montera et comment nous serons capables de résoudre les problèmes au moment où ils se présenteront. Je pense que l'on va former une très bonne équipe tous les trois et que cela nous mènera où nous voulons aller.

JUSTEMENT, OÙ VOULEZ-VOUS ALLER CETTE SAISON ?

L'important, c'est la progression, peu importe où nous serons. C'est sûr que l'on veut avoir une voiture compétitive pour se battre aux avant-postes, mais on ne peut pas encore se prononcer parce que personne n'a encore posé la voiture par terre. Personne ne sait exactement de combien les autres ont amélioré leurs performances. De notre côté, nous avons pu rouler au simulateur et savons à quel point la voiture a progressé. Maintenant, il faut le valider en piste.

“ JE NE ME METS PAS TROP D'OBJECTIFS. L'IMPORTANT, C'EST DE PROGRESSER UNE FOIS QUE L'ON VA DÉBUTER LA SAISON, PEU IMPORTE OÙ NOUS SERONS EXACTEMENT EN TERMES DE PERFORMANCE ”





Haas a promu cet hiver Laura Müller en qualité d'ingénieure de piste d'Esteban Ocon. Elle sera la première femme à occuper ce poste en F1.

HAAS UTILISE LE SIMULATEUR FERRARI À MARANELLO. AVEZ-VOUS PU MESURER UNE DIFFÉRENCE AVEC LES SIMULATEURS QUE VOUS AVEZ CONNUS DANS VOTRE CARRIÈRE ?

C'est très différent, dans le bon sens. Il y a plein de points positifs pour nous, car l'outil est vraiment qualitatif. J'ai redécouvert beaucoup de choses et c'est une bonne aide pour optimiser notre préparation. Le programme sera le même que ce que j'avais par le passé : avant chaque course, une préparation avec une partie corrélation par rapport à la course précédente et une préparation pour la course suivante. Ma façon de faire ne change pas, mais c'est top de pouvoir utiliser ce simulateur Ferrari. C'est idéal de pouvoir nous préparer ainsi.

PLUS GÉNÉRALEMENT, EST-CE QUE VOUS VOUS ATTENDEZ À UNE SAISON AUSSI SERRÉE, VOIRE PLUS, QU'EN 2024 ?

J'espère que ce sera une saison très serrée. L'année dernière, ce n'était pas le cas. Je ne suis pas d'accord quand j'entends ça. C'était peut-être serré pour les deux ou trois équipes devant, mais ça ne l'était pas pour celles de derrière. Il y avait toujours un grand écart entre toutes les équipes. Mais là, j'espère que toute la grille sera tenue en 3 et 4 dixièmes. On pourrait avoir de vraies courses. Donc j'ai hâte de voir si ce sera la saison la plus serrée de l'histoire ou non. Je suis impatient d'être en piste avec les autres et de commencer à me mesurer à eux pour de vrai.

EST-CE QUE VOUS SENTEZ QUE L'ÉQUIPE EST DÉJÀ TOURNÉE VERS 2026 OU C'EST ENCORE UN PEU TÔT ?

Elle a commencé depuis déjà un petit moment. Il va y avoir pas mal de choses sur le simulateur qui vont arriver en prévision de 2026. Pour ma part, je suis complètement concentré sur 2025. Je commencerai à me pencher sur l'année prochaine à la mi-saison, voire après. Mais il est clair que ce sera hyper important pour l'équipe, parce qu'il faut s'y prendre tôt, le challenge est très complexe. Je vais être attentif à tout ça si l'équipe a besoin d'informations, de conseils sur la direction à prendre ou des choses à tester au simulateur. Mais pour faire les choses bien, il faut rester concentré sur 2025 avant de passer sur 2026.

QU'EST-CE QU'ON PEUT VOUS SOUHAITER POUR CETTE SAISON 2025 ?

J'aimerais que mes objectifs se réalisent. Je vais les garder pour moi pour l'instant. (Rires) J'aimerais que ce soit une saison réussie sur le plan sportif. J'espère que ce sera la saison du renouveau pour moi, où je pourrais retourner me battre pour des positions qui me plaisent et marquer de gros points à toutes les courses. C'est beaucoup plus agréable quand on peut être à la bataille pour des positions qui comptent plutôt que de rester cantonné au fond de la grille. ■

HAAS - TOYOTA

UN MARIAGE AUSSI ÉTONNANT QUE DÉTONNANT

La naissance du partenariat entre Toyota et l'écurie américaine à l'automne 2024 est le symbole de l'attractivité en hausse de la discipline auprès des constructeurs. La structure indépendante sera-t-elle à terme absorbée par le géant nippon ?



DPPI / E. ALONSO

En annonçant, le 11 octobre 2024, avoir noué un partenariat technique avec Toyota, Haas a créé la surprise. La marque nipponne a ainsi acté son retour dans la catégorie reine du sport automobile quinze ans après l'avoir quittée en 2009. Si le premier passage de Toyota n'avait guère été marquant, le constructeur est un nom qui compte dans le sport automobile : en WEC, en WRC, en Nascar ou en Rallye-Raid, la marque est devenue une référence. Haas accueille donc Toyota comme partenaire technique : comprenez que les Japonais vont mettre à disposition leurs ressources et leurs infrastructures à l'écurie la plus modeste de la grille. Par ce biais, le constructeur de Aichi remet un pied en Formule 1, ou au moins quelques orteils. Car si le logo de TGR est bien visible sur la nouvelle VF-25 et sur les combinaisons d'Esteban Ocon et Oliver Bearman, son implication précise pourrait être moins élevée qu'escomptée. « *Veillez à ce que les gros titres demain ne disent pas "Toyota revient en F1"* », prévenait Akio Toyoda, président du directoire de Toyota au moment d'annoncer le partenariat. En effet, les Japonais se contentent - pour le moment - d'une aide technique, qui se manifestera notamment par la mise au point d'un simulateur, qui fait pour l'heure défaut à l'usine Haas de Banbury (Angleterre). Les Américains utilisent celui de Ferrari à Maranello, mais il manque de disponibilité et l'écurie n'y accède que « *10 à 15 jours par an* », expliquait Ayao Komatsu (team principal) en fin de saison dernière. L'arrivée de Toyota va permettre aux salariés de Haas de souffler : le constructeur fournira le personnel nécessaire pour faire fonctionner le simulateur. Cette forte implication des Japonais ne devrait, en revanche, pas se faire directement au niveau de la voiture. Haas est engagée depuis son arrivée en Formule 1 (2016) avec Ferrari, qui lui fournit les moteurs, les suspensions et les boîtes de vitesses, ce qui ne changera pas. « *Notre partenariat avec Toyota n'est pas destiné à remplacer celui avec Ferrari*, assure Ayao Komatsu. *L'alliance Ferrari-Haas est la base et restera toujours la base de notre écurie. Ce partenariat n'a pas pour but de l'affaiblir, mais de le renforcer.* » Mais certaines contradictions de Komatsu prouvent que cette relation est plus profonde que supposée : « *La possibilité d'exploiter les ressources et la base de connaissances disponibles chez Toyota Gazoo Racing, tout en bénéficiant de leurs processus techniques et de fabrication, sera déterminante pour notre propre développement et notre désir clair d'accroître encore notre compétitivité en Formule 1. En retour, nous offrons une plateforme à Toyota Gazoo Racing pour utiliser pleinement, et par la suite faire progresser, ses capacités d'ingénierie internes.* » Une relation technique win-win qui dépasse le cadre du simple simulateur...

DEUX SOUFFLERIES POUR UNE SEULE ÉCURIE...

Haas continuera d'utiliser la soufflerie de Maranello et probablement aussi celle de l'usine Toyota à Cologne réputée comme étant l'une des meilleures au monde. Une façon de rester dans les bonnes grâces du Cheval cabré, tout en profitant en parallèle de l'expertise d'un autre mastodonte. Du côté de Toyota, ce retour pose question : préfigure-t-il une nouvelle tentative en Formule 1 en tant que constructeur, en rachetant Haas d'ici quelques années par exemple ? Les Japonais assurent que non, promettant qu'ils n'ont pas l'intention de construire leur propre moteur, mais ce retour laisse penser que les patrons de TGR ont une idée derrière la tête. Il faudra dans tous les cas se montrer patient pour voir Toyota revenir, ce qui ne devrait pas arriver - si cela devait arriver - avant le début de la prochaine décennie. D'ici là, Haas aura peut-être enfin un peu plus les moyens des ambitions de son propriétaire (Gene Haas, 72 ans) grâce à l'aide de Ferrari et Toyota. Quels soutiens ! Cyprien Juillard

RACING BULLS

ISACK HADJAR

PLONGÉ DANS UN NOUVEAU MONDE

À l'aube de sa première saison en Formule 1, le Parisien a consacré son hiver à une préparation intense afin de débiter dans les meilleures dispositions et ainsi réussir ses débuts dans la catégorie reine.

Cyprien Juilhard

De Yves Giraud-Cabantous, Louis Rosier, Philippe Etancelin et Eugène Martin, présents au départ du premier Grand Prix de F1 de l'histoire à Silverstone en 1950, à Pierre Gasly ou Esteban Ocon, soixante et onze pilotes français ont pris un départ en Formule 1. Après Prost, Arnoux, Lafite et consorts, c'est au tour d'Isack Hadjar d'ajouter son nom à la liste et de devenir le soixante-douzième Tricolore à goûter au pinacle du sport automobile. Vice-champion de Formule 2 en fin de saison dernière, le Francilien a été promu chez Racing Bulls à la place de Liam Lawson, lui-même appelé chez Red Bull. La vie d'Isack Hadjar a changé depuis le 20 décembre dernier, jour où l'annonce est tombée, un peu moins de trois mois après son 20^e anniversaire. Désormais, le voici parmi les vingt pilotes de la catégorie reine. « *Je suis trop excité, j'ai hâte d'aller à Bahreïn et de pousser la voiture* », s'impatiente le protégé de Red Bull lorsque nous l'interrogeons après deux mois de travail intense pour être prêt à embrasser sa nouvelle vie. Accompagné d'un nouvel entraîneur, le jeune homme s'est exilé au Qatar au mois de janvier pour se préparer physiquement pendant deux semaines « *pour rester au même endroit dans des bonnes conditions, avec des infrastructures d'entraînement de top niveau* ». Revenu en Europe par la suite, le n°6 de Racing Bulls a passé du temps à Faenza, le QG italien de sa nouvelle écurie, pour prendre ses marques et rencontrer celles et ceux qui œuvrent dans l'ombre pour lui fournir la voiture la plus compétitive possible. « *On a fait du team building tout le mois de février, détaille Hadjar. C'est à peu près ça mes missions : beaucoup de temps sur le simulateur, pas mal de réunions... C'est comme ça que l'on prépare une saison de F1, car quand tu arrives sur les week-ends de course, tu n'as plus le temps de faire de la cohésion d'équipe.* »

DÉJÀ UNE BONNE CONNAISSANCE DE L'ÉCURIE

L'arrivée du Parisien au sein de Racing Bulls ne s'est toutefois pas faite en deux mois : il connaît l'écurie depuis plus d'un an, car c'est au volant d'une de ses monoplaces qu'il a fait ses premiers tours en Formule 1. En piste lors des Essais Libres 1 du Grand Prix du Mexique 2023 avec la structure alors nommée AlphaTauri, le vice-champion de F2 avait découvert la catégorie reine au volant de la monoplace de Yuki Tsunoda. Depuis, il a passé beaucoup de temps avec le team dont il était le pilote de réserve après la titularisation de Liam Lawson en septembre dernier. Ce rôle de troisième homme lui a permis de faire connaissance plus en profondeur avec la structure technique avant son arrivée officielle. Red Bull a pris soin de préparer son jeune pilote à être très rapidement prêt à monter dans une F1, malgré qu'il compte encore peu de kilomètres au volant d'une de ces monoplaces. Pour compenser cette certaine inexpérience, le pilote de 20 ans a passé des heures au simulateur pour parfaire son pilotage, apprendre à connaître les voitures, leurs réglages, volants et procédures. « *Je connais les simulateurs de Red Bull et de Racing Bulls par cœur, assure-t-il. Depuis un an et demi, je suis tout le temps dedans. Quand on est dans l'académie Red Bull, on travaille pour les deux équipes, alors ça fait deux fois plus d'expérience* ». De là à s'estimer prêt à débiter ? « *Je ne me sentirai jamais assez préparé à la F1 avant de commencer. Il va me falloir des courses pour progresser, tu ne peux pas t'améliorer sans point de départ* », ajoute Isack qui se reconnaît dans la phrase de Franz Tost, l'ancien patron de son écurie, selon qui il fallait trois ans à un pilote pour être complet. « *Je suis d'accord avec lui. Trois ans exactement, je ne sais pas, mais c'est à peu près ça pour atteindre un vrai niveau. Même si j'aurai déjà un niveau convenable avant ça, c'est sûr.* »





Grâce au perfectionnement des simulateurs, dont la principale différence avec le pilotage en piste se situe dans l'absence de reproduction des forces G et la « peur », les jeunes pilotes arrivent en Formule 1 de plus en plus préparés et peuvent performer très rapidement comme l'ont démontré ces derniers mois Oliver Bearman, Franco Colapinto ou encore Liam Lawson, impressionnants dès leurs premières courses. Mais ces jeunes hommes, aussi talentueux soient-ils, découvrent aussi certaines choses sur le tas, comme le pilotage sous la pluie. Au Brésil en fin de saison dernière, Bearman et Colapinto ont vécu l'enfer face aux conditions météorologiques difficiles d'Interlagos. Isack Hadjar n'aura lui pas eu à attendre de prendre un départ sur une piste humide pour se mesurer aux pneus à flancs bleus de Pirelli. Lors du TPC - un test sur une monoplace datant d'au moins deux ans - organisé par Racing Bulls début janvier à Imola, le rookie a pu rouler sous la pluie pour la première fois. « *Il me fallait ce test sous la pluie pour me familiariser avec une F1 dans ces conditions. Comme ça c'est checké, et lorsqu'il va pleuvoir cette saison, je ne serai pas surpris* », assure l'ancien pilote Campos, qui a retrouvé lors de ce test l'AT04 avec laquelle il avait fait ses débuts au Mexique en 2023.

PEU DE PISTE, BEAUCOUP DE SIMULATEUR

Avec la limitation des essais privés, Isack Hadjar et Yuki Tsunoda n'ont pu rouler qu'une seule autre fois, fin février à Imola toujours, pour le shakedown de la nouvelle VCARB 02 de la saison à venir. « *Le but était de tester ma position dans la voiture, vérifier que la voiture marchait bien et faire nos tests aérodynamiques, mais pour ce qui est de la performance, on verra aux essais de présaison à Bahreïn (26-28 février. Ndlr)* », explique Isack Hadjar, qui comptait les heures jusqu'au moment où il allait enfin pouvoir pousser ▶



INSTAGRAM ISACK HADJAR

“ JE NE ME SENTIRAI
JAMAIS ASSEZ
PRÉPARÉ À LA F1 AVANT DE
COMMENCER ”

sa monoplace sur la piste de Sakhir. Entre ses deux sorties à Imola, le Parisien a été bien occupé, par ses réunions et activités avec l'équipe, mais aussi par ses nouvelles obligations médiatiques. En devenant pilote de Formule 1, celui qui a tiré sa passion pour le sport automobile de son amour pour le film d'animation Cars est entré dans une nouvelle classe en termes de popularité et de sollicitations, au point de passer parfois la journée entière à répondre aux médias. « Ça fait partie du boulot, mais c'est parfois fatigant. Même si ce n'est pas ce que je préfère faire, c'est obligatoire », glisse-t-il. Connu pour son franc-parler et son caractère très naturel, Isack va également découvrir à quel point sa voix peut porter lorsque l'on est pilote de F1. « C'est la Formule 1, tu ne peux pas dire tout ce que tu penses, car tu es salarié d'une équipe. Je ne l'étais pas avant donc c'est sûr que cela change énormément », avoue ce fan d'Ayrton Senna, dont la communication est désormais logiquement plus encadrée, puisqu'il a maintenant, comme tous ses acolytes pilotes de F1, une responsable de ses relations presse à ses côtés. Si Racing Bulls peut avoir plus de contrôle sur son pilote, c'est que pour la

première fois de sa carrière, Isack Hadjar est un salarié payé pour piloter. Il n'a plus besoin de participer au financement de sa saison via des sponsors, ce qui marque aussi un grand changement dans sa vie d'homme et pour son entourage. « Même si cela ne va pas changer mon approche, c'est agréable d'être payé vu le travail que l'on fait. Il n'y a plus cette pression d'aller chercher des budgets pour rouler, c'est derrière moi, c'est fini. Il n'y a plus cette angoisse, donc je ressens moins de pression que lorsque j'entamais ma dernière année en Formule 2 », souffle-t-il, libéré d'un poids qu'il portait depuis le karting, où les saisons commencent à coûter cher. En plus de son indépendance financière, le pilote Racing Bulls s'est offert une liberté géographique avec deux pied-à-terre, l'un en Angleterre et l'autre en Italie, à proximité de l'usine de Faenza. Sa volonté de prendre un logement proche du Q.G. de Racing Bulls pour être au plus près de l'équipe a réjoui Helmut Marko, responsable de la filière jeunes pilotes de Red Bull. « Il était très content quand je lui ai dit que j'avais l'appartement », sourit Isack, qui a peut-être été conseillé par son coéquipier. L'octogénaire autrichien avait rapidement contraint Yuki Tsunoda à déménager du Royaume-Uni pour s'installer en Italie lors de sa première saison en F1 afin de lui fournir un encadrement plus rigoureux.

Même s'ils sont tous les deux logés à Faenza, c'est à Londres que les deux nouveaux coéquipiers ont découvert leur nouvelle voiture, lors de la grande soirée F1 75 Live, où toutes les livrées ont été révélées le 18 février. Agréablement surpris, Hadjar a eu du mal à cacher son engouement. « J'avais vu des photos seulement, mais ça ne ressort pas tout à fait pareil. Quand j'ai levé le voile, je me suis dit : "Waouh ! elle est belle !". C'est la plus belle voiture de toutes je pense, elle a marqué les esprits. » Le Français a vu juste puisque 35% des fans l'ont élue plus belle livrée de la grille 2025, largement devant Ferrari (25%), dans un sondage publié sur le site officiel de la F1. Charge à Isack Hadjar de marquer les esprits autant que sa voiture, mais le Français a mis toutes les chances de son côté en réalisant une préparation rigoureuse. Désormais, seule la vérité de la piste comptera, et à l'excitation des débuts se mêle une petite dose de pression. « Je suis excité à l'idée d'aller me frotter avec les meilleurs pilotes au monde et, en même temps, j'ai peur de me décevoir, car j'ai envie de bien faire », résume le cadet des trois pilotes Français du plateau, lesquels n'avaient plus été si nombreux depuis 2020.

Les dernières appréhensions d'Isack Hadjar se gommeront sans doute d'elles-mêmes après les essais de présaison à Bahreïn, dernière étape de la préparation avant les débuts dont il rêvait tant.

COUP D'ENVOI DE LA SAISON FORMULE 1 !

AVEC

AUTO *hebdo*

En version numérique

**OFFRE
EXCEPTIONNELLE**

-47%**

1,60€ / SEMAINE*

FORMULE MENSUELLE

Sans engagement

6,40€

(*)soit

dans la limite de 50 numéros, puis 7,90€

Prélèvement toutes les 4 semaines

FORMULE ANNUELLE

Engagement 1 an - 50 numéros

79,90€

(*)soit



RETROUVEZ NOS OFFRES SUR NOTRE SITE
abonnement.autohebdo.fr/promotion

Scannez-moi



** Par rapport au prix de vente à l'unité. Offre valable jusqu'au 18 mars 2025

ABONNEZ-VOUS



De gauche à droite : la nouvelle vague de pilotes, Gabriel Bortoleto, Jack Doohan, Andrea Kimi Antonelli et Oliver Bearman.

POURQUOI AUTANT DE ROOKIES ?

L'APPEL DU SANG NEUF

Quatre rookies se présenteront sur la grille de départ du Grand Prix d'Australie. Une régénération provoquée par divers facteurs, dont la perspective de la révolution réglementaire dans un an, et les performances de premier ordre d'Oliver Bearman, Liam Lawson et Franco Colapinto en 2024.

Medhi Casaurang-Vergez

Si vous n'avez prêté qu'un regard distrait sur la Formule 2 ces dernières années, il est très probable qu'un sentiment de confusion vous gagne lors du visionnage des premières courses. De nouveaux noms vont arpenter le paddock de F1, et il faudra vous habituer aux abréviations de leur identité sur les écrans de télévision. Le groupe est bien connu des spécialistes de formules de promotion. Mais en raison de leur matériel de niveau hétéroclite, le quintet ne devrait pas se disputer le même bout de piste. Andrea Kimi Antonelli (Mercedes, voir page 48) dispose sur le papier d'une monoplace capable de viser les avant-postes. A contrario, Isack Hadjar (Racing Bulls, voir page 62), Jack Doohan (Alpine, voir page 52), Oliver Bearman (Haas) ainsi que Gabriel Bortoleto (Sauber) ne sont pas attendus à pareille fête tant que les conditions de course restent normales. Avec cinq débutants titularisés en 2025, jamais n'avait-on vu autant

de rookies ou assimilés rookies sur une même grille de départ depuis dix ans ! Ce renouvellement intervient donc après plusieurs années où les écuries se montraient frileuses à changer les hommes derrière les volants. Pour certains, il résulte d'un choix réfléchi, prôné par une volonté de stabilité et de tactique à long terme. Sauber, qui deviendra l'écurie officielle Audi l'an prochain, a promu Gabriel Bortoleto au sortir de son année de titre en Formule 2, afin de lui faire prendre de l'expérience sans ressentir le stress qu'un constructeur d'envergure mondiale ne manquera pas d'appliquer dès 2026. « En signant Gabriel Bortoleto, nous nous sommes attaché les services de l'un de ces grands talents générationnels. Sa signature souligne la stratégie à long terme et l'engagement d'Audi en F1 », faisait savoir Gernot Döllner, P-D.G. d'AUDI AG et président du conseil d'administration de Sauber Motorsport AG. Max Verstappen, plus

“ EN SIGNANT GABRIEL BORTOLETO, NOUS NOUS SOMMES ATTACHÉ LES SERVICES DE L'UN DE CES GRANDS TALENTS GÉNÉRATIONNELS. SA SIGNATURE SOULIGNE LA STRATÉGIE À LONG TERME ET L'ENGAGEMENT D'AUDI EN F1 ”

Gernot Döllner, P.-D.G. d'AUDI AG et président du conseil d'administration de Sauber Motorsport AG.

jeune pilote de l'histoire de la F1 lorsqu'il débute pour Toro Rosso au Grand Prix d'Australie 2015 (à 17 ans, 5 mois et 15 jours), expose une autre raison pour l'émergence des jeunes pilotes en 2025. « Ils représentent l'avenir. Et il y a un gros changement de règlement en 2026. C'est toujours bien de s'adapter à une équipe un an à l'avance, y faire des erreurs, s'intégrer, comprendre la voiture... Il se sentirait alors mieux préparé et plus à l'aise en vue de 2026. »

En effet, les F1 seront radicalement différentes l'an prochain. Sur le plan aérodynamique, mais aussi technique (plus grande part de puissance assurée par le MGU-K). Afin d'exploiter le plein potentiel de ces machines et ne pas perdre de temps sur la concurrence, Audi préfère fournir une préparation « grandeur nature » pour le Brésilien. Celui-ci pourra se reposer sur l'expérience de Nico Hülkenberg (227 GP depuis 2010), l'Allemand étant son nouvel équipier. Un binôme mêlant fougue de la jeunesse et expertise, c'est ce qu'a également décidé Haas pour former son line-up. Oliver Bearman avait été bluffant pour ses débuts dans la Ferrari de Carlos Sainz (opéré de l'appendicite) en Arabie saoudite l'an dernier (7^e) avant de confirmer sa forme chez Haas, en remplacement de Kevin Magnussen en Azerbaïdjan (10^e), puis sous la pluie du Brésil (12^e). Mais pour mieux appréhender l'univers de la F1, il pourra s'inspirer des méthodes d'Esteban Ocon (156 GP depuis 2016), lequel jouera le rôle du leader et du modèle à suivre.

WOLFF ET LE SOUVENIR VERSTAPPEN

D'autres formations ne s'attendaient pas à donner un baquet à des jeunes hommes même pas au cap de la vingtaine. À 18 ans, Andrea Kimi Antonelli a ainsi bénéficié du départ de Lewis Hamilton vers Ferrari pour se faire une place au côté de George Russell dans le stand Mercedes. Mais il s'agit également de la manière de Toto Wolff pour se rattraper, onze ans après s'être fait damer le pion par Red Bull pour contracter Max Verstappen au sortir de sa campagne prodigieuse en F3 Europe. Une décennie plus tard, le manager autrichien n'a pas voulu prendre le risque d'un bis repetita avec Antonelli. Au risque de passer à côté d'une « pépite », il a préféré le risque de se tromper. Il est assumé, et rendu possible parce qu'il est le maître à Brackley. Kimi Antonelli est à Wolff ce que Lewis Hamilton fut à Ron Dennis chez McLaren : le directeur exécutif de Mercedes modèle l'espoir italien



Le pilotage offensif des jeunes loups (ici Liam Lawson contre Sergio Pérez au GP du Brésil) en 2024 a convaincu les chefs d'écurie de miser sur la relève.

comme l'homme de Woking modéla l'espoir britannique en 2007. « Donner le volant à Andrea Kimi ne m'a pris que 5 minutes de réflexion après que Lewis m'eut signifié son départ pour Ferrari, reconnaissait Toto Wolff en septembre dernier. Instinctivement, c'est l'équipe avec ces deux-là [Russell et Antonelli] que j'ai toujours voulue. »

Les équipes ont également été décomplexées depuis les prestations éloquentes de Bearman, et de Franco Colapinto en fin de saison chez Williams (9 GP, 8^e place en Azerbaïdjan). L'Argentin est certes absent du groupe de débutants en Australie. Toutefois, l'empressement avec lequel Flavio Briatore l'a arraché du giron Williams (où il était Jeune Pilote) moyennant un chèque conséquent, ainsi que l'arrivée de sponsors sud-américains, trahissent une volonté d'Alpine de tracer un avenir au-delà du simple rôle de réserviste qui lui est actuellement alloué. « Il est rapide. C'est un très, très bon pilote », soulignait le conseiller exécutif d'Alpine en marge de la présentation de l'A525. « Il a besoin de gagner en expérience, mais nous croyons en Franco. Nous nous sommes battus pour l'avoir dans l'équipe. Et pour l'avenir, Franco est l'un de

nos plus importants atouts. En F1, ce qui est important c'est le timing. C'est un garçon sympathique et il respecte les sponsors. Il a de très bons échanges avec tous les ingénieurs. Il travaille très dur en ce moment avec nous. Je suis très satisfait. » À tel point que les jours de Jack Doohan dans le baquet de la seconde monoplace bleu et rose semblent comptés avant même l'extinction des feux à Melbourne. Enfin, les jeunes talents présentent l'avantage, non négligeable, de faire baisser la masse salariale. Les prétentions sont moins élevées pour des jeunes hommes prêts à des concessions pour réaliser leur rêve de disputer des Grands Prix, par rapport à des vétérans qui peuvent faire valoir leur savoir-faire en matière de mise au point ou de performance immédiate. Les économies peuvent être encore plus importantes si les équipes promeuvent des élèves issus de leur académie de jeunes pilotes, comme c'est le cas d'Antonelli pour Mercedes ou de Hadjar pour Red Bull. Si cette bande fournit de nouveaux résultats de premier ordre dans les mois à suivre, leurs prétentions risquent de grimper au moment de la renégociation. En F1, il faut apprendre vite, dans tous les domaines ! ■

ANNIVERSAIRE

CLARK

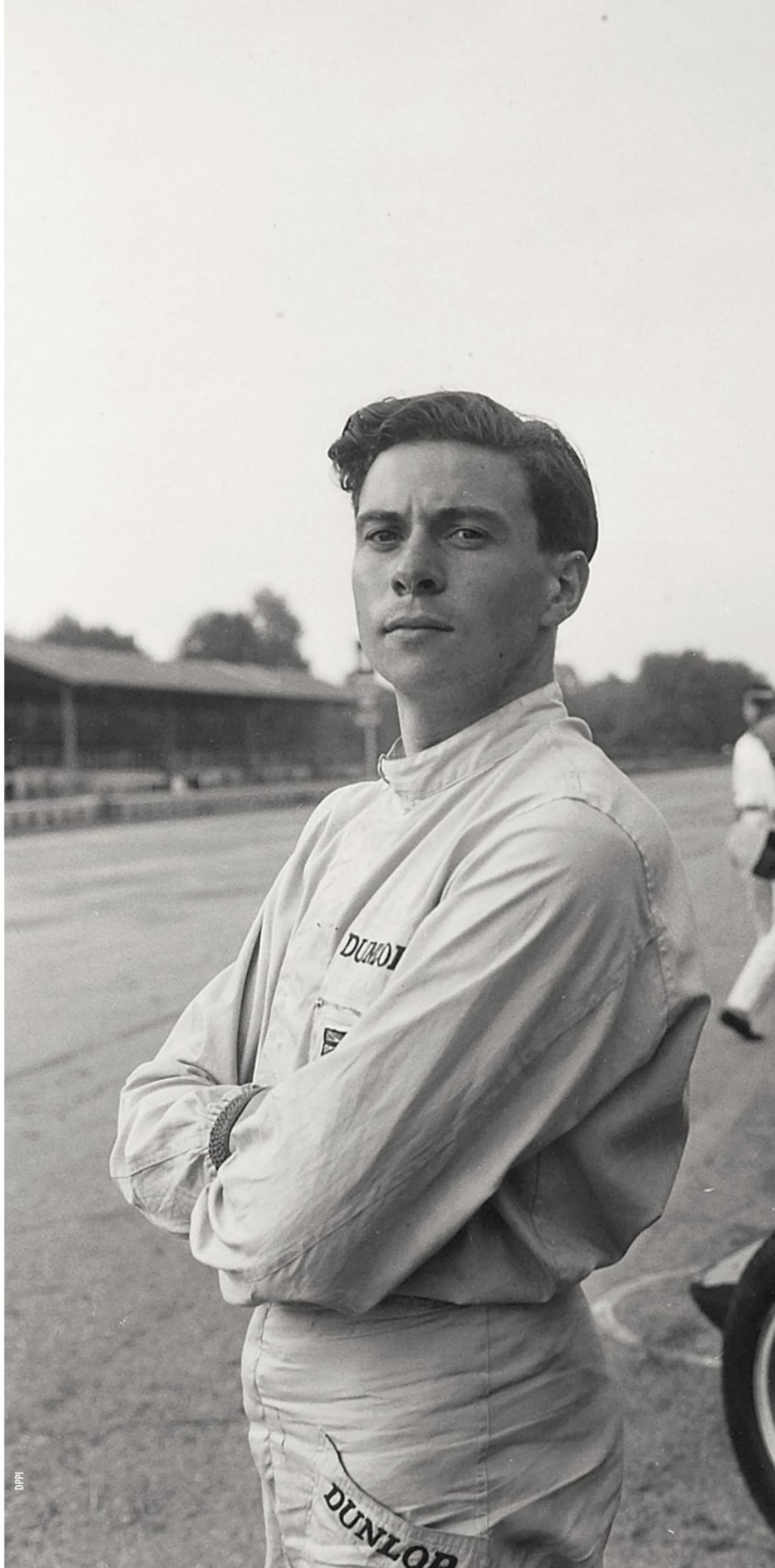
LA DOUCEUR D'UN CHAMPION

Voilà 60 ans, l'Écossais décrochait le dernier de ses deux titres en F1, assorti d'un exploit retentissant aux 500 Miles d'Indianapolis. Mais au-delà des résultats, c'est l'image d'un pilote au toucher de volant exceptionnel qui reste en mémoire.

Medhi Casaurang-Vergez

Il fut un temps où son nom était synonyme de records en Formule 1. Durant une vingtaine d'années, entre les décennies 60 et 80, Jim Clark était le symbole du pilote parfait. Un pilote qui fit dire à Juan Manuel Fangio : « *Je l'ai vu courir plusieurs fois et je crois pouvoir affirmer qu'il était le meilleur de tous.* » Catégorisé par Ayrton Senna comme son « idole » d'enfance, admiré par la cohorte de Britanniques, y compris par Jackie Stewart. « *Il était le meilleur pilote contre qui je n'aie jamais couru* », a-t-il pour habitude de dire encore aujourd'hui. Outre-Manche, l'aura de Jim Clark est telle que le très sérieux *Motor Sport Magazine* anglais l'a placé comme le « *meilleur pilote de tous les temps* » à l'occasion de son centenaire, devant Lewis Hamilton et Ayrton Senna, en 2024 ! Comment expliquer qu'un pilote n'ayant « que » deux titres mondiaux à son actif (1963 et 1965) soit autant célébré des puristes, plus d'un demi-siècle après sa brutale disparition (il est décédé dans un accident de Formule 2 à Hockenheim, le 7 avril 1968) ?

Jim Clark est probablement la dernière star de la Formule 1 pré-commerciale. Celle où les sponsors n'encombraient pas encore les carrosseries des monoplaces, où le sport automobile relevait avant tout de la compétition avant que la dimension spectaculaire n'entre en jeu sous l'impulsion de Bernie Ecclestone dans les années 1970. Jim Clark serait donc le dernier archétype des « seigneurs de la route » qui roulaient pour la gloire, dans le sillage des Juan Manuel Fangio et Stirling Moss. D'ailleurs, ne dit-on pas de Clark qu'il était timide devant





Jim Clark a réalisé, en 1965, le record du tour de la piste de Goodwood (1'20''4) avant qu'elle ne soit modifiée par l'ajout d'une chicane, à bord de la fameuse Lotus 25.

les micros, lui le fils d'humbles fermiers écossais ? Le portrait qu'en faisait son compatriote Graham Hill dans le magazine *Sports Illustrated*, peu après sa mort en 1968, dépeint un homme au caractère authentique. « Jimmy a été plongé dans la jet-set, qui est très différente de la vie simple de la campagne, et de temps en temps, on pouvait voir qu'il n'était pas à l'aise dans ce milieu. Son attitude simple et naturelle se manifestait alors. C'était très touchant de trouver quelqu'un qui n'était pas fermé et cynique. C'était une personne chaleureuse, honnête et timide qui faisait face à la pression et à la publicité. » Resté fidèle à ses valeurs, Jim Clark goûtait modérément à la célébrité. Un statut social qui le dépassait. Ses interactions pouvaient être désarçonnantes. « Je lui disais : "Sortons manger, dans quel restaurant veux-tu aller ?" Il me répondait : "C'est à toi de voir" », commentait l'ancien pilote John Whitmore au journal *The Guardian*, en 2018. « Je lui proposais ensuite : "On va au cinéma ?" Il me répondait : "Oui, mais c'est toi qui choisis". Il a longtemps eu une très jolie petite amie, Sally Stokes, et tout le monde lui disait : "Pourquoi ne l'épouses-tu pas ?". Ils étaient très bien ensemble et elle voulait se marier. Mais il ne pouvait pas le faire. Il ne prenait jamais de décision. Jusqu'à ce qu'il monte dans une voiture de course. »

Benjamin d'une fratrie de cinq enfants, Jim Clark (né le 4 mars 1936) a été chouchouté par ses quatre sœurs dans son enfance. L'une d'entre elles, Mattie, épouse Alec Calder, un agriculteur possédant dans son garage une rutilante Bentley 3 litres de compétition. Quelques livres sur l'automobile lus à la bibliothèque de l'école, et la vision fantastique d'une Jaguar Type-D de l'Écurie Écosse en travers dans un virage en revenant d'un match de cricket font naître l'étincelle dans l'esprit du cadet Clark. Dès ses 17 ans, il décroche le permis. Son père lui confie les clés de sa Sunbeam Mark III, histoire de mieux parcourir les 500 hectares de la ferme familiale. Tel doit être son destin. À la mort de son grand-père et de son oncle, en 1952, Jim Clark a quitté le système éducatif pour prêter main-forte à son paternel. « Je pense que tu apprendras davantage aux champs que dans les manuels d'école », prétexte son père. Le jeune homme est ensuite intronisé parmi la confrérie des jeunes agriculteurs de la région, lesquels développent un goût pour les courses. Ils invitent le petit nouveau à les rejoindre sur les épreuves de clubs, contre l'avis de ses parents. Mais Jim Clark ne cherche pas vraiment à assouvir une nouvelle passion. « Je me demandais simplement comment cela serait, si je décidais d'affronter mes ►

71,47 %

Jim Clark a mené plus de 70 % des tours en course réalisés en 1963. Ce record éloquent a tenu 60 ans, jusqu'à la saison exceptionnelle de Max Verstappen en 2023 (75,54 %).



amis dans une course, indiqua-t-il en 1965. Puis, à mesure que j'enchaînais les épreuves, ma curiosité s'est portée sur le choix des véhicules et des circuits. Tant que je restais curieux, j'étais pris d'intérêt pour le sport automobile. Et ce sentiment existe toujours en moi.»

CHAPMAN ET LA LOTUS 25

Ce vilain défaut l'emmène inévitablement à amasser les premiers trophées. Puis, à envisager le saut vers la Monoplace. Parmi la pléthore de préparateurs anglais, Jim Clark se dirige vers Lotus, sur le conseil d'un ami. Il fait alors la rencontre d'un homme volubile, à la fine moustache : Colin Chapman. Le sorcier anglais doit batailler... ferme avec les parents de Jim Clark pour les convaincre de laisser leur fils prendre son envol. Ce n'est qu'en 1960 que les deux hommes se réunissent sous la bannière du Team Lotus. Une équipe que Jim Clark ne quitta plus de toute sa carrière professionnelle. Le duo s'entend à merveille. Contrairement aux pilotes qui suivront, Colin Chapman apprécie la franchise de son poulain, qui ne s'embarrasse pas de faire état de critiques concernant la fiabilité relative de ses machines. C'est que le patron admire son pilote ! « C'est le genre d'individus qui aurait rencontré le succès peu importe son terrain d'expression, surtout dans les domaines où la coordination et les réflexes jouent un rôle prépondérant », déclara Colin Chapman dans le livre « Jim Clark », paru aux éditions McKlein. « Sa modestie exceptionnelle l'a tant aidé ! Enfin, son dégoût pour tout ce qui relevait de l'ostentatoire le rendait si agréable à côtoyer. » À bord des voitures vertes ornées d'une bande jaune, Jim Clark gagne tout sur son passage : Formule Junior, Formule 2, et même le Championnat britannique de Tourisme avec la Ford Cortina Lotus. Pas étonnant que Chapman l'in-

tronise en F1, dès sa première saison de contrat, et qu'il devienne le n°1 de l'escouade quelques mois plus tard ! Jim Clark monte en gamme au moment idoine. Début 1962, sa nouvelle F1, la Lotus 25 est prête. Il s'agit d'une révolution. Son châssis est construit en un seul bloc (monocoque), alors que les autres écuries misent sur des châssis tubulaires plus lourds. Même la position de conduite est modifiée. Dorénavant, Jim Clark pilotera allongé, ou presque. Il n'est pas un ingénieur de formation, mais est éduqué dans ce domaine par son patron. « La Lotus 25 était la confirmation que Colin était un génie pour créer des voitures, décryptait-il. Colin jouait aussi le rôle du professeur dans les rudiments du design des châssis. Il m'expliquait le comportement de la voiture, ses réactions. Avec son aide, je me suis pris d'intérêt pour l'ingénierie. La mécanique ne m'avait jusqu'alors jamais attiré, mais je comprenais où Colin voulait en venir (...) Dès que j'ai maîtrisé la nouvelle position de conduite, je me suis demandé comment j'avais pu faire auparavant pour piloter autrement ! » De la sorte, Jim Clark finit par ne former plus qu'un avec son matériel. Il l'appivoise en 1962, et le domine en 1963, décrochant 7 des 10 Grands Prix au programme, autant de pole positions et 6 records du tour (voir *Trajectoire*). Graham Hill, John Surtees, les BRM et les Ferrari ont trouvé leur maître ! Le chef-d'œuvre de ce premier titre mondial se situe dans les Ardennes. Lors du Grand Prix de Belgique 1963, disputé sur le rapide circuit de Spa, Clark fait oublier une piètre huitième place en qualifications. Sous une pluie battante, il enrume la concurrence. Tout le monde, hormis son dauphin Bruce McLaren (Cooper), est relégué à un tour, et le Néo-Zélandais termine avec cinq minutes de retard ! La victoire n'a pas été une promenade de santé pour autant, l'Écossais ayant subi une avarie sur la boîte de vitesses, un mal



Colin Chapman et Jim Clark sont restés soudés en dépit de certaines années de disette.

récurrent sur les Lotus. Il fut contraint de garder une main en permanence sur le levier de vitesse, et n'utilisa jamais le 5^e rapport. Cette aisance est contrecarrée dès 1964. La puissance du V8 Climax est insuffisante pour contrer le V8 italien de la Ferrari 158 et John Surtees lui chipe la couronne. La Lotus 33 remplace la Lotus 25, mais manque cruellement de fiabilité. C'est d'ailleurs une fuite d'huile qui a raison de ses espoirs de sacre... à seulement deux tours du terme de la finale au Mexique.

DOUBLE EXPLOIT

Conscient de l'écart à combler, Colin Chapman peaufine son matériel. La Lotus 33 reprend sa place au sommet de la hiérarchie. À son bord, Jim Clark remporte, en 1965, cinq Grands Prix, et s'acquitte du titre à trois manches de la fin de



La Lotus à moteur arrière de Jim Clark mène le peloton des roadsters américains au départ des 500 Miles d'Indianapolis 1964.

“ CLARK, C'ÉTAIT LA PERFECTION. (...) C'ÉTAIT LA CLASSE, LE DON À L'ÉTAT PUR ”

Éric Offenstadt, son équipier en F2, en 1966

saison, en Allemagne. Pourtant, il avait auparavant déclaré forfait au Grand Prix de Monaco, fin mai. L'Écossais avait une bonne raison de se détourner du joyau du calendrier : il participait aux 500 Miles d'Indianapolis, ce même jour ! Une épreuve mythique qui se refusait au duo Chapman-Clark depuis deux ans, malgré une voiture au moteur arrière et à la suspension asymétrique pour mieux négocier les virages en banking. « J'avais raté le coche à deux reprises, alors je voulais persévérer. » La course ne sera qu'une promenade de santé, Clark menant 190 des 200 tours au programme. Il devient ainsi le premier (et à ce jour, le seul) pilote à remporter les 500 Miles d'Indianapolis et le Championnat du monde de F1, la même année. Les manœuvres des commissaires pour défavoriser les Anglais ont été vaines. « Il n'y a pas d'autre façon de le dire, sauf que beaucoup d'efforts ont été faits pour nous mettre à l'écart, révéla en 2008, Bob Sparshott, mécanicien de Lotus à l'époque, à *Motor Sport Magazine*. « Les organisateurs nous ont obligés à refaire toute notre suspension avant la course, puis ils ont remis en question l'épaisseur de nos roues, si bien qu'elles ont toutes dû être refondues ! » Mais le talent de pilotage de Clark était bien au-dessus de toutes ces manigances.

DOUCEUR DE CONDUITE

Jim Clark, on l'a vu, n'était pas du genre à se gargariser de ses exploits. Il préférait s'exprimer en piste, où il laissait des souvenirs impérissables à quiconque l'observait négocier une courbe à vive allure. Il y avait de grandes probabilités pour que sa Lotus soit en glissade contrôlée ! Et pourtant, il ne se battait jamais avec sa voiture. C'est là toute la finesse du personnage ! Il ne brutalisait jamais son auto, mais n'hésitait pas à la balancer en entrée de virage, quitte à mordre sur le bas-côté avec la roue intérieure

pour mieux faire pivoter sa machine. « Il était si doux, si propre, il conduisait avec une telle finesse, se souvient Jackie Stewart. Il n'a jamais malmené une voiture de course, il l'a en quelque sorte caressée pour qu'elle fasse ce qu'il voulait qu'elle fasse. » À tel point qu'il avait pour habitude de conserver le même train de pneus durant trois voire quatre GP d'affilée ! Éric Offenstadt, qui fut son équipier en F2, en 1966, confirmait à *AUTOhebdo* en 2018 : « Clark, c'était la perfection. En le regardant de près, on voyait qu'il effectuait dix à quinze corrections sur la longueur du virage, mais ça ne se voyait pas de l'extérieur, tellement son pilotage était propre. C'était la classe, le don à l'état pur. »

Ce talent a coïncidé avec la fin du règlement des F1 à moteur 1,5 litre. Les monoplaces de cette période n'étaient pas excessivement puissantes (200 chevaux environ), mais légères (450 kg). Le style de pilotage de Clark était absolument approprié, puisqu'il lui permettait de conserver le maximum de vitesse dans les virages, et d'atteindre plus vite que n'importe qui l'allure maximale dans les lignes droites suivantes. D'ailleurs, Lotus eut toutes les peines du monde à négocier le passage au doublement de la cylindrée des moteurs, dès 1966 (de 1 500 cm³ à 3 000 cm³), en raison d'un manque d'efficacité de la part des motoristes (Climax BRM). La symbiose ne sera plus porteuse des mêmes triomphes, malgré la volonté de Jim Clark, qui alterne succès de prestige et abandons à la pelle, la mécanique étant bien trop fragile. Enfin équipée du fameux V8 Cosworth DFV en 1967, Lotus reprend la voie des lauriers. Jim Clark n'aura pas le temps de participer à cette aventure, ayant disparu à Hockenheim, en début de saison 1968. ■



TRAJECTOIRE

Né le 4 mars 1936 à Kilmarnock (Écosse)
Décédé le 7 avril 1968 à Hockenheim (Allemagne)

RÉSULTATS EN F1

1960 | 10^e avec Lotus (1 podium)
1961 | 7^e avec Lotus (2 podiums)
1962 | Vice-champion avec Lotus (3 victoires)
1963 | Champion avec Lotus (7 victoires)
1964 | 3^e avec Lotus (3 victoires)
1965 | Champion avec Lotus (6 victoires)
1966 | 6^e avec Lotus (1 victoire)
1967 | 3^e avec Lotus (4 victoires)
1968 | 11^e avec Lotus (1 victoire)

RÉSULTATS À L'INDY 500

1963 | 2^e avec Lotus
1964 | 24^e avec Lotus (pole)
1965 | Vainqueur avec Lotus
1966 | 2^e avec Lotus
1967 | 31^e avec Lotus

COUP D'ENVOI DE LA SAISON FORMULE 1 !

AUTO hebdo

En version papier + numérique

L'offre intégrale

OFFRE
EXCEPTIONNELLE

-50%**

3,22€ / semaine*

FORMULE MENSUELLE

Sans engagement

(*)soit **12,90€**

dans la limite de 50 numéros, puis 15,90€

Prélèvement toutes les 4 semaines

FORMULE ANNUELLE

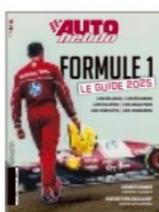
Engagement 1 an - 50 numéros

(*)soit **159,90€**

** Par rapport au prix de vente en kiosque. Offre valable jusqu'au 18 mars 2025

Bulletin d'abonnement

Je retourne cette page complétée, je me connecte à abonnement.autohebdo.fr/promotion ou je scanne le QR code



Oui, je m'abonne à AUTOhebdo. Je réside en France métropolitaine ou en UE et Suisse (hors DOM), je choisis l'une des offres ci-dessous et je renvoie cette page dûment remplie accompagnée de mon règlement à AUTOhebdo :

SERVICE ABONNEMENT 20, rue Rouget-de-Lisle, 92130 Issy-les-Moulineaux.

À nos lecteurs résidant hors France métropolitaine, UE et Suisse, abonnez-vous sur abonnement.autohebdo.fr/promotion

COORDONNÉES DE L'ABONNÉ

Nom _____ Prénom _____

Adresse _____

Code Postal _____ Ville _____

E-mail _____

- J'accepte de bénéficier par e-mail des offres spéciales proposées par AUTO HEBDO ÉDITION
 J'accepte de bénéficier par e-mail des offres des partenaires sélectionnés par AUTO HEBDO ÉDITION

Je choisis l'offre annuelle (1 an/50 numéros) et je règle en une fois 159,90 euros (version numérique incluse)

Je règle par **chèque bancaire** ou **postal** à l'ordre de AUTO hebdo édition

Vous souhaitez régler par carte bancaire ?

Rendez-vous sur abonnement.autohebdo.fr/promotion

C'est rapide, simple et 100 % sécurisé !



Je choisis l'offre mensuelle sans engagement et je règle 12,90 euros par prélèvement tous les 4 numéros (version numérique incluse) dans la limite de 50 numéros puis 15,90 euros

Je règle par prélèvement automatique, je complète le mandat de prélèvement et je joins un RIB

Mandat de prélèvement SEPA

TYPE DE PAIEMENT : PAIEMENT RÉCURRENT

En signant ce Mandat de Prélèvement SEPA, vous autorisez AUTO HEBDO ÉDITION à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de AUTO HEBDO ÉDITION. 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 FR352286D75E ORGANISME CRÉANCIER :
AUTO HEBDO ÉDITION 102, AVENUE ÉDOUARD VAILLANT
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

Cette offre est valable jusqu'au 18 mars 2025. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du 1^{er} numéro en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Retour des numéros déjà reçus à vos frais. Après enregistrement du règlement, vous recevrez votre premier numéro sous 3 semaines au minimum. 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 AUTO HEBDO ÉDITION, située 102, avenue Édouard Vaillant, 92100 Boulogne-Billancourt, est responsable de traitement et collecte des données afin de réaliser l'abonnement à AUTOhebdo. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, AUTO HEBDO ÉDITION 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@autohebdo.fr ou à l'adresse postale ci-dessus.

ABONNEZ-VOUS

ÉCURIES

McLAREN
FERRARI
RED BULL
MERCEDES
ASTON MARTIN
ALPINE
HAAS
RACING BULLS
WILLIAMS
SAUBER

ÉCURIE

McLAREN

McLaren Racing – McLaren Technology Centre
Chertsey Rd Woking, Surrey – GU21 4YH –
Grande-Bretagne

www.mclaren.com
@McLarenF1 mclarenF1 @mclaren
www.facebook.com/McLaren.Racing



McLAREN

MCL39

MOTEUR MERCEDES-AMG M16 E PERFORMANCE

DÉBUTS
1966
MONACO

970
GRANDS PRIX

189
VICTOIRES

524
PODIUMS

164
POLE POSITIONS

172
MEILLEURS TOURS

9
TITRES CONSTRUCTEURS
1974, 1984, 1985,
1988, 1989, 1990,
1991, 1998, 2024

12
TITRES PILOTES
1974, 1976, 1984, 1985,
1986, 1988, 1989, 1990,
1991, 1998, 1999, 2008

En bon businessman américain, Zak Brown a tâché de « *make McLaren great again* », à savoir : de rendre sa grandeur à l'une des écuries les plus mythiques. Dieu que le chemin fut sinueux et les victimes nombreuses, sur la piste comme à l'usine, mais le propriétaire de McLaren depuis 2017 est parvenu à ses fins. À force de volonté, d'un plan stratégique centré sur l'embauche et la croissance, ainsi que d'une extraordinaire capacité au développement technique, McLaren a décroché son premier titre Constructeurs en ce siècle. Brown claironnait sur tous les toits qu'il bénéficie de « *la meilleure paire de pilotes du plateau* ». Cela a commencé à se voir en 2024 (doublé en Hongrie), et la tendance doit se confirmer cette année. Lando Norris a appris des manœuvres pas toujours jolies, mais hargneuses, de son rival Max Verstappen. Oscar Piastri entame sa troisième année, habituellement celle de la maturité pour toute star en devenir. Avec un staff technique et un concept aérodynamique restés stables cet hiver, McLaren n'a qu'un but : multiplier par 2 son nombre de titres par rapport à l'an dernier.



Directeur
exécutif
ZAK
BROWN



Team
principal
ANDREA
STELLA



Directeur
technique,
ingénierie et
design
ROB MARSHALL

ÉVOLUTION SUR 3 ANS

2022 22 COURSES

LANDO NORRIS

76,7 %

DANIEL RICCIARDO

23,3 %

0 VICTOIRE
1 PODIUM
24 TOP 10

CHAMPIONNAT

2023 22 COURSES

LANDO NORRIS

76,7 %

OSCAR PIASTRI

23,3 %

0 VICTOIRE
9 PODIUMS
27 TOP 10

2024 24 COURSES

LANDO NORRIS

56,2 %

OSCAR PIASTRI

43,8 %

6 VICTOIRES
21 PODIUMS
46 TOP 10



3^e PILOTE

PATRICIO O'WARD

MEXIQUE

Né le 6 mai 1999 à Monterrey

- > 2018 CHAMPION INDY LIGHTS
- > 2020 INDYCAR, 4^e
- > 2021 INDYCAR, 3^e
- > 2022 INDYCAR, 7^e
- > 2023 INDYCAR, 4^e
- > 2024 INDYCAR, 5^e (2^e de l'Indy 500)



patricioowardshop.com
www.facebook.com/PatricioOWard/
@PatricioOWard
@patriciooward @patriciooward

PILOTES

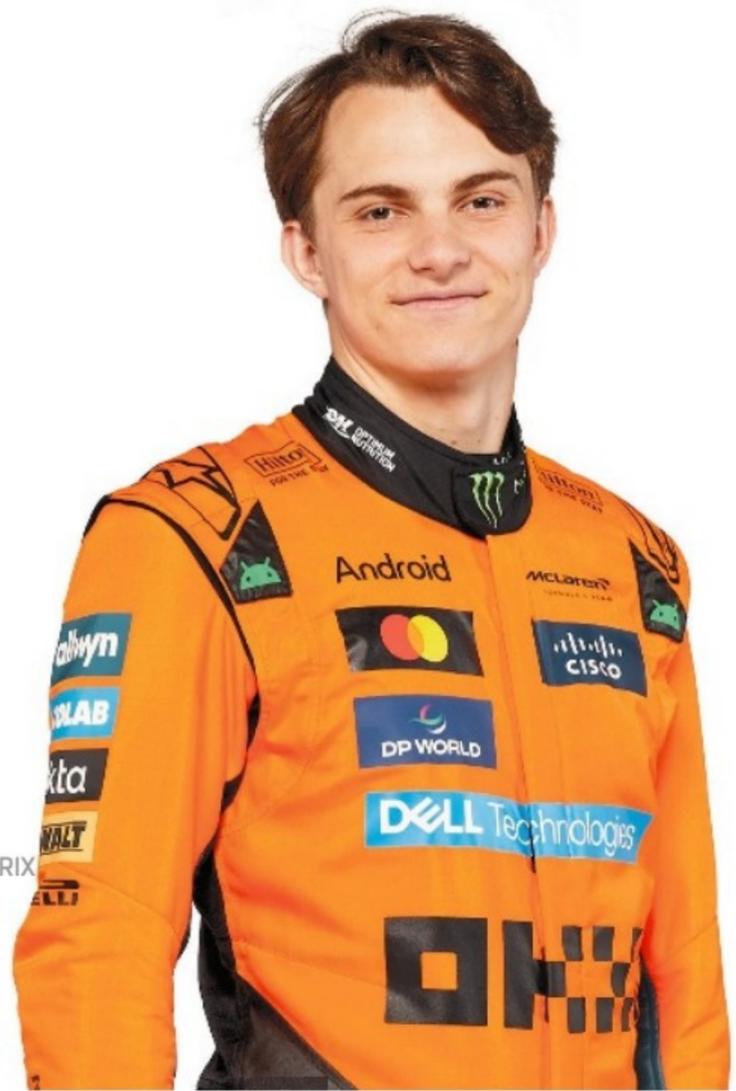


#4

LANDO NORRIS
GRANDE-BRETAGNE 🇬🇧

#81

OSCAR PIASTRİ
AUSTRALIE 🇦🇺



Né le 13 novembre 1999
à Bristol (Grande-Bretagne)
25 ans | 1,70 m | 68 kg
> **DÉBUTS EN GP** AUSTRALIE 2019
> **1^{RE} VICTOIRE** MIAMI 2024
> **ÉCURIE FRÉQUENTÉE**
McLAREN (DEPUIS 2019)

En 2024, Norris a mis le turbo. L'Anglais a ouvert son compteur de succès à Miami, avant de récidiver à 3 reprises. Un temps en lutte pour le titre, le Britannique a raté quelques opportunités dans les moments chauds. Non content de son titre honorifique de vice-champion, il veut monter d'une marche dans une équipe plus compétitive que jamais. Il doit rester sur ses gardes en interne, son voisin de garage cherchant à l'éclipser en dépit de son déficit d'expérience...

INGÉNIEUR PISTE Will Joseph

www.landonorris.com
@LandoNorris @landonorris @landonorris
www.facebook.com/landonorris1

128
GRANDS PRIX

4
VICTOIRES

26
PODIUMS

1 007
POINTS

9
POLE POSITIONS

12
MEILLEURS TOURS

2^E
2024
MEILLEUR
CLASSEMENT AU
CHAMPIONNAT
DU MONDE

1^{RE} VICTOIRE
EN F1
AU BOUT DE...

110

35

Il a fallu attendre la sixième saison de Lando Norris en F1 (soit 110 GP) pour qu'il décroche sa première victoire lors du Grand Prix de Miami, quand Oscar Piastri ouvre son compteur 5 courses plus tard lors de sa deuxième saison dans la discipline reine (après seulement 35 GP)... Le duo de Papayes deviendra-t-il des frères ennemis dès 2025 ?

46
GRANDS PRIX

2
VICTOIRES

10
PODIUMS

389
POINTS

0
POLE POSITION

3
MEILLEURS TOURS

4^E
2024
MEILLEUR
CLASSEMENT AU
CHAMPIONNAT
DU MONDE

Né le 6 avril 2001
à Melbourne (Australie)
23 ans | 1,78 m | 68 kg
BAHREÏN 2023 **DÉBUTS EN GP** <
HONGRIE 2024 **1^{RE} VICTOIRE** <
ÉCURIE FRÉQUENTÉE <
McLAREN (DEPUIS 2023)

Même s'il a décroché ses deux premières victoires et qu'il s'est classé quatrième côté pilotes, l'Australien a traîné avec lui des égarements dus à son niveau d'expérience. Pour autant, avec un flegme digne des pilotes chevronnés, Piastri a travaillé d'arrache-pied durant l'intersaison avec un unique but : le titre Pilotes... Tout comme Norris. Aura-t-il la maturité et la constance suffisantes pour surpasser son camarade d'écurie ?

Tom Stallard **INGÉNIEUR PISTE**

www.oscarpiastri.com
@OscarPiastri oscarpiastri @oscarpiastri
www.facebook.com/OscarPiastriOfficial

LA COTE AUTOHEBDO

- +** • Très bonne gestion de course et des dépassements
- Confiance au beau fixe
- Compétitif de bout en bout

- • Piastri en embuscade
- Attention à la gestion des nerfs
- Peut rater ses débuts de course



- +** • Pilotage d'une grande maturité
- Très solide mentalement pour son âge
- Coéquipier modèle

- • Doit encore progresser sur sa pointe de vitesse
- Pas à l'abri de bourdes de (quasi) débutant
- Frictions à venir avec Norris ?

FERRARI

Ferrari S.p.A.
Via Abetone Inferiore 4
41053 Maranello (MO) - Italie

www.ferrari.com/formula1
@ScuderiaFerrari @scuderiaferrari @ferrari
www.facebook.com/ScuderiaFerrari



SF-25 MOTEUR FERRARI 066/15

DÉBUTS
1950
MONACO

1098
GRANDS PRIX

248
VICTOIRES

829
PODIUMS

253
POLE POSITIONS

263
MEILLEURS TOURS

16
1961, 1964, 1975, 1976, 1977, 1979, 1982, 1983, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2007, 2008
TITRES CONSTRUCTEURS

15
1952, 1953, 1956, 1958, 1961, 1964, 1975, 1977, 1979, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2007
TITRES PILOTES

Jamais la maison rouge n'avait été autant assaillie par les tifosi et paparazzi cet hiver. Même les venues de Fernando Alonso, de Michael Schumacher ou d'Alain Prost en leur temps n'avaient pas provoqué un tel tohu-bohu dans la campagne de Modène ! Côté pile, Ferrari a déjà réussi un excellent coup marketing en embauchant la star planétaire Lewis Hamilton au côté d'un autre pilote chéri des fans, Charles Leclerc. Et côté face, les attentes des aficionados s'en trouvent décuplées. Fort heureusement, avec le Français Frédéric Vasseur à sa tête, la Scuderia semble enfin dirigée par un vrai meneur d'hommes, dans la lignée de Jean Todt. L'excellente prestation rendue en 2024, notamment par un Charles Leclerc de plus en plus complet et une monoplace plus efficace en course qu'en essais, incite à l'optimisme. Mais la course au développement peut aussi jouer des tours aux Rouges, comme ce package introduit précipitamment en Espagne, qui avait nécessité de longs ajustements avant de donner satisfaction.



Team principal
FRÉDÉRIC VASSEUR



Team principal adjoint
JÉRÔME D'AMBROSIO



Directeur Technique
LOÏC SERRA

ÉVOLUTION SUR 3 ANS

2022 22 COURSES

CARLOS SAINZ JR.

44,4%

CHARLES LECLERC

55,6%

4 VICTOIRES
20 PODIUMS
35 TOP 10

CHAMPIONNAT

2^e 554 POINTS

2023 22 COURSES

CARLOS SAINZ JR.

49,3%

CHARLES LECLERC

50,7%

1 VICTOIRE
9 PODIUMS
34 TOP 10

3^e 406 POINTS

2024 24 COURSES

CARLOS SAINZ JR.

44,5%

CHARLES LECLERC

54,6%

OLIVER BEARMAN

1%

5 VICTOIRES
22 PODIUMS
42 TOP 10

2^e 652 POINTS

3^{ES} PILOTES

ANTONIO GIOVINAZZI ITALIE

Né le 14 décembre 1993, à Martina Franca (Italie)
> DÉBUTS EN GP AUSTRALIE 2017
> GP DISPUTÉS 62
> ÉCURIES FRÉQUENTÉES SAUBER (2017), ALFA ROMEO (2019-2021)
> 2023 VAINQUEUR DES 24 HEURES DU MANS (FERRARI)

17^e

MEILLEURE POSITION AU CHAMPIONNAT 2019, 2020

www.antoniojovinazzi.com
@Anto_Giovinazzi
@antogiovinazzi99

ZHOU GUANYU CHINE

Né le 30 mai 1999 à Shanghai (Chine)
> DÉBUTS EN GP BARHEÏN 2022
> GP DISPUTÉS 68
> ÉCURIES FRÉQUENTÉES ALFA ROMEO (2022-2023) STAKE SAUBER (2024)
> 2021 3^e EN F2

18^e

MEILLEURE POSITION AU CHAMPIONNAT 2022, 2023

@ZhouGuanyu24
@zhouguanyu24

PILOTES



#16
**CHARLES
LECLERC**
MONACO

#44
**LEWIS
HAMILTON**
GRANDE-BRETAGNE



Né le 16 octobre 1997
à Monte-Carlo (Monaco)
27 ans | 1,78 m | 69 kg

> **DÉBUTS EN GP** AUSTRALIE 2018

> **1^{re} VICTOIRE** BELGIQUE 2019

> **ÉCURIES FRÉQUENTÉES**

SAUBER (2018), FERRARI (DEPUIS 2019)

Le Monégasque a signé la meilleure saison de sa carrière en 2024.

En remportant trois Grands Prix, dont son rendez-vous à domicile, puis dans le Temple de la vitesse à Monza, le Petit Prince de la F1 a montré l'étendue de son talent malgré un petit passage à vide estival, marqué par un abandon au Canada. Au côté d'Hamilton en 2025, il doit absolument briller pour ne pas glisser vers le rôle de second pilote de la Scuderia.

INGÉNIEUR PISTE Bryan Bozzi

147
GRANDS PRIX

8
VICTOIRES

43
PODIUMS

1 430
POINTS

26
POLE POSITIONS

10
MEILLEURS TOURS

2^E
EN 2022
MEILLEUR
CLASSEMENT AU
CHAMPIONNAT
DU MONDE



**VICTOIRES
DEPUIS 2022**

Depuis l'adoption du règlement aérodynamique 2022, Lewis Hamilton a perdu son « mojo ». Le co-recordman de victoires en F1 n'a agrémenté son fabuleux palmarès que de deux victoires. L'Anglais était incapable de tirer le meilleur parti d'une Mercedes au comportement imprévisible, en raison de modèles de simulation inadéquats. Dans le même intervalle, Charles Leclerc est monté à six reprises sur la plus haute marche du podium au sein de la Scuderia.

356
GRANDS PRIX

105
VICTOIRES

202
PODIUMS

4 862,5
POINTS

104
POLE POSITIONS

67
MEILLEURS TOURS

1^{ER}
EN 2008,
2014, 2015,
2017, 2018,
2019, 2020

MEILLEUR
CLASSEMENT AU
CHAMPIONNAT
DU MONDE

Né le 7 janvier 1985
à Stevenage (Grande-Bretagne)
40 ans | 1,74 m | 68 kg

AUSTRALIE 2007 **DÉBUTS EN GP** <

CANADA 2007 **1^{re} VICTOIRE** <

ÉCURIES FRÉQUENTÉES <

MCLAREN (2007-2012)

MERCEDES (2013-2024), FERRARI (2025)

Le co-recordman de titres (7) voulait quitter Mercedes la tête haute. Il a mis fin à 945 jours de disette en remportant un émouvant Grand Prix national, assorti d'un succès en Belgique. Depuis l'intersaison, Lewis est stimulé par son arrivée à Maranello. Il a même pris des cours d'italien ! La légende garde les yeux rivés sur un 8^e titre, qui lui permettrait de laver l'affront de la défaite vécue à Abou Dhabi, en 2021.

Riccardo Adami **INGÉNIEUR PISTE**

www.charlesleclerc.com
@Charles_Leclerc @charles_leclerc @charlesleclerc
www.facebook.com/CharlesLeclercOfficiel

www.plus44.world
@LewisHamilton @Lewishamilton
www.facebook.com/LewisHamilton

LA COTE AUTOHEBDO

- Visage de Ferrari
- Le roi des qualifications
- Proximité avec Vasseur

- Encore quelques fautes évitables
- Problème de mental ?
- Quel Leclerc face à Hamilton ?



- Expérience légendaire
- Envie de marquer l'histoire avec un titre en rouge
- Complicité avec Vasseur

- Baisse de performance depuis 2022
- Adaptation à Ferrari après 12 ans chez Mercedes
- Fatigue mentale ?

RED BULL

Red Bull Technology Campus - Bradbourne Drive,
Tilbrook, Milton Keynes MK7 8BJ
Grande-Bretagne

www.redbullracing.com
@redbullracing @redbullracing @redbullracing
www.facebook.com/redbullracing

RB21 HONDA RBPTH002



RED BULL CONTENT POOL

DÉBUTS
2005
AUSTRALIE

393
GRANDS PRIX

122
VICTOIRES

282
PODIUMS

103
POLE POSITIONS

99
MEILLEURS TOURS

6 2010, 2011,
2012, 2013, 2022,
2023
TITRES CONSTRUCTEURS

8 2010, 2011,
2012, 2013, 2021,
2022, 2023, 2024
TITRES PILOTES

Le Taureau rouge a pâli en 2024. La réglementation aéro instaurée en 2022 avait été négociée de main de maître par l'équipe technique placée sous l'égide du Français Pierre Waché. Après deux saisons archi-dominantes, l'exercice 2024 a été laborieux. McLaren, suffisamment maligne pour exploiter la flexibilité de ses ailerons, est devenue une rivale de choc, bien que Christian Horner incita la FIA à faire cesser cette pratique. Malgré ce rappel à l'ordre, Red Bull n'a pu contrer les voitures orange, à cause d'un plafond budgétaire leur empêchant la course au développement ces derniers mois. Cette limitation dans les ressources a contraint Verstappen à contrecarrer des soucis d'équilibre sur sa monture, chose que Pérez n'a pas accompli. Le Mexicain a cédé sa place au jeune Liam Lawson, lequel ne devrait pas perturber le leadership du Batave. La reconquête du titre Constructeurs paraît assez improbable au vu du manque d'expérience du Kiwi. La manière dont Red Bull va se mobiliser pour rattraper son déficit sur McLaren décidera vraisemblablement de l'avenir de Max Verstappen.



Team principal
CHRISTIAN HORNER



Directeur technique
PIERRE WACHÉ



Conseiller spécial
HELMUT MARKO

ÉVOLUTION SUR 3 ANS

2022 22 COURSES
MAX VERSTAPPEN

59,8%

SERGIO PÉREZ

40,2%

17 VICTOIRES
28 PODIUMS
39 TOP 10

CHAMPIONNAT

1er 759 POINTS

2023 22 COURSES
MAX VERSTAPPEN

66,9%

SERGIO PÉREZ

33,1%

21 VICTOIRES
30 PODIUMS
41 TOP 10

2024 24 COURSES
MAX VERSTAPPEN

74,2%

SERGIO PÉREZ

25,8%

9 VICTOIRES
18 PODIUMS
39 TOP 10

3e 589 POINTS

3^E PILOTE

YUKI TSUNODA 🇯🇵 JAPON

Né le 11 mai 2000 à Sagami-hara (Japon)

> DÉBUTS EN GP BAHREÏN 2021

> GP DISPUTÉS 87

> ÉCURIES FRÉQUENTÉES ALPHATAURI (2021-2023), RACING BULLS (DEPUIS 2024)

2024
MEILLEUR CLASSEMENT
AU CHAMPIONNAT DU MONDE **12^E**



www.yukitsunoda.com
@yukitsunoda07 @yukitsunoda0511



PILOTES

#1

MAX VERSTAPPEN

PAYS-BAS

#30

LIAM LAWSON

NOUVELLE-ZÉLANDE



Né le 30 septembre 1997 à Hasselt (Belgique)
27 ans | 1,80 m | 71 kg

> DÉBUTS EN GP AUSTRALIE 2015

> 1^{re} VICTOIRE ESPAGNE 2016

> ÉCURIES FRÉQUENTÉES

TORO ROSSO (2015-MAI 2016),
RED BULL RACING (DEPUIS MAI 2016)

Sa campagne 2024 s'est achevée par un 4^e titre acquis dans la douleur. À un printemps radieux a succédé un sombre été, marqué par des soucis d'équilibre de sa monture. Il fallut tout son talent pour passer outre les défauts de sa Red Bull. Fidèle à sa réputation, certains de ses actes en piste ont fait polémique. Le porteur du n°1 pourrait retrouver ses vieux démons si l'opposition le pousse dans ses retranchements.

INGÉNIEUR PISTE Gianpiero Lambiase

www.verstappen.com
@Max33Verstappen @maxverstappen1
@verstappen.com www.facebook.com/MaxVerstappen

209
GRANDS PRIX

63
VICTOIRES

112
PODIUMS

3 023,5
POINTS

40
POLE POSITIONS

33
MEILLEURS TOURS

2021, 2022, 2023
ET 2024
1^{ER}

MEILLEUR
CLASSEMENT AU
CHAMPIONNAT
DU MONDE

NOMBRE DE
GP AVANT LA
PROMOTION DE
RED BULL

23

11

Difficile de comparer un quadruple champion avec un jeune loup.

Il n'empêche, Verstappen et Lawson ont en commun un accès en F1 par le biais de l'écurie-sœur de Red Bull. Leur ascension vers la formation A de la boisson énergisante fut rapide. « Super Max » n'a mis qu'une saison (2015) et les 4 premiers GP en 2016 avant de suppléer Daniil Kvyat, soit 1 an et 2 mois. Lawson a fait encore plus vite, quoique sur un laps de temps plus long : 11 GP étalés sur 1 an et 7 mois (Pays-Bas 2023 jusqu'à l'Australie 2025).

11
GRANDS PRIX

0
VICTOIRE

0
PODIUM

6
POINTS

0
POLE POSITION

0
MEILLEUR TOUR

20^E 2023
MEILLEUR
CLASSEMENT AU
CHAMPIONNAT
DU MONDE

11 février 2002 à Hastings (Nouvelle-Zélande)

23 ans | 1,74 m | 72 kg

PAYS-BAS 2023 DÉBUTS EN GP <

ÉCURIES FRÉQUENTÉES <

ALPHATAURI & RACING BULLS (2023-2024), RED BULL (2025)

Le Kiwi s'est distingué en remplaçant Ricciardo au pied levé en 2023 et 2024 dans l'écurie réserve du géant autrichien. Désormais, Lawson est sous le feu des projecteurs en qualité d'appui de Verstappen... et des critiques en cas de méforme. S'il ne veut pas connaître le même destin contrarié que Gasly ou Albon avant lui dans le second baquet Red Bull, l'espoir a intérêt à vite prendre ses marques.

Richard Wood INGÉNIEUR PISTE

www.liamlawson.co.nz
@LiamLawson30 @LiamLawson30
@liam_lawson3 www.facebook.com/LiamLawson30

LA COTE AUTOHEBDO

+

- 4 titres de champion du monde
- Au summum de son talent
- Élément central de l'équipe

-

- Très agressif dès qu'il est en danger
- Lassitude éventuelle chez Red Bull
- Manque de soutien de son équipier



+

- Combativité
- Grande capacité d'adaptation
- Marko voit en lui des perspectives d'évolution

-

- Ce sera sa 1^{re} saison complète
- Une équipe tournée vers Verstappen
- La pression de Red Bull

W16

MOTEUR MERCEDES-AMG M16 F1 E PERFORMANCE



MERCEDES

DÉBUTS
1954
FRANCE

317

GRANDS PRIX

129

VICTOIRES

298

PODIUMS

141

POLE POSITIONS

109

MEILLEURS TOURS

8

2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021

TITRES CONSTRUCTEURS

9

1954, 1955, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020

TITRES PILOTES

Le retour à une monoplace dotée de pontons « classiques » en 2024 n'a pas tout de suite engendré une progression dans les résultats. Il a carrément fallu attendre la mi-saison pour voir l'Étoile briller à nouveau au sommet de la hiérarchie, avec un été ponctué de trois succès. L'on a même cru que les Flèches d'Argent iraient se mêler à la lutte pour le titre Constructeurs, ce qu'elles n'avaient plus fait depuis 2021 ! Hélas, un manque de stabilité sur les circuits à allure lente et moyenne a fortement compromis les chances de Russell et Hamilton. En 2025, l'ancienne écurie de référence de la F1 veut goûter aux 24 festins fixés par le calendrier, et non plus se contenter d'agapes trop éparées. Pour cela, la W16 doit être une machine performante et prévoyante pour ses pilotes. Elle permettrait ainsi à George Russell de s'exprimer en tant que solide candidat au titre, et à Andrea Kimi Antonelli de se faire les dents en toute confiance. Mercedes lui a tracé une voie royale depuis ses tours de karting.



Team principal et actionnaire
TOTO WOLFF



Directeur technique
JAMES ALLISON



Directeur des opérations
ROB THOMAS

ÉVOLUTION SUR 3 ANS

2022 22 COURSES

LEWIS HAMILTON



GEORGE RUSSELL



1 VICTOIRE
17 PODIUMS
39 TOP 10

CHAMPIONNAT



2023 22 COURSES

LEWIS HAMILTON



GEORGE RUSSELL



0 VICTOIRE
8 PODIUMS
37 TOP 10

CHAMPIONNAT



2024 24 COURSES

LEWIS HAMILTON



GEORGE RUSSELL



4 VICTOIRES
9 PODIUMS
41 TOP 10

CHAMPIONNAT



3^E PILOTE

VALTTERI BOTTAS

+ FINLANDE

28 août 1989 à Nastola (Finlande)

> DÉBUTS EN GP AUSTRALIE 2013

> GP DISPUTÉS 246

> ÉCURIES FRÉQUENTÉES

WILLIAMS (2013-2016), MERCEDES (2017-2021), ALFA ROMEO (2022-2023), SAUBER (2024)

VICTOIRES 10
PODIUMS 67
POLE POSITIONS 20
POINTS MARQUÉS 1 797

MEILLEURE POSITION AU CHAMPIONNAT EN 2019 ET 2020

2^E



PILOTES



#12

ANDREA KIMI ANTONELLI

ITALIE

#63

GEORGE RUSSELL

GRANDE-BRETAGNE



25 août 2006 à Bologne (Italie)
18 ans | 1,72 m

> DÉBUTE EN GP

> ÉCURIE FRÉQUENTÉE

MERCEDES (2025)

Le rookie de 18 ans est l'attraction de cette saison. Même si sa campagne de F2 en 2024 s'est achevée sur une 6^e place, il s'agit d'un classement tout à fait honorable compte tenu de son inexpérience ; Antonelli n'a débuté sa carrière en formules de promotion qu'en 2021 ! Rapide et mordru de sport auto (il a assisté aux 24 Heures du Mans 2023 en tant que simple spectateur !), il est chouchouté par Toto Wolff, lequel voit en lui le futur Verstappen. On va vite être fixé.

INGÉNIEUR PISTE Peter Bonnington

@kimi.antonelli
 www.Andrea Kimi Antonelli Official

0 GRAND PRIX

0 VICTOIRE

0 PODIUM

0 POINT

0 POLE POSITION

0 MEILLEUR TOUR

0 MEILLEUR CLASSEMENT AU CHAMPIONNAT DU MONDE



NOMBRE DE TITRES AVANT LA F1

Mercedes dispose de deux pilotes ayant empilé les trophées lors de leurs parcours respectifs en Monoplaces. George Russell a remporté la F4 anglaise, la GP3 Series ainsi que la Formule 2 avant de débarquer chez Williams en F1 en 2019. Andrea Kimi Antonelli a fait main basse sur la F4 italienne, allemande, puis la Formule Régionale Moyen-Orient et Europe, dans une période ramassée de deux ans (contre cinq pour Russell).

128 GRANDS PRIX

3 VICTOIRES

15 PODIUMS

714 POINTS

5 POLE POSITIONS

8 MEILLEURS TOURS

4^E EN 2022 MEILLEUR CLASSEMENT AU CHAMPIONNAT DU MONDE

Né le 15 février 1998
à King's Lynn (Grande-Bretagne)
27 ans | 1,86 m | 68 kg

AUSTRALIE 2019 DÉBUTS EN GP <

BRÉSIL 2022 1^{re} VICTOIRE <

ÉCURIES FRÉQUENTÉES <

WILLIAMS (2019-2021),
MERCEDES (1 GP EN 2020, DEPUIS 2022)

En 2024, le Président de l'Association des Pilotes de Grands Prix (GPDA) a pris de l'envergure. Il a tenu la dragée haute à Hamilton en remportant autant de GP (2) et en le devançant au championnat. Une dynamique idéale pour Russell, qui a prouvé sa capacité à fédérer autour de lui. Si la voiture est au rendez-vous, il ne fait guère de doute qu'il répondra présent. Jouera-t-il aussi le rôle de mentor auprès de son nouvel équipier ?

Marcus Dudley INGÉNIEUR PISTE

www.georgerussell.komi.io
 @GeorgeRussell63 @georgerussell63
 www.facebook.com/OfficialGR63/

LA COTE AUTOHEBDO

- +**
- Palmarès honorable en formules de promotion
 - Apprend très vite et très bien
 - Réputation de vrai passionné de sport auto

-
- Inexpérience totale en Grands Prix
 - Tout à prouver
 - Doit remplir le vide laissé par Hamilton



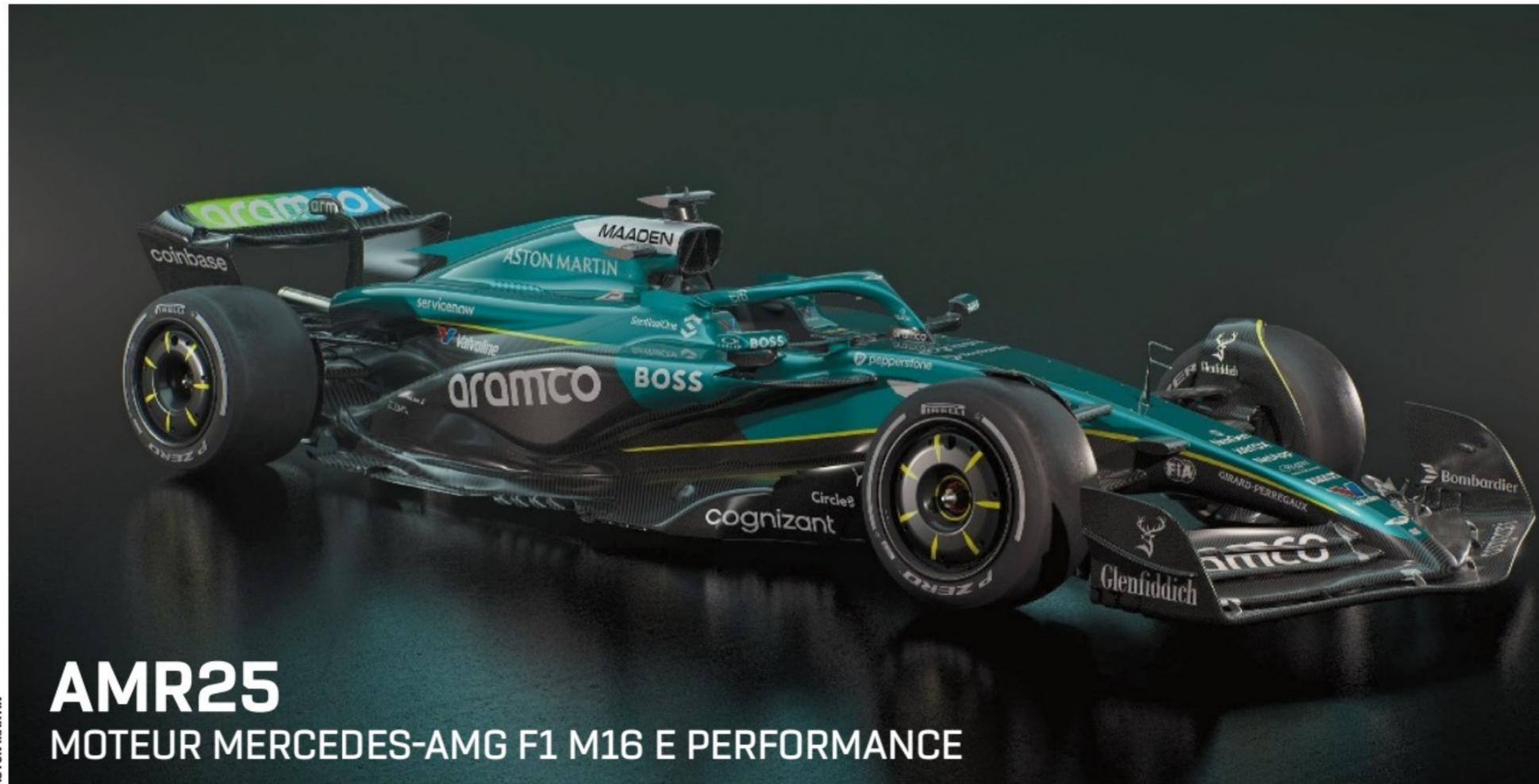
- +**
- Le départ d'Hamilton lui donne une place de leader
 - Aussi rapide que régulier
 - Discret à la ville, mais offensif en campagne

-
- Saura-t-il dicter le développement de la monoplace pour la 1^{re} fois
 - Dans le viseur de Verstappen
 - On attend toujours « le » coup d'éclat de sa part

ASTON MARTIN

Aston Martin F1 Team – Dadford Road, Silverstone Northamptonshire, NN12 8TJ – Grande-Bretagne

www.astonmartinf1.com
 @AstonMartinF1 @astonmartinf1 @astonmartinf1
 www.facebook.com/AstonMartinF1Team



AMR25 MOTEUR MERCEDES-AMG F1 M16 E PERFORMANCE

DÉBUTS
1959
PAYS-BAS

95

GRANDS PRIX

0

VICTOIRE

9

PODIUMS

0

POLE POSITION

3

MEILLEURS TOURS

0

TITRE CONSTRUCTEURS

0

TITRE PILOTES

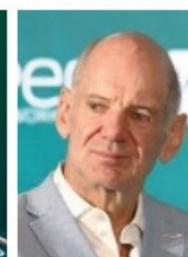
L'émblématique marque anglaise joue tellement bien le rôle d'agent secret au service de Sa Majesté que l'on a eu toutes les peines du monde à la remarquer en piste en 2024. Ce n'est pas tant du côté des pilotes que la déception eut lieu, mais bien du côté technique. L'AMR24 fut la monoplace dont les évolutions ont le moins fonctionné, à tel point que le top 10 est devenu quasi-impossible à atteindre à l'automne (seuls huit points ont été récoltés lors des six derniers Grands Prix). Lance Stroll reste fidèle à sa réputation de fils du riche patron Lawrence, et son coup de volant passable lui permet de garnir la grille de départ depuis déjà huit ans. Le Canadien laisse son collègue Fernando Alonso porter l'équipe sur ses épaules tel Atlas. L'usine flamboyante neuve, dont le coût est estimé à 200 millions de dollars (déboursés par Lawrence Stroll), doit entrer en service ce premier trimestre. C'est là que va prendre place celui qu'Alonso et la famille Stroll voient comme l'homme providentiel : Adrian Newey, chargé de mener le projet de la monoplace pour 2026 et l'arrivée du moteur Honda.



Propriétaire
LAWRENCE
STROLL



Team Principal
et CEO
ANDY
COWELL



Partenaire
managérial
et technique
ADRIAN
NEWAY

ÉVOLUTION SUR 3 ANS

2022 22 COURSES

SEBASTIAN VETTEL

67,2%

LANCE STROLL

32,8%

NICO HÜLKENBERG

0%

0 VICTOIRE
0 PODIUM
18 TOP 10

CHAMPIONNAT

7^e 55 POINTS

2023 22 COURSES

FERNANDO ALONSO

73,6%

LANCE STROLL

26,4%

FERNANDO ALONSO

25,5%

0 VICTOIRE
8 PODIUMS
31 TOP 10

CHAMPIONNAT

5^e 280 POINTS

2024 24 COURSES

FERNANDO ALONSO

74,5%

LANCE STROLL

25,5%

FERNANDO ALONSO

25,5%

0 VICTOIRE
0 PODIUM
17 TOP 10

CHAMPIONNAT

5^e 94 POINTS

3^{ES} PILOTES

FELIPE DRUGOVICH

BRÉSIL

Né le 23 mai 2000, à Maringá

> 2020 FIA F2, 9^e

> 2021 FIA F2, 8^e

> 2022 CHAMPION FIA F2

felipedrugovich.com.br

@FelipeDrugovich

@felipedrugovich

@felipedrugovich

www.facebook.com/felipe-drugovich/

STOFFEL VANDOORNE

BELGIQUE

NÉ LE 26 mars 1992, à Courtral

> DÉBUTS EN GP BAHREÏN 2016

> GP DISPUTÉS 41

> ÉCURIES FRÉQUENTÉES

MCLAREN (2016-18)

@Svandoorne

@svandoorne

@svandoorne

www.facebook.com/p/Stoffel-Vandoorne

PILOTES



#14

FERNANDO ALONSO

ESPAGNE 🇪🇸

#18

LANCE STROLL

CANADA 🇨🇦



Né le 29 juillet 1981
à Oviedo (Espagne)
43 ans | 1,71 m | 68 kg

> **DÉBUTS EN GP** AUSTRALIE 2001

> **1^{re} VICTOIRE** HONGRIE 2003

> **ÉCURIES FRÉQUENTÉES**

MINARDI (2001), RENAULT (2003-2006 ET 2008-2009), McLAREN (2007 ET 2015-2018), FERRARI (2010-2014), ALPINE (2021-2022), ASTON MARTIN (DEPUIS 2023)

Alors que les premiers GP de 2024 semblaient augurer du meilleur, les limites de la monoplace ont vite dissipé les espoirs de Fernando Alonso. Le vétéran du plateau n'a trouvé le chemin du top 5 qu'à une reprise. La frustration a commencé à se faire jour à l'encontre de la jeune garde. Jusqu'à quand va-t-il accepter cette situation inconfortable ?

INGÉNIEUR PISTE Chris Conin

📱 www.fernandoalonso.com
 📧 @alo_oficial 📷 @fernandoalo_oficial 📺 @fernandoalonso
 📺 facebook.com/FernandoAlonsoOficial

401
GRANDS PRIX

32
VICTOIRES

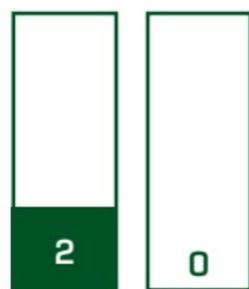
106
PODIUMS

2 337
POINTS

22
POLE POSITIONS

26
MEILLEURS TOURS

2005 ET 2006
1^{ER}
MEILLEUR CLASSEMENT AU CHAMPIONNAT DU MONDE



NOMBRE DE MEILLEURS TOURS EN 2024

Les années passent, et Lance Stroll continue d'établir des statistiques peu flatteuses. En 2024, le Canadien a rendu une copie vierge de toute performance grandiloquente. A contrario, son chef de file espagnol s'est démené au volant d'une monoplace de qualité faiblarde. Alonso a arraché deux meilleurs tours inespérés (Chine, Autriche), alors qu'il ne visait pas toujours les accessits. C'est à ce genre de comportement que l'on remarque la combativité animant le quadragénaire !

166
GRANDS PRIX

0
VICTOIRE

3
PODIUMS

292
POINTS

1
POLE POSITION

0
MEILLEUR TOUR

10^E
EN 2023
MEILLEUR CLASSEMENT AU CHAMPIONNAT DU MONDE

Né le 29 octobre 1998
à Montréal (Canada)
26 ans | 1,84 m | 79 kg

AUSTRALIE 2017 **DÉBUTS EN GP** <

ÉCURIES FRÉQUENTÉES <

WILLIAMS (2017-2018), RACING POINT (2019-2020), ASTON MARTIN (DEPUIS 2021)

La pertinence de la présence du Québécois pourrait être débattue, mais quant à ses performances, il n'y a pas grand-chose à écrire ! Si ce n'est son exploit d'avoir inscrit près de trois fois moins de points que son équipier en 2024, ainsi que son plantage dans les graviers au Brésil. Pourtant, sa place n'a jamais été en danger, alors qu'elle fait bien des envieux. Merci papa.

Ben Michell **INGÉNIEUR PISTE**

📱 www.lancestroll.com
 📧 @lance_stroll 📷 @lance_stroll 📺 @lance_stroll
 📺 facebook.com/stroll.lance

LA COTE AUTOHEBDO

- +**
- Une expérience inégalée
 - Un caractère de guerrier
 - Tourné vers le futur

-
- Impatient quand les éléments vont contre lui
 - Spectre de la retraite
 - Aston Martin va-t-elle remonter la pente ?



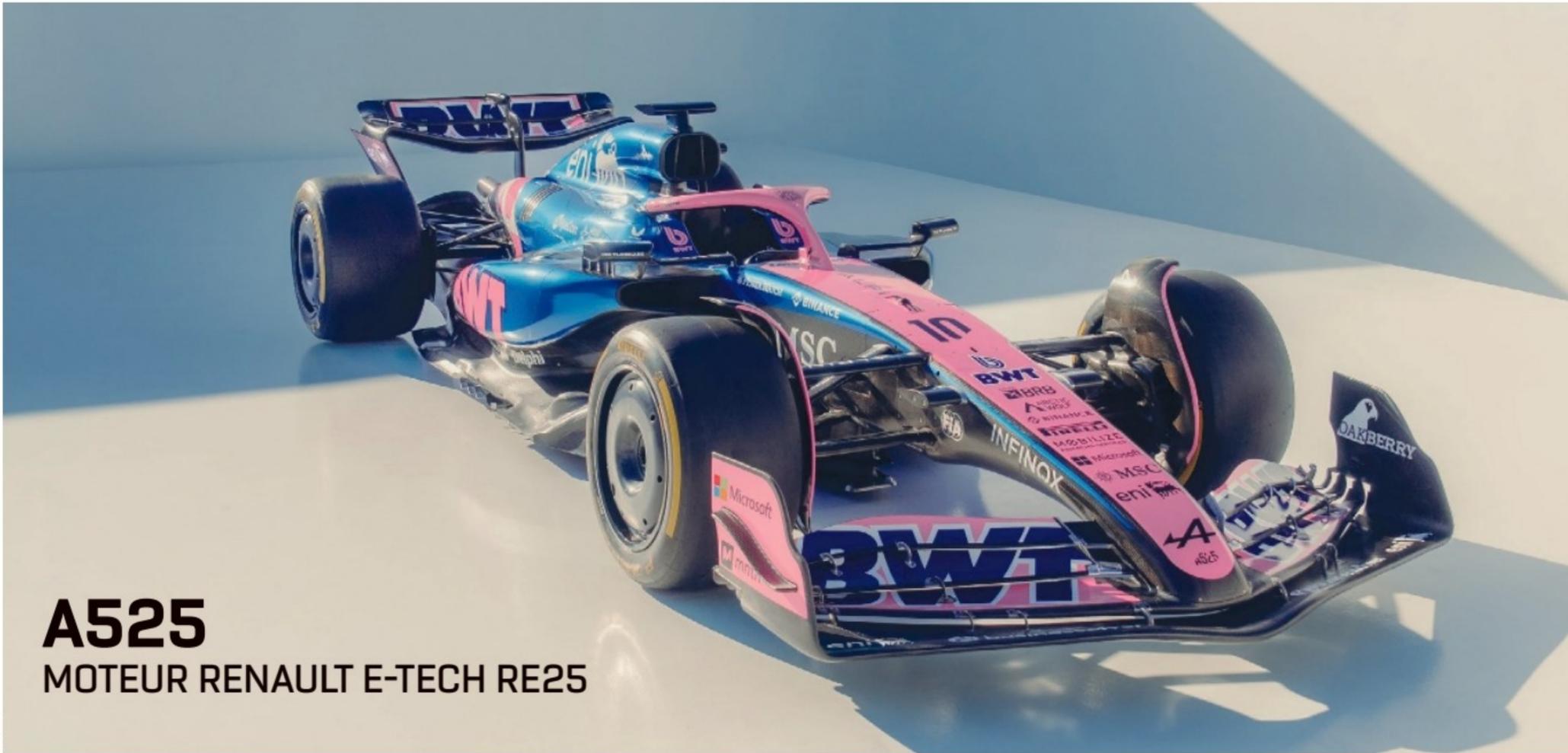
- +**
- Pas à l'abri de sortir de belles courses
 - Auteur de bons départs
 - Garde une confiance inamovible de la part de son papa

-
- Aime-t-il son métier ?
 - A atteint son plafond de verre
 - Manque de régularité criant

ALPINE

Alpine F1 Team
Whiteways Technical Centre,
Enstone OX7 4EE - Grande-Bretagne

www.alpinecars.com/fr/formule-1
@AlpineF1Team @alpinef1team @alpinef1team
www.facebook.com/AlpineF1Team



A525 MOTEUR RENAULT E-TECH RE25

ALPINE

DÉBUTS 2021 BAHREÏN	90	1	9	0	1	0	0
	GRANDS PRIX	VICTOIRE	PODIUMS	POLE POSITION	MEILLEUR TOUR	TITRE CONSTRUCTEURS	TITRE PILOTES

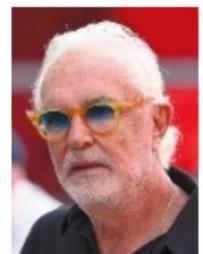
Le A fléché donne du grain à moudre aux journalistes chaque année. Sur ce plan, 2024 a été particulièrement riche pour Alpine. L'arrêt du moteur F1 de l'usine historique de Renault à Viry-Châtillon acté pour fin 2025, le renvoi sans ménagement d'Esteban Ocon après cinq saisons de loyaux services avant la finale d'Abou Dhabi, le retour de Flavio Briatore pour faire le ménage dans son ancienne écurie Benetton et Renault : ce ne sont là que la partie émergée de l'iceberg ! Sur la piste, Alpine a été transfigurée par des évolutions aérodynamiques bien senties. De pire voiture du plateau en mars, l'A524 est passée à candidate régulière au top 5 en novembre. Elle récolta la bagatelle de 51 unités en l'espace des 4 ultimes courses ! Bien sûr, le double podium du Brésil n'y est pas étranger. Le recrutement de David Sanchez (ex-Ferrari) au poste de directeur technique a posé les fondations d'une progression efficace, qu'Alpine doit poursuivre en 2025. Le ton optimiste se reflète dans l'A525 qui a retrouvé des couleurs chatoyantes cet hiver.



Team Principal
OLIVER OAKES



Directeur technique
DAVID SANCHEZ



Conseiller spécial
FLAVIO BRIATORE

ÉVOLUTION SUR 3 ANS

2022 22 COURSES	2023 22 COURSES	2024 24 COURSES
FERNANDO ALONSO	PIERRE GASLY	PIERRE GASLY
46,8 %	51,7 %	64,6 %
ESTEBAN OCON	ESTEBAN OCON	ESTEBAN OCON
53,2 %	48,3 %	35,4 %
0 VICTOIRE 0 PODIUM 30 TOP 10	0 VICTOIRE 2 PODIUMS 23 TOP 10	JACK DOOHAN 0 VICTOIRE 2 PODIUMS 14 TOP 10
CHAMPIONNAT		
4 ^e 173 POINTS	6 ^e 120 POINTS	6 ^e 65 POINTS

3^{ES} PILOTES

FRANCO COLAPINTO

ARGENTINE
Né le 27 mai 2003 à Buenos Aires
> DÉBUTS EN GP ITALIE 2024
> ÉCURIE FRÉQUENTÉE WILLIAMS (2024)
> 2021 VICE-CHAMPION DE FIA F3

MEILLEURE POSITION AU CHAMPIONNAT 2024

19^E

@FranColapinto @francolapinto @francolapinto
www.facebook.com/francolapinto

RYO HIRAKAWA JAPON

Né le 7 mars 1994 à Kure
> 2022 CHAMPION DU MONDE HYPERCAR WEC, VAINQUEUR DES 24 HEURES DU MANS
> 2023 CHAMPION DU MONDE HYPERCAR WEC

PAUL ARON ESTONIE

Né le 4 février 2004 à Tallinn
> 2021 & 2022 3^E FRECA
> 2023 3^E F3 > 2024 3^E F2

PILOTES



#10

PIERRE GASLY

FRANCE 🇫🇷

#7

JACK DOOHAN

AUSTRALIE 🇦🇺



Né le 7 février 1996
Rouen (Seine-Maritime)
29 ans | 1,77 m | 70 kg
> **DÉBUTS EN GP** MALAISIE 2017
> **1^{re} VICTOIRE** ITALIE 2020
> **ÉCURIES FRÉQUENTÉES**

TORO ROSSO (2017-2018), RED BULL RACING (2019), TORO ROSSO (2019), ALPHATAURI (2020-2022), ALPINE (DEPUIS 2023)

Ralenti par une voiture rétive sur la majorité de la saison, il s'est retroussé les manches et a répondu présent quand l'occasion d'inscrire des points se présentait. Auteur de qualif bluffantes (Las Vegas, 3^e), il a fait montre d'une belle force de caractère ! Une habitude chez le Rouennais, qui a les coudées franches pour devenir le leader dont Enstone a besoin.

INGÉNIEUR PISTE John Howard

🌐 www.pierregasly.com
📧 @PierreGASLY 📷 @pierregasly 📺 @pierregasly
📱 www.facebook.com/PierreGasly

153

GRANDS PRIX

1

VICTOIRE

5

PODIUMS

436

POINTS

0

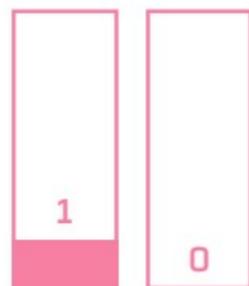
POLE POSITION

3

MEILLEURS TOURS

7^E

2019
MEILLEUR CLASSEMENT AU CHAMPIONNAT DU MONDE



CONFRONTATION DIRECTE EN F1

À l'occasion de la dernière manche de 2024 à Abou Dhabi, Jack Doohan a pris le départ de son premier Grand Prix. Le nouveau voisin de garage de Pierre Gasly s'était classé 15^e. Le Français avait terminé 7^e sous le drapeau à damier afin d'assurer à Alpine la 6^e place au championnat Constructeurs, juste devant Haas.

1

GRAND PRIX

0

VICTOIRE

0

PODIUM

0

POINT

0

POLE POSITION

0

MEILLEUR TOUR

24^E

MEILLEUR CLASSEMENT AU CHAMPIONNAT DU MONDE

20 janvier 2003 à Gold Coast
22 ans | 1,82 m | 68 kg
ABOU DHABI 2024 **DÉBUTS EN GP** <
ÉCURIE FRÉQUENTÉE <
ALPINE (DEPUIS 2024)

L'Australien, parachuté pour le dernier GP de 2024 à la place d'Ocon, a rempli son objectif, simple en apparence : ne pas mettre la voiture dans le décor. Ce cadeau lui a permis une titularisation pour 2025. Mais les nuages s'amoncellent déjà au-dessus du fils du quintuple champion du monde moto, Mick Doohan. Flavio Briatore n'est pas un philanthrope ; il a déjà placé le prometteur Franco Colapinto en qualité de 3^e pilote. Si l'Aussie ne performe pas, il prendra la porte... en cours d'exercice ?

Josh Peckett **INGÉNIEUR PISTE**

📧 @jackdoohan33 📷 @jackdoohan 📺 @jackdoohan
📱 www.facebook.com/jackdoohanaus

LA COTE AUTOHEBDO

- +** Mental bluffant
- +** Vrai « racer »
- +** Atteint l'âge de maturité
- Va-t-il supporter la tâche de leader ?
- Les montagnes russes des performances de l'Alpine
- Pas à l'abri des manœuvres politiques de Briatore



- +** Grandes capacités d'adaptation
- +** Peu d'erreurs en formules de promotion
- +** Prometteur
- Faible expérience
- On ne connaît pas son plein potentiel
- Sur un siège éjectable

ÉCURIE

HAAS

Haas F1 Team, Haas Racing Overthorpe Road
Banbury - Oxfordshire OX16 4PN
Royaume-Uni

www.haasf1team.com
@HaasF1Team @haasf1team @HaasF1Official
www.facebook.com/haasf1team



VF-25

MOTEUR FERRARI 066/12



Pour sa 10^e saison dans l'élite, Haas mise sur le changement. Les vétérans Kevin Magnussen et Nico Hülkenberg ont été remplacés par du sang neuf, incarné notamment par Esteban Ocon. Le Français est animé d'un esprit de revanche après avoir été viré sans ménagement par Alpine. À 28 ans et plus de 150 départs au compteur, il entre dans la fleur de l'âge, et doit avoir les épaules pour aiguiller le développement de la VF-25. Ce ne sera pas le rôle incombé à Oliver Bearman. Le rookie appartient à la catégorie des espoirs, dont les résultats en formules de promotion ne permettent pas de se faire une idée précise de son potentiel (ses uniques titres remontent à la F4 en 2021). Ses coups d'éclat en qualité de remplaçant chez Ferrari, puis Haas en 2024 laissent augurer du meilleur. Les deux hommes seront dirigés par Ayao Komatsu, incontestablement « le » team principal qui manquait à Haas. Plus discret que son prédécesseur Günther Steiner, il se focalise sur le travail, et saura tirer les bénéfices de l'alliance technique nouée avec Toyota en fin d'année dernière.



Team principal
AYAO KOMATSU

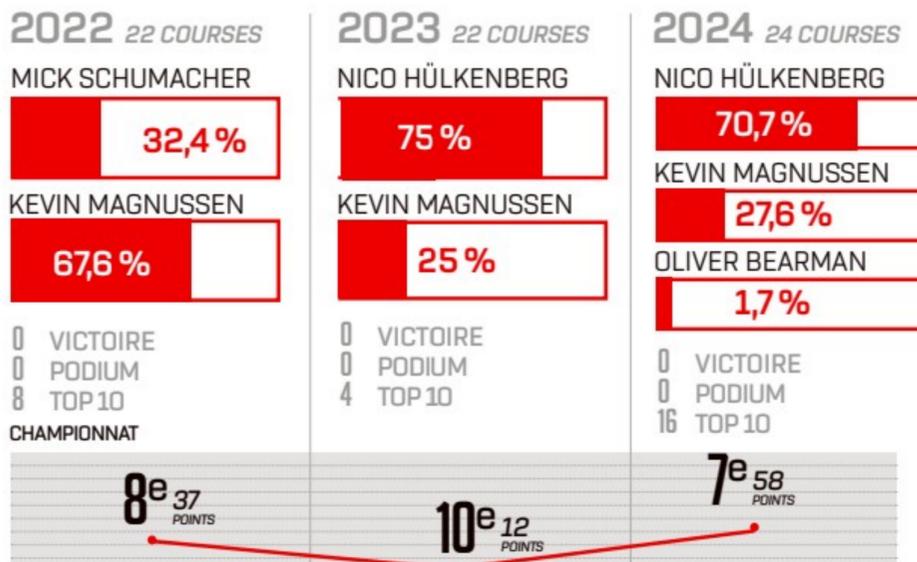


Fondateur et propriétaire
GENE HAAS



Directeur technique
ANDREA DE ZORDO

ÉVOLUTION SUR 3 ANS



3^e PILOTE
NON COMMUNIQUÉ

PILOTES



#31
**ESTEBAN
OCON**
FRANCE 🇫🇷

#87
**OLIVER
BEARMAN**
ROYAUME-UNI 🇬🇧



156
GRANDS PRIX

1
VICTOIRE

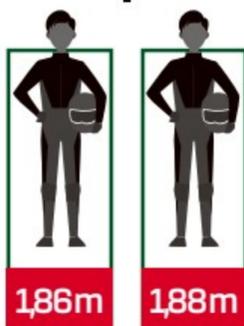
4
PODIUMS

445
POINTS

0
POLE POSITION

1
MEILLEUR TOUR

2017 ET
2022
8^E
MEILLEUR
CLASSEMENT AU
CHAMPIONNAT
DU MONDE



TAILLE

Chez Haas, on dispose de la plus grande paire de pilotes ! Oliver Bearman mesure 2 centimètres de plus qu'Esteban Ocon. Du haut de son mètre 86, le Français était le plus grand de la grille jusqu'alors. Plus qu'une anecdote, cette description physique engendre des ajustements de la part des ingénieurs. À son arrivée chez Renault en 2020, une fois casqué, Esteban Ocon obstruait en partie l'écoulement aérodynamique vers la boîte à air, occasionnant des soucis de surchauffe.

3
GRANDS PRIX

0
VICTOIRE

0
PODIUM

7
POINTS

0
POLE POSITION

0
MEILLEUR TOUR

18^E
EN 2024
MEILLEUR
CLASSEMENT AU
CHAMPIONNAT
DU MONDE

17 septembre 1996 à Évreux (Eure)
28 ans | 1,86 m | 74 kg

> **DÉBUTS EN GP** BELGIQUE 2016

> **1^{RE} VICTOIRE** HONGRIE 2021

> **ÉCURIES FRÉQUENTÉES**

MANOR (2016), FORCE INDIA (2017-2018),
RENAULT (2020), ALPINE (2021-2024), HAAS
(2025)

En dépit d'une 2^e place exceptionnelle au Brésil, 2024 fut l'année de la tourmente pour Ocon. Sur le départ vers Haas, le Normand n'a pas été traité avec les égards habituels par Alpine, jusqu'à prendre la porte à une manche du terme. Cela lui a permis de se familiariser avec son nouvel environnement dès les essais d'après-saison. L'Ébroïcien arrive dans une structure en pleine évolution : le timing est très intéressant à son stade de carrière.

INGÉNIEUR PISTE Laura Müller

fr.esteban-ocon.com
@OconEsteban @estebanocon @estebanocon
www.facebook.com/p/Esteban-Ocon

8 mai 2005 à Chelmsford
(Royaume-Uni)

19 ans | 1,88 m | 78 kg

Arabie saoudite 2024 **DÉBUTS EN GP** <

ÉCURIES FRÉQUENTÉES <

FERRARI (2024), HAAS (2024-2025)

Le rookie a étonné en 2024 en remplaçant brillamment au pied levé Sainz (opéré à l'appendicite) en Arabie saoudite. Avec une septième place sur un circuit pour pilotes chevronnés, Bearman a montré des capacités d'adaptation bluffantes. Il est entré une seconde fois dans les points, avec Haas, à Bakou avant de faire sa dernière apparition de la saison au Brésil où il avait battu son coéquipier en qualifications. Une expérience bienvenue avant sa première saison complète.

Ronan O'Hare **INGÉNIEUR PISTE**

www.oilliebearman.com
@OllieBearman @oilliebearman @oilliebearman
www.facebook.com/people/Ollie-Bearman

LA COTE AUTOHEBDO

- Prend un nouveau départ
- Toujours extra-motivé
- Très expérimenté

- Pas exempt d'erreurs de précipitation
- Bearman va-t-il lui faire de l'ombre ?
- Reste bloqué dans une équipe de milieu de tableau



- Grandes capacités d'adaptation
- Rapide et effronté
- Connaissance de l'équipe

- Manque d'expérience
- Rejoint une écurie en pleine restructuration
- Il sera comparé aux autres rookies de la grille, lesquels présentent des CV. plus flatteurs

RACING BULLS

Visa Cash App RB
Via della Boaria, 229
48018 Faenza (RA) - Italie

www.visacashaprb.com
@visacashaprb @visacashaprb @visacashaprb
www.facebook.com/VisaCashappRB/

VCARB 02

HONDA RBPTH002



Racing Bulls

DÉBUTS
2006
BAHREÏN

375

GRANDS PRIX

2

VICTOIRES

5

PODIUMS

1

POLE POSITION

4

MEILLEURS TOURS

0

TITRE CONSTRUCTEURS

0

TITRE PILOTES

La pépinière de talents retrouve sa vocation d'être. Le remplacement en fin d'année dernière de Daniel Ricciardo par l'intrépide Liam Lawson ayant été salvateur, Red Bull place la relève dans son écurie B. Laurent Mekies va ainsi manager un jeune compatriote, Isack Hadjar. Décrit comme un talent générationnel par ceux qui l'ont côtoyé dans les différents échelons de la Monoplace, le Français tout juste majeur arrive avec une cote des plus élogieuses. Passé près du titre en F2, Hadjar est doté d'un coup de volant bluffant. Mais il existe une différence entre la vitesse pure et gérer le monde complexe de la F1 : tirer la quintessence d'une monoplace ultra-pointue, mener les briefings avec les ingénieurs, être force motrice... Tout ce qu'a appris son équipier. Yuki Tsunoda, dont la campagne 2024 était aboutie, quittera vraisemblablement le giron Red Bull l'hiver prochain, le partenariat avec Honda (son soutien n°1) prenant fin à ce moment. Le Japonais n'a donc plus rien à espérer, et roulera le mors aux dents afin de séduire de futurs recruteurs. Avec pareil duo, Racing Bulls a tout pour faire des étincelles en piste !



Team
principal
LAURENT
MEKIES



Directeur
technique
JODY
EGGINTON



Directeur
sportif
MARCO
PERRONE

ÉVOLUTION SUR 3 ANS

2022 22 COURSES

PIERRE GASLY

65,7%

YUKI TSUNODA

34,3%

0 VICTOIRE
0 PODIUM
10 TOP 10

CHAMPIONNAT

9^e 35 POINTS

2023 22 COURSES

YUKI TSUNODA

68%

DANIEL RICCIARDO

24%

NYCK DE VRIES

0%

LIAM LAWSON

8%

0 VICTOIRE
0 PODIUM
8 TOP 10

8^e 25 POINTS

2024 24 COURSES

YUKI TSUNODA

65,2%

DANIEL RICCIARDO

26,1%

LIAM LAWSON

8,7%

0 VICTOIRE
0 PODIUM
14 TOP 10

8^e 46 POINTS3^E PILOTE

AYUMU IWASA JAPON

Né le 22 septembre 2001 à Osaka

> 2020 CHAMPION DE FRANCE DE F4

> 2023 4^E F2> 2024 5^E SUPER FORMULA

www.ayumu-iwasa.racing
@ayumuiwasa_cars
@ayumuiwasa_cars

PILOTES

#22

YUKI TSUNODA

🇯🇵 JAPON

#6

ISACK HADJAR

🇫🇷 FRANCE



Né le 11 mai 2000
à Sagami-hara (Japon)
24 ans | 1,59 m | 54 kg
> DÉBUTS EN GP BAHREÏN 2021
> ÉCURIES FRÉQUENTÉES
ALPHATAURI (2021-2023),
RACING BULLS (DEPUIS 2024)

Le Japonais espérait taper dans l'œil de Red Bull pour décrocher une promotion au côté de Max Verstappen. En vain, malgré une saison 2024 très réussie compte tenu de la monoplace à sa disposition. Le jeune homme au tempérament bien trempé n'a plus qu'une année de contrat avec la boisson énergisante. De quoi lui donner l'envie de se glisser dans les petits papiers d'écuries rivales, avec des coups d'éclat à son actif.

INGÉNIEUR PISTE Mattia Spini

📱 www.yukitsunoda.com
✉ @yukitsunoda07 📷 @yukitsunoda0511

87

GRANDS PRIX

0

VICTOIRE

0

PODIUM

91

POINTS

0

POLE POSITION

1

MEILLEUR TOUR

12^E

2024
MEILLEUR
CLASSEMENT AU
CHAMPIONNAT
DU MONDE



VICTOIRES EN F3 ET F2

Tous deux excellents espoirs de la Monoplace dans leurs pays, Yuki Tsunoda et Isack Hadjar sont cependant sortis de l'antichambre de la F1 sans aucun titre à leur actif. Quatrième en F3 (2022), puis quatorzième (2023) avant d'être vice-champion de F2 (2024), le Français a fait mieux que le Japonais, respectivement classé neuvième (2019) et troisième (2020). Hadjar a remporté 8 courses en F3 et F2, soit le double de son équipier nippon.

0

GRAND PRIX

0

VICTOIRE

0

PODIUM

0

POINT

0

POLE POSITION

0

MEILLEUR TOUR

Né le 28 septembre 2004 à Paris
20 ans | 1,67 m

> DÉBUTE EN GP

> ÉCURIE FRÉQUENTÉE
RACING BULLS (2025)

Le pedigree du jeune homme est tel que le Francilien ne devrait laisser personne indifférent en 2025. À quel point Hadjar va-t-il briller ? Il serait normal, voire sain, que le Francilien prenne ses marques durant les premiers Grands Prix, avant de livrer son plein potentiel en cours d'exercice. Cette période d'adaptation au gigantisme de la F1 va être cruciale. Elle permettra de savoir si sa confiance en lui est au service d'une éthique de travail identique à celle suivie par celui auquel Hadjar est souvent comparé : Alain Prost.

INGÉNIEUR PISTE Pierre Hamelin

📱 www.isackhadjar.com
✉ @Isack_Hadjar 📷 @isackhadjar

LA COTE AUTOHEBDO

- +**
- Bonne expérience
 - Rythme en course très efficace
 - Capable de tours de qualif' remarquables

-
- Peut se laisser dominer par ses émotions
 - Se sait arrivé au bout d'un cycle
 - Il n'est plus le chouchou de l'équipe



- +**
- Aussi calculateur que Prost
 - Red Bull lui fait confiance
 - Potentiel XXL

-
- Tempérament de feu
 - Peu d'expérience
 - Doit apprendre le métier avant de viser la gagne



FW47

MOTEUR MERCEDES-AMG F1 M16 E PERFORMANCE

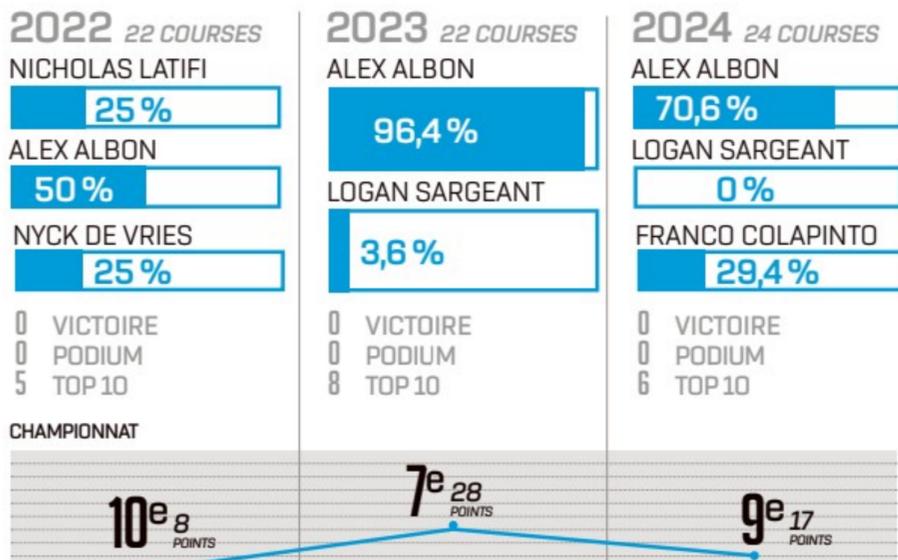
DÉBUTS 1975 ARGENTINE	851 GRANDS PRIX	114 VICTOIRES	313 PODIUMS	128 POLE POSITIONS	133 MEILLEURS TOURS	9 TITRES CONSTRUCTEURS 1980, 1981, 1986, 1987, 1992, 1993, 1994, 1996, 1997	7 TITRES PILOTES 1980, 1982, 1987, 1992, 1993, 1996, 1997
------------------------------------	---------------------------	-------------------------	-----------------------	------------------------------	-------------------------------	--	--

Que l'on ne se méprenne pas. Williams ne devrait pas sortir de l'ornière dans laquelle elle se trouve depuis une éternité. Du moins, il ne s'agit pas de l'ambition fixée par James Vowles cette année. L'ancien stratège de génie chez Mercedes dans les années 2020 a pour mission de remettre l'écurie de Grove sur l'autoroute du succès. Ce but est fixé pour 2026, lorsque la nouvelle réglementation technique sera mise en place. Mais avant de viser la voie rapide, il faut chauffer la mécanique, et se doter des équipements adéquats. En cela, le recrutement de Carlos Sainz constitue déjà la plus grande victoire de Williams en 2025 ! L'ancien pensionnaire Ferrari connaît la recette du succès. À terme, il compte en faire profiter son nouvel employeur affamé de victoires (la dernière remonte à 2012 grâce à Pastor Maldonado à Barcelone). Son arrivée va bousculer son compagnon de stand Alex Albon. L'ancien protégé de Red Bull avait jusqu'à présent la partie trop facile face à d'anonymes équipiers ; désormais, le Thaïlandais va être tiré vers le haut.



Team Principal JAMES VOWLES	Directeur sportif SVEN SMEETS	Directeur technique PAT FRY
---------------------------------------	---	---------------------------------------

ÉVOLUTION SUR 3 ANS



3^e PILOTE NON COMMUNIQUÉ

PILOTES



#55

CARLOS SAINZ

ESPAGNE 🇪🇸

#23

ALEXANDER ALBON

GRANDE-BRETAGNE 🇬🇧



206

GRANDS PRIX

4

VICTOIRES

27

PODIUMS

1275,5

POINTS

6

POLE POSITIONS

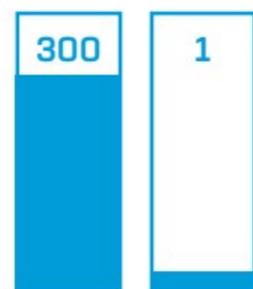
4

MEILLEURS TOURS

5^E

2021, 2022 ET 2024

MEILLEUR CLASSEMENT AU CHAMPIONNAT DU MONDE



TOURS MENÉS

104

GRANDS PRIX

0

VICTOIRE

2

PODIUMS

240

POINTS

0

POLE POSITION

0

MEILLEUR TOUR

7^E

2020

MEILLEUR CLASSEMENT AU CHAMPIONNAT DU MONDE

Né le 1^{er} septembre 1994 à Madrid
30 ans | 1,78 m | 66 kg

> DÉBUTS EN GP AUSTRALIE 2015

> 1^{RE} VICTOIRE

GRANDE-BRETAGNE 2022

> ÉCURIES FRÉQUENTÉES

TORO ROSSO (2015-2017), RENAULT (2017-2018), McLAREN (2019-2020), FERRARI (2021-2024), WILLIAMS (2025)

Dans les années 1990, passer de Ferrari à Williams eût été perçu comme une promotion. Le Madrilène débarque dans une écurie jusqu'alors en souffrance chronique. Il sait qu'il ne regoûtera pas de sitôt au champagne, comme il avait l'habitude de le faire avec la Scuderia. Il n'en fait pas une fixette puisqu'il veut négocier cette campagne comme préparation grandeur nature en vue de la saison immanquable de 2026.

INGÉNIEUR PISTE Gaëtan Jedo

www.carlossainz.es
@Carlossainz55 carlossainz55 @carlossainz55
www.facebook.com/carlossainz55

Né 23 mars 1996 à Londres
28 ans | 1,86 m | 73 kg

Australie 2019 DÉBUTS EN GP <

ÉCURIES FRÉQUENTÉES <

TORO ROSSO (2019), RED BULL (2019-2020), WILLIAMS (DEPUIS 2022)

Son capital sympathie s'est effrité. Nous le pensions capable d'incarner le visage de Williams. Ses bourdes (accidents en Australie et au Brésil) ont jeté un voile sur cette aptitude. Une impression négative renforcée par les débuts de Franco Colapinto à la place de l'insignifiant Logan Sargeant. Désormais, c'est un vainqueur de Grands Prix qu'Albon côtoie, une tout autre caste ! S'il prend la mesure de l'Espagnol, sa cote remontera en flèche. Sinon, il glissera dans la catégorie des espoirs déçus de la F1.

James Urwin INGÉNIEUR PISTE

www.alexalbon.com
@alex_albon @alex_albon
www.facebook.com/alexalbonofficial

LA COTE AUTOHEBDO

- Travailleur acharné
- Fiable et expérimenté
- Peut devenir le sauveur de Williams

- Moins fringant en qualif'
- Quid de sa motivation dans une voiture de fond de grille ?
- Risque d'enterrer sa carrière



- Parfaite connaissance de l'équipe
- Vowles a confiance en lui
- Émulation à venir avec Sainz...

- L'arrivée de Sainz risque de bousculer sa place de leader
- Saison 2024 en demi-teinte
- Que vaut-il vraiment ?

C45 MOTEUR FERRARI 066/12



STAKE SAUBER

DÉBUTS 1993 AFRIQUE DU SUD	486 GRANDS PRIX	1 VICTOIRE	27 PODIUMS	1 POLE POSITION	5 MEILLEURS TOURS	0 TITRE CONSTRUCTEURS	0 TITRE PILOTES
----------------------------------	---------------------------	----------------------	----------------------	---------------------------	-----------------------------	---------------------------------	---------------------------

Heureusement que les monoplaces suisses utilisent depuis l'an dernier une couleur vert flashy. Ce n'est certainement pas en raison de leurs prestations en piste que Sauber brille ! La C44 était une voiture ratée, qui n'a trouvé la lumière du top 10 qu'à une seule reprise (Guanyu Zhou, 8^e au Qatar). Un tel bilan obligeait Mattia Binotto, arrivé en cours de saison au poste de team principal, aux changements. James Key, qui a dessiné sa première Sauber après son bail chez McLaren, a eu du pain sur la planche : aéro, suspensions, refroidissement, poids réduit, les zones de travail n'ont pas manqué. Une mise à jour nécessaire afin de contenter les futurs propriétaires du team, Audi. La formation de Hinwil redeviendra une équipe d'usine dès 2026, mais d'ici là, il reste 24 Grands Prix pour roder les nouvelles recrues, Nico Hülkenberg et Gabriel Bortoleto. Pareil duo allie connaissances de la F1 et fougue de la jeunesse, un cocktail idéal pour enclencher une nouvelle dynamique.



Team principal
MATTIA BINOTTO

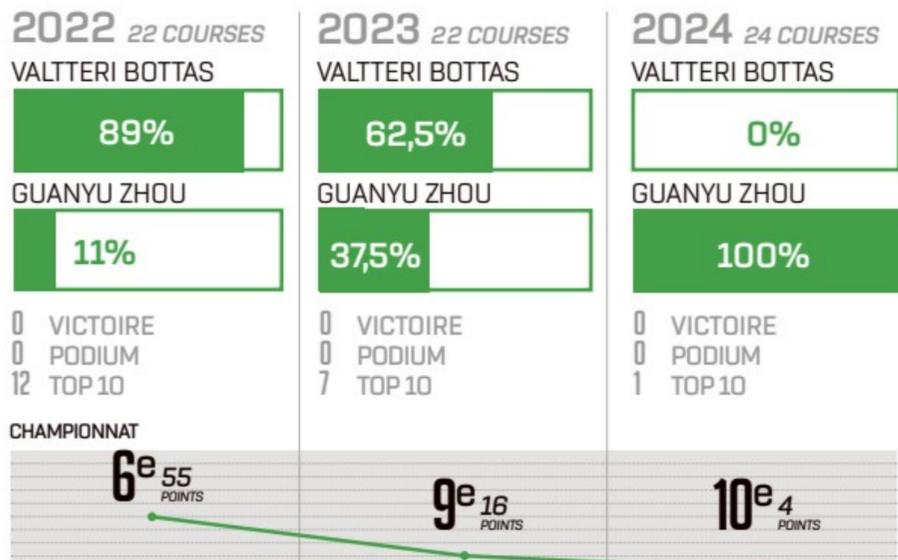


Directeur technique
JAMES KEY



Directeur sportif
IÑAKI RUEDA

ÉVOLUTION SUR 3 ANS



3^e PILOTE NON COMMUNIQUÉ

PILOTES



#27

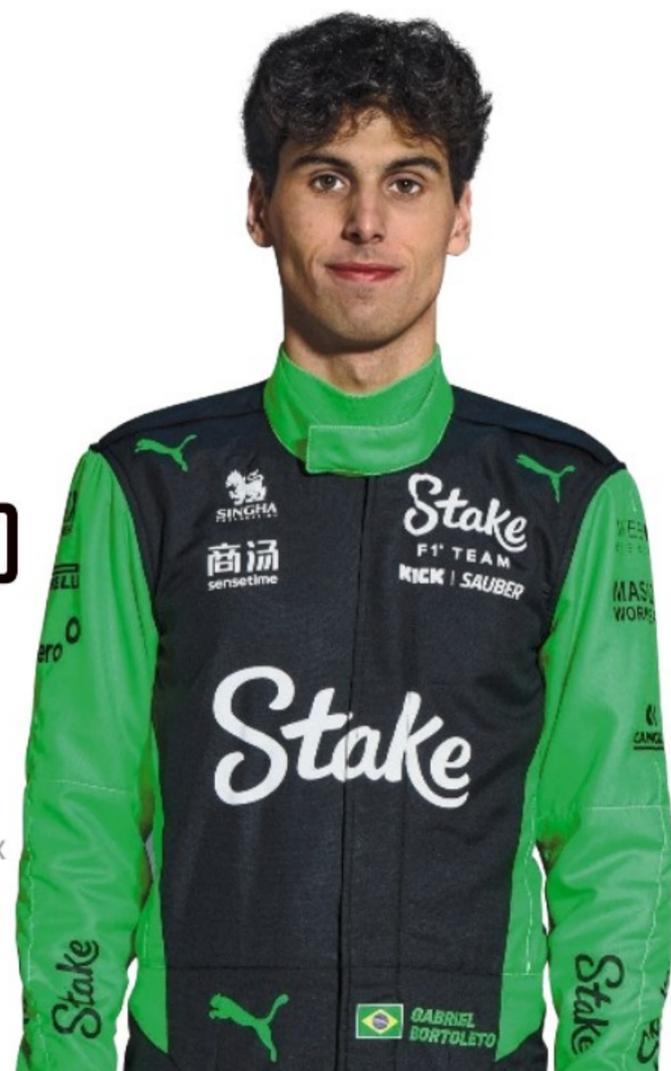
NICO HÜLKENBERG

ALLEMAGNE 🇩🇪

#5

GABRIEL BORTOLETO

BRÉSIL 🇧🇷



227

GRANDS PRIX

0

VICTOIRE

0

PODIUM

571

POINTS

1

POLE POSITION

2

MEILLEURS TOURS

7^E

2018

MEILLEUR CLASSEMENT AU CHAMPIONNAT DU MONDE



TITRE EN GP2/F2

Les deux nouveaux pilotes de Sauber, bien que séparés par 17 ans d'écart (!), partagent un point commun. Ils ont tous les deux été couronnés champion de l'antichambre de la F1, baptisée GP2 Series en 2009 pour Nico Hülkenberg, et FIA Formule 2 pour Gabriel Bortoleto en 2024.

0

GRAND PRIX

0

VICTOIRE

0

PODIUM

0

POINT

0

POLE POSITION

0

MEILLEUR TOUR

0

MEILLEUR CLASSEMENT AU CHAMPIONNAT DU MONDE

Né le 19 août 1987 à Emmerich-am-Rhein (Allemagne)

37 ans | 1,84 m | 74 kg

> DÉBUTS EN GP BAHREÏN 2010

> ÉCURIES FRÉQUENTÉES

WILLIAMS (2010) FORCE INDIA (2011-2012, 2014-2016) SAUBER (2013), RENAULT (2017-2019), RACING POINT (3 GP EN 2020), ASTON MARTIN (2GP EN 2022), HAAS (2023-2024), SAUBER (2025)

L'Allemand a sûrement tiré un trait sur ses aspirations de podium, mais comptant parmi les pilotes les plus capés de la grille, il dispose encore d'un bon coup de volant. Il est le prototype du pilote capable de boxer dans la catégorie supérieure malgré une voiture peu vélocé.

INGÉNIEUR PISTE N.C.

www.nicohulkenberg.net
 @HulkHulkenberg @hulkhulkenberg @hulk_hulkenberg
 www.facebook.com/NicoHulkenberg.official

Né le 14 octobre 2004 à São Paulo (Brésil)

20 ans | 1,84 m

DÉBUTE EN GP <

ÉCURIE FRÉQUENTÉE <

STAKE SAUBER (2025)

Il est le rookie dont le parcours en formules de promotion est le plus flatteur. Le Paulista va découvrir l'univers des GP sans stress, dans une écurie que personne n'attend au tournant cette année. S'il se revendique de l'héritage d'Ayrton Senna, dont il partage la ville de naissance, Bortoleto semble bien moins jusqu'au-boutiste que le glorieux triple champion du monde. Une conduite raisonnée qui lui permettra sans doute de sortir indemne des mêlées du premier tour.

Andrea Benisi INGÉNIEUR PISTE

www.gabrielbortoleto.com.br
 @gabortoleto85 / gabrielbortoleto_ / @gabrielbortoleto
 www.facebook.com/gabrielbortoleto85

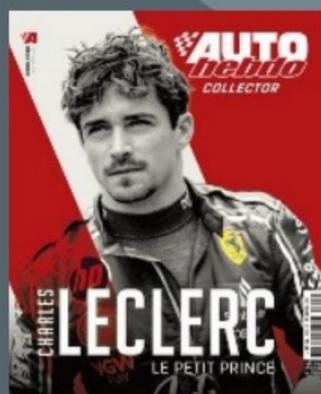
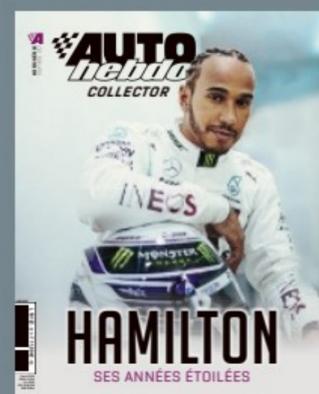
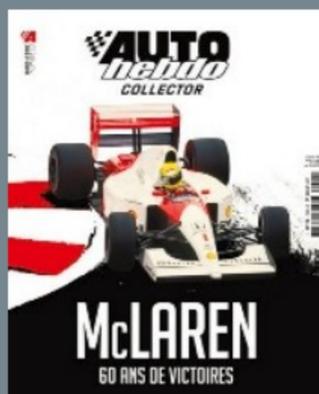
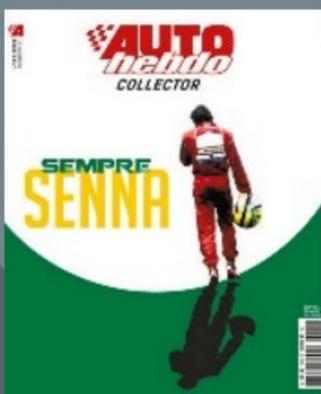
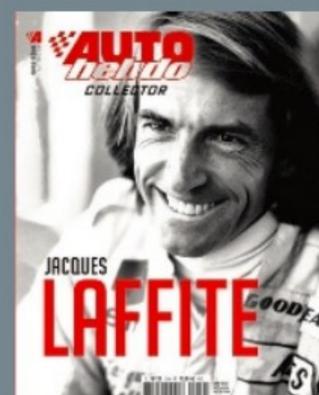
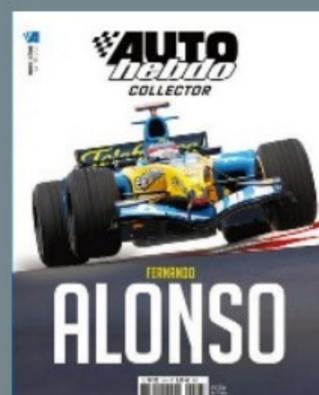
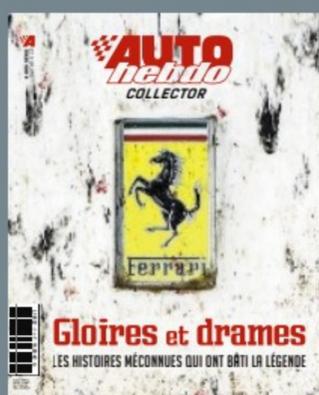
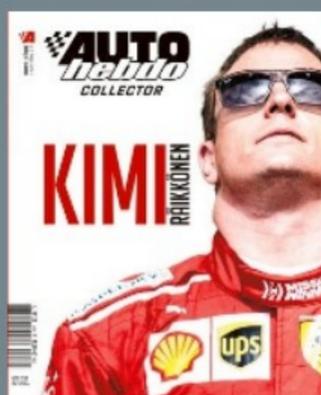
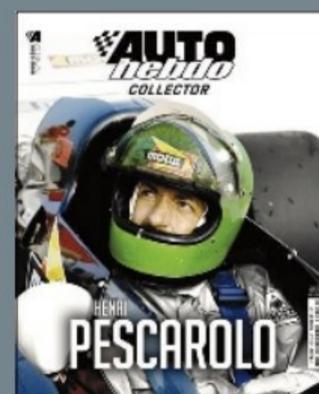
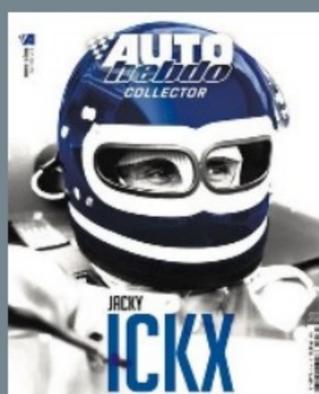
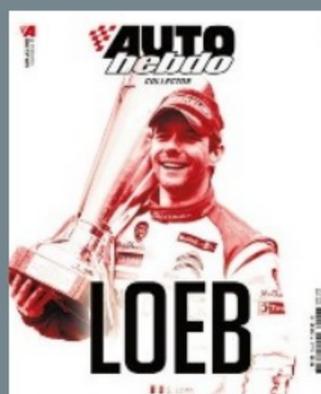
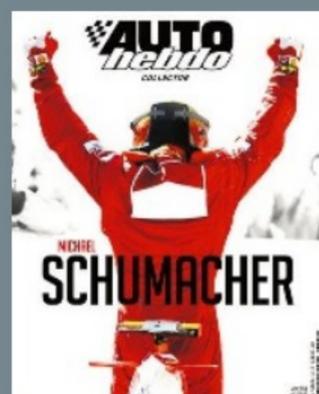
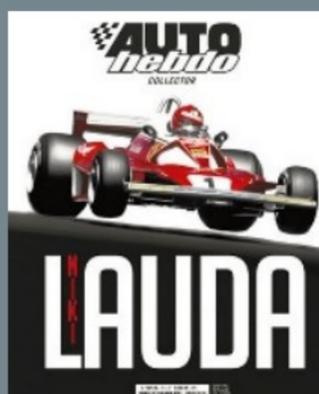
LA COTE AUTOHEBDO

- +** Gros vécu en F1, Se bonifie avec le temps, Se sait en sécurité chez Audi
- Il a atteint son maximum depuis longtemps, Arrivée dans une équipe en transition, Risque de s'accrocher coûte que coûte à un baquet



- +** Grande régularité en formules de promotion, Sérénité au volant, Champion de F2 sortant
- Peu de roulage en F1, Équipe en phase de transition, Marge de progression énorme

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION



Retrouvez tous nos Collectors
sur notre boutique en ligne
autohebdo.aboshop.fr



EN VERSION
PAPIER



EN VERSION NUMÉRIQUE
Également disponible avec
l'application AUTOhebdo Magazine



CIRCUITS

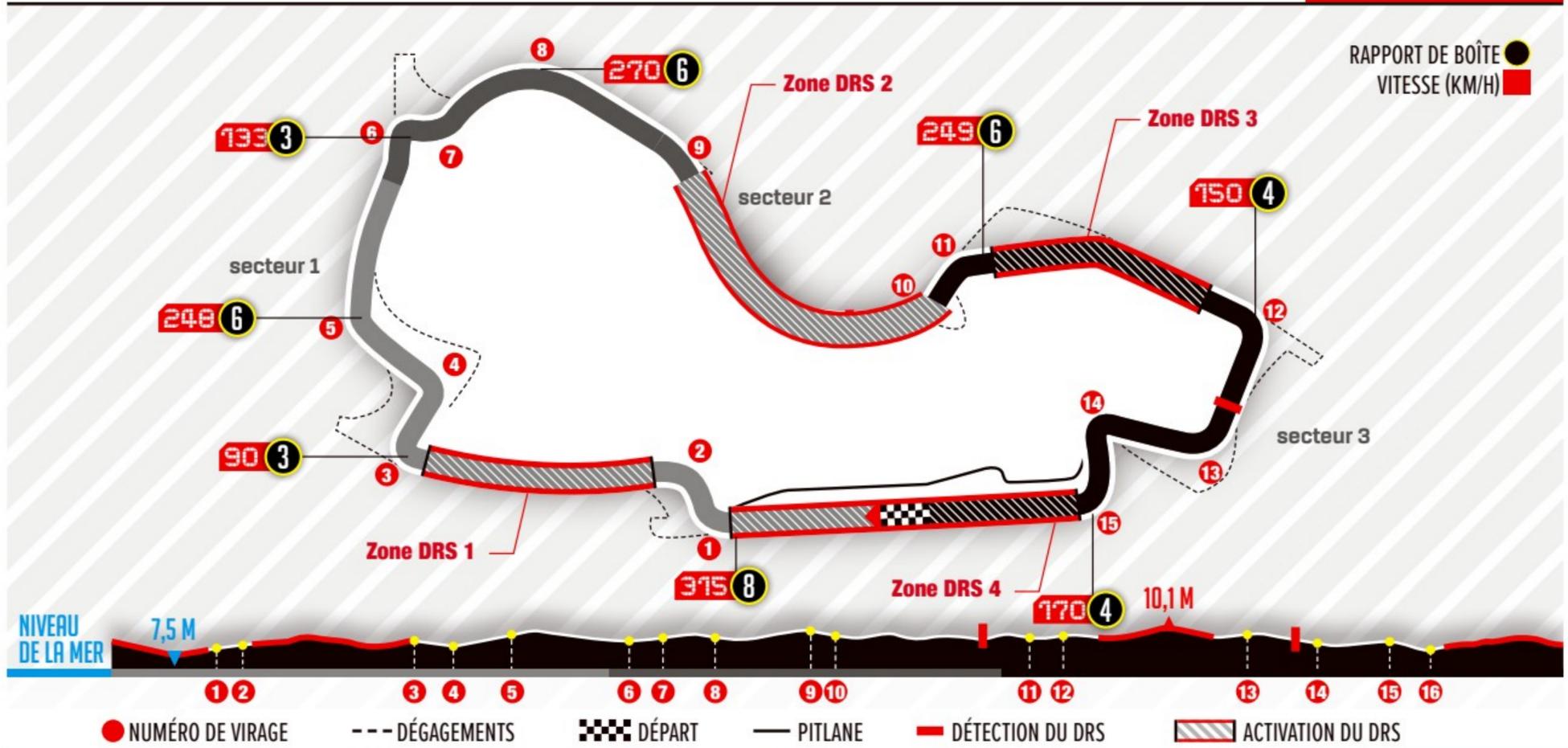


EXPLIQUÉS PAR
JULIEN
SIMON-CHAUTEMPS
EX-INGÉNIEUR F1

AUSTRALIE
CHINE
JAPON
BAHREÏN
ARABIE SAOUDITE
MIAMI
ÉMILIE-ROMAGNE
MONACO
ESPAGNE
CANADA
AUTRICHE
GRANDE-BRETAGNE
BELGIQUE
HONGRIE
PAYS-BAS
ITALIE
AZERBAÏDJAN
SINGAPOUR
ÉTATS-UNIS
MEXIQUE
BRÉSIL
LAS VEGAS
QATAR
ABOU DHABI

1 AUSTRALIE MELBOURNE

16 MARS



NOMBRE DE TOURS

58

CIRCUIT km

5,278

COURSE km

306,124

HISTORIQUE

38

éditions depuis 1985
27 à Melbourne
11 à Adélaïde

ICI... Aucun Australien n'est jamais monté sur le podium à domicile. Une malédiction que Doohan (Alpine) et Piastri (McLaren) comptent bien changer.

RECORDS

POLE POSITION

1'15"915

Verstappen 2024

MEILLEUR TOUR EN COURSE

1'19"813

Leclerc 2024

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À MELBOURNE

Hamilton (8), Verstappen (2) et Leclerc (1). Mercedes et Ferrari (6), McLaren (5) et Red Bull (5), Williams (2)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS, ex-ingénieur F1

“ Melbourne, c'est la rentrée des classes, comme c'était le cas dans les années 1990 et 2000. Le tracé de l'Albert Park est rapide pour un circuit urbain, ce qui le rend d'autant plus intéressant.

Niveau réglages, nous sommes sur du « moyen-haut », à savoir une association entre une très bonne traction et beaucoup de stabilité au freinage. C'est une piste très glissante en début de weekend, car elle n'est utilisée qu'une fois par an. Il y a une belle alternance de virages rapides, assez serrés. ”

RÉSULTATS 2024

- 1 Carlos Sainz *Ferrari*
- 2 Charles Leclerc *Ferrari*
- 3 Lando Norris *McLaren*

POLE POSITION

Verstappen 1'15"915

MEILLEUR TOUR

Leclerc 1'19"813

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour



Appui aérodynamique



Usure des pneus



Usure des freins



MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Pilote	Résultats 2025
Piastri	4 ^e 2024
Norris	3 ^e 2024
Leclerc	1^{er} 2022
Hamilton	1^{er} 2008, 2015
Verstappen	1^{er} 2023
Lawson	1 ^{re} participation
Russell	3 ^e 2022
Antonelli	1 ^{re} participation
Stroll	4 ^e 2023
Alonso	1^{er} 2006
Gasly	9 ^e 2022
Doohan	1 ^{re} participation
Ocon	7 ^e 2022
Bearman	1 ^{re} participation
Hadjar	1 ^{re} participation
Tsunoda	7 ^e 2024
Albon	10 ^e 2022
Sainz	1^{er} 2024
Hülkenberg	6 ^e 2014
Bortoletto	1 ^{re} participation

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1^{er}		1^{er}	
2^e		2^e	
3^e		3^e	

HORAIRES

VENDREDI
Essais libres 1
2h30-3h30
Essais libres 2
6h00-7h00

SAMEDI
Essais libres 3
2h30-3h30
Qualifications
6h00-7h00

DIMANCHE
DÉPART
5H00

AUTOhebdo.fr

Suivez les essais et la course rubrique

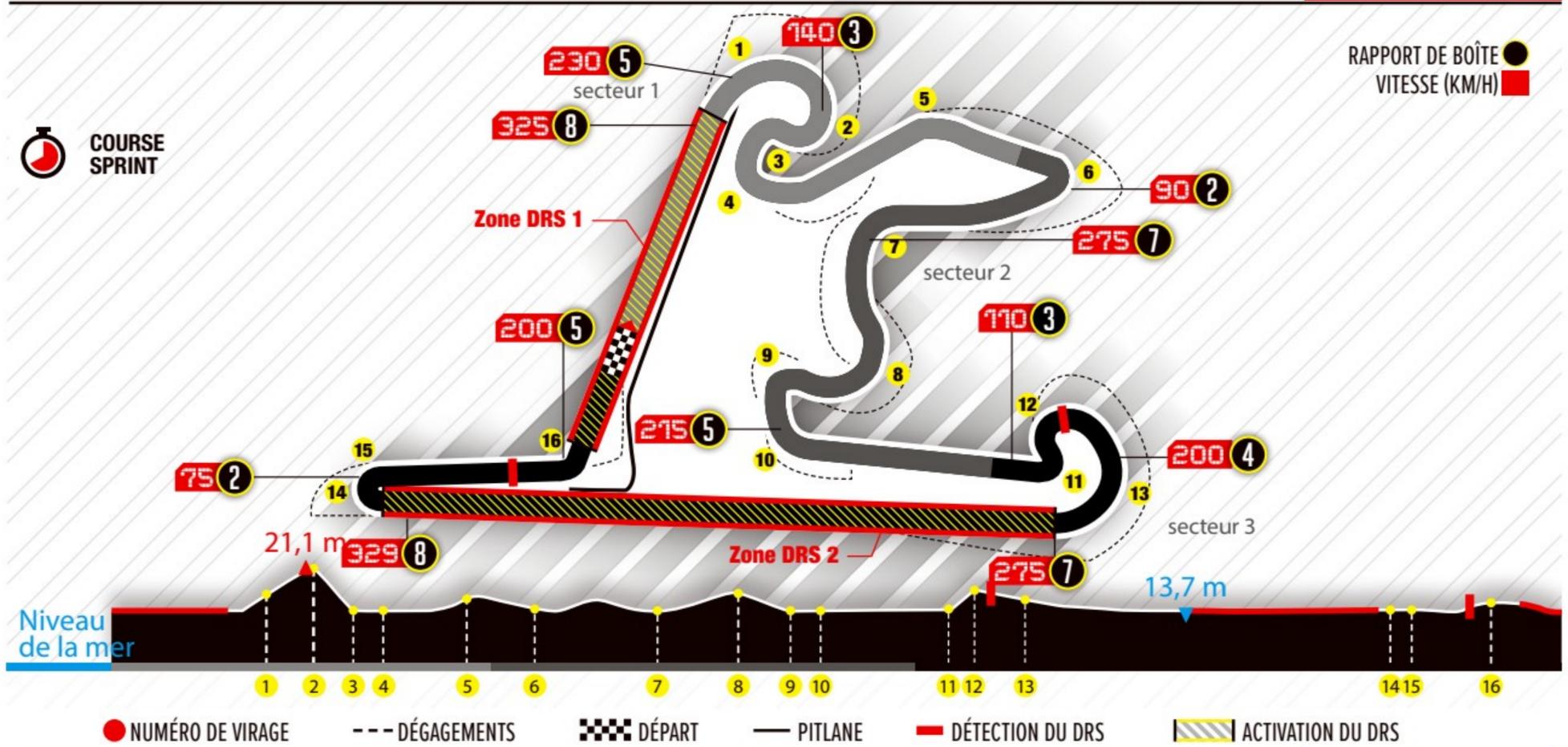
EN DIRECT LIVE TEXTE



Tous les programmes sont susceptibles d'être modifiés

2 CHINE SHANGHAI

23 MARS



56
CIRCUIT km

5,451
COURSE km

305,066

HISTORIQUE

17 éditions à Shanghai depuis 2004

ICI... en 2024, Guanyu Zhou est devenu le premier pilote chinois à disputer le Grand Prix de Chine sous les ovations du public. Il a terminé 16^e.

RECORDS

POLE POSITION
1'31"095
Vettel 2018

MEILLEUR TOUR EN COURSE
1'32"238
Schumacher 2004

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À SHANGHAI

Hamilton (6), Alonso (2) et Verstappen (1). Mercedes (7), Red Bull (4), McLaren et Ferrari (2)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

“ Le premier virage en spirale est très technique ! C'est une sorte de triple droit qui enchaîne avec une courbe à gauche extrêmement serré. Plus loin, un autre triple droit en amont de la ligne droite demande beaucoup d'efforts sur le pneu avant gauche. Sa technicité est appréciée des pilotes. La piste est large, ce qui autorise plusieurs trajectoires. En général, on essaie d'y avoir des appuis aéro assez élevés pour bénéficier d'un bon équilibre entre vitesse de pointe et appui dans les virages. ”

RÉSULTATS 2024

- Verstappen Red Bull
- Norris McLaren
- Perez Red Bull

POLE POSITION
Verstappen 1'33"660

MEILLEUR TOUR
Alonso 1'37"810

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour



MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Pilote	Résultats 2025
Piastrri	8 ^e 2024
Norris	2 ^e 2024
Leclerc	4 ^e 2024
Hamilton	1^{er} 2008, 11, 14, 15, 17, 19
Verstappen	1^{er} 2024
Lawson	1 ^{re} participation
Russell	6 ^e 2024
Antonelli	1 ^{re} participation
Stroll	12 ^e 2019
Alonso	1^{er} 2005
Gasly	6 ^e 2019
Doohan	1 ^{re} participation
Ocon	10 ^e 2017
Bearman	1 ^{re} participation
Hadjar	1 ^{re} participation
Tsunoda	ab. 2024
Albon	10 ^e 2019
Sainz	5 ^e 2024
Hülkenberg	6 ^e 2014, 2018
Bortoletto	1 ^{re} participation

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1^{er}		1^{er}	
2^e		2^e	
3^e		3^e	

VENDREDI
Essais libres 1
4h30-5h30
Qualif sprint
8h30-9h14

SAMEDI
Sprint
4h00-5h00
Qualifications
8h00-9h00

DIMANCHE
DÉPART
8H00

AUTOhebdo.fr

Suivez les essais et la course rubrique

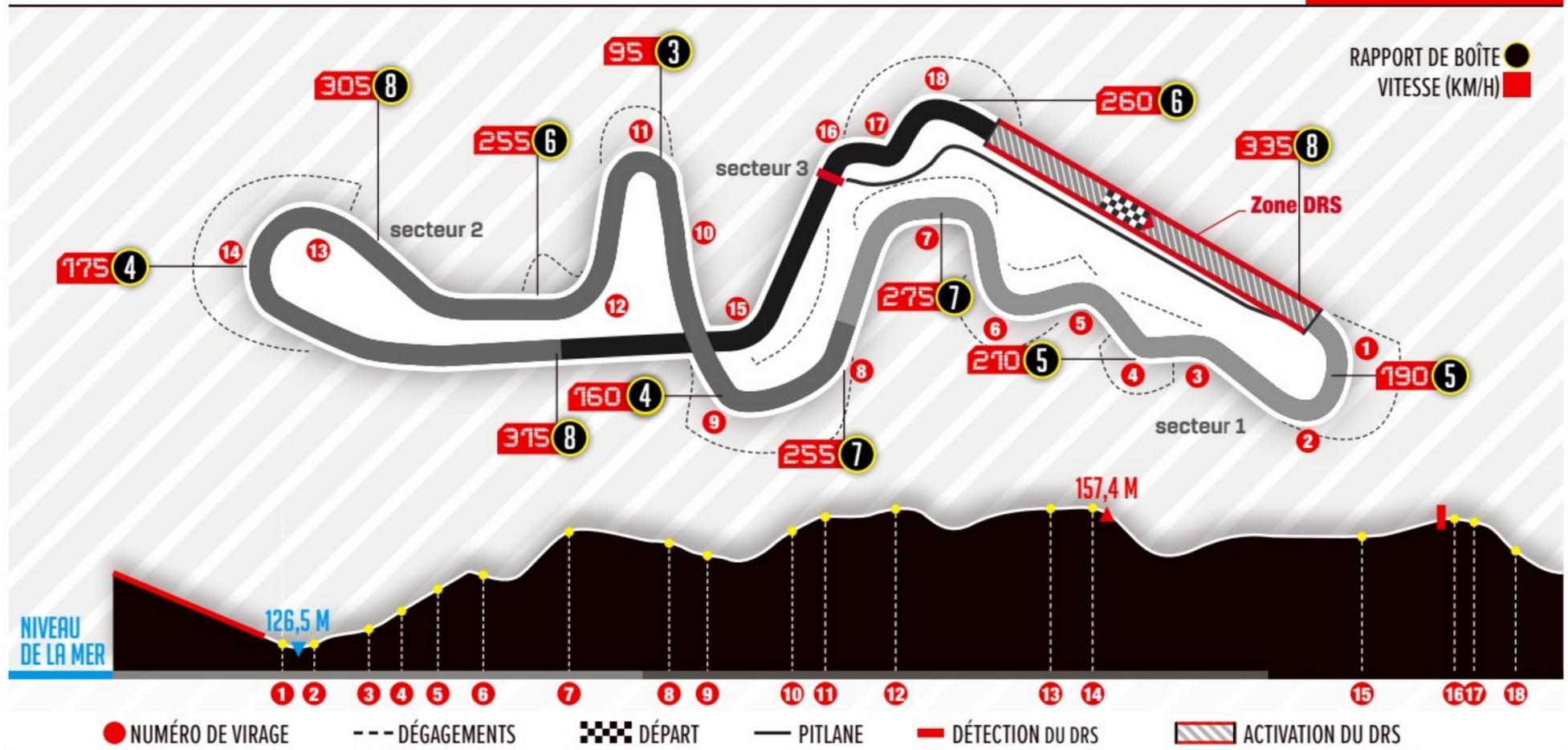
EN DIRECT LIVE TEXTE



Tous les programmes sont susceptibles d'être modifiés

3 JAPON SUZUKA

6 AVRIL



NOMBRE DE TOURS

53

CIRCUIT km

5,807

COURSE km

307,471

HISTORIQUE

38

éditions depuis 1976,
34 à Suzuka,
4 à Fuji

ICI... En 2023, Sebastian Vettel fraîchement retraité, inaugure le « Buzzin' Corne » au virage 2 : onze ruches installées pour promouvoir la biodiversité.

RECORDS

POLE POSITION
1'27"064
Vettel 2019

MEILLEUR TOUR EN COURSE
1'30"983
Hamilton 2019

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À SUZUKA
Verstappen (3), Hamilton (2), Ferrari (10), Red Bull (8), Mercedes (5) et McLaren (4).

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

“ C'est un des seuls circuits « old school » au programme. On y retrouve des enchaînements ultra-rapides, comme les S du secteur 1, le 130 R. La piste est très étroite, selon les standards actuels de la F1, il est donc difficile de dépasser. Les changements de direction y sont particulièrement vifs, il est important de protéger le pneu avant gauche, aussi bien au niveau de la pression que du carrossage. Ce GP demande un appui maximal pour une stabilité optimale dans les virages et au freinage. ”

RÉSULTATS 2024

1 Verstappen Red Bull
2 Pérez Red Bull
3 Sainz Ferrari

POLE POSITION
Verstappen 1'28"197

MEILLEUR TOUR
Verstappen 1'33"706

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour



Appui aérodynamique



Usure des pneus



Usure des freins



MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Pilote	Résultats 2025
Piastrri	3 ^e 2023
Norris	2 ^e 2023
Leclerc	3 ^e 2022
Hamilton	1 ^{er} 2007, 14, 15, 17, 18
Verstappen	1 ^{er} 2022, 2023, 2024
Lawson	11 ^e 2023
Russell	5 ^e 2024
Antonelli	1 ^{re} participation
Stroll	9 ^e 2019
Alonso	1 ^{er} 2006, 2008
Gasly	7 ^e 2019
Doohan	1 ^{re} participation
Ocon	4 ^e 2022
Bearman	1 ^{re} participation
Hadjar	1 ^{re} participation
Tsunoda	10 ^e 2024
Albon	4 ^e 2019
Sainz	2 ^e 2024
Hülkenberg	6 ^e 2013, 2015
Bortoleto	1 ^{re} participation

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1 ^{er}		1 ^{er}	
2 ^e		2 ^e	
3 ^e		3 ^e	

HORAIRES

VENDREDI
Essais libres 1
4h30 - 5h30
Essais libres 2
8h00 - 9h00

SAMEDI
Essais libres 3
4h30 - 5h30
Qualification
8h00 - 9h00

DIMANCHE
DÉPART
7H00

AUTOhebdo.fr

Suivez les essais et la course rubrique

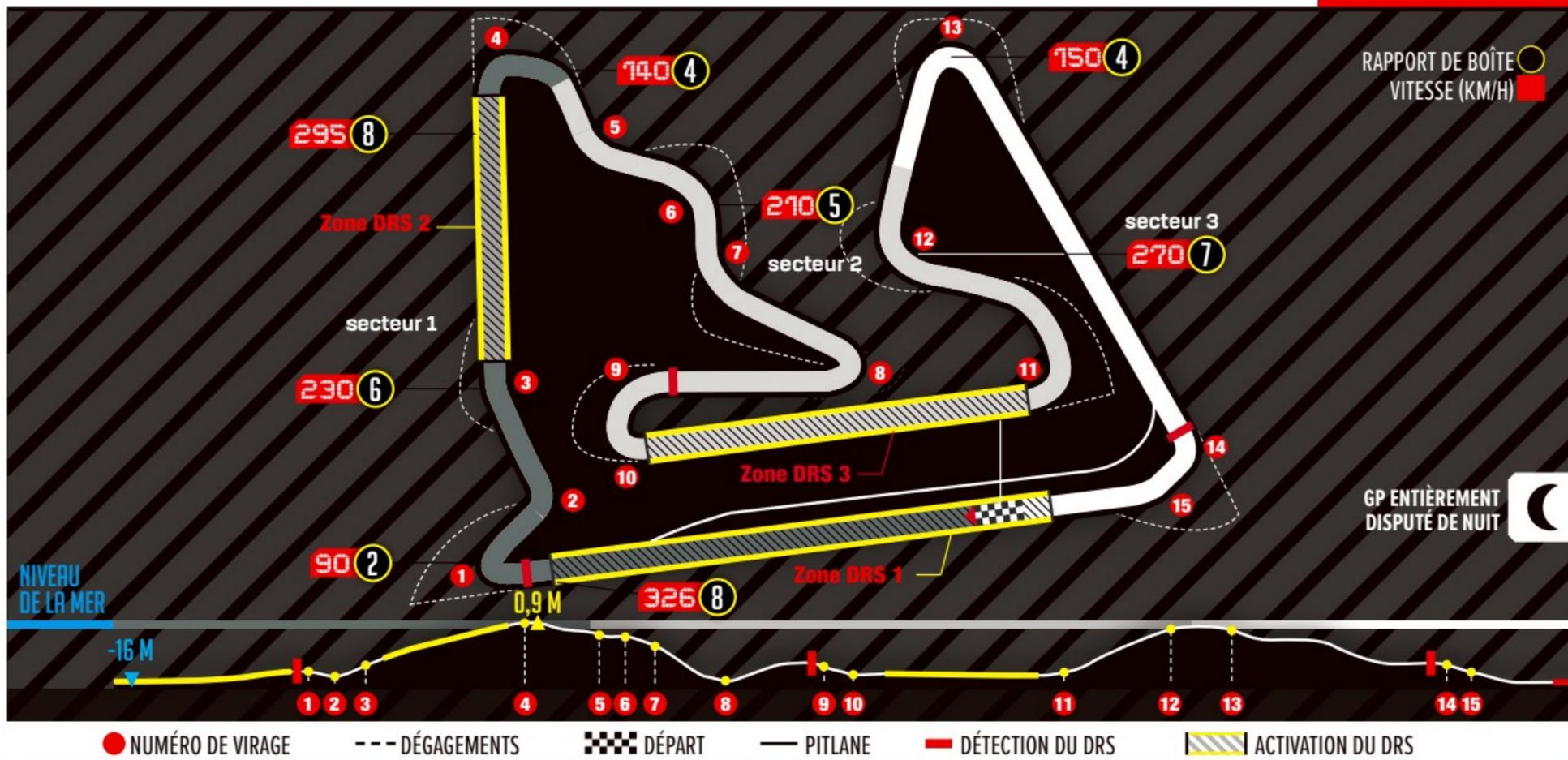
EN DIRECT
LIVE
TEXTE



Tous les programmes sont susceptibles d'être modifiés

4 BAHREÏN SAKHIR

13 AVRIL



NOMBRE DE TOURS

57

CIRCUIT km

5,412

COURSE km

308,238

HISTORIQUE

20

éditions depuis 2004 à Sakhir



ICI... s'est déroulé le Grand Prix le plus chaud jamais enregistré dans l'histoire de la F1, le 3 avril 2005, avec une température record de 42,5°C.

RECORDS

POLE POSITION

1'27"264

Hamilton 2020

MEILLEUR TOUR EN COURSE

1'31"447

De la Rosa 2005

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À BAHREÏN

Hamilton, Verstappen (3), Leclerc (2), Alonso (1), Mercedes, Ferrari (6), Red Bull (5)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

“ La première fois que j'y suis allé en 2004, j'étais encore ingénieur. L'organisation avait prévu une course d'inauguration de F3 avant que la F1 n'y arrive : les abords du circuit étaient vides ! Depuis, beaucoup d'hôtels se sont développés. Étant dans le désert, il y a de grosses variations de température entre le jour (essais) et la nuit (course). C'est l'une des pistes les plus abrasives de l'année. La gestion des pneus en course est critique. Avec l'aérodynamique, c'est le nerf de la guerre pour générer de l'adhérence. ”

RÉSULTATS 2024

1 Verstappen Red Bull
2 Pérez Red Bull
3 Sainz Ferrari

POLE POSITION

Verstappen 1'29"179

MEILLEUR TOUR

Verstappen 1'32"608

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour

67%

Appui aérodynamique

Usure des pneus

Usure des freins

MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Piastrri	8 ^e	2024	
Norris	4 ^e	2020, 2021	
Leclerc	1 ^{er}	2022	
Hamilton	1 ^{er}	2014, 15, 19, 20, 21	
Verstappen	1 ^{er}	2023, 2024	
Lawson		1 ^{re} participation	
Russell	4 ^e	2022	
Antonelli		1 ^{re} participation	
Stroll	6 ^e	2023	
Alonso	1 ^{er}	2005, 2006, 2010	
Gasly	4 ^e	2018	
Doohan		1 ^{re} participation	
Ocon	7 ^e	2022	
Bearman		1 ^{re} participation	
Hadjar		1 ^{re} participation	
Tsunoda	8 ^e	2022	
Albon	3 ^e	2020	
Sainz	2 ^e	2022	
Hülkenberg	5 ^e	2014	
Bortoletto		1 ^{re} participation	

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1 ^{er}		1 ^{er}	
2 ^e		2 ^e	
3 ^e		3 ^e	

HORAIRES

VENDREDI

Essais libres 1
13h30 - 14h30
Essais libres 2
17h00 - 18h00

SAMEDI

Essais libres 3
14h30 - 15h30
Qualifications
18h00 - 19h00

DIMANCHE

DÉPART
17H00

AUTOhebdo.fr

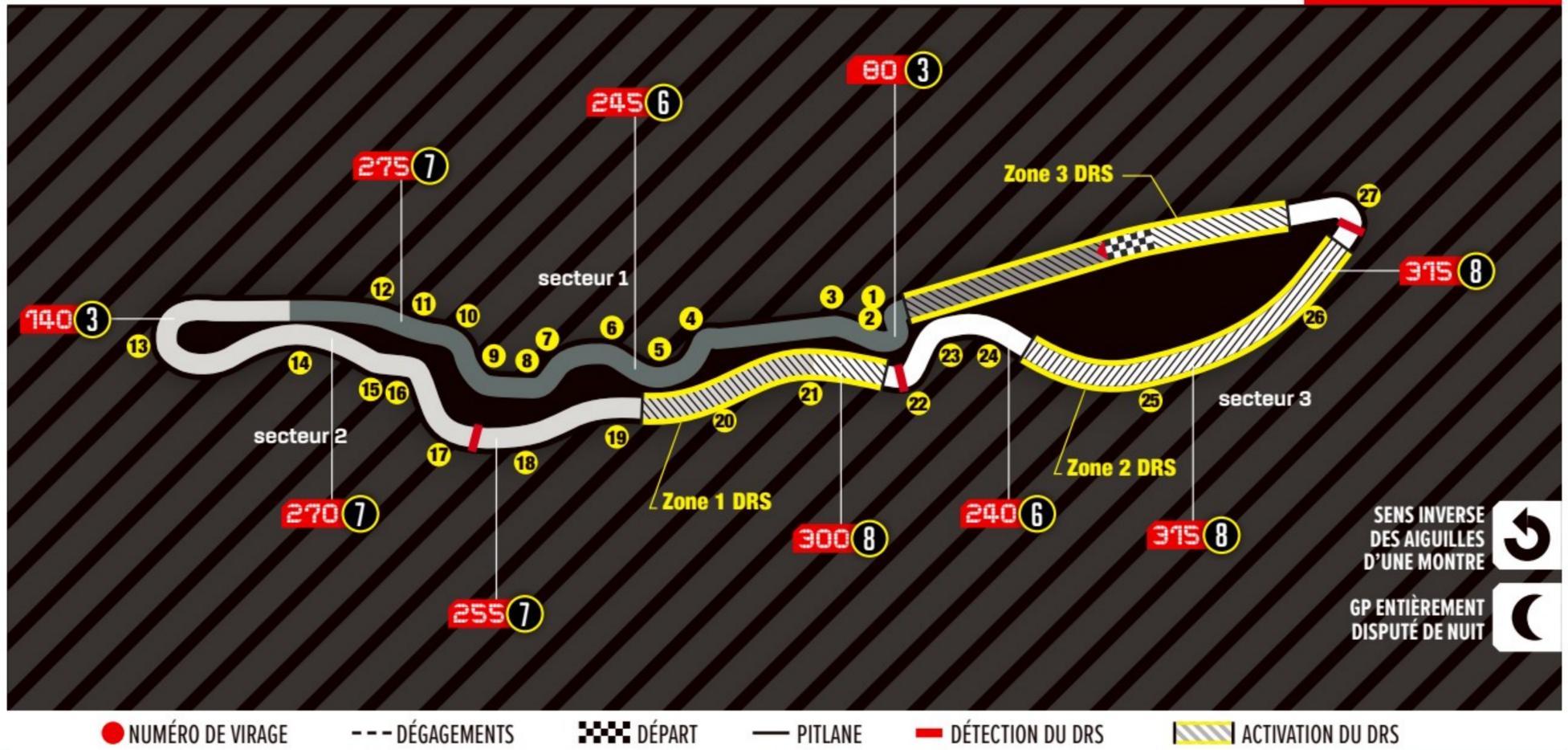
Suivez les essais et la course rubrique

EN DIRECT
LIVE
TEXTE



5 ARABIE SAOUDITE DJEDDAH

20 AVRIL



NOMBRE DE TOURS

50

CIRCUIT km

6,174

COURSE km

308,45

HISTORIQUE

4 éditions depuis 2021, à Djeddah

ICI... se déroule le circuit en ville le plus rapide du calendrier avec 254 km/h de moyenne sur un tour en qualifications.

RECORDS

POLE POSITION
1'27"472
Verstappen 2024

MEILLEUR TOUR EN COURSE
1'30"734
Hamilton 2021

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À DJEDDAH
Verstappen (1), Hamilton (1), Red Bull (3), Mercedes (1)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

Voilà un circuit urbain long, mais hyper rapide : plus de 6 km, 27 virages ! Les murs sont proches et les zones DRS très utiles pour doubler. Les équipes choisissent d'avoir un appui aéro faible, afin de favoriser la vitesse de pointe. En 2024, Oliver Bearman m'a impressionné. À peine appelé dans la Ferrari, il a performé dès les Essais Libres 3. Cela démontre le niveau de préparation extrêmement élevé des jeunes pilotes, qui leur permet d'arriver dans les meilleures conditions en course.

RÉSULTATS 2024

- Verstappen *Red Bull*
- Pérez *Red Bull*
- Leclerc *Ferrari*

POLE POSITION

Verstappen 1'27"472

MEILLEUR TOUR

Leclerc 1'31"632

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour

82%

Appui aérodynamique



Usure des pneus



Usure des freins



MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Piastrri	4 ^e	2024	
Norris	7 ^e	2022	
Leclerc	2 ^e	2022	
Hamilton	1^{er}	2021	
Verstappen	1^{er}	2022, 2024	
Lawson		1 ^{re} participation	
Russell	4 ^e	2023	
Antonelli		1 ^{re} participation	
Stroll	11 ^e	2021	
Alonso	3 ^e	2023	
Gasly	6 ^e	2021	
Doohan		1 ^{re} participation	
Ocon	4 ^e	2021	
Bearman	7 ^e	2024	
Hadjar		1 ^{re} participation	
Tsunoda	11 ^e	2021	
Albon	11 ^e	2024	
Sainz	3 ^e	2022	
Hülkenberg	10 ^e	2024	
Bortoletto		1 ^{re} participation	

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1^{er}		1^{er}	
2^e		2^e	
3^e		3^e	

HORAIRES

VENDREDI

Essais libres 1
15h30 - 16h30
Essais libres 2
19h00 - 20h00

SAMEDI

Essais libres 3
15h30 - 16h30
Qualifications
19h00 - 20h00

DIMANCHE
DÉPART
18H00

AUTOhebdo.fr

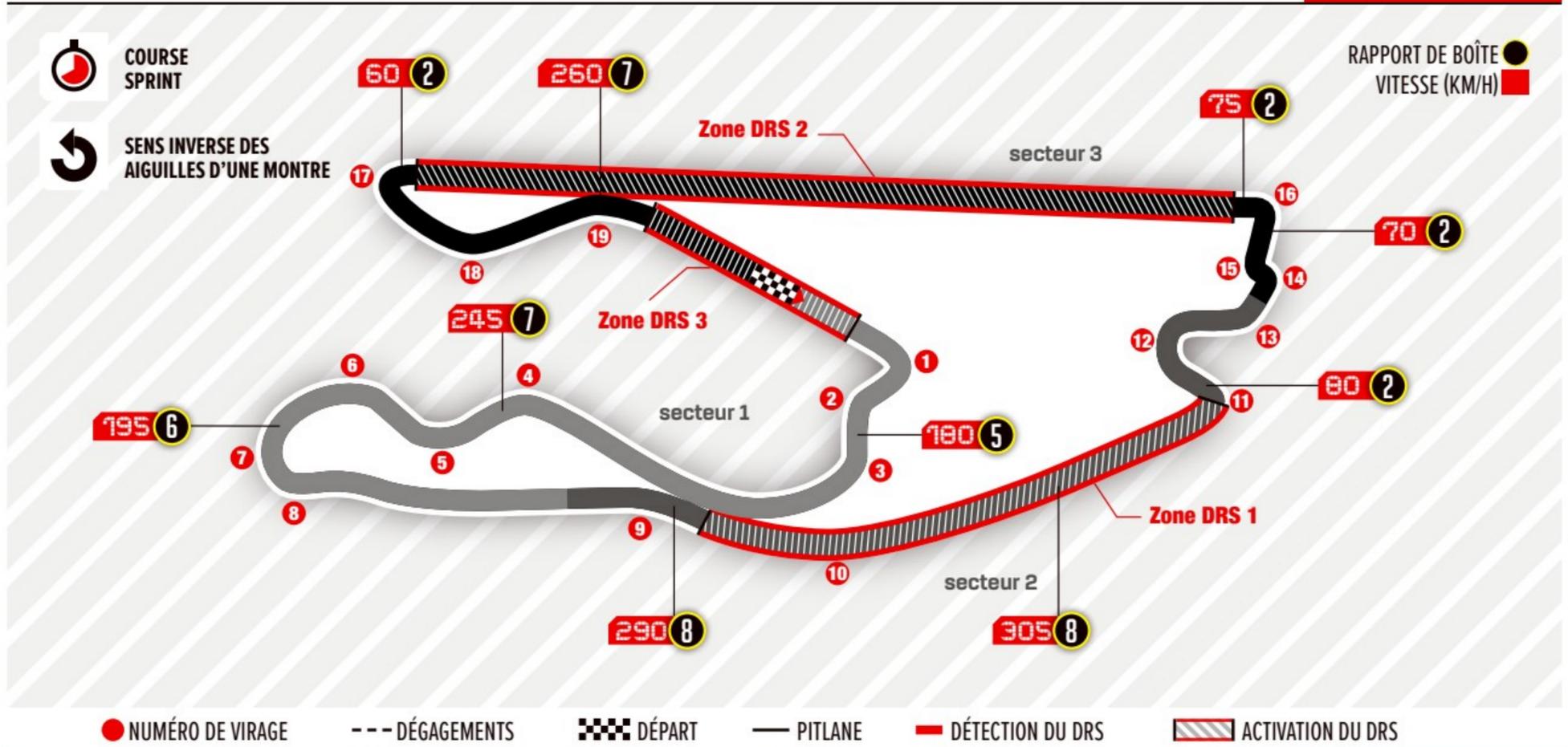
Suivez les essais et la course rubrique

EN DIRECT LIVE TEXTE



6 MIAMI MIAMI GARDENS

4 MAI



NOMBRE DE TOURS

57

CIRCUIT km

5,412

COURSE km

308,326

HISTORIQUE

3

 éditions depuis 2022 à Miami International Autodrome

ICI... Lando Norris a gagné son premier Grand Prix en 2024, après 109 courses sans monter sur la première marche du podium.

RECORDS

POLE POSITION

1'26"841

Pérez 2023

MEILLEUR TOUR EN COURSE

1'29"708

Verstappen 2023

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À MIAMI

Leclerc, Verstappen (1), Red Bull (2), Ferrari (1)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

“ Le tracé est représentatif des circuits contemporains, avec un mixte de longues lignes droites et de virages très serrés. La chaleur et l'humidité rendent la gestion des pneus délicate, il faut attendre que le niveau de grip évolue. L'adhérence n'est pas la même lors des EL1 ou de la course, donc pas de décisions hâtives sur le set-up ! Les équipes partent avec des réglages standards et adaptent au fil du week-end en fonction de la quantité de gomme qui se dépose sur l'asphalte. ”

RÉSULTATS 2024

1 Norris *McLaren*
2 Verstappen *Red Bull*
3 Leclerc *Ferrari*

POLE POSITION

Verstappen 1'27"241

MEILLEUR TOUR

Piastrì 1'30"634

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour

54%

Appui aérodynamique



Usure des pneus



Usure des freins



MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Piastrì	13 ^e	2024	
Norris	1^{er}	2024	
Leclerc	2 ^e	2022	
Hamilton	6 ^e	2022, 2023, 2024	
Verstappen	1^{er}	2022, 2023	
Lawson		1 ^{re} participation	
Russell	4 ^e	2023	
Antonelli		1 ^{re} participation	
Stroll	10 ^e	2022	
Alonso	3 ^e	2023	
Gasly	8 ^e	2023	
Doohan		1 ^{re} participation	
Ocon	8 ^e	2022	
Bearman		1 ^{re} participation	
Hadjar		1 ^{re} participation	
Tsunoda	7 ^e	2024	
Albon	9 ^e	2022	
Sainz	3 ^e	2022	
Hülkenberg	11 ^e	2024	
Bortoletto		1 ^{re} participation	

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1^{er}		1^{er}	
2^e		2^e	
3^e		3^e	

HORAIRES

VENDREDI

Essais libres
18h30 - 19h30
Qualif Sprint
22h30 - 23h15

SAMEDI

Sprint
18h00 - 19h00
Qualifications
22h00 - 23h00

DIMANCHE DÉPART 22H00

AUTOhebdofr

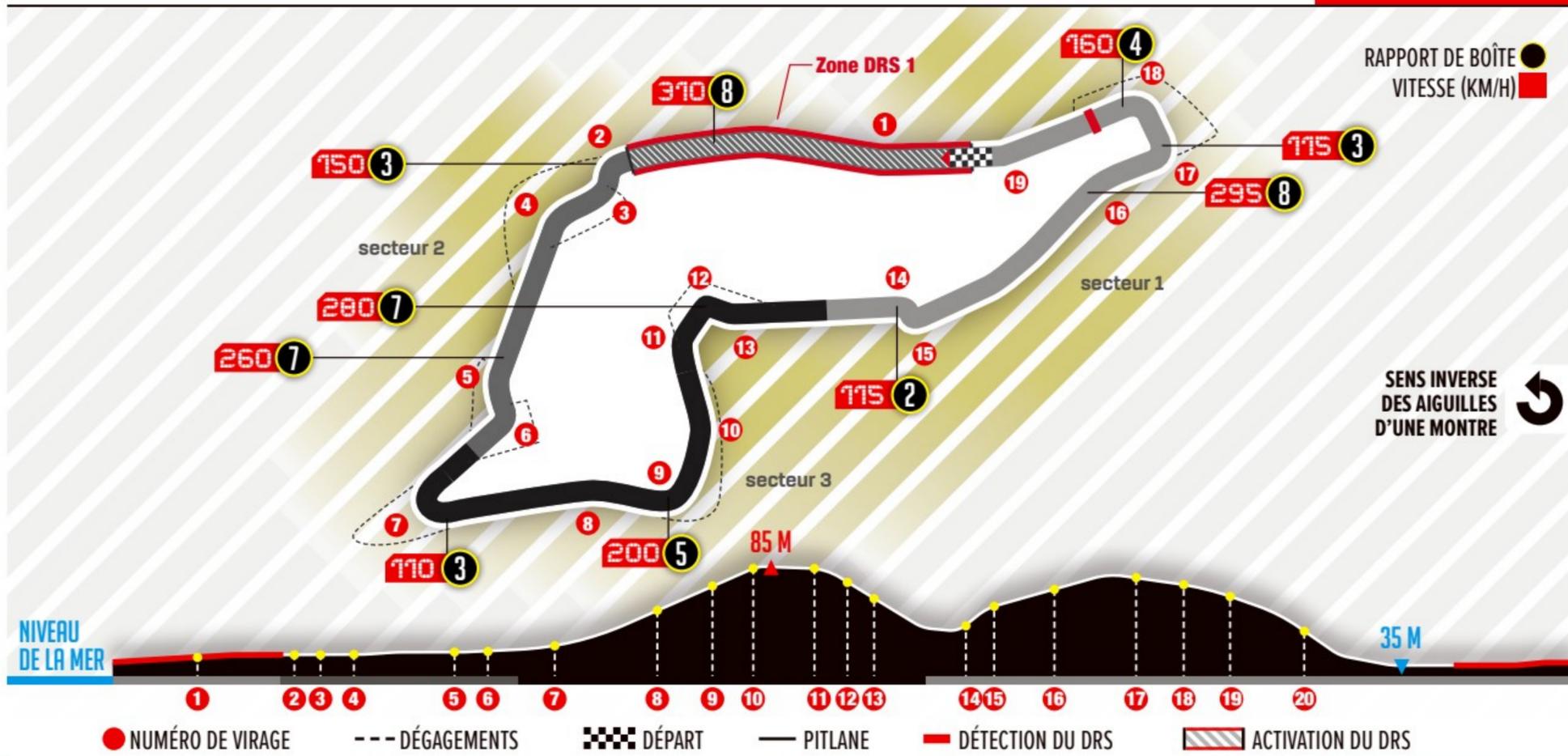
Suivez les essais et la course rubrique

EN DIRECT LIVE TEXTE



7 ÉMILIE-ROMAGNE IMOLA

18 MAI



NOMBRE DE TOURS

63

CIRCUIT km

4,909

COURSE km

309,049

HISTORIQUE

4 éditions à Imola depuis 2020. Imola a accueilli le GP d'Italie, et entre 1981 et 2006, le Grand Prix de Saint-Marin.

ICI... Stefano Domenicali y a vécu son enfance. Il traversait la rivière pour rejoindre le circuit, afin d'aider les mécaniciens Ferrari.

RECORDS

POLE POSITION
1'13"609
Bottas 2020

MEILLEUR TOUR EN COURSE
1'15"484
Hamilton 2020

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À IMOLA

Verstappen (2), Hamilton (1), Red Bull (2), Mercedes (2)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

Imola est un circuit « à l'ancienne », très bosselé avec énormément de dénivelé. Il est très facile de partir à la faute, surtout dans le premier secteur où les bacs à gravier sont proches de l'asphalte. Les ingénieurs doivent réaliser de nombreux changements techniques sur les monoplaces, en raison du relief et de la présence de vibreurs très hauts dans le deuxième secteur. Cela pousse les équipes vers des réglages souples sur les suspensions, afin d'endiguer les soucis de stabilité.

RÉSULTATS 2024

1 Verstappen Red Bull
2 Norris McLaren
3 Leclerc Ferrari

POLE POSITION

Verstappen 1'14"746

MEILLEUR TOUR

Russell 1'18"589

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour

71%

Appui aérodynamique

Usure des pneus

Usure des freins

MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Piastrri 4^e 2024

Norris 2^e 2024

Leclerc 3^e 2024

Hamilton 1^{er} 2020

Verstappen 1^{er} 2021, 2022, 2024

Lawson 1^{re} participation

Russell 4^e 2022

Antonelli 1^{re} participation

Stroll 8^e 2021

Alonso 1^{er} 2005

Gasly 7^e 2021

Doohan 1^{re} participation

Ocon 9^e 2021

Bearman 1^{re} participation

Hadjar 1^{re} participation

Tsunoda 7^e 2022

Albon 11^e 2022

Sainz 5^e 2021, 2024

Hülkenberg 11^e 2024

Bortoletto 1^{re} participation

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1 ^{er}		1 ^{er}	
2 ^e		2 ^e	
3 ^e		3 ^e	

HORAIRES

VENDREDI

Essais libres 1
13h30 - 14h30
Essais libres 2
17h00 - 18h00

SAMEDI

Essais libres 3
12h30 - 13h30
Qualifications
16h00 - 17h00

DIMANCHE

DÉPART
15H00

AUTOhebdo.fr

Suivez les essais et la course rubrique

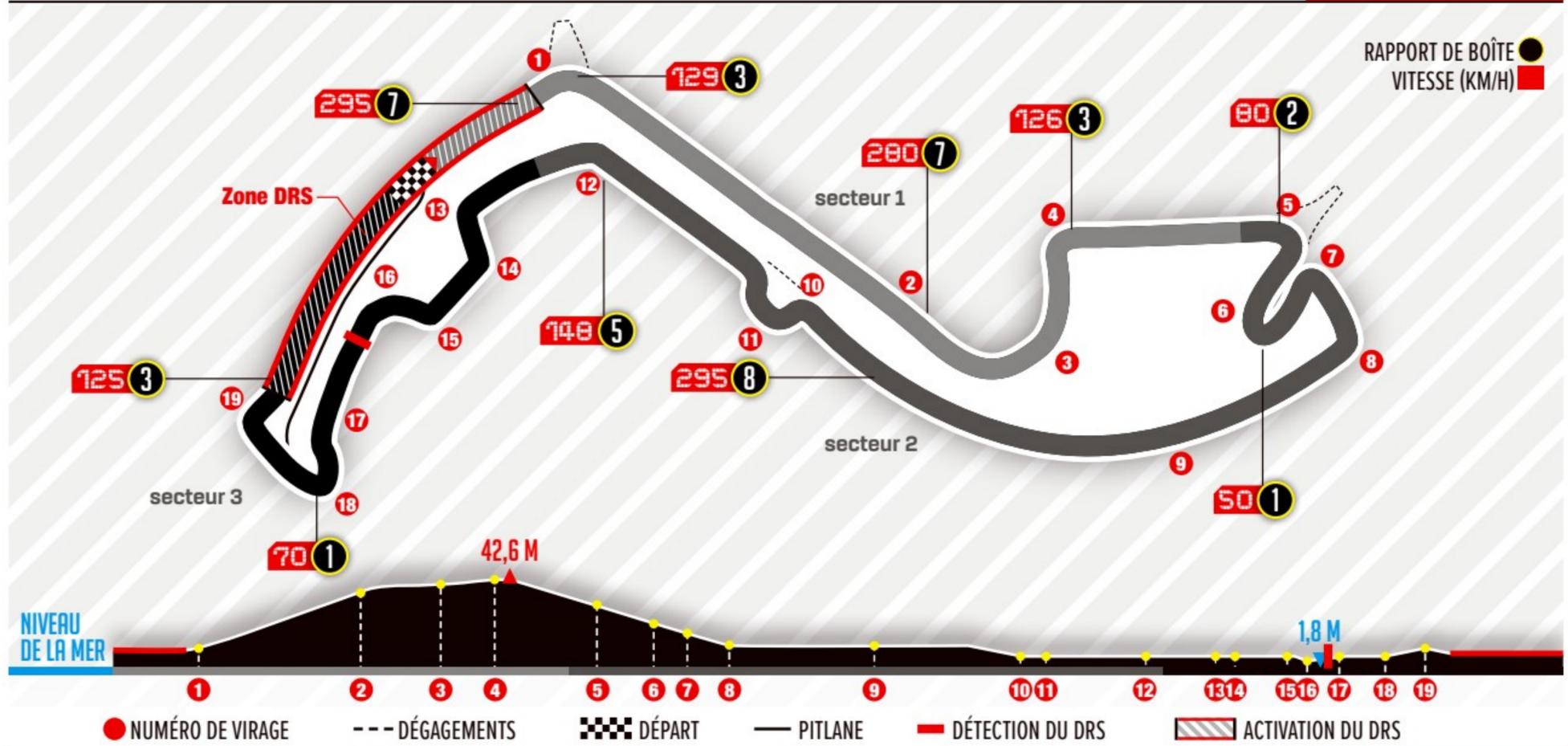
EN DIRECT LIVE TEXTE



Tous les programmes sont susceptibles d'être modifiés

8 MONACO MONTE-CARLO

25 MAI



NOMBRE DE TOURS

78

CIRCUIT km

3,337

COURSE km

260,286

HISTORIQUE

70

éditions depuis 1950 à Monaco

 **ICI...** pour la première fois de son histoire, le Grand Prix de Monaco 2025 portera le nom d'un sponsor : Tag Heuer Grand Prix de Monaco 2025.

RECORDS

POLE POSITION

1'10"166

Hamilton 2019

MEILLEUR TOUR EN COURSE

1'12"909

Hamilton 2021

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À MONACO

Leclerc (3), Alonso, Hamilton (2), Verstappen (1), Ferrari (13), McLaren (11), Williams (7), Red Bull (6), Mercedes (5).

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

“ Pour les F1 actuelles, le circuit est hyper étroit et c'est le plus lent du championnat avec des dépassements quasi-impossibles ; la stratégie se porte donc sur les qualifications. Les ailerons sont braqués à l'extrême pour l'adhérence. Le but est de rester en piste le plus longtemps possible, lors des essais, pour repousser les limites et passer de plus en plus près des murs. L'idée de la FIA d'imposer au moins 2 arrêts pourrait rebattre les cartes, mais reste à savoir comment cela sera mis en place. ”

RÉSULTATS 2024

- Charles Leclerc *Ferrari*
- Oscar Piastri *McLaren*
- Carlos Sainz *Ferrari*

POLE POSITION

Leclerc 1'10"270

MEILLEUR TOUR

Hamilton 1'14"165

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour

38%

Appui aérodynamique



Usure des pneus



Usure des freins



MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Piastri	2 ^e	2024	
Norris	3 ^e	2021	
Leclerc	1^{er}	2024	
Hamilton	1^{er}	2008, 2016, 2019	
Verstappen	1^{er}	2021, 2023	
Lawson		1 ^{re} participation	
Russell	5 ^e	2022, 2023, 2024	
Antonelli		1 ^{re} participation	
Stroll	8 ^e	2021	
Alonso	1^{er}	2006, 2007	
Gasly	5 ^e	2019	
Doohan		1 ^{re} participation	
Ocon	3 ^e	2023	
Bearman		1 ^{re} participation	
Hadjar		1 ^{re} participation	
Tsunoda	8 ^e	2024	
Albon	8 ^e	2019	
Sainz	2 ^e	2021, 2022	
Hülkenberg	5 ^e	2014	
Bortoletto		1 ^{re} participation	

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1^{er}		1^{er}	
2^e		2^e	
3^e		3^e	

HORAIRES

VENDREDI

Essais libres 1
13h30-14h30
Essais libres 2
17h00 - 18h00

SAMEDI

Essais libres 3
12h30 - 13h30
Qualifications
16h00 - 17h00

DIMANCHE
DÉPART
15H00

AUTOhebdo.fr

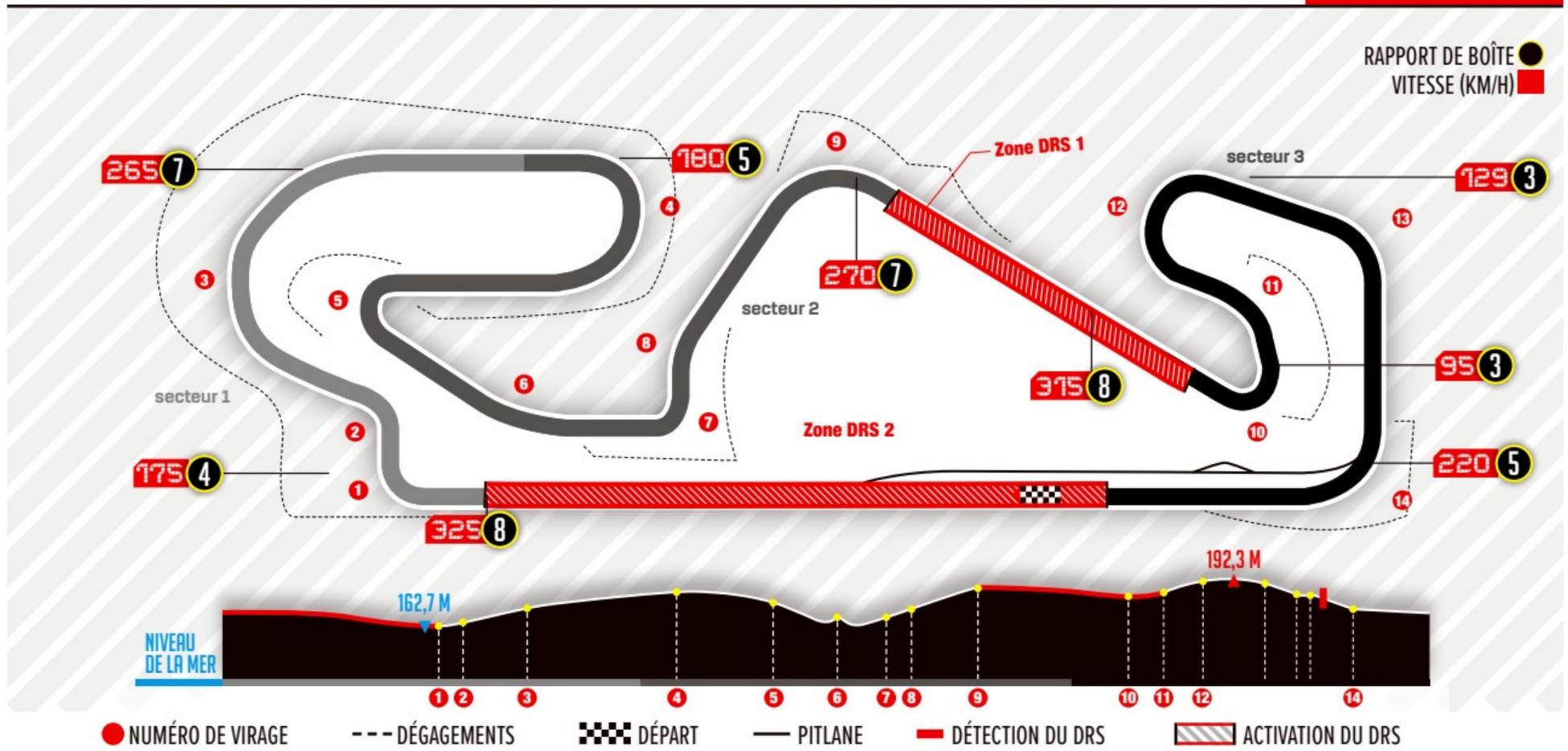
Suivez les essais et la course rubrique

EN DIRECT LIVE TEXTE



9 ESPAGNE BARCELONE

1^{ER}
JUN



NOMBRE DE TOURS

66

CIRCUIT km

4,657

COURSE km

307,236

HISTORIQUE

54 éditions depuis 1951, 34 Barcelone, 9 Jarama, 5 Jerez de la Frontera, 4 Montjuïc Park, 2 Pedralbes

ICI... le départ et l'arrivée du contre-la-montre de cyclisme des Jeux Olympiques 1992 ont eu lieu sur ce circuit.

RECORDS

POLE POSITION

1'11"383

Norris 2024

MEILLEUR TOUR EN COURSE

1'16"330

Verstappen 2023

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À BARCELONE

Hamilton (6), Alonso, Leclerc, Norris et Verstappen (1). Ferrari (14), McLaren et Mercedes (9)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

“ C'est « la » référence des circuits du championnat. Un tracé très complet, avec : lignes droites, virages lents, rapides, en dévers, des changements de dénivelé... Cela demande beaucoup d'appui aéro, un bon grip mécanique, une traction et une vitesse de pointe importantes. Les virages 3 et 9, qui tournent à droite, sont très rudes pour le pneu avant gauche. Les réglages sont souvent asymétriques au niveau du carrossage pour augmenter l'adhérence, tout en conservant une bonne stabilité au freinage. ”

RÉSULTATS 2024

- Verstappen *Red Bull*
- Norris *McLaren*
- Hamilton *Mercedes*

POLE POSITION

Norris 1'11"383

MEILLEUR TOUR

Norris 1'17"115

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour

62%

Appui aérodynamique



Usure des pneus



Usure des freins



MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Piastrri	7 ^e	2024	
Norris	2 ^e	2024	
Leclerc	4 ^e	2021	
Hamilton	1^{er}	2014, 17, 18, 19, 20, 21	
Verstappen	1^{er}	2016, 22, 23, 24	
Lawson		1 ^{re} participation	
Russell	3 ^e	2022, 2023	
Antonelli		1 ^{re} participation	
Stroll	4 ^e	2020	
Alonso	1^{er}	2006, 2013	
Gasly	6 ^e	2019	
Doohan		1 ^{re} participation	
Ocon	5 ^e	2017	
Bearman		1 ^{re} participation	
Hadjar		1 ^{re} participation	
Tsunoda	10 ^e	2022	
Albon	8 ^e	2020	
Sainz	4 ^e	2022	
Hülkenberg	6 ^e	2017	
Bortoletto		1 ^{re} participation	

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1 ^{er}		1 ^{er}	
2 ^e		2 ^e	
3 ^e		3 ^e	

HORAIRES

VENDREDI

Essais libres 1
13h30 - 14h30
Essais libres 2
17h00 - 18h00

SAMEDI

Essais libres 3
12h30 - 13h30
Qualifications
16h00 - 17h00

DIMANCHE

DÉPART
15H00

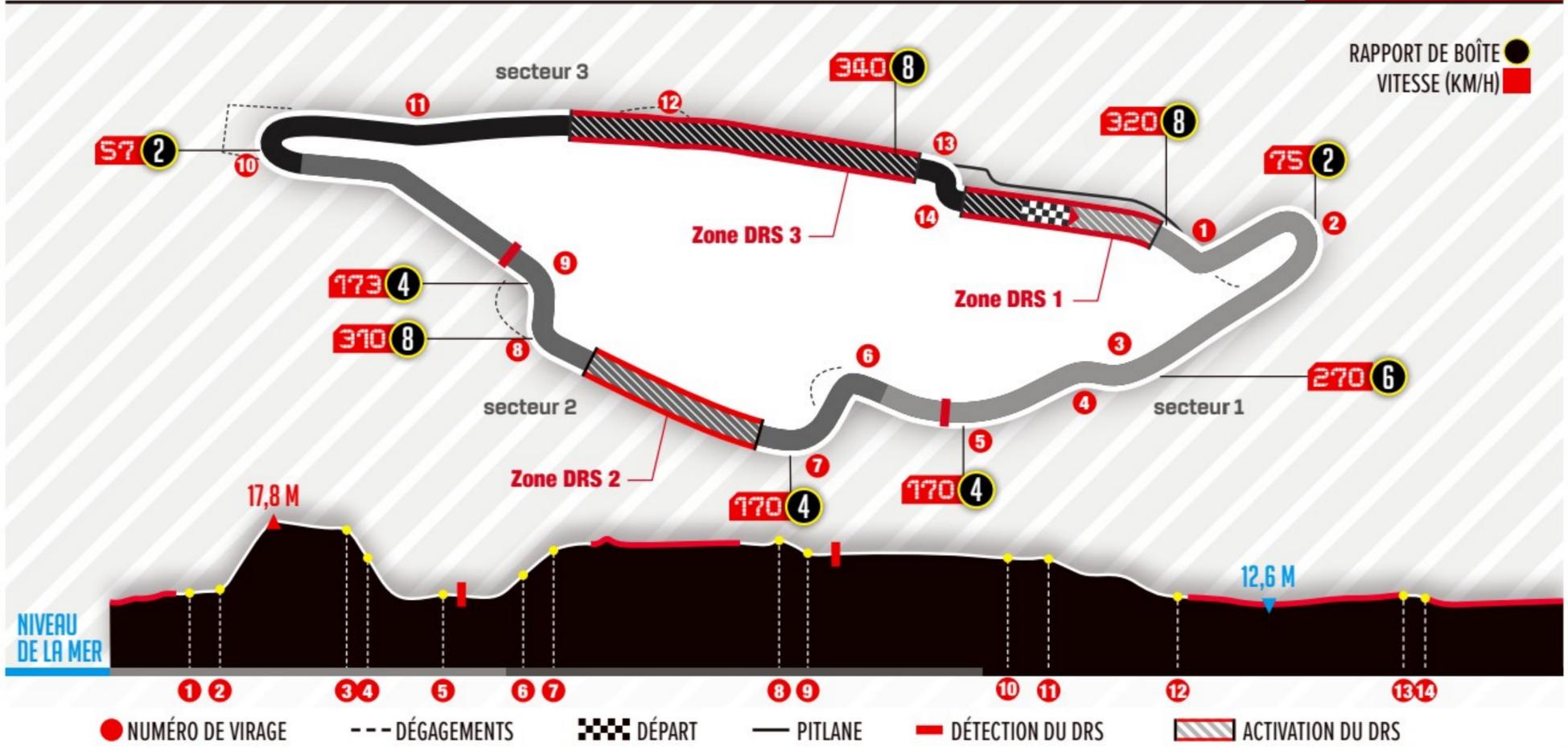
AUTOhebdo.fr

Suivez les essais et la course rubrique

EN DIRECT
LIVE
TEXTE



Tous les programmes sont susceptibles d'être modifiés



NOMBRE DE TOURS

70

CIRCUIT km

4,361

COURSE km

305,27

HISTORIQUE

53

éditions depuis 1967, 43 à Montréal, 8 à Mosport Park, 2 à Mont-Tremblant.

ICI... s'est déroulé le GP le plus long de la F1. En 2011, de fortes pluies ont interrompu la course au 25^e tour pendant plus de 2h, portant la durée du GP à 4h04'39''537...

RECORDS

POLE POSITION
1'10"240
Vettel 2019

MEILLEUR TOUR EN COURSE

1'13"078
Bottas 2019

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À MONTRÉAL

Hamilton (6), Verstappen (2), Alonso et Russell (1), McLaren (11), Williams et Ferrari (8), Red Bull (5), Mercedes (4)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

“ C'est le circuit le plus dur de l'année pour les freins ! Les lignes droites finissent par une chicane ou des virages très lents. Qui dit vitesse de pointe, dit freinage important. Pour cela, des écopes et disques spéciaux, percés de trous, sont prévus pour ventiler les freins et éviter ainsi la surchauffe. S'agissant d'un circuit semi-urbain, les murs sont très proches et la touchette est très facile à commettre. Il est préférable de rouler avec un appui moyen, et d'escalader les vibreurs. ”

RÉSULTATS 2024

1 Verstappen *Red Bull*
2 Norris *McLaren*
3 Russell *Mercedes*

POLE POSITION

Russell 1'12"000

MEILLEUR TOUR

Hamilton 1'14"856

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour

69 %

Appui aérodynamique



Usure des pneus



Usure des freins



MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Piastrri	5 ^e	2024	
Norris	2 ^e	2024	
Leclerc	3 ^e	2019	
Hamilton	1^{er}	2007, 10, 12, 15, 16, 17, 19	
Verstappen	1^{er}	2022, 2023, 2024	
Lawson		1 ^{re} participation	
Russell	3 ^e	2024	
Antonelli		1 ^{re} participation	
Stroll	7 ^e	2024	
Alonso	1^{er}	2006	
Gasly	8 ^e	2019	
Doohan		1 ^{re} participation	
Ocon	6 ^e	2017, 2022	
Bearman		1 ^{re} participation	
Hadjar		1 ^{re} participation	
Tsunoda	14 ^e	2023, 2024	
Albon	7 ^e	2023	
Sainz	2 ^e	2022	
Hülkenberg	5 ^e	2014	
Bortoleto		1 ^{re} participation	

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1 ^{er}		1 ^{er}	
2 ^e		2 ^e	
3 ^e		3 ^e	

HORAIRES

VENDREDI

Essais libres 1
19h30 - 20h30
Essais libres 2
23h00 - 00h00

SAMEDI

Essais libres 3
18h30 - 19h30
Qualifications
22h00 - 23h00

DIMANCHE

DÉPART
20H00

AUTOhebdo.fr

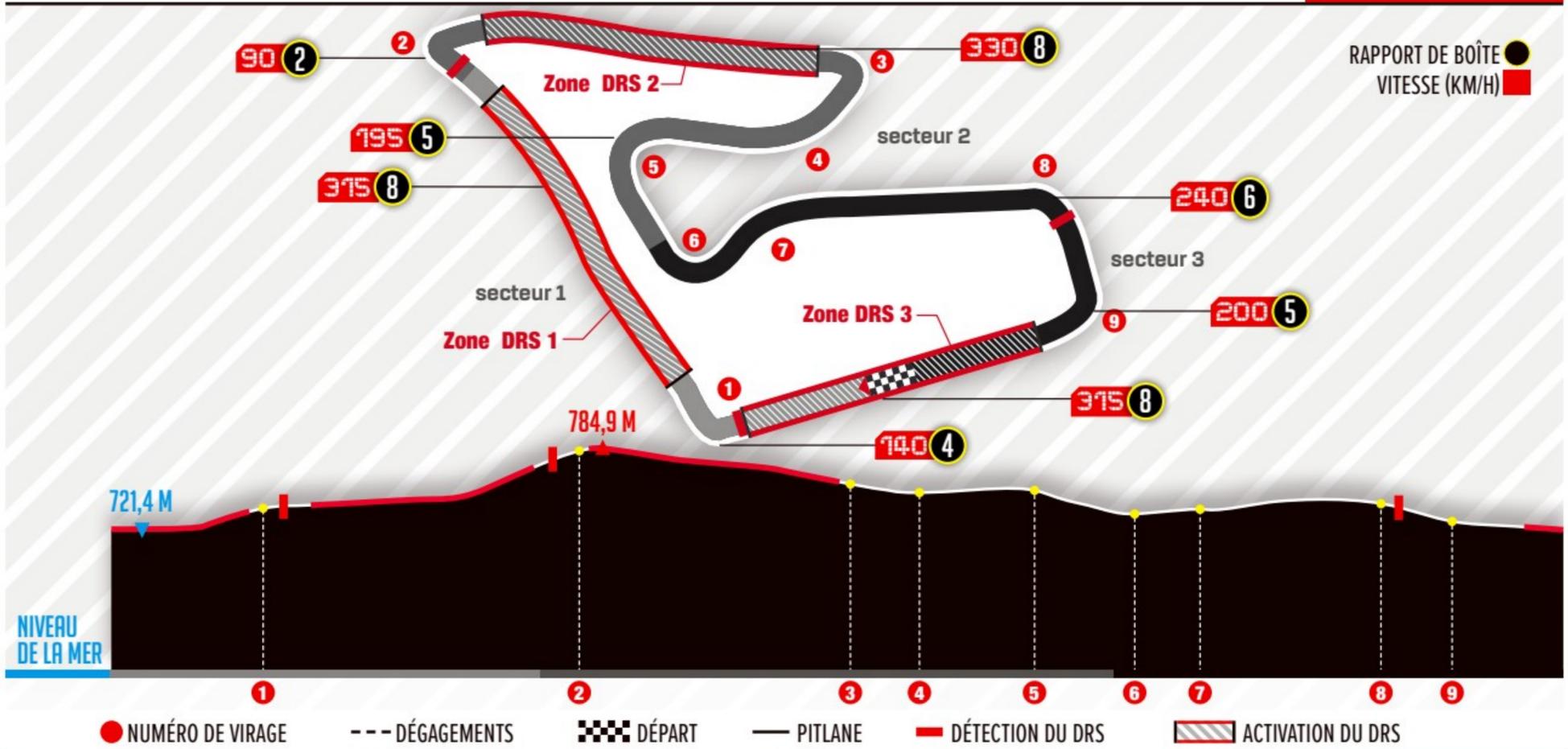
Suivez les essais
et la course
rubrique

**EN
DIRECT
LIVE
TEXTE**



11 AUTRICHE RED BULL RING

29
JUN



NOMBRE DE TOURS

71

CIRCUIT km

4,318

COURSE km

306,452

HISTORIQUE

37 éditions depuis 1964, 18 à Spielberg, 18 à Österreichring, 1 à Zeltweg

ICI... En 1998, Giancarlo Fisichella décroche sa 1^{re} pole, au côté de Jean Alesi. Les deux pilotes s'accrochent et renoncent après le ravitaillement !

RECORDS

POLE POSITION
1'02"939
Bottas 2020

MEILLEUR TOUR EN COURSE

1'05"619
Sainz 2020

Lors du GP de Styrie

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À SPIELBERG

Verstappen (4), Hamilton (2), Leclerc (1), Ferrari (8), Mercedes (5), McLaren, Red Bull (4) et Williams (3)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

“ J'aime ce rendez-vous, pour son emplacement au milieu de la forêt et des montagnes. Le virage 1 se situe en haut d'une montée, suivie d'une pente encore plus raide vers un virage en aveugle (3). La voiture doit être extrêmement stable au freinage. Ici la direction de course rencontre des soucis quant aux limites de piste. Pour les faire respecter, des bacs à gravier ont été introduits sur les deux derniers virages. C'est là que Kimi Räikkönen avait perdu une roue (en 2020)... Il n'était pas très content ! ”

RÉSULTATS 2024

1 Russell Mercedes
2 Piastri McLaren
3 Sainz Ferrari

POLE POSITION
Verstappen 1'04"314

MEILLEUR TOUR
Alonso 1'07"694

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour

69 %

Appui aérodynamique

Usure des pneus

Usure des freins

MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Piastri	2 ^e	2024	
Norris	3 ^e	2020, 2021	
Leclerc	1 ^{er}	2022	
Hamilton	1 ^{er}	2016	
Verstappen	1 ^{er}	2018, 19, 21, 23	
Lawson		1 ^{re} participation	
Russell	1 ^{er}	2024	
Antonelli		1 ^{re} participation	
Stroll	9 ^e	2023	
Alonso	5 ^e	2014, 2023	
Gasly	7 ^e	2019, 2020	
Doohan		1 ^{re} participation	
Ocon	5 ^e	2022	
Bearman		1 ^{re} participation	
Hadjar		1 ^{re} participation	
Tsunoda	10 ^e	2021	
Albon	11 ^e	2023	
Sainz	3 ^e	2024	
Hülkenberg	6 ^e	2015, 2024	
Bortoletto		1 ^{re} participation	

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1 ^{er}		1 ^{er}	
2 ^e		2 ^e	
3 ^e		3 ^e	

HORAIRES

VENDREDI

Essais libres 1
13h30 - 14h30
Essais libres 2
17h00 - 18h00

SAMEDI

Essais libres 3
12h30 - 13h30
Qualifications
6h00 - 17h00

DIMANCHE

DÉPART
15H00

AUTOhebdo.fr

Suivez les essais
et la course
rubrique

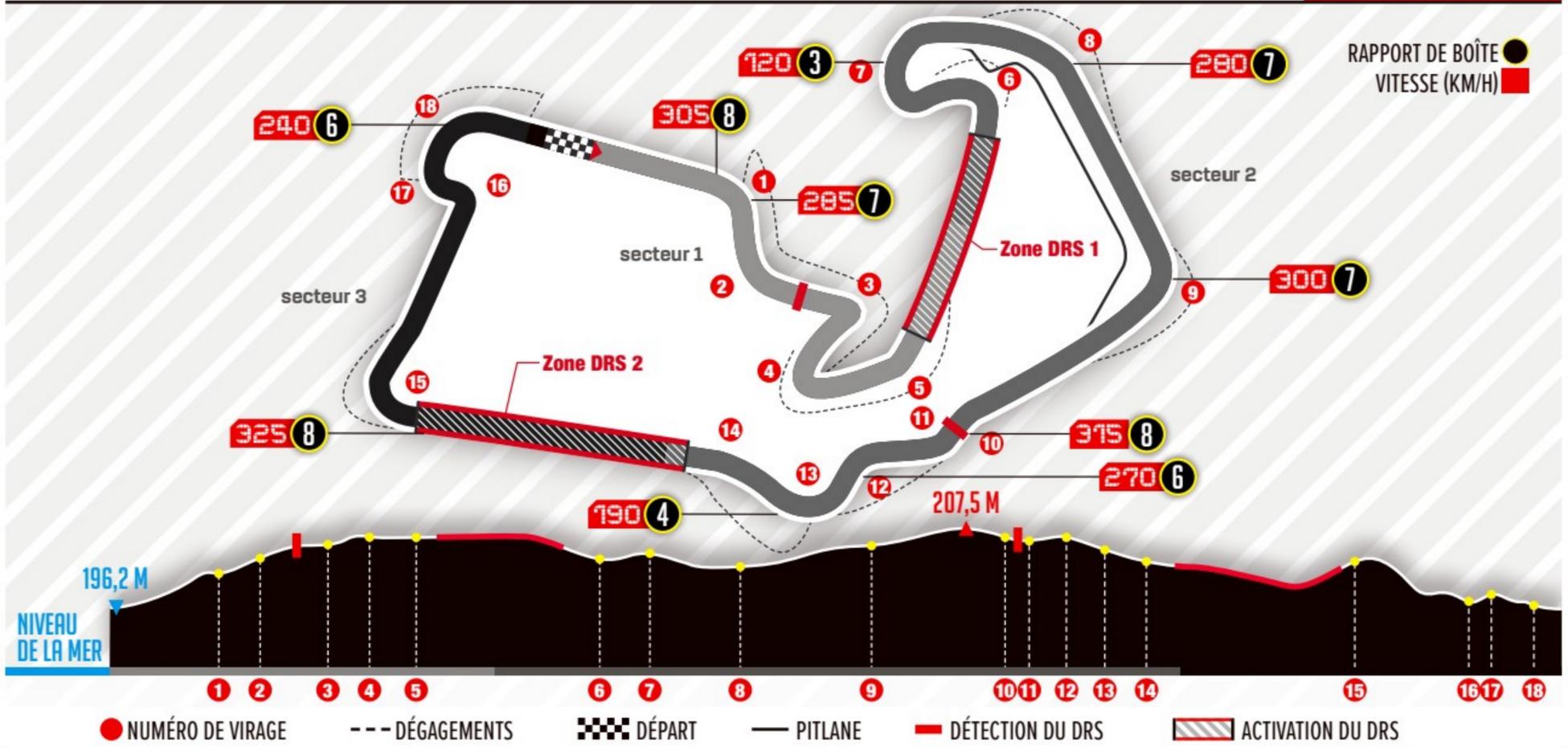
EN
DIRECT
LIVE
TEXTE



Tous les programmes sont susceptibles d'être modifiés

12 GRANDE-BRETAGNE SILVERSTONE

6 JUILLET



NOMBRE DE TOURS

52

CIRCUIT km

5,891

COURSE km

306,198

HISTORIQUE

75 éditions sans interruption depuis 1950, 58 à Silverstone, 12 à Brands Hatch, 5 à Aintree

ICI... s'est déroulée la toute première course sprint en 2021 (remportée par Max Verstappen).

RECORDS

POLE POSITION
1'24"303
Hamilton 2020

MEILLEUR TOUR EN COURSE
1'27"097
Verstappen 2020

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À SILVERSTONE
Hamilton (7), Alonso (3), Verstappen (2), Russell et Sainz (1), Ferrari (16), Williams (13), Mercedes (11), McLaren (7), Red Bull (5)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

La majorité des équipes ont leur base autour du circuit, on s'y sent un peu « à la maison ». Son passé d'aérodrome militaire explique l'absence de dénivelé et la vitesse moyenne très élevée (245 km/h en qualif). Il y a beaucoup de changements de direction et la monoplace doit virer rapidement. Comme la piste est peu bosselée, on essaye de rouler avec une rigidité un peu plus importante. Mais les réglages sur les suspensions restant limités, il faut jouer sur les paramètres aéro pour atteindre un appui maximal.

RÉSULTATS 2024

1 Hamilton Mercedes
2 Verstappen Red Bull
3 Norris McLaren

POLE POSITION
Russell 1'25"819

MEILLEUR TOUR
Sainz 1'28"293

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour



Appui aérodynamique



Usure des pneus



Usure des freins



MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Piastrri	4 ^e	2023, 2024	
Norris	2 ^e	2023	
Leclerc	2 ^e	2021	
Hamilton	1^{er}	2008, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 24	
Verstappen	1^{er}	2023	
Lawson		1 ^{re} participation	
Russell	5 ^e	2023	
Antonelli		1 ^{re} participation	
Stroll	7 ^e	2024	
Alonso	1^{er}	2006, 2011	
Gasly	4 ^e	2019	
Doohan		1 ^{re} participation	
Ocon	6 ^e	2020	
Bearman		1 ^{re} participation	
Hadjar		1 ^{re} participation	
Tsunoda	10 ^e	2021, 2024	
Albon	8 ^e	2020, 2023	
Sainz	1^{er}	2022	
Hülkenberg	6 ^e	2017, 2018, 2024	
Bortoletto		1 ^{re} participation	

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1 ^{er}		1 ^{er}	
2 ^e		2 ^e	
3 ^e		3 ^e	

HORAIRES

VENDREDI
Essais libres 1
13h30 - 14h30
Essais libres 2
17h00 - 18h00
SAMEDI
Essais libres 3
12h30 - 13h30
Qualifications
16h00 - 17h00

DIMANCHE
DÉPART
16H00

AUTOhebdo.fr

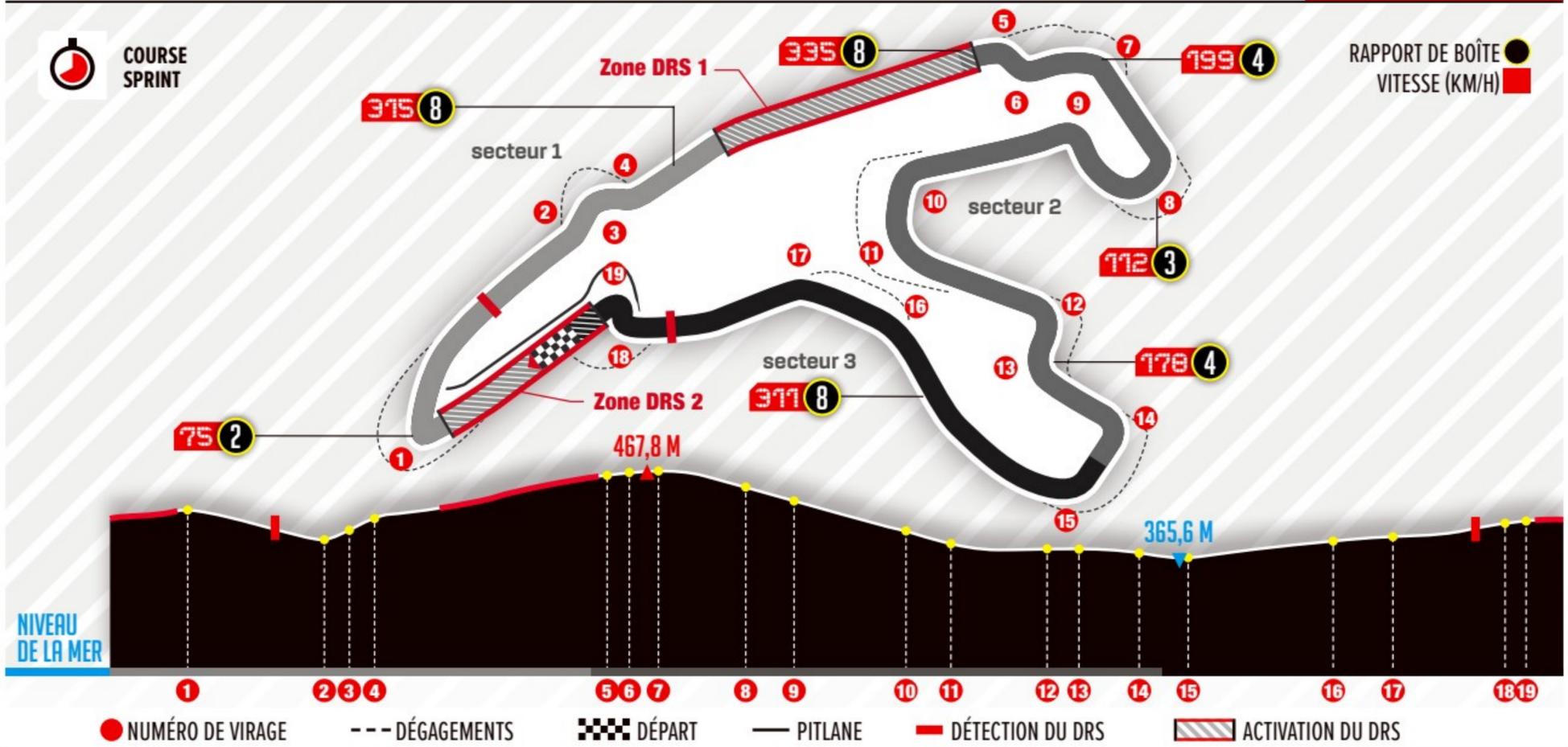
Suivez les essais et la course rubrique

EN DIRECT LIVE TEXTE



13 BELGIQUE SPA-FRANCORCHAMPS

27 JUILLET



NOMBRE DE TOURS

44

CIRCUIT km

7,004

COURSE km

308,052

HISTORIQUE

69

éditions depuis 1950, 57 à Spa-Francorchamps, 10 à Zolder, 2 à Nivelles

ICI... s'est déroulé le GP le plus court de l'histoire de la F1. En 2021, les pluies diluviennes n'ont permis de ne réaliser que 3 tours sur les 44 prévus.

RECORDS

POLE POSITION
1'41"252
Hamilton 2020

MEILLEUR TOUR EN COURSE
1'44"701
Pérez 2024

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À SPA
Hamilton (6), Leclerc (3), Verstappen et Sainz (1).
Ferrari (17), McLaren (11), Williams (9), Mercedes (7), Red Bull (3)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

“ C'est l'un des endroits favoris des pilotes et des équipes, parce qu'il est très long, et que les conditions météo sont complètement imprévisibles sur un tracé très vallonné. Évidemment, on ne peut pas oublier Eau Rouge et le Raidillon qui passent à fond, avec une énorme compression vers le bas et des G très importants. Cela oblige les teams à relever la hauteur de caisse pour éviter que le plancher ne talonne. Ils doivent prévoir dans leurs calculs la perte de masse des consommables pour calculer le lest à mettre sur la voiture. ”

RÉSULTATS 2024

1 Hamilton Mercedes
2 Piastri McLaren
3 Leclerc Ferrari

POLE POSITION
Verstappen 1'53"159

MEILLEUR TOUR
Pérez 1'44"701

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour

63%

Appui aérodynamique

Usure des pneus

Usure des freins

MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Piastri	2 ^e	2024	
Norris	5 ^e	2024	
Leclerc	1^{er}	2019	
Hamilton	1^{er}	2010, 15, 17, 20, 24	
Verstappen	1^{er}	2021, 2022, 2023	
Lawson		1 ^{re} participation	
Russell	2 ^e	2021	
Antonelli		1 ^{re} participation	
Stroll	9 ^e	2020, 2023	
Alonso	2 ^e	2005, 2013	
Gasly	6 ^e	2021	
Doohan		1 ^{re} participation	
Ocon	5 ^e	2020	
Bearman		1 ^{re} participation	
Hadjar		1 ^{re} participation	
Tsunoda	10 ^e	2023	
Albon	5 ^e	2019	
Sainz	3 ^e	2022	
Hülkenberg	4 ^e	2012, 2016	
Bortoletto		1 ^{re} participation	

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1 ^{er}		1 ^{er}	
2 ^e		2 ^e	
3 ^e		3 ^e	

HORAIRES

VENDREDI
Essais libres 1
12h30 - 13h30
Qualif sprint
16h30 - 17h15

SAMEDI
Sprint
12h00 - 13h00
Qualifs
16h00 - 17h00

DIMANCHE
DÉPART
15H00

AUTOhebdo.fr

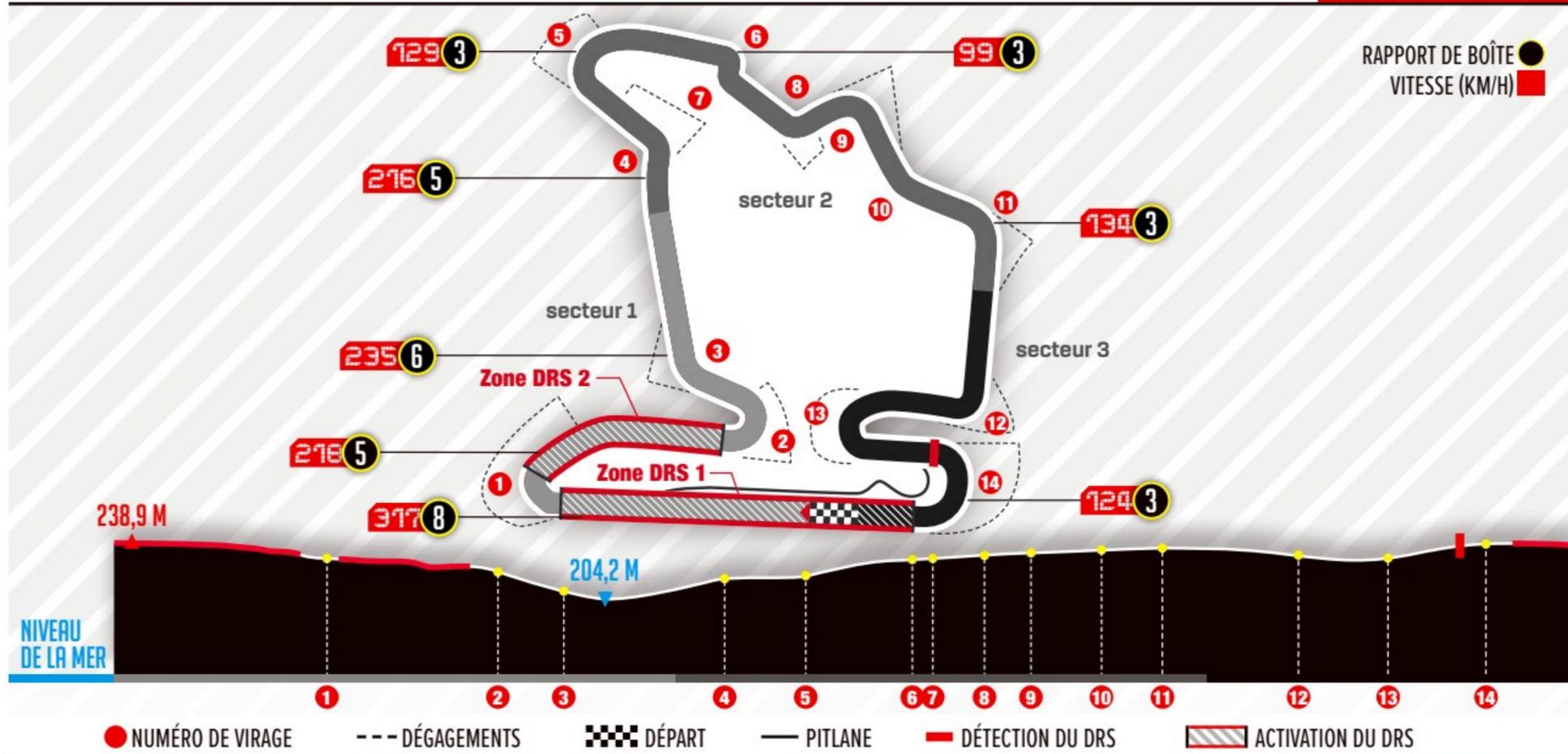
Suivez les essais et la course rubrique

EN DIRECT LIVE TEXTE



14 HONGRIE BUDAPEST

3 AOÛT



NOMBRE DE TOURS

70

CIRCUIT km

4,381

COURSE km

306,63

HISTORIQUE

39

 éditions depuis 1986

 **ICI...** a été organisé le premier Grand Prix de l'autre côté de ce qui s'appelait le « rideau de fer » en 1986.

RECORDS

POLE POSITION
1'13"447
Hamilton 2020

MEILLEUR TOUR EN COURSE
1'16"627
Hamilton 2020

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À BUDAPEST

Hamilton (9), Alonso (2), Verstappen, Russell et Norris (1). McLaren, Mercedes (9), Ferrari (8), Williams (6), Red Bull (3)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

“ C'est un circuit très court, très sinueux où les équipes vont appliquer le maximum d'appuis. Il y fait souvent très chaud, car ce GP se déroule traditionnellement en plein été. Cela accroît l'usure des pneus et des freins. Paradoxalement, le circuit est plutôt lent... au contraire de la vitesse de passage dans les virages ! Il s'agit en fait d'une piste de karting géante pour les F1. Les dépassements sont rares et cela peut rendre les courses assez ennuyeuses, sauf s'il pleut comme lors de ces dernières éditions. ”

RÉSULTATS 2024

- Piastri *McLaren*
- Norris *McLaren*
- Hamilton *Mercedes*

POLE POSITION

Norris 1'15"227

MEILLEUR TOUR

Russell 1'20"305

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour

48 %

Appui aérodynamique



Usure des pneus



Usure des freins



MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Pilote	1 ^{er}	Années
Piastri	1 ^{er}	2024
Norris	2 ^e	2023, 2024
Leclerc	4 ^e	2019, 2024
Hamilton	1 ^{er}	2007, 09, 12, 13, 16, 18, 19, 20
Verstappen	1 ^{er}	2022, 2023
Lawson		1 ^{re} participation
Russell	3 ^e	2022
Antonelli		1 ^{re} participation
Stroll	4 ^e	2020
Alonso	1 ^{er}	2003
Gasly	5 ^e	2021
Doohan		1 ^{re} participation
Ocon	1 ^{er}	2021
Bearman		1 ^{re} participation
Hadjar		1 ^{re} participation
Tsunoda	6 ^e	2021
Albon	5 ^e	2020
Sainz	3 ^e	2021
Hülkenberg	6 ^e	2010
Bortoletto		1 ^{re} participation

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1 ^{er}		1 ^{er}	
2 ^e		2 ^e	
3 ^e		3 ^e	

HORAIRES

VENDREDI

Essais libres 1
13h30 - 14h30
Essais libres 2
17h00 - 18h00

SAMEDI

Essais libres 3
12h30 - 13h30
Qualifications
16h00 - 17h00

DIMANCHE

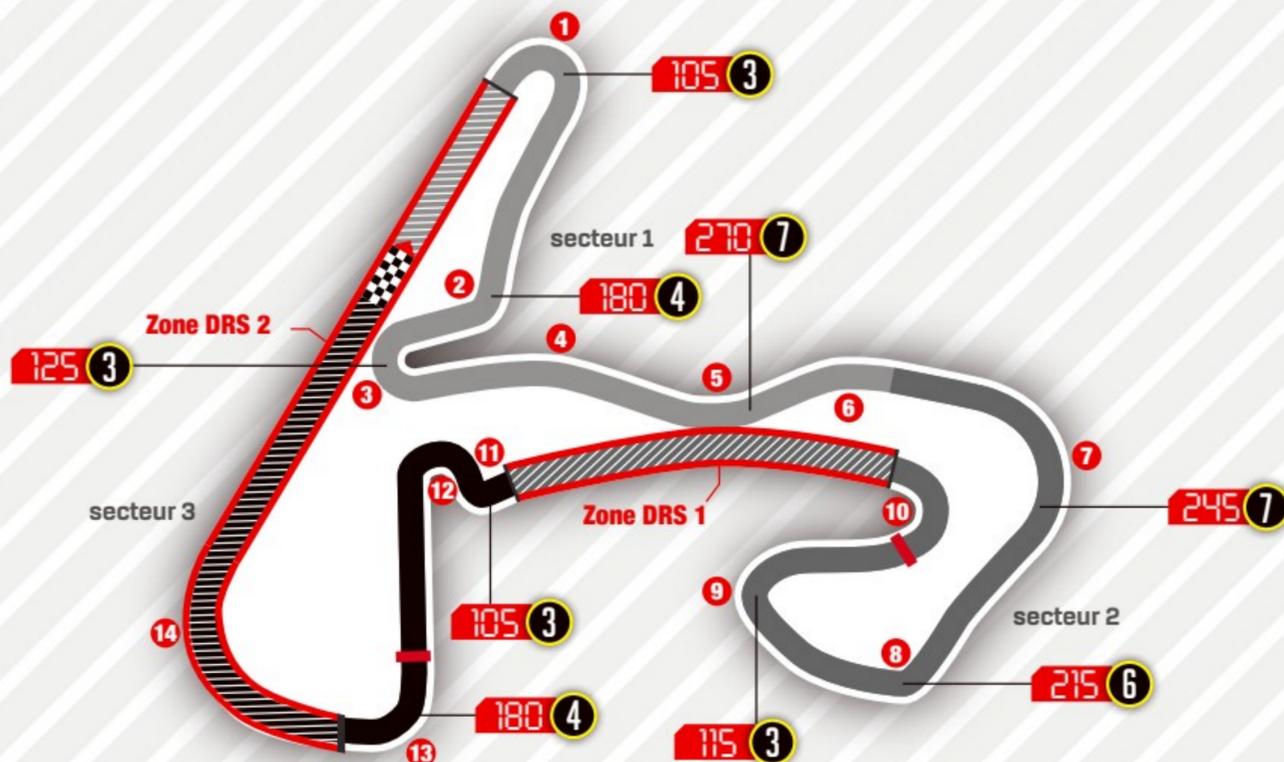
DÉPART
15H00

AUTOhebdo.fr

Suivez les essais et la course rubrique

EN DIRECT
LIVE
TEXTE





● NUMÉRO DE VIRAGE --- DÉGAGEMENTS  DÉPART — PITLANE — DÉTECTION DU DRS  ACTIVATION DU DRS

NOMBRE DE TOURS

72

CIRCUIT km

4,259

COURSE km

306,587

HISTORIQUE

34

 éditions depuis 1952 à Zandvoort

ICI... Chaque année depuis son retour au calendrier en 2021, les fans de Max Verstappen transforment la petite ville en marée orange.

RECORDS

POLE POSITION
1'08"885
Verstappen 2021

MEILLEUR TOUR EN COURSE

1'11"097
Hamilton 2021

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À ZANDVOORT
Verstappen (3), Norris (1), Ferrari (7), Red Bull (3), McLaren (2), Mercedes (1)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

Si vous recherchez un GP ambiance boîte de nuit, c'est le rêve ! Ils ont un DJ sur le toit des stands qui fait danser la foule. Le circuit est très étroit, avec des virages en banking, notamment le n°3 avec une inclinaison de 19°. C'est tellement raide que c'en est même difficile de marcher droit durant le track-walk du jeudi ! Les trajectoires y sont assez spécifiques : il faut prendre haut à l'entrée et plonger tard pour avoir une vitesse de sortie adéquate. La plage attenante dépose du sable sur la piste... la rendant glissante. ”

RÉSULTATS 2024

- Norris *McLaren*
- Verstappen *Red Bull*
- Leclerc *Ferrari*

POLE POSITION

Norris 1'09"673

MEILLEUR TOUR

Norris 1'13"817

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour

56 %

Appui aérodynamique



Usure des pneus



Usure des freins



MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Piastrì	4 ^e	2024	
Norris	1^{er}	2024	
Leclerc	3 ^e	2022, 2024	
Hamilton	2 ^e	2021	
Verstappen	1^{er}	2021, 2022, 2023	
Lawson	13 ^e	2023	
Russell	2 ^e	2022	
Antonelli		1 ^{re} participation	
Stroll	10 ^e	2022	
Alonso	2 ^e	2023	
Gasly	3 ^e	2023	
Doohan		1 ^{re} participation	
Ocon	9 ^e	2021, 2022	
Bearman		1 ^{re} participation	
Hadjar		1 ^{re} participation	
Tsunoda	15 ^e	2023	
Albon	8 ^e	2023	
Sainz	5 ^e	2023, 2024	
Hülkenberg	11 ^e	2024	
Bortoletto		1 ^{re} participation	

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1^{er}		1^{er}	
2^e		2^e	
3^e		3^e	

HORAIRES

VENDREDI

Essais libres 1
12h30 - 13h30
Essais libres 2
16h00 - 17h00

SAMEDI

Essais libres 3
11h30 - 12h30
Qualifications
15h00 - 16h00

DIMANCHE

DÉPART 15H00

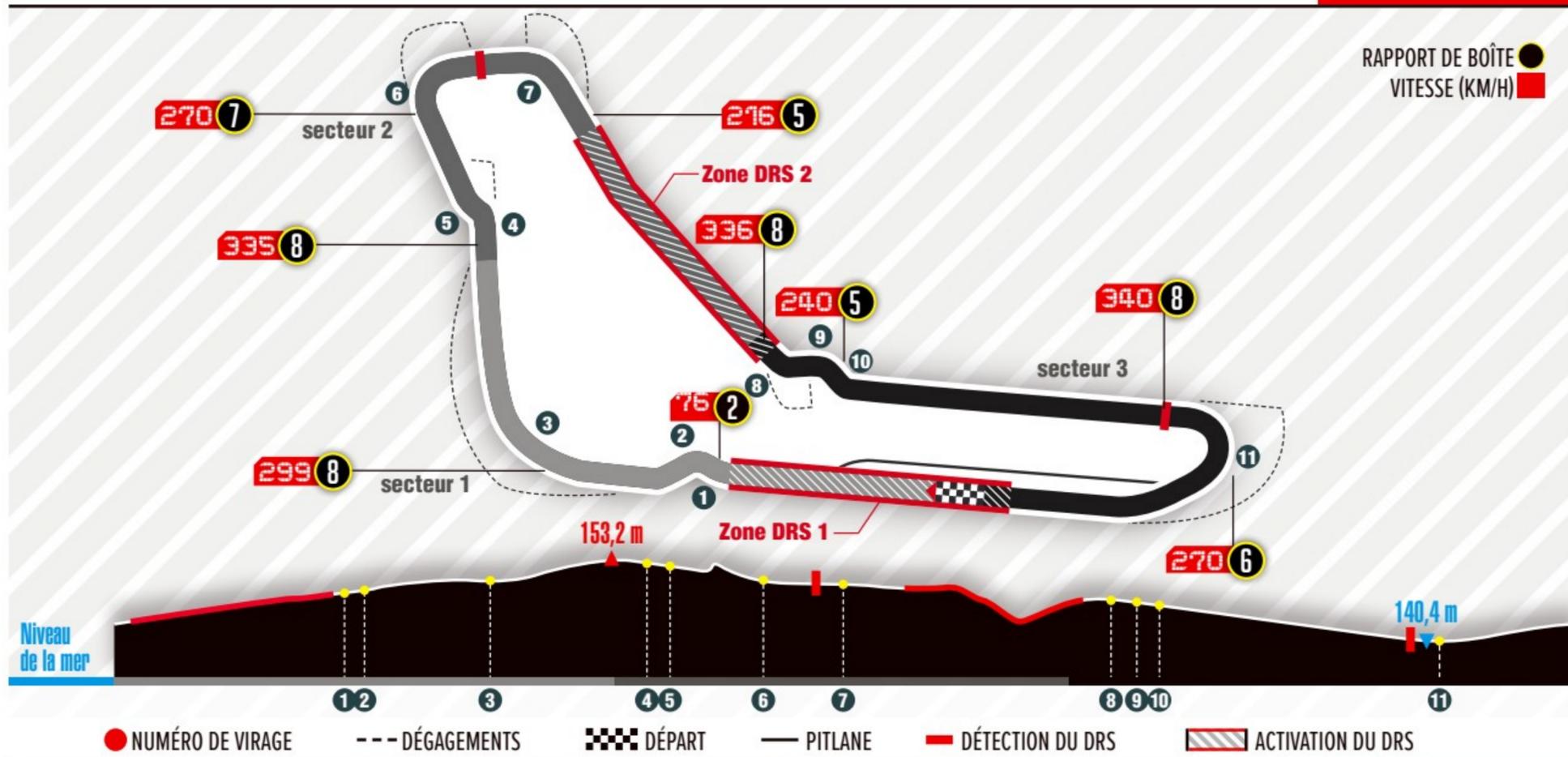
AUTOhebdo.fr

Suivez les essais et la course rubrique

EN DIRECT LIVE TEXTE



Tous les programmes sont susceptibles d'être modifiés



NOMBRE DE TOURS

53

CIRCUIT km

5,793

COURSE km

306,72

HISTORIQUE

75

éditions depuis 1950,
74 à Monza, 1 à Imola

ICI... Pierre Gasly a remporté en 2020 son premier GP, avec AlphaTauri après une année particulièrement mouvementée.

RECORDS

POLE POSITION

1'18"887

Hamilton 2020

MEILLEUR TOUR EN COURSE

1'21"046

Barrichello 2004

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À MONZA

Hamilton (7), Alonso et Leclerc (2), Verstappen, Sainz et Norris (1). Ferrari (23), McLaren (12), Mercedes, Williams (7), Red Bull (3)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

“ On l'appelle le Temple de la vitesse à juste titre. C'est le tracé avec le moins d'appui aéro, les équipes privilégiant la vitesse de pointe. Étrangement, les dépassements ne sont pas faciles à réaliser. Souvent, en course, les DRS perdent de leur intérêt. Les écarts restant faibles, des groupes de voitures peuvent bénéficier au même moment du DRS, ce qui annule son efficacité. Peu importe le degré de spectacle sur la piste, la ferveur des fans de Ferrari rend l'ambiance exceptionnelle ! ”

RÉSULTATS 2024

1 Leclerc *Ferrari*
2 Piastri *McLaren*
3 Norris *McLaren*

POLE POSITION

Norris 1'19"327

MEILLEUR TOUR

Norris 1'21"432

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour



Appui aérodynamique



Usure des pneus



Usure des freins



MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Pilote	Résultats 2025
Piastri	2 ^e 2024
Norris	2 ^e 2021
Leclerc	1^{er} 2019, 2024
Hamilton	1^{er} 2012, 14, 15, 17, 18
Verstappen	1^{er} 2022, 2023
Lawson	11 ^e 2023
Russell	3 ^e 2022
Antonelli	1 ^{re} participation
Stroll	3 ^e 2020
Alonso	1^{er} 2007, 2010
Gasly	1^{er} 2020
Doohan	1 ^{re} participation
Albon	6 ^e 2019
Sainz	2 ^e 2020
Ocon	6 ^e 2017, 2018
Bearman	1 ^{re} participation
Hadjar	1 ^{re} participation
Tsunoda	14 ^e 2022
Hülkenberg	5 ^e 2013, 2019
Bortoletto	1 ^{re} participation

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1 ^{er}		1 ^{er}	
2 ^e		2 ^e	
3 ^e		3 ^e	

HORAIRES

VENDREDI

Essais libres 1
13h30 - 14h30
Essais libres 2
17h00 - 18h00

SAMEDI

Essais libres 3
12h30 - 13h30
Qualifications
16h00 - 17h00

DIMANCHE

DÉPART 15H00

AUTOhebdofr

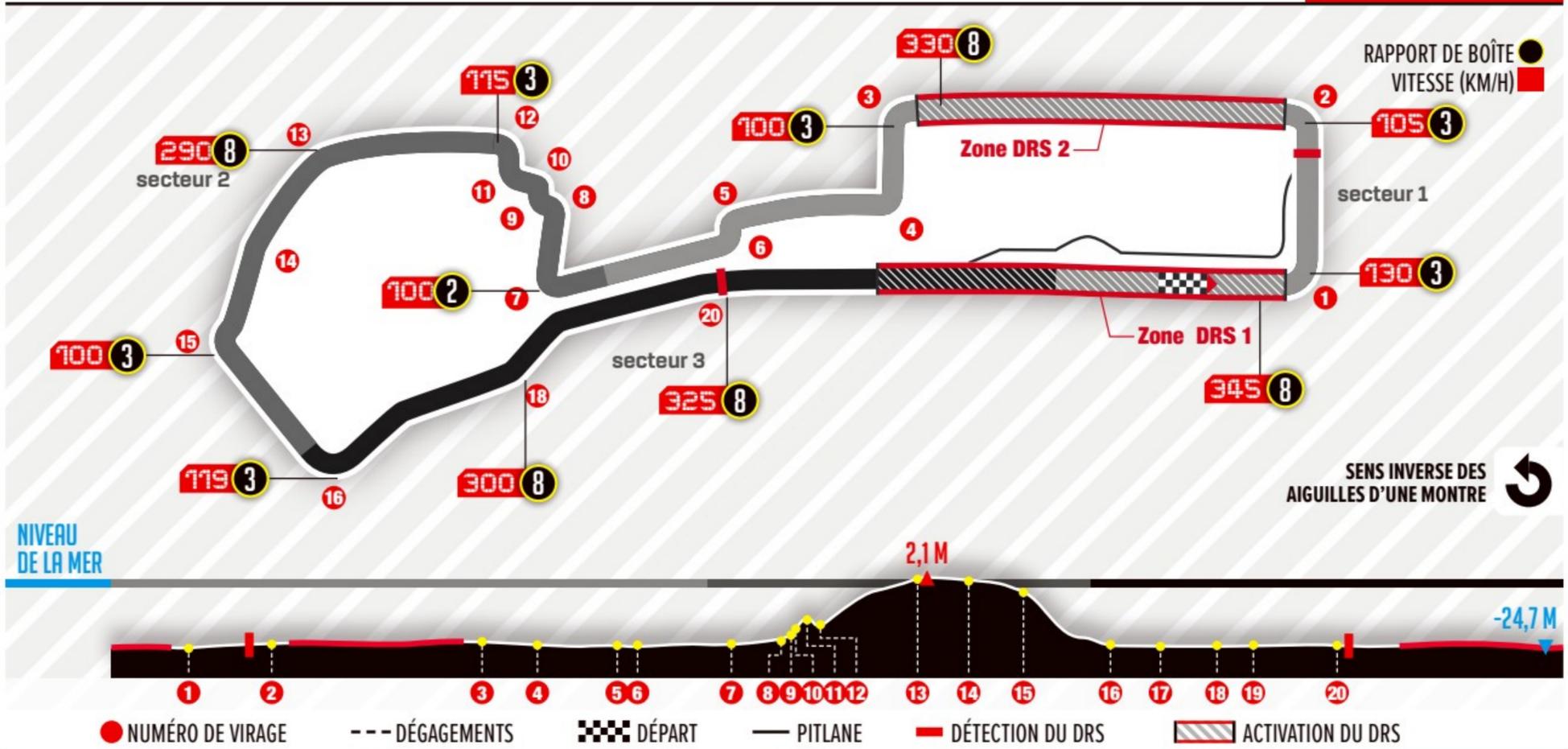
Suivez les essais et la course rubrique

EN DIRECT LIVE TEXTE



17 AZERBAÏDJAN BAKOU

21 SEPTEMBRE



NOMBRE DE TOURS

51

CIRCUIT km

6,003

COURSE km

306,049

HISTORIQUE

7 éditions depuis 2017 à Bakou. En 2016, il s'appelait GP d'Europe.

ICI... se trouve le virage le plus étroit du calendrier de F1. Avec ses 7,6 mètres seulement, le virage 8 contrarie régulièrement les pilotes.

RECORDS

POLE POSITION
1'40"203
Leclerc 2023

MEILLEUR TOUR EN COURSE
1'43"009
Leclerc 2019

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À BAKOU
Leclerc (4), Hamilton (1), Ferrari (5), Mercedes (3)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

“ La longue ligne droite de départ-arrivée est interminable. Je me rappelle la parcourir lors du track-walk : quand on arrive au dernier virage et que l'on voit que l'on a deux kilomètres à faire, c'est assez impressionnant. Le secteur 2 étant très vallonné, avec ce passage sinueux autour des remparts, il faut trouver un compromis entre la vitesse maximale atteinte en ligne droite et un appui suffisant pour les freins et la traction. C'est une des courses les plus accidentogènes en raison de la proximité immédiate des murs. ”

RÉSULTATS 2024

1 Piastri *McLaren*
2 Leclerc *Ferrari*
3 Russell *Mercedes*

POLE POSITION

Leclerc 1'41"365

MEILLEUR TOUR

Norris 1'45"255

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour

58 %

Appui aérodynamique

Usure des pneus

Usure des freins

MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Pilote	Résultat	Année
Piastri	1 ^{er}	2024
Norris	4 ^e	2024
Leclerc	2 ^e	2024
Hamilton	1 ^{er}	2018
Verstappen	1 ^{er}	2022
Lawson	1 ^{re} participation	
Russell	3 ^e	2022, 2024
Antonelli	1 ^{re} participation	
Stroll	3 ^e	2017
Alonso	4 ^e	2023
Gasly	3 ^e	2021
Doohan	1 ^{re} participation	
Ocon	6 ^e	2017
Bearman	10 ^e	2024
Hadjar	1 ^{re} participation	
Tsunoda	7 ^e	2021
Albon	7 ^e	2024
Sainz	5 ^e	2018, 2023
Hülkenberg	11 ^e	2024
Bortoletto	1 ^{re} participation	

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1 ^{er}		1 ^{er}	
2 ^e		2 ^e	
3 ^e		3 ^e	

www.bakucitycircuit.com

@bakucitycircuit

HORAIRES

VENDREDI

Essais libres 1
10h30 - 11h30
Essais libres 2
14h00 - 15h00

SAMEDI

Essais libres 3
10h30 - 11h30
Qualifications
14h00 - 15h00

DIMANCHE

DÉPART
13H00

AUTOhebdo.fr

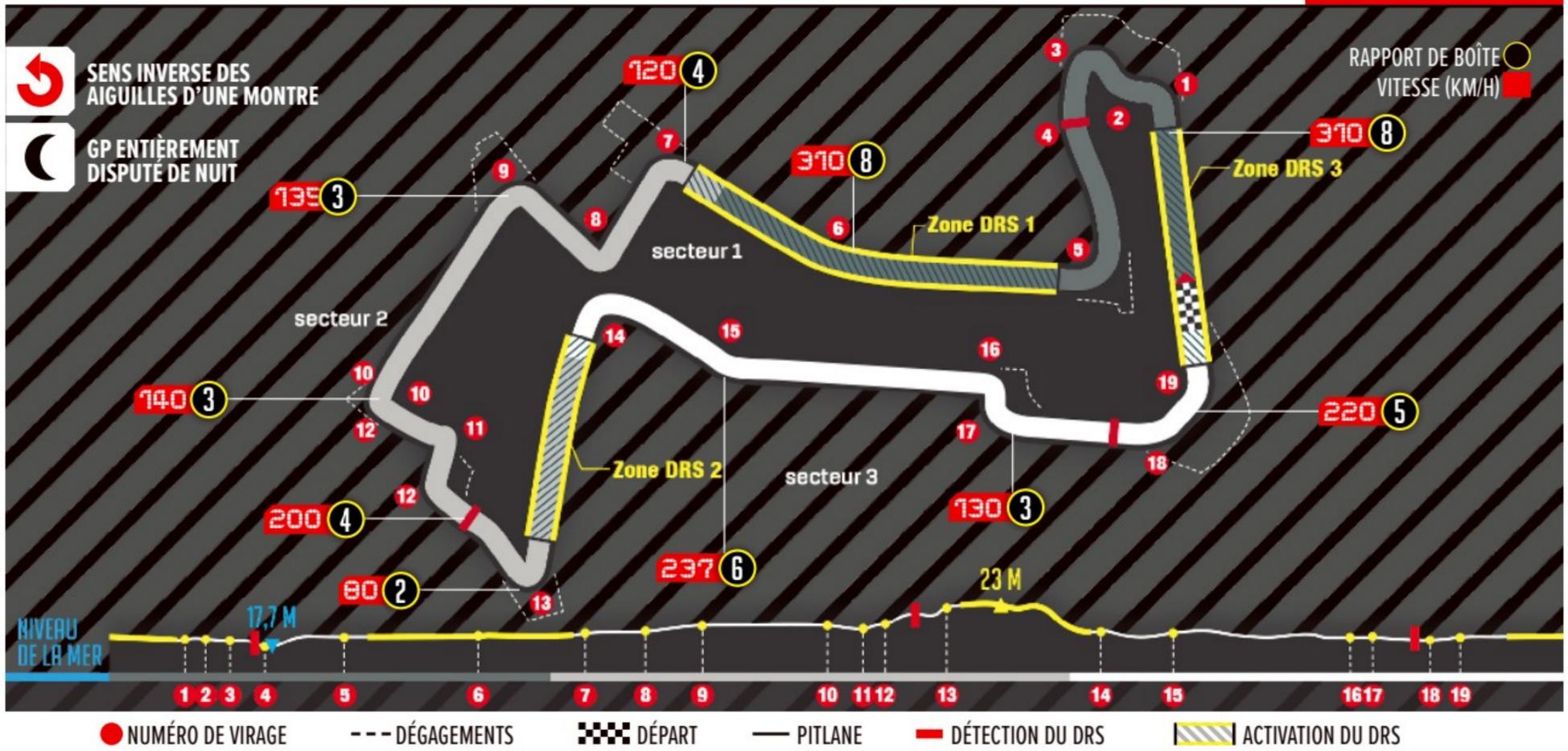
Suivez les essais et la course rubrique

EN DIRECT
LIVE
TEXTE



18 SINGAPOUR MARINA BAY

5 OCTOBRE



NOMBRE DE TOURS

62

CIRCUIT km

4,940

COURSE km

306,143

HISTORIQUE

15

éditions depuis 2008 à Marina Bay



ICI... en 2024, la température était de 30°C pour 75% d'humidité. Un taux qui transforma le baquet en étuve et qui fit perdre jusqu'à 4 kg d'eau aux pilotes durant la course.

RECORDS

POLE POSITION

1'29"525

Norris 2024

MEILLEUR TOUR EN COURSE

1'34"486

Ricciardo 2024

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À SINGAPOUR

Hamilton (4), Leclerc (2), Alonso, Sainz, Norris (1), Ferrari (7), McLaren, Mercedes (3), Red Bull (2)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

“ C'est un circuit très physique : 19 virages, beaucoup de changements de direction, des murs partout, donc aucune marge d'erreur. C'est l'un des GP les plus longs de la saison, qui frôle la limite officielle des 2 heures. L'humidité élevée rend la gestion de la mécanique très difficile. Pour assurer dans ces conditions, on ouvre les ouïes des pontons, afin de dégager la chaleur du compartiment moteur. De même qu'au Canada, les freins sont mis à rude épreuve, et on se sert d'écofes plus volumineuses bien que plus lourdes. ”

RÉSULTATS 2024

1 Norris McLaren
 2 Verstappen Red Bull
 3 Piastri McLaren

POLE POSITION

Norris 1'29"525

MEILLEUR TOUR

Ricciardo 1'34"486

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour

51%

Appui aérodynamique



Usure des pneus



Usure des freins



MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Piastri	3 ^e	2024	
Norris	1 ^{er}	2024	
Leclerc	2 ^e	2019, 2022	
Hamilton	1 ^{er}	2009, 2014, 2017, 2018	
Verstappen	2 ^e	2018, 2024	
Lawson	9 ^e	2023	
Russell	4 ^e	2024	
Antonelli		1 ^{re} participation	
Alonso	1 ^{er}	2008, 2010	
Stroll	6 ^e	2022	
Gasly	6 ^e	2023	
Doohan		1 ^{re} participation	
Albon	6 ^e	2019	
Sainz	1 ^{er}	2023	
Ocon	10 ^e	2017	
Bearman		1 ^{re} participation	
Hadjar		1 ^{re} participation	
Tsunoda	12 ^e	2022, 24	
Hülkenberg	9 ^e	2013, 14, 19, 2024	
Bortoletto		1 ^{re} participation	

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1 ^{er}		1 ^{er}	
2 ^e		2 ^e	
3 ^e		3 ^e	

HORAIRES

VENDREDI

Essais Libres 1
 11h30 - 12h30
 Essais libres 2
 15h00 - 16h00

SAMEDI

Essais libres 3
 11h30 - 12h30
 Qualifications
 15h00 - 16h00

DIMANCHE

DÉPART
14H00

AUTOhebdo.fr

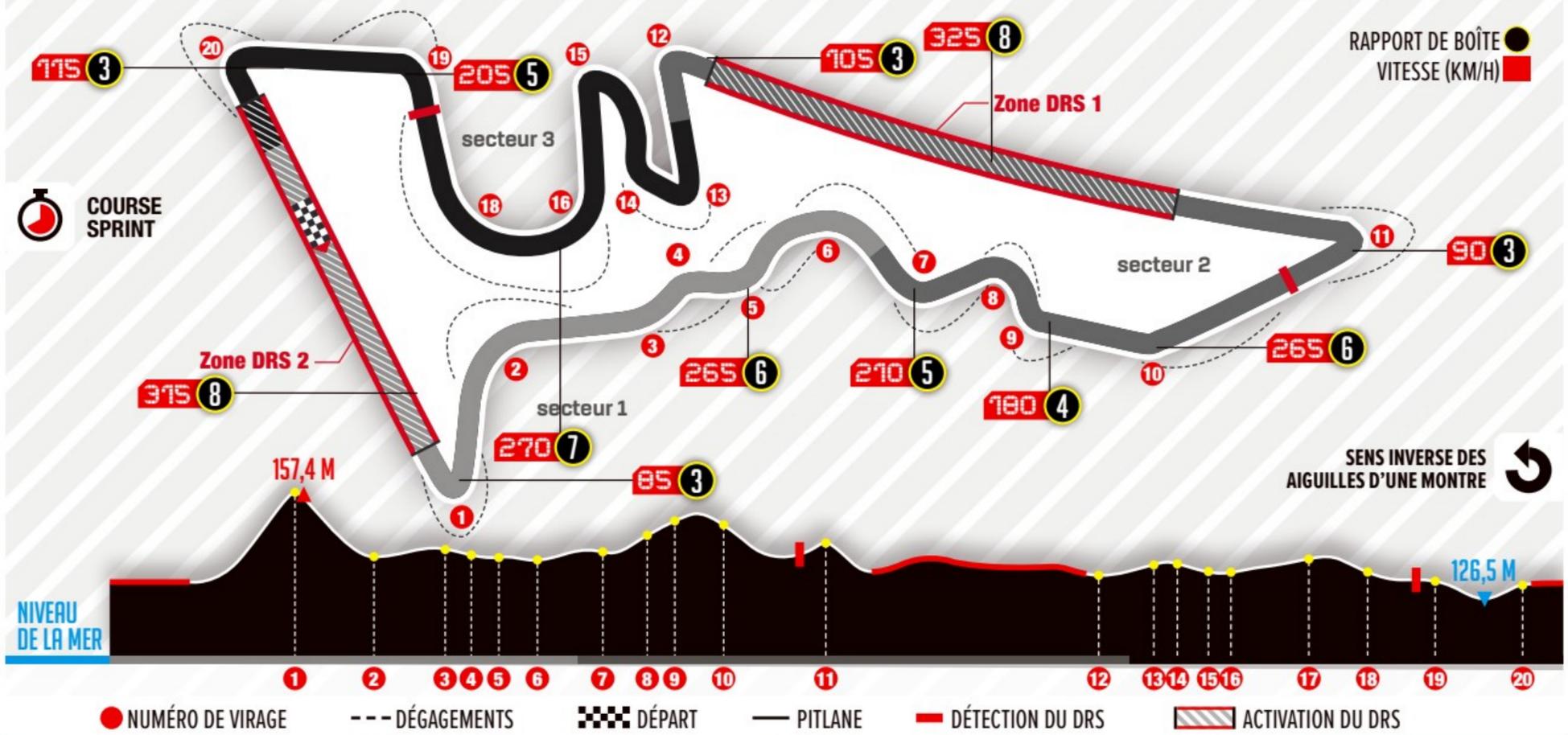
Suivez les essais et la course rubrique

EN DIRECT
 LIVE
 TEXTE



19 ÉTATS-UNIS AUSTIN

19 OCTOBRE



NOMBRE DE TOURS

56

CIRCUIT km

5,513

COURSE km

308,405

HISTORIQUE

45

éditions depuis 1959, 20 Watkins Glen, 12 Austin, 8 Indianapolis, 3 Phoenix, 1 Riverside, 1 Sebring



ICI... Liam Lawson à fait son retour avec Racing Bulls, en 2024, pour remplacer Daniel Ricciardo dont les performances n'ont pas convaincu.

RECORDS

POLE POSITION
1'32"029
Bottas 2019

MEILLEUR TOUR EN COURSE
1'36"169
Leclerc 2019

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À AUSTIN

Hamilton (3), Verstappen, Sainz, Norris et Leclerc (1). Mercedes (6), Red Bull (3), Ferrari (2), McLaren (1)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

“ Au Texas, l'agence Tilke (responsable du tracé) s'est inspirée pour ce circuit des meilleurs virages du monde. Étant en zone désertique, les écarts de température sont conséquents, cela rend l'asphalte moins stable, et provoque l'apparition de bosses. C'est ce qui en fait un tracé intéressant. Le secteur 1 est impressionnant avec une forte descente qui mène à une série de virages ultra-rapides se terminant sur une longue ligne droite. À l'issue de celle-ci, le triple droit place une forte pression latérale sur le pneu avant gauche. ”

RÉSULTATS 2024

1 Leclerc Ferrari
2 Sainz Ferrari
3 Verstappen Red Bull

POLE POSITION
Norris 1'32"330
MEILLEUR TOUR
Ocon 1'37"330

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour

53 %

Appui aérodynamique



Usure des pneus



Usure des freins



MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Piastrri	5 ^e	2024	
Norris	2 ^e	2023	
Leclerc	1^{er}	2024	
Hamilton	1^{er}	2007*, 12, 14, 15, 16, 17	
Verstappen	1^{er}	2021, 2022, 2023	
Lawson	9 ^e	2024	
Russell	5 ^e	2022, 2023	
Antonelli		1 ^{re} participation	
Stroll	7 ^e	2023	
Alonso	2 ^e	2007*	
Gasly	6 ^e	2023	
Doohan		1 ^{re} participation	
Ocon	6 ^e	2017	
Bearman		1 ^{re} participation	
Hadjar		1 ^{re} participation	
Tsunoda	8 ^e	2023	
Albon	5 ^e	2019	
Sainz	2 ^e	2024	
Hülkenberg	6 ^e	2013, 2018	
Bortoletto		1 ^{re} participation	

*Indianapolis

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1^{er}		1^{er}	
2^e		2^e	
3^e		3^e	

HORAIRES

VENDREDI
Essais libres 1
19h30 - 20h30
Qualifications Sprint
23h30 - 00h15

SAMEDI
Sprint
19h00 - 20h00
Qualifications
23h00 - 00h00

DIMANCHE
DÉPART
21H00

AUTOhebdo.fr

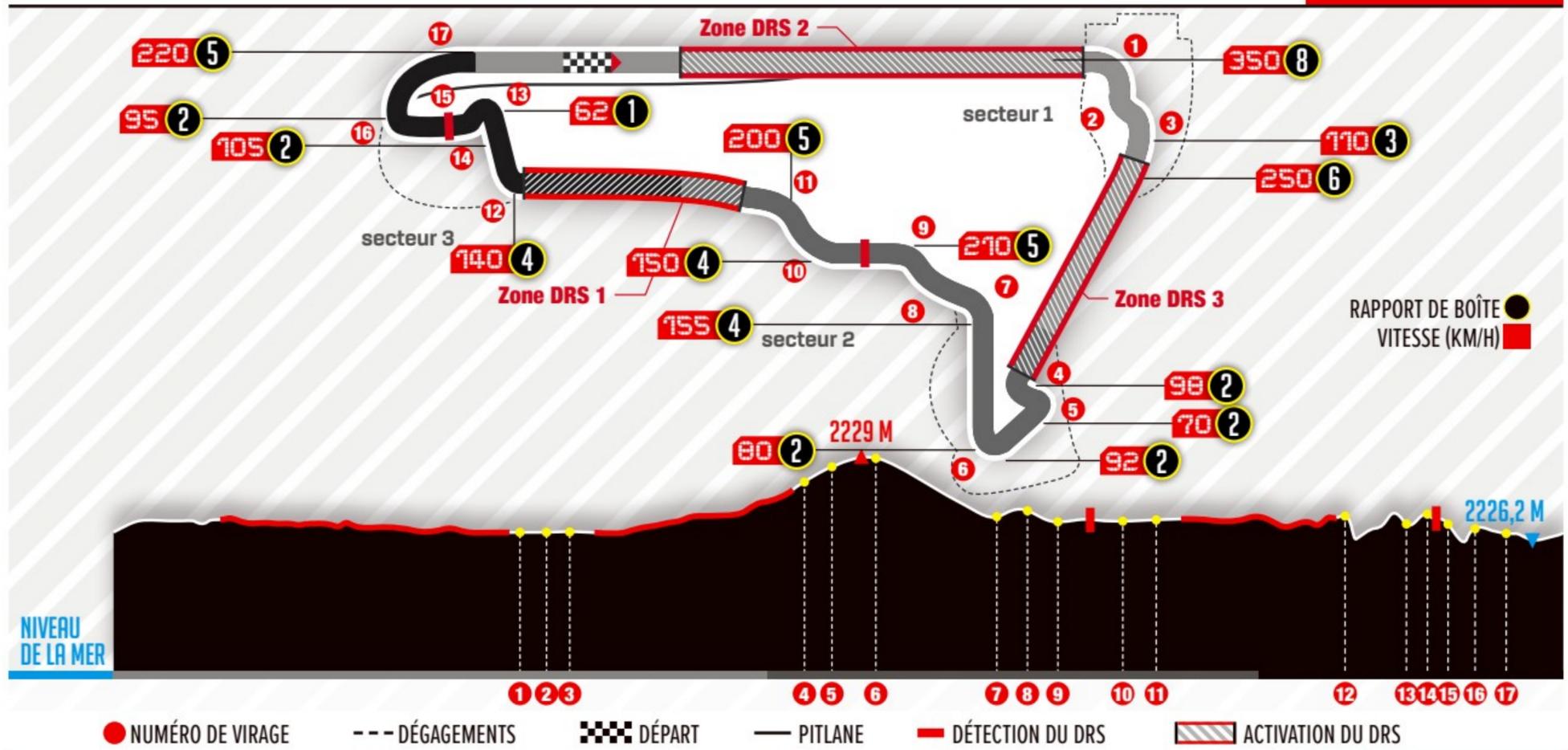
Suivez les essais et la course rubrique

EN DIRECT LIVE TEXTE



20 MEXIQUE MEXICO CITY

26 OCTOBRE



NOMBRE DE TOURS

71

CIRCUIT km

4,304

COURSE km

305,354

HISTORIQUE

24

éditions depuis 1963 sur l'Autodromo Hermanos Rodriguez

ICI... le vainqueur de la course monte sur le podium, coiffé d'un sombrero Pirelli (au lieu de la traditionnelle casquette) avec sa voiture, à l'aide d'une plateforme élévatrice.

RECORDS

POLE POSITION
1'14"759
Ricciardo 2018

MEILLEUR TOUR EN COURSE
1'17"774
Bottas 2021

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À MEXICO CITY
Leclerc (2), Verstappen, Hamilton (1), Ferrari (5), Mercedes, McLaren, Williams (3), Red Bull (2)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

Le tracé est situé à plus de 2 200 mètres d'altitude, la densité de l'air y est réduite, ce qui peut affecter les performances moteur. Les équipes utilisent le package de Monaco, mais même avec l'ajout de flaps, le niveau d'appui est semblable à Monza ! Les animations traditionnelles du paddock, avec les costumes du « Dia de los Muertos » et le maquillage, ajoutent de la couleur à l'évènement. Mais Pérez étant absent, on verra si l'ambiance sera la même... »

RÉSULTATS 2024

- 1 Sainz Ferrari
- 2 Norris McLaren
- 3 Leclerc Ferrari

POLE POSITION

Sainz 1'15"946

MEILLEUR TOUR

Leclerc 1'18"336

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour

43%

Appui aérodynamique



Usure des pneus



Usure des freins



MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Pilote	Résultats 2025
Piastrri	8 ^e 2023, 2024
Norris	2 ^e 2024
Leclerc	3 ^e 2023, 2024
Hamilton	1 ^{er} 2016, 2019
Verstappen	1 ^{er} 2017, 18, 21, 22, 23
Lawson	16 ^e 2024
Russell	4 ^e 2022
Antonelli	1 ^{re} participation
Stroll	6 ^e 2017
Alonso	5 ^e 2016
Gasly	4 ^e 2021
Doohan	1 ^{re} participation
Ocon	5 ^e 2017
Bearman	1 ^{re} participation
Hadjar	1 ^{re} participation
Tsunoda	12 ^e 2021, 2022, 2023
Albon	5 ^e 2019
Sainz	1 ^{er} 2024
Hülkenberg	6 ^e 2018
Bortoletto	1 ^{re} participation

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1 ^{er}		1 ^{er}	
2 ^e		2 ^e	
3 ^e		3 ^e	

HORAIRES

VENDREDI

Essais libres 1
20h30 - 21h30
Essais libres 2
00h00 - 1h00

Samedi

Essais libres 3
19h30 - 20h30
Qualifications
23h00 - 00h00

Dimanche

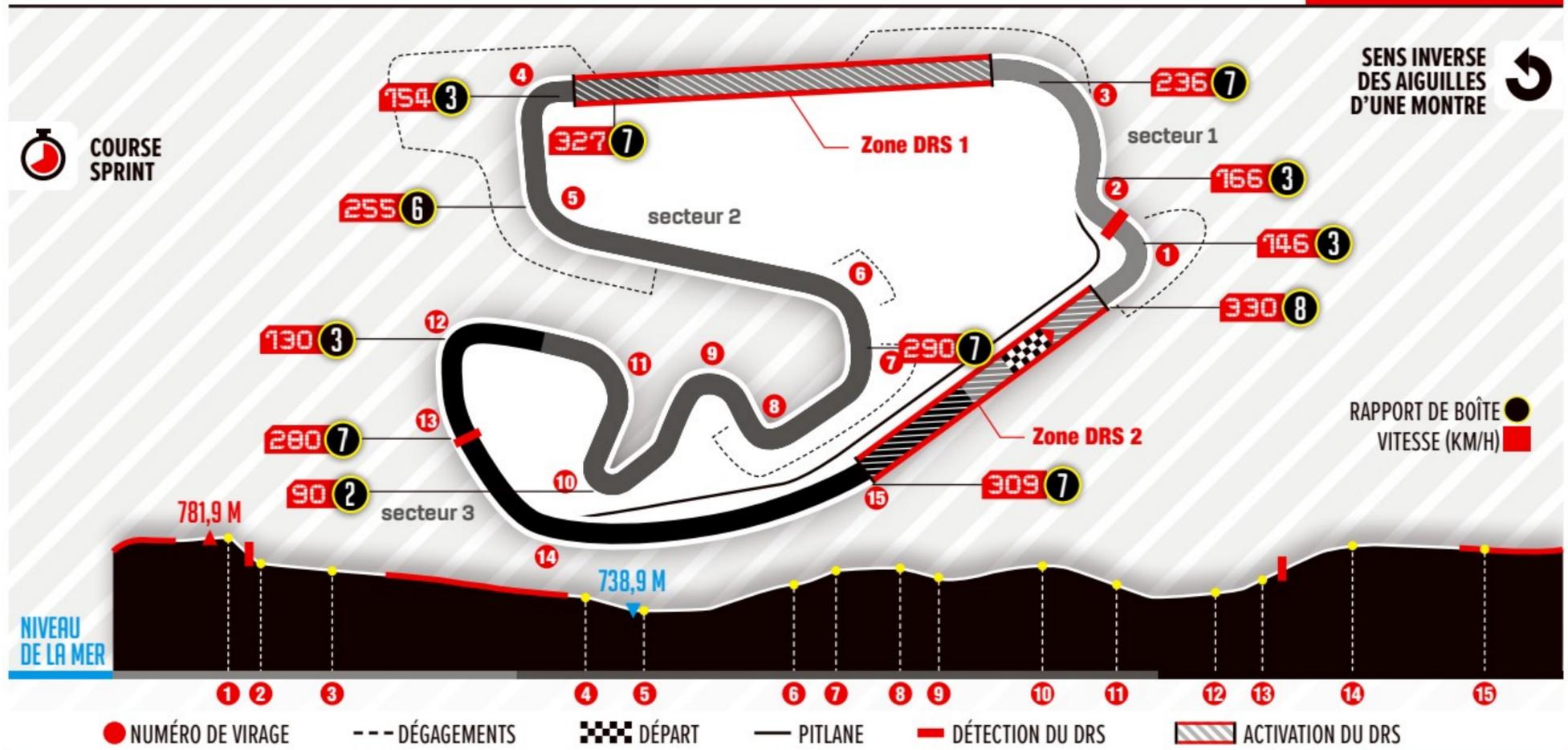
DÉPART 21H00

AUTOhebdofr

Suivez les essais et la course rubrique

EN DIRECT LIVE TEXTE





NOMBRE DE TOURS

71

CIRCUIT km

4,309

COURSE km

305,897

HISTORIQUE

51

éditions depuis 1973,
41 à Interlagos,
10 Jacarepagua



ICI... Esteban Ocon (2^e) et Pierre Gasly (3^e) sont tous les deux montés sur le podium, marquant une éclaircie dans la saison d'Alpine, en 2024.

RECORDS

POLE POSITION

1'07"281

Hamilton 2018

MEILLEUR TOUR EN COURSE

1'10"540

Bottas 2018

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À INTERLAGOS

Hamilton (3), Verstappen (2), Alonso, Hülkenberg et Norris (1). McLaren (10), Williams (8), Ferrari et Mercedes (6), Red Bull (4), Haas (1)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

“ C'est un de mes circuits favoris : court, avec des virages très serrés, beaucoup de changements de direction, une météo souvent changeante et imprévisible... D'ailleurs en 2023, une tempête énorme avait arraché la moitié du toit d'une tribune ! Attention aux pneus ! Ils s'usent vite, les équipes doivent opter pour des stratégies à plusieurs arrêts, afin de les préserver. La ferveur est palpable à São Paulo. Sur la grille de départ, nous sommes à quelques mètres des supporters qui chantent, crient, dans une ambiance de fête fantastique. ”

RÉSULTATS 2024

1 Verstappen *Red Bull*
2 Ocon *Alpine*
3 Gasly *Alpine*

POLE POSITION

Norris 1'23"405

MEILLEUR TOUR

Verstappen 1'20"472

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour

54%

Appui aérodynamique



Usure des pneus



Usure des freins



MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Piastrri	8 ^e	2024	
Norris	2 ^e	2023	
Leclerc	4 ^e	2022	
Hamilton	1^{er}	2016, 2018, 2021	
Verstappen	1^{er}	2019, 2023, 2024	
Lawson	9 ^e	2024	
Russell	1^{er}	2022	
Antonelli		1 ^{re} participation	
Stroll	5 ^e	2023	
Alonso	2 ^e	2006, 2008, 2012	
Gasly	2 ^e	2019	
Doohan		1 ^{re} participation	
Ocon	2 ^e	2024	
Bearman	12 ^e	2024	
Hadjar		1 ^{re} participation	
Tsunoda	7 ^e	2024	
Albon	14 ^e	2019	
Sainz	3 ^e	2019, 2022	
Hülkenberg	5 ^e	2012	
Bortoletto		1 ^{re} participation	

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1 ^{er}		1 ^{er}	
2 ^e		2 ^e	
3 ^e		3 ^e	

HORAIRES

VENDREDI

Essais libres
15h30 - 16h30
Qualifications Sprint
19h30 - 20h15

SAMEDI

Sprint
15h00 - 16h00
Qualifications
19h00 - 20h00

DIMANCHE

DÉPART 18H00

AUTOhebdo.fr

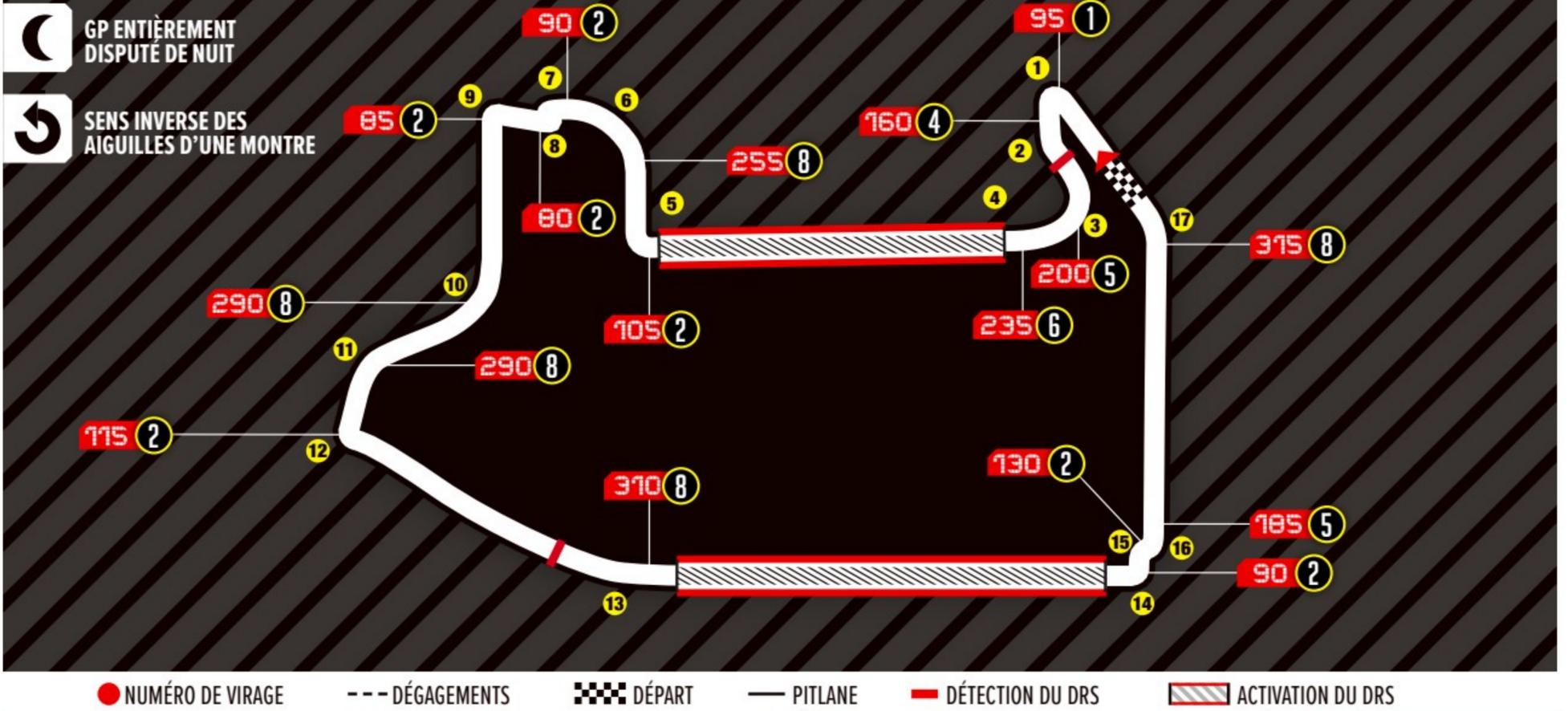
Suivez les essais
et la course
rubrique

**EN
DIRECT
LIVE
TEXTE**



22 LAS VEGAS NEVADA

23 NOVEMBRE



NOMBRE DE TOURS

50

CIRCUIT km

6,120

COURSE km

309,958

HISTORIQUE

2 éditions depuis 2023 sur le Las Vegas Strip

ICI... en 2024, Max Verstappen a remporté son 4^e titre de Champion du monde en occupant la 5^e place devant Lando Norris arrivé 6^e.

RECORDS

POLE POSITION
1'32"312
Russell 2024

MEILLEUR TOUR EN COURSE

1'34"876
Norris 2024

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À LAS VEGAS

Leclerc,
Russell (1),
Ferrari (1),
Mercedes (1)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

“ La course se déroule en pleine nuit : c'est la plus froide de l'année (entre 10 et 15 degrés dans l'air. Ndlr) ! Cela crée des problèmes de montée en température des pneus. De ce fait, il est vital de préparer au mieux l'« out lap » (tour de sortie. Ndlr) des stands. Pour ce faire, il faut jouer à monter les freins en température, afin que la chaleur se dissipe vers les pneus et aide à les chauffer plus tôt. C'est une technique pratiquée partout ailleurs, mais qui est cruciale ici. ”

RÉSULTATS 2024

- Russell Mercedes
- Hamilton Mercedes
- Sainz Ferrari

POLE POSITION

Russell 1'32"312

MEILLEUR TOUR

Norris 1'34"876

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour



Appui aérodynamique



Usure des pneus



Usure des freins



MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Piastrri	7 ^e	2024	
Norris	6 ^e	2024	
Leclerc	2 ^e	2023	
Hamilton	2 ^e	2024	
Verstappen	1^{er}	2023	
Lawson	16 ^e	2024	
Russell	1^{er}	2024	
Antonelli		1 ^{re} participation	
Stroll	5 ^e	2023	
Alonso	9 ^e	2023	
Gasly	11 ^e	2023	
Doohan		1 ^{re} participation	
Ocon	4 ^e	2023	
Bearman		1 ^{re} participation	
Hadjar		1 ^{re} participation	
Tsunoda	9 ^e	2024	
Albon	12 ^e	2023	
Sainz	3 ^e	2024	
Hülkenberg	8 ^e	2024	
Bortoletto		1 ^{re} participation	

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1^{er}		1^{er}	
2^e		2^e	
3^e		3^e	

HORAIRES

VENDREDI

Essais libres 1
1h30 - 2h30
Essais libres 2
5h00 - 6h00

SAMEDI

Essais libres 3
1h30 - 2h30
Qualifications
5h00 - 6h00

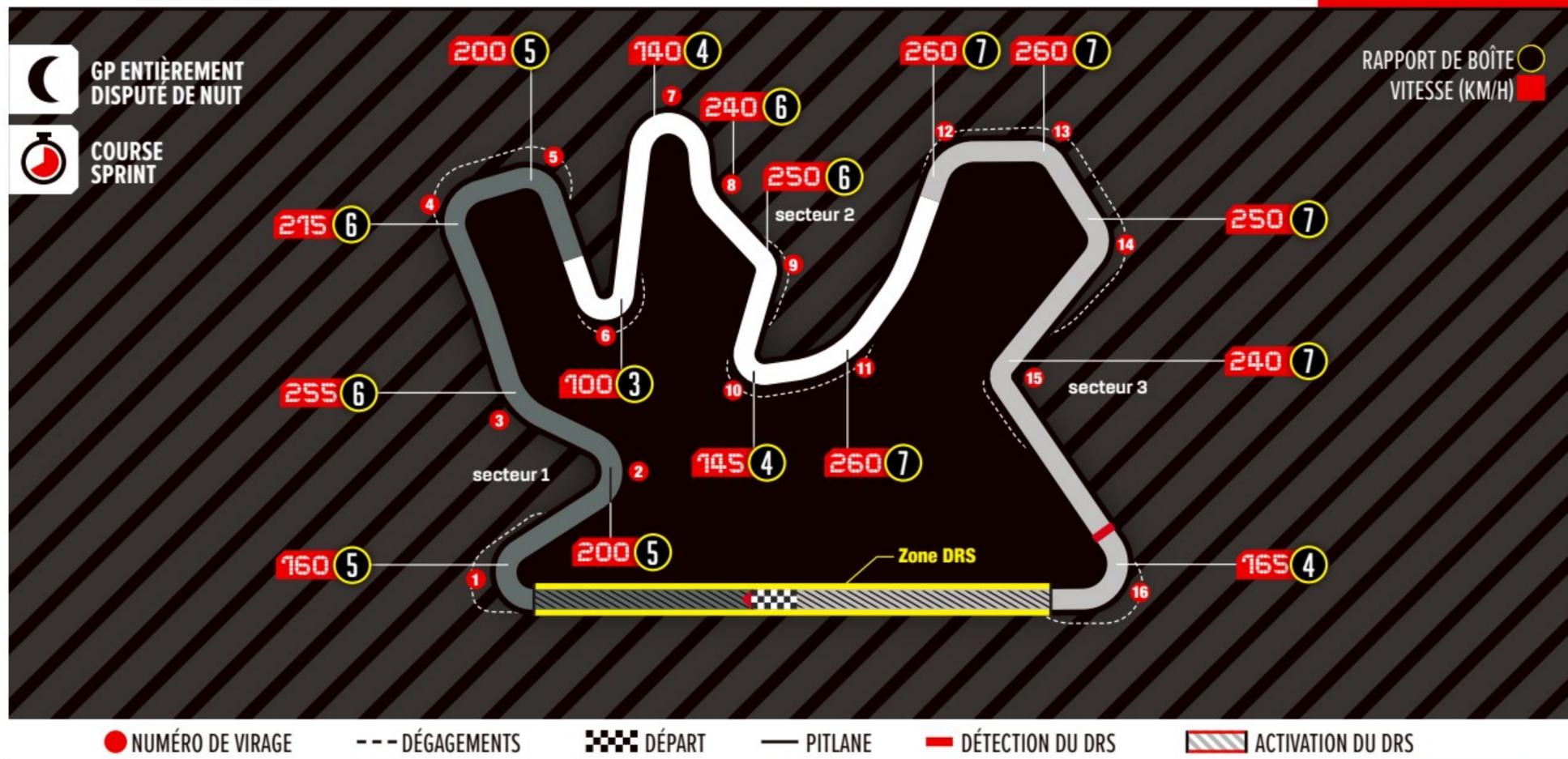
DIMANCHE DÉPART 5H00

AUTOhebdofr

Suivez les essais et la course rubrique

EN DIRECT LIVE TEXTE





NOMBRE DE TOURS

57

CIRCUIT km

5,419

COURSE km

308,611

HISTORIQUE

3

 éditions depuis 2021

ICI... Esteban Ocon a disputé son dernier Grand Prix 100 % tricolore avant d'être remplacé par Jack Doohan pour le GP d'Abou Dhabi chez Alpine.

RECORDS

POLE POSITION
1'20"520
Verstappen 2024

MEILLEUR TOUR EN COURSE
1'22"384
Norris en 2024

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À LOSAIL
Hamilton, Verstappen, Russell (1), Mercedes (2), Red Bull (1)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

Avant d'accueillir la F1, Losail était surtout connu pour organiser la venue du MotoGP. C'est la raison pour laquelle les virages sont très rapides et très larges. En 2021, les vibreurs étaient tellement hauts qu'ils cassaient les fonds plats et les ailerons avant ! C'est une course de nuit qui requiert une bonne gestion des pneumatiques. Le fait que la piste se situe dans le désert la rend très glissante en début de week-end. La ville de Doha est plutôt agréable pour une fin d'année. »

RÉSULTATS 2024

- Verstappen *Red Bull*
- Leclerc *Ferrari*
- Piastrri *McLaren*

POLE POSITION
Verstappen 1'20"520

MEILLEUR TOUR
Norris 1'22"384

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour



Appui aérodynamique



Usure des pneus



Usure des freins

MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Pilote	Meilleur résultat	Année	Résultats 2025
Piastrri	2 ^e	2023	
Norris	3 ^e	2023	
Leclerc	2 ^e	2024	
Hamilton	1^{er}	2021	
Verstappen	1^{er}	2023, 2024	
Lawson	14 ^e	2024	
Russell	4 ^e	2023, 2024	
Antonelli		1 ^{re} participation	
Stroll	6 ^e	2021	
Alonso	3 ^e	2021	
Gasly	5 ^e	2024	
Doohan		1 ^{re} participation	
Ocon	5 ^e	2021	
Bearman		1 ^{re} participation	
Hadjar		1 ^{re} participation	
Albon	13 ^e	2023	
Sainz	6 ^e	2024	
Tsunoda	13 ^e	2021, 2024	
Hülkenberg	16 ^e	2023	
Bortoletto		1 ^{re} participation	

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1^{er}		1^{er}	
2^e		2^e	
3^e		3^e	

HORAIRES

VENDREDI
Essais Libres 1
14h30 - 15h30
Qualifications Sprint
18h30 - 19h15

SAMEDI
Sprint
15h00 - 16h00
Qualifications
19h00 - 20h00

DIMANCHE
DÉPART
17H00

AUTOhebdo.fr

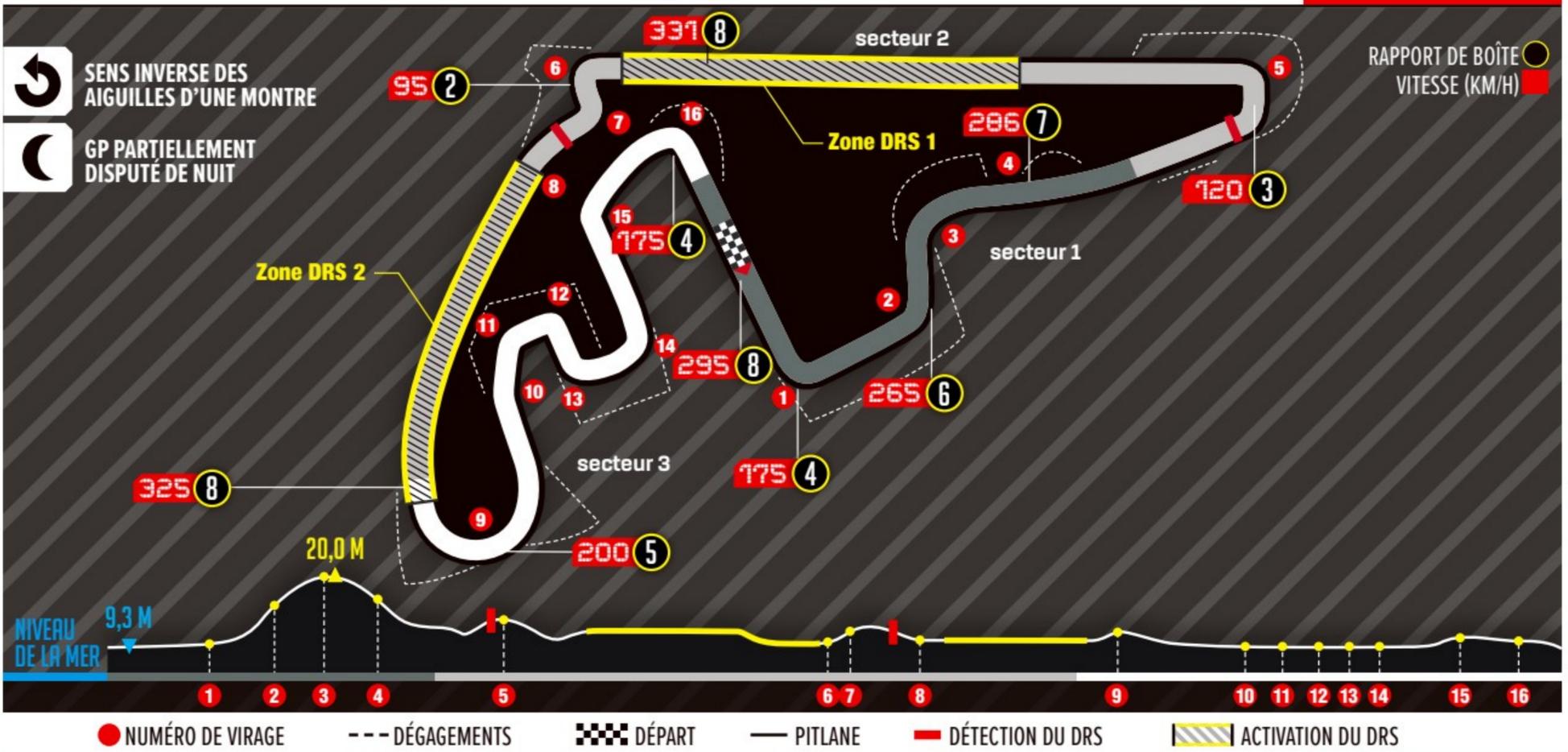
Suivez les essais et la course rubrique

EN DIRECT LIVE TEXTE



24 ABOU DHABI YAS MARINA

7 DÉCEMBRE



NOMBRE DE TOURS

58

CIRCUIT km

5,281

COURSE km

306,183

HISTORIQUE

16

éditions depuis 2009



ICI... McLaren a remporté son 9^e Championnat du monde Constructeurs avec 14 points d'avance sur Ferrari, grâce à la pole convertie en victoire de Lando Norris, en 2024.

RECORDS

POLE POSITION

1'22"109

Verstappen 2021

MEILLEUR TOUR EN COURSE

1'25"637

Magnussen 2024

LES SPÉCIALISTES DE LA POLE À YAS MARINA

Hamilton (5), Verstappen (4), Norris (1), Red Bull (7), Mercedes (6), McLaren (3)

L'ŒIL DE JULIEN SIMON-CHAUTEMPS

“ Les deux premiers secteurs sont très rapides avec deux longues lignes droites, tandis que le dernier est très lent. Le circuit ne présente aucune spécificité particulière. Outre la banalité de cette piste, j'ai un souvenir très intense du GP d'Abou Dhabi 2022. Kimi (Räikkönen. Ndlr) y disputait sa dernière course. J'avais préparé un petit speech et toute l'équipe portait des T-shirts floqués. Malheureusement, nous avons eu un problème aux stands et il a dû abandonner sans finir sa carrière, comme il l'aurait mérité. ”

RÉSULTATS 2024

1 Norris *McLaren*
2 Sainz *Ferrari*
3 Leclerc *Ferrari*

POLE POSITION

Norris 1'22"595

MEILLEUR TOUR

Magnussen 1'25"637

TECHNIQUE

Temps de pleine charge au tour

62%

Appui aérodynamique

Usure des pneus

Usure des freins

MEILLEURS RÉSULTATS PAR PILOTE

Résultats 2025

Piastrri	6 ^e	2023	
Norris	1^{er}	2024	
Leclerc	2 ^e	2022, 2023	
Hamilton	1^{er}	2011, 14, 16, 18, 19	
Verstappen	1^{er}	2020, 21, 22, 23	
Lawson	17 ^e	2024	
Russell	3 ^e	2023	
Antonelli		1 ^{re} participation	
Stroll	8 ^e	2022	
Alonso	2 ^e	2011, 2012	
Gasly	5 ^e	2021	
Doohan	15 ^e	2024	
Ocon	7 ^e	2022	
Bearman		1 ^{re} participation	
Hadjar		1 ^{re} participation	
Tsunoda	4 ^e	2021	
Albon	4 ^e	2020	
Sainz	2 ^e	2024	
Hülkenberg	6 ^e	2014, 2017	
Bortoletto		1 ^{re} participation	

CHAMPIONNATS 2025

Pilotes	Points	Constructeurs	Points
1^{er}		1^{er}	
2^e		2^e	
3^e		3^e	

HORAIRES

VENDREDI

Essais libres 1
10h30 - 11h30
Essais libres 2
14h00 - 15h00

SAMEDI

Essais libres 3
11h30 - 12h30
Qualifications
15h00 - 16h00

DIMANCHE

DÉPART
14H00

AUTOhebdo.fr

Suivez les essais et la course rubrique

EN DIRECT LIVE TEXTE



FORMULE 2

COUP DE PINCEAU

Une nouvelle vague de jeunes pilotes débarque avec la lourde tâche de succéder à une génération dorée, portée par son champion Gabriel Bortoleto, aujourd'hui en Formule 1.

Gonzalo Forbes

Deux mois après le coup de sifflet final à Abou Dhabi, la Formule 2 est presque déjà nostalgique de sa cuvée 2024. Il faut dire que cela faisait bien longtemps que le championnat n'avait pas connu une telle effervescence avec pas moins de quatre pilotes promus directement en Formule 1 : Gabriel Bortoleto, le champion, Isack Hadjar, son dauphin, Andrea Kimi Antonelli et Oliver Bearman. Ils rouleront respectivement pour Sauber, Racing Bulls, Mercedes et Haas. C'est le plus grand effectif depuis 2019 lorsque Lando Norris, Alex Albon et George Russell avaient déboulé sur la grille après avoir animé celle de la F2 en 2018. Également animateurs de la F2, Jack Doohan s'est déjà installé dans le second baquet Alpine à Abou Dhabi l'an

dernier, tandis que Franco Colapinto piaffe d'impatience dans le stand de l'écurie française pour lui chiper sa place.

ARRIÈRES ASSURÉS

Mais que la Formule 2 ne s'inquiète pas, la nouvelle garde semble prête à prendre la relève. Car la génération 2025, peut-être un brin moins talentueuse sur le papier, pourrait s'avérer tout aussi bouillonnante. En effet, pas moins de douze rookies vont débouler depuis la Formule 3, treize si l'on prend en compte Oliver Goethe qui a disputé les quatre dernières manches de la F2 en 2024 en remplacement de Franco Colapinto chez MP Motorsport. C'est plus de la moitié de la grille. Et parmi les nouveaux entrants, on trouve de beaux clients tels

que le champion de F3 Leonardo Fornaroli qui débarque chez Invicta Racing pour y remplacer son copain Gabriel Bortoleto, le vice-champion de F3 Gabriele Mini (Prema), Arvid Lindblad (voir encadré), Dino Beganovic (Hitech) ou encore Luke Browning (Hitech), vainqueur du Grand Prix de Macao 2023. Preuve que la pyramide de la monoplace est bien structurée et que les catégories sont presque toujours bien fournies année après année.

À cela, il faudra ajouter des redoublants ou triplants tels que Victor Martins qui repart pour une troisième année avec ART Grand Prix tout comme Jak Crawford (DAMS) ou Josep Maria Martí (Campos). Additionnez tout cela et vous obtiendrez la recette d'une saison très disputée. ■



DPP/ E. ALONSO

GALAXIE RED BULL

ARVID LINDBLAD LA NOUVELLE PÉPITE ?



RED BULL CONTENT POOL

Après Isack Hadjar, un nouveau pilote du giron Red Bull se rapprocherait-il de la Formule 1 ? On n'en est pas là, mais Arvid Lindblad coche déjà beaucoup de cases. La première, et pas des moindres, l'Anglais a décroché durant l'hiver la très désirée Super Licence. Parti en Formule Régionale Océanie (FROC) plutôt qu'au Moyen-Orient (FRMEC) durant sa préparation hivernale, le jeune de 17 ans y a obtenu le titre et 18 points pour s'assurer le précieux sésame, pour prétendre à la F1 au plus vite. Au total, il en comptabilise même 43 (3^e de F4 Italie en 2023 = 7 points, 5^e de F4 UAE en 2023 = 3 points, 4^e de Formule 3 en 2024 = 15 points), soit 3 de plus que les 40 requis pour obtenir la Super Licence. Chez Red Bull, on voit en lui le nouveau talent s'inscrivant dans la lignée des Sebastian Vettel, Daniel Ricciardo, Max Verstappen ou plus récemment Isack Hadjar. Quatrième de la FIA F3 à seulement 16 ans en 2024, et auteur du plus grand nombre de victoires durant la saison, Arvid Lindblad est le nouveau chouchou de Helmut Marko. Le conseiller semble même déterminé à rapidement le former au point d'envisager de le faire prendre part à huit séances d'essais libres en F1 cette année selon nos informations, afin d'être préparé au mieux en cas de titularisation pour 2026... à condition qu'il performe cette année. L'avenir dira si Red Bull a encore vu juste ou pas avec un jeune pilote. G.F.

QR ? SAMI MEGUETOUNIF

Pilote Trident

“ JE FERAI TOUT POUR ÊTRE LA SURPRISE DE 2025 ”

Le Marseillais débarque en F2 après une campagne de F3 convaincante et frustrante à la fois. S'il s'attend à une saison difficile, le rookie tricolore n'en demeure pas moins optimiste.

Comment vous sentez-vous à l'aube de ce nouveau défi ?

C'est super excitant ! Je me sens tellement motivé. J'ai hâte de commencer. Après une seule saison en F3, je vais encore découvrir une nouvelle facette de la monoplace avec notamment les arrêts au stand, des courses plus longues, une gestion différente des pneus, de la stratégie... Les courses de Formule 2 ne sont pas nouvelles pour moi, car je les regarde depuis que je suis tout petit. D'en faire désormais partie, c'est un énorme plaisir. Quand je repense à mes débuts, je rêvais d'atteindre cette catégorie supérieure !

Pourquoi avez-vous misé sur une montée en F2 après une saison seulement de F3 ?

Les choses se sont faites naturellement avec Trident. Quand je fais le bilan de 2024, c'est une saison durant laquelle j'ai montré énormément de potentiel et de vitesse, mais j'ai manqué de régularité pour être dans le Top 5 au championnat et espérer décrocher le titre de meilleur Rookie. Mais en termes de performance, je sais que j'en avais la capacité. En regardant de plus près, le champion (*Leonardo Fornaroli*. Ndlr) n'a pas signé une seule victoire et chez les redoublants, aucun n'a eu plus victoires que moi (2 victoires en Course Principale. Ndlr). Y être parvenu en tant que rookie, c'est assez fort et suffisant pour montrer mon potentiel et justifier ma montée en F2. Ma dernière victoire à Monza a changé la donne. Je parlais pour redoubler, mais en gagnant, les discussions ont évolué avec les sponsors et les équipes. On s'est rendu compte que le plus logique était de passer directement en F2 en prenant en considération l'offre exprimée par Trident.

Craigniez-vous que l'arrivée d'une nouvelle voiture en F3 change tout et impacte vos chances de vous battre pour le titre en cas de redoublement ?

Clairement ! C'est toujours un risque. On a pu le voir avec la F2 entre 2023 et 2024. Victor Martins et Isack Hadjar sont des parfaits exemples. Ils se sont fait surprendre par les changements de performance selon les équipes. Les cartes ont totalement été redistribuées. ART Grand Prix qui était au sommet avec l'ancienne voiture s'est retrouvée en difficulté avec Victor. Isack à l'inverse, quand il signe chez Campos, n'était peut-être pas serein et lorsqu'il a pris la piste à Bahreïn pour la première fois, ça marchait directement. Je ne dirais pas que c'est une loterie, mais il y a un facteur chance qui est un peu trop grand, et sur une deuxième année où j'allais être prétendant au titre, c'était très risqué.

Revenons à la F2 : quelles sont vos ambitions pour 2025 ?

J'en ai pas mal dans ma tête. (*Sourire*) J'ai des objectifs personnels sur mon amélioration et mon évolution en tant que pilote. L'un des principaux points sur lesquels je veux travailler est la régularité. Au niveau des résultats, je ferai tout pour être la surprise de 2025. Trident n'a jamais été une équipe ayant vraiment performé en F2, encore moins avec des rookies. Mais en ce moment, ils investissent beaucoup sur la branche Formule 2 pour s'aligner avec leur niveau de performance de la F3. Je fais partie de ce projet et je compte le mener à bien. Quand je parle de surprise, je ne parle pas seulement de moi, sinon de tout le team. Ce serait magnifique ! J'espère des victoires, des podiums, de la régularité, de la solidité, et me montrer pour avoir d'autres opportunités en 2026.

Propos recueillis par Gonzalo Forbes



DPPI / E. ALONSO

FORMULE 3

NOUVELLE ÈRE

Un an après la Formule 2, la catégorie inférieure s'apprête à introduire à son tour une nouvelle voiture. Une donnée centrale qui pourrait avoir de grandes conséquences.

Gonzalo Forbes

C'est dans l'inconnu, ou presque, que s'aventurent les dix équipes de la grille de Formule 3, cette année. Car après six saisons de bons et loyaux services, la F3 2019 a tiré sa révérence en septembre dernier pour laisser place à sa petite sœur, la F3 2025. Celle-ci sera utilisée jusqu'en 2027 inclus. Sur le plan mécanique, rien ne change vraiment avec la dernière création de Dallara. Celle-ci conserve son V6 3,4 litres atmosphérique de chez

Mecachrome d'une puissance de 380 ch. En revanche, c'est du côté de la technique qu'est intervenu le plus gros chamboulement. En effet, la successeur de celle qui a vu Victor Martins, Gabriel Bortoletto ou encore Oscar Piastri être couronnés rejoint cette nouvelle génération de voitures au style épuré, inspiré des F1 2022 avec une carrosserie davantage ondulée et des ailerons retravaillés. Un design censé permettre d'augmenter les

possibilités de dépassement en course. À cela, il faut ajouter un passage des roues de 13 à 16 pouces.

LES CARTES TOTALEMENT REBATTUES ?

Qu'en sera-t-il de la compétition en piste ? Si la F2 2024 a quelque peu chamboulé le précédent ordre établi avec des écuries comme Campos qui ont soudainement joué devant, et des pointures comme Prema ou ART Grand Prix un peu plus en délicatesse, en Formule 3

les experts ne s'attendent pas à un rebattage des cartes dans ces mêmes proportions. « Toutes les équipes de F3 sont en F2, donc elles ont pu anticiper cette fois, alors qu'il s'agit d'une étape similaire à celle vue en F2 la saison passée, nous explique un acteur du paddock. Honnêtement, je n' imagine pas trop de grandes différences sur la hiérarchie comme en F2. » Quant aux performances, cette F3 2025 semble avoir déjà



réservé son petit lot de surprises. Les trois jours d'essais de présaison à Barcelone ont permis aux pilotes de voir une étonnante différence par rapport aux attentes initiales communiquées par les promoteurs. « Normalement, nous devions avoir moins d'aérodynamique et être moins rapides, nous confie un pilote. Mais finalement, on l'est plus. Une seconde plus vite déjà ! » Vivement l'entrée en scène à l'Albert Park ! ■



RED BULL CONTENT POOL

QR ? ALESSANDRO GIUSTI

Pilote MP Motorsport

“ J'AI LES CLÉS POUR BIEN RÉUSSIR CETTE SAISON ”

En passe de découvrir la F3, le Francilien se réjouit de toujours compter sur le soutien de Williams et d'un entourage renforcé. De quoi lui permettre d'attaquer ce défi l'esprit plus tranquille que par le passé.

Comment s'est passée la préparation hivernale ?

Calme dans l'ensemble. J'ai surtout travaillé ma condition physique, car la F3 est exigeante. Forcément, il y a eu du travail avec l'équipe aussi, avec les ingénieurs, j'ai fait du simulateur et eu droit à un test avec une ancienne GP3. Physiquement je me sens très bien.

Pour cette nouvelle saison, vous avez vu Williams vous réitérer sa confiance, ainsi que le soutien de Pierre Gasly et Alexandre Mulliez (président du FC Versailles. Ndlr). Cela vous permet d'être plus tranquille, notamment financièrement ?

C'est un énorme soutien, que ce soit Williams, Pierre Gasly, Alexandre Mulliez, Guillaume (Le Goff, son manager. Ndlr). J'ai les clés pour bien réussir cette saison. C'est un groupe avec lequel, on peut faire de bonnes choses.

Êtes-vous prêt pour ce nouveau défi ?

Je suis surtout pressé, même si l'attente est bientôt terminée. J'ai hâte d'être à Melbourne, un nouveau circuit pour moi. Ce sera un week-end particulier, car nous n'avons pas beaucoup roulé avec la nouvelle voiture. Trois jours d'essais seulement à Barcelone, dont un sous la pluie, et sans jamais passer les pneus Médiums. Donc ça risque d'être assez sympathique à regarder.

Vous parlez de Melbourne, vous allez justement découvrir de nouveaux circuits.

Comment travaillez-vous cet aspect ?

Il faut faire un gros travail en amont pour bien connaître les circuits. Ça passe par du simulateur, des vidéos, de la lecture de datas, etc.

Comment voyez-vous cette saison 2025 où vous allez devoir découvrir un nouveau format de week-end ?

Melbourne (14-16 mars. Ndlr) sera un meeting assez compliqué pour tout le monde. Je pense que l'on peut vite se retrouver dans une bonne, comme dans une mauvaise position. Ce n'est pas parce qu'un pilote va gagner à Melbourne qu'il gagnera le titre, ou inversement. Il ne faut pas oublier que l'on n'a fait que trois jours d'essais, presque personne n'a travaillé sur le rythme de course... Il faudra attendre un peu avant d'avoir une vraie image du plateau.

Vous imaginez donc un début d'année assez ouvert ?

On pourrait se retrouver avec un pilote qui va faire 27^e au championnat, mais qui aura peut-être gagné à Melbourne. C'est pour cela qu'il faut prendre cette première manche comme une opportunité pour faire un joli coup. Mais il ne faudra surtout pas se frustrer si ça ne marche pas. Ça va se jouer sur la durée.

Quel regard portez-vous sur le plateau ? A-t-on déjà une idée de la hiérarchie ?

C'est relevé. Il y a beaucoup de rookies avec du bon niveau et de la vitesse. Sans oublier les redoublants. Je pense que l'on fait face à un très bon plateau. Pour le moment, il est difficile de sortir un nom du lot. Il y a des équipes qui semblent rapides comme Trident, ART Grand Prix, Prema, les habituelles du championnat, et on peut même rajouter Rodin.

Vous êtes-vous fixé des objectifs ?

Pas au niveau des résultats. J'étais satisfait des essais, notamment de l'évolution par rapport à ceux qu'on avait déjà faits à Barcelone en 2024. J'ai pu travailler sur les deux gros points que je voulais améliorer et c'était très bien, à savoir les virages rapides et les freins. Pour la saison, je ne veux jamais me mettre un objectif de résultat dans la tête. Il faut y aller au jour le jour et chercher à s'améliorer avant tout.

Propos recueillis par Gonzalo Forbes



MP MOTORSPORT

F1 ACADEMY

DORIANE PIN

UN STATUT À ASSUMER

Vaincue par Abbi Pulling en 2024, la Francilienne de 21 ans remet le couvert. Déterminée, elle n'a pas d'autre ambition que de succéder à l'Anglaise dans la discipline réservée aux femmes.

Gonzalo Forbes

Voilà un an, nous classions Doriane Pin comme la favorite de la deuxième saison d'existence de la F1 Academy. Son intégration au programme de développement Mercedes-AMG F1 Team, ses prestations remarquées en GT ainsi qu'en Endurance, plaident pour sa cause. Une impression renforcée par son départ canon dès le meeting d'ouverture de Djeddah (Arabie saoudite), où la native d'Ivry-sur-Seine (Val-de-Marne) a dominé les débats. Hélas, Doriane Pin n'a pas réussi à confirmer par la suite. Il faut dire que son programme, mêlant F1 Academy, Formule Régionale Europe by Alpine (FRECA) et le WEC en catégorie LMG3 avec Lamborghini, était particulièrement riche. Peut-être trop, car la Tricolore a subi une blessure. Des côtes fracturées l'ont en effet contrainte à déclarer forfait en plein meeting de FRECA à Spa-Francorchamps au mois de mai et de jeter l'éponge aux 24 Heures du Mans, qu'elle devait disputer avec les Iron Dames. Des hauts et beaucoup de bas qui ont ralenti la jeune Française dans sa progression, notamment dans son duel pour le titre face à Abbi Pulling. L'Anglaise est montée en

régime au printemps, et la pilote Prema n'a pas réussi à contrer sa force de frappe.

APPLIQUER LES ENSEIGNEMENTS

Décrocher le titre pour sa campagne de rookie, de surcroît face à une rivale bien plus expérimentée, relevait de la mission quasiment impossible. Doriane Pin s'est servie du sprint final pour perfectionner son pilotage, décrochant cinq podiums (dont trois victoires) sur les sept ultimes courses. Une manière pour elle d'accroître son apprentissage en vue de 2025. Une année au cours de laquelle elle se dédiera exclusivement à la monoplace. Ainsi, Doriane Pin aura droit à la F1 Academy ainsi qu'à la FRECA, toujours avec la formation italienne. L'accent sera mis sur le championnat 100% féminin avec le même objectif qu'en 2024. « *Après avoir été vice-championne de la F1 Academy lors de ma première saison, je suis extrêmement motivée à l'idée de décrocher le titre en 2025, confiait-elle au moment de la présentation de son cursus à venir. Je me suis efforcée de m'améliorer au cours de l'hiver et j'espère pouvoir réaliser une saison encore plus solide cette année.* » À elle de confirmer en piste pour continuer à se rapprocher un peu plus de son rêve de F1. ■



DPPI / A. VINCENT

VITE

CALENDRIER

Contrairement à la F2 et la F3 qui ont misé sur la continuité au niveau du calendrier, les organisateurs de la F1 Academy ont décidé d'apporter quelques nouveautés. Ainsi, sur les 7 manches au programme, 3 représenteront de nouvelles destinations : Shanghai (Chine), en ouverture de la saison, Montréal (Canada) et Las Vegas (États-Unis) en clôture. « *Ce calendrier démontre notre engagement à emmener la série vers de nouveaux sommets, à étendre notre portée mondiale et à faire connaître notre série à un public international de plus en plus diversifié* », se réjouit Susie Wolff, la responsable de la F1 Academy.

FORMULE 2



ENGAGÉS

INVICTA RACING

Leonardo Fornaroli N°1 20 ans / Italie
Roman Stanek N°2 21 ans / République tchèque

CAMPOS RACING

Josep Maria Martí N°3 19 ans / Espagne
Arvid Lindblad N°4 17 ans / Grande-Bretagne

MP MOTORSPORT

Oliver Goethe N°5 20 ans / Allemagne
Richard Verschoor N°6 24 ans / Pays-Bas

HITECH GP

Luke Browning N°7 23 ans / Grande-Bretagne
Dino Beganovic N°8 21 ans / Suède

PREMA

Sebastian Montoya N°9 19 ans / Colombie
Gabriele Mini N°10 19 ans / Italie

DAMS

Jak Crawford N°11 19 ans / États-Unis
Kush Maini N°12 24 ans / Inde

ART GRAND PRIX

Victor Martins N°14 23 ans / France
Ritomo Miyata N°15 25 ans / Japon

RODIN MOTORSPORT

Christian Mansell N°16 20 ans / Australie
Alex Dunne N°17 19 ans / Irlande

AIX RACING

Joshua Dürksen N°20 21 ans / Paraguay
Cian Shields N°21 19 ans / Grande-Bretagne

TRIDENT

Sami Meguetounif N°22 20 ans / France
Max Esterson N°23 22 ans / États-Unis

VAN AMERSFOORT RACING

John Bennett N°24 21 ans / Grande-Bretagne
Rafael Villagómez N°25 23 ans / Mexique

TECHNIQUE

Châssis : Dallara
Poids : 755 kg (pilote à bord)
Pneus : Pirelli 18"
Moteur : Mecachrome V6 3,4 litres turbo
Puissance : 620 ch
0 à 100 km/h : 2"9
Vitesse max : 335 km/h

FORMULE 3

ENGAGÉS



PREMA

Brando Badoer N°1 18 ans / Italie
Noel León N°2 20 ans / Mexique
Ugo Ugochukwu N°3 17 ans / États-Unis

TRIDENT

Noah Strømsted N°4 17 ans / Danemark
Rafael Câmara N°5 19 ans / Brésil
Charlie Wurz N°6 19 ans / Autriche

ART GRAND PRIX

Laurens van Hoepen N°7 19 ans / Pays-Bas
Tuukka Taponen N°8 18 ans / Finlande
James Wharton N°9 18 ans / Australie

CAMPOS RACING

Mari Boya N°10 20 ans / Espagne
Tasanapol Inthraphuvasak N°11 19 ans / Thaïlande
Nikola Tzolov N°12 18 ans / Bulgarie

HITECH GP

Martinius Stenshorne N°14 19 ans / Norvège
Joshua Dufek N°15 20 ans / Autriche
Gerrard Xie N°16 18 ans / Chine

MP MOTORSPORT

Tim Tramnitz N°17 20 ans / Allemagne
Bruno del Pino N°18 18 ans / Espagne
Alessandro Giusti N°19 18 ans / France

VAN AMERSFOORT RACING

Théophile Naël N°20 17 ans / France
Santiago Ramos N°21 21 ans / Mexique
Ivan Domingues N°22 18 ans / Portugal

RODIN MOTORSPORT

Callum Voisin N°23 18 ans / Grande-Bretagne
Louis Sharp N°24 17 ans / Nouvelle-Zélande
Roman Bilinski N°25 20 ans / Pologne

AIX RACING

Javier Sagrera N°26 21 ans / Espagne
Nicola Marinangeli N°27 21 ans / Italie
À confirmer N°28

DAMS

Nicola Lacorte N°29 17 ans / Italie
Matias Zagazeta N°30 21 ans / Pérou
Christian Ho N°31 18 ans / Singapour

TECHNIQUE

Châssis : Dallara
Poids : 673 kg (pilote à bord)
Pneus : Pirelli 16"
Moteur : Mecachrome V6 3,4 litres atmosphérique
Puissance : 380 ch
0 à 100 km/h : 3"0
Vitesse max : 300 km/h

F1 ACADEMY

ENGAGÉES



PREMA

Nina Gademan (Alpine) N°3 21 ans / Pays-Bas
Doriane Pin (Mercedes) N°28 21 ans / France
Tina Hausmann (Aston Martin) N°78 18 ans / Suisse

RODIN MOTORSPORT

Emma Felbermayr (Sauber) N°5 18 ans / Autriche
Ella Lloyd (McLaren) N°20 19 ans / Grande-Bretagne
À confirmer

ART GRAND PRIX

Courtney Crone (Haas) N°7 23 ans / États-Unis
Aurelia Nobels N°22 18 ans / Brésil
Lia Block (Williams) N°57 18 ans / États-Unis

MP MOTORSPORT

Alba Larsen N°12 16 ans / Danemark
Maya Weug (Ferrari) N°64 20 ans / Pays-Bas
À confirmer

CAMPOS RACING

Chloe Chambers (Red Bull Ford) N°14 20 ans / États-Unis
Rafaela Ferreira (Racing Bulls) N°18 19 ans / Brésil
Alisha Palmowski (Red Bull Racing) N°21 18 ans / Grande-Bretagne

HITECH GP

Nicole Havrda (American Express) N°2 19 ans / Canada
À confirmer

TECHNIQUE

Châssis : Tatuus
Poids : 673 kg (pilote à bord)
Pneus : Pirelli 13"
Moteur : Autotecnica 4 cylindres turbo 1,4 litre
Puissance : 174 ch
0 à 100 km/h : 3"6

CALENDRIER 2025

14-16 mars Melbourne (Australie) **F2/F3**
21-23 mars Shanghai (Chine) **F1 Academy**
11-13 avril Sakhir (Bahreïn) **F2/F3**
18-20 avril Djeddah (Arabie saoudite) **F2/F1 Academy**
2-4 mai Miami (États-Unis) **F1 Academy**
16-18 mai Imola (Italie) **F2/F3**
22-25 mai Monaco (Monaco) **F2/F3**
30 mai-1^{er} juin Barcelone (Espagne) **F2/F3**
13-15 juin Montréal (Canada) **F1 Academy**
27-29 juin Spielberg (Autriche) **F2/F3**

4-6 juillet Silverstone (Angleterre) **F2/F3**
25-27 juillet Spa-Francorchamps (Belgique) **F2/F3**
1^{er}-3 août Budapest (Hongrie) **F2/F3**
29-31 août Zandvoort (Pays-Bas) **F1 Academy**
5-7 septembre Monza (Italie) **F2/F3**
19-21 septembre Bakou (Azerbaïdjan) **F2**
3-5 octobre Marina Bay (Singapour) **F1 Academy**
20-22 novembre Las Vegas (États-Unis) **F1 Academy**
28-30 novembre Losail (Qatar) **F2**
5-7 décembre Yas Marina (Abou Dhabi) **F2**

1125 GRANDS PRIX

ont été disputés dans le Championnat du monde de Formule 1, dont 11 éditions des 500 Miles d'Indianapolis entre 1950 et 1960.

1^{ER} GRANDE-BRETAGNE
13 mai 1950
Giuseppe Farina sur Alfa Romeo



100^E ALLEMAGNE 1961
Stirling Moss sur Lotus



200^E MONACO 1971
Jackie Stewart sur Tyrrell



300^E AFRIQUE DU SUD 1978
Ronnie Peterson sur Lotus



400^E AUTRICHE 1984
Niki Lauda sur McLaren



500^E AUSTRALIE 1990
Nelson Piquet sur Benetton



600^E ARGENTINE 1997
Jacques Villeneuve sur Williams



700^E BRÉSIL 2003
Giancarlo Fisichella sur Jordan



800^E SINGAPOUR 2008
Fernando Alonso sur Renault



900^E BAHREÏN 2014
Lewis Hamilton sur Mercedes



1000^E CHINE 2019
Lewis Hamilton sur Mercedes



DERNIER GRAND PRIX
ABOU DHABI 2024
Lando Norris sur McLaren



PILOTES

CHAMPIONS DU MONDE

- 1950 G. Farina (ITA)
- 1951 J.M. Fangio (ARG)
- 1952 A. Ascari (ITA)
- 1953 A. Ascari (ITA)
- 1954 J.M. Fangio (ARG)
- 1955 J.M. Fangio (ARG)
- 1956 J.M. Fangio (ARG)
- 1957 J.M. Fangio (ARG)
- 1958 M. Hawthorn (GB)

- 1959 J. Brabham (AUS)
- 1960 J. Brabham (AUS)
- 1961 P. Hill (USA)
- 1962 G. Hill (GB)
- 1963 J. Clark (GB)
- 1964 J. Surtees (GB)
- 1965 J. Clark (GB)
- 1966 J. Brabham (AUS)
- 1967 D. Hulme (NZL)

- 1968 G. Hill (GB)
- 1969 J. Stewart (GB)
- 1970 J. Rindt (AUT)
- 1971 J. Stewart (GB)
- 1972 E. Fittipaldi (BRE)
- 1973 J. Stewart (GB)
- 1974 E. Fittipaldi (BRE)
- 1975 N. Lauda (AUT)
- 1976 J. Hunt (GB)

- 1977 N. Lauda (AUT)
- 1978 M. Andretti (USA)
- 1979 J. Scheckter (RSA)
- 1980 A. Jones (AUS)
- 1981 N. Piquet (BRE)
- 1982 K. Rosberg (FIN)
- 1983 N. Piquet (BRE)
- 1984 N. Lauda (AUT)
- 1985 A. Prost (FRA)

- 1986 A. Prost (FRA)
- 1987 N. Piquet (BRE)
- 1988 A. Senna (BRE)
- 1989 A. Prost (FRA)
- 1990 A. Senna (BRE)
- 1991 A. Senna (BRE)
- 1992 N. Mansell (GB)
- 1993 A. Prost (FRA)
- 1994 M. Schumacher (ALL)

VICTOIRES

105

- L. Hamilton
- 91 M. Schumacher
- 63 M. Verstappen
- 53 S. Vettel
- 51 A. Prost
- 41 A. Senna
- 32 F. Alonso
- 31 N. Mansell

- 27 J. Stewart
- 25 J. Clark
- N. Lauda
- 24 J.M. Fangio
- 23 N. Piquet Sr
- N. Rosberg
- 22 D. Hill
- 21 K. Räikkönen
- 20 M. Häkkinen
- 16 S. Moss
- 15 J. Button
- 14 G. Hill
- J. Brabham
- E. Fittipaldi

- 13 A. Ascari
- D. Coulthard
- 12 M. Andretti
- C. Reutemann
- A. Jones
- 11 J. Villeneuve
- F. Massa
- R. Barrichello
- 10 J. Hunt
- R. Peterson
- J. Scheckter
- G. Berger
- V. Bottas
- 9 M. Webber

- 8 J. Ickx
- D. Hulme
- D. Ricciardo
- C. Leclerc
- 7 R. Arnoux
- J.P. Montoya
- 6 T. Brooks
- J. Surtees
- J. Rindt
- G. Villeneuve
- J. Laffite
- R. Patrese
- R. Schumacher
- S. Pérez

- 5 G. Farina
- C. Regazzoni
- J. Watson
- M. Alboreto
- K. Rosberg
- 4 D. Gurney
- B. McLaren
- E. Irvine
- C. Sainz
- L. Norris
- 3 M. Hawthorn
- P. Collins
- P. Hill
- D. Pironi

PODIUMS

202

- L. Hamilton (105+57+40)
- 155 M. Schumacher (91+43+21)
- 122 S. Vettel (53+34+33)
- 112 M. Verstappen (63+32+17)
- 106 A. Prost (51+35+20)
- F. Alonso (32+40+34)
- 103 K. Räikkönen (21+37+45)
- 80 A. Senna (41+23+16)
- 68 R. Barrichello (11+29+28)
- 67 V. Bottas (10+29+28)

- 62 D. Coulthard (13+26+23)
- 60 N. Piquet Sr (23+20+17)
- 59 N. Mansell (31+17+11)
- 57 N. Rosberg (23+25+9)
- 54 N. Lauda (25+20+9)
- 51 M. Häkkinen (20+14+18)
- 50 J. Button (15+15+20)
- 48 G. Berger (10+17+21)
- 45 C. Reutemann (12+13+20)
- 43 J. Stewart (27+11+5)
- C. Leclerc (8+15+20)
- 42 D. Hill (22+15+5)
- M. Webber (9+16+17)
- 41 F. Massa (11+13+17)
- 39 S. Pérez (6+17+16)
- 37 R. Patrese (6+17+14)

- 36 G. Hill (14+15+7)
- 35 J.M. Fangio (24+10+1)
- E. Fittipaldi (14+13+8)
- 33 J. Scheckter (10+14+9)
- D. Hulme (8+9+16)
- 32 J. Clark (25+1+6)
- J. Laffite (6+10+16)
- J. Alesi (1+16+15)
- D. Ricciardo (8+6+18)
- 31 J. Brabham (14+10+7)
- 30 J.P. Montoya (7+15+8)
- 28 C. Regazzoni (5+13+10)
- 27 R. Schumacher (6+6+15)
- B. McLaren (4+11+12)
- C. Sainz (4+7+16)
- 26 R. Peterson (10+10+6)

- E. Irvine (4+6+16)
- L. Norris (4+13+9)
- 25 J. Ickx (8+7+10)
- 24 S. Moss (16+5+3)
- A. Jones (12+7+5)
- J. Surtees (6+10+8)
- 23 J. Villeneuve (11+5+7)
- J. Hunt (10+6+7)
- M. Alboreto (5+9+9)
- 22 R. Arnoux (7+9+6)
- 20 G. Farina (5+9+6)
- J. Watson (5+6+9)
- 19 M. Andretti (12+2+5)
- D. Gurney (4+8+7)
- G. Fisichella (3+7+9)
- P. Depailler (2+10+7)

POLE POSITIONS

104

- L. Hamilton
- 68 M. Schumacher
- 65 A. Senna
- 57 S. Vettel

- 40 M. Verstappen
- 33 J. Clark
- A. Prost
- 32 N. Mansell
- 30 N. Rosberg
- 29 J.M. Fangio
- 26 M. Häkkinen
- C. Leclerc
- 24 N. Lauda
- N. Piquet Sr

- 22 F. Alonso
- 20 D. Hill
- V. Bottas
- 18 M. Andretti
- R. Arnoux
- K. Räikkönen
- 17 J. Stewart
- 16 S. Moss
- F. Massa
- 14 A. Ascari

- J. Hunt
- R. Peterson
- R. Barrichello
- 13 G. Hill
- J. Brabham
- J. Ickx
- J. Villeneuve
- J.P. Montoya
- M. Webber
- 12 G. Berger

- D. Coulthard
- 10 J. Rindt
- 9 L. Norris
- 8 J. Surtees
- R. Patrese
- J. Button
- 7 J. Laffite
- 6 P. Hill
- E. Fittipaldi
- J.P. Jabouille

MEILLEURS TOURS

77

- M. Schumacher
- 67 L. Hamilton
- 46 K. Räikkönen

- 41 A. Prost
- 38 S. Vettel
- 33 M. Verstappen
- 30 N. Mansell
- 28 J. Clark
- 26 F. Alonso
- 25 M. Häkkinen
- 24 N. Lauda
- 23 J.M. Fangio

- N. Piquet Sr
- 21 G. Berger
- 20 N. Rosberg
- 19 S. Moss
- A. Senna
- D. Hill
- M. Webber
- V. Bottas
- 18 D. Coulthard

- 17 R. Barrichello
- D. Ricciardo
- 15 J. Stewart
- C. Regazzoni
- F. Massa
- 14 J. Ickx
- 13 A. Jones
- R. Patrese
- 12 A. Ascari

- J. Brabham
- R. Arnoux
- J.P. Montoya
- L. Norris
- S. Pérez
- 11 J. Surtees
- 10 G. Hill
- M. Andretti
- C. Leclerc

LES CHAMPIONS DU MONDE À LA LOUPE

1995 M. Schumacher (ALL)	2004 M. Schumacher (ALL)	2013 S. Vettel (ALL)	2022 M. Verstappen (P-B)
1996 D. Hill (GB)	2005 F. Alonso (ESP)	2014 L. Hamilton (GB)	2023 M. Verstappen (P-B)
1997 J. Villeneuve (CAN)	2006 F. Alonso (ESP)	2015 L. Hamilton (GB)	2024 M. Verstappen (P-B)
1998 M. Häkkinen (FIN)	2007 K. Räikkönen (FIN)	2016 N. Rosberg (ALL)	
1999 M. Häkkinen (FIN)	2008 L. Hamilton (GB)	2017 L. Hamilton (GB)	
2000 M. Schumacher (ALL)	2009 J. Button (GB)	2018 L. Hamilton (GB)	
2001 M. Schumacher (ALL)	2010 S. Vettel (ALL)	2019 L. Hamilton (GB)	
2002 M. Schumacher (ALL)	2011 S. Vettel (ALL)	2020 L. Hamilton (GB)	
2003 M. Schumacher (ALL)	2012 S. Vettel (ALL)	2021 M. Verstappen (P-B)	

T. Boutsen	E. De Angelis	J.P. Beltoise	L. Wallard (<i>Indy</i>)
H.H. Frentzen	B. Vukovich (<i>Indy</i>)	C. Pace	T. Ruttman (<i>Indy</i>)
J. Herbert	O. Piastrì	J. Mass	B. Sweikert (<i>Indy</i>)
G. Fisichella	1 L. Fagioli	V. Brambilla	P. Flaherty (<i>Indy</i>)
G. Russell	P. Taruffi	G. Nilsson	S. Hanks (<i>Indy</i>)
2 J.F. Gonzalez	L. Musso	A. Nannini	J. Bryan (<i>Indy</i>)
M. Trintignant	J. Bonnier	J. Alesi	R. Ward (<i>Indy</i>)
W. Von Trips	G. Baghetti	O. Panis	J. Rathmann (<i>Indy</i>)
P. Rodriguez	I. Ireland	J. Trulli	Etc.
J. Siffert	L. Bandini	R. Kubica	
P. Revson	R. Ginther	H. Kovalainen	
P. Depailler	L. Scarfiotti	P. Maldonado	
J.P. Jabouille	P. Gethin	P. Gasly	
P. Tambay	F. Cevert	E. Ocon	
		J. Parsons (<i>Indy</i>)	

	TITRES	VICTOIRES	PP	MT	PODIUMS	GP
L. Hamilton	7	105	104	67	202	356
M. Schumacher	7	91	68	77	155	307
J. M. Fangio	5	24	29	23	35	51
S. Vettel	4	53	57	38	122	299
A. Prost	4	51	33	41	106	199
M. Verstappen	4	63	40	33	112	209
A. Senna	3	41	65	19	80	161
J. Stewart	3	27	17	15	43	99
N. Lauda	3	25	24	24	54	171
N. Piquet Sr	3	23	24	23	60	204
J. Brabham	3	14	13	12	31	123
F. Alonso	2	32	22	24	106	401
J. Clark	2	25	33	28	32	72
M. Häkkinen	2	20	26	25	51	161
G. Hill	2	14	13	10	36	175
E. Fittipaldi	2	14	6	6	35	144
A. Ascari	2	13	14	12	17	32
N. Mansell	1	31	32	30	59	187
N. Rosberg	1	23	30	20	57	206
D. Hill	1	22	20	19	42	115
K. Räikkönen	1	21	18	46	103	350
J. Button	1	15	8	8	50	306
M. Andretti	1	12	18	10	19	128
A. Jones	1	12	6	13	24	116
J. Villeneuve	1	11	13	9	23	163
J. Hunt	1	10	14	8	23	92
J. Scheckter	1	10	3	5	33	112
D. Hulme	1	8	1	9	33	112
J. Rindt	1	6	10	3	13	60
J. Surtees	1	6	8	11	24	111
G. Farina	1	5	5	5	20	33
K. Rosberg	1	5	5	3	17	114
P. Hill	1	3	6	6	16	47
M. Hawthorn	1	3	4	6	18	45

PP : Pole Position. MT : Meilleur Tour

18 M. Hawthorn (3+9+6), H.H. Frentzen (3+3+12)	11 P. Tambay (2+4+5) J. Trulli (1+4+6) C. Amon (0+3+8)	J. Mass (1+1+6) L. Villoreasi (0+2+6)	S. Hanks (1+1+2) G. Nilsson (1+0+3) D. Warwick (0+2+2)	B. Vukovich (2+0+0) R. Ward (1+1+0)
17 A. Ascari (13+4+0) K. Rosberg (5+8+4)	10 T. Brooks (6+2+2) M. Trintignant (2+3+5) R. Grosjean (0+3+7)	7 J. Herbert (3+1+3) P. Rodriguez (2+3+2) L. Musso (1+5+1)	E. Ocon (1+2+1)	A. Albon (0+0+2)
16 P. Hill (3+5+8)	9 P. Collins (3+3+3) E. de Angelis (2+2+5) A. Nannini (1+2+6)	6 J. Siffert (2+2+2) W. von Trips (2+2+2) L. Fagioli (1+4+1)	3 J. Bryan (1+1+1) E. Castellotti (0+2+1) M. Gregory (0+1+2)	1 G. Baghetti (1+0+0) J. Bonnier (1+0+0) V. Brambilla (1+0+0)
15 T. Boutsen (3+2+10) J.F. Gonzalez (2+7+6)	8 P. Revson (2+2+4) J.P. Beltoise (1+3+4) L. Bandini (1+2+5)	5 P. Taruffi (1+3+1) O. Panis (1+3+1) A. de Cesaris (0+2+3)	T. Maggs (0+2+1) J.P. Jarier (0+0+3) I. Capelli (0+2+1)	P. Flaherty (1+0+0) P. Gethin (1+0+0) J. Parsons (1+0+0)
14 R. Ginther (1+8+5)	7 J. Rathmann (1+3+0) I. Ireland (1+2+1) H. Kovalainen (1+2+1)	4 J. Rathmann (1+3+0) I. Ireland (1+2+1) H. Kovalainen (1+2+1)	M. Blundell (0+0+3) A. Wurz (0+0+3) T. Glock (0+2+1)	T. Ruttman (1+0+0) L. Scarfiotti (1+0+0) B. Sweikert (1+0+0)
13 G. Villeneuve (6+5+2) J. Rindt (6+3+4) D. Pironi (3+3+7) F. Cevert (1+10+2) N. Heidfeld (0+8+5)	6 J.F. Gonzalez (2+7+6) G. Russell (3+2+10)	3 J.P. Jabouille (2+0+0)	D. Kvyat (0+1+2) L. Stroll (0+0+3)	L. Wallard (1+0+0) P. Maldonado (1+0+0) K. Magnussen (0+1+0)
12 R. Kubica (1+5+6) S. Johansson (0+4+8)	5 G. Farina (3+5+8)			

NB. En dessous de 2 podiums, seuls apparaissent les pilotes victorieux et ceux actuellement en activité.

A. Jones C. Reutemann R. Schumacher	4 M. Hawthorn D. Pironi J. Trulli G. Fisichella	T. Fabi D. Ricciardo S. Pérez	1 E. Castellotti J. Bonnier W. von Trips L. Bandini M. Parkes P. Revson	B. Giacomelli A. De Cesaris T. Boutsen N. Heidfeld R. Kubica H. Kovalainen	D. Nalon (<i>Indy</i>) F. Agabashian (<i>Indy</i>) B. Vukovich (<i>Indy</i>) J. McGrath (<i>Indy</i>) J. Hoyt (<i>Indy</i>) P. Flaherty (<i>Indy</i>) P. O'Connor (<i>Indy</i>) D. Rathmann (<i>Indy</i>) J. Thomson (<i>Indy</i>) E. Sachs (<i>Indy</i>)
C. Sainz	3 J.F. Gonzalez T. Brooks D. Gurney J.P. Jarier	2 S. Lewis-Evans J. Siffert J. Watson G. Villeneuve M. Alboreto	D. Hulme P. Depailler C. Pace V. Brambilla T. Pryce	N. Hülkenberg P. Maldonado L. Stroll K. Magnussen W. Faulkner (<i>Indy</i>)	
5 G. Farina C. Amon C. Regazzoni P. Tambay K. Rosberg G. Russell	J. Scheckter E. De Angelis	J. Siffert D. Pironi J. Watson M. Alboreto			

9 D. Hulme R. Peterson J. Villeneuve	6 J.F. Gonzalez M. Hawthorn P. Hill D. Gurney E. Fittipaldi	J. Scheckter D. Pironi J. Watson M. Alboreto	3 T. Brooks B. McLaren R. Ginther J. Rindt C. Amon J.P. Jarier K. Rosberg P. Gasly B. Vukovich (<i>Indy</i>)	O. Piastrì L. Bandini F. Cevert J. Mass P. Tambay D. Warwick T. Fabi A. Nannini G. Fisichella	N. Heidfeld H. Kovalainen N. Hülkenberg K. Magnussen J. Rathmann (<i>Indy</i>) G. Zhou
8 J. Hunt G. Villeneuve R. Schumacher J. Button G. Russell	5 G. Farina C. Pace	4 J. Siffert J.P. Beltoise P. Depailler J. Alesi C. Sainz			1 49 pilotes, dont Y. Tsunoda E. Ocon
7 J. Laffite					

NB. En rouge, les champions du monde ; en gras les pilotes en activité cette saison.

GRANDS PRIX DISPUTÉS

401

F. Alonso

- 356 L. Hamilton
- 350 K. Räikkönen
- 323 R. Barrichello
- 307 M. Schumacher
- 306 J. Button
- 299 S. Vettel
- 281 S. Pérez
- 269 F. Massa
- 257 D. Ricciardo
- 256 R. Patrese

- 252 J. Trulli
- 246 D. Coulthard
- V. Bottas
- 229 G. Fisichella
- 227 N. Hülkenberg
- 215 M. Webber
- 210 G. Berger
- 209 M. Verstappen
- 208 A. De Cesaris
- 206 N. Rosberg
- C. Sainz Jr.
- 204 N. Piquet Sr
- 201 J. Alesi
- 199 A. Prost
- 194 M. Alboreto
- 187 N. Mansell
- 183 N. Heidfeld

- 180 R. Schumacher
- 179 R. Grosjean
- 176 J. Laffite
- 175 G. Hill
- 171 N. Lauda
- 166 L. Stroll
- 163 T. Boutsen
- J. Villeneuve
- K. Magnussen
- 161 A. Senna
- J. Herbert
- M. Häkkinen
- 156 E. Ocon
- 153 P. Gasly
- 158 M. Brundle
- O. Panis
- 157 H.H. Frentzen

- 152 J. Watson
- 149 R. Arnoux
- 147 C. Leclerc
- 146 C. Reutemann
- D. Warwick
- E. Irvine
- 144 E. Fittipaldi
- 134 J.P. Jarier
- 132 C. Regazzoni
- E. Cheever
- 128 M. Andretti
- A. Sutil
- L. Norris
- G. Russell
- 124 A. Albon
- 123 J. Brabham
- R. Peterson

- 118 P. Martini
- 116 A. Jones
- 115 D. Hill
- 114 K. Rosberg
- P. Tambay
- J. Ickx
- 112 D. Hulme
- J. Scheckter
- 111 J. Surtees
- H. Kovalainen
- 110 M. Salo
- D. Kvyat
- 109 P. Alliot
- 108 E. de Angelis
- 107 J. Verstappen
- 105 J. Mass
- P. de la Rosa

- 104 J. Bonnier
- 99 J. Stewart
- R. Kubica
- 98 P. Diniz
- B. McLaren
- 97 M. Ericsson
- 96 C. Amon
- J. Siffert
- 95 P. Depailler
- U. Katayama
- P. Maldonado
- 94 J.P. Montoya
- 93 I. Capelli
- 92 J. Hunt
- 91 T. Glock
- 90 T. Sato
- 87 Y. Tsunoda

- 86 D. Gurney
- 85 J.P. Beltoise
- 83 Jon. Palmer
- 81 M. Trintignant
- M. Surer
- 80 V. Liuzzi
- 79 S. Johansson
- 76 P. Ghinzani
- A. Nannini
- 75 K. Kobayashi
- 74 H. Stuck
- V. Brambilla
- M. Gugelmin
- S. Nakajima
- 72 J. Clark
- C. Pace
- 70 D. Pironi

CONSTRUCTEURS

NB. En gras, les constructeurs en activité cette saison.

CHAMPIONS DU MONDE

1958 Vanwall	1965 Lotus	1972 Lotus	1979 Ferrari	1986 Williams	1993 Williams	2000 Ferrari	2007 Ferrari	2014 Mercedes	2021 Mercedes
1959 Cooper	1966 Brabham	1973 Lotus	1980 Williams	1987 Williams	1994 Williams	2001 Ferrari	2008 Ferrari	2015 Mercedes	2022 Red Bull
1960 Cooper	1967 Brabham	1974 McLaren	1981 Williams	1988 McLaren	1995 Benetton	2002 Ferrari	2009 Brawn	2016 Mercedes	2023 Red Bull
1961 Ferrari	1968 Lotus	1975 Ferrari	1982 Ferrari	1989 McLaren	1996 Williams	2003 Ferrari	2010 Red Bull	2017 Mercedes	2024 McLaren
1962 BRM	1969 Matra	1976 Ferrari	1983 Ferrari	1990 McLaren	1997 Williams	2004 Ferrari	2011 Red Bull	2018 Mercedes	
1963 Lotus	1970 Lotus	1977 Ferrari	1984 McLaren	1991 McLaren	1998 McLaren	2005 Renault	2012 Red Bull	2019 Mercedes	
1964 Ferrari	1971 Tyrrell	1978 Lotus	1985 McLaren	1992 Williams	1999 Ferrari	2006 Renault	2013 Red Bull	2020 Mercedes	

VICTOIRES

248

- Ferrari
- 189 McLaren
- 129 Mercedes
- 122 Red Bull
- 114 Williams
- 81 Lotus
- 35 Brabham
- Renault
- 27 Benetton

- 23 Tyrrell
- 17 BRM
- 16 Cooper
- 10 Alfa Romeo
- 9 Maserati
- Vanwall
- Matra
- Ligier
- 8 Brawn
- 5 Kurtis Kraft (Indy)
- 4 Jordan
- 3 Watson (Indy)
- Wolf
- Honda
- March

- 2 Epperly (Indy)
- 1 Kuzma (Indy)
- Porsche
- Eagle
- Hesketh
- Penske
- Shadow
- Stewart
- BMW Sauber
- Toro Rosso
- AlphaTauri
- Racing Point
- Alpine

POLE POSITIONS

253

- Ferrari
- 164 McLaren
- 141 Mercedes
- 128 Williams
- 107 Lotus
- 103 Red Bull
- 51 Renault
- 39 Brabham
- 15 Benetton

- 14 Tyrrell
- 12 Alfa Romeo
- 11 Cooper
- BRM
- 10 Maserati
- 9 Ligier
- 7 Vanwall
- 6 Kurtis Kraft (Indy)
- 5 March
- Brawn
- 4 Matra
- 3 Shadow
- Toyota
- 2 Lancia
- Watson (Indy)

- Jordan, Bar
- Honda
- 1 Stevens (Indy)
- Lesovsky (Indy)
- Ewing (Indy)
- Lola
- Porsche
- Wolf
- Arrows
- Toleman
- Stewart
- BMW Sauber
- Toro Rosso
- Force India
- Racing Point
- Haas

GRANDS PRIX DISPUTÉS 166 constructeurs et assimilés ont participé à au moins 1 GP

1098

- Ferrari
- 970 McLaren
- 851 Williams
- 606 Lotus
- 430 Tyrrell
- 400 Renault
- 394 Brabham
- 393 Red Bull
- 397 Sauber
- 340 Minardi
- 326 Ligier

- 317 Mercedes
- 291 Arrows
- 268 Toro Rosso
- 260 Benetton
- 250 Jordan
- 214 Alfa Romeo
- 212 Force India
- 197 BRM, March
- 190 Haas
- 149 Lola
- 139 Toyota
- 132 Osella
- 128 Cooper
- 118 Surtees
- 117 Bar
- 104 Shadow
- 103 Fittipaldi /

- Copersucar
- 99 Ensign
- 95 Aston Martin
- 94 Marussia/Manor
- 91 Footwork
- 90 Alpine
- 89 ATS, BMW Sauber
- 88 Honda
- 85 Jaguar
- 83 Prost
- AlphaTauri
- 78 Dallara
- 70 Maserati
- 60 Matra
- 57 Toleman
- 56 HRT, Caterham
- 53 Zakspeed

- 52 Hesketh
- 49 Stewart
- 47 Wolf, AGS
- 40 Penske
- 39 Super Aguri
- 38 Virgin
- Racing Point
- 33 Theodore, Gordini
- 32 Larrousse
- 31 Porsche
- 30 Iso-Marlboro
- Leyton House
- 28 Vanwall, RAM
- 25 Eagle
- 24 Kick Sauber
- Racing Bulls
- 23 Spirit, Forti

- 22 Pacific
- 21 Simtek
- 20 Rial
- 19 Fondmetal
- 18 Midland
- 17 Connaught
- Spyker, Brawn
- 16 Parnelli, Onyx, Venturi
- 14 Simca Gordini
- HWM, Eurobrun
- 13 Talbot, BRP, Coloni
- 12 Kurtis Kraft
- 10 Kuzma, De Tomaso, Tecno, Hill, Merzario...

TITRES MONDIAUX

16

- Ferrari
- 9 Williams
- McLaren
- 8 Mercedes
- 7 Lotus
- 6 Red Bull
- 2 Cooper
- Brabham
- Renault
- 1 Vanwall
- BRM
- Matra
- Tyrrell
- Benetton
- Brawn

S. Modena	57 A. Merzario	D. Daly	42 L. Bandini	T. Monteiro	32 A. Ascari	P. Courage
69 B. Giacomelli	V. Petrov	N. Larini	T. Pryce	36 M. Spence	P. Collins	R. Rosset
A. Wurz	56 H. Pescarolo	C. Klien	R. Moreno	M. Baldi	P. Lamy	S. Bourdais
67 G. Villeneuve	A. Caffi	47 P. Hill	41 H. Rebaque	C. Danner	T. Takagi	26 J.F. Gonzalez
G. Morbidelli	H. Schell	Man. Winkelhock	O. Grouillard	M. Gene	G. Nilsson	C. Godin de Beaufort
66 S. Moss	55 S. Buemi	B. Gachot	K. Wendlinger	R. Zonta	31 L. Villoresi	L. Perez-Sala
64 T. Fabi	54 P. Rodriguez	46 R. Salvadori	A. Zanardi	K. Nakajima	G. Nilsson	11 N. De Vries
A. Suzuki	53 J. Behra	F. Cevert	S. Vandoorne	L. Sargeant	30 A. De Adamich	L. Lawson
62 J.J. Lehto	R. Stommelen	C. Albers	40 C. Fittipaldi	H. Ganley	P. Revson	9 F. Colapinto, etc.
A. Giovinazzi	P. Streiff	J. Alguersuari	39 C. Pic	W. Fittipaldi	P. Gethin	
61 M. Blundell	52 R. Ginther	N. Karthikeyan	F. Nasr	M. Chilton	28 R. Manzon	778 pilotes
N. Latifi	51 J.M. Fangio	B. Senna	P. Wehrlein	Jol. Palmer	P. Beuttler	ont participé
60 J. Rindt	L. Badoer	O. Piastrri	38 L. Rosier	T. Schenken	E. Bernoldi	à au moins 1 GP
59 E. Comas	50 I. Ireland	45 M. Hawthorn	T. Brooks	B. Lunger	C. Da Matta	
E. Gutiérrez	M. Hailwood	E. Bernard	M. Gregory	J. Bianchi	S. Speed	
P. Di Resta	49 J.P. Jabouille	44 G. Zhou	G. Tarquini	33 G. Farina	N. Piquet Jr	
58 J. E. Vergne	J. Oliver	43 Mick Schumacher	37 E. Pirro	S. Nakano	27 W. Von Trips	
					T. Taylor	

MOTORISTES

CHAMPIONS DU MONDE

1958 Vanwall	1967 Repco	1976 Ferrari	1985 TAG-Porsche	1994 Renault	2003 Ferrari	2012 Renault	2021 Mercedes
1959 Climax	1968 Ford Cosworth	1977 Ferrari	1986 Honda	1995 Renault	2004 Ferrari	2013 Renault	2022 Red Bull
1960 Climax	1969 Ford Cosworth	1978 Ford Cosworth	1987 Honda	1996 Renault	2005 Renault	2014 Mercedes	2023 Red Bull
1961 Ferrari	1970 Ford Cosworth	1979 Ferrari	1988 Honda	1997 Renault	2006 Renault	2015 Mercedes	2024 Mercedes
1962 BRM	1971 Ford Cosworth	1980 Ford Cosworth	1989 Honda	1998 Mercedes	2007 Ferrari	2016 Mercedes	
1963 Climax	1972 Ford Cosworth	1981 Ford Cosworth	1990 Honda	1999 Ferrari	2008 Ferrari	2017 Mercedes	
1964 Ferrari	1973 Ford Cosworth	1982 Ferrari	1991 Honda	2000 Ferrari	2009 Mercedes	2018 Mercedes	
1965 Climax	1974 Ford Cosworth	1983 Ferrari	1992 Renault	2001 Ferrari	2010 Renault	2019 Mercedes	
1966 Repco	1975 Ferrari	1984 TAG-Porsche	1993 Renault	2002 Ferrari	2011 Renault	2020 Mercedes	

VICTOIRES

249

Ferrari
222 Mercedes
176 Ford Cosworth

169 Renault
89 Honda
47 Red Bull PT
40 Climax
25 TAG-Porsche
20 BMW
18 BRM
12 Alfa Romeo
11 Maserati

Offenhauser (Indy)
9 Vanwall
TAG Heuer
8 Repco
4 Mugen-Honda
3 Matra
1 Porsche
Weslake

POLE POSITIONS

255

Ferrari
233 Mercedes
213 Renault

139 Ford Cosworth
90 Honda
44 Climax
33 BMW
30 Red Bull PT
15 Alfa Romeo
11 Maserati
BRM
9 Offenhauser (Indy)

7 Vanwall
Repco
TAG-Porsche
4 Matra
3 Toyota
TAG Heuer
2 Lancia
Hart
1 Porsche

Playlife
Mugen-Honda
Cosworth
Novi (Indy)
Cummins (Indy)

GRANDS PRIX DISPUTÉS

1100

Ferrari
747 Renault
587 Mercedes
567 Ford Cosworth

481 Honda
270 BMW
214 Alfa Romeo
189 BRM
151 Petronas
147 Mugen-Honda
145 Hart
140 Toyota
125 Matra
116 Yamaha

115 Peugeot
114 Cosworth
108 Maserati
96 Climax
80 Lamborghini
68 TAG-Porsche
Judd
Red Bull PT
62 TAG Heuer
51 Zakspeed

49 Mecachrome / Supertec / Playlife
44 Motori Moderni
40 Gordini
37 Ilmor
35 Porsche
33 Repco, Supertech
Asiatech
32 Megatron
Arrows

28 Vanwall
26 Alta
18 Weslake
17 Bristol
Fondmetal
Acer
European
16 Sauber
13 Talbot
12 Offenhauser (Indy)

10 Lea Francis
Tecno
Osella
8 Osca
7 ATS, Ford
6 Veritas, Novi
5 Aston Martin, etc.
70 motoristes et assimilés ont participé à au moins 1 GP

TITRES MONDIAUX

16

Ferrari
12 Renault
11 Mercedes
10 Ford Cosworth
6 Honda
4 Climax
2 Repco
TAG-Porsche
Red Bull PT
1 Vanwall, BRM

NB. En gras, les motoristes et le fabricant de pneus en activité cette saison en F1.

PNEUMATIQUES

NB. Entre parenthèses apparaît le nombre de Grands Prix disputés lorsqu'il y a situation de fabricant unique.

	GRANDS PRIX	VICTOIRES	POLE POSITIONS
Goodyear	493 (113)	368	358
Pirelli	485 (285)	326	329
Bridgestone	244 (116)	175	168
Michelin	215	102	111
Dunlop	175 (37)	83	76
Firestone	122 (11)	49	60
Continental	14	10	8
Englebert	66	12	15
Avon	29	-	-

SANS MODÉRATION !

“ An 2000, la Formule 1 souffle ses cinquante bougies. Pour fêter cet anniversaire, nous frappons à la porte du Baron Emmanuel de Graffenried, dit « Toulo », à Lausanne, en Suisse. Survivant de la grille du premier Grand Prix de l'histoire à Silverstone en 1950, il évoque pour nous cinq décennies d'un sport devenu l'un des plus médiatiques de la planète. La promesse d'un duel entre Ferrari et McLaren tient alors les fans en haleine.

Il se conclura par le premier titre mondial de Michael Schumacher avec la Scuderia, le premier ramené à Maranello depuis vingt et un ans.

An 2025, la F1 souffle ses soixante-quinze bougies. Pour célébrer l'évènement, c'est Bernard Ecclestone, dit « Bernie », que nous visitons à Gstaad, en Suisse (voir page 24). Présent au GP de Silverstone 1950 où il disputait une course de F3, celui qui a construit la F1 moderne revient sur les grandes étapes de sa vie de bâtisseur. Il ne doute pas que le championnat auquel nous allons assister, dès le 16 mars, va tenir toutes ses promesses. De la lutte qui s'annonce, Ferrari sortira-t-elle vainqueur, et ramènera-t-elle



sa première couronne Pilotes à Maranello depuis dix-huit ans ? Le storytelling de la F1, sa mise en récit, son accroche narrative puisent dans le passé, dans l'éternel recommencement d'un scénario à la fois identique et différent. La F1 est née de son histoire, toujours en ébullition. Casser pour mieux reconstruire a toujours été son credo, afin de redistribuer les cartes, et faire le buzz. À l'image de son créateur Bernie Ecclestone, elle a besoin de problèmes à résoudre, de conflits à régler, pour aller de l'avant. Pour vivre, tout simplement ! C'est inscrit dans son ADN, dont Liberty Media, propriétaire du sport depuis 2017,

ne tient pas à modifier les gènes. Sinon comment expliquer cette réglementation 2026, qui va mettre à mal la belle convergence des performances que nous offre la longévité de la charte technique actuelle ? Sans doute allons-nous être les témoins enthousiastes cette saison des plus belles passes d'armes encore jamais engendrées. Une lutte à quatre teams, dans le même dixième de seconde, et dont on ne sait pas qui va sortir vainqueur. Pour son 75^e anniversaire, la F1 s'offre le plus beau des gâteaux. Et c'est à l'avidité du gloton que nous vous encourageons, car demain pourrait être aussi long qu'un jour sans pain, si une écurie trouve « LA » faille pour distancer ses petits camarades. Profitons du présent, sans penser à ce futur qui ressemble souvent au passé. Faisons fi du possible retour du mot « domination » dans le champ lexical du récit 2026, pour nous laisser porter par celui de 2025. Il sera varié et riche de « bagarres » épiques, de « stratégies » audacieuses et de « dépassements » héroïques. Bon anniversaire à la F1, et bon spectacle à tous ! ”

texys

GROUP

Experts
en technologies
de mesure

Fabricant de **solutions de capteurs embarqués**
Depuis 1999



www.texysgroup.com

texense 
sensors by TEXYS

RICHARD MILLE



RM 65-01

Calibre squeletté à remontage automatique
Réserve de marche de 60 heures ($\pm 10\%$)
Platine et ponts en titane grade 5
Chronographe à rattrapante
Sélecteur de fonctions et mécanisme de remontage rapide
Rotor à géométrie variable
Boîtier en Carbone TPT®

A Racing Machine On The Wrist