

GRAND PRIX DES PAYS-BAS

ISACK !

PLUS JEUNE
FRANÇAIS
DE L'HISTOIRE
SUR UN PODIUM
DE FORMULE 1



COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION



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



EN VERSION
PAPIER

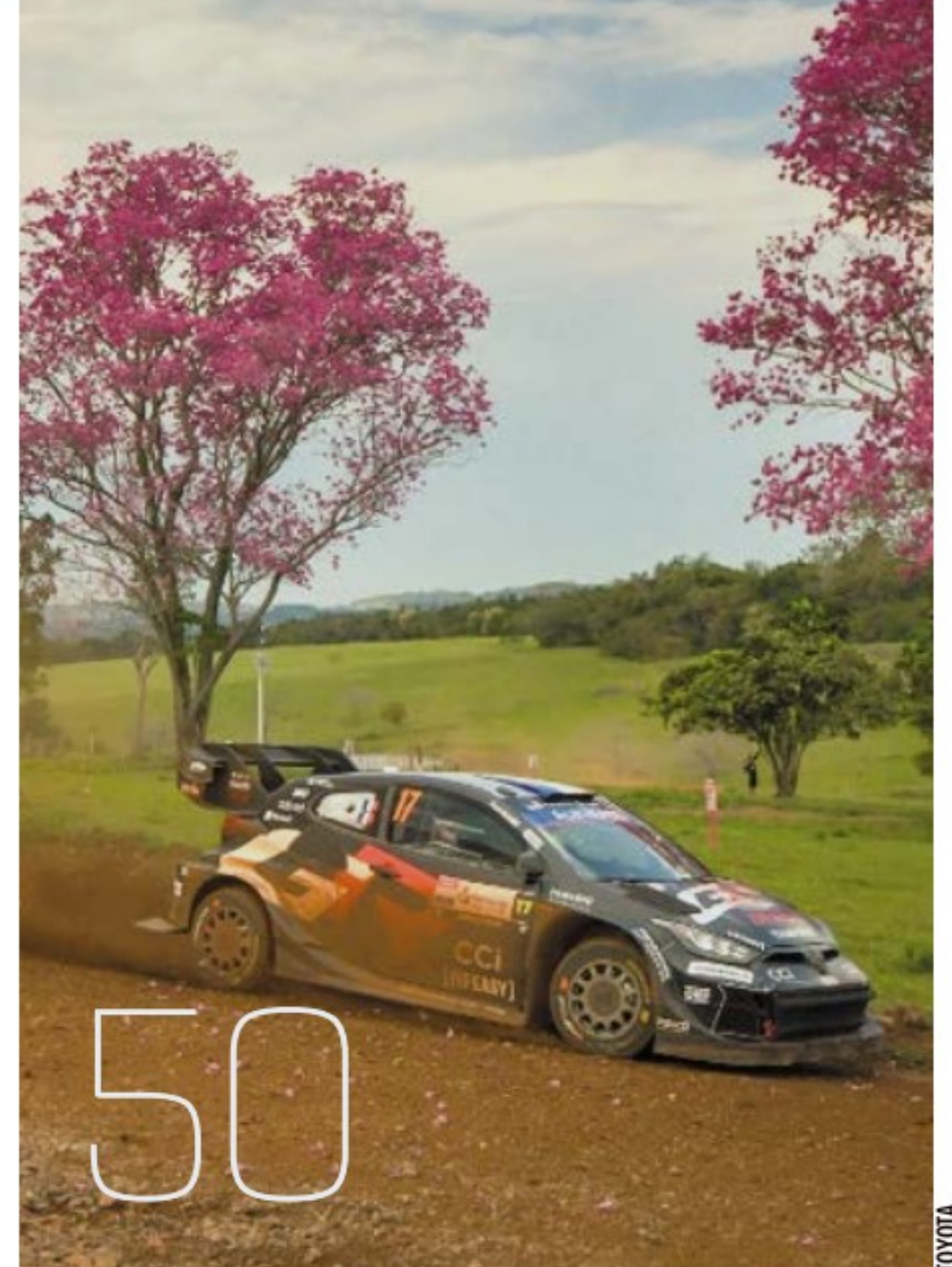


EN VERSION NUMÉRIQUE
Également disponible avec
l'application AUTOhebdo Magazine





RED BULL CONTENT POOL



TOYOTA

ÉDITO 4 - BRIEFING 12 - PROGRAMME TV 23 - GAZETTE BELGE 24 - MOBIWISY 81 - LIBRE ARBITRE 82

» ABONNEZ-VOUS
VOIR PAGES 15 & 21

REPORTAGES

EN COUVERTURE Formule 1 : Cadillac F1 Team - Interview croisée Bottas-Pérez	6
COVOITURAGE Adrien Tambay	26
FORMULE 1 Grand Prix des Pays-Bas	32
WRC Rallye du Paraguay	50
ENDURANCE IMMERSION Signature en ligne	62
LA FRANCE DU RALLYE PRÉSENTATION Rallye Mont-Blanc Morzine	66

CLASSIC Briefing	68
CLASSIC Collector	69
CLASSIC Lola : Master Card, l'atout (pas) maître	70



ROMAIN BEAUSNIER

VOUS AVEZ MANQUÉ AUTOHEBDO
LA SEMAINE DERNIÈRE ?

Retrouvez tous nos
récents numéros
à la commande
(version papier) ou
en téléchargement
(version numérique) sur

autohebdo.aboshop.fr



COURSES

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE RALLYCROSS Lohéac	72
INDYCAR Nashville	74
NASCAR Darlington	76
GT WORLD CHALLENGE Nürburgring	77
CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES SUR TERRE Terre de Lozère	78
F1 ACADEMY Zandvoort	80

COMPARAISON N'EST PAS RAISON

Je ne connais pas l'internaute responsable de cet ajout, mais la page Google d'Isack Hadjar est désormais décorée d'un surnom : « Petit Prost ». Une appellation un brin dépréciative à mon goût, car le rookie de 20 ans est un jeune homme à part. Être assimilé au plus grand champion français de l'histoire de la F1 est flatteur, mais il viendra un moment où le prodige prônera l'indépendance d'esprit et de caractère. Alors, j'anticipe un petit peu le passage de relais. Car tel est le risque des surnoms ; ils auréolent autant qu'ils peuvent enfermer un individu dans un stéréotype. Ici, le cliché du pilote calculateur, qui n'aurait aucun remords à sacrifier sa qualification pour tout miser sur le rythme en course. Or, Hadjar n'est pas Prost, et sa prestation entre les dunes néerlandaises doit nous en convaincre. Sa 4^e place sur la grille a été acquise en tirant la substantifique moelle de sa monoplace. En balançant sa voiture dans l'ultime virage en Q3, il ne pensait pas à l'hypothétique lien qui le rattache avec la sagesse du quadruple champion du monde. Son esprit était focalisé sur la trajectoire la plus pure pour finir le plus vite possible son tour. Réfléchir à la gestion du Grand Prix, il aurait tout loisir d'y penser jusqu'au lendemain. Isack Hadjar n'avait pas eu l'occasion de peaufiner ses longs relais lors des essais libres ; cela aurait pu l'inquiéter, mais au lieu de ça, il en fut décomplexé. À quoi bon se morfondre sur ce qui n'avait pas été possible

de mener à bien ? L'important était de penser à la tâche qu'il devait remplir. De sorte que, positionné à côté de Max Verstappen, l'exemple à suivre dans la maison Red Bull, il n'a pas tressailli. Conscient de sa force, sans doute la plus éloquente pour un Français en F1, au vu de son jeune âge, Isack Hadjar a conduit sans faillir. Évidemment, les réseaux sociaux enjolivent la réalité. On n'aperçoit que les sourires du Parisien, de son équipe et de sa famille, et les rires innocents lorsque son trophée s'est subitement brisé en deux morceaux. Mais que de travail accompli derrière les strass et les paillettes pour s'offrir cette courte parenthèse joyeuse. Donner une telle impression de facilité est la partie émergée d'un iceberg d'efforts. Dans un registre différent, de l'asphalte de Zandvoort à la terre paraguayenne, Sébastien Ogier n'a pas montré autre chose qu'un tempérament de champion. Lui aussi a toujours donné ce sentiment de contrôle et de gestion de son destin et de ses émotions, peu importe les péripéties que le hasard lui balançait sur son passage. Le Gapençais a même tendu un piège tactique et pneumatique qui s'est refermé sur son adversaire Kalle Rovanperä (à lire dans ces pages). Isack Hadjar n'a pas (encore) atteint le même degré de fine connaissance de son sport et de ses adversaires. Cela n'est sûrement qu'une question de temps. ■

I MEDHI CASOURANG-VERGEZ



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

Secrétaire générale de rédaction

Sophie Pierre

Grand reporter

Jean-Michel Desnoues

Reporters

Gautier Calmels, Mathieu Chambenoit,
Michaël Duforest, Valentin Glo, Cyprien Juilhard,
Loïc Rocci

Secrétaires de rédaction

Karol Alhaire, Stéphane Goulhot

Collaborateurs

P. Barré, D. Dricot, B. Galipaud, F. Gérard, A. Herbin, E.
Naud, et H. Derckel (stagiaire), P. Wolff-Taffus

VISUEL

Rédacteurs graphistes

Valérie Genest, Nathalie Jacquemin,
Étienne Kast, Olivier van Bellinghen

POLE DIGITAL

Rédacteur en chef

Romain Bernard

Chef de service digital

Cyprien Juilhard

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





#AUTO
hebdo

VOUS REMERCIENT POUR VOTRE PARTICIPATION

AU eRALLYE DU CHABLAIS

SUR TIKTOK, INSTAGRAM ET FACEBOOK

567 000 VUES*

20

Vidéos produites



POUR VOIR
NOS VIDÉOS



* Statistiques arrêtées au 1^{er} septembre 17h.

FORMULE 1

CADILLAC F1 TEAM

EN ORDRE DE MARCHE

Avec l'officialisation de son duo de pilotes - Sergio Pérez et Valtteri Bottas - le constructeur américain sort de l'ombre et affiche enfin ses ambitions, mettant un terme à plusieurs mois de silence stratégique.

Cyprien Juilhard

Un bel exemple de solidarité entre pilotes s'est aussitôt dessiné. Les jeunes loups de la grille ont, à l'unisson, regretté la décision de Cadillac de miser sur deux vétérans. Avec Valtteri Bottas (36 ans) et Sergio Pérez (35 ans) (voir entretien pages suivantes), les Américains font le pari de l'expérience, au grand dam des anciens pensionnaires de la Formule 2, frustrés de ne pas voir plus de rookies accéder à la F1. « *Quand je vois certains pilotes de F2 qui ont le niveau pour monter en F1, c'est dommage de reprendre deux pilotes qui ont beaucoup d'expérience et qui ont déjà une grosse carrière en F1* », confiait Isack Hadjar au micro de Canal+. « *Je pense qu'il y a aussi beaucoup de jeunes pilotes qui méritent une chance en F1, qui brillent en F2, ou qui, par le passé, ont montré de très belles choses en F2, et qui n'ont toujours pas eu d'opportunité, renchérissait son coéquipier Liam Lawson. Avec le développement, les simulateurs et l'expérience avec laquelle nous arrivons aujourd'hui, un rookie peut aussi livrer un excellent travail. Mais je comprends la logique : l'expérience peut faire la différence. Évidemment, je parle d'un autre point de vue en raison de mon âge* ».

LES PAPYS FONT DE LA RÉSISTANCE

Cadillac avait un temps songé à confier un baquet à un jeune pilote, sondant notamment Paul Aron et Felipe Drugovich, mais l'équipe a finalement opté pour la sécurité de l'expérience (et de la notoriété immédiate), quitte à se priver d'un représentant américain. Graeme Lowdon, team principal de Cadillac, insiste sur la ligne directrice : les pilotes ont été sélectionnés sur leur seule valeur sportive et non sur les sponsors qui pourraient les accompagner... « *J'ai déjà connu l'expérience de lancer une nouvelle équipe en F1, et je sais à quel point la qualité des pilotes peut peser, affirme l'ancien patron de Marussia F1 Team. C'est pourquoi nous avons choisi d'avancer avec Valtteri Bottas et Checo Pérez. Nous pouvons viser haut. Mais oui, à l'avenir, il est évident qu'un pilote américain pourra être intégré, à condition qu'il soit choisi pour ses mérites* ».

La marque de Detroit affine ainsi sa stratégie et adopte les codes d'une formation de tout premier plan. Quelle autre équipe débutante peut se targuer d'aligner un duo cumulant plus de 500 Grands Prix, 16 victoires et 106 podiums ? « *Monter une nouvelle écurie en Formule 1 est une opportunité rare. Et pouvoir le faire avec le soutien non seulement d'un immense constructeur automobile, mais aussi avec une marque aussi prestigieuse que Cadillac, est encore plus exceptionnel, souligne Lowdon. Nous allons relever ce défi avec deux pilotes extrêmement expérimentés et rapides. Ils n'ont pas été engagés uniquement pour leur palmarès : l'expérience est précieuse, mais ce sont avant tout deux très, très rapides pilotes de course. Pour moi, c'est un vrai plaisir de travailler avec eux. Ce sont deux hommes que je connais et j'ai hâte de les voir en action* ».

L'arrivée de Bottas et Pérez insufflé un surcroît d'encadrement technique

à une structure qui n'en manque déjà pas : Graeme Lowdon a lancé une équipe en F1 – Virgin –, tandis que la future monoplace sera conçue par Pat Symonds, ex-directeur technique de diverses écuries de Formule 1 par le passé (Toleman, Benetton, Renault, Williams, Virgin, puis Marussia), et Nick Chester, directeur technique passé par Renault lors des titres de 2005 et 2006, mais aussi Lotus F1 et la Formule E (Mercedes, puis McLaren). Si le projet a bien avancé, la monoplace est encore loin d'être prête à avaler l'asphalte de Barcelone pour les essais de présaison (26-30 janvier 2026).

LES PIÈCES DU PUZZLE S'ASSEMBLENT

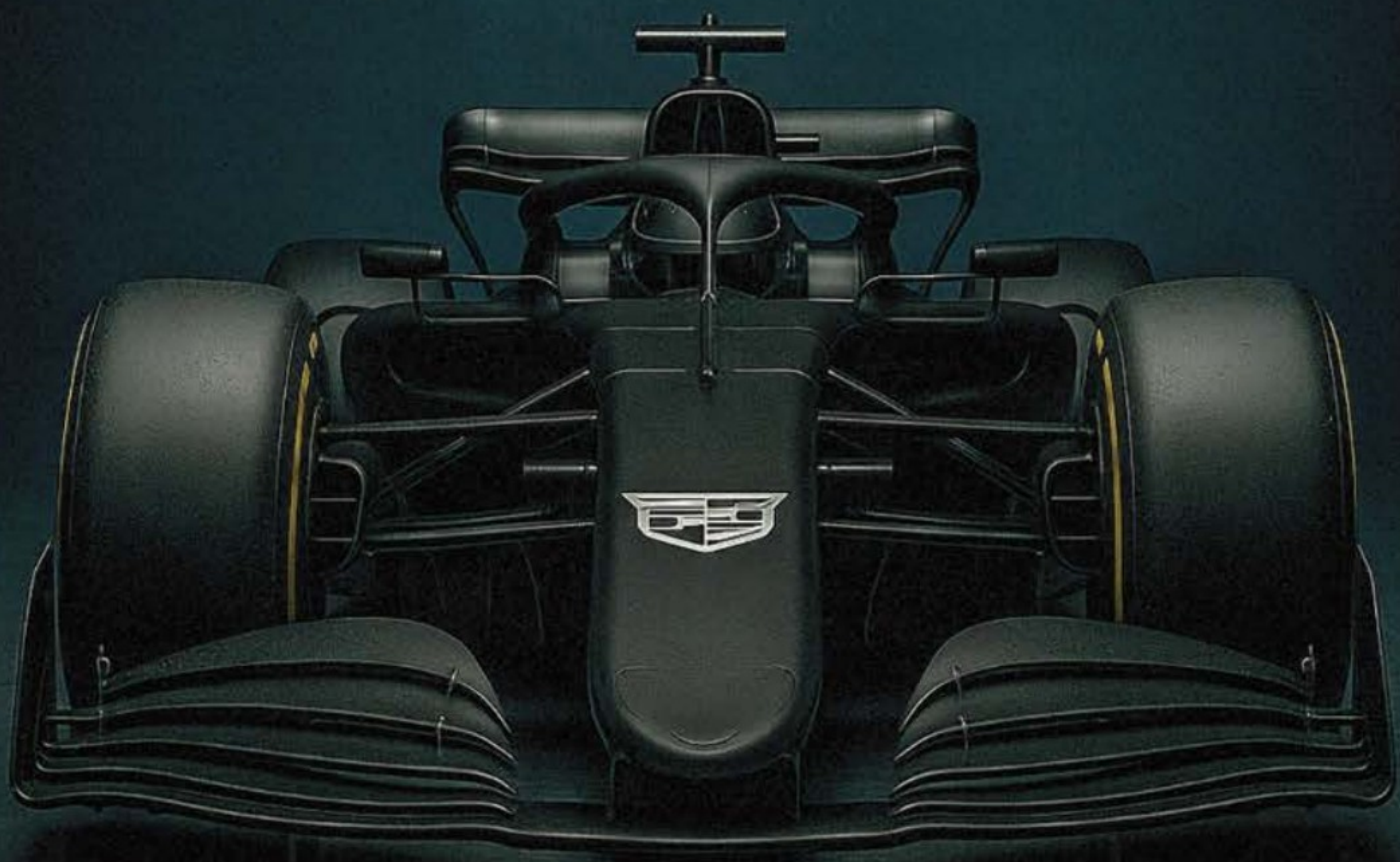
« *Le travail avec les pilotes débute immédiatement, annonce Lowdon. Valtteri a encore des engagements avec Mercedes, c'est différent pour Checo. Nous n'avons pas de voiture actuelle, mais nous simulons déjà des week-ends complets, comme s'il s'agissait de véritables Grands Prix, afin de préparer Melbourne. Le dernier a mobilisé 50 à 60 ingénieurs. Nous ne voulons pas arriver en Australie en découvrant encore des automatismes. Le programme simulateur tourne à plein régime, et nous allons également introduire des tests avec des voitures d'autres équipes. L'idée est que l'équipe soit prête et que les pilotes en soient des acteurs centraux* ».

En attendant, Cadillac poursuit méthodiquement son développement, avec la quasi-certitude d'occuper la dernière place du classement Constructeurs en 2026. Qu'importe : les Américains se préparent à jouer la patience. Leur duo n'est pas venu pour garnir l'armoire à trophées, mais pour poser les fondations d'une écurie appelée à devenir une force du plateau. Bottas et Pérez assument le rôle de bâtisseurs, conscients qu'ils ne verront sans doute pas l'apogée du projet. Lorsque Cadillac atteindra sa maturité, leurs carrières seront derrière eux. Mais ils auront peut-être été les artisans silencieux d'une future réussite. Un rôle de l'ombre, comparable à celui de David Coulthard chez Red Bull ou de Michael Schumacher chez Mercedes. Pas sous le feu des projecteurs, mais décisif pour, pourquoi pas, permettre à Cadillac de devenir la première équipe américaine championne du monde de F1.

« *Pour l'instant, nous avons déjà fort à faire : il faudra affronter des équipes de très haut niveau dans seulement quelques mois. Alors avançons étape par étape* », tempère Graeme Lowdon avec lucidité. Le chemin est encore long pour Cadillac avant le premier Grand Prix de la saison 2026 à Melbourne (Australie), le 8 mars prochain. Les Américains suivent un plan de marche parfaitement défini, qui passe aussi par un recrutement soutenu : deux tiers des 600 employés visés sont déjà en place. À terme, l'ambition sera de rassembler 1 000 collaborateurs, ce qui la placerait au niveau des plus grandes structures de la grille. Pour espérer décrocher la victoire, il faudra au minimum cela. ■



CADILLAC
FORMULA 1 TEAM



INTERVIEW CROISÉE

VALTTERI BOTTAS ET SERGIO PÉREZ

Nouveaux pilotes de Cadillac en Formule 1

“ CONSTRUIRE ENSEMBLE
ET CONNAÎTRE LE SUCCÈS
DANS LES ANNÉES QUI
NOUS RESTENT ”

En apportant leurs expériences (16 victoires à eux deux) à Cadillac, le Mexicain et le Finlandais veulent en retour prendre du plaisir en lançant un ambitieux projet. Quitte à ne plus être là pour en récolter les fruits, lorsque l'équipe arrivera à maturité.

Propos recueillis par Cyprien Juilhard





CADILLAC

VOUS ÊTES DANS LA TRENTAINE (PÉREZ 35 ANS, BOTTAS 36 ANS. NDLR), MAIS CADILLAC A BESOIN DE TEMPS POUR SE DÉVELOPPER ET SEMBLE - RAISONNABLEMENT - PROMISE AU FOND DE GRILLE EN 2026. POURQUOI AVOIR CHOISI CE PROJET, SI VOUS N'ÊTES PROBABLEMENT PAS LÀ QUAND L'ÉQUIPE SERA COMPÉTITIVE ?

Sergio Pérez : Mon objectif principal en revenant en Formule 1 est de retrouver du plaisir. J'ai eu une période très difficile, surtout ma dernière année chez Red Bull. C'est le sport que j'aime, mais je veux retrouver le bonheur qui va avec. Donc, ce projet m'apporte cette excitation, car je peux mettre à profit toutes mes années d'expérience et aider cette équipe à avancer. Nous voulons progresser vite, nous savons que nous n'avons pas le temps avec nous, mais nous pouvons aussi créer une surprise. Toute l'équipe - pilotes, ingénieurs, mécaniciens - est très expérimentée. Je crois sincèrement que nous pouvons avancer rapidement.

Valtteri Bottas : Pour moi, c'est assez similaire. En fait, les premières discussions avec Graeme (Lowdon, *team Principal*. Ndlr) remontent à deux ans. Il m'a toujours tenu au courant des progrès. Et cette année, c'est devenu clair : je voulais faire partie de ce grand projet. C'est une nouvelle équipe, mais avec une grande structure et de grands objectifs. Je suis ici pour tout donner. Avec Checo (*surnom de Sergio Pérez*. Ndlr), nous pouvons impulser le mouvement dans la bonne direction. Bien sûr, ce sera difficile au début, mais nous ne sommes pas là pour rester en fond de grille. Avec ce groupe, il n'y a aucune raison de ne pas progresser rapidement et connaître le succès.

SERGIO, CETTE SAISON, VOUS AVEZ PRIS DU RECU, ALORS QUE VALTTERI EST RESTÉ IMPLIQUÉ EN F1 AVEC MERCEDES. COMMENT AVEZ-VOUS GARDÉ LA MOTIVATION, ET COMMENT ALLEZ-VOUS VOUS RÉINTÉGRER PLEINEMENT POUR ÊTRE PRÊT ?

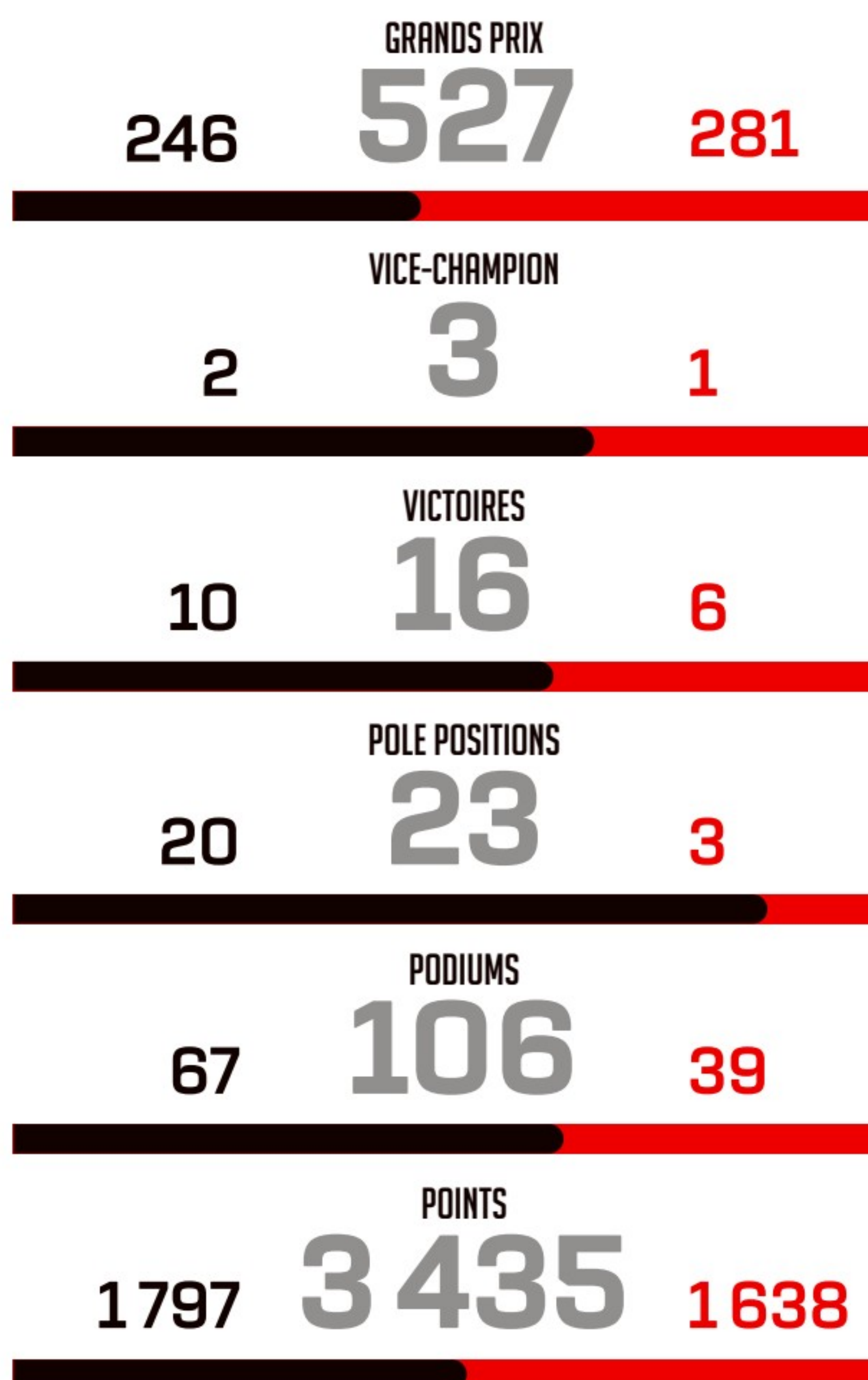
S.P. : C'était très important d'avoir ce temps de pause, surtout quand j'ai compris que je n'allais pas continuer avec Red Bull (*en 2025*. Ndlr). Plutôt que de sauter sur une opportunité juste pour rester sur la grille, j'avais besoin de ce recul. Ça m'a permis de comprendre ce que je voulais vraiment pour la suite. Plus je discutais avec Cadillac, plus il était évident que ce projet me motivait. Ce n'est pas seulement revenir pour courir, c'est bâtir quelque chose de nouveau. J'ai aussi découvert que j'aimais vraiment m'entraîner, ce que je croyais détester. J'ai conservé la forme, même si je n'ai pas piloté autre chose que du karting avec mon fils. Mais il y a des plans pour tester une F1 avant la fin de l'année. Avec les nombreux tests prévus l'an prochain, la rouille va vite disparaître. Je sais ce qu'est la F1 et je serai prêt dès la première course. ►



VALTTERI
BOTTAS



SERGIO
PÉREZ



POUR LA PREMIÈRE FOIS DE VOTRE CARRIÈRE, VOUS AVEZ ÉTÉ COMPLÈTEMENT ÉLOIGNÉ DE LA F1. QU'AVEZ-VOUS APPRIS EN OBSERVANT DEPUIS L'EXTÉRIEUR ? ET SUR VOUS-MÊME ?

S.P. : J'ai appris que, en tant que pilote, on passe sa vie sous les projecteurs. Quand on prend du recul, on se rend compte que beaucoup de choses qui nous obsèdent sont complètement secondaires pour le public. Ma vision a changé : je veux surtout retrouver le plaisir de piloter. Parfois, un pilote finit 15^e, mais a tout donné, et ça vaut autant qu'un podium. C'est une fierté aussi. Observer depuis l'extérieur m'a fait relativiser l'importance des trophées. Progresser avec une équipe et constater l'évolution, c'est une raison d'être fier.

CE RECUIL VOUS A-T-IL AIDÉ À VOIR DIFFÉREMMENT VOS DIFFICULTÉS DE FIN DE CARRIÈRE CHEZ RED BULL ? ET EN REVENANT, AVEZ-VOUS QUELQUE CHOSE À PROUVER ?

S.P. : Je ne pense pas avoir quoi que ce soit à prouver. Pas à cause des autres pilotes qui ont eu le même baquet après moi, mais parce que Red Bull est un environnement très particulier, très exigeant. C'est un endroit difficile, mentalement, pour construire la confiance. Je n'ai rien à prouver quand je vois que mes remplaçants n'ont marqué que 5 points (7 en réalité, interview réalisée avant le GP des Pays-Bas où Tsunoda a marqué 2 points. Ndlr) sur l'intégralité de la saison (avant le GP des Pays-Bas. Ndlr). Ce retour est pour moi : je ne pouvais pas quitter la F1 sur une mauvaise note.

COMMENT ALLEZ-VOUS ÊTRE INTÉGRÉS AU DÉVELOPPEMENT DE L'ÉQUIPE, ENTRE SIMULATEUR ET TRAVAIL EN PISTE ?

V.B. : Le travail commence maintenant, mais je vais rester lié à Mercedes pour qui je suis chaque week-end pilote de réserve. Ça réduit mes jours disponibles, mais je serai impliqué.

S.P. : De mon côté, c'est plus simple, je suis au chômage ! (Rires) C'est plus facile pour moi de créer du lien avec l'équipe. Je vais bientôt aller visiter l'usine. Nous sommes déjà en contact sur certaines choses sur lesquelles je veux ajouter ma patte. J'espère que nous aurons l'occasion de rouler d'ici la fin de l'année, afin que je puisse me remettre dans le rythme pour être prêt le plus vite possible lorsque les essais de présaison démarreront.

VOUS SAVIEZ QUE LES PREMIÈRES SAISONS SERAIENT DIFFICILES. COMMENT AVEZ-VOUS TROUVÉ LA MOTIVATION POUR ACCEPTER CE DÉFI ?

V.B. : Pour moi, c'est comme quand je suis passé de Mercedes à Alfa Romeo : j'ai dû redéfinir mes objectifs. Mentalement, j'avais déjà fait ce travail. Avec Graham, on en parle depuis longtemps et il m'a toujours prévenu que ce serait difficile. Je m'y suis engagé en connaissance de cause. J'aime me préparer au pire : comme ça, tout progrès devient une récompense.

C'est ça qui me motive : voir les résultats de nos efforts, étape par étape. C'est pour cela que je suis là. Pour Checo et moi, c'est une opportunité unique. Peu de pilotes dans l'histoire de la Formule 1 ont pu participer à la naissance d'une équipe avec une telle structure et une telle marque.

S.P. : Idem. Je dois réinitialiser mes standards d'objectifs. Oui, ce sera difficile au début, mais l'important, c'est la vitesse de progression. Les pilotes peuvent vite devenir impatients quand ils luttent en fond de grille, mais l'essentiel est de construire avec l'équipe et d'en profiter. À ce stade de ma carrière, un trophée de plus ou de moins n'a pas beaucoup d'importance. Ce qui compte, c'est de donner mon maximum à chaque course et de savourer le chemin. Si je peux faire ça sur vingt-quatre week-ends, alors je serai heureux.

NORMALEMENT, LES COÉQUIPIERS SONT LES PLUS GRANDS RIVAUX PUISQU'ILS ONT LA MÊME VOITURE. MAIS SI VOUS ÊTES EN FOND DE GRILLE, EST-CE QUE CETTE RIVALITÉ EST ENCORE PLUS FORTE, OU AU CONTRAIRE DEVEZ-VOUS COMPLÈTEMENT L'ÉCARTER POUR AVANCER ENSEMBLE ?

V.B. : C'est complètement écarté. Nous ne sommes pas là pour nous battre l'un contre l'autre. Nous n'avons plus rien à prouver. Je respecte Checo, il me respecte. On est là pour faire progresser l'équipe ensemble et c'est pour cela que nous avons été choisis. Bien sûr, on reste des compétiteurs, on voudra aller vite.

S.P. : Je suis d'accord. Avoir une référence comme Valtteri, c'est formidable. Mais le vrai enjeu, c'est la vitesse avec laquelle nous allons faire progresser l'équipe. Nous avons une opportunité unique : être les premiers pilotes de l'histoire de Cadillac F1. Nous voulons construire ensemble et connaître du succès dans les années qui nous restent.

VALTTERI, À QUEL POINT APPRÉCIEZ-VOUS L'OPPORTUNITÉ QUE MERCEDES VOUS A DONNÉE DE RESTER IMPLIQUÉ CETTE SAISON ? ET EN QUOI CELA VOUS A-T-IL AIDÉ DANS VOTRE RECHERCHE D'UN BAQUET POUR L'AN PROCHAIN ?

V.B. : Quand je pensais à mes options pour rester proche de la Formule 1 et conserver mes chances de revenir un jour, rester chez Mercedes comme réserviste était la bonne décision. Merci à Mercedes pour cette opportunité. J'ai pu rester très impliqué, non seulement pendant les week-ends de course, mais aussi avec du travail en simulateur et même sur certains éléments 2026. J'ai vu le sport de l'extérieur, pas seulement depuis le cockpit, et ça m'a beaucoup appris. Ça m'a permis de rester affûté, même si j'aimerais piloter encore un peu plus pour se maintenir en bonne forme. Évidemment, ce sera difficile de quitter Mercedes à la fin de l'année, mais c'était une étape précieuse. Et surtout, mon objectif numéro 1 restait de revenir titulaire en F1. ■

RÉACTIONS

LES CHAMPIONS SALUENT LEURS FIDÈLES LIEUTENANTS

Coéquipiers de Max Verstappen et Lewis Hamilton, lors de leur épique duel de 2021, Sergio Pérez et Valtteri Bottas ont contribué, chacun à leur manière, à la magnificence de cette saison. Leurs anciens leaders ne tarissent pas d'éloges au moment d'évoquer leur retour sur la grille.

Max Verstappen, pourtant habitué aux miracles, n'en croyait pas ses yeux. Au Grand Prix d'Abou Dhabi, Sergio Pérez se mue en rempart en retenant Lewis Hamilton, fraîchement ressorti des stands. Combatif, le Mexicain ne lâche rien, malgré des pneus fatigués, gardant la Mercedes derrière lui et permettant à son leader, Max Verstappen, de reprendre 8 secondes en trois tours. Quand enfin celui qui sera surnommé « le Ministre de la Défense » cède face à Hamilton, son équipier est revenu à portée et le remercie aussitôt par radio avec cette phrase restée célèbre « *Checo est une légende !* ». En quatre saisons ensemble, Pérez et Verstappen ont noué une bonne relation, en partie favorisée par l'incapacité du natif de Guadalajara à rivaliser sur la durée avec le quadruple champion du monde. Désormais associé à Yuki Tsunoda, Max Verstappen n'a pas manqué d'adresser un mot de félicitations à Sergio Pérez en marge du Grand Prix des Pays-Bas. « *C'est quelqu'un de formidable et nous nous sommes toujours très bien entendus. Je suis donc ravi de le revoir sur la grille, souligne le Néerlandais. Ses performances dépendront aussi, je pense, de la qualité de sa voiture. C'est donc un peu difficile à dire pour le moment. Mais c'est une nouvelle opportunité et je suis sûr qu'il est très enthousiaste.* » « *Pour Checo, c'est un nouveau départ : il sera enthousiaste et il osera au volant des nouvelles voitures, poursuit Verstappen. Il a déjà montré beaucoup de belles choses avant même d'arriver chez Red Bull, puis pendant ses années chez Red Bull. Il doit simplement y retourner, savourer à nouveau et prendre du plaisir.* » Savourer est le maître mot de Sergio Pérez, qui formera avec Valtteri Bottas le duo le plus expérimenté de la grille. En 2021, le Mexicain et le Finlandais s'étaient livrés une bataille de « numéros 2 » derrière leurs leaders respectifs, un affrontement qui a eu un impact non négligeable : alors que Verstappen et Hamilton ont terminé la saison séparés de 7 points seulement, le titre Constructeurs s'est joué sur la capacité des lieutenants à marquer un maximum de points. À ce jeu-là, Bottas (226 pts) a pris l'avantage sur Pérez (190 pts), permettant à Mercedes de compenser la déception du titre Pilotes perdu par le sacre Constructeurs.

RETOURS SALUÉS

« *Je n'ai pas besoin de dire quoi que ce soit sur son talent, parce qu'il l'a montré tout au long de sa carrière, confie Lewis Hamilton à propos de la signature de Bottas, son ancien coéquipier, chez Cadillac. Ils récupèrent probablement le Finlandais le plus honnête, et sans doute le plus drôle, j'imagine. Et tout simplement la personne la plus authentique avec qui travailler. Travailler avec lui me manque.* » Le retour du duo Pérez-Bottas a d'ailleurs été largement salué dans le paddock. « *Je pense que pour une nouvelle équipe, c'est certain, ils apportent une grande expérience et une valeur ajoutée considérable, note Fernando Alonso. Je suis heureux pour eux, heureux de les accueillir à nouveau sur la grille et de m'amuser avec eux l'année prochaine.* » Même son de cloche pour Pierre Gasly : « *Je trouve cela formidable pour le sport. Ce sont deux personnages exceptionnels, des pilotes de F1 très performants qui ont marqué la dernière décennie. Ils ont remporté des courses, sont montés sur des podiums, et ce sont deux personnalités uniques. Je suis ravi de les retrouver tous les deux dans le paddock et je suis sûr qu'ils apporteront du piquant aux courses.* »

Cyprien Juilhard



FORMULE 1

RÈGLEMENT 2026

HARO SUR LA PUISSANCE

Après les inquiétudes concernant les différences de vitesses en ligne droite, les équipes et la FIA s'attaquent à la gestion de la puissance. Celle-ci sera « à la carte » en fonction des séances, et des circuits visités, voire limitée à Monaco et à Singapour.

Medhi Casaurang-Vergez

Le mystère s'épaissit à mesure que les semaines défilent. À quoi vont ressembler les Grands Prix en 2026 ? Les belles paroles et les mines réjouies des acteurs de la F1 au moment de recevoir le cahier des charges technique 2026 appartiennent au passé. Les équipes, ainsi que la Fédération Internationale de l'Automobile font face à des problèmes qu'il n'est pas facile de résoudre à l'heure actuelle, avec pour seul usage, des simulations par ordinateur. Pour rappel, les monoplaces 2026 préserveront l'architecture V6 turbo hybride instaurée en 2014, mais avec un changement de taille. En effet, la répartition entre puissance thermique et électrique deviendra plus équilibrée. Le MGU-K (unité de puissance électrique) passera de 120 kW (160 chevaux) à 350 kW (470 chevaux) ; la valeur du bloc thermique devrait tourner entre 540 et 580 chevaux. Ce qui confèrera des pics de puissance combinée dépassant les 1 000 chevaux en fonction des réglages

utilisés ! Cette puissance gargantuesque a provoqué l'inquiétude des équipes cet été. Celles-ci se sont rendu compte que d'importants deltas de vitesse en ligne droite pourraient survenir entre des monoplaces ayant différents niveaux de recharge sur leur batterie. À cela, la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) avait tenté de rassurer en indiquant que « *le produit 2026 n'est pas encore terminé* ». « *D'ici le début de la saison prochaine, nous mettrons en œuvre quelques mesures supplémentaires pour améliorer le flux d'énergie et garantir que les voitures ne décélèrent pas brusquement en ligne droite ou ne fassent rien d'anormal* », certifiait Nikolas Tombazis le mois dernier dans *Auto Motor und Sport*. Quelques semaines ont passé et un autre sujet semble inquiéter désormais : celui de la puissance en milieu urbain. Deux circuits font l'objet d'une analyse poussée, Monaco et Singapour. En ces lieux, les voitures atteindraient

des vitesses délirantes. On parle de 350 km/h dans le tunnel monégasque, contre 290 km/h actuellement, soit un bond de 60 km/h, sans que les infrastructures n'évoluent. Là encore, la FIA réfléchit à poser des garde-fous, sous la forme d'une limitation de puissance. Du jamais-vu dans l'histoire de la F1 ! Il existe déjà un tableau de gestion de l'énergie, d'après le site allemand *AmuS*, régulièrement adapté en concertation avec les équipes et les motoristes, et qui peut changer suivant le tracé. À la mention de Monte-Carlo et Marina Bay, la FIA indique que les voitures utiliseront le mode de puissance « Rev1 » sans que l'on sache à ce stade, quelle sera sa valeur exacte.

FIN DU DRS

Selon Tombazis, la FIA est en contact permanent avec les équipes, afin de recueillir les commentaires des pilotes sur les essais en simulateur et d'identifier les points faibles. « *Nous n'avons pas encore finalisé*

les règles. Elles seront adaptées progressivement, en fonction des expériences vécues par les équipes et des commentaires qu'elles nous feront parvenir. Plus elles s'investissent dans le développement, plus les pilotes testent les voitures 2026 dans le simulateur, plus nous recevons de retours de leur part. » Qui dit puissance amoindrie, dit forcément quantité de régénération de puissance adaptée. Le règlement permet de recharger jusqu'à 9 mégajoules par tour... mais cela ne sera pas toujours le cas. Les circuits vont demander un ajustement de la charge, mais le type de séance engendrera également une puissance spécifique ! La « regen » pourra tomber jusqu'à 6 MJ par tour, comme lors des qualifications du Grand Prix d'Italie sur le circuit le plus rapide du calendrier, Monza. Ça n'est pas tout. Souvent brocardé pour dénaturer les dépassements, le DRS sera supprimé l'an prochain. Le système de réduction de traînée sur l'aileron arrière sera schématisé.

quement remplacé... par un mode « override » du moteur ! Un surplus de puissance sera toléré pour les concurrents se situant à moins d'une seconde de la voiture qui les précède. Le boost de puissance ne sera disponible qu'en certaines portions du circuit, à l'instar des zones DRS actuelles. Toutefois, ces zones vont changer d'emplacement pour certaines d'entre elles ! Là encore, la réflexion est en cours. Tombazis ne souhaite pas non plus s'exprimer sur la puissance de cette aide au dépassement.

« Cela est en cours de discussion avec les pilotes dans le simulateur. Il y a des similitudes avec le DRS, mais aussi des différences. Nous ne voulons pas rendre les dépassements trop faciles ni trop difficiles. Les paramètres ne seront pas les mêmes pour chaque circuit. » À moins de 200 jours des premiers essais collectifs prévus à Barcelone (26-30 janvier), les sujets de discussions ne manquent décidément pas...

FIA F2



DPPI / J. JIMENEZ

FORMULE 1

FERRARI A TESTÉ UN AILERON AVANT 2026 EN HONGRIE

Dans le cadre d'une séance de pneumatiques Pirelli, Ferrari a été la première à étrenner un aileron à l'aéro active. En catimini. Mathieu Chambenoit

En amont du Grand Prix des Pays-Bas, Ferrari a obtenu l'accord de la FIA concernant un essai d'un aileron avant typé 2026. Cet aileron avait valeur de prototype. Il était équipé de deux flaps dont l'angle de braquage s'ajuste, se rapprochant des spécificités de la saison à venir qui fera la part belle à l'aéro active. La lame avant elle, n'était pas exactement celle qui sera employée l'an prochain, et a permis à Ferrari de recueillir de précieuses données dans l'optique de sa future monoplace. En l'état, un tel test ne semble pas encore avoir été réalisé par une autre écurie.

FORMULE 1

MERCEDES CHERCHE SON FUTUR PILOTE ALLEMAND

Le constructeur et le team de F1 s'associent à l'ADAC pour dénicher la prochaine pépite germanique en sport automobile. Hugues Derckel



DPPI / E. ALONSO

L'objectif de ce partenariat est de repérer, parmi les jeunes pilotes allemands de 10 ans ou plus, un prétendant talentueux, mais dont le manque de moyens financiers le pénaliserait dans sa progression. Alors que les compétitions de karting et des formules de promotion sont profondément implantées en Italie, les chiffres des licenciés outre-Rhin ont gravement chuté ces dernières années.

« Si vous voulez effectuer un programme compétitif en karting, cela coûte 250 000 euros pour un enfant de 10 ans. En F4, vous aurez besoin d'un million, révèle Toto Wolff, team principal de l'écurie Mercedes en F1, au site allemand AMuS. Personne ne peut plus s'offrir ça sans soutien extérieur dans cette industrie. En tant que marque allemande, nous aimerions voir de nouveau un Allemand en F1, dans les prochaines années. Quelqu'un que nous aurions formé, à l'instar de Kimi Antonelli ou George Russell. » Avec Nico Hülkenberg, Oliver Goethe et Tim Tramnitz, trois Allemands sont présents respectivement en F1, F2 et F3. Un chiffre que Mercedes aspire à voir augmenter dans un futur proche, tout en mettant la main à la poche. « Une somme en millions à deux chiffres n'est plus suffisante pour atteindre le haut niveau du sport auto. Les familles normales n'ont pas les ressources financières nécessaires, atteste Wolfgang Dürheimer, président de l'ADAC. Tous ceux qui n'ont pas de soutien économique sont éliminés d'office dans le processus de sélection, même ceux ayant du talent. Si ces talents existent et sont repérés, alors leurs familles n'auront plus à se soucier de l'aspect financier de leur carrière. »

ENDURANCE

GENESIS GMR-001

LES SÉANCES S'ENCHAÎNENT À PLEIN RÉGIME



Le constructeur sud-coréen, dont l'Hypercar débutera en FIA WEC en 2026, multiplie les tests. Déjà plus de 500 tours du Paul-Ricard ont été couverts.

Valentin Glo

Les premiers tours comptent toujours double : au Paul-Ricard, la GMR-001 a entamé son programme d'essais intensif avec l'ambition d'écrire une nouvelle page de l'Endurance. Le prototype sud-coréen a couvert plus de 500 boucles du tracé varois lors de cinq journées de roulage fin août. Au-delà du kilométrage (environ 2 500 km), l'objectif de cette session était clair : calibrer les principaux systèmes mécaniques et électroniques de l'Hypercar. Les pilotes ont ainsi concentré leurs retours sur le comportement de la voiture, selon différentes configurations logicielles de gestion, de la puissance délivrée par le V8 3,2 litres biturbo.

« Nous avons pu suivre notre programme, ce qui est très prometteur pour toute l'équipe, explique François-Xavier Demaison, directeur technique de Genesis Magma Racing. Pour l'instant, nous travaillons essentiellement sur le logiciel, en particulier sur le groupe moto-propulseur. C'est une voiture hybride avec de nombreuses fonctions que nous devons gérer correctement. »

Démarrer cette première phase d'essais sur le circuit varois a permis aux ingénieurs de collaborer étroitement avec Oreca, concepteur du châssis, en profitant de la proximité du tracé avec la base opérationnelle de l'équipe et l'atelier où le prototype a été assemblé.

Si la validation des systèmes restait la priorité, l'équipe a également commencé à travailler sur l'équilibre général de la voiture, en analysant son ressenti après chaque modification. « Nous en sommes déjà à parler des performances de la voiture, je ne m'y attendais pas si vite, reconnaît Justin Taylor, ingénieur en chef. Les pilotes nous donnent les retours dont nous avons besoin sur tous les systèmes et, en parallèle, ils commencent déjà à réfléchir à la manière de rendre l'Hypercar GMR-001 rapide. »

Ces journées d'essais ont constitué la première véritable opportunité pour André Lotterer et Pipo Derani de juger la voiture chaussée de pneus de course, sur un circuit bien plus représentatif du WEC que les petites installations utilisées lors du roulage initial, effectué sur la piste-école d'Oreca. La GMR-001 a également pris la piste du circuit du Luc, non loin du Castellet.

« La GMR-001 est manifestement bien née, note André Lotterer, triple vainqueur des 24 Heures du Mans avec Audi. Le ressenti est naturel, instinctif, et c'est plaisant à piloter, même si nous travaillons encore sur tous les aspects ».

PREMIERS SOUCIS, PREMIÈRES SOLUTIONS

Dès la première matinée, l'équipe a pu enchaîner des relais plus longs après quelques runs courts. Comme attendu lors d'un tout premier test, certains soucis mineurs ont été identifiés. « C'est une nouvelle voiture et un nouveau moteur, explique Demaison. C'est normal de rencontrer des problèmes, mais nous avons une bonne équipe d'ingénieurs pour les résoudre le plus rapidement possible. » Et de préciser : « C'est à cela que servent les essais. Nous sommes là pour détecter un maximum de problèmes et les corriger. »

Les pauses entre les journées ont offert aux ingénieurs de Genesis Magma Racing le temps de travailler avec leurs homologues d'Oreca sur des solutions à l'atelier, avant de les valider de retour en piste.

Le développement intensif de la GMR-001 se poursuivra dans les prochains mois, afin d'obtenir un parfait équilibre entre performance et fiabilité. C'est alors que la demande d'homologation pourra être soumise à l'ACO et à la FIA, dans les derniers jours de 2025. D'ici là, pas une seconde à perdre. ■

VITE

NICK CASSIDY

Peugeot a officialisé l'arrivée de Nick Cassidy dans son équipe WEC à partir de 2026. Le Néo-Zélandais de 31 ans découvrira la 9X8 dès Austin, lors d'essais organisés après le Lone Star Le Mans, au côté du réserviste Théo Pourchaire. Récent vice-champion de Formule E avec Jaguar, Cassidy a salué une « opportunité de rêve ».

MIKE CONWAY

Victime d'une chute à l'entraînement, l'Anglais de Toyota s'est fracturé la clavicule et manquera la manche WEC d'Austin. Comme lors des 24 Heures du Mans 2023, c'est l'Argentin José Maria

López qui le remplacera au volant de la GR010 n°7, aux côtés de Kamui Kobayashi et Nyck de Vries. López sera suppléé par Jack Hawksworth dans la Lexus n°87 évoluant en LMGT3.

ELMS 2026

L'European Le Mans Series a dévoilé son calendrier 2026, identique à celui de la saison en cours. Elle débutera par le Prologue à Barcelone (6-7 avril), suivi des 4 H. de Barcelone (12 avril), du Castellet (3 mai), d'Imola (5 juillet), de Spa-Francorchamps (23 août) et de Silverstone (13 septembre), avant de se conclure à Portimão (10 octobre).

ABONNEMENT

en versions papier + numérique

PROLONGATION
DE L'OFFRE

OFFRE
SPÉCIALE ÉTÉ

-55% **



FORMULE MENSUELLE

Sans engagement

^(*)soit **12,90€**

Prélèvement tous les 4 numéros

FORMULE ANNUELLE

Engagement 1 an - 50 numéros

^(*)soit **159,90€**

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 FR35ZZ86D75E ORGANISME CRÉANCIER :
AUTO HEBDO ÉDITION 102, AVENUE ÉDOUARD VAILLANT
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

Cette offre est valable jusqu'au 10 septembre 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



BMW M HYBRID V8 REPOUDRAGE DE NEZ

Riche d'enseignements après trois saisons complètes en WEC et en IMSA, l'Hypercar bavaroise fera peau neuve, sur le plan aérodynamique, en 2026.

Mathieu Chambenoît

Entre éclairs de performance et résultats trop irréguliers, BMW aura bientôt vécu trois saisons frustrantes en Endurance. Pour franchir un cap, la M Hybrid V8 se refait une beauté : nouveau visage, flux d'air optimisés et ambition de jouer enfin les premiers rôles dès 2026. Actuel cinquième au classement Constructeurs du Championnat du monde d'Endurance (FIA WEC), BMW M Motorsport prépare l'avenir. Alors que la saison 2025 se poursuit avec la prochaine manche à Austin la semaine prochaine, la marque bavaroise a dévoilé les évolutions majeures qui équiperont sa M Hybrid V8 à partir de 2026, FIA WEC comme en IMSA. Cette évolution s'inscrit dans les jokers techniques autorisés - et limités - par le règlement technique Hypercar.

Le changement le plus visible concerne la face avant. Le splitter (lame) a été redessiné afin d'optimiser l'écoulement de l'air, tandis que la célèbre calandre en « double haricot » se réduit légèrement, mais conserve son éclairage périphérique qui la rend reconnaissable dans l'obscurité. La voiture reçoit également de nouveaux phares, pour un regard totalement revu.

Au-delà de l'esthétique, BMW met en avant deux bénéfices-clés : des performances plus régulières sur l'ensemble des tracés et un refroidissement optimisé. Des axes de progression identifiés à la suite des deux premières saisons d'engagement en FIA WEC et en IMSA, en 2023 et 2024. Le développement de ces pièces a été mené main dans la main avec le partenaire châssis Dallara, depuis les calculs jusqu'à la fabrication.

« Depuis nos débuts en IMSA en 2023 et en FIA WEC en 2024, nous avons beaucoup appris sur notre M Hybrid V8, confesse Andreas Roos, directeur de BMW M Motorsport. Après avoir optimisé les freins pour la saison en cours, il est temps de passer à une version aérodynamiquement améliorée. Avec ces mises à jour, nous exploitons les enseignements tirés de nos précédentes courses. À la suite des tests déjà effectués, nous sommes convaincus que les modifications apportées nous permettront de rivaliser plus régulièrement aux avant-postes sur tous les types de circuits, franchissant ainsi une nouvelle étape vers le sommet ».

Cette nouvelle mouture sera présentée publiquement à l'occasion du Lone Star Le Mans (5-7 septembre), à Austin, lors d'un test commun organisé sur le Circuit of the Americas au lendemain de la course. Sous réserve de validation par l'homologation finale, la première course officielle est programmée pour les 24 Heures de Daytona, fin janvier 2026. ■



MONOPLACE

COLTON HERTA ET MAINTENANT, LA F2 ?

Alors qu'il vient de terminer sa septième saison en IndyCar, l'Américain de 25 ans pourrait prendre le chemin de l'Europe et de la Formule 2, avec l'objectif d'obtenir - enfin - sa Super Licence donnant accès à la Formule 1.

Michael Duforest

Clap de fin pour Colton Herta en IndyCar ? Le pilote californien de chez Andretti pourrait, selon des informateurs bien renseignés, être engagé dans le championnat FIA F2 en 2026. Un pas de côté dans la carrière du fils de l'ancien pilote Bryan Herta, qui se montrerait peut-être nécessaire en raison de la distribution de points de Super Licence pour les différents championnats mondiaux. « *Ce n'est pas ma dernière course en IndyCar* », avait-il déclaré, vendredi 29 août, en amont de la finale à Nashville, sans toutefois préciser si la prochaine épreuve qu'il allait disputer serait en 2026 ou plus tard. « *Il y a beaucoup de choses à propos desquelles je n'ai pas du tout envie de discuter pour l'instant, surtout car je suis à Nashville, un circuit où je me suis imposé l'an dernier. L'objectif du week-end est simplement de me concentrer sur l'IndyCar et le dernier week-end de l'année.* »

Sans indiquer de manière claire qu'il serait en IndyCar l'an prochain (il dispose d'un contrat Andretti pour 2026), Herta ne fait qu'alimenter les rumeurs. À l'heure où plusieurs pilotes de Formule 2 font le saut vers les États-Unis, comme Marcus Armstrong ou Christian Lundgaard, l'Américain ferait le chemin inverse, devant son impossibilité de prétendre à un baquet en F1.

En terminant septième du championnat IndyCar à la suite de la finale à Nashville (voir pages 74-75), Colton Herta totalise 35 points de Super Licence sur les trois dernières saisons, 5 unités de moins que les 40 nécessaires pour obtenir le précieux sésame, et ce, malgré une 2^e place au championnat 2024. Par contraste, les trois premiers pilotes du championnat de F2 marquent automatiquement les 40 points demandés. Est-il normal que le champion IndyCar soit le seul à obtenir directement la Super

Licence pour piloter en Formule 1 ? Cadillac, dont l'écurie est gérée par TWG Motorsports, propriétaire de l'équipe Andretti en IndyCar, a annoncé la signature de Sergio Pérez et Valtteri Bottas aux postes de titulaires pour 2026 (voir pages précédentes). De quoi laisser à Herta une année supplémentaire en quête des points de

Super Licence lui manquant. Le constructeur américain n'a pas caché sa volonté d'aligner, à l'avenir, un pilote issu du Pays de l'Oncle Sam. Herta, riche d'une expérience en Europe où il a piloté en 2015 et 2016, ne sera alors âgé que de 27 ans en 2027, une fois sa possible Super Licence en poche.



COUP DE POKER

Maintenant, Herta ne tenterait-il pas un immense coup de poker en traversant l'Atlantique ? Vainqueur à neuf reprises dans sa carrière en IndyCar, le natif de Santa Clarita serait légitimement l'un des favoris pour la couronne F2 en 2026. Une 8^e place au classement général lui offrirait les points de Super Licence qui lui manquent, mais pourrait-on juger une telle position comme une saison réussie pour l'Américain ?

La Formule 2 est un animal à part dans la pyramide de la monoplace européenne, coincée entre la F3 et la F1. Son comportement et ses caprices (pannes récurrentes depuis des années) peuvent faire ou défaire une carrière de jeune pilote. Ce sont ses spécificités, en plus des circuits et des pneus Pirelli, qui pourraient poser soucis à Colton Herta.

Instinctif, agressif, l'Américain s'est construit une réputation de pilote extrêmement rapide, mais pas toujours capable de concrétiser lorsque les opportunités s'offrent à lui. Tout miser sur une saison de Formule 2 en 2026 pourrait donc se révéler être un choix à double tranchant. La saison IndyCar étant achevée, verrons-nous Herta en F2 dès les dernières manches 2025 ? Enfin, en cas de « promotion » (interprétez le terme à votre guise) de Colton, Will Power serait l'une des options du clan Andretti pour le remplacer. Plus vraiment en odeur de sainteté chez Penske, l'Australien de 44 ans, double champion IndyCar (2014 et 2022) et vainqueur d'Indy500 (2018), serait une excellente recrue. Affaire à suivre. ■

MONOPLACE

F3 2026 FERNANDO BARRICHELLO TITULARISÉ

Le fils de Rubens disputera, ce week-end à Monza, l'ultime manche de la saison au sein du team AIX Racing, avant d'y évoluer à temps plein l'an prochain. Hugues Derckel

Après avoir annoncé l'arrivée d'Emerson Fittipaldi Jr. en Formule 2, AIX Racing poursuit sa stratégie tournée vers les fils de champions en ouvrant cette fois ses portes à Fernando Barrichello. Le Brésilien de 19 ans, 5^e de l'Euroformula Open cette saison, sera associé à son actuel coéquipier chez Motopark, Yevan David, premier pilote sri-lankais à intégrer la discipline. Septième de la F4 brésilienne en 2022 pour ses débuts en monoplace, Fernando Barrichello a ensuite traversé l'Atlantique pour disputer la F4 espagnole en 2023. Il y a inscrit 6 points en 21 courses. L'année suivante, il s'est révélé en Euroformula Open avec six podiums, dont une victoire, et une troisième place finale au championnat... c'est-à-dire mieux qu'en 2025 !

Avant son engagement complet en 2026, il découvrira la F3 dès cette semaine à Monza, lors de la manche de clôture de la saison. Malgré le titre de Rafael Câmara décroché à Budapest, AIX Racing n'occupe que l'avant-dernière place du classement Équipes. Difficile de parler de talent brut...



La famille Barrichello s'illustre désormais sur plusieurs fronts. Tandis que Fernando prépare son arrivée en F3, son frère Eduardo brille en LMGT3 avec Racing Spirit of Léman en WEC. Il a signé la pole position aux 6 Heures de São Paulo avant de terminer 3^e de la course.

VITE

ANTÓNIO FÉLIX DA COSTA

Le marché des transferts en Formule E s'anime. António Félix da Costa serait sur le point de quitter Porsche, qu'il avait rejoint en 2022, pour Jaguar au côté de Mitch Evans. Le champion 2020 prendrait la place de Nick Cassidy, parti chez Stellantis (Peugeot en FIA WEC et Citroën, ex-Maserati, en FE). En froid avec l'écurie de Stuttgart depuis plusieurs mois, Félix da Costa négocierait une séparation à l'amiable. Son départ ouvrirait la voie à Nico Mueller, déjà pilote d'usine Porsche en Endurance.

SÉBASTIEN BUEMI

Le Suisse de 36 ans poursuit avec Envision Racing en Formule E. Arrivé en 2022, le champion 2015/2016 a signé un nouveau contrat pluriannuel. Vainqueur du ePrix de Monaco cette saison et 12^e du championnat, Buemi est recordman de victoires (14) avec Mitch Evans.

JEU VIDÉO

Après plus de vingt ans d'absence, l'IndyCar va retrouver son propre jeu vidéo. iRacing Studios a annoncé le développement d'un titre officiel, prévu pour la seconde moitié de 2026 sur PlayStation, Xbox et PC (Steam). Le projet bénéficiera d'une équipe de développement dédiée et du soutien de pilotes comme Scott McLaughlin.



RALLYE

LANCIA PRÉPARE UNE YPSILON RALLY2

La Citroën C3 Rally2 va céder le pas à l'Italienne... dès 2026 ! Chez Stellantis Motorsport, on n'infirme pas ce scénario, sans pour autant le valider.

Loïc Rocci (avec Medhi Casaurang-Vergez)

Comme souvent, les réseaux sociaux ont pris de court la communication rodée des constructeurs. Lundi en début d'après-midi, un internaute bien renseigné publiait une brève vidéo d'une voiture à l'allure de Rally2 s'engouffrant sous une bâche. Décorée telle une voiture d'usine, elle portait l'emblématique appellation "Integrale", chère à Lancia, le long des portières. Pas de doute : il doit s'agir d'une version Rally2 de la Lancia Ypsilon. En attendant d'obtenir des informations officielles, l'ont peut vous faire part de la feuille de route plus que probable des ambitions de Stellantis en rallye. Citroën et Lancia faisant partie du même groupe, la firme italienne devrait effectuer son retour sur la scène sportive, plus de 30 ans après les triomphes de la Delta Integrale en Groupe A. La nature de ce remplacement promptement mené fait sens. C'est que la Citroën C3 a fait son temps ! Le modèle sur lequel se base la version de rallye n'est plus commercialisé. Apparue en voiture ouvreuse au Rallye du Var 2017, la C3 a d'abord été une R5 avant de devenir une Rally2 avec le changement d'appellation de la catégorie en 2021. Dans les championnats nationaux (France, Italie...), mais aussi en WRC2, l'auto a marqué de son empreinte la discipline. Pour la remplacer, il y avait plusieurs candidates au sein du groupe Stellantis, qui rassemble moult marques.



STELLANTIS

De petits malins rêvaient de voir arriver une Ferrari Rally2, mais cela demeurera un fantasme. L'étude des programmes suivis par les constructeurs appartenant à Stellantis permet de dire sans trop se tromper que cette Rally2 devrait être la Lancia Ypsilon. Le modèle débarque en ce moment en Rally4, lui-même sur une base de Peugeot 208 Rally4, et serait la plateforme privilégiée pour le porte-drapeau de Stellantis en rallye. Malgré la véracité de la rumeur (la relève aurait déjà des kilomètres dans les roues comme la vidéo laisse à croire), Stellantis a préféré ne pas faire de commentaires, mais d'un autre côté il n'y a pas de démenti concernant l'arrivée de ce nouveau modèle

qui devrait apporter un coup de boost supplémentaire à cette catégorie qui a le vent en poupe. Après la Škoda Fabia RS en 2022 et la Toyota Yaris en 2024, cet étage de la pyramide FIA devrait donc s'enrichir d'une nouvelle auto. Elle permet aux constructeurs comme Citroën ou Škoda d'être présents à l'échelon mondial sans avoir besoin de s'engager de manière officielle. Cela devrait se poursuivre en 2026 avant que 2027 ne modifie peut-être l'approche. Les Rally2 devraient alors figurer dans la même catégorie que les nouvelles WRC27 et seront peut-être en mesure de viser le podium. En attendant, il apparaît certain que la C3 va tirer sa révérence. ■

Mika Metge et Stéphane Peterhansel (au centre) seront les leaders.



DEFENDER

RALLYE-RAID

DEFENDER DÉVOILE SES ÉQUIPAGES POUR LE DAKAR 2026

Stéphane Peterhansel revient en compétition avec un nouveau copilote, l'ex-motard Mika Metge.

Pour sa première participation au mythique rallye-raid, la firme anglaise alignera trois équipages. Stéphane Peterhansel, Rokas Baciūška et Sara Price avaient déjà été annoncés en tant que pilotes. Mika Metge (aucun lien de parenté avec le triple vainqueur et ancien directeur de l'épreuve, René Metge) sera associé à Stéphane Peterhansel, vainqueur du Dakar à 14 reprises. Point commun entre les deux hommes : ils ont débuté en rallye-raid sur deux roues avant de bifurquer avec la catégorie Autos. Le Français Metge a mené une carrière en moto avec plusieurs Top 10 au Dakar dont une victoire d'étape, avant de se lancer dans le rallye-raid sur quatre roues. Fort de 11 participations au Dakar, sa capacité à se repérer au milieu du désert sera un atout non négligeable. « *Piloter aux côtés de Stéphane sera un moment fort de ma carrière. Il n'y a personne de mieux avec qui courir que la légende du Dakar elle-même !* ».

Pour sa part, l'Espagnol Oriol Vidal rejoint Rokas Baciūška, le double champion du monde SSV (2022-23) et Challenger (2024). Enfin, le Sud-Africain Sean Berriman participera au Dakar 2026 à la droite de Sara Price, comme c'était déjà le cas l'hiver dernier en classe SSV (17^e). Valentin Glo

ABONNEMENT en version numérique

PROLONGATION
DE L'OFFRE



OFFRE
SPÉCIALE ÉTÉ

-47% **

FORMULE MENSUELLE

Sans engagement

(*)soit **6,40€**

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

Prélèvement tous les 4 numéros

FORMULE ANNUELLE

Engagement 1 an - 50 numéros

(*)soit **79,90€**

Scannez-moi



RETROUVEZ NOS OFFRES SUR NOTRE SITE
ABONNEMENT.AUTOHEBDO.FR/PROMOTION

** Par rapport au prix de vente à l'unité. Offre valable jusqu'au 10 septembre 2025

ADOBESTOCK

ABONNEZ-VOUS

MOTOGP

YAMAHA TESTERA SON NOUVEAU V4 EN COURSE

La firme d'Iwata a annoncé le premier test grandeur nature de son nouveau moteur 2026 lors du Grand Prix de Saint-Marín, où Augusto Fernández bénéficiera d'une wild-card.

Cyprien Juilhard

La nouvelle tombe à point nommé pour Yamaha, après un énième week-end compliqué en Hongrie. Sur le circuit du Balaton Park, qui faisait son entrée au calendrier, la marque japonaise a encore souffert, provoquant la colère de Fabio Quartararo, déjà désabusé après le Grand Prix d'Autriche.

À Spielberg, les quatre YZR-M1 ont fermé la marche des pilotes classés, officiels comme privés, embourbés dans un marasme sans nom. Un sérieux revers pour le constructeur de Hamamatsu, qui semblait pourtant entrevoir une embellie ces derniers mois dans le sillage d'un Quartararo auteur de quatre pole positions. Mais le Français n'a toujours pas renoué avec la victoire, et son unique podium dominical (2^e à Jerez) ne suffit pas à masquer sa frustration.

« On ne peut pas prendre de décision (quant à son avenir. Ndlr) sans avoir jugé la moto de l'an prochain, qui sera complètement différente. Mais ils (Yamaha. Ndlr) ont cette pression-là : je leur ai donné une dernière chance parce que j'y croyais. Mais si le projet ne marche pas l'année prochaine, le moment sera venu de faire un choix. Ce sera un choix délicat », a lâché Quartararo, ouvrant clairement la porte à un départ fin 2026.

DERNIÈRE CHANCE DE CONSERVER LE FRANÇAIS ?

Pour tenter de le retenir, Yamaha développe une toute nouvelle machine prévue pour 2026, avec notamment l'arrivée d'un moteur V4 – et non plus un 4-cylindres en ligne – censé redonner à la monture d'Iwata ses lettres de noblesse en matière de vitesse de pointe. La moto est en développement depuis des mois et a déjà été testée par les pilotes d'essai Andrea Dovizioso et Augusto Fernández.

Leur travail a permis d'affiner le V4 afin de le rendre prêt à être aligné dès le prochain Grand Prix de Saint-Marín à Misano, les 12-14 septembre. C'est Fernández, ex-pilote titulaire chez Tech3, qui l'évaluera en profitant d'une wild-card en Italie. « J'ai une nouvelle

importante à partager, a révélé Paolo Pavesio, directeur exécutif de Yamaha Motor Racing. À Misano, nous visons à voir Augusto Fernández courir pour la toute première fois au guidon de notre nouveau prototype de M1 équipé du moteur V4. Il s'agit d'un signe concret de notre implication pour l'avenir, et nous

continuerons à pousser fort avec la détermination de tirer le meilleur de chaque week-end de course », a ajouté l'Italien.

Yamaha passera ainsi à la vitesse supérieure, avant peut-être d'installer le nouveau V4 sur les motos officielles avant même la fin de la saison. Réponse mi-septembre à Misano. ■

VITE

HONDA

Honda verrouille son futur en MotoGP. Le team officiel HRC a confirmé Luca Marini jusqu'à fin 2026, tandis que Johann Zarco rempile avec LCR Honda jusqu'en 2027, avec le statut de pilote officiel et le même matériel que l'usine. Régulier en 2025, Marini poursuit sa progression au côté de Joan Mir. Zarco, vainqueur du GP de France, attend le nom de son futur coéquipier, le jeune brésilien Diogo Moreira (21 ans) tenant la corde.



YAMAHA

DPPI / E. ALONSO

FORMULE 1

GRAND PRIX D'ITALIE (MONZA)
16^e manche



LIVE TEXTE

AUTOhebdo.fr

ESSAIS LIBRES 1	Vendredi 13h15	D	CANAL+ SPORT
ESSAIS LIBRES 2	Vendredi 16h45	D	CANAL+ SPORT
ESSAIS LIBRES 3	Samedi 12h15	D	CANAL+ SPORT
QUALIFICATIONS	Samedi 15h40	D	CANAL+ SPORT
COURSE	Dimanche 15h	D	CANAL+ SPORT

DPPI / X. BONILLA

F2

MONZA (ITALIE)
11^e manche



QUALIFICATIONS
Vendredi 15h45 D CANAL+ SPORT

COURSE SPRINT
Samedi 14h05 D CANAL+ SPORT

COURSE PRINCIPALE
Dimanche 9h35 D CANAL+ SPORT

DPPI / E. ALONSO

F3

MONZA (ITALIE)
10^e manche



QUALIFICATIONS
Vendredi 14h55 D CANAL+ SPORT

COURSE SPRINT
Samedi 9h05 D CANAL+ SPORT

COURSE PRINCIPALE
Dimanche 8h05 D CANAL+ SPORT

ULTIMATE CUP SERIES

ULTIMATE CUP SERIES

ARAGÓN (ESPAGNE)
4^e manche



LIVE VIDÉO

AUTOhebdo.fr

Samedi et dimanche

DPPI / J. FILIPE

WEC

LONE STAR LE MANS (AUSTIN)
6^e manche



LIVE TEXTE

AUTOhebdo.fr

ESSAIS LIBRES 1	Vendredi 18h30	D	FRANCE 24
ESSAIS LIBRES 2	Vendredi 23h	D	FRANCE 24
ESSAIS LIBRES 3	Samedi 18h	D	FRANCE 24
QUALIFICATIONS	Samedi 22h	D	FRANCE 24
COURSE	Dimanche 20h	D	L'EQUIPE EUROSPORT

RED BULL CONTENT POOL

MOTOGP

BARCELONE (CATALOGNE)
15^e manche



LIVE TEXTE

AUTOhebdo.fr

ESSAIS LIBRES 1	Vendredi 10h35	D	CANAL+ SPORT
ESSAIS	Vendredi 14h50	D	CANAL+ SPORT
ESSAIS LIBRES 2	Samedi 10h	D	CANAL+ SPORT
QUALIFICATIONS	Samedi 10h45	D	CANAL+ SPORT
SPRINT	Samedi 15h	D	CANAL+ SPORT
WARM-UP	Dimanche 9h35	D	CANAL+ SPORT
COURSE	Dimanche 14h	D	CANAL+ SPORT

NASCAR / GETTY

NASCAR

MADISON (ÉTATS-UNIS)
28^e manche



COURSE
Dimanche 21h D AUTOMOTO

RED BULL CONTENT POOL

ERC

GRANDE-BRETAGNE
7^e manche



COURSE
Vendredi à dimanche RALLY TV

FRECA

FRECA

RED BULL RING (AUTRICHE)
7^e manche



LIVE VIDÉO

AUTOhebdo.fr

COURSE 1	Samedi 12h55	D	FRANCE 24
COURSE 2	Dimanche 15h05	D	FRANCE 24

PETER AUTO

DIX MILLE TOURS

PAUL-RICARD (VAR)



LIVE VIDÉO

AUTOhebdo.fr

Samedi à dimanche D FRANCE 24

DPPI / B. ROUX

RALLYE CLUB

RALLYE MONT-BLANC-MORZINE
6^e manche



1^{RE} DIFFUSION
Jeudi 11/9 22h50 CANAL+ SPORT

REDIFFUSIONS
Le 12/9 à 8h, le 15/9 à 20h, le 16/9 à 9h, le 18/9 à 3h20 et 10h, le 20/9 à 13h15, le 21/9 à 15h10 CANAL+ SPORT

NON DIFFUSÉ

LAMERA CUP
Portimão



ESPOIRS

LE RACB NATIONAL TEAM RECHERCHE DE NOUVEAUX TALENTS

Alors que Dries van Langendonck a ébloui les observateurs lors de ses débuts en F4 britannique (1 pole, 1 victoire), la fédération belge lance un concours pour dénicher deux jeunes rallymen. Le but : marcher sur les traces de Thierry Neuville...



Par le passé, le RACB National Team (RNT) a déniché deux pépites : Stoffel Vandoorne en Monoplace et Thierry Neuville en Rallye. « Mais cela fait plus de dix ans que l'on s'en vante », remet en perspective Marc Duez, le coach de la Fédé. « Depuis, nous ne sommes pas parvenus à trouver un nouveau talent exceptionnel qui puisse gravir tous les échelons jusqu'au sommet de sa discipline. »

Mais ça, c'était avant d'assister au meeting de F4 britannique à Donington Park le week-end dernier. Le monde du sport automobile belge s'agite aujourd'hui autour d'un nom, celui de Dries van Langendonck. Né le 30 août 2010, le Limbourgeois a brillé en karting comme en attestent ses titres de champion du monde OKJ en 2023 et de champion d'Europe OKJ en 2024. Très performant, il a intégré le McLaren Driver Development voici quelques mois. Et le week-end dernier, le jeune Belge a fêté de la plus belle des manières son 15^e anniversaire en décrochant une pole et en remportant une des trois courses de la F4 britannique qu'il découvrait. Une sacrée performance quand on connaît le niveau de ce championnat outre-Manche.

Évidemment, il est beaucoup trop tôt pour imaginer que la relève de Vandoorne est

en marche. D'autant que Thibaut Ramaekers, le grand rival de Van Langendonck au Plat Pays, a préféré poursuivre sa saison en karting avant de passer à l'échelon supérieur. Mais ce qu'a réussi le jeune Flamand à Donington reste prometteur.

DEUX VOLANTS EN RALLYE

Outre les formules de promotion, la fédé belge a lancé une opération d'envergure en s'adressant aux jeunes rallymen, nés à partir de 1999. À condition d'être Belge et de posséder le permis, on peut participer à un vaste concours nommé « Rally Battle » pour la somme de 10 €. Une première sélection se fera sur base d'un chrono signé sur une spéciale identique pour tout le monde via un simulateur. Les 50 meilleurs temps seront retenus et conviés à un test sur un parcours tracé sur un vrai circuit. Les candidats s'exprimeront sur des Opel Corsa de série à moteur thermique. Enfin, huit finalistes seront conviés sur une autre piste où ils s'exprimeront sur des Opel Corsa Rally6. Les deux meilleurs auront la possibilité de participer au championnat de Belgique Junior sur de pareilles montures en 2026.

Il reste maintenant à savoir si le mode de sélection est judicieux – notamment le simu-

lateur – et suffisamment réaliste pour ne pas loucher des espoirs. Ceux qui ne sont pas persuadés par cette méthode rappellent justement que Dries van Langendonck, mais aussi Thibaut Ramaekers ont été incorporés au RNT sur base de leur palmarès, et non par le biais d'une sélection. A contrario, on peut observer aussi que compter deux pilotes du calibre de Neuville et Vandoorne est statistiquement peu banal dans un pays qui ne compte que 11 millions d'habitants. ■

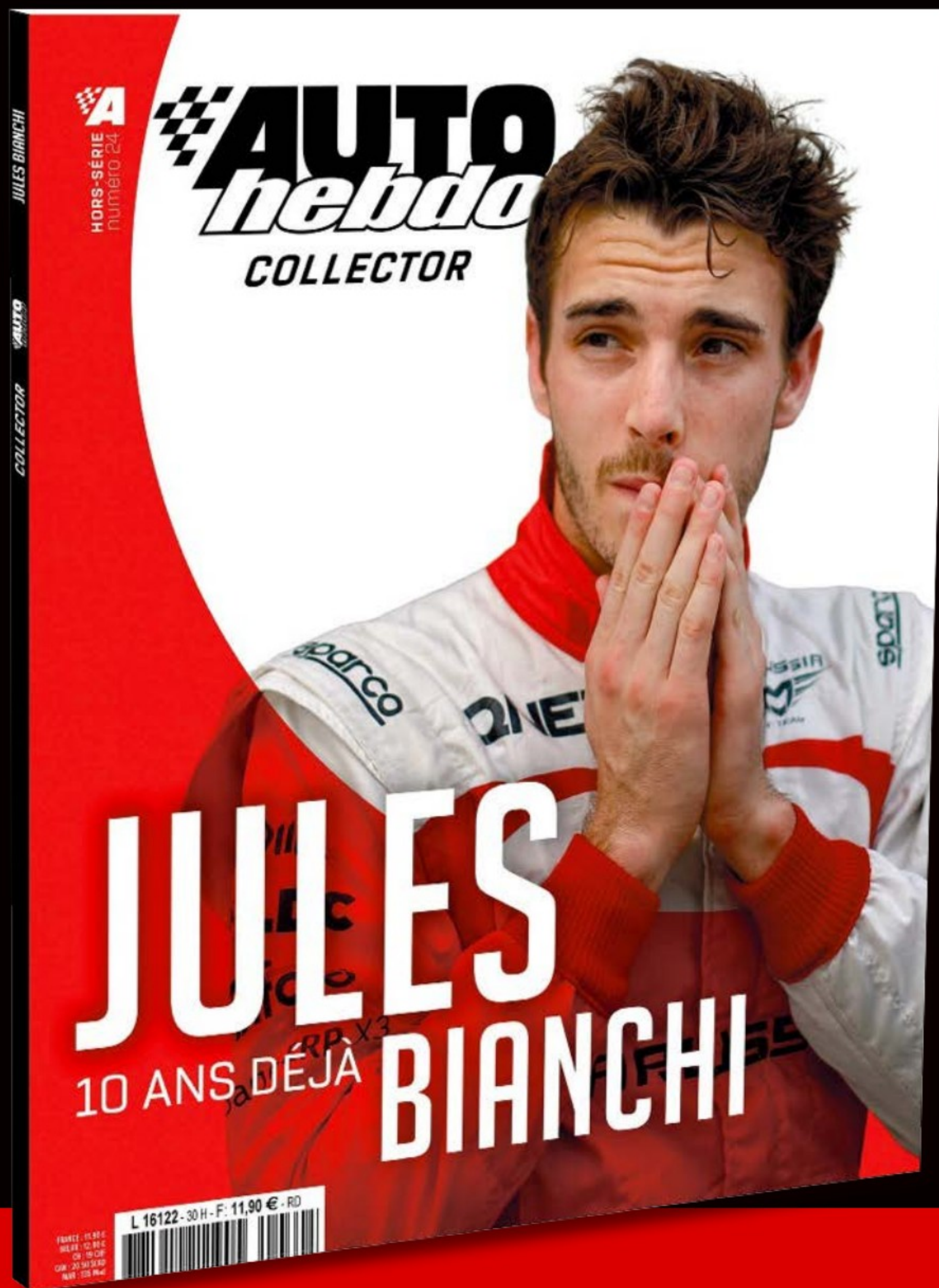
VITE

THIRY-PRÉVOT

Le Condroz Rally Festival (12-13 septembre) s'annonce prometteur. Cet événement réservé aux voitures historiques empruntera trois anciennes spéciales du Condroz. Toutes les conditions de sécurité seront respectées, comme dans un « vrai » rallye, mais sans notion de chrono ou de classement. À l'affiche, on retrouvera avec plaisir Bruno Thiry et Stéphane Prévot sur une Subaru Impreza Groupe A aux couleurs Winfield. Comme celle avec laquelle ils avaient livré un duel perdu pour 7 secondes face à Freddy Loix et Sven Smeets à Ypres, en 1997.

NOUVEAU

NOTRE COLLECTOR EN KIOSQUE ET EN VERSION NUMÉRIQUE



COMMANDEZ-LE EN LIGNE
en scannant ces QR codes



**EN VERSION
PAPIER**

11,90 € + 3 € DE FRAIS DE PORT



EN VERSION NUMÉRIQUE
Également disponible avec
l'application AUTOhebdo Magazine
6 €



autohebdo.aboshop.fr



ADRIEN TAMBAY

Champion du monde de eTouring 2022 & Consultant F1 chez Canal+

“ JE VOULAIS ÊTRE UNE VERSION AMÉLIORÉE DE MON PÈRE ”

Présent sur les antennes Canal+ depuis 2023, notre chauffeur s'impose comme une voix incontournable du sport automobile. Héritier d'un nom prestigieux et fort d'un parcours personnel en compétition, le Parisien de 34 ans, désormais Marseillais, n'en a peut-être pas terminé avec la piste.

Propos recueillis par Cyprien Juilhard - Photos Romain Beaussier

BONJOUR ADRIEN, QUEL SOLEIL À MARSEILLE (BOUCHES-DU-RHÔNE. NDLR) ! POURQUOI AVOIR CHOISI D'EMMÉNAGER DANS LA CITÉ PHOCÉENNE ?

Parce que le ciel est très bleu et que j'ai eu une fille, il y a deux ans et demi. On avait envie de la voir grandir, du moins les premières années de sa vie, au soleil. J'avais aussi longtemps vécu dans le sud, à Aix-en-Provence, et la région est magnifique. On voulait une ville, pour avoir accès à la culture. Et Marseille, deuxième ville de France, a été le choix le plus cohérent.

VOTRE NOM DE FAMILLE, TAMBAY, EST CONNU DES FANS DE SPORT AUTOMOBILE... PAS BESOIN DE VOUS DEMANDER D'OÙ VIENT VOTRE PASSION !

Ma passion pour le sport auto est née du désir de faire comme mon père (Patrick Tambay, 114 GP, 2 victoires en F1. Ndlr), puis rapidement de faire mieux que lui. Très tôt, l'esprit de compétition que j'ai toujours eu en moi m'a poussé à dire ce genre de choses. Dans des interviews, à 10 ans, quand je faisais du karting en France, je déclarais déjà : « Je voudrais faire mieux que papa. » Cela montrait que la motivation venait de moi, que j'étais le moteur de cette aventure. Mon père m'a aidé, mais seulement quand il a eu la preuve que c'était sérieux. Il savait à quel point ce métier est compliqué et exige passion et détermination pour réussir. Une fois convaincu, il m'a énormément soutenu.

ENFANT, COMMENT VIVIEZ-VOUS CET ATTENTISME DE VOTRE PÈRE ?

Par moments, j'étais un peu frustré qu'il ne s'implique pas davantage. J'avais l'impression qu'il ne voulait pas vraiment m'aider, ou que je ne méritais pas encore. J'ai vite compris pourquoi, et aussi qui était mon père. Nous étions semblables : discrets. Comme moi, il n'aimait pas se mettre en avant, et donc exposer son fils ne lui était pas naturel. Cette attitude m'a forgé et construit. Aujourd'hui, je n'ai aucun regret. Évidemment, il y a eu des situations où cela aurait pu payer, de manière plus pragmatique pour ma carrière, s'il s'était davantage impliqué. Mais on ne peut pas réécrire l'histoire, et j'ai malgré tout eu une belle carrière. C'était sa personnalité, et c'est aussi devenu une part de la mienne.

QUE PENSAIT VOTRE MÈRE DE VOTRE PASSION ?

Mes parents se sont séparés quand j'avais un an, peut-être même avant, mais ils sont restés très proches. C'est ma mère qui m'a mis pour la première fois dans un kart ! Elle n'avait aucun problème à ce que je pratique. Je pense qu'elle admirait ce que mon père avait accompli. Et pour une mère, voir son fils heureux suffit. Pour elle, c'était logique de me laisser essayer. Et comme j'ai tout de suite accroché, c'était fini, on ne pouvait plus revenir en arrière.

ET TANT MIEUX, CAR EN 2006 À 15 ANS, VOUS ÊTES 3^e DES CHAMPIONNATS DU MONDE DE KARTING !

Oui, en WSK, et j'ai été repéré par BMW en Italie. Mes premières années se sont très bien passées. J'étais coéquipier de Jean-Éric Vergne. En Minimes, j'ai été vice-champion de France et ai terminé 3^e dans la même équipe. Très vite, il est apparu que je n'étais pas mauvais, même si nous n'avions pas les mêmes moyens que d'autres. L'envie, la motivation et une certaine prédisposition étaient là.

CE MANQUE DE MOYENS PEUT PARAÎTRE ÉTONNANT QUAND ON CONNAÎT VOTRE NOM...

Oui, car porter le nom Tambay suscitait parfois des préjugés. Certains pensaient que nous n'avions pas besoin d'aide, que nous avions plus de contacts ou de moyens. Ce n'était pas le cas. La discrétion de mon père, comme la mienne, faisait que nous n'étions pas les meilleurs pour chercher des sponsors. Mon père a pris des risques financiers à un moment. Mais nous avons eu la chance de rencontrer les bonnes personnes, notamment BMW qui m'a soutenu deux années de suite en Formula BMW. J'ai remporté le titre de Rookie en 2007 et ai replongé en 2008. Ensuite, nous avons trouvé des sponsors et des managers. Avec Gravity Management, j'ai pu accéder à la F3 Euro Series chez ART Grand Prix.

EN 2009, VOUS MONTEZ EN F3 EURO SERIES OÙ VOUS CROISEZ LA ROUTE DE JULES BIANCHI. QUELLE ÉTAIT VOTRE RELATION ?

Nous étions très proches, et un accident nous a encore rapprochés. Lors de ma première année en F3, j'ai eu une fracture du rocher (*crâne*. Ndlr) à Spa... en jouant au foot avec Jules. On s'est percutés en jouant avec les mécaniciens. Cet accident l'a beaucoup marqué : il s'en voulait, alors que ce n'était qu'un accident. Il m'a vu à l'hôpital, et je crois qu'il était plus bouleversé que

moi. À 16-17 ans, voir son ami avec une fracture du crâne, ça marque.

C'EST UNE ÉPREUVE QUI RESSERRE LES LIENS...

Oui. Je ne lui en ai jamais voulu, c'était une bêtise de gamins. Après ça, nous sommes vraiment devenus potes. Puis nos carrières ont évolué : quand j'ai signé mon premier contrat pro avec Audi en DTM (en 2012. Ndlr), lui éclatait en F1. Mon dernier souvenir, c'est un week-end passé à Montréal, au Grand Prix du Canada. Peu avant son accident, nous envisagions de prendre une colocation à Genève. Deux semaines avant, nous jouions encore au squash. Il y avait entre nous un respect rare. J'ai ce lien avec d'autres, mais avec Jules, c'était spécial. Il est toujours présent avec moi. Et pour être honnête, je crois ne jamais avoir vraiment fait mon deuil. Je suis encore un peu dans le déni.

DANS VOTRE QUÊTE DE F1, VOUS AVEZ CHOISI UN CHEMIN ÉTONNANT AVEC UNE VICTOIRE AU TROPHÉE ANDROS À 18 ANS, UN RECORD DE PRÉCOCITÉ PIQUÉ À ALAIN PROST, RIEN QUE ÇA !

J'ai gagné des courses très jeunes. Mon père m'a toujours dit : comme on n'a pas des moyens illimités, et que c'est compliqué de monter de vrais programmes complets, il faut pouvoir rouler dans n'importe quoi, n'importe quand, dès qu'une opportunité se présente. Et le Trophée Andros, j'ai un lien particulier avec. C'est un de mes souvenirs les plus forts de mon père en sport auto. Quand j'étais gamin, sur les épaules de ma mère, je le regardais piloter sur la glace, mettre la voiture en travers... C'était fabuleux. Donc de le faire moi-même, ça avait une symbolique énorme.

POURTANT, VOS MEILLEURS SOUVENIRS SONT EN RALLYE, N'EST-CE PAS ?

Oui. Sans hésiter. J'ai fait le rallye du Var (*en 2010*. Ndlr) et le Monte-Carlo (*en 2011*. Ndlr) dans la foulée, avec Denis Giraudet comme copilote. Au Monte-Carlo, j'étais en tête des deux-roues motrices avant de crever. Ça fait partie de l'histoire du rallye. Mais l'expérience en elle-même, est incroyable. Je comprends totalement Robert Kubica, qui a pris des risques pour y aller. En rallye, tu n'as même pas besoin de l'adrénaline de la compétition pour prendre du plaisir. Sur circuit, tu es dans un sport de contrôle. Tu sais ce que tu fais, tu anticipes tout. Bien sûr, il y a un peu d'imprévu, mais globalement tu maîtrises. En rallye, non. Parfois, tu es juste content de sortir d'une spéciale, peu importe ton chrono. C'est une discipline où tu te transcendes. C'est la seule pour laquelle je serais prêt à chercher des sponsors pour rouler. Si demain on me propose un Monte-Carlo en quatre-roues motrices, ou un rallye de France, j'y vais !

POURQUOI NE PAS AVOIR PERSÉVÉRÉ ?

Parce qu'après j'ai signé avec Audi en DTM. Et je suis devenu pilote pro. Je suis quelqu'un qui a du mal à faire deux choses à moitié. Je n'aurais pas pu faire comme Romain Dumas, qui court dans 25 disciplines en même temps. Moi, quand j'ai signé avec Audi, je ne pensais plus qu'au DTM. Mais le rallye, je l'ai toujours gardé dans un coin de ma tête. ►

QU'A REPRÉSENTÉ CE PASSAGE EN DTM ET LA PROFESSIONNALISATION QUI L'ACCOMPAGNAIT ?

C'était un accomplissement. Ça devenait un métier. Mais pour moi, ce n'était pas une fin en soi. Dès que j'ai signé, je me suis dit : « *O.K., maintenant je veux gagner.* » J'avais beaucoup suivi le DTM plus jeune : Laurent Aiello, Mattias Ekström - qui est ensuite devenu mon coéquipier. Je ne voulais pas juste « être là ». Mon objectif était clair : gagner le championnat. Je ne l'ai pas réussi, mais c'était ça que j'avais en tête.

POURQUOI AVOIR ARRÊTÉ EN 2016, AU FINAL ?

À cause du Dieselgate. Volkswagen a décidé d'arrêter le programme LMP1 au dernier moment. Le DTM et l'Endurance étaient liés, gérés par les mêmes personnes. Ils devaient replacer leurs pilotes. Moi, j'avais encore un an de contrat. Mais depuis deux ans déjà, la relation s'était dégradée. Il y avait beaucoup de politique en DTM. Je ne me sentais pas considéré à ma juste valeur, ni avoir tous les ingrédients en main pour gagner le championnat. Ça ternissait la relation. Ils m'ont proposé de passer au GT, mais sans vrai projet. Et j'étais malheureux dans mes deux dernières années de DTM. Donc, j'ai dit non. J'ai préféré arrêter, plutôt que continuer sans passion.

VOUS PARLEZ DE L'ASPECT POLITIQUE DU CHAMPIONNAT. CONCRÈTEMENT, EN DTM, C'ÉTAIT QUOI ?

Avec huit voitures par constructeur, c'était quasiment impossible de les mettre toutes à égalité. Si ton splitter (*lame avant*. Ndlr) est neuf ou réparé, ça fait quelques points d'appui en moins, quelques centièmes au tour. Et en DTM, tout se joue à ça. Il y avait des week-ends où tu pouvais faire la pole, et le suivant te retrouver 19^e sans comprendre. C'était mentalement très dur.

COMMENT S'EST PASSÉE LA FIN DE L'AVENTURE ?

En fait, j'étais content que ça s'arrête, mais j'avais fait l'amalgame entre le sport et la politique. Comme je vivais « DTM », j'ai cru que tout le sport auto était comme ça : politique, frustrant. Je me suis dit : « *C'est que des magouilles, ça me gave.* » Et pendant 6 mois, j'ai complètement coupé. Je pensais que mon téléphone allait sonner, le DTM ayant tellement élevé mon niveau de jeu. Mais non. En sport auto, si tu n'es pas visible, tu es oublié. Je n'avais plus de manager non plus. Je me gérais seul et mon père était malade à ce moment-là. Comme je n'étais pas dans le besoin, je me suis laissé du temps. J'avais acheté un terrain, je faisais construire une maison. J'ai suivi le chantier, ça m'occupait.

AU BOUT D'UN MOMENT, L'ENVIE DE ROULER EST REVENUE ?

Oui, mais je voulais le faire différemment, avec du plaisir, pas avec la pression constante du DTM. Encore une fois, je suis de nature discrète, je ne sais pas trop me vendre. J'ai l'impression de faire l'aumône quand je propose mes services. Donc c'était compliqué, et j'ai trouvé par relation l'occasion de rouler avec des gentlemen drivers, en GT3, avec des équipages financés. Peu importe ce que je fais, même en Pro-Am, il n'y a pas un tour, pas un virage où je ne me mets pas le couteau sous la gorge.

Quelque part, je suis toujours resté dans ma bulle, à mon niveau. Et comme je le disais, les années DTM m'ont gravé un truc qui fait que je pense pouvoir remonter dans une voiture et être performant. Je suis un fou de compétition. Je suis un peu taré sur les bords. Je suis pas un mauvais perdant, mais je n'aime pas perdre.

ET DONC, C'EST MATTIAS EKSTRÖM QUI A JOUÉ UN RÔLE-CLÉ DANS VOTRE RETOUR ?

Oui. Mattias a toujours cru en moi. Au début de ma carrière en DTM, il m'avait proposé son aide, mais je n'avais pas accepté. Dès les essais à Valence, j'ai signé le meilleur chrono. Je pense qu'il avait vu du potentiel en moi, mais je n'étais pas sûr de ses intentions. Comme je n'avais pas l'âge légal pour louer une voiture, il m'emmenait à l'hôtel après les séances d'essais. Il me disait : « *J'ai gagné deux fois le championnat, je sais ce que ça demande.* » Aujourd'hui, tout cela résonne différemment et paraît beaucoup plus clair. Mais à l'époque, du haut de mes 18 ans, je me disais : « *Je viens de signer le meilleur temps, je suis en pleine bourre, je n'ai pas besoin de toi. Sauf si tu prends ta retraite, que tu n'es plus mon coéquipier, alors tu pourras être mon manager.* » Je lui ai dit ça, après réflexion... J'étais naïf. Lui, voulait construire une relation et m'aider jusqu'à ce que je devienne champion de DTM. Avec le recul, il y avait une vraie bonne intention. Il aurait mieux valu être son n°2 que son adversaire. En refusant, j'ai instauré une rivalité. J'étais le seul en piste à ne pas avoir peur de lui, même au sens politique. C'était grisant, et lui aimait ça, mais il faisait tout son possible pour que je ne sois pas soutenu. En 2021, il m'a appelé et ouvert une opportunité chez Cupra. C'était à un moment où je n'avais plus rien : j'en ai eu des frissons.

ET DANS SON ÉQUIPE VOUS ÊTES DEVENU CHAMPION DU MONDE DE ETOURING !

Oui. Aujourd'hui, je le dis à tout le monde : ce mec est incroyable. Il a gagné plusieurs fois le DTM, la Course des Champions, etc. Si lui m'a fait confiance et que ça a payé, ne pensez-vous pas que j'ai quelque chose de spécial qu'il faut creuser ? Il faut des gens qui réfléchissent au-delà du simple résultat de la dernière course. Pour Mattias aussi, ce fut une victoire : sa première comme manager, même s'il roulait encore contre moi ! Et en 2022, j'ai remporté le championnat face à lui. C'était un moment fort : symboliquement, c'est lui qui m'avait tendu la main et j'ai réussi à m'imposer dans son projet.

MALHEUREUSEMENT, LE CHAMPIONNAT S'EST ARRÊTÉ ENSUITE...

Oui. Et ça a été dur à encaisser. Parce que je pensais que c'était enfin le rebond définitif, le moment où ma carrière allait repartir. Mais en sport auto, on ne contrôle pas tout. Cupra a changé de stratégie en partant en Formule E. Ils m'ont gardé sous contrat un an, mais sans programme. J'ai fait du développement, des Rookies Test à Berlin, mais ça a mené nul part. Je le dis souvent : ma dernière course officielle s'est conclue par un titre de champion du monde !

VOUS AVEZ REMPORTÉ CE TITRE DEUX MOIS AVANT LE DÉCÈS DE VOTRE PÈRE. ÉTAIT-IL ENCORE CONSCIENT DE VOTRE VICTOIRE ?



Je lui en ai parlé, il le savait, mais il n'était déjà plus en bonne santé. Il ne parlait presque plus, n'était pas toujours lucide. Je crois malgré tout qu'il avait compris. C'était important pour moi qu'il parte en sachant que j'étais champion du monde. Et il est aussi parti après la naissance de ma fille.

QUELLE RELATION AVIEZ-VOUS AVEC LUI ?

Mon père n'était pas très démonstratif, mais il m'aimait et me considérait comme un pilote à part entière. Il jouait parfois les faux modestes en disant : « *Il est meilleur que moi* ». Il le pensait sincèrement. Je lui dois beaucoup, y compris dans ma façon d'être aujourd'hui consultant. J'ai toujours voulu être une version améliorée de lui, en reprenant ses qualités et en corrigeant ses faiblesses.

AU CASTELLET, LORS DU GRAND PRIX DE FRANCE HISTORIQUE QUI S'EST TENU EN AVRIL DERNIER, VOUS ÉTIEZ TRÈS ÉMU DE CONDUIRE L'UNE DE SES F1...

Oui, c'était un moment très particulier. Comme nous étions tous les deux discrets, et peut-être un peu fai-

néants (*Sourire*), nous n'avons jamais fait la démarche d'organiser un moment comme celui-là de son vivant. Et là, avoir cette opportunité, ça a été très fort.

UN GRAND MOMENT D'ÉMOTION ET DE PLAISIR DE CONDUIRE CES VOITURES-LÀ ?

Oui, et le faire avec Jean Alesi (*président du circuit Paul-Ricard*. Ndlr) m'a touché. Mon père était proche de Jean. Ils avaient roulé tous les deux chez Ferrari, et Jean s'est toujours bien comporté avec les jeunes. Il m'a toujours protégé. Rouler avec Jacques (*Villeneuve*. Ndlr) également dans la voiture de son papa, avait aussi une valeur particulière. Mon père et Gilles étaient les meilleurs amis du monde. J'avais l'impression que mon père était là avec moi. Les larmes me sont venues dans le dernier tour, dans le dernier virage, devant le public. ▶

“ MON PÈRE N'ÉTAIT PAS TRÈS DÉMONSTRATIF, MAIS IL M'AIMAIT ET ME CONSIDÉRAIT COMME UN PILOTE À PART ENTIÈRE ”



Adrien Tambay utilise son expérience du simulateur Sauber F1 pour commenter les Grands Prix sur Canal+.

EN PARALLÈLE, VOUS AVEZ TRAVAILLÉ EN FORMULE 1 COMME PILOTE DE SIMULATEUR POUR SAUBER. COMMENT L'OPPORTUNITÉ S'EST-ELLE PRÉSENTÉE ?

Grâce à Mattias, qui y connaissait l'un des ingénieurs. À l'époque, chez Audi, on travaillait déjà avec Sauber en DTM : on faisait de la soufflerie, etc. Donc, il y avait un contact, et comme ils cherchaient du monde, il m'a mis en relation. Lui n'aimait pas le simulateur. Moi non plus d'ailleurs, mais c'était malgré tout une super expérience en F1.

VOUS ÊTES ALLÉ À L'USINE DE HINWIL ?

Oui, j'y ai fait de grosses séances, très intenses. Et ça me sert encore aujourd'hui, parce que mine de rien, je n'ai jamais roulé en F1. Mais j'ai fait beaucoup de tours

au simulateur, et je sais comment ça fonctionne : c'est une réplique à 100 % de la réalité.

EN PARALLÈLE, VOTRE CARRIÈRE DE CONSULTANT A DÉBUTÉ CHEZ RMC, LÀ OÙ VOTRE PÈRE COMMENTAIT AVANT VOUS. UN BEAU CLIN D'ŒIL !

En réalité, ça avait commencé un peu avant, « en absorbant » toutes les connaissances avec Jean-Luc Roy et mon père, à l'époque des années CanalSat. Quand ils ont arrêté de se déplacer sur les circuits et commentaient depuis Paris, je venais souvent dans la cabine. J'ai donc suivi énormément de Grands Prix comme ça. Et puis, un jour, j'ai eu l'opportunité : quand j'ai perdu mon contrat en DTM, j'ai pu remplacer mon père. Regardez où ça m'a mené ! (Rires)

QU'EST-CE QUI VOUS PLAÎT LE PLUS AUJOURD'HUI DANS CE RÔLE DE CONSULTANT ?

Partager ma passion, et essayer d'être pédagogue sur un sport qui reste très technique, spécifique et de niche. Contrairement au foot ou au tennis, où tout le monde peut prendre un ballon ou une raquette et ressentir ce que ça fait, le sport auto n'est pas accessible. Tu ne peux pas t'asseoir dans une F1 pour comprendre. Notre rôle, c'est de le raconter, de le rendre vivant et compréhensible. J'y attache aussi une responsabilité : on doit être précis. Je déteste me tromper. Si ça m'arrive, je m'en veux longtemps, même pour un détail. Ce perfectionnisme me fait bien faire ce travail. Si je ne sais pas, je préfère me taire plutôt qu'inventer. C'est important de rester mesuré, d'argumenter chaque avis. De plus, il y a l'adrénaline : c'est du direct. Ça donne cette petite boule au ventre avant de prendre l'antenne, exactement comme avant une course. C'est une sensation que j'aime retrouver.

VOUS VOUS VOYEZ CONTINUER LONGTEMPS COMME CONSULTANT, OU VOUS PROJETEZ-VOUS ENCORE EN PILOTE ?

Pour l'instant, les deux. Je suis passionné, j'ai encore l'envie de rouler. Mais je sais aussi que je ne suis plus un jeune premier : dans le sport auto, la carrière n'est pas illimitée. Donc si une belle opportunité se présente - en Endurance, par exemple - je foncerai. Sinon, je me concentrerai sur Canal+, parce que j'aime ce rôle. L'Endurance est cohérente pour moi, surtout avec ma maturité, ma manière de réfléchir, mon esprit d'équipe et le fait que j'ai encore de la vitesse. Je pourrais être intéressant pour une équipe Hypercar. Aujourd'hui, c'est la voie que j'envisage.

MAINTENANT QUE VOUS ÊTES PAPA, SI VOTRE FILLE VEUT FAIRE DU SPORT AUTO, VOUS LUI DIREZ QUOI ?

Je la pousserai dans ce qu'elle a envie de faire, mais je ne ferai pas de transfert. Je sais trop à quel point c'est difficile et aléatoire. Après, je ne vais pas la mettre dans un kart. Je préférerais lui mettre une raquette de tennis dans les mains ou autre. Mais si un jour elle me demande d'essayer, je ne pourrai sans doute pas dire non. Et si elle accroche, je referai comme mon père avec moi : je ne la pousserai pas, j'attendrai des preuves de motivation avant de m'investir. Ce sport est une école de vie incroyable, mais il est dur, exigeant et plein de sacrifices. ■



RETROUVEZ TOUTE L'ACTUALITÉ
DU SPORT AUTOMOBILE SUR

AUTOHEBDO.FR

DÉCRYPTAGES, LIVE, COMPTES-RENDUS,
RÉSULTATS, VIDÉOS...

... ET SUIVEZ LES COULISSES DES ÉVÉNEMENTS SUR NOS RÉSEAUX SOCIAUX



AUTOhebdo_fr



autohebdo.mag



AUTOhebdo



@autohebdo



AUTOhebdo

ÉBLOUISSANT

Plus jeune Français de l'histoire à grimper sur un podium en Formule 1, Isack Hadjar pose le premier jalon d'une carrière qui s'annonce étincelante, dans la droite ligne d'une première année de découverte déjà ébouriffante dans la cour des grands. L'avenir lui appartient.

Cyprien Juilhard





Il flotte un parfum singulier à Faenza. Il provient d'une usine, nichée dans la cité de la province de Ravenne. Un site inauguré en 1979, qui accueillait à l'époque les hommes et les femmes dévolus à la gestion quotidienne de l'écurie Minardi. En 2005, celle-ci est passée sous pavillon Red Bull, devenant le centre de formation du mastodonte autrichien, arrivé gonflé d'ambitions en Formule 1. Là est née Toro Rosso, transformée en AlphaTauri, puis en Racing Bulls. Le nom a changé, pas l'esprit. Surtout pas l'âme de cette équipe. Car, celle-ci a définitivement quelque chose à part. Une capacité à s'illustrer, à frapper fort avec des moyens pourtant bien plus limités que les géants du sport. Faenza a connu son premier rêve à Monza en 2008, avec l'épatante victoire de Sebastian Vettel, tout juste âgé de 21 ans.

Depuis, la légende s'est enrichie d'autres jeunes pousses, appelées un jour à rejoindre la maison mère à Milton Keynes. Certains sont passés en coup de vent, d'autres se sont illustrés, à l'image de Pierre Gasly, monté quatre fois sur le podium dont une fois sur la plus haute marche, à Monza lui aussi en 2020. Le Français était, jusqu'à dimanche soir, le dernier à avoir porté la formation de Faenza sur la boîte, à Bakou en 2021. Symbole fort : plus de quatre ans plus tard, c'est un compatriote qui a vaincu le signe indien et écrit, à son tour, l'une des plus belles pages de l'équipe italienne. Comme ses prédécesseurs Vettel, Gasly et consorts, Isack Hadjar a grimpé sur un podium avec une équipe qui n'a pourtant jamais terminé dans le Top 5 du classement Constructeurs depuis sa reprise par Red Bull, en 2005.

Les miracles sont-ils d'abord dus à l'école de Faenza ou aux jeunes qu'elle propulse ? À Zandvoort, le week-end dernier, il y avait des deux, à commencer par le tour de magie d'un gamin de 20 ans qui ne comptait que 13 Grands Prix au compteur. Treize dans une saison qui en avait déjà disputé quatorze, le premier ayant viré au rendez-vous manqué : stoppé dès le tour de formation, dans le mur de l'Albert Park, en Intermédiaires sous la pluie. Les larmes ont coulé dans une longue étreinte avec Anthony Hamilton, le père de Lewis. À Zandvoort, ►

1



**Oscar
Piastri**
1h38'29"849

2



**Max
Verstappen**
+1'271

3



**Isack
Hadjar**
+3"233

DPPI/A. VINCENT

le Britannique a surtout dû reconforter son fils, contraint à son premier abandon avec Ferrari, plus qu'Isack Hadjar. Lui ne pleurait plus, loin de là. Pas de larmes de joie non plus pour un garçon particulièrement pudique, surtout car lui-même l'assure : une étape est cochée, mais le chemin est encore long. Reste qu'Isack Hadjar est devenu, aux Pays-Bas, le cinquième plus jeune pilote de l'histoire à monter sur un podium et le Français le plus précoce à y parvenir.

À 20 ans, 11 mois et 3 jours, le Parisien a frappé un grand coup et confirmé ce qui sautait aux yeux depuis plusieurs mois. Melbourne n'était qu'un accident de parcours, déjà relégué au rang d'anecdote. Ça aurait pu être le début de la fin, ce fut le commencement d'une belle histoire. Où le mènera-t-elle ? Personne ne le sait, à commencer par lui-même, mais le premier chapitre écrit chez Racing Bulls ouvre l'appétit.

L'ART DU REBOND

Pourtant, rien ne prédestinait Isack Hadjar à débloquer son compteur de podiums aux Pays-Bas. Le Français revenait de trois semaines de vacances, mais ses dernières sorties avant la trêve étaient plus discrètes (1 point en 5 courses) que celles de son coéquipier Liam Lawson (16 points sur la période). Puis Zandvoort, ses virages lents et ses bankings, n'est pas le genre de tracé qui fait saliver le garçon. « C'est un circuit que j'apprécie moyennement, c'est une piste technique, mais je la trouve moins intéressante que d'autres », assurait-il en amorce du week-end. Mais ce n'est pas pour autant que je ne vais pas aller vite ! »

Le talent, si grand soit-il, ne garantit rien en F1 : encore faut-il la machine pour suivre. Or la Racing Bulls, discrète 8^e chez les Constructeurs après la Hongrie, ne semblait pas dans

son assiette sur les bords de la mer du Nord. Douzième en EL1 (Lawson 11^e), Hadjar a bouclé sa première journée sur une EL2 quasi blanche. Victime d'ennuis moteur, le vice-champion de F2 a quitté tardivement son stand... pour s'immobiliser quelques centaines de mètres plus loin sur ordre de son ingénieur, Pierre Hamelin, les yeux rivés sur des « datas » au rouge.

« Je pense qu'en F1, ce ne sont pas les tours qui manquent. Je me mets en action assez vite, donc je ne suis pas inquiet pour demain », positivait Hadjar au micro de Canal+, vendredi soir, malgré un roulage limité. « Sur les dernières courses, après la deuxième séance d'essais libres, j'ai parfois l'impression d'avoir déjà tout extrait de la voiture », expliquait-il dans les colonnes d'AUTOhebdo au mois de juillet. « Je sens que je suis au maximum de ce que je peux produire. Je suis satisfait de



ma progression. Aujourd'hui, j'atteins mon plafond de performance un peu plus tôt au fil du week-end, ce qui veut dire que la mise en action est rapide. C'est une bonne chose, car cela me permet de me concentrer davantage sur les réglages et de tester plus de choses. » S'il se savait capable d'extraire le maximum de sa monoplace, Isack doutait davantage du niveau de la VCARBO2. « Ce sera très compliqué d'aller chercher la Q3. Les Aston Martin sont intouchables, les Alpine ont l'air solide... Ce sera très difficile. » Difficile, certes, mais pas impossible, loin de là. Il a fallu s'arracher pour se hisser en Q2 pour 138 millièmes de seconde, puis pour décrocher la Q3 avec quasiment la même marge sur la zone rouge (137 millièmes). L'objectif était atteint, même largement dépassé et, en bonus, Liam Lawson l'accompagnait parmi les dix plus rapides des qualifications.



Le Néo-Zélandais s'est arrêté à une encourageante 8^e place, mais Hadjar, lui, a réussi le tour parfait en fin de séance pour aller chiper la 4^e place aux Ferrari et à la Mercedes de George Russell. Un tour de force pour s'offrir sa meilleure qualification en Formule 1, encore mieux que sa 6^e place dans les rues de Monaco.

« Je l'ai battu au Uno, mais aujourd'hui c'est lui qui a fait du bon travail ! », plaisantait Lewis Hamilton, 7^e sur la grille et bon perdant face à son cadet de 20 ans, qui l'idolâtrait dans sa jeunesse. « C'est beau de le voir continuer de progresser en tant que pilote. Il est vraiment adorable, et un bel avenir l'attend. » Une pluie de compliments alimentée par un autre champion du monde. « Je ne suis pas surpris, c'est un pilote vraiment très rapide, confirmait Max Verstappen, qui allait s'élancer à ses côtés en deuxième ligne (3^e). C'est pour ça qu'il a été choisi par Red Bull pour arriver en Formule 1. C'est un rookie, mais il fait du très bon travail. » « Je me sens très bien ! Je suis satisfait du boulot, souriait Isack. Cela a très mal débuté vendredi, on n'avait ni la performance ni la stabilité, donc on manquait d'informations. Avant la qualification, je n'étais pas très confiant. Je me disais que pour aller chercher la Q3, il fallait déjà faire un gros tour. Quand je franchis la ligne, je sais que je sors d'un bon tour, mais je me voyais huitième... Quatrième devant les cadors, ça fait du bien. On est dans une super position pour marquer de gros points. »

ADOUBÉ PAR LES GRANDS

Une quatrième place sur la grille de départ laisse forcément rêver d'un peu mieux en course, d'accrocher une place supplémentaire - ou plus - pour s'offrir les honneurs du protocole et sabler le champagne devant la marée orange. Mais quand on s'élance derrière les deux larges leaders du championnat et le quadruple tenant du titre, et devant deux Ferrari et une Mercedes, se projeter sur le podium tient du conte de fées. La beauté du sport réside toutefois dans l'incertitude, la surprise et, en sport automobile, celles-ci sont bien souvent provoquées par les aléas météorologiques. Coup de chance : à Zandvoort, où le tracé est adossé à la mer, le climat est instable, même fin août. C'est pourtant sur le sec que les feux s'éteignent et que Max Verstappen jaillit de sa 3^e place pour s'attaquer aux McLaren. Derrière, Isack Hadjar, chaussé de Médiums, comme l'intégralité du Top 10 à l'exception de Verstappen (Tendres), assure son départ et conserve sa 4^e place. Quand les « cadors » s'expliquent devant lui, le Parisien sait que sa course se joue derrière. Les yeux rivés dans les rétroviseurs, il répond par le calme et la précision aux vaines tentatives d'intimidation de Charles Leclerc : le Monégasque n'a pas le rythme pour attaquer. « C'était vraiment dur, surtout avec Charles. Il mettait beaucoup de pression dans les premiers tours, racontera Hadjar. Quand les pneus sont encore froids, ce n'est pas simple. Il avait une voiture plus rapide, je le savais. Donc, il pouvait mettre



5

Isack Hadjar est devenu le 5^e plus jeune pilote à monter sur un podium de F1 à 20 ans, 11 mois et 3 jours. Les quatre premiers sont tous sur la grille : Max Verstappen (18a, 7m, 15j), Lance Stroll (18a, 7m, 27j), Kimi Antonelli (18a, 9m, 21j) et Lando Norris (20a, 7m, 22j)

de la pression. Mais j'ai été intelligent dans ma manière de défendre ma position. »

La voiture de sécurité, provoquée par Lewis Hamilton au 23^e tour, permet à George Russell de prendre provisoirement la 5^e place à la Ferrari rescapée, mais le Britannique se casse aussi les dents sur Isack Hadjar, constatant le très bon rythme de la Racing Bulls. Mieux encore : le Français est finalement proche du rythme de Max Verstappen devant lui, l'écart est stable, voire se réduit de quelques centièmes. Les premiers signes d'un possible podium font frémir les observateurs. Pendant ce temps, le ciel n'est pas tombé sur la tête des milliers de fans massés dans les tribunes : quelques gouttes ont humidifié les visières et les objectifs des caméras, mais pas la piste. Du moins pas assez pour déclencher le passage aux Intermédiaires. Il devient clair que la course se jouera à la régulière, sur piste sèche, en pneus slicks. L'averse attendue n'arrivera qu'après la course. Qu'à cela ne tienne : Hadjar est rapide, très rapide. Ce n'est pas la deuxième voiture de sécurité, consécutive à l'abandon de la Ferrari de Leclerc au 53^e tour, tamponnée par Kimi Antonelli (Mercedes), qui risque de le perturber. Une nouvelle fois sous pression, le rookie se magnifie à la relance et conserve sa 4^e place : il est jusqu'alors clinique. ►

RÉSISTANCE ET EXCELLENCE

L'écart avec Max Verstappen se réduit, jusqu'à passer occasionnellement sous la barre de la seconde et offrir le DRS au Français, mais jamais assez pour oser le crime de lèse-majesté de s'attaquer au porte-étendard de Red Bull. « Nous avions des rythmes similaires. J'ai essayé de lui mettre la pression, de me rapprocher, mais il contrôlait bien. Je ne pouvais rien faire », assure Hadjar à l'arrivée. Le Batave est en contrôle, sachant que le duo McLaren est intouchable et conscient qu'il a les armes pour maintenir la Racing Bulls dans ses rétroviseurs jusqu'au drapeau à damiers.

« Franchement, je n'ai jamais autant réfléchi en course, sourit le Français. Je calculais sans arrêt, je faisais très attention à mes pneus. À un moment, je me suis dit : "O.K., ça se passe mieux que prévu." Le rythme était vraiment fort. Puis je me suis dit : "Je vais finir 4^e, c'est sûr". Et ensuite, j'ai réalisé qu'il restait encore beaucoup de tours. Tout pouvait arriver, que je n'étais qu'à une posi-

tion du podium. » La course bascule au 65^e des 72 tours, lorsqu'une troisième voiture de sécurité entre en piste : Lando Norris se gare sur le bord de la piste, le moteur en fumée. La dramaturgie de la lutte pour le championnat entre le Britannique et Oscar Piastri occupe tous les esprits avant que l'évidence n'apparaisse : Isack Hadjar est désormais 3^e. Le voici sur le podium virtuel, mais il reste encore 5 tours à couvrir. Pas question de flancher maintenant. Ce qui n'arriva pas. Le Français effectuant une dernière reprise de course maîtrisée pour filer cueillir le drapeau à damiers derrière Oscar Piastri et Max Verstappen. Le garage Racing Bulls exulte, certains passent la tête et les bras à travers les grillages donnant sur la voie des stands à la ligne droite de départ/arrivée pour le saluer à son passage : Isack Hadjar montera quelques instants plus tard sur son premier podium en Formule 1. À 20 ans. Le jour de son 14^e départ seulement.

« C'est une journée incroyable. Je ne m'attendais pas à ça en me réveillant ce matin »,

s'étonne le Parisien quelques minutes après les célébrations, peinant à mesurer la portée de sa performance. « J'étais très réaliste. Je savais que j'avais George derrière moi et les deux Ferrari. De plus, je n'avais fait aucun relais long vendredi, je n'avais donc aucune idée. Alors franchir la ligne en 3^e position est juste irréel. Ce qui m'a le plus surpris, c'est d'être capable de conserver cette 4^e place. Bien sûr, nous avons profité de l'abandon (de Norris. Ndlr) survenu devant nous, mais je n'ai commis aucune erreur. Je suis très heureux de ce que j'ai réalisé. Monter sur le podium... Je suis tellement heureux pour mon équipe ! Cela a toujours été l'objectif depuis que je suis petit. Ce premier podium n'est que la première étape, j'espère que beaucoup d'autres choses viendront. »

« Quelle journée incroyable ! Isack a réalisé une course parfaite, ce fut un week-end idéal pour lui et un podium amplement mérité, s'enthousiasme Alan Permane, son team principal chez Racing Bulls. Certes, cette 3^e place a été

“ C'EST UNE JOURNÉE INCROYABLE.
JE NE M'ATTENDAIS PAS À ÇA
EN ME RÉVEILLANT CE MATIN ”



héritée, mais Isack s'était placé dans la meilleure position pour en profiter, et il l'a fait tout au long de la course. Il a excellé tout le week-end : après une très bonne séance de qualifications, c'était agréable de voir le rythme de la voiture en course. Il roulait à une 4^e place très confortable, sans réelle menace derrière lui. »

LES AILES DU TAUREAU ?

Symboliquement, Isack Hadjar monte sur le podium avec Oscar Piastri, désormais large leader du championnat, et Max Verstappen, quadruple champion du monde et figure de proue du giron Red Bull. « C'est fantastique », loue le Néerlandais au sujet du premier podium de son cadet. « Franchement, arriver en tant que rookie n'est pas facile avec ces voitures. Pour lui, être sur le podium est totalement mérité. Je pense qu'il a fait un super week-end, mais aussi une très belle course. C'est juste fantastique à voir ! »

« C'est génial. Max est quelqu'un que j'admire depuis mes débuts en junior, lui répond Hadjar. Les cinq dernières années ont été incroyables. Partager la piste, passer la plupart de la course derrière lui, à 2 ou 3 secondes seulement, et partager mon premier podium avec lui, chez lui, je trouve ça vraiment cool. » Les deux hommes entretiennent une bonne relation et pourraient être amenés à passer encore plus de temps ensemble la saison prochaine. Le Français est fortement pressenti pour rejoindre Red Bull où ni Liam Lawson ni Yuki Tsunoda n'ont réussi à prendre la relève d'un Sergio Pérez lui-même décevant.

Le contrat du Nippon (protégé de Honda) expire et la firme autrichienne pourrait procéder à un nouveau jeu de chaises musicales, que le podium de Zandvoort va sans doute accélérer. « Isack le mérite, l'équipe le mérite et je suis très heureux de le voir sur le podium », s'est réjoui Laurent Mekies, son ancien patron chez Racing Bulls, depuis passé à la tête de la maison mère, en juillet dernier, en remplacement de Christian Horner. « Il ne s'est pas retrouvé là par hasard, il le doit à sa qualification et à sa course extraordinaires. »

Entre les deux Français, le lien est puissant. La relation tissée, lors de leur courte collaboration, a permis à Hadjar de prendre confiance et de se relever rapidement de l'incident de Melbourne. « Ce que je lui ai expliqué, c'est que l'accident de dimanche reste anecdotique par rapport à ce que nous sommes en train de construire ensemble, et à tout ce qu'il a déjà démontré en un temps record, nous assurait Laurent Mekies après le Grand Prix d'Australie. Que ce soit dans la voiture ou en dehors, son attitude est exemplaire. Je ressens en lui une grande ouverture, une volonté d'apprendre à chaque instant, beaucoup d'humilité et une capacité à tisser des liens forts avec l'équipe. C'est tout cela qui va lui permettre de franchir des caps importants dans les mois à venir. L'incident de dimanche, lui, restera une simple anecdote. »

L'ÉLÈVE REJOINT LE PROFESSEUR

Cinq mois plus tard, les propos du Tourangeau résonnent avec beaucoup de justesse : Laurent Mekies avait visé dans le mille. En quelques mois, Isack Hadjar a balayé les doutes de quelques sceptiques qui critiquaient son impulsivité et son caractère très affirmé. Le jeune homme s'est montré capable de gérer la pression, ses émotions et surtout, de conduire vite. De quoi convaincre celui qui conserve un œil exigeant sur les pilotes du giron, le Docteur Helmut Marko. « Je suis très heureux, car c'était une course difficile pour lui. Russell l'a attaqué, Leclerc était très proche, il a tout réussi, félicite l'octogénaire autrichien, rarement aussi expansif. C'était un week-end fantastique, surtout les qualifications. Lors de deux séances d'essais libres, il a eu des problèmes moteur, cela aurait pu rendre des pilotes nerveux, mais pas lui. Il savait qu'il avait la performance. Cela m'a rappelé en F2 où il a perdu 80 points sur des problèmes techniques et des choses de ce genre. Il aurait dû largement gagner le championnat de F2. Il se développe très, très bien. Parfois, il est encore un peu émotif, mais pour l'instant sa carrière est parfaite. » Les jolis mots du responsable de la filière jeunes pilotes sont autant de notes positives à ajouter au crédit d'Isack Hadjar et de son début de saison idyllique.

Pourtant, si le Parisien ne boude pas son plaisir, il conserve son exigence caractéristique sitôt la course terminée. « Je me suis toujours imaginé sur un podium en F1, mais je me vois aussi accomplir beaucoup plus. C'est juste une première étape », promet-il, gonflé d'une ambition débordante et guidé par un feu intérieur qui l'anime dans sa quête du Graal suprême : le championnat du monde. Sur sa route, il y aura des paliers à valider et, à 20 ans, Isack Hadjar en a déjà validé un majeur en débloquent son compteur de podiums.

Pour atteindre les prochains, il risque d'être un poil à l'étroit dans le cocon de Faenza, taillé pour révéler des talents, pas pour les conserver indéfiniment. Le papillon est prêt à sortir de sa chrysalide pour tenter, à son tour, l'aventure Red Bull, qui a peu souri aux derniers téméraires à y avoir posé leurs valises. « Terrible », rigole Max Verstappen, lorsqu'il est interrogé sur le fonctionnement d'un possible duo avec Isack Hadjar. « Moi, je ne veux pas être à côté de Max. Je ne l'aime pas », rétorque Hadjar, lui aussi le sourire aux lèvres. Son répondant, son honnêteté et son caractère bien tranché ont pu le desservir, donnant l'impression parfois qu'il perdait trop vite le contrôle de ses émotions. Mais Isack n'est déjà plus le pilote qu'il était en Formule 2. En quelques mois, il a grandi, mûri et surtout confirmé son immense talent, exposé aux yeux du monde dimanche à Zandvoort. Désormais, le sujet de son avenir pousse tous les décideurs de Red Bull à éluder la question, par respect pour le malheureux Yuki Tsunoda dont les deux points acquis dimanche ne suffiront pas à garantir un avenir au sein du Taureau ailé une fois Honda parti chez Aston Martin, en fin d'année. La trajectoire est déjà toute tracée.

Isack Hadjar a tout pour y être à son aise : une bonne complicité avec Max Verstappen, un lien privilégié avec Laurent Mekies et la confiance d'Helmut Marko, avec qui il entretient une relation presque filiale. L'Autrichien l'avait affublé du surnom de « Petit Prost » après l'avoir recruté à la suite d'une victoire dans les rues de Monaco en FRECA, en 2021. Le parallèle avec le quadruple champion du monde français, qui lui a envoyé un message pour le féliciter, n'est pas près de s'arrêter : Alain Prost était aussi monté sur son premier podium le jour de son 14^e départ en Formule 1 (GP d'Argentine 1981). Charge à Hadjar de réaliser la même carrière désormais. ■

FAITS DE COURSE

Départ : Verstappen opte pour des Tendres au départ, contre des Médiums pour les McLaren. Le Néerlandais passe immédiatement 2^e face à Norris. **3^e tour** : Piastri s'échappe pour exclure Verstappen de sa zone DRS. **4^e t.** : Bortoleto abîme son aileron avant sur les flancs de l'Aston Martin de Lance Stroll. **9^e t.** : Norris dépasse Verstappen par l'extérieur au virage 1. **15^e t.** : Piastri relève quelques gouttes de pluie sur sa visière. **17^e t.** : Bortoleto sous enquête pour perte d'un élément de son aileron. **23^e t.** : Crash de Lewis Hamilton en sortie du banking (virage 3). Safety Car. Double arrêt chez McLaren, tout le monde repasse par les stands. **27^e t.** : Drapeau vert. Lawson et Sainz se percutent à la relance. **31^e t.** : Virtual Safety Car (débris dans la ligne droite des stands). **32^e t.** : Drapeau vert. Leclerc passe Russell en force pour la 5^e place. Les deux monoplaces se frottent durement, le Monégasque étant hors piste. Des débris volent. 10 secondes de pénalité pour Sainz. **41^e t.** : Inversion des places entre Russell et Antonelli, désormais 6^e. **53^e t.** : Antonelli percute stupidement Leclerc dans le banking. Double abandon Ferrari, Safety Car ! **56^e t.** : 10 secondes de pénalité pour l'Italien. **58^e t.** : Drapeau vert. Les McLaren sont en Durs, Verstappen en Tendres. **60^e t.** : Norris dans la zone DRS de Piastri. **62^e t.** : 5 secondes de pénalité pour Antonelli (excès de vitesse dans les stands). **65^e t.** : Norris abandonne et s'immobilise en piste. Safety Car. Hadjar sur le podium virtuel. **69^e t.** : Drapeau vert. Une fine pluie est rapportée. **72^e t.** : Victoire de Piastri, premier podium d'Isack Hadjar, plus jeune pilote français de l'histoire à cette position à 20 ans et 317 jours.



McLAREN

L'UPPERCUT

Vainqueur de son septième Grand Prix de la saison, Oscar Piastri renvoie Lando Norris, contraint à l'abandon, dans les cordes. Avec 34 points d'avance à neuf Grands Prix du terme, l'Australien fait un pas vers le titre.

Cyprien Juilhard

Tandis que les meilleurs tennismen du monde s'affrontent à l'US Open de New York, Oscar Piastri s'est inspiré des maîtres de la petite balle jaune en convertissant, sans trembler, une balle de break capitale au championnat du monde de Formule 1. L'Australien a frappé un grand coup à Zandvoort, où l'orange des tribunes n'était pourtant pas destiné à soutenir McLaren. Mais Piastri n'en a cure : il n'est pas là pour flatter le héros local, Max Verstappen, ni pour ménager son équipier Lando Norris, qui le talonnait au départ.

Car Oscar Piastri avait déjà privé ses deux compères du privilège de la pole position. L'un la voulait, à domicile devant ses fans, l'autre la convoitait légitimement après un début de week-end qu'il avait dominé. Lando Norris avait tout bien fait jusqu'à cette séance de qualification. Le Britannique a

terminé en tête de toutes les séances d'essais, confirmant son aisance sur un tracé où il avait remporté son deuxième Grand Prix en F1, l'an passé, avec plus de 22 secondes d'avance sur Max Verstappen.

Le n°4 avait-il imaginé que son équipier reviendrait dans le match au moment décisif ? Sans doute pas, mais Oscar Piastri est un diesel, qui monte en puissance séance après séance pour frapper quand il le faut. Pour 0"012, l'Aussie s'est assuré de partir premier sur un circuit où il n'est pas aisé de dépasser. « C'était bien et une bonne amélioration par rapport à pratiquement tous les autres tours que j'ai faits ce week-end, se réjouissait Piastri après sa 5^e pole en Formule 1. C'était agréable de pouvoir le sortir au bon moment. Mais oui, ça a demandé beaucoup de travail, de la patience pour trouver ce chrono, et finalement j'y suis arrivé. »

PIASTRI RETROUVE LA POLE

De l'autre côté du garage, Lando Norris la jouait relax, sans céder à l'autoflagellation. « Les deux tours de Q3 étaient bons. J'ai été à l'aise tout le week-end. Toujours dans un bon rythme, ce qui est important, assurait l'Anglais. Peu de pilotes se sont améliorés à la deuxième tentative, donc je ne sais pas si la piste était un peu plus lente. Mais encore une fois, je suis à un centième de la pole. Pas grand-chose à me reprocher, juste quelques endroits où je n'étais pas assez à la limite. Mais globalement, les tours étaient bons, et j'étais content. »

Pourtant, lui-même concédait que son équipier avait déjà fait un grand pas vers la victoire. « Le pilote le plus dur à dépasser, c'est toujours son coéquipier, surtout quand on est séparé d'un centième. Donc oui, il faudra de la magie, une bonne stratégie ou une gestion



QR ? OSCAR PIASTRI

Vainqueur et leader du championnat

“ TRÈS CONTENT DE TOUT LE TRAVAIL QUE NOUS AVONS ACCOMPLI POUR PROGRESSER ”

Vous êtes désormais aussi vainqueur du Grand Prix des Pays-Bas. Qu'est-ce que cela vous fait ?

Cela fait du bien, évidemment. J'ai contrôlé la course quand il le fallait et c'est incroyable de malchance pour Lando à la fin. J'avais toutefois le sentiment d'être en maîtrise et j'ai utilisé mon rythme quand j'en avais besoin. C'était une course assez différente de celle d'il y a douze mois (victoire de Norris, Piastri 4^e à 27 secondes. Ndlr). Je suis donc très content de tout le travail que nous avons accompli pour progresser ici, et suis très satisfait de terminer en tête.

L'an dernier, vous aviez eu du mal sur cette piste effectivement. Qu'avez-vous changé pour vous imposer ?

Rien de spécial. Nous essayons simplement de progresser partout où nous le pouvons. Le début du week-end s'annonçait compliqué et nous avons tout mis bout à bout en qualifications. J'étais satisfait du rythme que j'avais aujourd'hui. Très, très heureux. Évidemment, les voitures de sécurité ont pimenté la course, mais nous avons tout géré. Je suis donc très fier de toute l'équipe. Ce n'est pas seulement moi qui ai progressé, c'est tout le monde autour de moi. Sans eux, rien n'est possible. C'est un véritable effort collectif.

C'est un départ parfait pour la deuxième moitié de saison, n'est-ce pas ?

Oui. Commencer par une victoire, c'est une bonne façon de lancer la suite. Si nous pouvons maintenir cela, ce serait génial. Mais la route est encore longue (encore 9 Grands Prix. Ndlr) et nous continuerons course par course.



incroyable des pneus. Mais ce n'est jamais simple de dépasser, encore moins son coéquipier. Je vais rêver d'une solution cette nuit. » La nuit a porté conseil... à Max Verstappen, décidé à chausser les Tendres au départ pour surprendre au moins l'un des deux leaders en Médiums. Ce fut chose faite avec autorité sur un Lando Norris qui n'avait pas grand-chose à se reprocher sur le coup. Derrière la Red Bull bien plus lente, le natif de Bristol a buté un temps durant 8 tours avant d'enfin passer, mais Oscar Piastri était déjà loin. Heureusement, Ferrari a décidé de se mêler au duel fratricide qui secoue l'écurie de Woking en provoquant le déploiement de deux voitures de sécurité avec les abandons de ses deux pilotes dans le même virage (voir par ailleurs). Revenu dans les échappements de Piastri à chaque fois, Norris n'a jamais pu passer. Ni même attaquer. Un aveu d'impuissance tristement conclu au 65^e tour de course dans un panache de fumée. Épargnées par la technique depuis le début de l'année, les McLaren ont subi leur premier coup d'arrêt et c'est sur Norris que le sort s'est acharné à 7 tours du terme.

NORRIS RETROUVE LA POISSE

« Il n'y a rien que je puisse faire. Il faut accepter ce qu'il nous est arrivé en tant qu'équipe, analysait le perdant à l'arrivée. La fiabilité était tellement solide ces deux ou trois dernières années que je ne peux même pas me souvenir de la dernière fois où l'on a rencontré un tel problème. C'est malchanceux, rien de plus à en dire. Le rythme en course était très bon. C'était simplement impossible de dépasser ici. Ce n'était pas mon week-end. » Peut-être qu'à 0"012 près, son destin aurait été différent. Peut-être aurait-il pu économiser son moteur s'il avait été en tête. Mais avec des "si"...

« Nous avons vécu les deux extrêmes du sport automobile aujourd'hui !, philosophait le très diplomate Andrea Stella, team principal de McLaren. Nous sommes ravis d'un côté du garage, heureux de la victoire pour l'équipe après la trêve. De l'autre, il y a la déception et la douleur pour Lando. Il pilotait très bien aussi, il était en lutte pour la victoire, puis nous avons eu un problème avec la voiture, que nous sommes encore en train d'investiguer. Lando, dès qu'il a stoppé la voiture, a dit

à la radio que c'était de la malchance et que l'on ne pouvait rien y faire. Je sais qu'il se focalise déjà sur la prochaine course, et sur le fait de récupérer les points perdus. C'est l'attitude que nous attendons de Lando et de n'importe quel pilote. »

S'il gardait la face à l'arrivée, nul doute que Lando Norris a pris un uppercut à Zandvoort. Revenu de la trêve estivale avec 9 points de retard sur Oscar Piastri, le vice-champion du monde 2024 aurait été à 16 longueurs, si son moteur avait tenu bon jusqu'à la ligne, validant le premier doublé McLaren à Zandvoort depuis Lauda-Prost, en 1985. Finalement, le voilà pointé à 34 unités de son coéquipier, un gouffre qu'il faudra combler en étant irréprochable sur les neuf derniers week-ends. En espérant aussi que la mécanique tienne, voire que la malchance change de camp. Oscar Piastri arrivera à Monza l'esprit tranquille. L'US Open se terminera le même jour que le Grand Prix d'Italie (7 septembre), mais l'Australien a déjà réussi son pari : réaliser à Zandvoort le premier Grand Chelem (pole, victoire et leader de tous les tours) de sa jeune carrière. ■

FERRARI

RENTÉE DOULOUREUSE

Hamilton fautif, Leclerc victime : le répit estival n'a été d'aucune utilité pour les Rouges, qui ont subi leur pire week-end de la saison avec un double abandon.

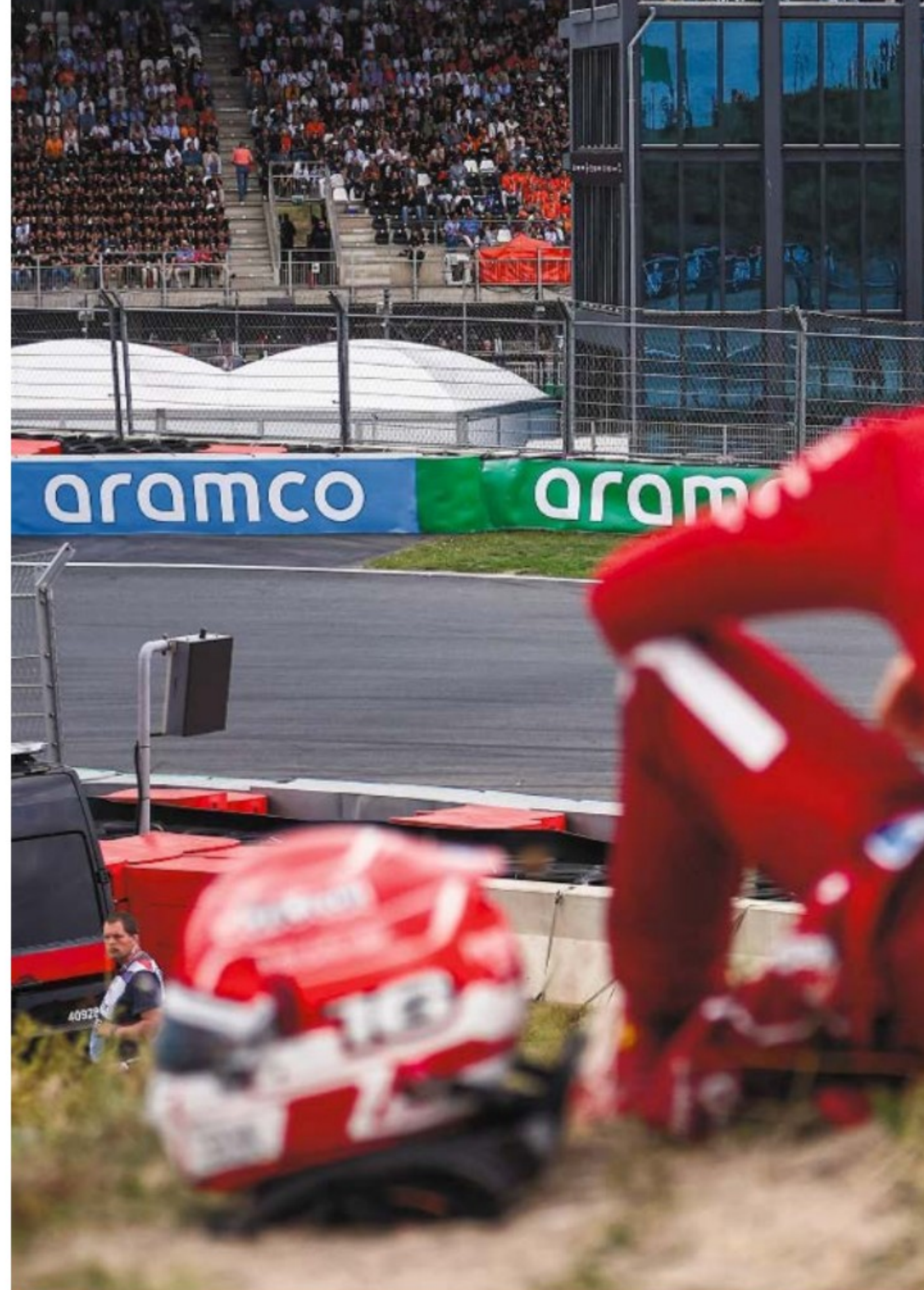
Medhi Casaurang-Vergez

Le désavantage de revenir de vacances, c'est que l'on ne peut plus prétexter le désir de déconnexion ni le surmenage pour expliquer une quelconque difficulté à fournir le travail attendu. Déjà au fond du seau à l'issue d'un Grand Prix de Hongrie qui l'avait vu finir à une piteuse 12^e place, Lewis Hamilton arrivait à Zandvoort en quête d'un second souffle. Mais le Septuple champion du monde a surtout révisé un dictionnaire qu'il n'a guère utilisé, en dix-huit ans de métier en F1 : celui des figures de style ! Deux tête-à-queue lors des Essais Libres 1 et 2 avaient été suivis d'un retour dans le droit chemin en qualifications (7^e). Le lendemain, le Britannique tombait dans un grossier piège habituellement réservé aux nouveaux venus en sport automobile : les peintures rendues glissantes par l'irruption de la pluie. Du haut de ses 40 ans, l'Anglais a glissé dans le banking du virage n°3 au 23^e tour, jusqu'à ouvrir son train avant droit contre le mur de pneus. Suppléant les commissaires, il débarrassait son aileron avant en miettes de la piste avant de rentrer à pied au paddock. Devant les médias français ou anglais, son visage apparaissait anormalement fermé, et ses réponses succinctes. Pas d'ironie comme à Budapest début août, signe que le Britannique n'avait même pas assez d'énergie ou de volonté pour trouver « le » bon mot à même de faire sourire son auditoire. « *Tout se passait plutôt bien, j'avais un bon rythme par rapport à Charles,*

et mes pneus étaient encore dans un état correct. L'arrière commençait à glisser, je suis rentré dans le banking, j'ai perdu l'arrière et c'était fini. » Lewis Hamilton, qui chassait George Russell (Mercedes) dans le match pour la 6^e place jusqu'à son accident, n'a aucune justification à opposer à cet abandon, le 33^e en 371 départs en F1, son premier de l'année. « *Ce n'est pas quelque chose d'habituel pour moi*



de finir dans le mur... » Effectivement, le recordman de victoires et de poles dans la discipline ne nous avait pas habitués à une telle faute. Lewis Hamilton n'avait plus connu d'enchaînement de courses aussi oubliables depuis



le Qatar (accrochage avec Russell) et les États-Unis (disqualification) 2023. Pour retrouver trace de deux courses où le pilote est le seul fautif, il faut remonter... à l'Italie et à Singapour 2010, avec McLaren (deux accrochages au départ) !

Lewis Hamilton ne nous avait pas habitués à commettre de telles bourdes.



DPPI / E. ALONSO

Pour parachever cette prestation, la FIA lui infligeait cinq places de pénalité pour la prochaine course pour ne pas avoir suffisamment ralenti sous régime de drapeaux jaunes. Manifestement, quelque chose ne tourne pas rond pour la recrue de la Scuderia.

LECLERC DÉGOMMÉ

Pour une fois, il ne peut pas prendre exemple sur son équipier pour tenter de se rassurer. Car Charles Leclerc a également été prié de quitter la piste au même endroit, à 20 tours du but ! Déjà indirectement pénalisé par Hamilton (il s'était arrêté pour changer de pneus au moment où le Britannique sortait et provoquait l'irruption de la Voiture de Sécurité), le Monégasque cherchait à protéger sa 5^e place avec des pneus neufs, lorsqu'il fut harponné par Andrea Kimi Antonelli (Mercedes, voir page de droite). « Kimi a essayé de faire quelque chose qui n'était pas ultra-réaliste. En tout cas se mettre à l'intérieur dans ce virage-là c'est toujours possible, mais avec la différence de rythme en sortie, on ne

garde jamais la place. » Un contact malheureux, qui concluait un week-end qualifié d'« enfer » par le Francophone. Les essais du vendredi laissaient craindre le pire avant qu'une remise à plat du set-up de la SF-25 ne permette de retrouver un semblant de performance pour le samedi et le dimanche. « C'est sûr que c'est difficile, concédait Frédéric Vasseur, le meneur des troupes. On a eu un week-end très compliqué avec un vendredi très dur. Tout le monde a très bien travaillé. Les pilotes en premier, les ingénieurs aussi. On était dans un rythme qui était bien meilleur. Je pense qu'aujourd'hui on pouvait au moins se battre avec Verstappen (Max. Ndlr) et Russell (George. Ndlr). On a doublé deux fois Russell en piste donc c'est bien. Mais repartir comme ça avec 0 point, ça fait mal à tout le monde. La leçon c'est aussi que l'on doit faire de meilleurs vendredis pour partir devant eux et ne pas avoir à les doubler. » Il faut réviser dare-dare, car le prochain contrôle est prévu devant les tifosi, à Monza, dès ce week-end. Et le jury transalpin sera intransigent. ■

Ci-dessus : Assis sur la butte du virage 3, Charles Leclerc a observé la fin de course avant qu'Andrea Kimi Antonelli ne vienne s'excuser dans le paddock.

MERCEDES

TROMPE-L'ŒIL

Malgré deux percussions avec la Ferrari de Charles Leclerc, Andrea Kimi Antonelli et George Russell parviennent à diviser par deux leur retard sur les Italiens au championnat Constructeurs !
Medhi Casaurang-Vergez

Près de la mer du Nord, Andrea Kimi Antonelli a confondu gain de place et grain de sable ! Le rookie italien, en quête de sensations et de résultats après avoir frôlé le surmenage cet été (une seule arrivée dans les points depuis le mois de mai !), a de nouveau fauté. Pourtant, son début de course était prometteur. Il visait la 5^e position, occupée par Charles Leclerc, et avait tenté « l'undercut » pour le doubler avec des pneus plus chauds. Quand la Ferrari était ressortie des stands sous son musée, l'ancien élève de l'académie junior de Mercedes s'est hâté, et a percuté son rival. Justement puni de 2 points sur son permis FIA (il accumule 4 points de sanction sur un total de 12) et d'une pénalité de 10 secondes qui l'expédiait hors du Top 10 (16^e).

Conscient de sa responsabilité, Andrea Kimi Antonelli a foncé dans le stand Ferrari pour s'excuser auprès de son rival, et de Frédéric Vasseur. Un geste bienvenu. « C'est une marque de classe. D'autres ne l'auraient pas fait, précisait le boss de la Scuderia. Je l'ai remercié. » À 19 ans, est-il suffisamment apte pour rouler dans une écurie de premier ordre comme Mercedes ? En tout cas, ses erreurs de jugement sont d'autant acceptées par le paddock qu'elles surviennent durant son année de découverte de la F1. « C'est toujours difficile pour un jeune pilote de trouver le bon équilibre, confirme son employeur, Toto Wolff. Nous disons depuis le début de l'année qu'il s'agit d'une saison d'apprentissage. Nous préférons que Kimi ne fasse pas d'erreurs, bien sûr, mais s'il doit en faire, autant qu'il les réalise cette année plutôt qu'en 2026. C'est le moment où il peut faire des excès de vitesse dans les stands ou être pris dans des accrochages, car nous ne jouons pas le titre. Nous nous battons au mieux pour la deuxième place du championnat Constructeurs, donc c'est autorisé. » Mercedes reprend tout de même 12 unités aux Rouges, grâce à la ténacité de George Russell. L'Anglais, en dépit d'un fond plat abîmé dans une passe d'armes avec Leclerc (déjà) a sauvé les points de la 4^e place. Avec la fin de campagne en ligne de mire et le faible retard sur Ferrari au championnat (12 points), les félures d'Antonelli risquent de prendre une valeur majeure...



DPPI / E. ALONSO

WILLIAMS

ALEX ALBON

L'EXPERT COMPTABLE

Surprenant cinquième, le Thaïlandais a opéré l'une des remontées les plus probantes de la grille tout en se montrant étonnamment discret en piste. Williams continue à s'accrocher à son leader.

Mathieu Chambeñoit

Irradié de lumière, félicité par l'ensemble du plateau pour un premier podium étincelant en carrière, Isack Hadjar a fort logiquement été élu pilote du jour. Non loin derrière le Français, figurait pourtant un Alexander Albon, 5^e à l'arrivée et parti 15^e à l'extinction des feux. « Au départ, j'ai eu l'impression d'être Moïse et que la mer se séparait en deux ! En général tout le monde choisit l'intérieur ou l'extérieur dans le banking, et tout m'a paru simple et naturel sur le premier tour, déclarait-il après la course. J'ai vu lors du tour de formation que j'avais beaucoup de grip et ça m'a donné de la confiance. J'en ai passé deux par l'extérieur au premier virage, et puis deux autres dans le banking. Je me suis rapproché de Carlos (Sainz. Ndlr), mais c'est mon équipier, alors je ne voulais pas tenter le diable ! C'est ce qui nous a vraiment mis dans la course. »

Défiant la logique établie, capable de se hisser rapidement là où l'on ne l'attendait pas, le Thaïlandais a réalisé le labeur le plus fastidieux dès le début de l'épreuve. « Ce matin, nous avons choisi notre stratégie, et elle était assez ennuyeuse pour être honnête. On se disait tous que l'on avait hâte d'être à Monza, avouait Albon après course. Dès que nous avons pris un bon départ, les cartes ont été rebattues et nous avons pu marquer de bons points. » Auteur d'un départ canon le menant à la 10^e place, le pilote Williams a ensuite successivement profité des déboires des pilotes Ferrari, de Kimi Antonelli, ou encore de Lando Norris devant lui, pour grappiller des positions au fur et à mesure. « Nous avons démarré avec les Médiums, car nous voulions avoir de la flexibilité sur la stratégie, expliquait-il avec justesse. Nous

avons créé notre chance, nous nous sommes ouvert les options qui nous ont permis de finir à cette bonne position. »

ENTRE CHANCE ET CLAIRVOYANCE

Passant un train de pneumatiques Durs, lors de son premier arrêt, avant de terminer le Grand Prix en gommes à flancs rouges, Alexander Albon a participé à optimiser une stratégie simplifiée. Outre cette performance agrémentée d'un soupçon de réussite, le véritable succès de Williams à Zandvoort réside dans la capacité déployée à relever la tête, malgré une frustration latente observée le samedi. « On a été gênés dans nos tours de sortie des stands durant toutes les qualifications. On a besoin d'air propre pour bien préparer nos tours, s'agaçait le Thaïlandais. Je ne veux pas rejeter la faute sur qui que ce soit, mais nous fermions la marche quand nous sommes

rentrés aux stands, donc on a subi un gros trafic avant notre dernière tentative. Au moment de me lancer, j'étais déjà complètement en dehors de la fenêtre de fonctionnement des pneus. On doit revoir ça. » Véritable paradoxe, Alexander Albon demeure l'assurance points de Williams. Alors qu'il semblait très loin du compte la veille du Grand Prix, observant son coéquipier Carlos Sainz se trouver dans une position idéale (9^e sur la grille) pour inscrire de gros points, c'est bien lui qui encore fait le job quand l'Espagnol a, à nouveau, sombré. À l'origine de 80 % des unités inscrites par l'écurie de Grove (64 points contre 16 à Sainz) depuis le début de la saison, Alexander Albon a complété ses trois Top 5 de la saison (Melbourne, Miami et Imola). Désormais 8^e du championnat, la Thaïlandais est le « meilleur des autres » et égale Kimi Antonelli. Un signal fort. ■



DPP



HAAS

L'ART DU CONTRETEMPS

Partis du fond de grille, Esteban Ocon et Oliver Bearman ont transformé un week-end mal engagé en précieux points. Toujours neuvième des Constructeurs, Haas compense ses lacunes par une remarquable capacité de réaction.

Mathieu Chambenoît

Le problème et sa solution : voilà l'ambivalence permanente d'Haas. Cette saison, l'équipe alterne erreurs et coups d'éclat, comme si chaque faux pas appelait une rédemption immédiate. Le Grand Prix des Pays-Bas illustre parfaitement ce paradoxe. Car un week-end réussi repose normalement sur une progression linéaire, mais Haas continue de briller à contre-temps.

Qualifiés 18^e et 19^e, Ocon et Bearman confirmaient pourtant de bonnes sensations au volant. « La voiture est bien optimisée, mais on manque de performance sur ce circuit depuis le début du week-end, expliquait Ocon. Sur le dernier run, ça commençait à s'améliorer, mais Ollie a commis une erreur dans le premier virage, j'en ai faite une au virage 11. Ce dixième, on l'avait pour passer en Q2. Le résultat est pire que ce que la performance pouvait nous permettre d'espérer. On va tenter une stratégie agressive pour doubler. L'historique de cette voiture,

c'est que l'on est toujours meilleurs en course qu'en qualifications. »

De son côté, Oliver Bearman avouait ne pas nourrir « énormément d'espoir » pour la course. Il choisit finalement de partir depuis la voie des stands, avec de nouveaux réglages. Et, comme à plusieurs reprises cette année, les deux pilotes de Kannapolis ont réussi à inverser la tendance.

CONTRE VENTS ET MARÉES

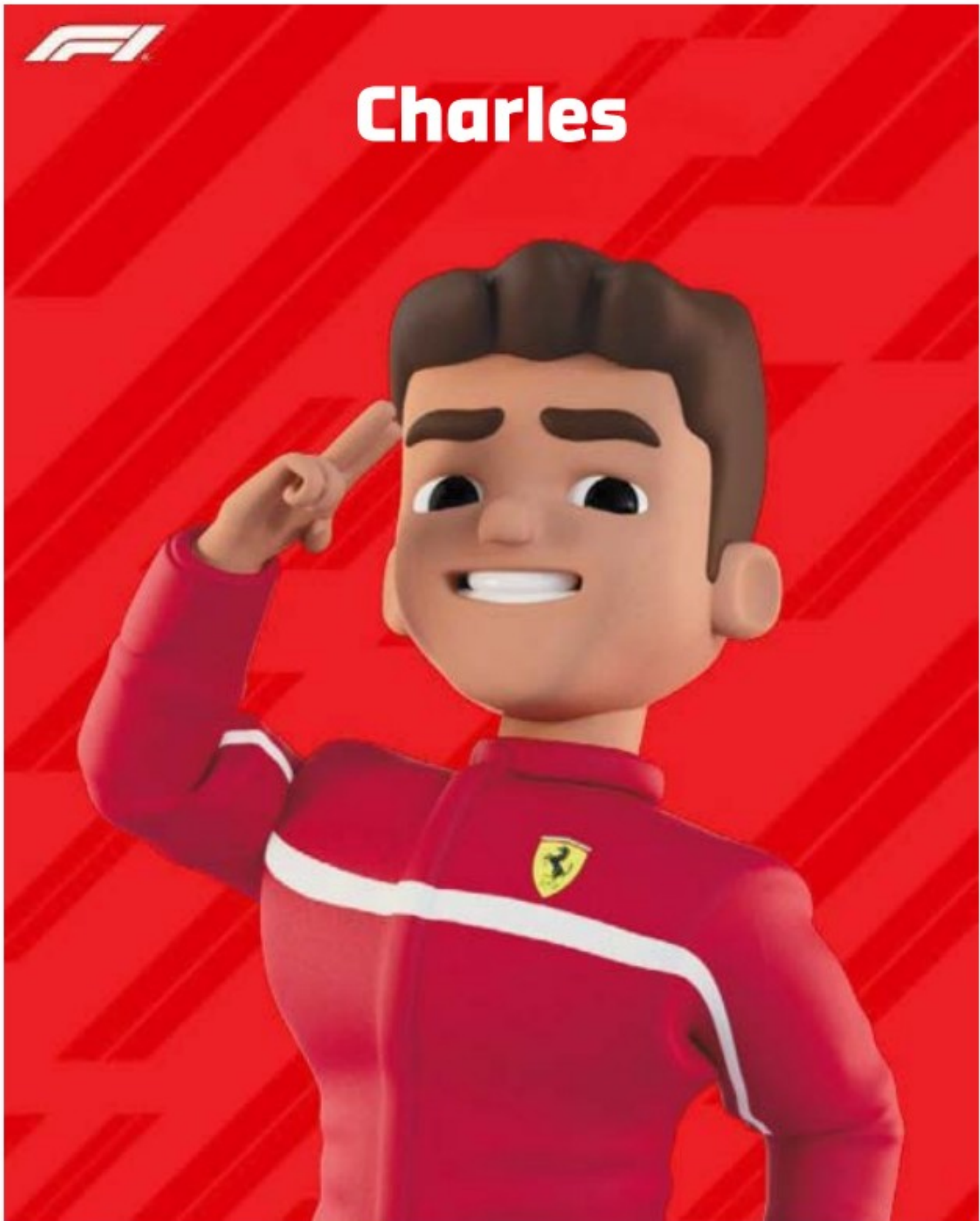
La mission de Bearman relevait de l'impossible : dernier sur la grille, en pneus Durs. Mais le Britannique profita des arrêts de six rivaux, puis de celui de Gasly sous régime de voiture de sécurité, pour regagner des positions. Les Haas ne s'arrêtèrent qu'autour du 53^e tour, lors de l'accrochage entre Antonelli et Leclerc. Malchanceux, Ocon était alors déjà au stand, perdant un temps précieux, tandis que Bearman profita d'un arrêt quasi gratuit. « Le plan était de faire le plus de tours possible.

À 25 tours de la fin, je disais aux ingénieurs qu'il fallait abandonner la stratégie, mettre des pneus neufs et repartir, avouait le rookie. Faire autant de tours sur un circuit exigeant pour l'avant-gauche donne un désavantage lors des restarts, car le pneu refroidit beaucoup. J'avais la pression des pilotes derrière, mais heureusement je suis resté dans le DRS et ici, quand on y reste, on conserve généralement sa position. »

En signant plusieurs dépassements solides sur Alpine et Aston Martin, et grâce à une stratégie finalement payante, Haas plaça ses deux voitures dans les points. « Le potentiel est là, la voiture est fantastique », s'enthousiasmait Bearman, récompensé d'une 6^e place à l'arrivée, son meilleur résultat en carrière. Reste désormais à Haas à transformer ces coups d'éclat en routine. Car si l'écurie américaine sait magnifiquement réparer ses erreurs, il lui faudra bientôt apprendre à les éviter. ■



Carlos



Charles



Lando



George

DÉCRYPTAGE

F1 KIDS

CANAL+ DÉTECTE SES JEUNES SPECTATEURS

En parallèle de la retransmission habituelle du Grand Prix, la chaîne cryptée a diffusé, pour la première fois, un programme annexe adapté aux 8-12 ans sur sa chaîne jeunesse. Explications.

Mathieu Chambenoît - Photos F1

Depuis des décennies, nombre d'enfants sont tombés dans la grande marmite de la Formule 1. Rituel du dimanche, moment incontournable du week-end, le Grand Prix s'est imposé comme une sorte de sanctuaire familial ayant accompagné bien des générations. Dans un contexte où Liberty Media multiplie les initiatives depuis le rachat de la discipline en 2017, il était inévitable que le jeune public devienne, tôt ou tard, une cible commerciale à part entière. Car la démarche n'est en rien philanthropique.

SIMPLIFIER POUR ÉVEILLER

Présent depuis 2023 sur la plateforme F1TV dans de nombreux pays, le programme *F1 Kids* n'était jusqu'alors pas disponible en France. Pensée pour un public de 8 à 12 ans, l'émission se veut avant tout une version cartoon de la course, même si les images réelles du Grand Prix restent la base du programme. Dès la présentation de la grille de départ, chaque pilote apparaît sous la forme d'un avatar plutôt que sa photo officielle. Cette direction artistique vise à faciliter la compréhension pour les enfants.

L'affichage demeure ainsi adapté tout au long de la course. Les couleurs des équipes, plus vives, apparaissent sur la gauche de l'écran, tandis que certaines données - comme les écarts de temps - ne sont affichées qu'à intervalles réguliers pour alléger l'ensemble. Les messages radio sont simplifiés et filtrés, tandis que les actions en piste sont diffusées comme d'habitude. En bref, l'expérience sert d'introduction à la discipline. « L'objectif est de présenter la Formule 1 avec un ton pédagogique, nous explique Arnaud Rakoto, commentateur de la course sur Canal+ Kids. C'est une discipline pleine d'expressions anglophones, parfois très obscures, même pour des adultes. L'objectif est donc d'expliquer ce qu'est, par exemple, un undercut, pourquoi les pilotes parlent-ils tous en anglais à la radio, etc. Mais aussi tout ce qui ne se voit pas à l'écran, ou bien que l'on voit, mais qui n'est pas toujours compréhensible pour le public. Le tout en utilisant le vocabulaire le plus simple possible. »

SUSCITER DES VOCATIONS

Pour cette première édition de *F1 Kids*, Canal+ a fait appel à un trio de commentateurs inédit. Finaliste de la saison 1 de l'émission *Au Micro*, Arnaud Rakoto était épaulé par Théophile Naël, pilote stéphanois engagé en Formule 3 avec Van Amersfoort Racing, ainsi que par Julia Montlaur, jeune pilote de karting de 12 ans, suivie par l'académie Mercedes. « Margot Lafite et Laurent Dupin sont venus me voir pour me proposer cette opportunité, nous confie Théophile Naël à propos de cette première expérience sur le plateau. Ils m'ont expliqué que Canal+ allait lancer ce format pour initier les enfants au sport automobile et les faire accrocher à la Formule 1. Ils m'ont proposé de commenter et j'ai tout de suite accepté parce que c'est une nouvelle expérience, quelque chose à découvrir. Ça ne peut qu'être un plus pour moi. »

Un exercice périlleux à bien des égards, que le pilote - auteur de trois podiums en F3, cette saison - a abordé avec enthousiasme, malgré les contraintes propres à ce type de commentaire. « C'est presque plus compliqué que de commenter un Grand Prix classique. (Rires) J'ai le réflexe d'utiliser des termes techniques, il faut vraiment s'obliger à simplifier le langage pour parler à un public jeune, ajoute-t-il. Ils essaient d'encourager la jeune génération à regarder la F1. Je trouve ça vraiment bien ! La Formule 1 est le sport à la mode d'une certaine manière. Si, en plus, les plus jeunes commencent à s'y intéresser, c'est très positif pour l'avenir. »

C'est dans cet esprit que Canal+ a souhaité développer son approche : expliquer ce qui se passe en piste, mais aussi le parcours que doivent affronter les jeunes pilotes avant d'accéder à la Formule 1. « L'idée est d'aller à la découverte de ce que représente le parcours avant d'arriver en Formule 1, notamment avec la présence de Julia et de Théophile, nous détaille Arnaud Rakoto. Leur rôle est de témoigner de ce que c'est de commencer par le karting, puis la manière dont on passe ensuite en monoplace, avant d'accéder à la F1. Théophile, par exemple,

parcourt le monde avec tout l'univers de la Formule 1. Il sait ce que c'est d'être dans un paddock, d'être entouré par plein de nationalités différentes. On se sert aussi de cela pour agrémenter le Grand Prix. »

FRANCHE RÉUSSITE ?

À l'issue de cette première diffusion, plusieurs points ressortent. En plateau, le tandem de commentateurs a d'abord réussi le pari d'expliquer, sans édulcorer, un Grand Prix de Zandvoort pour le moins animé. Erreurs en piste, stratégies décalées, techniques de pilotage : de nombreux sujets ont été abordés, alors même que les deux jeunes pilotes invités faisaient face à un délicat exercice d'équilibriste. Mais le potentiel de cette équipe ainsi formée a semblé, par instants, un peu sous-exploité. On peut notamment regretter un format qui distille un maximum d'informations aux jeunes spectateurs, quitte à oublier parfois l'aspect purement émotionnel de l'instant. Loin de l'envolée lyrique de Julien Fébreau au moment du dépassement de Lando Norris par l'extérieur sur Max Verstappen, le traitement de cette action a, par exemple, manqué d'une dimension épique, sans doute par crainte de sortir du cadre défini, au risque, à terme, de manquer de relief pour susciter la passion.

La valeur ajoutée est bien au rendez-vous pour un public totalement néophyte. Cependant, un ton plus naturel, s'approchant en quelque sorte d'un traitement classique des Grands Prix, permettrait de poser un décor propice à convertir les jeunes non initiés. Bien que les ingrédients soient réunis pour faire de *F1 Kids* une réussite, l'enrichissement par la simplicité serait sans doute la clé de la prochaine mouture, dont le but reste de rendre accessible la « marmite » de la Formule 1.

Héros mis en avant, emballement lors des moments d'euphorie : un tel spectacle mérite un enrobage dont on a deviné l'esquisse, mais qui gagnerait à faire preuve d'une once d'audace supplémentaire. Après tout, la curiosité naît surtout lorsque la graine de la passion a, pour la première fois, été plantée. Alors bravo pour l'initiative. ■

PÉNALITÉ

SAINZ ET LAWSON D'ACCORD DANS LEUR DÉSACCORD

Impliqués dans un accrochage alors qu'ils luttait pour la 7^e place, le pilote Williams et son homologue Racing Bulls ne comprenaient pas la pénalité infligée à l'Espagnol.

Medhi Casaurang-Vergez

La FIA a réussi un exploit passé sous les radars : celle de liguer des pilotes d'écuries rivales contre elle ! L'institution, responsable du collège des commissaires, avait décerné à Carlos Sainz (Williams) une pénalité de 10 secondes pour un accrochage avec Liam Lawson (Racing Bulls). L'Espagnol avait touché, avec sa roue avant droite, la roue arrière gauche du Néo-Zélandais dans le virage de Tarzan, le premier du circuit. Si les images des caméras embarquées, semblaient pointer la faute sur Lawson pour avoir dérapé en cours de virage, les officiels ont estimé que le fils de l'ancien champion de rallye Carlos Sainz Senior aurait pu éviter le contact. « L'essieu avant de la voiture n°55 (Sainz) n'était pas devant l'essieu avant de la voiture n°30 (Lawson) au premier virage. La voiture 55 a tenté de rester à l'extérieur de la voiture 30 et une collision s'est produite. Nous avons estimé que Lawson avait la priorité dans le virage et que Sainz était donc entièrement ou principalement responsable de la collision. Comme le veut la norme pour une collision de cette nature et comme le prescrivent les directives, nous avons infligé une pénalité de 10 secondes à la voiture 55. » Cette décision étonnait les commentateurs de Canal+, mais aussi les principaux concernés. « J'ai subi un incident qui m'a coûté 10 points au championnat alors que je réalisais l'un de mes meilleurs week-ends de l'année », a déclaré Sainz à la chaîne offi-



DPPI / F. GOODEN



DPPI / X. BONILLA

cielle de Formule 1. « J'ai couru contre plusieurs pilotes sur ce circuit dans le premier virage et plusieurs pilotes de qualité qui permettent un mouvement côte à côte comme celui-ci dans un magnifique virage comme le premier virage de Zandvoort. Aujourd'hui, j'ai choisi d'avoir cette ligne côte à côte avec quelqu'un qui préfère risquer un incident et perdre autant de points alors que l'autre voiture (celle de Hadjar. Ndlr) est sur le podium. C'est donc très frustrant, très décevant. Mais en plus de cela, recevoir une pénalité de 10 secondes est quelque chose d'inacceptable, quelque chose que je ne comprends pas, quelque chose pour lequel j'ai besoin d'explications. » Liam Lawson rejetait les accusations de comportement antisportif, mais admettait que la logique des commissaires lui échappait. « C'était le premier tour après une relance de Safety Car et nous avions très peu d'adhérence dans le premier virage. Nous savons tous comment les règles sont rédigées, et même si nous ne sommes pas toujours d'accord avec elles, j'en ai moi-même fait les frais cette année et je ne suis pas d'accord non plus, mais c'est ainsi. Pour que ce soit le virage de Carlos, il doit être en tête à la corde. Il n'y était pas, c'est pourquoi il a été pénalisé, je suppose. Mais c'est vraiment dommage pour nous deux. » Au lieu de figurer dans les points, Liam Lawson et Carlos Sainz ont rallié l'arrivée à la 12^e et 13^e place. ■

11

La 11^e place de Franco Colapinto est pour le moment le meilleur résultat décroché par la seconde Alpine engagée cette saison. L'Argentin, qui a remplacé Jack Doohan après six Grands Prix en 2025, reste bloqué à un score vierge de points.

ZANDVOORT

L'INDYCAR ET LA NASCAR DRAGUÉES ?

Robert van Overdijk, patron du circuit, a exprimé ses désirs concernant sa piste pour l'après-Formule 1, le dernier Grand Prix des Pays-Bas étant fixé pour 2026. Michaël Duforest

DPPI / J. DELFOSSE

Zandvoort et la F1, c'est bientôt de l'histoire ancienne. Le circuit a pris la décision de ne pas prolonger son contrat avec Formula One Management (FOM), une décision qui a paru surprenante à l'époque, mais que le patron du circuit, Robert van Overdijk a expliqué à nos confrères de RacingNews365.

« La F1 sait mieux que quiconque que nous sommes, avec Silverstone, le seul Grand Prix à devoir se passer d'un seul euro de subvention. Nous devons nous contenter de trois petites entreprises : Circuit Zandvoort, TIG Sports et SportVibes. Nous sommes tout simplement au chevet de ce méga-événement, à nos frais et à nos risques et périls. »

Les risques étaient donc trop élevés de poursuivre l'aventure au-delà de 2026, et ce, malgré la présence du quadruple champion du monde Max Verstappen, véritable star et vainqueur des trois premières épreuves disputées à Zandvoort depuis le retour du Grand Prix, entre 2021 et 2023. Désormais tourné vers l'avenir, Van Overdijk souhaite remplacer la F1 par une autre discipline de premier ordre. La Formule E a notamment confirmé être en discussion avec le circuit néerlandais. Le patron verrait lui d'un meilleur œil la venue d'un ou deux championnats américains...

« Bien entendu, je discute depuis un certain temps avec différentes parties intéressées. Ce qui est important pour nous, en tant que circuit, c'est qu'il y ait une contrepartie. Ce ne sera jamais aussi important que la Formule 1, mais ce n'est pas non plus ce qu'il faut rechercher. Il faut qu'il y ait du spectacle. Personnellement, j'aime voir ce qui se passe outre-Atlantique. Qu'il s'agisse de l'IndyCar ou de la Nascar, c'est à réfléchir. Je pense que les deux sont spectaculaires et que l'on peut créer un spectacle très intéressant autour d'eux. » En 2025, la Nascar a organisé une première course au Mexique pour sa catégorie reine, la Cup Series, qui ne connaîtra pour l'instant pas de lendemain, mais pourrait revenir dans le futur. L'IndyCar a régulièrement voyagé à travers le monde, mais les déclarations des derniers mois de Mark Miles, patron de Penske Entertainment, la société propriétaire du championnat, pointent vers un développement d'abord local, aux États-Unis, avant une expansion plus globale. À voir si Zandvoort pourra convaincre l'équipe de Roger Penske que 2027 est une bonne date pour ramener le championnat en Europe, 20 ans après sa dernière course sur notre continent, en Champ Car, à Assen... aux Pays-Bas. Michaël Duforest

ASTON MARTIN

LA BELLE SURPRISE

En voyant par deux fois Lance Stroll dans le décor lors des essais libres, puis dans la première phase des qualifications, Aston Martin semblait parti pour un nouveau week-end de galère. Une impression confirmée par l'arrêt prématuré du Canadien à la suite d'un contact avec Gabriel Bortoleto (Sauber) en début de Grand Prix, tandis que Fernando Alonso perdait de précieuses places lors d'un départ calamiteux. Or, une stratégie d'arrêts aux stands respectant le plan de « l'undercut » (changement de pneus plus tôt que le reste du peloton) permettait au vétéran espagnol de refaire son retard, surtout lorsque la course était neutralisée une seconde fois. Le même procédé permettait à Lance Stroll de revenir dans le Top 10, et même de devancer son équipier sous le drapeau à damier (7^e, Alonso 8^e) ! « Lance et Fernando ont tout donné aujourd'hui et le choix d'un pneu de course supplémentaire s'est avéré payant. Nous avons un bon rythme de course et les deux pilotes ont réalisé des dépassements décisifs et clés. Les dix points que nous avons marqués nous permettent de conserver notre sixième place au championnat Constructeurs », se réjouit Mike Krack, le chef de piste. M.C.-V.



DPPI / A. VINCENT



- | | | |
|---|---|--|
| <p>10
/10</p>  <p>ISACK HADJAR
Un week-end parfait de A à Z, conclu par son premier podium en Formule 1.</p> | <p>6
/10</p>  <p>ESTEBAN OCON
Comme souvent, il accroche les points malgré une course difficile.</p> | <p>8
/10</p> <p>RACING BULLS
L'écurie B de Red Bull était la 3^e force du plateau : incroyable !</p> |
| <p>10
/10</p>  <p>OSCAR PIASTR
Une pole soufflée à Norris, puis une course menée avec brio. Un Grand Prix de champion.</p> | <p>5
/10</p>  <p>YUKI TSUNODA
Petite éclaircie pour le Japonais. Ces deux points doivent l'aider à reprendre confiance.</p> | <p>7
/10</p> <p>McLAREN
Un doublé refusé suite à une panne mécanique pour Norris.</p> |
| <p>8
/10</p>  <p>MAX VERSTAPPEN
Il a pris tous les risques pour passer Norris. Une 2^e place qui consacre un super week-end !</p> | <p>5
/10</p>  <p>FRANCO COLAPINTO
Onzième, il signe son meilleur résultat de la saison.</p> | <p>7
/10</p> <p>RED BULL
La voiture n'est pas si loin des McLaren de tête...</p> |
| <p>8
/10</p>  <p>OLIVER BEARMAN
En terminant 6^e, le Britannique signe le meilleur résultat de sa carrière. Bravo !</p> | <p>4
/10</p>  <p>CARLOS SAINZ
La comparaison avec Albon est dure. Pourtant de retour en Q3, il a tout perdu suite à un contact avec Lawson.</p> | <p>7
/10</p> <p>HAAS
Une belle tactique en course qui compense un mauvais rythme en essais.</p> |
| <p>7
/10</p>  <p>GEORGE RUSSELL
Sa défense sur Charles Leclerc est musclée, mais le reste de sa course est propre.</p> | <p>3
/10</p>  <p>LIAM LAWSON
Son accrochage avec Sainz le prive des points. Dommage après une belle qualification (8^e).</p> | <p>6
/10</p> <p>WILLIAMS
Albon est le meilleur des autres, une fois de plus.</p> |
| <p>7
/10</p>  <p>ALEXANDER ALBON
Pour la quatrième fois de l'année, le Thaïlandais termine 5^e ! Une régularité épatante.</p> | <p>3
/10</p>  <p>LEWIS HAMILTON
Il se saborde tout seul avec une grossière erreur dans le banking.</p> | <p>6
/10</p> <p>ASTON MARTIN
Une double entrée dans les points inattendue par rapport aux essais.</p> |
| <p>6
/10</p>  <p>LANDO NORRIS
Inférieur à Piastri en qualif et en course, il limitait la casse avec la 2^e place avant que la mécanique ne le lâche.</p> | <p>3
/10</p>  <p>PIERRE GASLY
Week-end compliqué pour le Normand, bon dernier des pilotes classés.</p> | <p>6
/10</p> <p>MERCEDES
Des gros points repris à Ferrari avec une seule voiture dans le Top 10 à l'arrivée.</p> |
| <p>6
/10</p>  <p>CHARLES LECLERC
La Ferrari ne fonctionnait pas bien, mais il tenait le Top 5 avant de se faire percuter par Antonelli.</p> | <p>3
/10</p>  <p>NICO HÜLKENBERG
Élimination en Q2 et course anonyme pour l'Allemand, 14^e.</p> | <p>4
/10</p> <p>ALPINE
La porte des points était presque atteinte.</p> |
| <p>6
/10</p>  <p>LANCE STROLL
Son début de week-end est inquiétant avec deux erreurs en essais, mais sa course est parfaitement maîtrisée.</p> | <p>3
/10</p>  <p>GABRIEL BORTOLETO
Son aileron est cassé suite à un accrochage, mais sa course était gâchée par son départ catastrophique.</p> | <p>2
/10</p> <p>SAUBER
Un week-end à oublier pour les Suisses.</p> |
| <p>6
/10</p>  <p>FERNANDO ALONSO
Grognon à la radio, il termine tout de même à la 8^e place.</p> | <p>2
/10</p>  <p>KIMI ANTONELLI
Un week-end à oublier : il percuta Leclerc et fait un excès de vitesse dans les stands.</p> | <p>1
/10</p> <p>FERRARI
Un double abandon catastrophique !</p> |

NOMBRE DE TOURS 72
CIRCUIT 4,259 KM
COURSE 306,587 KM



POLE POSITION
PIASTRI : 1'08"662
Moy. 223,302 km/h



GRILLE DE DÉPART



NOUVEAU

9^e victoire d'Oscar Piastri,
201^e victoire de McLaren.
5^e pole position d'Oscar Piastri,
la 173^e de McLaren.

DIGEST

39^e édition du GP des Pays-Bas,
du 29 au 31 août.
Circuit de 4,259 km.

QUALIFICATION 1

1	Piastri	1'09"338
2	Norris	1'09"469
3	Russell	1'09"676
4	Verstappen	1'09"696
5	Lawson	1'09"779
6	Albon	1'09"792
7	Antonelli	1'09"845
8	Gasly	1'09"894
9	Hamilton	1'09"900
10	Leclerc	1'09"906
11	Alonso	1'09"950
12	Tsunoda	1'09"954
13	Hadjar	1'09"966
14	Sainz	1'09"980
15	Bortoleto	1'10"037
16	Colapinto	1'10"104
17	Hülkenberg	1'10"195
18	Ocon	1'10"197
19	Bearman	1'10"262
20	Stroll	Pas de temps

QUALIFICATION 2

1	Norris	1'08"874
2	Piastri	1'08"964
3	Verstappen	1'09"122
4	Hamilton	1'09"261
5	Leclerc	1'09"304
6	Russell	1'09"313
7	Alonso	1'09"366
8	Lawson	1'09"383
9	Hadjar	1'09"439
10	Sainz	1'09"472
11	Antonelli	1'09"493
12	Tsunoda	1'09"622
13	Bortoleto	1'09"622
14	Gasly	1'09"637
15	Albon	1'09"652

QUALIFICATION 3

1	Piastri	1'08"662
2	Norris	1'08"674
3	Verstappen	1'08"925
4	Hadjar	1'09"208
5	Russell	1'09"255
6	Leclerc	1'09"340
7	Hamilton	1'09"390
8	Lawson	1'09"500
9	Sainz	1'09"505
10	Alonso	1'09"630

VMAX (KM/H)

1	Stroll	337,0
2	Ocon	335,7
3	Alonso	332,7
4	Bearman	330,6
5	Hülkenberg	330,5
6	Antonelli	328,8
7	Albon	327,8
8	Russell	327,6
9	Bortoleto	326,4
10	Colapinto	325,9
11	Lawson	324,7
12	Sainz	323,6
13	Gasly	322,7
14	Tsunoda	321,0
15	Leclerc	320,8
16	Norris	315,9
17	Hamilton	313,9
18	Hadjar	311,2
19	Verstappen	306,5
20	Piastri	301,7

STATS

9	🏆	victoires en GP
1 ^{er}	Hamilton	105
2 ^e	Schumacher	91
3 ^e	Verstappen	65
4 ^e	Vettel	53
5 ^e	Prost	51
38 ^e	Piastri	9

MÉTÉO

VENDREDI Air : 19,7° - 21,7° Piste : 26,1° - 29,8°	☁️
SAMEDI Air : 20,9° - 21,5° Piste : 33,8° - 34,5°	☁️
DIMANCHE Air : 19,6° - 21,1° Piste : 25,6° - 29,3°	☁️

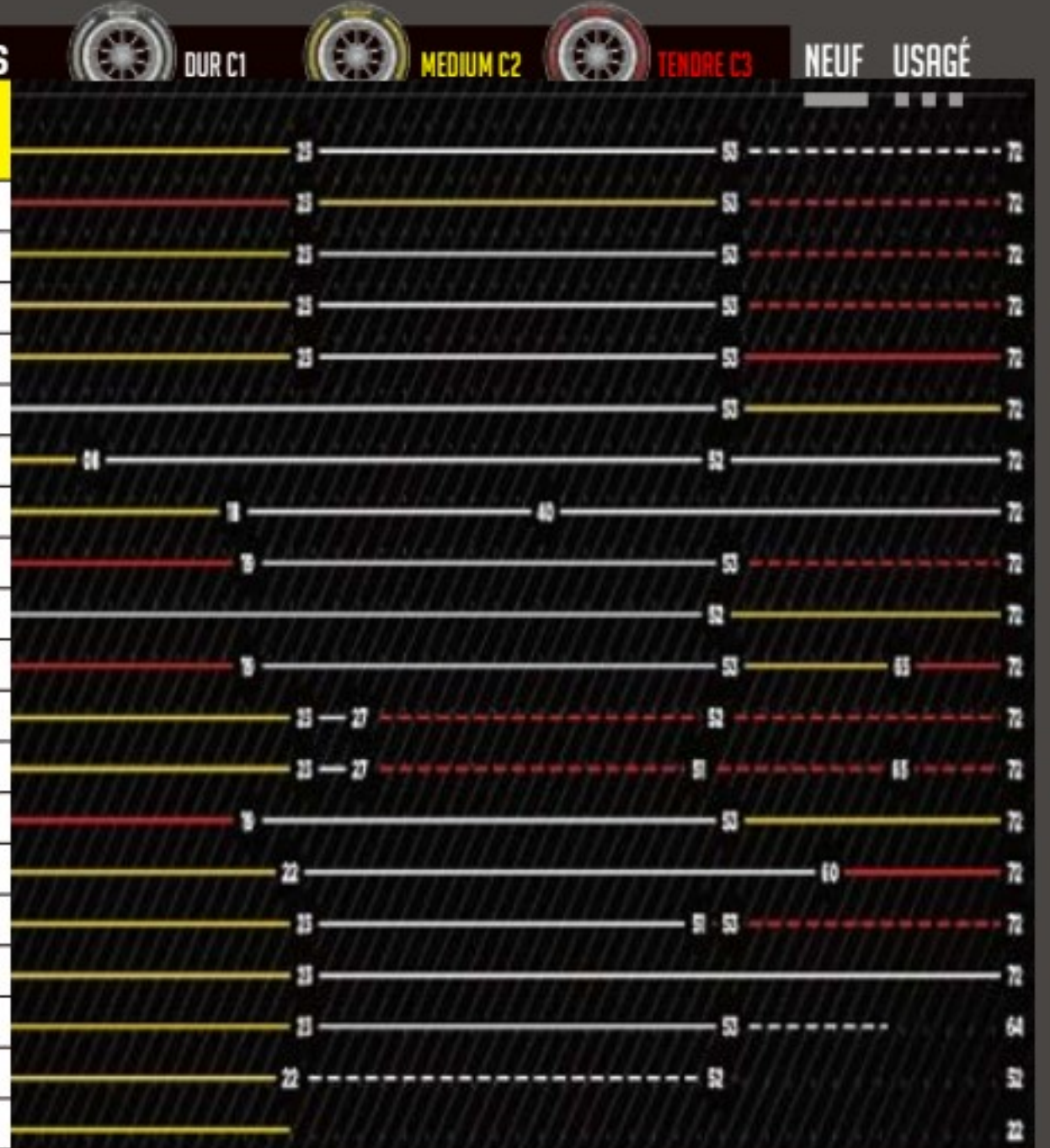
TEMPS EN COURSE

1	Piastri	1'12"271
moy. 212,151 m/h au 60 ^e tour		
2	Norris	1'12"379
3	Verstappen	1'12"921
4	Colapinto	1'13"049
5	Hadjar	1'13"327
6	Antonelli	1'13"480
7	Albon	1'13"687
8	Alonso	1'13"719
9	Russell	1'13"728
10	Sainz	1'13"808
11	Stroll	1'13"872
12	Lawson	1'13"879
13	Bearman	1'13"950
14	Ocon	1'13"986
15	Bortoleto	1'14"307
16	Tsunoda	1'14"354
17	Leclerc	1'14"557
18	Hülkenberg	1'14"912
19	Gasly	1'15"248
20	Hamilton	1'15"684

CLASSEMENT FINAL

1	Oscar Piastri	1h38'29"849 (moy. 186,758 km/h)
2	Max Verstappen	à 1"271
3	Isack Hadjar	à 3"233
4	George Russell	à 5"654
5	Alexander Albon	à 6"327
6	Oliver Bearman	à 9"044
7	Lance Stroll	à 9"497
8	Fernando Alonso	à 11"709
9	Yuki Tsunoda	à 13"597
10	Esteban Ocon	à 14"063
11	Franco Colapinto	à 14"511
12	Liam Lawson	à 17"063
13	Carlos Sainz	à 17"376
14	Nico Hülkenberg	à 19"725
15	Gabriel Bortoleto	à 21"565
16	Andrea Kimi Antonelli	à 22"029
17	Pierre Gasly	à 23"629
18	Lando Norris	Abandon
19	Charles Leclerc	Abandon
20	Lewis Hamilton	Abandon

RELAIS



CHAMPIONNAT

	AUSTRALIE	CHINE	JAPON	BARHEÏN	ARABIE SAOUDITE	MIAMI	ÉMILIE-ROMAGNE	MONACO	ESPAGNE	CANADA	AUTRICHE	G ^e -BRETAGNE	BELGIQUE	HONGRIE	PAYS-BAS	ITALIE	AZERBAÏDZAN	SINGAPOUR	ÉTATS-UNIS	MEXIQUE	BRÉSIL	LAS VEGAS	QATAR	ABOU DHABI
--	-----------	-------	-------	---------	-----------------	-------	----------------	--------	---------	--------	----------	--------------------------	----------	---------	----------	--------	-------------	-----------	------------	---------	--------	-----------	-------	------------

PILOTES

		PTS																							
1	Piastri (McLaren)	309	2	32	15	25	25	32	15	15	25	12	18	18	32	18	25								
2	Norris (McLaren)	275	25	19	18	15	12	26	18	25	18	0	25	25	24	25	0								
3	Verstappen (Red Bull)	205	18	18	25	8	18	12	25	12	1	18	0	10	20	2	18								
4	Russell (Mercedes)	184	15	20	10	18	10	20	6	0	12	25	10	1	10	15	12								
5	Leclerc (Ferrari)	151	4	4	12	12	15	6	8	18	15	10	15	0	20	12	0								
6	Hamilton (Ferrari)	109	1	8	6	10	6	10	12	10	8	8	12	12	6	0	0								
7	Antonelli (Mercedes)	64	12	10	8	0	8	10	0	0	15	0	0	0	1	0									
8	Albon (Williams)	64	10	6	2	0	2	10	10	2	0	0	0	4	8	0	10								
9	Hülkenberg (Sauber)	37	6	0	0	0	0	0	0	0	10	4	2	15	0	0	0								
10	Hadjar (Racing Bulls)	37	0	0	4	0	1	0	2	8	6	0	0	0	1	0	15								
11	Stroll (Aston Martin)	32	8	2	0	0	0	4	0	0	-	0	0	6	0	6	6								
12	Alonso (Aston Martin)	30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	6	2	0	10	4								
13	Ocon (Haas)	28	0	10	0	4	0	0	0	6	0	2	1	0	4	0	1								
14	Gasly (Alpine)	20	0	0	0	6	0	1	0	0	4	0	0	8	1	0	0								
15	Lawson (Red Bull & RB)	20	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	8	0	4	4	0								
16	Bearman (Haas)	16	0	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	8								
17	Sainz (Williams)	16	0	1	0	0	4	2	4	1	0	1	0	0	3	0	0								
18	Bortoleto (Sauber)	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2	8	0									
19	Tsunoda (RB & Red Bull)	12	0	3	0	2	0	4	1	0	0	0	0	0	0	2									
20	Colapinto (Alpine)	0	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0									
21	Doohan (Alpine)	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-									

CONSTRUCTEURS

1	McLaren	584	27	51	33	40	37	58	33	40	43	12	43	43	56	43	25								
2	Ferrari	260	5	12	18	22	21	16	20	28	23	18	27	12	26	12	0								
3	Mercedes	248	27	30	18	18	18	30	6	0	12	40	10	1	10	16	12								
4	Red Bull	214	18	18	25	10	18	16	26	12	1	18	0	10	20	2	20								
5	Williams	80	10	7	2	0	6	12	14	3	0	1	0	4	11	0	10								
6	Aston Martin	62	8	2	0	0	0	4	0	0	2	6	6	8	0	16	10								
7	Racing Bulls	60	0	3	4	0	1	0	2	12	6	0	8	0	5	4	15								
8	Sauber	51	6	0	0	0	0	0	0	0	10	4	6	15	2	8	0								
9	Haas	44	0	14	1	5	0	0	0	6	0	2	1	0	6	0	9								
10	Alpine	20	0	0	0	6	0	1	0	0	4	0	0	8	1	0	0								

Points : 1^{er}=25 pts / 2^e=18 pts / 3^e=15 pts / 4^e=12 pts / 5^e=10 pts / 6^e=8 pts / 7^e=6 pts / 8^e=4 pts / 9^e=2 pts / 10^e=1 pt.

LA REMONTADA

Dans une épreuve inédite, Sébastien Ogier s'est montré impérial. Retardé par une crevaison en début de course, l'octuple champion, parfaitement navigué par Vincent Landais, a offert une magistrale remontée jusqu'à la victoire. L'équipage Toyota remporte une première édition du Rallye du Paraguay qui restera dans les annales.

Loïc Rocci, envoyé spécial

Tu vois ? Qu'est-ce que je t'avais dit ? » Lancée avec un clin d'œil, cette petite phrase de Sébastien Ogier à notre rencontre est venue clôturer une formidable deuxième étape. Quelques heures plus tôt, le Tricolore nous avait dévoilé en catimini ses plans et ces derniers ont fonctionné à merveille. Alors qu'il n'aime d'ordinaire pas trop prendre de risques inconsidérés, le natif de Gap a forcé sa nature pour évoluer sur un autre rythme que ses rivaux pendant plus de la moitié de l'épreuve pour finalement l'emporter.

D'ABORD PRUDENT

Figurant depuis quelques semaines parmi les candidats déclarés au titre mondial, alors que son programme était partiel en 2025, il était agréable de voir Sébastien Ogier faire le long voyage jusqu'à Encarnación, situé au sud du Paraguay, malgré un retard indépendant de sa volonté. À l'instar d'Ott Tänak (Hyundai), une annulation de vol depuis l'Europe le faisait poser pied à terre lundi soir, alors que ses camarades étaient déjà bien installés en Amérique du Sud. La veille de cette 10^e manche de la saison, le Français ne partait donc pas avec plus d'informations que ses rivaux. « Si tu te fies seulement à la vidéo, tu as l'impression que c'est un rallye simple, souriait-il avant le départ. Il y a des lignes droites et des carrefours. Sur le terrain, c'est un peu plus complexe que ça avec beaucoup de dénivelé. Nous trouvons des bosses, des marches, des "kicks" (compression du terrain qui, négociée à haute vitesse, emmène les suspensions arrière en butée et fait soulever l'arrière de l'auto. Ndlr) ou des compressions qui sont difficiles à anticiper. Si à cela tu ajoutes la vitesse, nous devrions être bien occupés durant trois jours. (Rires) Comme souvent sur les nouvelles manches, c'est le niveau d'engagement qui va permettre de faire la différence. La lecture de l'adhérence va constituer un gros défi. Dans les portions où nous pensons qu'il y a du grip, je n'arrive pas à le vérifier. Il n'y a pas de constance, même sur le sec... alors je préfère ne pas savoir sur le mouillé. »

Avec tous ces paramètres, le Tricolore ne souhaitait pas se projeter. « Je ne vais pas modifier mon approche par rapport au titre. Je n'ai pas besoin de me mettre plus de pression. La Finlande n'a pas été une épreuve facile, mais nous avons très bien limité la casse en marquant de gros points (3^e). Ici, nous allons essayer de gagner, mais ce qui est important, c'est de terminer sur le podium. Concernant les



risques de crevaisons, nous pouvons nous attendre à quelques surprises (voir par ailleurs). Comme toujours, il faudra avoir la réussite de son côté. » Quand il a vu apparaître l'alarme annonçant une roue à plat dans l'ES2 (voir Instant décisif), l'Haut-Alpin s'est dit que l'Amérique latine n'était décidément jamais clémente avec lui. En dix tentatives, il n'est jamais parvenu à s'imposer en Argentine et se retrouver 8^e à 36"1 de Kalle Rovanperä (Toyota) n'était pas le départ escompté. Cela a cependant transformé sa course. À partir de cette chrono, il n'a plus eu qu'un seul objectif : remonter.

OGIER À RÉACTION

Il arrive souvent qu'un pilote qui vient de prendre du retard essaie immédiatement de le compenser dans le tronçon suivant et que cela tourne mal. Ogier a trop d'expérience pour tomber dans ce piège. Bien que n'ayant plus de roue de secours, il s'est quand même adjugé l'ES3, comblant tout de suite une place en dépassant Josh McErlean. Les spéciales étant très rapides, il n'allait pas être simple de créer de gros écarts pour se rapprocher du podium. Si Seb avait cet objectif dans sa tête, il pensait aussi et surtout à ce moment-là ►

1



S. Ogier
V. Landais
3h00'06"6

2



E. Evans
S. Martin
+ 26"2

3



T. Neuville
M. Wydaeghe
+ 27"2



au samedi où le balayage s'annonçait violent. Il voulait absolument améliorer sa position de départ. « Pour cela, nous n'avons pas vraiment eu d'autre choix que de prendre plus de risques que je ne le souhaitais, soufflait-il. Cela n'a jamais été ma façon de piloter, mais parfois il faut pousser un peu plus que ce qu'on le désire. » Chaque concurrent devant lui est devenu un obstacle à dépasser. Lors des 4 tronçons du vendredi après-midi, il s'en est adjugé 3. Initialement malchanceux, Seb a pu bénéficier de trois événements qui lui ont fait gagner autant de places. Sami Pajari (Toyota) et Adrien Fourmaux (Hyundai) ont crevé et Thierry Neuville (Hyundai) est parti à la faute. Désormais 4^e, la Toyota n°18 avait en ligne de mire Ott Tänak devant elle à 10"2. « La crevaison nous a coûté assez cher, admettait-il, mais nous avons su bien réagir. Il n'aurait pas été possible d'en faire beaucoup plus. Ce genre de situation te permet de montrer ta véritable vitesse de pointe. Tu te poses moins de questions. Nous avons attaqué fort, sans trop calculer, alors que moi j'ai toujours tendance à gérer la prise de risques au maximum. La place sur la route va jouer un grand rôle samedi et nous allons essayer de continuer sur le même rythme. »

Ogier-Landais ont inscrit 9 victoires de spéciales sur un total de 19 ES au Paraguay.

LA LEÇON D'OGIER

Filant à fond sous les ipês, ces arbres à trompettes roses très répandus au Paraguay, Sébastien a offert une véritable démonstration le samedi. Bien que ne bénéficiant pas d'une chaussée parfaitement nettoyée, il est parvenu à s'adjuger deux des quatre secteurs du matin. Une crevaison pour Ott Tänak l'a en plus fait passer 3^e. L'écart avec Adrien Fourmaux (0"5) n'était déjà plus un souci pour Ogier qui regardait plutôt les 17"2 le séparant de Kalle Rovanperä. Se régalant de la situation, Seb a alors donné son avis tandis qu'il restait encore 3 ES à disputer pour boucler la 2^e étape. « Nous devons continuer à mettre la pression sur Kalle, expliquait-il tel un conspirateur. Nous allons partir avec 1 roue de secours. Kalle va sans doute se demander pourquoi. Il est un des rares à ne pas avoir crevé. Tout peut arriver, mais il est certain que cela va le faire réfléchir... » Vainqueur de l'ES14, Ogier a effacé 2"8 sur le Finlandais qui, comme il le prévoyait, commençait à douter. « La charge sur mes gommages est assez élevée et je sens que cela s'use beaucoup. Je ne peux pas faire plus. Une seule roue de secours, cela fonctionne pour Seb, car ses pneus sont toujours en très bon état. » Le Français a, en

65^e

victoire de Sébastien Ogier

18^e

victoire d'Ogier sur une Yaris (record)

102^e

victoire de Toyota en WRC (record égalé)

10^e

victoire de Vincent Landais en WRC



TGR WRT

effet, la réputation d'être le maître en matière de gestion de pneumatiques et il l'a encore prouvé. Dans la spéciale suivante, Kalle Rovander subissait la crevaison tant redoutée, et perdait 2'38". C'en étaient finis de ses espoirs de victoire ! Manque de chance, coup du destin ? L'issue était peut-être inéluctable pour quelqu'un qui cherchait par tous les moyens à garder l'avantage sur son collègue français. D'où ce fameux clin d'œil lâché par Ogier en revenant au parc d'assistance dans la peau du leader.

À partir de ce moment-là et compte tenu du chemin qu'il lui avait fallu accomplir, le pilote de 41 ans n'avait pas du tout l'intention de laisser échapper cette victoire conquise de haute lutte. Le dimanche, il a d'abord évité les pièges tendus par les averse, mais n'a en revanche rien pu faire contre l'orage qui s'est déclenché pendant la Power Stage et qui lui a fait perdre les points de la 3^e étape, ainsi que ceux envisageables dans ce dernier tronçon. Bien que vainqueur, il a logiquement eu du mal à avaler ces contretemps. Si avant le rallye Sébastien Ogier avait affirmé qu'un titre de plus ne changerait pas sa vie, cela ne l'a pas empêché d'afficher la même volonté que s'il s'agissait du premier. Ses adversaires sont prévenus, Ogier arrivera en pleine confiance au Chili. ■

INSTANT DÉCISIF

Les nombreux points d'interrogation qui planaient avant le départ de cette épreuve ont commencé à être levés dès l'ES1. Le rallye du Paraguay promettait d'être plus sélectif qu'annoncé et dans le 2^e tronçon l'un des paramètres majeurs à prendre en compte sur ces routes est apparu. Bien que ne ressemblant pas aux chemins grecs, ceux du département d'Itapúa proposaient des risques importants de crevaisons. C'est exactement la mésaventure à laquelle Sébastien Ogier et Vincent Landais son navigateur ont été confrontés dans l'ES2. Intervenu si tôt dans l'épreuve, cette crevaison a changé la physionomie de la course. Sébastien était alors 2^e à seulement 3''2 de Kalle Rovander le leader. Comme il en a l'habitude, le Français était sans doute encore en phase de préchauffage. Ne souhaitant pas immédiatement dévoiler tout son jeu, la destruction de son pneu Hankook dans cette ES2 l'a obligé à modifier ses plans. À l'issue de ce tronçon de 19,25 km, le Haut-Alpin s'est retrouvé 8^e à 36''1 de la première place. Cela semblait beaucoup, mais pas pour lui. Cette crevaison à l'arrière droit a été importante, parce qu'à partir de ce moment-là Sébastien n'a plus eu en tête qu'une seule idée : celle de remonter. Sans cet incident, il l'aurait peut-être aussi emporté, mais cela aurait été moins flamboyant.

L.R.

QR ? SÉBASTIEN OGIER

Vainqueur du Rallye du Paraguay

“ NOTRE BUT EST DE DÉCROCHER LE TITRE ”

Vous semblez toujours encore plus motivé, lorsqu'il s'agit de nouvelles destinations. Étiez-vous confiant au départ ?

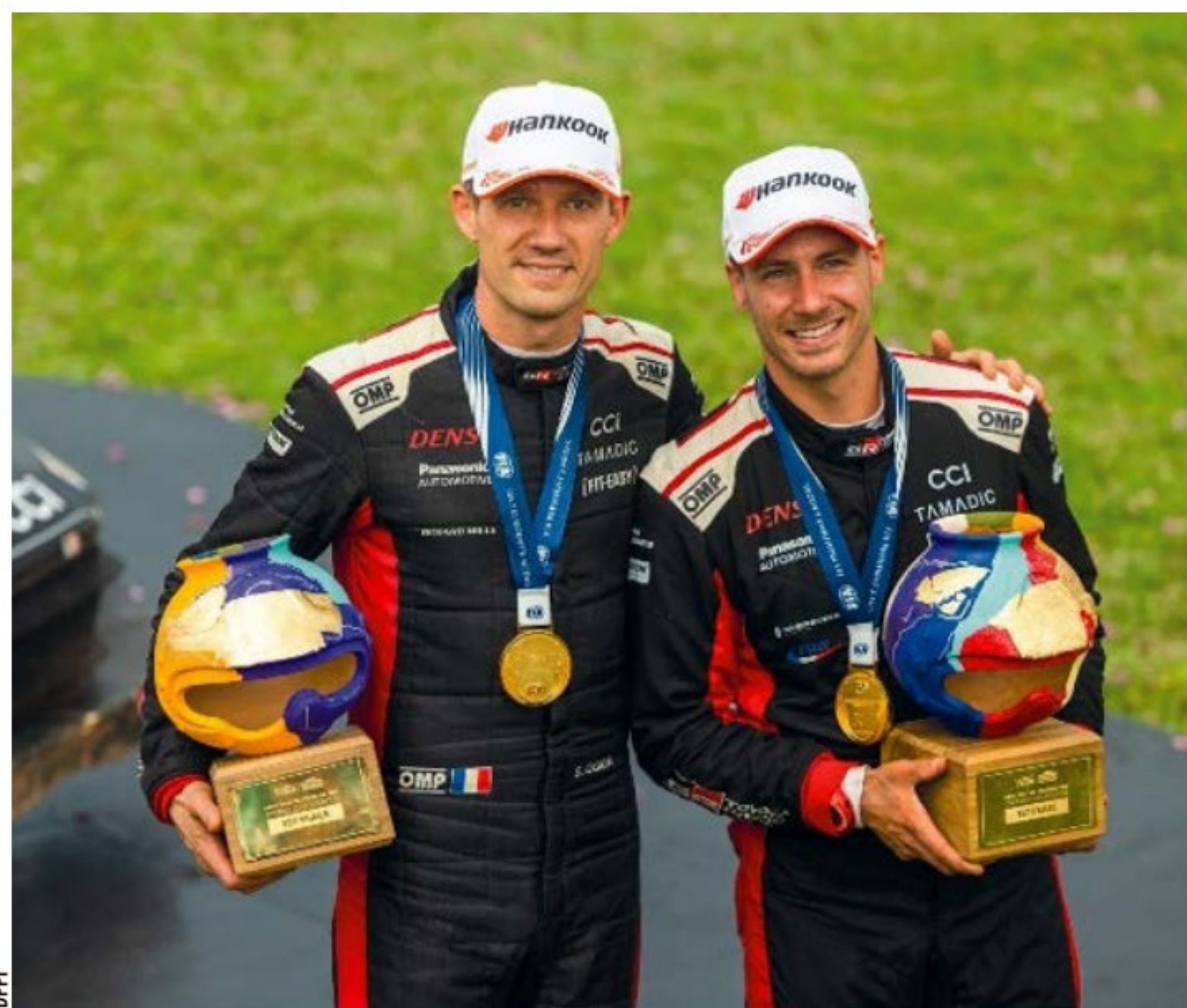
Il est vrai que la plupart du temps j'ai réussi à être rapide sur les nouveaux terrains de jeu. J'ai cependant connu beaucoup de déconvenues en Amérique du Sud par le passé. Après l'ES2, je me suis dit que c'était encore le cas. Le coup a été rude à encaisser, mais notre vitesse était satisfaisante, de même que mes sensations au volant... alors nous n'avons rien lâché. Avec Vincent (Landais, son copilote. Ndlr), nous avons attaqué durant trois jours et nous pouvons être fiers de notre performance.

Lorsque vous vous êtes retrouvé à 36'' de la tête, vous avez quand même continué à y croire ?

Il n'y avait rien d'autre à faire ! Nos chances étaient minces, mais il fallait tout tenter. C'était la meilleure manière de traverser le week-end, car sans cela il aurait été difficile à vivre. Notre but est de décrocher le titre et pour cela, il faut gagner des courses. Nous savions que durant le samedi après-midi, il fallait maintenir la pression. D'une manière générale, nous avons été les plus rapides ce week-end.

Sauf lors de la Power Stage, conclue hors des points (10^e temps à 19 secondes de Rovander. Ndlr). Comment avez-vous vécu cette dernière spéciale ?

Avec Vincent, nous voyions que la météo se dégradait. J'ai appelé les membres du staff en charge des prévisions et ils m'ont dit que tout allait bien se passer... Après 7 kilomètres disputés, la pluie a commencé à s'intensifier. Je savais ce que cela signifiait pour nous. Nous ne pouvions rien faire à part essayer de nous en sortir pour conserver la victoire. Le bilan comptable n'est pas exceptionnel, malheureusement, parce qu'à cinq minutes près, l'averse a ruiné notre dimanche et les points de la Power Stage. Nous avons 13 points de retard sur Elfyn (Evans, 2^e. Ndlr) à l'entame de la compétition ; nous en avons 9 désormais. Nous avons clairement montré que nous étions les plus rapides sur l'ensemble du rallye. C'est positif et c'est un gros message envoyé aux rivaux qu'une fois de plus il faudra compter avec nous et que nous n'allons pas leur rendre la vie facile.



Vous avez semblé particulièrement déçu à la fin de la Power Stage ; pourquoi ?

Nous n'avons pas été très chanceux dans ce tronçon en recevant plus de pluie que les autres. Cela nous a coûté beaucoup de points (il aurait vraisemblablement remporté les 5 points du Super Dimanche, mais il finit 6^e et n'en inscrit aucun. Ndlr)... À l'arrivée, j'étais frustré et c'est normal. C'est parce que je suis comme ça aussi que je performe de cette manière. Je m'implique à fond. Quand tu fais un job proche de la perfection tout le week-end et que tu n'es pas récompensé à sa juste valeur, ça fait toujours mal. Je regarde cependant le positif et je sais que nous n'allons pas ouvrir la route au Chili. Je m'y étais déjà préparé, je voulais ressentir cette sensation. À ce moment du championnat, cela fait partie du jeu. Mais en manquant 3 courses, nous ne nous attendions pas à être dans cette situation au championnat. Pour l'instant, c'est une bonne saison avec 7 podiums en 7 rallyes disputés, dont 4 succès.

Propos recueillis par L.R.

HYUNDAI

GARE AU SURPLACE

Le constat reste le même. Au Paraguay, les i20 sont apparues à la peine, imposant à leurs équipages d'en faire toujours plus. Longtemps meilleur représentant de la marque, Adrien Fourmaux a été contraint à l'abandon par son équipe pour conserver les derniers espoirs de titre avec Ott Tänak.

Loïc Rocci

L'introduction d'une nouvelle épreuve laissait planer la perspective d'une remise à plat des certitudes observées depuis le début de la saison. Si Toyota était loin devant au tableau d'affichage avec un terrible 8 à 1 en termes de victoires et 87 points d'avance au championnat Constructeurs, il fallait espérer que le Paraguay offrirait des opportunités à Hyundai de prendre un peu de lumière. La préparation de ce déplacement avait pourtant été limitée. Avant les premiers kilomètres, François-Xavier Demaison prévenait : « Il y a beaucoup d'inconnues au départ de cette manche, affirmait le directeur technique. Nous ne savons pas vraiment à quoi les spéciales allaient ressembler et nous avons reçu les vidéos des organisateurs assez tard. Il a donc été difficile de nous préparer. Nous avons envisagé le set-up le plus approchant que nous avons ensuite affiné après les reconnais-

sances. Il n'y a pas eu de test réalisé. Nous étions conscients que ce serait celui qui s'adapterait le plus vite qui sortirait vainqueur. » Le Français est souvent prudent dans son approche, et les premiers commentaires de ses pilotes à l'issue de l'ES1 accrédiétaient ses doutes. Avec Ott Tänak 6^e et Thierry Neuville 8^e, le ton était donné. Une fois encore, c'est Adrien Fourmaux qui parvenait à empêcher les Toyota de rouler en peloton.

FOURMAUX TOUJOURS MAL PAYÉ

Avec ce nouveau rendez-vous, les chances de voir Adrien et Alex Coria se battre pour la victoire étaient plus fortes que sur une manche très connue. Souvent excellents dans la réalisation de leurs notes, les deux Français confirmaient en se montrant les plus rapides des i20. Ils s'installaient en tête dans l'ES3 et s'y maintenaient jusqu'à l'ES7 où une crevaison leur faisait perdre

la première position. Sans abdiquer, le Nordiste éprouvait plus de difficultés le samedi sur un terrain plus sablonneux. Estimant rouler sur un rythme identique, ses chronos étaient pourtant moins bons et il voyait Sébastien Ogier (Toyota) se rapprocher inexorablement. Résistant durant 2 ES, il finissait par céder, mais dans le même temps Kalle Rovanperä (Toyota) était victime d'une défaillance d'un de ses pneus. Cela permettait à Fourmaux de conserver sa 2^e place. Avec une monture sur laquelle les amortisseurs fatiguaient de plus en plus, le Français a dû lutter contre le retour de son équipier d'Ott Tänak, puis contre celui d'Elfyn Evans (Toyota). Après plusieurs moments stressants le dimanche (un moteur calé pendant 10", un passage de gué qui manque de tout compromettre...) c'est finalement la pluie qui le privait du podium dans l'ultime spéciale. *« Nous avons tout tenté pour conserver notre position, mais je ne voulais pas non plus abandonner dans la Power Stage, râlait-il à l'arrivée. Je sentais la voiture qui glissait... mais je suis resté à fond. Cela n'a pas suffi. C'est rageant de ne pas concrétiser nos performances par un résultat. Une fois de plus, nous n'en étions pas loin. Notre Rally1 n'était pas mauvaise, mais elle manquait clairement de compétitivité pour que nous puissions rivaliser sans avoir besoin de prendre tous les risques ».*

UN CADEAU POUR TÄNAK

Ses équipiers ont connu des difficultés. Immédiatement contrarié, Ott Tänak a réussi à trouver de la vitesse le vendredi après-midi. Avec ce coup de volant qui fonctionne à merveille lorsqu'il peut

faire ce qu'il veut de sa monture, le Balte est revenu du 6^e au 2^e rang. Une crevaillon l'a alors de nouveau repoussé 6^e ! Légitamment mécontent, il repartait pourtant à l'attaque et il venait de regagner le podium (ES16) en ayant passé Evans et Neuville quand une autre avarie sur un pneu le condamnait à la 5^e place. C'est du moins ce vers quoi le champion 2019 se dirigeait, quand dimanche soir, Hyundai décidait de ne pas faire entrer la voiture de Fourmaux au parc fermé d'arrivée. Officiellement, ce retrait est dû à un souci de transmission, et il permet aux mécaniciens de changer des pièces sans encourir de pénalités pour la manche suivante au Chili (septembre). Le Paraguay et le Chili sont classés comme des « épreuves liées » dans le règlement afin de limiter les coûts, ce qui signifie que les composants de la transmission tels que la boîte de vitesses et les différentiels doivent rester scellés pendant les deux rallyes. Les équipes ne peuvent remplacer ces composants que si la voiture abandonne le premier rallye de la série. Au-delà de cet aspect technique, l'abandon a une pertinence sportive. En disparaissant du classement final, Fourmaux offrait deux points de plus à Ott Tänak, qui finit au pied du podium. L'Estonien ne concède plus que 18 points à Elfyn Evans au championnat. Cette décision est le signe que Hyundai va essayer d'aider Ott à accrocher le titre. Mais il va falloir autre chose qu'une politique interne pour ramener Tänak sur le devant de la scène. *« Notre week-end a été très difficile, analysait ce dernier. Nous aurions dû pouvoir nous adapter avec des modifications de réglages, mais nous avons vraiment peiné à faire fonctionner l'auto ».*

Ce constat était évidemment partagé par Thierry Neuville. Possédant d'infimes chances au classement Pilotes, le tenant du titre pouvait prendre des risques pour s'offrir une première victoire depuis l'Acropole en septembre 2024. Cela n'a cependant pas marché. *« Nous avons pourtant absolument tout changé sur la voiture, racontait-il. Avec le team, nous avons fait des combinaisons avec les barres, les amortisseurs, les différentiels... rien n'a fonctionné. Le mal était plus profond ».* Sans que l'on sache lequel. N'acceptant pas facilement la défaite, le champion du monde en titre a su profiter de conditions plus favorables le dimanche pour gagner l'étape et remporter la Power Stage. Cela mettait du baume au cœur de l'équipe. *« Nous avons d'abord eu du mal à nous adapter aux spécificités du terrain parce que nous ne nous attendions pas à affronter des tronçons aussi cassants, déclarait « FX » Demaison à la fin du rallye. Nous avons fait des choix d'amortisseurs sans trop savoir où nous allions et nous nous sommes retrouvés avec des solutions qui n'étaient pas idéales. Cela nous a pénalisés. Une fois que nous avons trouvé un set-up à peu près cohérent, cela a fonctionné. C'est une des choses positives qu'il faut retenir, même si le résultat ne reflète pas la performance de la voiture. »* Avec 100 points de retard sur Toyota, Hyundai ne peut raisonnablement plus prétendre au titre Constructeurs. En revanche, elle doit trouver des solutions pour permettre à Tänak de venir brouiller le jeu des trois pilotes Toyota de tête. Il en va du sauvetage de cet exercice pour la marque asiatique. ■



HANKOOK

ALARME ROUGE !

De trop fréquentes crevaisons ont eu un impact massif sur le déroulement de la course. Le manufacturier sud-coréen a cependant quelques excuses à faire valoir.

Loïc Rocci - Photos Red Bull Content Pool

Depuis le début de la saison, le parc d'assistance du WRC fait montre d'une certaine mansuétude à l'égard d'Hankook. Les épreuves exemptes de crevaison n'ont pas été nombreuses, mais jusqu'à récemment cela n'avait pas joué un rôle trop important pour déterminer le résultat final. Ce n'est plus vrai depuis fin juin, et le Rallye de l'Acropole qui avait vu Thierry Neuville (Hyundai) être écarté de la tête par une crevaison. En Finlande, l'équipe Hyundai a perdu deux podiums avec des mésaventures pour Adrien Fourmaux et Thierry Neuville. Rencontrer des soucis avec des gommes fait partie de l'histoire de tout manufacturier. Michelin en a connus, Pirelli a été très critiqué durant sa période de monopole en WRC et c'est désormais au tour d'Hankook. C'est le revers de la médaille pour un fournisseur unique. Quand tout va bien, personne ne s'intéresse à son identité... mais si des crevaisons surviennent, son nom est partout, et pas toujours suivi des plus jolis adjectifs... C'est exactement ce qu'il s'est produit au Paraguay.

Il faut reconnaître que le challenge y était énorme. Personne ne savait réellement à quoi s'attendre et cette inconnue a probablement conditionné la prestation peu



convaincante d'Hankook. L'erreur a sans doute été faite très en amont de l'épreuve, au moment du choix des pneus qu'il fallait envoyer à Encarnación. Il s'agissait des mêmes montes que pour la Finlande alors que la surface était différente (moins plane et moins rapide). Durant l'épreuve test organisée en 2024, il avait énormément plu et il avait été impossible de se rendre compte de l'agressivité des routes. Peut-être aurait-il été judicieux de revenir sur place à une

autre période de l'année pour se faire une idée plus précise des défis proposés par cette manche ?

LA COURSE FAUSSÉE ?

Au moment de faire l'inventaire des incidents du week-end, il apparaît clairement que les trous et les bosses du premier jour ont joué un grand rôle, mais que les crevaisons ont encore plus influencé le résultat. Le premier à en avoir fait les frais a été Sébastien Ogier (Toyota). En route vers un excellent chrono dans l'ES2, une crevaison l'a fait plonger au 8^e rang. Fataliste, le Français n'a même pas haussé la voix pour exprimer son mécontentement. En bagarre pour le WRC2, Oliver Solberg (Toyota) a connu un problème identique à celui d'Ogier une ES plus tard. Durant l'étape du vendredi, cela a ensuite été au tour d'Adrien Fourmaux de souffrir du même mal alors qu'il était leader (ES7). Le samedi, trois autres pilotes ont été retardés. C'est tout d'abord Ott Tänak qui a perdu sa 3^e place (ES10), puis ce manque de résistance a encore affecté Kalle Rovanperä (ES14). Le Finlandais a reconnu qu'il aurait dû s'arrêter

pour changer de pneus, ce qu'a fait Nikolay Gryazin (Skoda) quelques minutes plus tard alors qu'il menait le WRC2. Tous ces événements ont certes animé la course, mais ce côté loterie ne fausse-t-il pas le résultat final ? Étonnamment, aucun commentaire négatif n'a été proféré, hormis de la part de Tänak (« Les crevaisons vont jouer un rôle pour le titre, ce n'est pas terrible ! »). Or, il semble qu'il y ait bien eu des réunions houleuses avec les acteurs du WRC.

Sans complètement dédouaner le septième plus grand fabricant de pneus au monde, ce manque de fiabilité était prévisible. Hankook a été choisi par le promoteur alors qu'il avait beaucoup à découvrir. Les tests ont été très réduits, la production a dû être menée en mode accéléré et la logistique pour faire venir les pneus de Corée du Sud sur les épreuves est un modèle de complexité qui interdit les ajustements ou les évolutions sur les gommes. Comme le disent certains, ce que propose Hankook avec de tels postulats n'est finalement pas si mal, mais est-ce suffisant pour un championnat du monde ? ■



Hankook a emmené ses pneus du Rallye du Finlande au Paraguay.

DÉCOUVERTE

LE PARAGUAY SE FAIT UN NOM

Avant cette première édition, les amateurs de rallye devaient être fans de Michel Sardou ou avoir admiré les exploits de José Luis Chilavert* pour avoir entendu parler de ce pays. Cette première visite n'a pas déçu et s'est imposée comme un des rendez-vous très compliqués de la saison.

Loïc Rocci

À chaque fois qu'une épreuve intègre le calendrier WRC, il y a nombre d'interrogations la concernant. Que va-t-elle apporter ? Sera-t-elle intéressante ? Les organisateurs seront-ils au niveau exigé en Mondial ? Une fois effectué le long voyage jusqu'à Asunción, la capitale, la première très bonne surprise a été l'accueil à la frontière pour entrer dans le pays. Une file réservée aux acteurs du WRC avait été créée avec deux douaniers sympathiques dédiés aux formalités administratives.

Afin d'aider aux premiers pas au Paraguay, des étudiants de différentes universités ont participé à l'encadrement des visiteurs en vue de leurs six heures de route pour rallier la ville d'Encarnación, à l'extrême sud. Au bord de cette nationale traversant beaucoup d'exploitations agricoles, les marques concernant la venue du WRC ont été très nombreuses. Des drapeaux et d'immenses publicités pour beaucoup de produits, dont, étonnamment, des boissons alcoolisées, étaient affichés tout au long de la route N°1. À Encarnación, la première impression a été la ressemblance avec Villa Carlos Paz où était situé le rallye

d'Argentine par le passé. Cela venait sans doute de la présence du Rio Paraná, fleuve qui prend sa source au Brésil et qui sert de frontière naturelle avec l'Argentine.

DES SPECTATEURS PASSIONNÉS ET DISCIPLINÉS

Profitant du cadre enchanteur du cours d'eau, les organisateurs ont eu l'excellente idée d'installer le parc d'assistance sur la berge. Cela a donné l'une des meilleures réalisations de la saison, les teams et les spectateurs ne manquant pas d'espace. Ces derniers pouvaient regarder les équipes à l'œuvre et différentes animations permettaient de satisfaire ceux qui n'étaient pas fans de mécanique.

Dans le parc ou au bord des spéciales, le contact avec la population fut très plaisant. Les Paraguayens sont apparus extrêmement gentils et fiers de voir le WRC dans leur contrée. La passion affichée pour le rallye a été intense avec des dizaines de campings improvisés et très bien organisés tout au long des ES. Compte tenu de la proximité avec l'Argentine, de nombreux frontaliers ont fait le déplacement. L'une des craintes était que l'afflux de tant de spectateurs entraîne des problèmes de sécurité, mais le message



RED BULL CONTENT POOL

avait été bien passé et il n'y a pas eu d'incident ou retard. Ce qui a aussi été remarquable, c'est l'engagement du président Santiago Peña (voir QR) tout au long du rallye. Présent durant le shakedown, il n'a pas hésité à s'installer à la droite de Sébastien Ogier dans la Toyota Yaris Rally1, et ses visites en salle de presse ont été très appréciées. Désireux de concurrencer les Chiliens qui ont la réputation d'organiser la meilleure cérémonie de départ, les locaux avaient mis les moyens le jeudi soir. Quant aux spéciales, elles se sont révélées bien plus difficiles que ce que les pilotes avaient imaginé. Pour toutes ces raisons, le Paraguay a effectué une entrée remarquée en WRC. ■

* Chilavert a été footballeur de 1982 à 2004, et même s'il était gardien de but, il a notamment inscrit 8 buts en international.



Santiago Peña (à gauche) en compagnie de Sébastien Ogier.

QR ? SANTIAGO PEÑA

Président du Paraguay

“ C'ÉTAIT UN WEEK-END EXTRAORDINAIRE ”

Particulièrement impliqué, le premier homme de l'État a multiplié les visites durant la semaine.

Avez-vous été satisfait du déroulement de l'épreuve ?

Oui, je considère que nous avons atteint notre objectif d'organiser une manche répondant aux attentes du WRC.

Le public a été très présent. Était-ce une surprise ?

Au Paraguay, il y a une grande tradition en matière de sport automobile. Nous ne savions cependant pas trop à quoi nous attendre face à la venue d'un événement mondial. J'ai pu voir dans les spéciales que les fans s'étaient déplacés. Au-delà du nombre, ce qui m'a encore plus satisfait, c'est le respect des règles. Ils se sont très bien comportés et nous pouvons dresser un bilan très positif. C'était un week-end extraordinaire.

Vous avez eu la chance de monter à côté de Sébastien Ogier lors du shakedown.

Avez-vous aimé l'expérience ?

C'était incroyable. J'ai adoré. Nous avons fait un premier tour à un rythme tranquille, puis je lui ai demandé d'accélérer. Sébastien m'a dit : « Tu es sûr, tu risques d'avoir peur ! », je lui ai répondu : « Oui, ne sois pas timide » et il l'a fait en augmentant le tempo et en signant le meilleur temps. J'avais déjà pu avoir un aperçu avec Tommi Mäkinen en Finlande.

Envisagez-vous de piloter un jour ?

(Rires) Non, pas du tout. J'essaie de m'entraîner, mais je ne suis pas très doué. Je ne possède pas ce talent.

Propos recueillis par L. Rocci



WRC2

OLIVER SOLBERG SE RAPPROCHE DU TITRE

Si tous les acteurs majeurs de la compétition ont eu des ennuis à un moment ou à un autre, le Suédois s'est montré le plus fort, remportant une 4^e victoire cette saison face à un Yohan Rossel méritant.

Loïc Rocci - Photos DPPI



D'ordinaire, les manches outremer sont un peu moins passionnantes à suivre, la distance et les coûts dissuadant les acteurs de se déplacer. Cela n'a pas été le cas au Paraguay et il en sera de même au Chili (11-14 septembre). Les quatre prétendants à la couronne figuraient dans la liste des engagés et étaient tous dans des situations différentes. Entamant leur avant-dernière course en WRC2 en 2025, Oliver Solberg (Yaris) et Yohan Rossel (C3) n'étaient séparés que par 3 points à la faveur du Suédois. Leur objectif était clair. « Nous venons pour gagner, expliquait le leader. Contrairement à la Finlande, nous serons mieux préparés et j'ai mis derrière moi la déception de Jyväskylä (où il avait fini 16^e) ». « Nous savons que cela ne sera pas facile sur ce terrain que nous allons découvrir, estimait le pilote Citroën du PH Sport. Nous voulons cependant ne pas avoir de regret tout en essayant de montrer que nous pouvons être rapides partout ». Il était faux de résumer la chasse au titre par

leur duel. Deux autres concurrents étaient toujours dans la course, et en fonction de leurs positions en Amérique du Sud, le sacre pouvait être repoussé à plus tard dans l'année. Avec trois résultats, Fergus Greensmith (Skoda) n'avait en effet que 28 points de retard et pouvait encore s'aligner à quatre reprises. « Au Paraguay, disait-il, je souhaite commencer à combler l'écart sur Oliver et Yohan ». Bien qu'apparaissant seulement au 22^e rang du championnat avec 15 unités, Nikolay Gryazin (Skoda) était peut-être celui qui avait les meilleurs atouts. Le Bulgare pouvait améliorer sa position sur les cinq manches restantes. Sur le papier, le pilote Toksport pouvait voir venir, mais il déclarait pourtant : « Nous sommes là pour gagner. Notre stratégie nous permet de ne pas partir dans les premiers sur la Terre, ce qui peut être bénéfique pour le balayage. Il faudra aussi éviter les erreurs. »

En plus de ces quatre candidats, il fallait surveiller Robert Virves (Skoda) également du voyage et les locaux avec, en particulier,

Fabrizio Zaldivar (Skoda) et Diego Domínguez (Toyota). Même si les prévisions du Promoteur de voir plusieurs Paraguayens louer des Rally1 ne se sont pas concrétisées, les pilotes nationaux avaient répondu présent donnant au WRC2 une belle ampleur (28 autos).

ROSSEL LEADER MENACÉ

Comme en Rally1, les équipages du Rally2 ont été étonnés par la difficulté du terrain. Connaissant les lieux, Diego Domínguez en a profité pour prendre les devants. Le champion du monde WRC3 2024 ne parvenait cependant pas à se maintenir dans cette position. Il partait à la faute dans l'ES5 et rétrogradait. N'ayant plus à se soucier du héros local, les candidats au titre ont repris leur lutte et Oliver Solberg a été le premier à être éjecté de la bagarre. Une crevaison dans l'ES3 lui faisait perdre 1'13" sur le leader et le repoussait au 10^e rang. Dès le tronçon suivant, le Suédois entamait sa remontée. Pendant ce temps, les différents aléas propulsaient Yohan Rossel

en tête. Fergus Greensmith manquait déjà à l'appel. Un choc violent à la réception d'une bosse découpait son train arrière qui finissait par se désolidariser de sa voiture. L'Anglais venait de griller son joker et ses chances de titre en prenaient un coup.

Solide tout au long du vendredi, malgré une auto pas toujours facile à exploiter sur la terre, le Gardois était leader. Il ne possédait cependant que 9"1 sur Gryazin et 12"5 sur Robert Virves. Solberg était déjà 6^e avec encore 53"6 de retard. La deuxième journée comprenait des chronos plus sablonneux qui ne convenaient pas à la C3. Sur les parties très rapides, le balayage et le manque de grip condamnaient Rossel à subir. Les deux sociétaires de Toksport finissaient par passer l'équipage tricolore impuissant malgré ses efforts (ES13). À l'image de ce qu'il s'est produit en Rally1, les pneus Hankook n'ont pas été plus fiables en WRC2. Outre Solberg, Gryazin et Virves ont aussi connu des crevaisons à chaque fois venues les cueillir alors qu'ils menaient. L'Estonien ne s'en est pas relevé et sa belle prestation s'est achevée au 5^e rang. Le Bulgare est lui reparti au combat finissant tout de même sur le podium. Sur la 2^e marche, Rossel était satisfait d'avoir tout donné. « *Peut-être que sans le balayage, nous aurions pu faire mieux samedi, s'interrogeait-il. Je n'en suis pas si sûr. Nous avons maximisé tout ce que nous pouvions sur la voiture, mais cela n'a pas suffi. Nous restons au contact et nous verrons ce que nous pourrons faire au Chili* ». C'est en effet lors de cette prochaine destination qu'il faudra battre Oliver Solberg. Compte tenu de la nouvelle démonstration offerte par le pilote de 23 ans, cela ne sera pas simple.

SOLBERG IMPRESSIONNANT

À la manière d'Ogier, Oliver a choisi de tout donner pour revenir en tête du WRC2. Profitant aussi des ennuis de ses rivaux, le pilote PrintSport s'est rapproché rapidement du podium. Dès l'ES14, il était déjà en mesure d'avoir une médaille, mais il a continué à attaquer et, à l'issue de l'ES16, il s'est installé définitivement dans le fauteuil de leader. Sa prestation a été à l'image de sa saison et la Yaris s'est révélée supérieure aux autres Rally2. « *Nous avons déjà remonté plus d'une minute en Sardaigne, mais je n'y inscrivais pas de points*, expliquait Solberg aux termes de la course. *Cela n'a pas été simple, car nous devons trouver la limite pour ne pas trop en faire et partir à la faute. Mis à part la crevaison, cela a été un super rallye. Il y a eu quelques petites erreurs et petits ennuis sur l'auto, mais dans l'ensemble nous pouvons être satisfaits de ce que nous avons fait. Nous verrons si cela suffit à décrocher le titre au Chili, mais nous pouvons être optimistes.* »

Cela fera partie des choses à suivre au Chili. Le Suédois pourra en effet obtenir la couronne, mais il faudra aussi tenir compte des résultats des trois autres prétendants. ■



DPPI

WRC3

FONTANA VAINQUEUR, ROSSI SUR LE PODIUM

Six équipages s'étaient donné rendez-vous à Encarnación pour disputer cette 10^e manche de la saison. Déjà vainqueur en Sardaigne, le jeune Matteo Fontana faisait figure de favori. De son côté, Ghjuvanni Rossi revenait à la compétition après une longue pause. « *Nous allons devoir recouvrer nos automatismes*, disait-il avant le départ. *Nous espérons être en mesure de nous battre pour une place dans les trois premiers sur un terrain qui s'annonce difficile et qui ne correspond pas à ce que je préfère* ».

Parti très fort, Nataniel Bruun menait le WRC3 jusqu'à l'ES2 avant de se faire piéger. Fontana passait alors en tête et n'était plus jamais inquiété. Solide 2^e, Rossi signait 5 meilleurs temps et obtenait le podium qu'il était venu chercher au sein de l'équipe Chazel qui a bien fait d'engager un chef étoilé pour la restauration. Avec ce succès, Fontana n'est plus qu'à 8 points de Taylor Gill au championnat.

L.R.

VITE

AMENDES

À l'issue des reconnaissances, plusieurs sanctions financières ont été distribuées. Sébastien Ogier ou Takamoto Katsuta ont reçu 2 000 euros d'amende pour avoir effectué une marche arrière. Désireux de vérifier un endroit litigieux, l'équipage français de Toyota a reculé sur 200 mètres. Cela a été considéré comme une infraction, car cela peut apparaître comme un 3^e passage, quand seuls deux sont autorisés. Pour le Japonais, la distance a été moins longue (100 m)...

1^{ER} PARAGUAYEN

Au terme d'un rallye très animé, Fabrizio Zaldivar (Skoda Fabia RS) s'est classé en tête des pilotes locaux ayant répondu présent. Entouré de toute sa famille, « Fab » est passé au travers d'un souci de train arrière le premier jour, avant qu'une petite sortie ne mette en péril son résultat. Finalement, le retrait de Fourmaux lui permet même d'inscrire un point en WRC.

INSTAGRAM ZALDIVAR



CHECK-LIST

10
/10



SÉBASTIEN OGIER
VINCENT LANDAIS

Quelle course impressionnante ! Mis en difficulté par une crevaison vendredi, Ogier a sorti la grosse attaque. À l'issue de ce week-end maîtrisé, mais achevé frustré par l'arrivée de la pluie, le voilà à 9 points d'Evans et plus motivé que jamais pour le titre.

8
/10



ELFYN EVANS
SCOTT MARTIN

Si le balayage n'a pas joué un rôle aussi important qu'avant, ses performances ont encore été décevantes. L'exploitation des Hankook reste mystérieuse et il n'a jamais rivalisé avec ses équipiers. Cependant, cette 2^e place est inespérée.

8
/10



ADRIEN FOURMAUX
ALEXANDRE CORIA

C'est lui qui a le mieux exploité la i20. En tête, il a été victime d'une crevaison et il n'a rien pu faire contre l'arrivée de la pluie dans la Power Stage. Leurs efforts n'ont pas été récompensés en étant contraint à l'abandon par son employeur.

7
/10



KALLE ROVANPERÄ
JONNE HALTTUNEN

Contrairement à ce qu'ont pu indiquer ses résultats, il ne s'est pas beaucoup amusé durant ce week-end. Kalle n'a jamais été en confiance pour s'exprimer pleinement et ne semblait pas en mesure de rivaliser avec Ogier. Sa crevaison l'a fait rétrograder derrière ses adversaires au championnat.

7
/10



THIERRY NEUVILLE
MARTIJN WYDAEGHE

Il n'a jamais réussi à trouver un set-up lui permettant de s'exprimer. Obligé de surpiloter, il a commis des fautes. Parlant de cauchemar, il a perdu du temps sur de nouvelles crevaisons qui complètent sa collection 2025. Le Belge n'a pas baissé les bras, et si sa monture n'avait pas la vitesse pour se battre pour un meilleur résultat, il a effectué un très joli dimanche.

6
/10



OTT TÄNAK
MARTIN JÄRVEOJA

Lent avec un set-up ne lui convenant pas, il a redressé la situation le vendredi après-midi. Une nouvelle crevaison l'a repoussé au classement. Reparti à l'attaque, Ott était revenu 3^e, mais un pneu déjanté l'en a écarté ; pas une bonne nouvelle pour le championnat.

6
/10



SAMI PAJARI
MARKO SALMINEN

Sachant bien utiliser sa position sur la route et éprouvant de bonnes sensations sur ce terrain, il s'est maintenu sur le podium durant 5 ES avant que le remplacement d'une roue crevée (ES7) ne le fasse plonger au classement. Son objectif fut alors de prendre de l'expérience.

4
/10



JOSH McERLEAN
EOIN TREACY

Comme ses confrères, il devait découvrir le terrain, mais ne se faisait pas d'illusions et n'envisageait pas de faire beaucoup mieux que lors des événements précédents. Régulier et moins largué que de coutume, il n'a jamais pu se comparer avec Munster.

3
/10



TAKAMOTO KATSUTA
AARON JOHNSTON

Après son podium en Finlande, le Japonais voulait enchaîner, mais une crevaison après quelques kilomètres mettait immédiatement fin à ses espoirs. Passant vite de la 18^e à la 9^e place, il pouvait encore viser un bon résultat, mais une faute dont il est trop coutumier plombait sa prestation.

3
/10



GRÉGOIRE MUNSTER
LOUIS LOUKA

Le Luxembourgeois a vécu un rallye extrêmement difficile avec un élément de suspension brisé après quelques mètres, entraînant des soucis de freins. Une crevaison et une Puma supportant mal les bosses avec un pare-brise cassé et un aileron envolé ont fini de pourrir son vendredi. Le samedi a été pire avec un abandon à la suite d'un choc sous la voiture.

8
/10



TOYOTA GAZOO RACING

La Yaris d'Ogier était la plus rapide, mais ses équipiers ont galéré à trouver les bons réglages et la confiance avec les pneus. À l'arrivée, il y a encore un doublé pas entièrement mérité. La comptabilité se moque de la manière et voilà les Japonais avec 100 points de plus que les Coréens.

4
/10



HYUNDAI

Les équipages ont dû se battre pour rester au contact, mais Fourmaux a montré qu'une i20 pouvait gagner. Comme en Finlande, le team a été très impacté par les crevaisons. Hyundai manquait de performances et des choix effectués en amont, notamment pour les amortisseurs, n'ont pas été les bons. Enfin, une consigne tardive pour offrir plus de points à Tänak a obligé l'abandon de Fourmaux. Une pratique peu élégante envers les sportifs.

2
/10



M-SPORT

Richard Millener ne s'attendait pas à voir ses équipages briller... et il ne s'était pas trompé. Munster a cumulé les ennuis et McErlean n'a pas toujours trouvé le bon tempo. Le double abandon du samedi matin, sur la même portion de route, est très regrettable pour l'expérience des pilotes. Par chance, les voitures n'étaient pas trop endommagées et ont pu finir la course.

1^{re} édition, du 28 au 31 août, 10^e manche des championnats du monde WRC, Pilotes et Constructeurs, du WRC2 et du WRC3.
Parcours : 999,63 km, dont 335,22 chronométrés sur 19 ES.
Première journée : 7 ES (140,9 km).
Deuxième journée : 7 ES (112,78 km).
Troisième journée : 4 ES (79,5 km).
Engagés : 48, dont 10 équipages nominés par trois équipes inscrivant des points au championnat Constructeurs. 28 participants en WRC2, 6 en WRC3.
Partants : 47.
Arrivés et classés : 40.
Conditions : Poussiéreuses et ensoleillées, pluvieuses le dimanche.
Prochaine manche : Rallye du Chili (Concepción, 11-14 septembre).

FAITS MARQUANTS

RALLYE	VOITURES	PILOTES
Première apparition du Paraguay en WRC.	102 ^e victoire de Toyota en WRC, qui égale Citroën.	65 ^e victoire de Sébastien Ogier en WRC.

MEILLEURES PERFORMANCES	1	2	3	4	5	6	A	B
Ogier	9	4	2	0	2	0	18	19
Rovanperä	5	3	2	2	2	3	18	19
Fourmaux	3	3	5	3	1	2	17	19
Tänak	1	6	2	4	1	3	17	19

A : nb de classements dans les 6 premiers. B : nb de spéciales terminées

ABANDON
Fourmaux-Coria (Hyundai i20 Rally1), post-Power Stage (ES19) (mécanique).

ES	VILLE	KM	Vainqueur
1	Cambyretá 1	18,7 km	Rovanperä 9'30"7
2	Nueva Alborada 1	19,25 km	Fourmaux 10'46"7
3	Yerbatera 1	30 km	Ogier 15'55"5
4	Autódromo 1	2,5 km	Fourmaux 1'50"5
5	Cambyretá 2	18,7 km	Fourmaux 9'30"8
6	Nueva Alborada 2	19,25 km	Tänak 10'40"1
7	Yerbatera 2	30 km	Ogier 15'42"4
8	Autódromo 2	2,5 km	Ogier 1'49"7
9	Carmen del Paraná 1	18,67 km	Rovanperä 10'23"3
10	Artigas 1	22,73 km	Ogier 10'28"8
11	Cantera 1	13,74 km	Rovanperä 8'47"0
12	Autódromo 3	2,5 km	Ogier 1'47"8
13	Carmen del Paraná 2	18,67 km	Ogier 10'13"9
14	Artigas 2	22,73 km	Ogier 10'25"3
15	Cantera 2	13,74 km	Rovanperä 8'38"6
16	Bella Vista 1	21,25 km	Ogier 11'49"7
17	Misión Jesuítica Trinidad 1	18,15 km	Neuville 9'50"7
18	Bella Vista 2	21,25 km	Rovanperä 11'00"7
19	Misión Jesuítica Trinidad 2	18,15 km	Neuville 9'41"9



DPPI / N. KATIKIS



DPPI / N. KATIKIS

AUTRES CHAMPIONNATS

WRC2 PILOTES	WRC2 CONSTRUCTEURS	WRC3	JUNIOR WRC
1. O. Solberg (SWE) 110 pts, 2. Y. Rossel (FRA) 99, 3. R. Korhonen (FIN) 69, 4. R. Virves (EST) 60, 5. G. Greensmith (GBR) 57, 6. R. Dapra (ITA) 49, 7. J. Solans (ESP) 39, 8. K. Kajetanowicz 38, 9. F. Zaldivar (POR) 35, 10. R. Jürgenson (EST) 34, etc.	1. PH Sport 178 pts, 2. Toksport WRT 173, 3. TGR WRT NG 89, 4. Sarrazin Motorsport-Iron Lynx 64.	1. T. Gill (AUS) 92 pts, 2. M. Fontana (ITA) 84, 3. A. Pelamourgues (FRA) 60, 4. A. Türkkan (TUR) 59, 5. T. Matsushita (JAP) 57, 6. K. Kazaz (TUR) 55, 6., 7. G. Rossi (FRA) 53, 8. N. Bruun (BOL) 43, 9. A. Martinez (PER) 38, 10. D. Dominguez (PAR) 35, etc.	1. T. Gill (AUS) 100 pts, 2. M. Johansson (SWE) 86, 3. A. Türkkan (TUR) 65, 4. E. Kelly (IRL) 60, 5. K. Kazaz (TUR) 48, 6. D. Dominguez (PAR) 28, 7. T. Martens (BEL) 22, 8. M. Stuart (KEN) 21, 9. A. Hakalehto (FIN) 14, 10. C. Schönborn (GER) 12, etc.

CLASSEMENT FINAL

1	Ogier-Landais	Toyota GR Yaris Rally1	3h00'06"6
2	Evans-Martin	Toyota GR Yaris Rally1	à 26"2
3	Neuville-Wydaeghe	Hyundai i20 Rally1	à 27"2
4	Tänak-Järveoja	Hyundai i20 Rally1	à 30"6
5	Rovanperä-Halttunen	Toyota GR Yaris Rally1	à 2'05"2
6	Pajari-Salminen	Toyota GR Yaris Rally1	à 3'35"5
7	Solberg-Edmondson	Toyota GR Yaris Rally2	à 6'53"8 (1 ^{er} WRC2)
8	Rossel-Dunand	Citroën C3 Rally2	à 7'16"3
9	Gryazin-Aleksandrov	Skoda Fabia RS Rally2	à 8'48"2
10	Zaldivar-Der Ohannesian	Skoda Fabia RS Rally2	à 9'17"0
16	Katsuta-Johnston	Toyota GR Yaris Rally1	à 22'10"9
17	Fontana-Arnaboldi	Ford Fiesta Rally3	à 25'29"1 (1 ^{er} WRC3)
29	McErlean-Treacy	Ford Puma Rally1	à 1h02'06"7
39	Munster-Louka	Ford Puma Rally1	à 1h38'57"7

CHAMPIONNAT

													
PILOTES													
	PTS	MONTE-CARLO	SUÈDE	KENYA	CANARIES	PORTUGAL	SARDAIGNE	GRÈCE	ESTONIE	FINLANDE	PARAGUAY	CHILI	EUROPE CENTRALE
1	Evans	198	17 ⁵⁺⁴	25 ⁵⁺⁵	25 ²	15 ³⁺³	8 ¹	12 ²⁺¹	12 ³⁺²	8 ²⁺¹	12 ²⁺¹	17 ³⁺²	
2	Rovanperä	191	12 ⁴⁺²	10 ¹⁺²	0	25 ⁵⁺⁵	15 ⁴⁺³	15 ⁵⁺⁵	0 ⁴	12 ⁴⁺⁵	25 ⁵⁺⁵	10 ⁴⁺⁴	
3	Ogier	189	25 ³⁺⁵	-	-	17 ⁴⁺⁴	25 ²⁺¹	25 ³	17 ⁵⁺⁵	-	15 ⁴⁺³	25 ¹	
4	Tänak	180	10 ¹	12 ³	17 ³⁺³	8	17 ⁵⁺⁵	17 ⁴⁺³	25 ⁴⁺¹	17 ³⁺⁴	1	12 ²⁺³	
5	Neuville	150	8 ¹	15 ²⁺³	15 ⁴⁺⁴	6	12 ³⁺⁴	0 ¹⁺⁴	10 ³	15 ¹⁺²	8 ¹⁺²	15 ⁵⁺⁵	
6	Katsuta	88	0	17 ⁴⁺⁴	0	12 ²	10 ²	10 ²	0	0	17 ³⁺⁴	0 ¹	
7	Fourmaux	71	15 ²⁺³	0 ¹	0 ⁵⁺⁵	10 ¹⁺²	0	0	15 ²	10	0	0	
8	Solberg	58	-	2	-	-	1	8	8	25 ⁵⁺³	0	6	
9	Pajari	56	0	6	12 ¹	0	6	6	0 ¹	6	10	8	
10	Munster	21	0	4	10 ²	0	2	0	0	1	2	0	
CONSTRUCTEURS													
1	Toyota Gazoo Racing	513	60	60	28	60	50	54	46	41	59	55	
2	Hyundai Motorsport	413	36	36	50	35	46	40	50	46	24	42	
3	M-Sport Ford	143	11	14	22	11	14	15	10	14	18	14	
4	Toyota Gazoo Racing 2	96	0	11	14	0	11	12	9	11	17	11	

Points : 1^{er}=25 pts / 2^e=17 pts / 3^e=15 pts / 4^e=12 pts / 5^e=10 pts / 6^e=8 pts / 7^e=6 pts / 8^e=4 pts / 9^e=2 pts / 10^e=1 pt.
Points du dimanche : 1^{er}=5 pts, 2^e=4 pts, 3^e=3 pts, 4^e=2 pts, 5^e=1 pt
Points de la Power Stage : 1^{er}=5 pts / 2^e=4 pts / 3^e=3 pts / 4^e=2 pts / 5^e=1 pt, (signalés en exposant)



RENCONTRE

SIGNATURE EN LIGNE

À l'heure où les A424 volent vers le Texas et le circuit des Amériques, c'est dans le calme studieux des ateliers à Bourges que bat le cœur de Alpine Endurance Team. À quelques jours du rendez-vous d'Austin, nous avons poussé les portes de l'écurie pour en apprendre davantage sur son fonctionnement.

Valentin Glo - Photos Fabien Gérard

La cité du Cher est réputée pour sa cathédrale, inscrite depuis 1992 au patrimoine mondial de l'Unesco. Capitale de la France lors de l'occupation de Paris par les Anglais au XV^e siècle, Bourges séduit par son centre historique plein de charme. Mais si nous nous y sommes rendus jeudi 28 août, c'était pour découvrir un autre lieu de culte : celui du sport automobile. À une dizaine de minutes du centre se trouvent en

effet les locaux de Alpine Endurance Team, autrefois Signatech, qui exploite les A424 en Championnat du monde d'Endurance. Les prototypes ont déjà pris la direction des États-Unis, où ils s'élanceront ce week-end sur le circuit des Amériques à l'occasion du Lone Star Le Mans, sixième manche du FIA WEC cette année. Mais le travail, lui, ne s'arrête jamais. L'absence des deux LMDh ne signifie pas que les ateliers soient

vides. Les hommes de Philippe Sinault sont à pied d'œuvre, ce jeudi, tout comme les pilotes Frédéric Makowiecki et Mick Schumacher, de passage pour une séance au simulateur. Si la formation utilise principalement celui d'AOTech, en région parisienne, elle dispose également d'une salle dédiée dans ses propres locaux. Ce simulateur interne est destiné à des travaux complémentaires, notamment

sur la programmation et les procédures. À une semaine des premiers essais libres, les ingénieurs planchent déjà sur le programme de roulage de chaque pilote. « Pendant la préparation d'une course comme Austin, nous finalisons les stratégies, les plans de test, les réglages, explique l'un des ingénieurs de l'équipe au A fléché. Nous travaillons en direct sur les données. Chaque pilote a ses points forts en matière de



Derniers échanges entre Nicolas Lapierre (à gauche) et Philippe Sinault avant de s'envoler pour le Texas.

feedback (retours d'informations. Ndlr) : freins, bosses, aérodynamique... Nous répartissons donc les essais en conséquence. Mon rôle, c'est d'accompagner les pilotes tout le week-end, d'analyser les datas, de faire évoluer la voiture et leur pilotage ».

Arrivé à Bourges en 1999 après avoir quitté le Castellet, Philippe Sinault avait déjà en tête de s'y établir durablement, non loin des marais. Deux ans plus tard, Signatech s'installera dans la zone commerciale, où ses locaux s'étendent aujourd'hui sur 4 000 m² répartis en deux bâtiments. « Nous voulions centraliser et rationaliser nos activités, sourit-il vingt-quatre ans plus tard, et cet endroit s'y prêtait parfaitement. J'ai grandi dans la région, cela a facilité le choix. »

Bien sûr, Signatech est avant tout connue pour ses performances en Endurance, en LMP2, puis en

Hypercar. Mais la structure, rachetée par Alpine en 2023, ne se limite pas au rôle d'écurie d'exploitation de la marque au A fléché en WEC. « Signature Technologies Automobiles conçoit et assemble des A110 de compétition client, avec trois déclinaisons : la Cup, la GT4 et la Rallye. Au total, plus de 150 voitures ont vu le jour », précise Philippe Sinault. Dans l'atelier trône fièrement la version Pikes Peak. « Comme souvent, elle est née d'une anecdote issue de nos programmes, devenue ensuite un projet, puis une belle réalisation. Regardez le toit : il y a des étoiles américaines, plein de détails. Toutes les Alpine de compétition sortent d'ici. Aucune ne roule sans être passée par nos ateliers. »

Véritable pièce de musée, le bolide piloté par Raphaël Astier sur les pentes du Colorado retient notre attention de longues minutes. « Tout est pensé

pour l'optimisation et l'allègement, détaille Sinault. Même les supports de siège. Le volant a un côté un peu casino, Las Vegas. Nous avons collé la Dame de cœur sur la colonne de direction. C'est une vraie kermesse, mais au sens noble : un événement incroyable, amateur au plus haut point, mais avec une renommée internationale. Au Dakar, c'est plus chirurgical. À Pikes Peak, c'est extrême, mais c'est ça qui rend la course magique. Au départ, je voulais y aller avec une GT4, juste pour battre les Porsche. Raphaël m'a dit non. Alors, on a fait ce que Lionel (Chevalier, directeur technique. Ndlr) appelle une "pompe à feu". L'aileron coupé en deux ? C'est volontaire. Nous avons vu à la soufflerie que cette découpe réduisait l'appui aérodynamique, mais pourquoi pas. Nous nous sommes dit : un jour, un journaliste posera la question. Ce jour

est arrivé ! En Endurance, ça ne marcherait pas. Les conditions aérodynamiques sont différentes, liées à l'altitude. Pikes Peak, c'est un exercice de style unique. »

CRÉER DES CENTRES DE PROFIT

L'endroit se distingue aussi par son activité événementielle autour de la compétition client. Les bureaux de cette section se trouvent à quelques pas de l'atelier, à l'étage. Au total, 54 personnes travaillent à temps plein au sein de la structure, sans compter les prestataires. « Dès le départ, j'ai voulu nous diversifier, explique Philippe Sinault. Je ne suis pas un technicien. C'est à la fois ma faiblesse et ma force. Je viens du marketing et du commerce. J'ai vite compris qu'il fallait générer des revenus pour financer la technique. Gagner en Endurance ne rapporte pas comme en Formule 1 ou au foot. Il faut ►



créer des centres de profit. » Ce deuxième bâtiment abrite également une cabine de peinture destinée aux Alpine clientes, ainsi qu'un magasin de pièces.

Cette visite est aussi l'occasion d'évoquer la première année de cohabitation entre Philippe Sinault et Nicolas Lapierre dans l'organigramme. L'ancien pilote a en effet rangé son casque après son podium aux 6 Heures de Fuji 2024 pour endosser, dès le début de la saison 2025, le rôle de directeur sportif sous la houlette de son mentor. « Je ne lui donne aucun conseil, assure Sinault. Les choses se font naturellement, sans formalisme. J'ai l'impression que nous nous nourrissons mutuellement depuis longtemps. Il apporte une approche nouvelle. Je me demande souvent : "Est-ce que je ferais les choses comme lui ?" Certainement pas. Il les fait différemment, mais je trouve que c'est bien, et même plutôt plus efficace. »

« C'est vrai que dans l'approche pilote, il y a des choses différentes, confirme Nicolas Lapierre. Après, oui, nous nous nourrissons mutuellement, mais j'ai personnellement beaucoup appris de Philippe depuis mon arrivée. Je

me dis qu'en matière de gestion humaine, Philippe est l'une des rares personnes du paddock que tout le monde apprécie. Dans l'équipe, tout le monde est à fond derrière lui. C'est une véritable force. Il a su fédérer un groupe extrêmement solidaire. Ce n'est pas commun, surtout quand les équipes grossissent. C'est toujours difficile à préserver, et ça, c'est vraiment l'esprit Signatech. En ce sens, c'est une vraie source d'inspiration ».

Philippe Sinault reconnaît qu'il se nourrit désormais davantage de son ancien pilote que l'inverse. « J'ai pu lui apporter certaines choses au regard de son parcours, mais aujourd'hui, c'est surtout lui qui m'enrichit par son approche totalement différente de la mienne. Cela me stimule. Cela ne génère aucune frustration et, quand je le vois chaque matin dans le box, je sais que c'était le bon choix. Indéniablement. »

SINAULT-LAPIERRE : UN BILAN POSITIF

Même s'il reste trois courses à disputer cette saison - Austin, Fuji et Bahreïn -, les deux hommes dressent un premier bilan de leur collaboration. « Je me dis que



c'était de toute façon indispensable, estime Sinault. Sans ce rôle spécialement conçu pour Nicolas, nous n'aurions pas été capables de nous attaquer aux défis que nous avons relevés. Donc le bilan est plus que positif. » « De mon côté, le bilan, c'est déjà beaucoup de plaisir, poursuit Lapierre. C'est un nouveau rôle, que je pratique un peu chez CLX (sa propre équipe en ELMS. Ndlr), mais avec des interlocuteurs totalement différents, un groupe vraiment énergique. Je me suis régalé. Et ça, c'est ultra important : pour être performant dans ce métier, il faut

prendre du plaisir. Avec Philippe et cette équipe, c'est naturel, car je les connais bien. J'ai surtout l'impression que les choses se sont bien imbriquées. Comme disait Philippe, il y avait un manque à ce poste-là. Ce nouveau rôle a été créé pour faire le lien avec les pilotes, Philippe, Bruno (Famin, directeur d'Alpine Racing. Ndlr), avec tout le monde. En plus du plaisir, nous avons déjà obtenu de bons résultats (podiums à Imola et Spa. Ndlr). L'émulation fonctionne ». Philippe Sinault tient d'ailleurs à clarifier la répartition des rôles entre Bruno

Famin et Nicolas Lapierre. « De l'extérieur, on pourrait croire que l'on se marche un peu sur les pieds, mais l'élément clé, c'est la confiance, assure-t-il. Il y a une telle confiance entre nous trois que tout s'enchaîne naturellement. Il n'y a jamais de tensions, jamais de désaccords marqués. Il y a de l'échange, bien sûr, mais ça fonctionne vraiment très, très bien ». À l'approche d'une course comme Austin, le rôle du quadruple vainqueur des 24 Heures du Mans en LMP2 est parfaitement défini. « Je suis en charge de déterminer le rôle des pilotes : qui va faire la qualification, qui va prendre le départ, dans quel état d'esprit ils se trouvent... Faut-il les motiver, leur donner confiance, ou au contraire les approcher différemment ? C'est moi qui échange directement avec eux, mais en amont j'en parle toujours avec Philippe et Bruno. Nous sommes très ouverts. Je leur dis : "Voici comment j'aimerais aborder le sujet". Et 95 % du temps, ils me répondent : "Vas-y, fonce !". Parfois, ils ajoutent un petit détail. Ensuite, je fais le lien avec les pilotes. Philippe est davantage tourné vers les équipes en interne ». « Je fais en sorte que tous les outils et tous les hommes soient présents et réunis à l'heure, complète Sinault. Je m'assure que Nicolas dispose de tout ce dont il a besoin pour bien travailler. Mon vrai rôle, aujourd'hui, est là. Nico n'a pris la place de personne : le projet avait besoin de lui ».

Dans la préparation des pilotes, Nicolas Lapierre établit un cadre précis avant chaque séance de simulateur. Il définit les objectifs, rappelle ce que l'on attend d'eux, fait un point sur l'avancement du projet et détaille les nouveautés, qu'elles concernent les circuits ou les règlements. Après chaque session, un débrief est mené : d'abord avec les pilotes, puis avec les techniciens. Lapierre compile ensuite ces retours et les partage avec Sinault, qui fait de même de son côté. Cet aller-retour permanent garantit une vision globale et cohérente de chaque



Philippe Sinault a installé l'Alpine A480 dans le hall d'entrée de l'atelier.



étape. Leur premier souvenir commun remonte à la toute première course de Nicolas Lapierre en F3, fin 2002. À l'époque, il évoluait en Formule Renault et Sinault lui avait proposé de participer à une course à Croix-en-Ternois avec une voiture de l'année précédente, tandis que les titulaires disposaient du dernier modèle. « Signatech représentait pour moi l'équipe rêvée, capable de jouer le titre et de remporter de nombreuses courses, à Macao notamment, se souvient Lapierre.

Je regardais Philippe avec admiration et envie d'apprendre. » Sinault souligne que l'intelligence globale de son ancien pilote et sa vision collaborative de la performance expliquent son orientation vers l'Endurance. Et que depuis longtemps, il nourrissait le désir de travailler avec lui. Après leur victoire aux 24 Heures du Mans en 2016, il lui avait même confié : « Si un jour tu arrêtes, je te capturerai. » Alpine et Bruno Famin ont adhéré à cette idée, permettant à cette associa-

“ JE M'ASSURE QUE NICOLAS DISPOSE DE TOUT CE DONT IL A BESOIN POUR BIEN TRAVAILLER. MON VRAI RÔLE, AUJOURD'HUI, EST LÀ. ”

Philippe Sinault, directeur de Signatech

tion de se concrétiser et de durer. Pour cette fin de saison, les ambitions restent élevées. Le Team Principal rappelle qu'il est trop tôt pour se satisfaire de deux podiums et qu'ils visent plus haut. Austin et Fuji sont des circuits favorables : l'an dernier, ils avaient terminé 4^{es} au Texas et obtenu leur premier podium au Japon. L'objectif est de retrouver le niveau affiché en début de saison afin de viser régulièrement le Top 5 en course. Et pourquoi pas la victoire ? ■

PRÉSENTATION RALLYE MONT-BLANC MORZINE

RENCONTRE AU SOMMET

L'unique rendez-vous alpin du Championnat de France sonne l'heure de la rentrée pour les animateurs du championnat. Les routes de Haute-Savoie demeurent toujours prisées des pilotes en quête de vitesse et de freinages tardifs.

Emmanuel Naud

Pourtant, que la montagne est belle. » Le Rallye Mont-Blanc Morzine illustre à merveille les paroles de cette chanson de Jean Ferrat. Tracé autour du plus haut sommet d'Europe, le parcours de ce rallye, qui célèbre cette année ses 77 ans, propose un condensé idéal des spécificités des routes alpines. Les pilotes aiment s'exprimer sur ces spéciales, et la liste des engagés le confirme une fois encore, avec 230 équipages présents dont 31 Rally2. L'une des particularités de cette épreuve est son format : un parcours en ligne et des spéciales parcourues une seule fois par étape. Dans ces conditions, même si les pilotes connaissent

bien les routes, l'efficacité est primordiale ! Montées, descentes, cordes piégeuses et vitesses élevées : ils devront parfaitement gérer leurs freins et leurs pneumatiques. De quoi réveiller tous les sens après la trêve estivale. Côté parcours, les organisateurs se sont inspirés de l'édition 2024, en y intégrant plusieurs morceaux de bravoure répartis sur les deux étapes. Vendredi, six spéciales sont au programme, dont les 20 km de Samoëns-Morzine (ES 2) et les 22,6 km de Montriond le Lac-Morzine (ES 6), disputés à la lueur des phares. Les équipages devront rester pleinement concentrés durant cette journée qui s'étendra sur plus de 12 heures !

La dernière journée, la plus longue du rallye avec huit spéciales, exigera une maîtrise totale. Les concurrents devront disputer quatre chronos avant de retourner à l'assistance. La boucle finale pourrait s'avérer décisive pour la victoire, avec notamment les 20 km de Samoëns-Morzine en avant-dernière spéciale. Avec une météo encore incertaine, cette 77^e édition s'annonce animée.

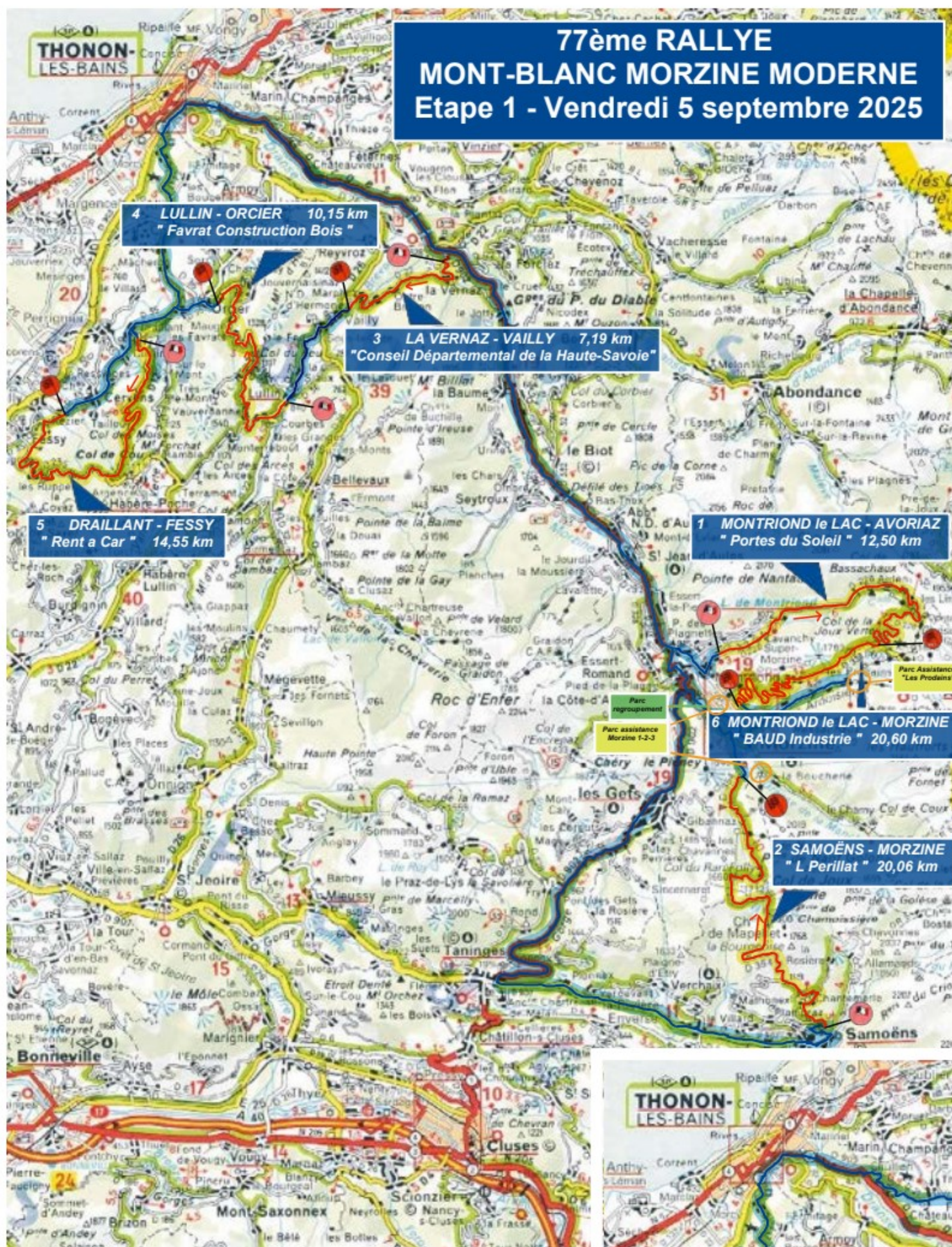
TOUT EST OUVERT

Fort de ses sept victoires à Morzine et de son statut de leader du championnat, Yoann Bonato fait figure de favori pour cette reprise. Mais Éric Camilli, vainqueur du Rouergue en juillet dernier, entend poursuivre

sur sa lancée. Le Niçois a d'ailleurs souvent montré, par le passé, qu'il était particulièrement à l'aise sur les routes alpines.

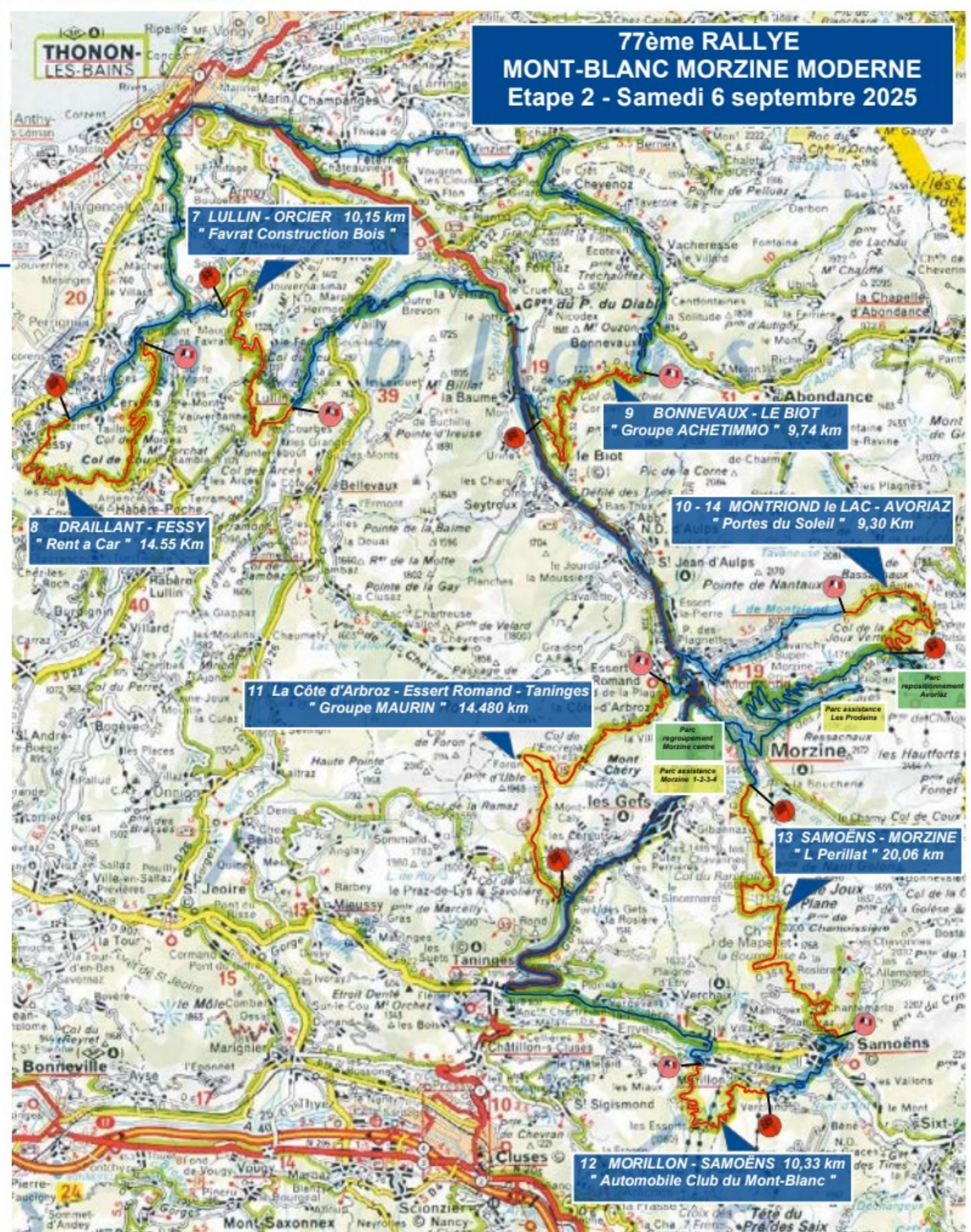
Hugo Margaillan, Réhane Gany, Lucas Darmezine, Styve Juif et Pablo Sarrazin sont aussi dans les starting-blocks, quand Jos Verstappen viendra découvrir les routes de Haute-Savoie. Enfin, les Alpine GT+ de Raphaël Astier, Cédric Robert et Quentin Gilbert, tout comme les Porsche GT+ d'Anthony Cosson, Côme Ledogar ou Thomas Anacleto, pourraient venir bousculer la hiérarchie établie des Rally2 comme Sébastien Loeb et Laurene Godey l'avaient fait l'an passé en s'imposant au général avec leur Alpine. La montagne n'en serait que plus belle ! ■





VENDREDI 5 SEPTEMBRE
(235,30 KM, DONT 87,05 CHRONOMÉTRÉS)

- 9h15 - Départ Morzine
- 9h15 - Assistance Morzine
- 10h18 - ES 1 Montriond le Lac-Avoriaz 12,50 km
- 11h46 - ES 2 Samoëns-Morzine 20,06 km
- 12h26 - Regroupement Morzine
- 15h29 - ES 3 La Vernaz-Vailly 7,19 km
- 15h57 - ES 4 Lullin-Orcier 10,15 km
- 16h27 - Zone de dédicaces Drailant
- 16h45 - ES 5 Drailant-Fessy 14,55 km
- 18h30 - Regroupement Morzine
- 19h40 - Assistance Morzine
- 21h18 - ES 6 Montriond le lac-Morzine 22,60 km
- 21h58 - Fin 1^{re} étape à Morzine



SAMEDI 6 SEPTEMBRE
(258,84 KM, DONT 97,91 CHRONOMÉTRÉS)

- 7h50 - Départ Morzine
- 7h50 - Assistance Morzine
- 9h33 - ES 7 Lullin-Orcier 10,15 km
- 10h03 - Zone de dédicaces Drailant
- 10h21 - ES 8 Drailant-Fessy 14,55 km
- 11h49 - ES 9 Bonnevaux-Le Biot 9,74 km
- 12h37 - ES 10 Montriond le Lac-Avoriaz 9,30 km
- 13h17 - Regroupement Morzine
- 14h17 - Assistance Morzine
- 15h35 - ES 11 La Côte d'Arbroz-Essert Romand-Tanninges 14,48 km
- 16h23 - ES 12 Morillon-Samoëns 10,33 km
- 16h56 - ES 13 Samoëns-Morzine 20,06 km
- 17h37 - ES 14 Montriond le Lac-Avoriaz 9,30 km
- 17h53 - Repositionnement Avoriaz
- 18h16 - Arrivée du rallye à Morzine

CE WEEK-END

LES DIX MILLE TOURS REMETTENT ÇA

Plus grand évènement des Séries by Peter Auto en dehors du Mans Classic, les Dix Mille Tours du Castellet promettent un spectacle majuscule, ces 6 et 7 septembre.

Medhi Casaurang-Vergez - Photos Peter Auto



Le paddock du circuit Paul-Ricard (Var) va être plein à craquer en ce week-end de rentrée des classes. Selon les dernières listes d'inscrits partagées par l'organisateur Peter Auto, pas moins de 328 voitures de course sont attendues à l'ombre des cyprès ! En ce lieu ayant accueilli à dix-huit reprises le Championnat du monde de Formule 1, c'est toute l'histoire de l'Endurance et du Grand Tourisme qui sera retracée. Pour cette 15^e édition des Dix Mille Tours, les

dix plateaux gérés par Peter Auto effectueront le déplacement. Les têtes bien connues de l'Histoire vont partager l'affiche avec des nouveaux venus, comme le spécialiste du FFSA GT Éric Debard, qui retrouvera le volant d'une Saleen S7-R GT1 dans la compétition de l'Endurance Racing Legends. Pour profiter au mieux de l'action, les spectateurs auront la chance de prendre part à deux Grid Walks (option en plus d'un billet d'entrée) durant le week-end : samedi de 19h45 à 20h05 pour

la mise en grille du Sixties' Endurance et le dimanche de 15h55 à 16h15 pour l'installation de l'Endurance Racing Legends 1. Trois McLaren F1 GTR prendront la piste pour offrir aux passionnés et amateurs de sensations fortes l'expérience unique d'un baptême à bord de ces légendes de l'endurance. Le village offrira également l'opportunité d'admirer une exposition consacrée aux voitures des GT3 Revival Series et Legends of Le Mans, deux plateaux à retrouver sur certaines épreuves du

championnat du monde d'Endurance (WEC) et des séries SRO en 2026. Seront présentes : une Ferrari 458 GT3, Aston Martin DBRS9 GT3, Lamborghini Gallardo FL2 GT3, Porsche 997 GT3 R, BMW Z4 GT3, Audi R8 LMS, Peugeot 908 V12 LMP1 et une Ferrari 458 GTE. Et pour ceux qui n'auraient pas l'occasion de se rendre au Castellet, sachez que toutes les courses seront retransmises en direct sur YouTube ainsi que sur AUTOhebdo.fr. Aucune raison donc de passer à côté !

PRATIQUE

L'accès à l'enceinte générale du circuit, à la tribune Grand Prix Burger ainsi qu'au parking est gratuit.

Tarifs sur place et sur peterauto.fr :

25 € pour le samedi, 35 € pour les deux jours. Une option Grid Walk est proposée au tarif de 30 € par personne.

Entrée gratuite pour les - de 16 ans.

Courses diffusées en live vidéo sur YouTube et AUTOhebdo.fr.



RALLYE

CRÉATION DE LA COUPE DE FRANCE DES RALLYES HISTORIQUES DE RÉGULARITÉ

Ce nouveau championnat a été lancé le 1^{er} septembre par la FFSA et la Commission des Ligues Automobiles.

Voilà une initiative qui dénote de la popularité grandissante des épreuves historiques dans notre pays. Une Coupe de France des Rallyes Historiques dédiée aux épreuves de Régularité vient de naître. Celle-ci se déroulera jusqu'au 31 août 2026, selon le barème suivant : coefficient 2 pour les rallyes nationaux et coefficient 1 pour les rallyes régionaux.

Tous les pilotes ayant marqué des points durant la période qualificative seront invités à participer à la Finale, qui se tiendra en doublure de la Finale de la Coupe de France des Rallyes VHC l'an prochain. Au terme de ladite épreuve, un vainqueur sera désigné pour chaque moyenne. Le classement général de la Coupe de France des Rallyes Historiques de Régularité sera établi en additionnant les points bonus, ainsi que les points acquis lors de la Finale. L'équipage totalisant le plus grand nombre de points sera donc sacré vainqueur de la Coupe de France des Rallyes Historiques de Régularité.

M.C.-V.



EPSILON EUSKADI EE1

Dans l'histoire des 24 Heures du Mans, certaines voitures restent gravées dans les mémoires non pas en raison de leur victoire, mais pour leur audace. L'Epsilon Euskadi ee1 fait partie de cette seconde catégorie.

Gautier Calmels - Photos DK Engineering

Conçue en 2008 au Pays basque espagnol, l'Epsilon Euskadi ee1 est le fruit du rêve un peu fou de Joan Villadelprat. Cet ancien ingénieur de Ferrari, McLaren et directeur des opérations pour Benetton en Formule 1 voulait démontrer qu'une équipe espagnole pouvait rivaliser avec les géants de l'Endurance après avoir fait main basse sur les World Series by Renault en 2005 avec Robert Kubica.

Pour son LMP1, Villadelprat fit d'abord appel à John Travis, ancien designer de Lola, avant que Sergio Rinland, lui aussi passé par la F1, ne finalise le projet. Le résultat fut un élégant et audacieux prototype à monocoque en fibre de carbone et moteur V10 Judd de 5,5 litres développant environ 650 ch à 10 000 tr/min. Le moteur était installé comme élément porteur du châssis, sans sous-cadre, pour abaisser le centre de gravité, une grande première pour ce bloc vu auparavant dans les Pescarolo.

Les lignes étaient agressives avec un nez bas et des passages de roues proéminents, inspirées de l'école aérodynamique Audi et une bulle enveloppante comme sur les Peugeot 908.

LE MUR DES RÉALITÉS

Comme beaucoup de projets privés, le programme souffrit dès son lancement de retards de pièces et d'un manque de tests.

L'ee1 fit ses grands débuts aux essais de pré-saison Le Mans Series du Paul-Ricard début 2008, révélant d'évidents problèmes de jeunesse. Dans la foulée, la première course, les 1000 Km de Barcelone, se transforma en séance de mise au point grandeur nature. Le châssis souffrait d'un déséquilibre, surchauffant les pneus arrière tandis que l'avant manquait de grip. S'améliorant sortie après sortie, l'équipe décrocha deux maigres points au championnat.

La volonté d'Epsilon Euskadi continua par l'engagement de deux voitures aux 24 Heures du Mans. La n°20, dévolue aux Espagnols Angel Burgueno, Miguel Angel de Castro et Adrian Vallés, renonça après 189 tours (transmission). Quant à la voiture de pointe, la n°21 confiée à Shinji Nakano, Stefan Johansson et Jean-Marc Gounon, elle se qualifia à une honnête 15^e position. Or, malgré un joli rythme en course, la mécanique céda après 158 tours. Faute de financements, la belle aventure prit fin à l'issue de la saison.

Ce châssis n°21 est resté inactif plus d'une décennie avant d'être acquis par un collectionneur et confié à Pursuit Racing pour une restauration complète. Moteur Judd remis à neuf, boîte reconstruite, faisceaux et électronique modernisés, suspension refaite

et reconstruction des pièces manquantes à l'identique : la voiture a aujourd'hui retrouvé non pas sa condition originelle, mais un état qui lui aurait certainement permis à l'époque de jouer aux avant-postes. Proposée à la vente par DK Engineering, cette unique ee1 opérationnelle est prête à reprendre la piste.

Cette renaissance coïncide avec la nouvelle orientation du Mans Classic, qui accueillera dès l'année prochaine une catégorie Legends of Le Mans, ouverte aux LMP1, LMP2 et GT d'époque. La ee1 y trouverait un écrin idéal pour démontrer sa personnalité, rappelant que l'histoire du Mans ne se résume pas aux vainqueurs, mais aussi aux outsiders audacieux qui repoussent les limites du design. ■

TECHNIQUE

Type du moteur	Judd GV5 V10 à 72°
Disposition	centrale arrière
Cylindrée (cm³)	5 496
Puissance (ch)	650
Boîte de vitesses	semi-automatique à 6 rapports
Voies Av / Ar	1 684 / 1 571
Empattement (mm)	2 980
Poids (kg)	900
Vitesse max (km/h)	+ 320





LOLA

MASTER CARD L'ATOUT (PAS) MAÎTRE

La récente signature de Master Card en tant que sponsor-titre de l'équipe McLaren à compter de 2026, rappelle la première incursion en forme de sortie de piste pour le géant bancaire avec Lola, en 1997.

Medhi Casaurang-Vergez

La F1 engendre un pouvoir d'attraction à nul autre pareil. L'envoûtement a saisi Eric Broadley tardivement, la soixantaine bien tassée. Entrepreneur à succès, l'Anglais à la tête de Lola Racing domine le marché des championnats de monoplaces en Europe et au Japon avec la F3000, mais aussi aux États-Unis avec l'IndyCar, au début des années 1990. Mais le patron est vorace. Tant que l'univers des Grands Prix n'a pas été conquis, il lui restera un goût d'inachevé. C'est d'ailleurs ce qu'il retire de ses précédentes expériences en F1, limitées à des fournitures de châssis pour des clients comme Honda, Embassy, Haas, Larrousse-Calmels et Scuderia Italia. « Ces expériences nous ont convaincus que nous devions avoir le contrôle total

du programme. Il est impossible de réussir sans être autonome, faisait savoir Broadley à la présentation de l'écurie de F1, le 1^{er} février 1997. *La F1 est trop spécifique et trop importante pour cela.* » Cette voie doit également lui permettre de sortir son entreprise, employant 235 personnes, d'une situation délicate. « Nous étions devenus le plus grand constructeur mondial de voitures de course, et c'était trop pour nous, admettait Eric Broadley dans *MotorSport Magazine* en 2014. *Pour que Lola Cars survive, j'ai décidé que nous devions soit fabriquer une voiture de route, soit nous lancer dans la F1. Il n'y avait pas d'autre solution.* » Alors va pour la seconde option. Eric Broadley élabore un plan d'écurie de Formule 1. Pour cela,

il modifie courant 1994 un châssis de Lola T94/30 et embauche l'espoir écossais Allan McNish comme essayeur. Cependant des problèmes vont se poser. Tout d'abord, un manque de fonds contraint Lola à mettre le programme en veille. Mais surtout, le mitan des années 1990 coïncide avec une valse hésitation des législateurs sportifs. Plusieurs changements de réglementation sont apportés et rendent la T94/30 ainsi que ses enseignements caducs en vue d'une possible entrée en F1 à l'horizon 1998.

LE « NEW DEAL » MASTERCARD

Le ressortissant de Sa Majesté ne s'inquiète pas, et joue de ses contacts avec le marché américain pour nouer des partenariats. Eric Broadley se démène

pour convaincre les décideurs de MasterCard durant de longs mois en 1996. Il obtient gain de cause, avec la signature d'un contrat de quatre ans évalué à 35 millions de dollars, annoncé le 11 novembre de la même année. MasterCard verse dans l'original. Afin de financer son sponsoring, elle mise sur un club réservé aux détenteurs de cartes bancaires MasterCard. Une série d'avantages exclusifs, leur est promise, moyennant trois niveaux d'adhésion, de 79 à 2 999 dollars par an. En échange de leur contribution, débitée de leur carte de crédit, les membres bénéficient d'avantages tels que des newsletters (Internet en était à ses balbutiements !) et des produits dérivés. Des ventes aux enchères de pièces détachées doivent être organisées à l'intention des membres et il sera même possible de dîner avec les pilotes pour les clients « premium ». Mastercard espère que jusqu'à 100 000 personnes s'inscriront à ce programme. « *C'est quelque chose de complètement nouveau dans le domaine du marketing de sponsoring* », se vante Mava Heffler, responsable marketing de Mastercard. Ce projet n'est pas censé représenter un risque pour Mastercard, car ce sont ses clients qui en supporteront les coûts, tandis que la société tirera profit de la visibilité internationale offerte par la F1. C'est du moins le postulat.

TOUT DANS LA PRÉCIPITATION

Néanmoins, ce nouveau partenaire ne connaît absolument rien de la F1, sinon qu'il s'agit d'un grand barnum circulant à travers le monde. Quand Eric Broadley leur soumet sa date prévue d'entrée, le département marketing s'étrangle : pourquoi rester dans l'ombre en 1997 ? Lola est un acteur de renom, il faut viser haut, alors MasterCard met la pression pour débiter dès 1997, ce que Broadley, un brin optimiste et contraint, accepte. Il ne reste donc que cinq mois pour monter une écurie, embaucher des mécaniciens, des ingénieurs, et surtout, dessiner et construire une F1 ! La tâche est herculéenne. Pour le moteur, Lola achète 15 V8 Zetec Ford d'occasion à Cosworth, en attendant de développer un V10 maison flamboyant neuf. Ce V8

vit ses dernières heures, et est réservé aux écuries de fond de grille en raison de son prix abordable... et de son criant manque de puissance.

Les pilotes ne sont pas des noms ronflants, mais sont connus de Broadley. L'Italien Vincenzo Sospiri et le Brésilien Ricardo Rosset ont fini premier et deuxième de la F3000 en 1995 à bord de monoplaces Lola. « *Je me souviens avoir été à l'usine où se trouvait le prototype de la voiture*, indique Rosset au site RacingNews365. *Il y avait également tout le sponsoring MasterCard, et le staff marketing était en place. J'étais très impressionné, car je savais de quoi Lola était capable.* » Hélas, le rookie déçoit vite. Le timing est si serré que les dessins de la Lola 93, vieux de quatre ans, sont repris pour la partie arrière de la voiture ! La soufflerie maison étant en construction, Lola se base uniquement sur l'étude assistée par ordinateur. Un bref déverminage a lieu sur la piste de dragster de Santa Pod (Angleterre) juste avant d'envoyer les voitures en Australie, théâtre de l'ouverture du championnat 1997. Le manque de préparation est tel que les mécaniciens ne se sont jamais entraînés aux ravitaillements !

Les chatoyantes Lola passent une tête en essais libres ainsi qu'en qualifications. Les spectateurs ont le temps de les admirer. Vincenzo Sospiri enregistre un meilleur tour avec 11 secondes de retard sur la pole position de Jacques Villeneuve (Williams) ! C'est encore pire pour Ricardo Rosset, rejeté à près de 13 secondes. Cette raclée est brocardée par les médias. « *C'est tout de même un peu facile d'ironiser*, répliquait Sospiri dans nos colonnes (Ah n°1076). *Cette monoplace a été conçue dans l'urgence. Il allait être évident que nous allions rencontrer pas mal de problèmes. Transmission, freinage, suspensions, équilibre, ils furent tous au rendez-vous !* » Fort logiquement, l'équipe ne respecte pas la règle des 107 % du temps de la pole, et est non-qualifiée. Elle plie bagage le samedi pour mieux se projeter sur la manche suivante au Brésil. Mais alors que le matériel est arrivé à São Paulo, et que les essais sont sur le point de débiter, MasterCard décide de casser son

“ DÉCLA

Si nous ne battons pas Stewart GP (autre écurie introduite en 1997. Ndlr), alors nous méritons de recevoir un bon coup de pied aux fesses. Avec notre expérience et notre soutien, cela ne devrait poser aucun problème. Nous avons l'expérience, l'engagement et la volonté de réussir en F1. ”

Eric Broadley avant le GP d'Australie 1997



contrat. L'organisme bancaire n'a pas apprécié la contre-publicité offerte en Australie (et le club n'atteint que 300 adhérents) et cesse tout paiement sur-le-champ. Les caisses resteront scellées, les voitures sous bâche : c'est la fin de l'éphémère écurie. Un gâchis qui passe mal pour Ricardo Rosset. « *C'était de la folie, une irresponsabilité de la part de toutes les personnes impliquées* », balançait-il à Autosport en 2008. Son équipier Sospiri se veut plus conciliant. « *C'était vraiment triste parce que j'aimais beaucoup Broadley* (décédé en 2017 à l'âge de 88 ans. Ndlr). *C'était une personne formidable et un ingénieur fantastique.* » En privilégiant des sponsors américains attirés par le glamour du sport, et en créant un programme VIP pour ouvrir ses sources de revenus, Eric Broadley avait simplement anticipé des méthodes devenues courantes trente ans plus tard. Il fallait juste ne pas tout céder au département marketing... ■

En 1995, les responsables de Lola (dont Eric Broadley, à droite), lancent le programme de développement F1 avec un mulet et le jeune Allan McNish (au centre).

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE RALLYCROSS - LOHÉAC

DUBOURG RENTRE DANS LE TEMPLE

Cette 49^e édition n'a pas dérogé au côté spectaculaire de l'évènement. À l'issue d'une finale qui a tenu toutes ses promesses, Andréa Dubourg hérite de la victoire après la pénalité infligée au pigiste Andreas Bakkerud.

Emmanuel Naud - Photos Damien Saulnier/Rallycross France

Prendre la route en direction de la Bretagne et de Lohéac est un pèlerinage pour les passionnés de Rallycross. Tous les pilotes le disent, ils trouvent là un public exceptionnel, et ce n'est pas la pluie qui s'est abattue durant la parade de vendredi qui a baissé l'engouement des spectateurs. Avec trente-cinq Supercars au départ pour seulement seize retenues dans les phases finales, les pilotes devaient rapidement se trouver dans le bon wagon. Encore fallait-il passer entre les gouttes avec des averses ponctuelles qui changeaient radicalement le grip de la piste. Dans une même manche, les concurrents pouvaient perdre jusqu'à cinq secondes au tour !

« Guest star » du week-end au volant de la Hyundai i20 RX, Andreas Bakkerud faisait honneur à son rang en remportant le classement intermédiaire. Le Norvégien restait sur la lancée en partant de la pole position de la finale avec Fabien Pailler et Andréa Dubourg, revenu de loin après une 13^e place, le samedi. Après un départ parfaitement géré, tous se tenaient dans un mouchoir de poche avec de faibles écarts. Bakkerud tenait la tête, mais restait sous la pression d'un Pailler en grande forme. Le petit frère de Jean-Baptiste Dubourg était placé en embuscade. Ce dernier était le premier du trio de tête à plonger dans le Tour Joker. Devant, Pailler tentait

tout pour prendre le meilleur sur Bakkerud, mais un souci mécanique allait lui ôter tout espoir de victoire et de podium. Ultra-rapide dans le passage « Joker », Bakkerud ressort en tête pour remporter la finale. Las, les officiels infligeaient une pénalité de 5 secondes au Norvégien pour avoir touché une quille bordant les limites de la piste, la terrible « récurrence de quille ». Pour son retour à la compétition, Andréa Dubourg était déclaré vainqueur. « Le week-end n'a pas été des plus simples, je n'ai pas été épargné par les caprices de la pluie. Gagner dans le "temple" du Rallycross c'est un sentiment exceptionnel. Effectivement, c'est Andreas Bakkerud qui gagne sur

la piste, mais il écope d'une pénalité pour avoir touché une quille, il fallait les éviter ! Lohéac est un rêve pour tout pilote de Rallycross. Il y a 10 ans, j'avais fait un podium lors de la manche européenne du Super1600, c'était déjà une énorme satisfaction. J'ai également une pensée pour Fabien Pailler qui a été victime d'un souci mécanique en fin de course (4^e). » Troisième de cette finale, Davy Jeanney réalisait une très bonne opération au classement du Championnat de France Supercar. La fête est finie, mais une plus grande encore se prépare pour 2026 avec les 50 ans du Rallycross de Lohéac. Réservez dès à présent le week-end du 29 et 30 août... ■





VITE

SUPER1600

Cinquième à l'issue des qualifications, Xavier Allereau prenait un bon départ en s'élancant de la deuxième ligne, lors de la finale. Allereau retardait son passage dans le Tour Joker et le validait sans faute au 6^e tour. Il ressortait en tête avant de s'imposer devant Maximilien Eveno, nouveau leader du Championnat et Valentin Lumet. *« S'il y a une course à remporter quand tu fais du Rallycross, c'est bien Lohéac ! Je découvre encore le Škoda, cette victoire est presque une surprise, reconnaissait Allereau. Je n'ai pas fait d'erreur et je pense que cela a payé, notamment en finale. »*



FÉMININES

À la lutte durant les manches qualificatives, Mélanie Seignard et Ilona Bertapelle ont toutes les deux remporté leur demi-finale avant de se retrouver sur la première ligne de la finale. Seignard prenait le meilleur envol et gérait parfaitement sa course en prenant le tour joker, en fin de course, avant d'être la première à passer sous le drapeau à damiers. Deuxième devant Audrey Delaunay, Bertapelle conserve la tête de la Coupe.



DIVISION 4

Parti en pole position de la Finale, Arthur Barbault-Forget a confirmé son statut de leader de la Coupe de France en décrochant sa deuxième victoire de la saison. Ce succès lui permet d'arriver à Mayenne, sa course, en pleine confiance. Ivan Bedouet peut savourer son premier podium de la saison devant Yann Le Lay.

DIVISION 3

Sur une piste humide, les transmissions intégrales de la Division 3 ont offert une finale animée. Mathieu Fretin a pris la tête au dernier tour et a résisté à la pression de ses adversaires jusqu'à la fin. *« C'est ma première victoire en Division 3, je ne m'y attendais pas tant que ça, mais je ne pouvais pas rêver mieux avec cette nouvelle voiture qui n'a que sept courses à son compteur. »*

Pénalisé, Christophe Saunois perd le podium. Laurent Jacquinet monte sur la deuxième marche devant Aurélien Crochard.

RALLYCROSS JUNIOR

Dylan Léger marquait le maximum de points au classement intermédiaire, mais Gautier Sarhy affichait également une belle pointe de vitesse. Les deux pilotes étaient rejoints par Kelig Gouesbet sur la première ligne de la grille de départ de la finale. Ce dernier surprenait les deux candidats à la victoire pour signer son deuxième succès de la saison : *« Tout petit, j'étais spectateur à Lohéac et depuis que je roule cela a toujours été un rêve de gagner ici. Je suis super heureux. Je n'étais pas vraiment dans le rythme en début de week-end avec des petites erreurs. En finale, j'étais là au bon moment et j'ai su saisir l'opportunité. »*

CLASSEMENT RALLYCROSS FRANCE

Lohéac. 29-31 août. Manche 6/8

Supercar : 1. A. Dubourg (208), 2. A. Bakkerud (i20), 3. D. Jeanney (Fabia), 4. F. Pailler (208), 5. N. Volland (Audi S1)...

Super1600 : 1. X. Allereau (Fabia), 2. M. Eveno (C3), 3. V. Lumet (Fabia), 4. T. Le Jossec (Clio 5), 5. D. Moulin (Audi A1)...

Juniors : 1. K. Gouesbet, 2. D. Léger, 3. W. Tarrière, 4. A. Corolleur, 5. G. Sarhy...

Féminines : 1. M. Seignard, 2. I. Bertapelle, 3. A. Delaunay, 4. A. Margely...

Division 3 : 1. M. Fretin (Yaris), 2. L. Jacquinet (Fiesta), 3. A. Crochard (208), 4. C. Coué (Polo), 5. C. Saunois (Audi S1)...

Division 4 : 1. A. Barbault-Forget (208), 2. I. Bedouet (207), 3. Y. Le Lay (208), 4. J.-P. Roussillon (C3), 5. J. Guillard (Clio 4)...

CHAMPIONNATS ET COUPES

Supercar : 1. D. Jeanney 192 pts, 2. D. Meunier 143, 3. J. Pailler 138, 4. D. Vincent 101, 5. F. Pailler 98...

Super1600 : 1. M. Eveno 206 pts, 2. J. Lambec 189, 3. V. Lumet 178, 4. D. Moulin 153, 5. J. Terpereau 124...

Juniors : 1. D. Léger 212 pts, 2. K. Gouesbet 198, 3. G. Sarhy 194, 4. T. Quincé 147, 5. F. Alemany 131...

Féminines : 1. I. Bertapelle 219 pts, 2. M. Seignard 209, 3. C. Dréan 161, 4. L. Beauvoir 158, 5. A. Delaunay 148...

Division 3 : 1. C. Saunois 202 pts, 2. M. Fretin 148, 3. T. Fretin 162, 4. E. Danveau 143, 5. N. Beauclé 110...

Division 4 : 1. A. Barbault-Forget 206 pts, 2. L. Derrien 168, 3. C. Barbier 145, 4. J.-P. Roussillon 144, 5. J. Burson 139...



INDYCAR - NASHVILLE

NEWGARDEN RÉDEMPTION À DOMICILE

Après avoir vécu l'une de ses pires saisons en carrière, l'enfant du pays s'est imposé sur le Nashville SuperSpeedway, dans son État natal.

Michaël Duforest - Photos IndyCar Media

Josef Newgarden a une vision toute américaine de la communion avec le public. À l'instar de ses triomphes aux 500 Miles d'Indianapolis 2023 et 2024, le pilote du Team Penske adore le contact avec la foule... littéralement. Aussi, il s'est faufilé entre les grillages et a grimpé dans la tribune principale pour fêter sa première et dernière victoire de l'année, décrochée au finish sur le SuperSpeedway de Lebanon, situé à une soixantaine de kilomètres du centre-ville de Nashville. Et encore, il avait une autre idée derrière la tête ! « Je voulais aller dans la foule. Je trouvais ça cool s'ils ouvraient la porte pour laisser passer ma voiture en bas des tribunes. J'allais juste faire un demi-dérailage. Mais malheureusement, j'ai raté mon coup. J'allais aussi réduire mon moteur en cendres.

Chevrolet n'aurait probablement pas apprécié ! »

Depuis le retour de Nashville au calendrier IndyCar en 2021 – d'abord dans les rues bordant le stade des Tennessee Titans, puis sur le SuperSpeedway – Newgarden, enfant du pays, n'avait jamais eu de réussite devant les siens. Au terme d'une saison 2025 où le manque de performance fut criant et les incidents nombreux en piste, le double champion d'IndyCar voulait finir l'exercice sur une note positive. Plus facile à dire qu'à faire.

« C'était une course difficile à gagner, rien ne vous était donné. Tout le monde est tellement proche aujourd'hui en IndyCar qu'il est difficile de trouver un avantage. C'est très satisfaisant de gagner, et encore plus quand c'est à la maison. Je venais ici à 12 ou 13 ans pour assister

à toutes les courses possibles. Quand j'étais dans les tribunes, je n'imaginais pas que j'allais avoir une carrière en sport auto ! J'adore la finale à Nashville pour l'IndyCar, c'est une superbe destination. J'aimerais que l'on continue ici. » Des paroles à destination des responsables du championnat, qui n'ont toujours pas présenté leur calendrier 2026.

FINIR EN BEAUTÉ

Une fois n'est pas coutume, ce sont les rivaux de Josef Newgarden qui ont subi les coups du sort. Pato O'Ward (Arrow McLaren) a fini dans le mur après une crevaison, Álex Palou (Chip Ganassi Racing) a subi la même mésaventure sans accident, et Scott McLaughlin (Team Penske) est parti à la faute dans le virage n°2 à une vingtaine de tours de l'arrivée. Autant d'événements qui ont permis à Newgar-

den de ne pas boucler 2025 sur une année blanche et de signer une victoire pour la onzième saison consécutive.

« L'équipe a très bien performé, comme on s'y attend habituellement de la part du Team Penske, a-t-il confié, en référence à la fois à son succès à domicile et à cette victoire qui lui permet de finir 12^e au championnat. À un moment de la course, j'ai dit à la radio que Will (Power) était incroyable. Il aurait pu gagner, de même que Scott. C'est ce qui est spécial avec le Team Penske : peu importe la voiture, vous avez une chance de gagner, et c'est une chance de piloter ces monoplaces. »

Après avoir vu Roger Penske renvoyer les trois plus hauts responsables de l'équipe IndyCar à quelques jours des 500 Miles d'Indianapolis fin mai, Newgarden a contribué à offrir une fin



284

Le nombre de dépassements lors de la course, un record à Nashville.

de saison réussie à l'écurie, déjà victorieuse à Portland avec Will Power l'antépénultième manche. Dernier membre du trio, Scott McLaughlin – troisième de la course – souligne l'importance de la longue intersaison à venir (près de six mois avant le Grand Prix de St. Petersburg) pour un Team Penske en pleine restructuration, désormais dirigé par Jonathan Diuguid.

« Je n'ai pas vraiment perdu confiance pendant l'année, mais c'est bien de finir avec de bons résultats. Durant l'intersaison, nous allons pouvoir vraiment travailler ensemble, poser toutes les bases et mettre les pièces du puzzle en place. Nous savons ce qu'il nous faut pour être meilleurs, et nous avons le personnel pour. L'intersaison nous est nécessaire, mais en tant que pilote, j'adorerais rouler davantage ! » ■

CLASSEMENT INDYCAR

Nashville (Tennessee). 30-31 août. Manche 17/17

Course : 1. **J. Newgarden** (Team Penske-Chevrolet) en 1h54'51"1748, 2. Á. Palou (Chip Ganassi Racing-Honda) à 0"5021, 3. S. McLaughlin (Team Penske-Chevrolet) à 0"7303, 4. K. Simpson (Chip Ganassi Racing-Honda) à 0"9753, 5. C. Daly (Juncos Hollinger Racing-Chevrolet) à 2"2464, 6. K. Kirkwood (Andretti-Honda) à 2"7078, 7. F. Rosenqvist (Meyer Shank Racing-Honda) à 3"3243, 8. S. Ferrucci (A.J. Foyt Racing-Chevrolet) à 4"0825, 9. C. Iltott (Pema Racing-Chevrolet) à 5"4629, 10. A. Rossi (ECR-Chevrolet) à 7"2134, etc. **M.T. :** Á. Palou 24"1369, **P.P. :** P. O'Ward 47"2607

CHAMPIONNATS

Pilotes : 1. **Á. Palou** 711 pts, 2. P. O'Ward 515, 3. S. Dixon 452, 4. K. Kirkwood 433, 5. C. Lundgaard 431, 6. F. Rosenqvist 372, 7. C. Herta 372, 8. M. Armstrong 364, 9. W. Power 357, 10. S. McLaughlin 356, etc. **Motoristes :** 1. **Honda** 1550 pts, 2. Chevrolet 1328

ROOKIE DE L'ANNÉE

FOSTER COURONNÉ SUR LE FIL

Champion Indy NXT, en 2024, le pilote Rahal Letterman Lanigan Racing a été sacré meilleur débutant de l'année, après une longue bataille face à Robert Schwartzman. Michaël Duforest



Pénalisé pour un contact avec David Malukas (voir Vite), Louis Foster n'avait plus son destin en main lors de la deuxième moitié de la finale de Nashville. Le Britannique a mené durant toute l'année le classement réservé aux rookies, mais Robert Schwartzman (Pema Racing) est revenu au fur et à mesure, profitant des performances en amélioration constante de l'écurie italienne. Le pilote de la n°83 figurait même dans le Top 10 lors des derniers tours à Nashville, ce qui aurait dû lui permettre d'être sacré. Cependant, une pénalité pour avoir bloqué Santino Ferrucci (A.J. Foyt Racing), lors de la dernière relance l'a relégué en 14^e position ; et c'est finalement Foster qui l'emporte, pour deux petits points.

VITE

MALUKAS

David Malukas (A.J. Foyt Racing) a été transporté à l'hôpital à la suite d'un violent accrochage avec Louis Foster, mais a pu sortir du centre médical sans qu'aucune blessure ne soit constatée.

POWER

En lutte pour la victoire, Will Power (Team Penske) a commis une erreur en entrant aux stands, et a terminé 21^e. L'Australien a immédiatement filé en réunion avec Roger Penske. L'avenir du double champion IndyCar au sein de son équipe s'écrit en pointillé...



NASCAR - DARLINGTON

BRISCOE LE DOMINATEUR

Vainqueur pour la deuxième année consécutive en Caroline du Sud, le pilote Joe Gibbs Racing se qualifie pour la deuxième phase des play-offs.

Michaël Duforest - Photos NASCAR / GETTY

En 2024, lorsqu'il avait triomphé pour la première fois au Southern 500 de Darlington, Chase Briscoe avait arraché *in extremis* une place en play-offs, pour offrir une dernière joie à une écurie Stewart-Haas déjà condamnée à disparaître en fin de saison. Cette fois, le natif de Mitchell (Indiana) arrivait en Caroline du Sud avec un tout autre statut : celui de pilote officiel du Joe Gibbs Racing, au volant de la Toyota n°19. La victoire n'était plus un rêve... elle était attendue. Briscoe n'a pas déçu. Magistral, il a mené 309 des 367 tours pour s'imposer face à Tyler Reddick (23XI Racing) au terme d'un duel intense. Avec ce succès dans la manche inaugurale des playoffs, le pilote de 30 ans valide déjà son ticket pour le tour suivant, où seuls les 12 meilleurs resteront en lice. Un luxe qui lui permettra d'aborder les deux prochaines courses sans pression. « Nous n'avons jamais réussi à dominer une course de cette manière, alors que le potentiel était présent depuis le premier jour », s'est réjoui Briscoe. « C'est vraiment incroyable de gagner deux Southern 500 de suite... Quelle meilleure manière de lancer les play-offs ? C'était très amusant ! ».

UN CAUCHEMAR POUR CERTAINS CONCURRENTS

Amusante, la soirée ne l'a en revanche pas été pour tout le monde, à commencer par Josh Berry (Wood Brothers Racing). Parti en tête-à-queue dès le premier virage, le pilote de la Ford n°21 a pu repartir, mais termine dernier, n'arrachant que le point du meilleur tour comme maigre consolation. Il accuse désormais 19 points de retard sur la 12^e place qualificative, occupée provisoirement par Shane van Gisbergen (Trackhouse Racing). Alex Bowman (Hendrick Motorsports) n'a pas été mieux loti, piégé par un arrêt interminable dû à un pistolet pneumatique non branché. Austin Dillon (Richard Childress Racing) et Joey Logano (Team Penske) se retrouvent eux aussi en dehors du Top 12 après cette première manche disputée sur l'un des ovales les plus exigeants du calendrier. La deuxième manche des playoffs est prévue le week-end prochain à Gateway. Ce n'est qu'après l'épreuve suivante de Bristol, le 13 septembre prochain, que les quatre pilotes les moins bien classés du Top 16 seront éliminés. ■



CLASSEMENT NASCAR

Darlington (États-Unis). 31 août. Manche 27/36

Course : 1. C. Briscoe (Toyota), 2. T. Reddick (Toyota), 3. E. Jones (Toyota), 4. J.H. Nemechek (Toyota), 5. A.J. Allmendinger (Chevrolet), 6. B. Wallace (Toyota), 7. D. Hamlin (Toyota), 8. K. Busch (Chevrolet), 9. C. Hocevar (Chevrolet), 10. C. Buescher (Ford), etc.
M.T. : J. Berry 29"04. **P.P.** : D. Hamlin 28"69

CHAMPIONNATS

Play-offs : 1. C. Briscoe 2 070 pts (qualifié), 2. D. Hamlin 2 067, 3. K. Larson 2 062, 4. T. Reddick 2 059, 5. B. Wallace 2 049, 6. W. Byron 2 049, 7. R. Blaney 2 046, 8. R. Chastain 2 045, 9. A. Cindric 2 036, 10. C. Bell 2 035, 11. C. Elliott 2 033, 12. S. van Gisbergen 2 027, 13. J. Logano 2 024, 14. A. Dillon 2 019, 15. A. Bowman 2 008, 16. J. Berry 2 008

Constructeurs : 1. Chevrolet 992 pts, 2. Toyota 960, 3. Ford 899

ROWE RACING SUCCÈS À DOMICILE

Grâce au talent de Raffaele Marciello, Jesse Krohn et Augusto Farfus, BMW s'est offert un premier succès sur le Nürburgring alors que le championnat se resserre entre BMW, Mercedes et Porsche.

Fabien Gérard



À première vue, l'avant-dernière manche de l'Endurance Cup semblait limpide : la victoire est revenue à l'équipage parti en pole position. La BMW M4 n°98 du Rowe Racing, qui s'est élancée depuis la première ligne après la pénalité infligée à Charles Weerts (BMW) pour avoir accroché le malheureux Jules Gounon (Mercedes) en qualifications, a su transformer l'essai. Mais résumer ainsi la course, serait oublier les rebondissements qui en ont fait le sel. Car si la BMW a un temps laissé l'avantage à l'Aston Martin Vantage de Nicki Thiim, donnant l'impression d'une hiérarchie figée en piste, tout s'est joué lors de la phase d'arrêts aux stands. Au gré des arrêts et d'un full course yellow imprévisible, plusieurs favoris se sont retrouvés piégés : l'Aston n°7, la Ferrari 296 n°51 d'AF Corse et la Porsche 911 n°22 du Schumacher CLRT, condamnée à une

frustrante quatrième place alors qu'elle visait le podium. Cet aléa a offert à Raffaele Marciello l'occasion rêvée de replacer la M4 bavaroise en tête. Après le triomphe des 24 Heures du Nürburgring en juin, l'équipe sarroise décroche ainsi un nouveau succès de prestige dans l'Eifel.

« Cette piste nous réussit décidément très bien cette année », sourit Jesse Krohn. « Nous avons été très performants et nous avons affiché un bon rythme tout au long de la course, même si nous avons temporairement perdu la tête en raison de notre stratégie », ajoute Raffaele Marciello. « Mais nous avons su la reprendre. »

La BMW n°98 s'impose ainsi devant la Mercedes n°48 du Winward Racing, partie depuis la septième position. Ford pouvait rêver d'un premier podium en championnat avec la Mustang de Mardenborough-Drouet-Maini, mais une

pénalité l'a reléguée au cinquième rang. Le podium est complété par la Mercedes de Auer-Cairol-Engel (2^e) et la Porsche de Picariello-Müller-Niederhauser (3^e). En Silver Cup, la victoire revient à la Mercedes Boutsen Racing des Français Aurélien Panis, César Gazeau et Loris Cabirou.

Au classement général, Lucas Auer et Maro Engel (Mercedes) profitent pleinement de leur deuxième place pour conserver la tête, mais leur avance reste fragile : Sven Müller et Patric Niederhauser ne pointent qu'à quatre unités ! L'Endurance Cup se conclura à Valence (Espagne), du 19 au 21 septembre. ■

CLASSEMENT GTWC EUROPE

Nürburgring. 29-31 août. Manche 8/10

Course : 1. Farfus-Krohn-Marciello (BMW M4 GT3) les 86 tours en 3h01'14"663, 2. Auer-Cairol-Engel (Mercedes-AMG GT3) à 4"4, 3. Picariello-Müller-Niederhauser (Porsche 911 GT3 R) à 16"3, 4. Güven-Heinreich-Bachler (Porsche 911 GT3 R) à 22"7, 5. Bortolotti-Engstler-Pepper (Lamborghini Huracan GT3 Evo2) à 23"6, 6. Maini-Mardenborough-Drouet (Ford Mustang GT3) à 24"2, 7. Drudi-Thiim-Sorensen (Aston Martin Vantage AMR) à 25"5, 8. King-Lulham-Vermeulen (Aston Martin Vantage AMR) à 30"2 (1^{er} Gold), 9. Panis-Gazeau-Cabirou (Mercedes-AMG GT3) à 33"5, 10. Van der Linde-Weerts-De Wilde (BMW M4 GT3) à 34"2, etc. **P.P. :** Marciello 1'54"446. **M.T. :** Farfus 1'56"765.

CHAMPIONNATS

Pilotes : 1. Auer-Engel 134,5 pts, 2. Niederhauser-Müller 130,5, 3. Weerts-van der Linde 127, 4. Goethe-Kirchhöfer 109,5, 5. Engstler-Pepper 96, 6. Cairol 72, 7. Picariello 67, 8. Rovera-Abril 66,5, 9. Marciello 61,5, 10. De Wilde 55, etc.

Équipes : 1. Winward Racing 144,5 pts, 2. Team WRT 143, 3. Rutronik Racing 141,5, 4. Garage 59 117,5, 5. GRT 100,5, 6. AF Corse 82,5, 7. Rowe Racing 49, 8. Comtoyou Racing 44, 9. Schumacher CLRT 41, 10. Emil Frey Racing 25,5, etc.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES SUR TERRE - TERRE DE LOZÈRE

LAURENT PELLIER PUISSANCE 4

Leaders du Championnat Terre, Laurent Pellier et Kévin Bronner sont restés solides tout le week-end pour ajouter une quatrième victoire à leur palmarès. Pablo Sarrazin et Yannick Roche ont pris la 2^e place devant Emmanuel Gascou et Gilles de Turckheim.

Emmanuel Naud - Photos DPPI / Bastien Roux

Tous les acteurs du CFR Terre se sont retrouvés à Mende pour attaquer la dernière ligne droite de la saison avec de fortes ambitions. « Nous avons été appliqués et impliqués, l'objectif a été de marquer de gros points pour le championnat, mais je reconnais avoir été piqué au vif au Terre de Découverte (12-13 juillet. Ndlr) par ma deuxième place derrière Pablo Sarrazin, a confié Laurent Pellier, qui s'est élancé avec le numéro 1 sur les portières de sa Skoda. Nous avons travaillé pour comprendre ce qui s'était passé et nous avons trouvé des solutions avec l'équipe. Nous avons seulement disputé le shakedown et j'ai espéré que cela ait été suffisant

pour être dans le bon wagon. »

Le ciel a été menaçant en ce début de rallye, de quoi mettre le doute quant au choix des pneus avant de prendre le départ de la première boucle. Bien décidé à rappeler qu'il avait été l'homme fort de cette saison 2025, Pellier a frappé fort d'entrée de jeu, tandis que Pablo Sarrazin a laissé filer de précieuses secondes. « La performance a été là, mais nous n'avons pas fait les meilleurs choix de pneus, nous avons espéré un peu de pluie, mais elle n'est pas venue, cela a fait partie de l'apprentissage. »

Sarrazin a démontré une fois de plus sa pointe de vitesse en fin de première étape avec deux

scratches consécutifs, de quoi donner quelques espoirs pour le lendemain.

UNE OPTION POUR LE TITRE

Mais la détermination du duo Pellier-Bronner a été plus forte que les ambitions du pilote de 19 ans. L'équipage de la Fabia RS a réalisé une deuxième étape parfaite avec tous les scratches de la journée (4). Laurent Pellier a assumé son statut de leader et de favori pour le titre de Champion de France. « On a été très satisfaits, on a voulu retrouver le chemin de la victoire après le podium au Terre de Découverte, c'a été chose faite. Nous avons souhaité repartir de Mende avec

le maximum de points, nous nous sommes donné du mal, a précisé l'intéressé avant de monter sur le podium. Pablo a poussé fort derrière. Ce quatrième succès nous a permis d'avoir une marge d'avance avant les deux derniers rallyes de la saison. Maintenant, nous avons tout mis en œuvre pour terminer cette saison de la meilleure des manières. »

Deuxième, Pablo Sarrazin a tiré de précieux enseignements de ce rallye. « Nous avons su prouver que lorsqu'il y avait beaucoup d'adhérence, nous avons pu faire jeu égal avec Laurent, voire être un peu devant. Maintenant, il a fallu continuer à travailler sur les terrains où il y a eu moins de grip,



CLIO TROPHY FRANCE TERRE

« MIKA » CONNAÎT LA CHANSON

En pleine confiance après ses victoires sur les deux premières manches de la saison, le Malgache Mika Rasoamaramaka voulait profiter du Terre de Lozère pour confirmer son statut de leader du Trophy. Parti d'entrée de jeu sur un très bon rythme, « Mika » a d'abord distancé ses rivaux. Florian Bouchonneau a essayé, en vain, de rester au contact. Avec plus de 50 secondes d'avance au départ de la deuxième étape, « Mika » pouvait être serein. Il laissait ses adversaires se battre pour les places d'honneur. « Notre objectif était de gagner. Il y a eu beaucoup de travail en amont, et cela a porté ses fruits, se félicitait

le Malgache à l'arrivée. *Nous avons construit notre rallye dans la lignée des deux premiers : en étant très rapides lors de la première étape, puis en gérant davantage le lendemain. La difficulté était de trouver le bon équilibre dimanche et nous avons perdu un peu trop de temps à vouloir assurer. C'est un point que nous devons travailler d'ici le Terre des Cardabelles, où mon but sera d'obtenir un quatrième succès consécutif. Ce serait mentir de dire que ce n'est pas mon objectif !* ».

À l'attaque lors de la deuxième journée, Anaël Cayla monte sur la deuxième marche du podium devant Florian Bouchonneau. E.N.



car nous avons eu un peu plus de mal. Cela a fait partie du jeu et de l'apprentissage. Nous n'allons rien lâché jusqu'à la fin de saison. » Rapidement distancé par Pellier et Sarrazin, Emmanuel Gascou a dû contenir les assauts de Sarah Rumeau pour préserver sa place sur le podium. Le match a été rapidement interrompu par un problème d'amortisseur sur la C3 de la pilote Irons Dames, exclue du Top 5 final. « On n'a pas pu faire mieux que cette 3^e place, a analysé Gascou à l'arrivée. Devant, ils ont été très rapides. Dommage, car la bagarre avec Sarah s'annonçait bien, mais elle a été raccourcie. On peut être contents de nous, car nous avons bien augmenté notre rythme. On a encore quelques petits réglages à tra-

CLASSEMENT 14^e RALLYE TERRE DE LOZÈRE

29-31 août. Manche 5/7

1. L. Pellier-K. Bronner (Fabia RS Rally2) 1h32'33''8 (1^{er} F RC2), 2. P. Sarrazin-Y. Roche (C3 Rally2) à 28''1, 3. E. Gascou-G. de Turckheim (Fabia RS Rally2) à 1'41''5, 4. B. Cléménçon-J. Fouret (C3 Rally2) à 2'26''9, 5. F. Condamines-D. Jolé (Fabia Rally2 evo) à 3'24''4, 6. « Faniry »-M. Deliot (C3 Rally2) à 4'07''9, 7. S. Rumeau-J. Amblard (C3 Rally2) à 4'14''3, 8. M. Prévalet-E. Prévalet (Fabia R5) à 5'17'', 9. C. Casanova-D. Savigoni (Fabia RS Rally2) à 7'07''9, 10. M. Lobry-G. Parade (Clio Rally3) à 8'22''2 (1^{er} F RC3), 11. J.-M. Falco-M.-N. Ratier (Lancer Evo IX R4) à 9'10''6 (1^{er} F RallyNat et Trophée National)... 17. L. Astier-L. Declerck (208 F2000) à 13'18''7 (1^{er} 2-Roues Motrices)... 20. « Mika »-M. Declerck (Clio Rally5) à 14'54'' (1^{er} F RC5 et Trophée Clio Terre)... 27. M. Lafon-C. Deixonne (208) à 17'35''5 (1^{er} F RC4)...

vailler avant les Cardabelles. On a fait quatre podiums en quatre courses, ça a été une belle série. » Les équipages ont maintenant eu un peu plus d'un mois pour se préparer pour le Terre des Cardabelles (11-12 octobre), la plus vieille épreuve du Championnat de France. ■

VITE

2-ROUES MOTRICES



Déjà vainqueur en Corse à Aléria, en mai dernier, Loïc Astier a marqué de gros points dans sa quête de titre face au Malgache « Mika ». Astier a pris la tête dès la première spéciale pour la conserver jusqu'à l'arrivée. Troisième, Anaël Cayla s'est mis en évidence également.

RALLY3



Au volant de sa Clio, Michaël Lobry a dominé la catégorie avec une seconde victoire consécutive après celle du Castine. Dans la lutte pour la 2^e place, Yanis Desangles (Clio) a résisté à Robin Autajon-Girard (Clio).

TROPHÉE YACCO



Jean-Marc Falco était en grande forme au volant de sa Mitsubishi Evo IX R4. Il s'est adjugé tous les scratches pour reléguer ses poursuivants à plus de 6 minutes. Jérôme Nouzières et Guy Bekaert complètent le podium.

VHC

Menacé par Gilbert Magaud (Toyota Celica Turbo), contraint à l'abandon dans l'ES 6, Philippe Herran (Subaru Legacy RS) est allé chercher sa deuxième victoire cette saison. Nicolas Thérond (911 SC) pointe à la 2^e place devant l'Escort MKII de Thierry Colney.

F1 ACADEMY - ZANDVOORT

MAYA WEUG
REINE À DOMICILE

Alors qu'elle n'avait plus gagné depuis le 20 avril dernier, à Djeddah, la Néerlandaise a imposé sa loi pour se réinviter dans la course au titre derrière Doriane Pin.

Mathieu Chambeñoit

Sur ses terres, la protégée de la Ferrari Driver Academy n'a pas tardé à rappeler à ses concurrentes que son jardin était bien paré d'orange. Sur un circuit qu'elle appréhendait avec une connaissance parfaite, Maya Weug est parvenue à réaliser le meilleur temps des essais synonyme de pole position, déjouant les nombreux pièges. Passage des pneus intermédiaires aux gommes slicks, évolution drastique de l'asphalte, et sorties de piste à foison, la pilote MP Motorsport avait de quoi se réjouir avant la Course 1.

« Je suis très heureuse de réaliser la pole position à la maison ! C'est notre course à domicile, pour moi comme pour l'équipe, rappelait-elle. C'était une qualification folle, la plus imprévisible que j'aie réalisée jusqu'à présent, sur une piste séchante. J'ai failli perdre le contrôle plusieurs fois, lors de ma dernière tentative, donc le résultat me ravit. C'est bon d'être de retour. »

PRÉCIEUX POINTS POUR PIN

Capable d'opérer une remontée efficace, la menant à la 3^e place de la première course de samedi, alors qu'elle s'élançait 8^e - la grille étant inversée pour les huit premières - Maya Weug démontrait déjà une aisance nette à Zandvoort. De son côté, Doriane Pin partait 4^e, mais la Française n'a pas été en mesure de mettre en lumière la maestria qui la caractérise souvent. Sixième à l'arrivée, c'est le dos rond que la pilote soutenue par Mercedes a conclu son samedi.

Intouchable le dimanche, Maya Weug n'a même pas eu à jeter un œil dans ses rétroviseurs, grâce à l'abandon de Chloé Chambers avant même le départ. Symbole d'un retour aux affaires bien concret, la Néerlandaise est apparue comblée, trônant sur la plus haute marche d'un podium qu'elle attendait depuis quatre mois. Troisième, et encline malgré tout à sécuriser des unités précieuses en vue de la course au titre, Doriane Pin profitait de la pénalité infligée à Ella Lloyd (Rodin Motorsport), 2^e sous le drapeau, mais auteure d'un faux départ. « Contente de décrocher un podium après un week-end difficile, où nous avons été gênées par quelques problèmes, déclarait



Victorieuse en Course 2, Maya Weug a devancé Alisha Palmowski (à g.) et Doriane Pin (à dr.).

la Française. C'est bon pour l'équipe et pour le championnat de marquer des points à chaque course et d'être régulier. » Sans victoire, mais forte d'un quatorzième podium décroché en F1 Academy, c'est avec une avance de 20 points que Doriane Pin abordera les deux derniers rendez-vous de la saison à Singapour (3-5 octobre) et Las Vegas (20-22 novembre), et ce, malgré un rythme frustrant à Zandvoort. À noter enfin, la véritable surprise du week-end en la personne de Nina Gademan (Prema Racing). Déclarée inapte avant le début des sessions du samedi, la Néerlandaise a

finallement pu prendre la piste pour obtenir son meilleur résultat dans la discipline. « Nous avons terminé 8^e en qualifications, ce qui nous a permis de prendre la pole position sur la grille inversée, rappelait-elle. Je suis toujours restée en tête. Je suis très heureuse d'avoir remporté ma première victoire de la saison devant le public néerlandais ! » Week-end 100% orange donc, sans Marseillaise, mais les malheurs de Chambers et les joies de Weug profitent à Doriane Pin, avec un point de plus sur sa première poursuivante. À « Pocket Rocket » de tenir la cadence désormais. ■

CLASSEMENT F1 ACADEMY

Zandvoort. 29-31 août. Manche 5/7

Course 1 : 1. N. Gademan (Prema Racing) en 29'00''747, 2. L. Block (ART GP) à 2''116, 3. M. Weug (MP Motorsport) à 2''243, 4. E. Lloyd (Rodin Motorsport) à 5''524, 5. C. Chambers (Campos Racing) à 6''083, 6. D. Pin (Prema Racing) à 8''056, 7. A. Palmowski (Campos Racing) à 8''595, 8. E. Felbermayr (Rodin Motorsport) à 9''741, 9. A. Nobels (ART GP) à 18''247, 10. N. Havrda (Hitech TGR) à 18''784, etc.

Course 2 : 1. M. Weug en 27:43.850, 2. A. Palmowski à 7''333, 3. D. Pin à 9''946, 4. E. Lloyd à 11''257, 5. T. Hausmann (Prema Racing) à 15''489, 6. N. Gademan à 15''709, 7. E. Kosterman (Hitech TGR) à 17''801, 8. R. Ferreira (Campos Racing) à 23''042, 9. A. Larsen (MP Motorsport) à 23''621, 10. C. Chong (Rodin Motorsport) à 25''443

CHAMPIONNATS

Pilotes : 1. D. Pin 127 pts, 2. M. Weug 107, 3. C. Chambers 93, 4. E. Lloyd 84, 5. A. Palmowski 73, 6. N. Gademan 51, 7. A. Larsen 48, 8. T. Hausmann 46, 9. L. Block 23, 10. E. Felbermayr 22, etc.

Équipes : 1. Prema Racing 224 pts, 2. Campos Racing 179, 3. MP Motorsport 159, 4. Rodin Motorsport 118, 5. ART GP 28, 6. Hitech TGR 12



NOUVEAUTÉ

TESLA MODEL Y PERFORMANCE ARTILLERIE... LOURDE

Très attendue, la déclinaison musclée du SUV électrique le plus vendu au monde fait parler la puissance avec plus de 620 chevaux et des accélérations foudroyantes.

Gautier Calmels - Photos Tesla

Malgré un restylage unanimement salué, le Model Y, sacré *best-seller* mondial en 2023, commence à accuser le coup. Les ventes marquent le pas, la concurrence se renforce, et même en Chine, l'avance de Tesla fond face à BYD. La riposte du constructeur ? Après avoir lancé en Asie un Model Y L allongé à 6 places, Tesla propose désormais cette version Performance produite à Berlin (Allemagne) destinée à rappeler que le constructeur américain sait toujours concevoir des voitures très rapides.

Au premier regard, ce Model Y bodybuildé se distingue par son bouclier plus sculpté, son spoiler arrière en carbone et ses jantes de 21 pouces. Pour éviter toute confusion avec un Model Y classique, il adopte des étriers de freins rouges, des rétroviseurs noirs et le célèbre badge Performance. La face avant lui confère un véritable caractère sportif, preuve qu'avec un travail de design mesuré, on peut viriliser un modèle sans recourir à une profusion d'appendices disgracieux.

Le travail n'est pas qu'esthétique : sous ce kit carrosserie, Tesla affirme avoir optimisé l'aérodynamique.

Résultat annoncé : 10 % de traînée et 64 % de portance en moins, de quoi stabiliser le SUV, bridé électroniquement à 250 km/h.

UNE IMAGE À REDORER

L'intérieur gagne en personnalité. Le conducteur et ses passagers profitent de sièges spécifiques, chauffants, ventilés et au maintien renforcé. L'habitacle s'agrément de inserts en carbone véritable et d'un pédalier en aluminium. Mais la vraie nouveauté se trouve au centre : un écran tactile inédit de 16 pouces, plus fin et à la meilleure définition que sur les autres versions.

Côté chiffres, Tesla perfectionne sa recette sans la révolutionner. Deux moteurs, 461 kW (626 chevaux) et un 0 à 100 km/h expédié en 3,5 secondes. Soit 60 kW (81 ch) de plus que la précédente version, avec une répartition de 158 kW (215 ch) à l'avant et 303 kW (411 ch) à l'arrière, promettant un comportement plus joueur. Rien de radicalement nouveau donc, mais suffisamment pour replacer le Model Y parmi les SUV électriques les plus explosifs du marché.



Plus intéressant encore : l'autonomie grimpe à 580 km WLTP, quasiment au niveau de la version Grande Autonomie Intégrale. Un petit miracle rendu possible par une nouvelle batterie plus dense de 84 kWh (puissance de recharge de 250 kW). Preuve, s'il en fallait, que Tesla conserve une avance en matière d'efficacité énergétique. Avec ses 2108 kg, le SUV n'a rien d'une ballerine, mais sa consommation tombe à 16,2 kWh/100 km, contre 17,3 sur l'ancienne génération.

La suspension adaptative, déjà vue sur la Model 3 Performance et le Model Y L, promet un comportement plus polyvalent. Confortable au quotidien et capable de se durcir en mode Sport, elle devrait convaincre ceux qui reprochaient à l'ancienne Performance sa raideur excessive.

Face à une concurrence de plus en plus affûtée, Tesla mise sur l'équilibre entre puissance, autonomie et polyvalence. Affiché à 61 990 euros et disponible dès septembre, le Model Y Performance ne vise pas le gros des ventes, mais redonne du panache à un SUV qui en avait bien besoin. ■

FIL ROUGE

“ Ma première rencontre avec Isack Hadjar remonte à 2020, à Zandvoort justement. Comme le hasard fait parfois bien les choses ! C'était une étape importante dans la relation que j'ai pu construire avec lui, à l'époque en tant que journaliste d'AUTOhebdo. Il venait de terminer 4^e en Course 1, en F4 France, et avait été vraiment très dur envers lui-même. J'avais alors demandé à son coach de l'époque, Pierre Sancinéna, si je pouvais l'interviewer dans le cadre d'un portrait que je souhaitais faire de lui. Il m'avait alors conseillé d'attendre une bonne heure pour qu'il redescende en pression, car il était vraiment en colère. Je le voyais faire les cent pas, se parler à voix haute, se dire que sa performance n'était pas acceptable. Il était au téléphone avec ses parents pour leur dire à quel point il n'était pas content de lui. Cela m'a tout de suite saisi.

Et plu.

Beaucoup de jeunes pilotes peuvent avoir tendance à se chercher des excuses. Ce qui m'a frappé ce jour-là, c'est la personnalité dont Isack a fait preuve. Malgré son allure juvénile, je sentais une détermination énorme lorsqu'il me répondait. Son honnêteté absolue, sa clairvoyance bluffante et sa sincérité parfois désarmante m'ont



DPPI / J. DELFOSSE

donné envie d'en savoir plus sur lui et son histoire. Quand la glace est brisée, que le rapport de confiance est installé, il est d'une authenticité et d'une bonhomie rares. J'ai une pensée pour ses parents Randa et Yassine, qui ont toujours tout donné pour Isack. Je me souviens d'autres reportages qui ont renforcé notre proximité et le rapport de confiance que nous avons. Alors que ses résultats ne lui permettaient légitimement pas de se projeter aussi loin, je l'ai souvent entendu dire « *quand je serai en F1* » lorsque je le véhiculais dans ma voiture (il n'a pas encore le permis non plus). Il était sûr de lui, sans arrogance aucune, car il n'y avait pas d'autre option possible pour lui. Son potentiel est sans limite selon moi. Je pense qu'il s'adaptera toujours à toutes les situations et c'est sa force absolue. En fin d'année dernière, j'ai fait le choix de devenir agent de pilotes en intégrant l'agence fondée par Guillaume Legoff, The Grid Agency. Et même si je suis davantage

concentré sur nos pilotes du kart à la F2, je demeure un fin observateur du boulot d'Isack, jamais avare d'un petit chambrage dans le paddock. Il n'oublie pas d'où il vient. Quand j'ai besoin de lui pour un conseil pour nos jeunes talents, il fait l'effort, répond, et apporte sa contribution. D'un point de vue personnel, Isack est un peu le fil rouge de ma carrière. Il restera l'une des premières personnes du milieu avec lesquelles j'ai vraiment accroché lorsque j'ai débuté chez AUTOhebdo. Il a ensuite accédé à la Formule 1 au moment où j'ai donné un virage à ma vie professionnelle, et aujourd'hui collaborer dans l'agence qui manage Isack est assez symbolique. Dimanche, au moment de la perf' d'Isack à Zandvoort, je n'étais exceptionnellement pas en déplacement sur un circuit, mais à la maison. Et c'était tout simplement dingue ! Lorsque le moteur de Lando Norris a craché de la fumée, tout le monde a dû immédiatement pensé aux conséquences dans la course au titre. Moi, je n'ai vu que le podium qui se dessinait pour Isack. Le premier d'une longue série. Merci pour les émotions, Isack ! ”

Jérémy Satis

Manager de pilotes à The Grid Agency



SPARK ET LOOKSMART : DES NOUVEAUTÉS TRÈS ATTENDUES



(1) : BRM P261 N°12 Vainqueur GP Monaco 1966 Jackie Stewart (1/18) SPARK 18S715

(2) : BMW M4 GT3 N°46 Team WRT 24H Le Mans 2024 V. Rossi - A. Al Harthy - M. Martin SPARK 18S669

(3) : FORD GT40 N°22 Vainqueur 12H Sebring 1969 J. Ickx - J. Oliver (1/18) SPARK 18SE69

(4) : TOYOTA HILUX No.200 Winner Dakar 2023 N. Al-Attiyah - M. Baumel (1/18) SPARK 18S317

(5) : RED BULL Racing RB19 N°1 Oracle Red Bull Racing Vainqueur GP Las Vegas 2023 Max Verstappen (1/18) SPARK 18S972

(6) : PORSCHE 911 RSR-19 N°86 GR RACING 3ème LM GTE AM class 24H Le Mans 2023 M. Wainwright - B. Barker - R. Pera (1/12) SPARK 12S046



FERRARI Scuderia SF24 N°55 Scuderia Ferrari
Vainqueur GP Australie 2024 Carlos Sainz
(1/18) LOOKSMART LS18F1059

RENAULT RS11 N°15 Vainqueur GP
France 1979 Jean-Pierre Jabouille
(1/18) SPARK 18S590

BMW M4 GT3 N°46 Team WRT 24H Spa 2024
R. Marciello - M. Martin - V. Rossi (1000ex.)
(1/18) SPARK 18SB069



COMMANDEZ LES SUR WWW.BOUTIQUEAUTOMOTO.COM

BAM
BOUTIQUE AUTO MOTO
miniatures automobiles

04 42 58 66 13
6 Rue des Halles, 75001 Paris
Instagram : @sparkfrance_



SCANNEZ MOI

TROPHÉE MICHELIN : PLUS QU'UNE COURSE À GAGNER

**PLUSIEURS LOTS VOUS ATTENDENT
SUR LA LIGNE D'ARRIVÉE !**

- > 30 500 € EN PRIME ET 47 PNEUS ⁽¹⁾
- > 1 RALLYE AU VOLANT D'UNE RALLY2 ⁽²⁾



**INSCRIVEZ-VOUS AU
TROPHÉE MICHELIN FRANCE**

> Catégories : Rally2, Premium, Amateur

(1) Primes et dotations attribuées après chaque manche du Championnat de France des Rallyes Asphalte 2025.

(2) Dotation réservée au vainqueur de la catégorie Amateur en fin de saison, valable pour une manche du Championnat de France des Rallyes Asphalte 2026.

Informations exactes à la date de publication : 02/2025

M.F.P. Michelin 855 200 507 RCS CLERMONT-FERRAND. Capital social : 504 000 004 €

Nouveau Monde 387 471 485 R.C.S. Lyon - SEPPA 982 4294 25 R.C.S. Bordeaux - Crédits photos : Bastien Roux © Michelin



MICHELIN