

PROST PEUGEOT

N° 21 - 12 mai 1999

Le magazine des partenaires



Olivier Panis, vainqueur à Monaco en 1996, rêve de s'y illustrer à nouveau.

GRAND PRIX DE MONACO

Une course de légende

Le 57^e GP de Monaco, dont le départ sera donné dimanche à 14 h, est sûrement le plus attendu de tous les Grands Prix...

Monaco, c'est un peu la vitrine de la F1. Un décor fastueux, une histoire remplie de grands moments et marquée par des hommes extraordinaires (Ayrton Senna, 6 fois vainqueur, Graham Hill, 5 fois, Alain Prost, 4 fois, Michaël Schumacher, Stirling Moss et Jackie Stewart, 3 fois... sans oublier Olivier Panis, vainqueur en 1996), le circuit le plus lent de la saison et cependant le plus infernal et le plus dangereux pour les pilotes, qui l'adorent et le redoutent à la fois. Une victoire à Monaco fait plus rêver que nulle part ailleurs. Les enjeux du moment ajoutent encore à la magie du lieu, accroissant l'intensité du suspense qui pré-

cède, chaque année, ce Grand Prix mythique. McLaren, dont les voitures ont des performances manifestement supérieures à toutes les autres monoplaces, parviendra-t-elle à empêcher Ferrari de s'envoler? Qui, derrière ces deux inaccessibles écuries, se détachera pour prendre une troisième place extrêmement convoitée? Beaucoup d'équipes ont vécu, à Imola, un week-end marqué par les soucis mécaniques et les accrochages. L'équipe Prost Peugeot en a eu son lot, mais alors que les problèmes de 1998 étaient structurels, aujourd'hui ils sont conjoncturels. Et Imola n'était que le troisième Grand Prix d'une saison qui en comporte seize. Les Prost Peugeot



Avant de taper durement le mur, Mika Häkkinen, parti en tête, menait le GP de St-Marin à un rythme d'enfer, prenant une seconde au tour à ses poursuivants.

Michaël Schumacher, vainqueur à Imola, à l'issue d'une de ces courses à panache dont il a le secret, prend la tête du championnat pilotes.

Déception au stand Prost Peugeot : aucun des deux pilotes n'est à l'arrivée, en dépit d'une voiture réellement compétitive (Panis, 5^e temps en course).



TOTAL



➤ sont compétitives : on l'a vu dès Melbourne, où Jarno Trulli aurait pu être sur le podium, puis à São Paulo avec la remontée et le point de Panis, et à nouveau à Imola, où Olivier, après avoir doublé plusieurs concurrents, a réalisé le cinquième meilleur temps en course. Les progrès sont évidents et tout le monde a conscience, dans l'écurie française, que, cette année, le potentiel est là et que cela va marcher. Olivier et Jarno ont confiance dans les possibilités de leur voiture et de leur équipe et sont plus déterminés que



Corrado Provera, Jean-Pierre Boudy (directeur et directeur technique de Peugeot Sport) : le V10 EV4 ne sera mis en course qu'après les validations nécessaires.

jamais, en dépit des difficultés. Reste à résoudre encore et encore des problèmes de fiabilité, tout en guettant un week-end plus clément ! La qualification reste

aussi un exercice délicat pour l'écurie française. Au Brésil, la vitesse de pointe était insuffisante (la solution, aérodynamique, a été trouvée depuis), à Imola les AP02 étaient victimes des soucis de jeunesse du nouveau V10 A18 EV4, que Peugeot étrennait en qualification. Un moteur sensiblement amélioré mais encore en manque de kilomètres : une baisse de la pression d'huile en qualification sur un moteur, le bris d'une bielle commandant les papillons de gaz sur l'autre lors du *warm up*, ont interrompu

l'élan des deux pilotes Prost Peugeot. Olivier, au volant du mulet, signa néanmoins un étonnant (compte tenu des circonstances) onzième temps. Jarno Trulli, de son côté, réussit un prometteur septième temps lors du *warm up*, et cela dès son premier *run*. En course, Jarno, bousculé dans le premier virage, n'a même pas pu boucler un tour. Olivier, toujours aussi déterminé, remontait patiemment lorsqu'il buta sur Giancarlo Fisichella : *"J'ai voulu profiter du passage de Coulthard qui, soit dit*

PORTRAIT

Stéphane Sarrazin Le troisième homme



Le pilote d'essai Prost Grand Prix participe, dimanche, en lever de rideau du GP de Monaco, à sa deuxième course de F3000 de la saison, au sein de l'écurie Gauloises Formula.

Stéphane est né à Barjac, dans les Cévennes. Une enfance baignée par la passion de son père, René, pour les rallyes. A 18 ans, il s'y essaye à son tour, mais il a déjà emprunté la voie des circuits via le karting (deux fois champion de France). Suite logique du kart, la monoplace avec le Volant Elf 92. Le voilà embarqué dans une filière qui aide les jeunes pilotes. La réussite continue : onze podiums et un nouveau titre en Formule Renault. En F3 c'est moins facile : une opération du dos, des problèmes de budget... Peu de victoires mais la démonstration permanente d'un talent et d'une détermination extraordinaires. Sport et nature tiennent une grande place dans sa vie : escalade, canyoning, natation et surtout VTT, où il a un très bon niveau. C'est peut-être ce qui lui a

permis, le moment venu, de saisir avec succès l'opportunité F1. Début 98, Alain Prost cherche un jeune pilote d'essai. Stéphane est invité, parmi d'autres, à piloter une AP01. Il est nettement le plus rapide. Il l'est à nouveau à Barcelone. Il étonne les techniciens. Il ne cherche pas à en faire trop, il est calme, ouvert, autonome, d'un contact simple et clair. Rapide et déterminé, il analyse bien le comportement de la voiture, s'adapte vite au langage et aux technologies très pointues de la F1. C'est un bosseur. Des paramètres tout aussi importants que le pur talent. A Imola, pour la première course F3000 de la saison 99, disputée au sein du team Gauloises Formula (le Junior Team de Prost Grand Prix), il a terminé à une belle quatrième place. Alain Prost voit en lui le potentiel d'un futur champion.



Remplaçant Badoer, blessé, au GP du Brésil F1 au volant d'une Minardi, il fait une course exemplaire avant que le bris de son aileron avant ne l'arrête très violemment.

Sodexo
TRADITION



TOTAL
PEUGEOT
PlayStation

en passant, n'était pas plus rapide que nous après son ravitaillement, pour doubler la Benetton dans son sillage. Mais c'était trop étroit et je l'ai légèrement heurtée."

Olivier, après un arrêt au stand, repartira pourtant, en dixième position, avant d'être arrêté définitivement, à douze tours de la fin, par une défaillance de sa commande d'accélérateur. Avant d'être validé pour une utilisation en course (probablement pas avant le GP de Grande-Bretagne, en juillet), le nouveau moteur A18 EV4 va

encore subir de nombreux tests d'endurance. Il apparaîtra alors sur l'AP02, en même temps qu'un ensemble arrière considérablement modifié, notamment au niveau du capot et donc de l'ensemble du profil aérodynamique. En attendant, les Prost Peugeot, à peine rentrées d'Italie, avaient rendez-vous sur le circuit de Magny-Cours avec l'équipe d'essais de Jacky Eeckelaert, afin de travailler sur la fiabilité de l'EV4 en qualification avant le Grand Prix de Monaco.

INTERVIEW

Quatrième en F3000 à Imola : cela vous satisfait-il?

Sans une grosse erreur de réglage en qualification, nous aurions pu faire la pole. Compte tenu de l'ambiance furieuse régnant dans le peloton de F3000 et du fait que mon moteur était poussif en ligne droite, j'ai fait une course tactique, cherchant avant tout à éviter les accrochages. Je m'en tire plutôt bien.

La différence entre une F3000 et une F1 est-elle importante?

Une F3000 est plus lourde, beaucoup moins puissante (350 chevaux d'écart) et se contente de freins en acier et d'appuis aérodynamiques limités. Au volant, la différence ressentie est énorme, partout : en ligne droite, au freinage, en accélération et surtout en virage. A Imola, il y a plus de 10 secondes d'écart au tour. De plus, une F1 est beaucoup plus fine à

Une F3000, ça va déjà très vite, mais une F1, c'est phénoménal.

piloter, plus pointue, elle pardonne moins l'imprécision. Je peux vous assurer qu'une F3000 va déjà très, très vite, mais une F1, c'est vraiment phénoménal. Je me régale.

Ta sortie de piste en F1 au Brésil t'a-t-elle marqué?

Je n'y pense même plus. J'étais en cinquième, je gardais de la marge car mon installation dans la voiture n'était pas parfaite. Quand j'ai senti la Minardi soupirer, j'ai voulu appeler le stand. Je ne savais pas que mon aileron avant venait de casser. Je suis parti tout droit dans l'herbe à 250 km/h, et j'ai tapé les pneus de protection.

Heureusement, ils ont amorti le choc et m'ont renvoyé, en tête-à-queue, sur la piste. Ça fait partie de la course.

Comment parvient-on en Formule 1?

C'est vraiment très difficile. A capacités égales, il faut une part de chance. Pour pouvoir la saisir le jour venu, la seule chose à faire, c'est de travailler sans cesse le mieux possible et de se préparer sur tous les plans. Notamment par une forme physique parfaite. Le jour où une opportunité se présente, il faut être immédiatement prêt.

Comment se passe la vie d'un jeune pilote aux portes de la F1?

En permanence à deux cents à l'heure. Je cours toute la journée pour essayer de tout combiner, surtout les séances d'entraînement au volant et la préparation physique. Je n'arrête pas. J'essaie de continuer à faire au moins 2 ou 3 heures de sport par jour. Je vis ma passion et ça, c'est vraiment fabuleux.

Coulisses

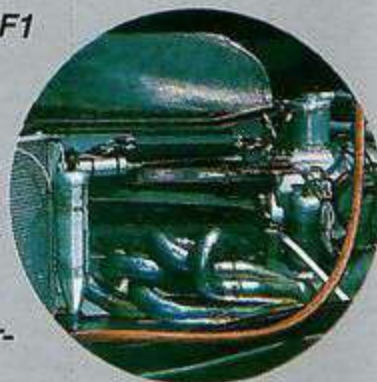
Règlement

Le règlement idéal selon Alain Prost?

"Globalement, je redonnerais beaucoup plus de grip (Ndlr : le grip est l'adhérence des pneus sur le sol) aux voitures et je supprimerais les ravitaillements en carburant. Cela changerait fondamentalement la stratégie des écuries."

L'ambition de Ford

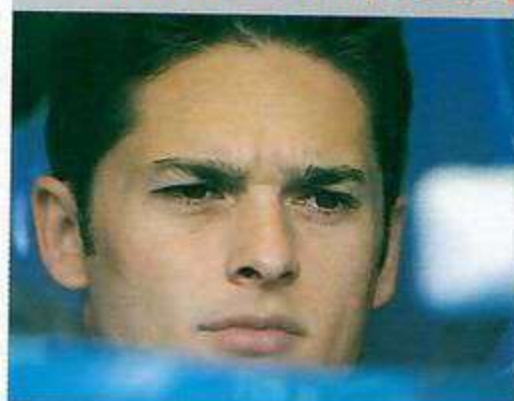
"Nous sommes maintenant en F1 pour gagner, pas seulement pour faire de la présence, a déclaré Martin Whitaker, directeur de la compétition de Ford Europe. Tant en rallye, avec la Focus WRC, qu'en F1, avec l'écurie Stewart, notre ambition est uniquement d'obtenir des victoires et de remporter des titres mondiaux."



Le béryllium interdit

Les alliages alu à forte teneur en béryllium (ce matériau très onéreux, aux capacités de résistance mécanique étonnantes, permet de réduire le poids des moteurs, mais il est jugé cancérigène) ne seront plus autorisés en F1 à partir de la saison 2001. Cette décision de la FIA, prise sous la pression de plusieurs constructeurs, vise essentiellement le moteur Mercedes.

Fisichella à petits pas



Les Benetton n'étaient pas très en forme au GP de Saint-Marin (Fisichella et Wurz respectivement 16^e et 17^e temps sur la grille). Pourtant, Fisichella continue à faire de très belles courses, marquant une nouvelle fois des points (4^e en Australie,

5^e à St-Marin) et prenant la huitième place au classement provisoire du championnat du monde.

Un point durement acquis

"Marquer un point de nos jours en F1 est encore plus dur que de trouver des fraises au pôle Nord", a déclaré avec humour Peter Sauber à l'arrivée du GP de Saint-Marin pour saluer la sixième place (et le premier point) de son pilote Jean Alesi.

Hommage à Senna

Une nouvelle fois en vedette, Rubens Barrichello (ici en compagnie de son épouse) a dédié son podium d'Imola à son compatriote Ayrton Senna, décédé sur ce même circuit, il y a 5 ans.



de 3 500 km d'essais pour l'équipe Prost Peugeot. Il est ici au volant de l'AP01 B.

PRESENTATION

Monaco vu par Olivier Panis

**Vainqueur en 1996,
Olivier Panis a un faible pour le
le circuit de Monaco. 155 km/h
de moyenne au ras des rails.**

"En 1996, je n'avais pas prévu de gagner le Grand Prix de Monaco et je n'avais pas emporté de smoking. Je n'avais qu'un costume. J'étais donc le premier vainqueur du Grand Prix de Monaco à ne pas porter de smoking lors du dîner de gala. Je n'ai pas souvenir que la famille princière en ait été choquée..."

Pour gagner à Monaco, il faut avoir pleinement confiance en soi, atteindre presque un état euphorique pour jongler avec la F1 au ras des rails pendant deux



Olivier Panis

heures. Le fait qu'Alain Prost, Ayrton Senna ou Michaël Schumacher aient monopolisé les victoires prouve que Monaco est avant tout un circuit de pilotes. Le seul du championnat où la part de l'homme l'emporte sur celle de sa monoplace. Un tour de qualification à Monaco, c'est une minute et vingt secondes de violence pure, de concentration totale, entre deux rangées de rails et sans un instant de répit. La moyenne au tour n'est pas très élevée, 155 km/h. Mais au volant, l'im-



"Un tour de qualification à Monaco, c'est une minute et vingt secondes de violence pure, entre deux rangées de rails, et sans le moindre instant de répit."

pression de vitesse est décuplée par l'étrécissement de la piste et la proximité des rails. Dans les virages lents, la marge est nulle en cas de dérobade du train arrière. Paradoxalement, le virage le plus rapide du championnat du monde est à Monaco : la courbe du tunnel, qui passe à fond en qualification avec des pneus neufs, mais pas en course... Aucun pilote ne peut prétendre avoir réalisé un tour parfait à Monaco. Il y a trop de bosses, de dévers, de virages qui se succèdent. Vous commettez forcément une petite faute. Un pilote sort mentalement épuisé d'une séance de qualification à Monaco."

GP de St-Marin

Classement

1. **M. Schumacher** (Ferrari F399), les 62 tours en 1 h 33'44"792 (moy. 195,481 km/h)
2. **Coulthard** (McLaren-Mercedes) à 4"265
3. **Barrichello** (Stewart-Ford) à 1 tr
4. **Hill** (Jordan-Mugen-Honda) à 1 tr
5. **Fisichella** (Benetton-Playlife) à 1 tr
6. **Alesi** (Sauber-Petronas) à 1 tr
7. **Salo** (BAR-Supertec) à 2 trs
8. **Badoer** (Minardi-Ford) à 3 trs

Meilleur tour :
M. Schumacher 1'29"145
(moy. 200,435 km/h).

Championnat du monde

Conducteurs

- | | |
|------------------|----|
| 1. M. Schumacher | 16 |
| 2. Irvine | 12 |
| 3. Häkkinen | 10 |
| Frentzen | 10 |
| 5. R. Schumacher | 7 |
| 6. Coulthard | 6 |
| Barrichello | 6 |
| 8. Fisichella | 5 |

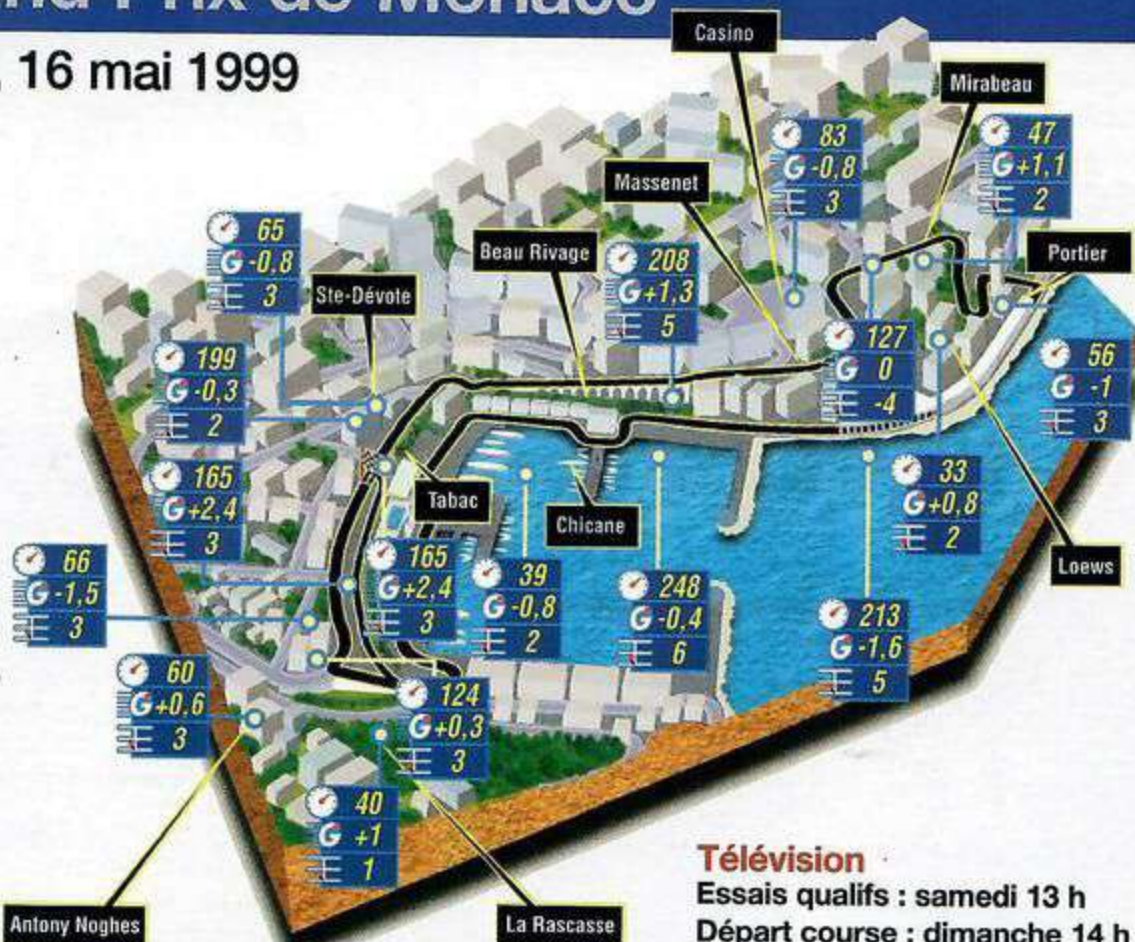
Constructeurs

- | | |
|-----------------------|----|
| 1. Ferrari | 28 |
| 2. McLaren-Mercedes | 16 |
| 3. Jordan-Mugen-Honda | 13 |
| 4. Williams-Supertec | 7 |
| 5. Stewart-Ford | 6 |
| 6. Benetton-Playlife | 5 |
| 7. Prost Peugeot | 1 |

Grand Prix de Monaco

Monte-Carlo, 16 mai 1999

Quel décor, quelle ambiance et quel circuit ! Le plus court de tous les tracés (3,367 km) est aussi le plus difficile pour les pilotes. Changements de vitesse, freinages incessants, trajectoires au millimètre ne tolérant pas la moindre faute, sous peine de taper le rail (pas de dégagements), effort physique incessant. Pour les pilotes comme pour les techniciens, Monaco c'est l'enfer. C'est peut-être pour cela que tout le monde rêve d'y gagner...



Télévision

Essais qualifs : samedi 13 h
Départ course : dimanche 14 h

Palmarès

1998 M. Häkkinen (McLaren-Mercedes)
1997 M. Schumacher (Ferrari)
1996 O. Panis (Ligier-Honda)

Records du tour 1998

Essais : M. Häkkinen 1'19"798 = 151,898 km/h
Course : M. Häkkinen 1'22"948 = 146,130 km/h

La course en direct

En composant ce numéro, vous pouvez vivre chaque Grand Prix en direct : résultats et commentaires des différentes séances (essais libres, qualification, warm up, course).
Autres possibilités : **Minitel 3615 Prost GP** ou **Internet www.prostgp.com**



01 40 66 55 55

Prochain numéro

Prost Peugeot Magazine
n° 22 paraîtra mercredi
26 mai et présentera le
Grand Prix d'Espagne.