

PROST PEUGEOT

N° 27 - 26 août 1999

Le magazine des partenaires

Cinq fois classées en trois Grands Prix, Trulli meilleur temps des premiers essais libres, Panis deuxième meilleur temps au warm up et en course en Allemagne : malgré un seul point marqué, l'été des Prost Peugeot a été plutôt encourageant.



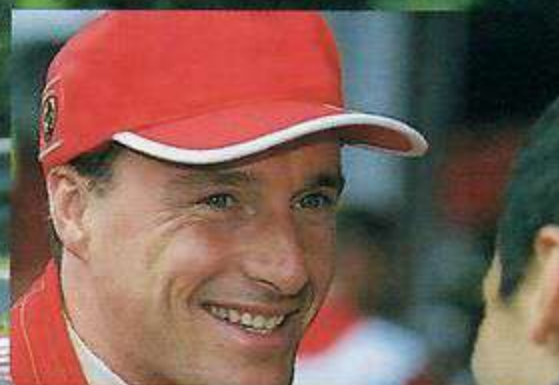
GRAND PRIX DE BELGIQUE

Un circuit qu'ils aiment tous...

Comme Monaco ou Monza, le circuit de Spa suscite un formidable engouement de la part des pilotes comme des spectateurs...

Spa n'est pas à l'autre bout du monde et il n'y a ni palmiers ni océan bleu autour, mais ces voyageurs invétérés que sont les pilotes de F1 adorent le GP de Belgique. Parce qu'avant tout, ce sont des passionnés, et que nulle part ailleurs ils n'éprouvent autant de sensations fortes que sur le fabuleux circuit belge. Ils aiment Monaco pour son décor, ses difficultés et son rythme infernal, Monza pour ses vitesses très élevées. Mais Spa, c'est encore un peu plus : un tracé de rêve, tout en grandes courbes très rapides, montantes ou descendantes dans la forêt vallonnée des Ardennes. C'est probablement là qu'il faut

le plus gros cœur pour garder l'accélérateur enfoncé dans des endroits comme la sortie du très fameux raidillon de l'Eau-Rouge, qui se dresse comme un mur sur lequel les monoplaces foncent à près de 300 km/h sans que leurs pilotes puissent voir ce qu'il y a derrière. A part deux épingles (dont celle de la Source... juste après le départ), les vitesses sont partout très élevées. La "pole" 1998 de Mika Häkkinen était à plus de 230 km/h de moyenne. La durée de la pleine charge (accélérateur à fond) pour les moteurs est telle, à Spa, que les motoristes considèrent ce tracé comme le plus exigeant de tous.



Michael Schumacher hors circuit après son accident de Silverstone, Eddie Irvine se retrouve leader de la Scuderia Ferrari dès le Grand Prix d'Autriche...

Après un premier succès à Zeltweg, Irvine gagne à nouveau en Allemagne où Ferrari réussit même le doublé grâce à la deuxième place de Mika Salo, le remplaçant... d'Irvine !

Häkkinen et McLaren reprennent le pouvoir en Hongrie. Häkkinen n'est plus qu'à 2 points d'Irvine au championnat pilotes. Côté constructeurs, McLaren revient à 4 points de Ferrari.



TOTAL



➤ La Prost Peugeot AP02 a récemment confirmé qu'elle est plus à l'aise sur les circuits rapides (à faible appui aérodynamique) tels Hockenheim, que sur les circuits lents comme Budapest. Au GP d'Allemagne, où la McLaren victorieuse a dépassé les 233 km/h de moyenne, après un meilleur temps aux premiers essais libres de Trulli, Panis a réalisé le septième temps en qualification, le deuxième temps du warm up, et surtout, le deuxième meilleur temps en course. Même s'il n'a

ramené qu'un seul point, ces performances sont significatives des progrès très sensibles de l'AP02 et de son moteur V10 Peugeot. Sa compétitivité est désormais patente et l'on oublie trop souvent que l'équipe Prost Peugeot n'en est qu'à sa deuxième saison de Grands Prix. Ce qui est très peu en Formule 1, où des écuries aussi prestigieuses que Ferrari, McLaren ou Williams ont connu des traversées du désert de plusieurs années. Ce qui manque encore aux Prost Peugeot pour

En plus de faire évoluer l'AP02, l'équipe Prost Peugeot travaille déjà à fond sur l'AP03 pour la saison 2000.

entrer régulièrement dans la bataille pour les points ? Un ensemble de petits détails à améliorer encore et toujours. Durant l'été, toute l'équipe a travaillé sur tous les plans, mais principalement sur l'aérodynamique et l'amortissement. Différents types

de pneus Bridgestone ont été essayés sur piste sèche et détrempée. Des échappements latéraux ont également été testés. Ils apportent un gain mesurable en performances, mais on n'a pas encore pu vérifier durablement que le flux d'air chaud plus élevé qu'ils produisent ne présente pas de risques au niveau d'autres éléments de la voiture (carrosserie notamment). En attendant cette nécessaire validation, ces échappements latéraux équiperont peut-être les AP02 en qualifica-

Réussir le départ d'un Grand Prix est déterminant pour la course, mais c'est techniquement difficile et toujours dangereux. On a mesuré que le cœur des pilotes bat alors à plus de 200 coups à la minute.



TECHNIQUE

Le départ: un exercice de haute voltige

Tandis que, téléspectateurs, nous surveillons l'extinction des feux, le pilote est confronté à un exercice difficile, délicat, dangereux, déterminant pour la suite de la course : réussir son départ...

Deux heures avant le départ, Jarno Trulli dort. A l'écart, dans un recoin tranquille du motor-home, il se recroqueville et pique un petit somme. Plus nerveux, Olivier Panis rôde dans les stands, parle avec les mécanos, les ingénieurs, les gens de la course, généreux dans les mots et l'amitié. Quinze minutes avant le départ, tous deux sont installés dans leur monoplace, sanglés, casqués, concentrés... Déjà isolés du reste du monde, ils répètent mentalement les gestes du départ. Trouver le point de collage de l'embrayage avec la palette au volant n'est vraiment pas évident. Lorsque chaque

tion samedi, mais sûrement pas en course. On a également travaillé sur le freinage en vue du GP d'Italie : Monza est en effet un circuit extrêmement exigeant

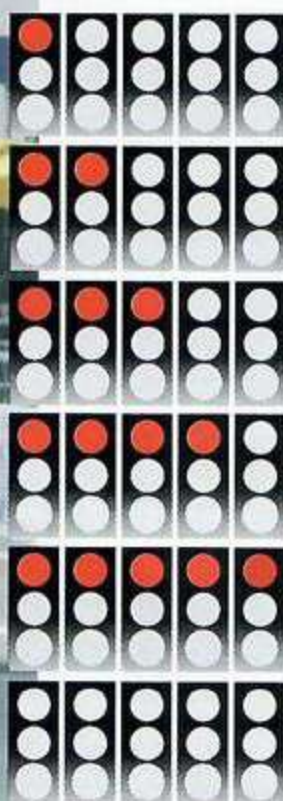
sur ce plan. Mais désormais l'équipe d'essais doit se partager, car s'il faut continuer à faire évoluer l'AP02, il faut aussi préparer l'AP03 de la saison 2000 !

Prost Peugeot 2000...

La Formule 1 exerce un tel attrait qu'elle suscite d'incessantes rumeurs dans les journaux. L'équipe Prost Peugeot n'y a pas échappé. Durant tout l'été, toutes sortes d'hypothèses ont été agitées. Nous ne nous en sommes jamais fait l'écho ici, préférant les informations confirmées aux bruits aléatoires. Les décisions prises par Prost Grand Prix et Automobiles Peugeot concernant les conditions de la poursuite de leur partenariat seront annoncées très prochainement.



Les cinq dernières secondes



Chaque seconde, un feu rouge s'allume. Une fois les cinq feux au rouge, c'est leur extinction qui donne le signal du départ.

pilote, à l'issue du tour de chauffe, se positionne à son emplacement sur la grille, il pose son pied gauche sur la pédale de frein. Jarno Trulli raconte la suite: "Tout en maintenant une forte pression sur les freins pour que la monoplace n'avance pas (au risque de se voir pénalisé pour départ anticipé si les capteurs électroniques dissimulés dans le bitume de la piste décèlent le moindre mouvement), j'engage le premier rapport d'une pression du pouce. Lorsque les feux du starter commencent à s'allumer un à un, il faut commencer à chercher le point de collage de l'embrayage et ne surtout pas le

manquer pour ne pas avancer, tout en conservant un régime moteur de l'ordre de 10 000 tours-minute. Il faut une grande concentration pour faire ça tout en continuant à surveiller les feux et à doser la pression sur la pédale de frein : trop faible, la monoplace avance, trop forte, on n'a aucune sensation pour trouver le point de collage ! Si tout va bien jusque là, ce n'est pas encore gagné pour autant, car à l'extinction des feux, il faut tout lâcher et contrôler immédiatement le patinage des roues en dosant l'accélération pour trouver la motricité idéale. Un régime trop bas, et le moteur cale. Un point de collage loupé, et c'est l'embrayage ou la boîte qui rend l'âme." Bref, un exercice vraiment délicat mais pendant les quelques secondes duquel se joue une grande partie du résultat final !

Coulisses

Victoire de Sarrazin



Victorieux en F 3000 en lever de rideau du GP de Hongrie, devant le leader du championnat, l'Allemand Nick Heidfeld, Stéphane Sarrazin, le pilote de l'écurie Gauloises Formula prend la deuxième place du championnat. Sa stratégie de début de saison a été payante : au volant d'une voiture qui souffrait d'un manque de rigidité, Stéphane et son équipe ont su patienter, identifier et résoudre le problème et marquer des points en attendant d'avoir une voiture performante. A Budapest Sarrazin a montré qu'il avait du panache... mais on le savait déjà !

ter, identifier et résoudre le problème et marquer des points en attendant d'avoir une voiture performante. A Budapest Sarrazin a montré qu'il avait du panache... mais on le savait déjà !

Alesi chez Prost

L'Avignonnais rejoindra Prost Peugeot en 2000. A 35 ans, Jean Alesi est le pilote le plus expérimenté en activité (162 GP). Il a décroché 2 pole-positions, 4 records du tour et 32 podiums, dont une victoire au Canada en 1995.



Toyota

Le constructeur japonais, on le sait, prépare son arrivée en Formule 1, probablement en 2001. Pour cela, trois moteurs différents sont à l'étude, de 8, 10 et 12 cylindres.

Honnêteté



Alessandro Zanardi assume ses contre-performances avec une rare honnêteté : "peu importe ce que je pourrais faire dans une meilleure auto. Ce que je constate, moi, c'est qu'à matériel égal, Ralf Schumacher est devant moi la plupart du temps. Et ça m'ennuie. Bien sûr j'ai envie de poursuivre avec Williams. Mais si l'équipe me demandait, à la fin de la saison, de m'éclipser, je ne m'indignerais pas", a déclaré l'Italien à Budapest.

Réplique AP02

Réalisée en carbone, alu, acier, résine et fibre de verre, cette très belle réplique de la Prost Peugeot AP02 pèse 7,7 kilos et mesure 0,75 m en longueur (échelle 1/6,5). Fabriquée en série limitée, on peut se la procurer à un prix préférentiel de 6630 F auprès de Vincent Saglier 44 rue de Turbigo 75003 Paris (tél : 01 48 04 84 15).



LE RÉSUMÉ DE L'ÉTÉ

Autriche

La McLaren de Coulthard percute celle d'Häkkinen au premier virage. Reparti dernier, Mika Häkkinen remontera peu à peu jusqu'à la troisième place. Une aubaine pour Ferrari pénalisé par l'absence de Michael Schumacher (accidenté à Silverstone). En effet, Irvine résiste à David Coulthard, gagne et se retrouve deuxième du championnat, à deux points d'Häkkinen.

En dépit d'une très belle course de Jarno Trulli, qui contient longtemps Damon Hill, les deux Prost Peugeot ne terminent pas dans les points.



Des ravitaillements chaque fois parfaitement maîtrisés par l'équipe Prost Peugeot.

Allemagne

Un pneu éclaté pour Mika Häkkinen (déjà malchanceux), une pénalité pour Coulthard, et Ferrari gagne à nouveau ! Cette fois c'est même un doublé Irvine-Salo. Du coup

l'Irlandais prend la tête du championnat pilotes et Ferrari accroît son avance au championnat constructeurs. 7^e temps en qualification, 2^e temps du warm up et surtout

2^e temps en course : Olivier Panis démontre et confirme la compétitivité de la Prost Peugeot même si son classement (6^e) n'est toujours pas au niveau des espérances de l'écurie.

Hongrie

Après trois Grands Prix sans victoire, le champion du monde 1998 Mika Häkkinen reprend le pouvoir en restant en tête du premier au dernier tour de la course. C'est même un

doublé pour McLaren, qui permet au Finlandais de revenir à deux points du leader du championnat, Eddie Irvine (Ferrari). Chez Prost Peugeot, on a du mal à trouver des réglages convenant

au tracé lent et à la chaleur qui caractérisent l'épreuve hongroise. Les deux monoplaces terminent le Grand Prix aux 8^e et 10^e places, démontrant une nouvelle fois leur fiabilité.

Grand Prix de Belgique

Spa-Francorchamps, 29 août 99



Télévision

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

Records du tour 1998

Essais : M. Häkkinen 1'48"682 = 230,809 km/h.
Course : M. Schumacher 2'03"766 = 202,679 km/h

La course en direct

Vous pouvez vivre chaque Grand Prix en direct : résultats et commentaires des différentes séances (essais libres, qualification, warm up, course).

Minitel 3615 Prost GP Peugeot Sport News : Tél. : 01 40 66 55 55.
Internet : www.prost-peugeot.com ou www.prostgp.com

Palmarès

1998 D. Hill (Jordan-Honda)
1997 M. Schumacher (Ferrari)
1996 M. Schumacher (Ferrari)

Classements

GP Autriche (25.7)

1. Irvine (Ferrari), les 71 tours en 1h28'12"438 (moy 208,587)
2. Coulthard (McLaren-Mercedes) à 0"313
3. Häkkinen (McLaren-Mercedes) à 22"282
4. Frentzen (Jordan-Mugen-Honda) à 52"803
5. Wurz (Benetton-Supertec) à 1'06"358
6. Diniz (Sauber-Petronas) à 1'10"933
7. Trulli (Prost-Peugeot) à 1 t.
10. Panis (Prost-Peugeot)

GP Allemagne (1.8)

1. Irvine (Ferrari), les 45 tours en 1h21'58"594 (moy 224,723)
2. Salo (Ferrari) à 1"007
3. Frentzen (Jordan-Mugen-Honda) à 5"195
4. R. Schumacher (Williams-Supertec) à 12"809
5. Coulthard (McLaren-Mercedes MP4-14) à 16"823
6. Panis (Prost-Peugeot AP02) à 29"879

GP Hongrie (15.8)

1. Häkkinen (McLaren-Mercedes) les 77 tours en 1h46'23"536 (moy 172,524)
2. Coulthard (McLaren-Mercedes) à 9"706
3. Irvine (Ferrari) à 27"228
4. Frentzen (Jordan-Mugen-Honda) à 31"815
5. Barrichello (Stewart-Ford) à 43"808
6. Hill (Jordan-Mugen-Honda) à 55"726
8. Trulli (Prost-Peugeot) à 1 t
10. Panis (Prost-Peugeot)

Championnat du monde

Conducteurs

1. Irvine	56
2. Häkkinen	54
3. Frentzen et Coulthard	36
5. M. Schumacher	32
6. R. Schumacher	22

Constructeurs

1. Ferrari	94
2. McLaren-Mercedes	90
3. Jordan-Mugen-Honda	42
4. Williams-Supertec	22
5. Benetton-Playlife	16
6. Stewart-Ford	14
7. Sauber-Petronas	4
8. Prost Peugeot	3
9. Arrows	1

Prochain numéro

Prost Peugeot Magazine
n° 28 sera diffusé le
mercredi 8 septembre et pré-
sentera le Grand Prix d'Italie.