



Une manière bien sympathique pour Olivier Panis, Alain Prost, Jarno Trulli et Corrado Provera (de gauche à droite), de manifester leur enthousiasme et leur solidarité en vue de la saison prochaine.

Spa: le plus beau circuit du monde

GP de Belgique

Spa, où se déroulera, dimanche, le Grand Prix de Belgique, est considéré par la plupart des pilotes comme le plus beau de tous les circuits, et le plus "chaud" en sensations.

Les pilotes sont tous d'accord: le "Raidillon de l'Eau Rouge", à Spa, est le virage le plus impressionnant de la saison, tous circuits confondus. Abordé aux alentours de 300 km/h en sixième ou septième selon les monoplaces, c'est un gauche-droit qui plonge au fond d'une cuvette, pour remonter de l'autre côté, à la façon d'un "grand huit". Complètement alourdi par l'énorme compression, le pilote voit soudain se dresser devant lui un mur sur lequel il doit continuer à foncer, accélérateur à fond pour les plus téméraires. Certains prétendent passer à fond, d'autres disent que c'est impossible, tous en parlent avec émotion.

Si l'on faisait un sondage sur les circuits préférés des pilotes de F1, Spa arriverait sûrement en tête.

C'est un formidable circuit de pilotage, fait d'enchaînements très rapides, de montées et descentes en virages incessants, où l'on roule à près de 230 km/h de moyenne en qualification! Michael Schumacher y a fait, l'an passé sous une pluie battante, une de ses plus éblouissantes "démonstrations". De leur côté, les motoristes considèrent Spa comme le tracé le plus dur de toute la saison pour les moteurs et les boîtes de vitesses (voir page 4).

Depuis le dernier numéro de Prost Peugeot Magazine qui relatait le GP de Grande Bretagne, disputé le jour de la finale de la Coupe du Monde de football, trois Grands Prix ont été disputés (Autriche, Allemagne et Hongrie). Les Prost Peugeot n'y ont pas marqué de points.

Suite page 2

Préparer 1999

A deux mois de la fin de saison, chacun, sur la planète F1, est déjà plongé dans la perspective 1999... Sauf, bien sûr, McLaren et Ferrari, absorbés par la poursuite du titre 98. Sept points seulement séparent en effet Häkkinen et Schumacher. Sachant qu'une victoire en vaut dix et qu'il reste quatre Grands Prix, on peut prévoir une fin de saison animée. Tant mieux. D'autres équipes en revanche, parce qu'elles ne peuvent plus espérer cette année un résultat à hauteur de leur réputation (Williams) ou de leur ambition (Benetton, Jordan), préparent déjà 99. C'est le cas chez Prost Grand Prix, où, souhaitant en finir avec cette "saison de construction", on a choisi de donner désormais priorité à la préparation de 1999. L'équipe travaille d'ailleurs déjà sur la future AP02 et Alain Prost dévoilera bientôt une nouvelle organisation technique restructurée et renforcée. Corrado Provera a fortement rappelé l'adhésion et la confiance de Peugeot. Enfin, Panis et Trulli ont renouvelé leurs contrats en dépit des sollicitations concurrentes, démontrant eux aussi leur confiance en Prost Grand Prix. "Il nous reste à construire une voiture répondant à leur ambition qui est de gagner des courses et de se battre bientôt pour le championnat du Monde" a conclu Alain Prost à Budapest.

La Rédaction

Prochaine parution

Le numéro 13 de Prost Peugeot Magazine paraîtra le mercredi 9 septembre et présentera le Grand Prix d'Italie.

COULISSES

Quel panache !

L'attaque formidable de Michael Schumacher a animé le GP de Hongrie. Il allait si vite ("j'ai roulé pendant 60 tours comme en qualif...") qu'il n'a pu éviter, dans un virage, une sortie de piste: sa Ferrari a survolé, puis franchi le vibreur. Sur l'herbe, Michael a continué à piloter tout en finesse, faisant comme si la piste à cet endroit était simplement un peu plus large et glissante. Accélérant en douceur pour faire glisser sa monoplace, presque sans contrebraquer, il a magistralement rattrapé son erreur, ne concédant pas plus d'une seconde dans sa sortie de route.

Sarrazin



Nouvelle "performance" de Stéphane Sarrazin. Déjà vainqueur de la première course de F3000, à Oschersleben en Allemagne en avril, le jeune français a terminé 2^e au Hungaroring, samedi 15 août, entre Heidfeld et Montoya, les "protégés" de McLaren et Williams. Soutenu de son côté par Prost Grand Prix et considéré par beaucoup comme un grand espoir, Stéphane Sarrazin, 23 ans, vice champion de France de F3, essaiera en septembre une Prost Peugeot AP01.

Transferts

Plutôt que d'évoquer les nombreuses (et variables) rumeurs concernant les transferts de pilotes, rappelons les certitudes actuelles. Quatre écuries ont confirmé leurs pilotes pour 1999. McLaren conserve Häkkinen et Coulthard, Ferrari: Schumacher et Irvine, Benetton: Fisichella et Wurz, Prost: Panis et Trulli. Changement en revanche chez Williams, qui quitte Villeneuve. Le canadien pilotera pour la nouvelle écurie Bar, créée par son manager Craig Pollock, dont les monoplaces seront animées par un moteur Renault-Supertec et où figure également, en tant que pilote de réserve, le français Jean-Christophe Boullion.

Alain Prost

"Si la victoire n'était qu'une question de nom ou de moyens, personne ne comprendrait pourquoi Ferrari n'a pas remporté le championnat depuis vingt ans. Notre seul raté réside dans la dérive du cahier des charges, au niveau du poids et de la rigidité de la voiture. Sans ces problèmes, l'AP01 figurerait très certainement là où nous le voulions."



Désormais toute évolution sur la voiture est faite dans la perspective prioritaire de préparer 1999 et l'AP02. Chaque Grand Prix terminé devient ainsi riche d'enseignements.

Suite de la page 1

Et il ne faut pas s'attendre à une fin de saison beaucoup plus brillante. En effet, toute l'équipe Prost Peugeot travaille désormais dans l'optique de la prochaine saison. Ainsi, la nouvelle boîte de vitesses sera opérationnelle peu après Suzuka, en même temps que le moteur V10 Peugeot 1999. Elle sera alors testée sur un châssis hybride doté d'un train arrière complètement repensé. Chaque Grand Prix permet de découvrir de nouvelles pistes de

"Je reste chez Prost j'y crois!"

Interview Olivier Panis

Alain Prost a annoncé lors du Grand Prix de Hongrie la reconduction des contrats d'Olivier Panis et Jarno Trulli en 1999. Le pilote français nous explique les raisons de sa décision.

Pourquoi restez-vous ?

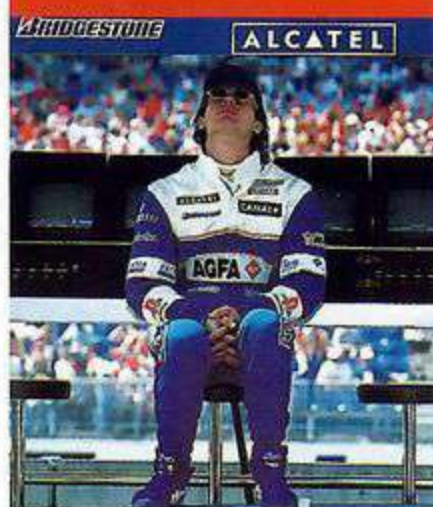
Olivier Panis : Si j'avais laissé tomber Prost à la fin de cette saison, j'aurais eu l'impression de quitter le navire au moment où il a le plus besoin de moi... et où le vent va commencer à le porter ! Il serait idiot de partir alors qu'on aperçoit le bout du tunnel. Nous avons commencé, cette saison, à construire notre avenir. Notre équipe s'organise et le visage qu'elle va présenter d'ici quelques mois sera vraiment très séduisant... J'ai confiance dans ce qui se prépare, j'y crois et donc je reste.

Quels sont les changements auxquels vous faites allusion ?

Olivier Panis : Sans entrer dans les détails, car c'est à Alain qu'il conviendra de le faire lorsqu'il le jugera opportun, Prost Grand Prix s'étoffe. Notre écurie, humainement et techniquement, va devenir l'une des plus brillantes du plateau.

"C'est un vrai plaisir de savoir que Jarno Trulli reste aussi dans l'équipe"

Olivier Panis



Vous aviez d'autres propositions, certaines très alléchantes...

Olivier Panis : Plusieurs équipes m'avaient effectivement contacté. Le rôle d'une écurie est de s'attacher les services du meilleur pilote disponible. Le rôle d'un pilote est de chercher à conduire pour la meilleure écurie du moment. Tout le monde discute en permanence avec tout le monde. C'est un comportement normal. De la même manière qu'Alain Prost a eu des contacts avec certains pilotes, quelques patrons d'écurie m'ont fait des propositions. C'est

progression. C'est ainsi qu'en Hongrie, par exemple, les ingénieurs ont mieux cerné les données qui permettront de doter la future AP02 de liaisons au sol beaucoup plus efficaces. Le GP de Belgique sera donc une nouvelle séance de travail.

Comme le soulignait Corrado Provera, le patron de Peugeot Sport : "quelle que soit la difficulté de vivre cette succession d'échecs, c'est de l'expérience qui s'accumule et qui servira pour 1999."

RÉSULTATS

Deux doublés consécutifs de McLaren, en Autriche puis en Allemagne, ont permis à Häkkinen et à McLaren de prendre un peu d'avance aux classements Pilotes et Constructeurs du championnat du Monde.



GP d'Autriche

Après trois succès consécutifs de Ferrari, McLaren reprend le dessus avec un doublé. Une série d'accrochages décime les rangs, notamment Alesi et Fisichella partis en première ligne. Schumacher fait une formidable remontée après une sortie de piste. Panis reste cloué sur la grille (boîte de vitesses) et Trulli, un moment 5^e et roulant au rythme de Villeneuve, rétrograde en fin de course, un amortisseur défailant.

Classement

1. Mika Häkkinen (McLaren-Mercedes), 71 tours, soit 307 km en 1 h 30'44"086 à 202,777 km/h de moyenne	
2. David Coulthard (McLaren-Mercedes)	à 5"289
3. Michael Schumacher (Ferrari)	à 39"093
4. Eddie Irvine (Ferrari)	à 43"977
5. Ralf Schumacher (Jordan-Mugen Honda)	à 50"655
6. Jacques Villeneuve (Williams-Mecachrome)	à 53"202

GP de Hongrie

En première ligne, les McLaren, favorites, ne peuvent résister à un Michael Schumacher en état de grâce. Häkkinen, retardé par un problème d'amortisseurs en fin de course, ne termine que 6^e. Jarno Trulli est arrêté par un bris de soupapes alors qu'il est 10^e et Olivier Panis termine 12^e au volant d'une voiture très difficile à tenir sur le revêtement bosselé.

Classement

1. Michael Schumacher (Ferrari), 77 tours, soit 305,844 km en 1 h 45'25"550 à 174,062 km/h de moyenne	
2. David Coulthard (McLaren-Mercedes)	à 9"443
3. Jacques Villeneuve (Williams-Mecachrome)	à 44"444
4. Damon Hill (Jordan-Mugen Honda)	à 55"075
5. Heinz Harald Frentzen (Williams-Mecachrome)	à 56"510
6. Mika Häkkinen (McLaren-Mercedes)	à 1 t

Championnat du monde

Constructeurs		Pilotes	
McLaren-Mercedes	125	Häkkinen	77
Ferrari	102	Schumacher	70
Benetton-Playlife	32	Coulthard	48

GP d'Allemagne

Cinquième victoire pour Häkkinen, cinquième doublé pour McLaren... et cinquième place pour Schumacher. Pour la première fois de la saison, les deux Prost Peugeot sont à l'arrivée. Panis, parti au volant du mulet après une sortie de piste en essais libres, est pénalisé de 10 sec. pour départ anticipé puis doit s'arrêter pour changer un pneu crevé! Trulli termine 12^e, Panis 15^e.

Classement

1. Mika Häkkinen (McLaren-Mercedes), 45 tours, soit 307 km en 1 h 20'47"984 à 227,007 km/h de moyenne	
2. David Coulthard (McLaren-Mercedes)	à 0"427
3. Jacques Villeneuve (Williams-Mecachrome)	à 2"578
4. Damon Hill (Jordan-Mugen Honda)	à 7"185
5. Michael Schumacher (Ferrari)	à 12"613
6. Ralf Schumacher (Jordan-Mugen Honda)	à 29"739



Après son exploit hongrois, Michael Schumacher revient à sept points du leader du championnat, Mika Häkkinen. Quel talent!

agréable, mais également déstabilisant.

J'ai essayé de garder la tête froide et j'ai pris conscience que, tout compte fait, Prost Grand Prix présente les meilleures garanties de succès...

Vous attaquerez votre sixième saison dans la même écurie.

N'est-ce pas trop?

Olivier Panis: Il ne faut pas raisonner ainsi. Partir pour le plaisir de changer d'équipe est totalement improdudatif. La connaissance que j'ai aujourd'hui des structures et des hommes chez Prost Grand Prix est, croyez-moi, un véritable atout. Je me sens bien au milieu de ces hommes dont la plupart m'ont vu grandir en F1. Je ne suis pas sûr que j'aurais pu supporter certains des moments difficiles que nous avons vécus cette saison dans une autre écurie...

Et puis j'avais également envie de continuer à travailler avec les partenaires de l'équipe, notamment Peugeot dont je me sens très proche.

Jarno Trulli sera de nouveau à vos côtés en 1999. Est-ce un élément qui a aussi orienté votre choix?

Olivier Panis: Même si chaque pilote conduit pour lui, seul face au chronomètre, face au succès ou à l'échec, la Formule 1 devient de plus en plus un sport d'équipe. Or je m'entends à merveille avec Jarno qui a un peu le même caractère que moi. C'est un vrai plaisir de savoir qu'il reste lui aussi dans l'équipe.

Quels objectifs vous fixez-vous pour 1999?

Olivier Panis: Nous serons, je pense, capables de jouer régulièrement dans les points et toujours à l'affût d'une place sur le podium. C'est un objectif raisonnable et réalisable.

Grand Prix de Belgique

Départ dimanche 30 août à 14h

Moteur

Les motoristes considèrent Spa comme le tracé le plus dur de toute la saison pour les mécaniques (moteur et boîte de vitesses). A Spa, il faut de la puissance, mais aussi de la fiabilité pour résister aux longues portions d'utilisation à pleine charge.

Châssis

Rapide, vallonné, spectaculaire, Spa est "le" circuit de pilotage par excellence. Pour y réussir un bon chrono, les pilotes doivent faire confiance au comportement de leur voiture à vitesse élevée. L'équilibre aérodynamique est donc encore plus important ici que partout ailleurs...

