

AUTO hebdo

DU SPORT AUTOMOBILE

N°1928 / 25 SEPTEMBRE 2013

WTCC SUZUKA
YVAN MULLER SACRÉ
POUR LA 4^E FOIS

WEC 6 HEURES D'AUSTIN
TOYOTA INQUIÈTE AUDI



GP DE SINGAPOUR

VETTEL

BRILLANTISSIME

ALONSO SOUS LES PROJECTEURS

*McLaren lorgne
sur le pilote
Ferrari*



ENTRETIEN
GÉRARD LOPEZ
Propriétaire
de Lotus F1 Team

*« L'important est
d'avoir une équipe
forte, avec ou sans
Räikkönen »*

M 01130 - 1928 - F: 3,50 €



Homemell

FR: 3,50 € - DOM: 4,70 € - TOM: 9,60 XPF - BEL: 3,70 € - CH: 6,40 FS - ANK: 3,80 € - CAN: 7,20 \$
Can - ESP: 3,80 € - ITA: 3,80 € - LUX: 3,80 € - MAR: 36 DH MAY: 5,50 € - PORT.CONT.: 4,10 €

ON ÉTAIT VENU POUR APPRENDRE. ON A APPRIS À GAGNER.



Une année d'apprentissage riche en émotions... et en victoires.

Pour sa toute première saison en Championnat du Monde des Rallyes WRC, Volkswagen réalise une saison idéale. Des pilotes et copilotes d'exception, une Polo R WRC aussi fiable que puissante, des victoires et des podiums qui s'enchainent...

Et si la première année était l'année du premier titre ?

RALLYTHEWORLD.COM



Das Auto.

48-50 BOULEVARD SÉNARD,
92210 SAINT-CLOUD
Contacts
Tél. 01 47 11 20 43 de 9h à 12h.
Fax : 01 46 02 09 10.
courrier@autoh.hommell.com
Abonnements / 01 47 11 22 86

ADMINISTRATION
AUTOhebdo est édité par la Société Française d'Édition et de Presse (Société du Groupe de Presse Michel Hommell). SAS au capital de 4 017 024 euros Siège social, 48-50 bd Sénard, 92210 St-Cloud - RCS Nanterre B333454148. (20 00)

Principaux actionnaires
Michel Hommell, SMA
Président Directeur général
Michel Hommell
Directeur général et Directeur de la Publication Jean-Claude Lebon

RÉDACTION
Rédacteur en chef Philippe Séclier
Rédacteur en chef adjoint
Romain Bernard
Grands reporters Éric Briquet, Patrick Camus, Jean-Michel Desnoues, Michel Lizin, Jean-Marc Teissedre, Thibaut Villemant

Chef de rubrique (World Racing & Courses France) : Jean-Claude Romec
Reporters Jean-Luc Taillade, Jacques-Armand Dupuis (web)

1^{er} secrétaire de rédaction
Philippe Beauquesne
Secrétaires de rédaction Karol Alhaire, Fabien Legréy
Assistante Sarah Slimani

VISUEL
Directeur artistique Ivan Lecamus
Rédacteurs graphistes
Jimmy Rullier, José Vilela, Romain Rossander

Dessins Jean-Louis Fiszman
COLLABORATEURS
P. Carles, J. Lillini, E. Naud
CORRESPONDANTS
B. Gros, B. Sallly, B. Galand, P. Cret, F. Guenot, F. Lombard, R. Alezra, A. Laurent, J. Teitgen, G. Coeffe, F. Fayman, T. Tsuzuki
Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas renvoyés.

PUBLICITÉ
Profil 18/30, 134 bis Rue du Point du Jour 92 517 Boulogne-Billancourt Cedex. Tél. : 01 46 94 84 24. Fax : 01 46 94 00 90
Directeur commercial T. Remond
Directeur du pôle auto X. Paindavoine
Chef de publicité P.A. S. Piger

INFORMATIQUE EDITORIALE
Directeur des systèmes d'information
J.-Y. Coatanan, assisté de F. Barrillet
Directeur adjoint de l'informatique éditoriale C. Denis
Directeur technique adjoint D. Leblay
Chef de projets éditoriaux D. Thizy
Responsable des développements Informatiques
P. Surbled

Responsable éditorial Internet Héléne Regnaud

Webmaster Sabine Gros La Faige

PETITES ANNONCES Responsable
M.-B. Pinheiro,

ABONNEMENT, VPC
Directrice du service abonnements
J. Dion
Directrice adjointe du service abonnements A. De Bujadoux

Responsable du service abonnements
M. Mascarade
abonnements@step.fr

RESPONSABLE PROMOTION K. Léada

SALONS C. Gomes

FABRICATION L. Rossigneux

DIFFUSION C. Moal (01 47 11 20 58)

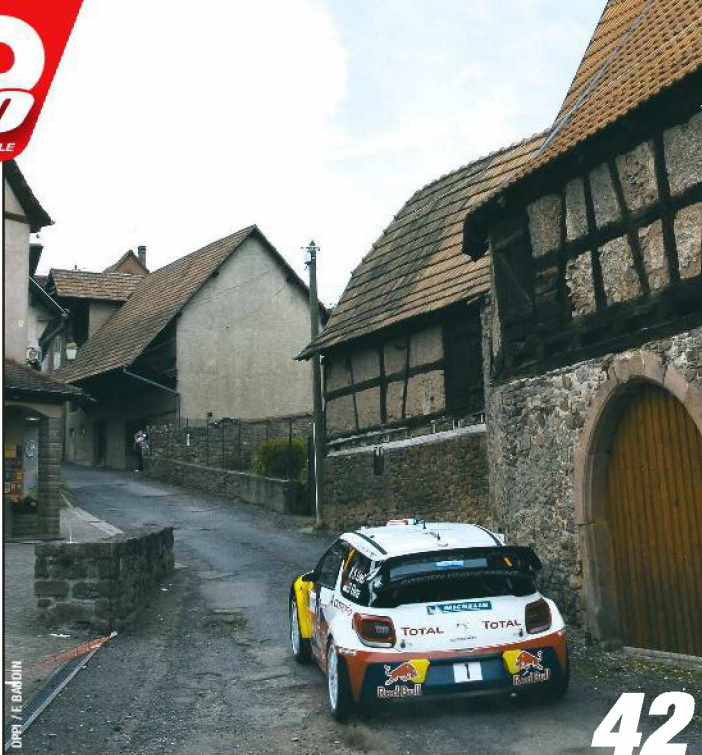
IMPRESSION Maury Imprimeurs S.A.S.
Zone industrielle 45 300 Manchecourt.

DISTRIBUTION Presstalis
AUTOHEBDO BELGIQUE Event Business s.a., rue J.-B. Baock, 33 Bte 1, Bruxelles 1190. Tél. : 00.32. (0) 2.332.39.39
Fax : 00.32. (0) 2.332.51.15
Email : autohebdo@skynet.be

Editeur responsable : Dominique Schwartz



Dépôt légal de parution.
N° de commission paritaire : 0612K81794.
N° ISSN : 0395-4366



N° 1928 25 septembre 2013

BRIEFING 4
360° 6

CHRONIQUE
SÉBASTIEN OGIER 9

FORMULE 1
GP SINGAPOUR 12
Vettel brille de mille feux

WEC
6 HEURES D'AUSTIN 28
Audi fait sa loi au Texas

WRC
GUIDE RALLYE
DE FRANCE 42

PORTRAIT
JUAN-PABLO
MONTOYA 54

WORLD RACING
& COURSES FRANCE 59
START 60
WTCC SUZUKA 62
BLANCPAIN NÜRBURGRING 66
GP2 SINGAPOUR 70
ASIAN LMS,
NASCAR, ALMS 71
RALLYCROSS ESSAY 2 76

DÉBRIEFING 78



Pour trouver AUTOhebdo www.hommell-magazines.com / www.trouverlapresse.com

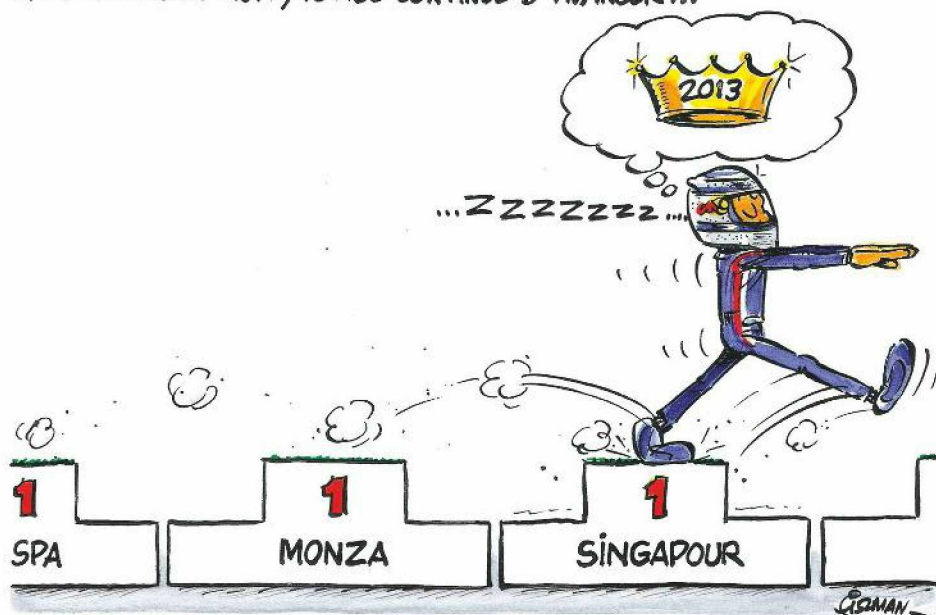
Photos de couverture : DPPI / F. Le Floc'h ; J.-F. Galeron

Pour nous conformer à la Loi Évin du 10 janvier 1991, nous pouvons avoir modifié graphiquement certaines photographies diffusées dans ce numéro.

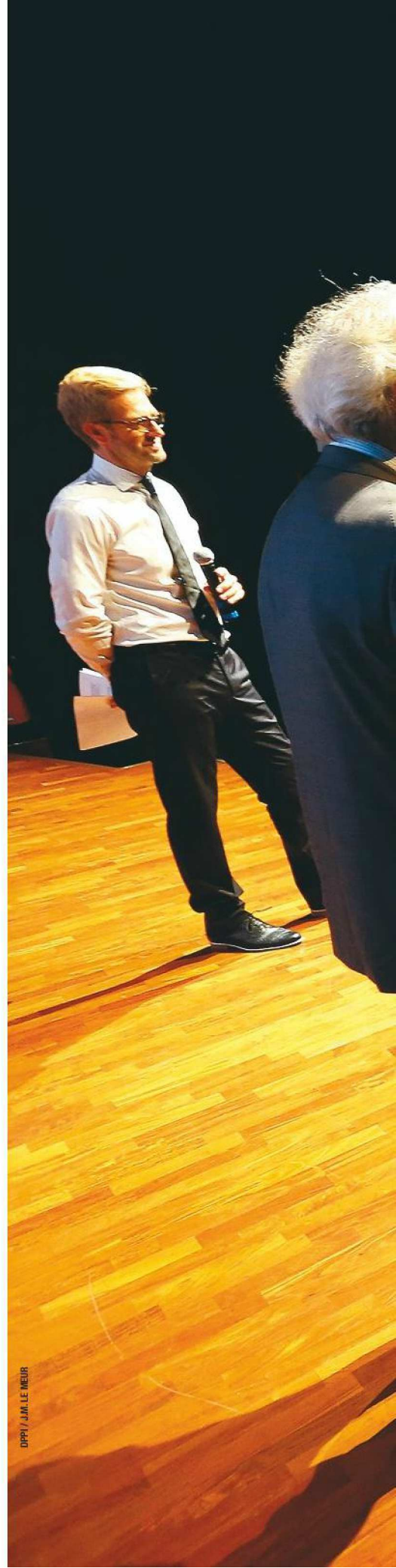
Mer calme à peu agitée

Pour voir du spectacle, mieux valait, le week-end dernier, se trouver en baie de San Francisco plutôt que dans les rues de Singapour. N'en déplaise à Bernie. La Coupe de l'America, qui oppose Oracle, le defender américain, à Team New-Zealand, son challenger, est un régal pour les yeux. L'affrontement technologique entre ces deux catamarans n'a sans doute pas d'équivalent dans la voile. Mais il aura fallu du temps, beaucoup de temps au plus ancien trophée sportif, né en 1851, pour parvenir à un tel niveau d'excellence. Sur ce plan, les Formule 1 n'ont, évidemment, rien à envier aux AC72 à aile rigide. Et le génie d'Adrian Newey, très attiré par Eole, ferait sans doute merveille sur l'eau. Sauf que, visiblement, les artifices promulgués depuis quelques saisons par la FIA, ne suffisent pas à éclaircir l'horizon des Grands Prix. La faute à Vettel? Pas seulement. Alonso, Hamilton ou Räikkönen n'ont strictement rien à lui envier. C'est juste que leur monoplace n'est pas au niveau de la Red Bull. La fin de saison 2013 nous le prouve, malheureusement. Il ne reste plus qu'à espérer que le vent tourne, l'année prochaine, avec l'arrivée du V6 Turbo/Hybride. Pour que la F1 retrouve un nouveau souffle. **PhS**

MÊME EN PLEINE NUIT, VETTEL CONTINUE D'AVANCER...



→ Commander vos anciens numéros sur www.hommell-magazines.com



DPPI / J.M. LE MEUR

Pour ses 40 ans

ORECA TOUJOURS D'ATTAQUE

Dans le cadre des festivités entourant cette année ses quarante ans d'existence, le groupe Oreca avait organisé, mardi 17 septembre, au cinéma Élysée Biarritz, à Paris, une soirée événement ayant pour point d'orgue la projection en avant-première du film *Rush* (voir la critique page 8. Ndlr), dont le groupe basé à Signes (Var) est partenaire. Plus de 300 invités – parmi lesquels de nombreux pilotes et team-managers, des personnalités politiques, des membres d'organisations fédérales et des partenaires historiques – ont ainsi rendu un vibrant hommage à Hugues de Chaunac.

Le président fondateur d'Oreca est apparu très ému en échangeant des souvenirs avec les pilotes qui ont fait les grandes heures de l'équipe, au premier rang desquels Jacques Laffite, René Arnoux ou encore Olivier Panis. Jacky Ickx, qui a partagé avec Hugues de Chaunac l'aventure du Dakar, avait, pour sa part, tenu à envoyer un message vidéo qui a été ponctué par une standing ovation de la salle. « Rien ne pouvait me faire plus chaud au cœur que ces témoignages de pilotes avec lesquels nous avons fait un bout de chemin, confiait ainsi le président d'Oreca. Les hommes passent, mais nous gardons toujours un lien d'affection très fort. » Les 40 ans d'Oreca se poursuivent jusqu'à la fin de l'année, avec notamment la publication prochaine d'un livre retraçant le parcours et les succès du groupe, né d'une petite structure de course et qui emploie aujourd'hui plus de 200 personnes. **J.C. R.**



LE NEW JERSEY REAPPARAÎT

La FIA a décidé de laisser la porte ouverte à une éventuelle intégration, l'année prochaine, du Grand Prix du New Jersey. À la fin de cette semaine, à l'issue du Conseil Mondial, quand elle approuvera le calendrier définitif 2014, elle laissera vierge la date du 1^{er} juin après que le promoteur américain ait finalement remis sa demande d'organisation d'un Grand Prix à l'ACCUS (Automobile Competition Committee for the United States) et le paiement devant l'accompagner. Aux prises avec de sévères difficultés financières, dès lors que les subventions promises par l'État et les villes concernées n'étaient pas là, il semble que le courageux Leo Hindrey Jr ait réussi à drainer quelques investisseurs privés. D'où le revirement de Bernie Ecclestone. La possible intégration du New Jersey n'ira pas sans poser de gros problèmes de logistique avec trois Grands Prix d'affiliée - Monaco, New Jersey et Canada. Et trouver une autre alternative ne sera pas des plus simples puisque la date du 15 juin - 24 Heures du Mans obligent (voir le calendrier 2014 du WEC pages 36-37. Ndlr) - n'est pas disponible. Ce projet de calendrier comporte un autre changement par rapport à celui présenté aux écuries à Monza : l'inversion des dates entre Corée du Sud et Chine. Enfin, soulignons le chiffre encore jamais atteint de 22 épreuves - avec le Mexique, même si ce Grand Prix demande également confirmation, et la Russie en plus - alors que les écuries ne souhaitent pas aller au-delà de 20... **J.-M. D. et P. C.**

CALENDRIER 2014 SOUMIS À APPROBATION

- | | |
|--|---|
| 16 mars : Australie (Melbourne) | 27 juillet : Hongrie (Budapest) |
| 23 mars : Malaisie (Sepang) | 24 août : Belgique (Spa) |
| 6 avril* : Corée du Sud (Yeongam) | 7 septembre : Italie (Monza) |
| 13 avril : Chine (Shanghai) | 21 septembre : Singapour |
| 27 avril : Bahreïn (Sakhir) | 5 octobre : Japon (Suzuka) |
| 11 mai : Espagne (Barcelone) | 19 octobre : Russie (Sotchi) |
| 25 mai : Monaco | 26 octobre : Abou Dhabi (Yas Marina) |
| 1^{er} juin* : New Jersey ? (à confirmer) | 9 novembre* : Mexique (Mexico) |
| 8 juin : Canada (Montréal) | 16 novembre : USA (Austin) |
| 22 juin : Autriche (Spielberg) | 30 novembre : Brésil (Interlagos) |
| 6 juillet : Grande-Bretagne (Silverstone) | |
| 20 juillet : Allemagne (Hockenheim) | |

* (provisoire)

ILS POURRAIENT ROULER 30' EN EL1

Les non-titulaires ne sont pas oubliés

► L'idée a circulé dans le paddock de Singapour et a été discutée entre patrons avant d'être soumise au Conseil Mondial de la FIA, à la fin de cette semaine : la séance d'essais libres 1 du vendredi matin, pourrait être rallongée de 30 minutes, afin d'offrir

aux jeunes non-titulaires une opportunité de rouler, tout en permettant au titulaire de ne pas suivre la séance le casque sur les oreilles, comme c'est habituellement le cas. Avec un jeu de Pirelli en plus, à utiliser obligatoirement dans la 1^{re} demi-heure. Ques-

tions subsidiaires : combien de temps faut-il pour passer une F1 aux mesures et aux réglages d'un pilote à l'autre ? Et la règle des cinq moteurs par saison sera-t-elle maintenue malgré un rallongement du kilométrage ?

P. C.

1. Räikkönen n'était plus payé.
2. Montezemolo : Räikkönen ne me fera pas regretter Massa.
3. Massa discute aussi avec McLaren.
4. Niki Lauda : « Rush » est d'un réalisme criant.
5. Webber est lassé de Red Bull.

VITE

MAGNUSSEN

Fer de lance du programme de développement McLaren de jeunes pilotes, l'espoir danois, actuellement en tête de la FR 3.5, pourrait faire ses débuts en F1 l'an prochain. C'est en tous les cas le souhait du management de Woking qui cherche à le caser dans une écurie. Notamment chez Force India.

KOVALAINEN

L'équipe Caterham tente de trouver le budget nécessaire au repositionnement du Finlandais, comme pilote titulaire, l'année prochaine. Rappelons que Kovalainen a participé à quatre séances d'essais libres du vendredi matin. L'avenir de Giedo Van der Garde à Leafield semble de plus en plus incertain.

PIRELLI

Le manufacturier italien a communiqué aux écuries son choix de pneus pour les GP de Corée du Sud, du Japon et d'Inde. Ce seront des Médiums pour les trois, accompagnés du super-tendre en Corée, du dur au Japon et du tendre en Inde.

AVEC L'AEROSEVEN

Caterham Cars passe à l'acte...

► C'est dans le cadre du Grand Prix de Singapour qu'a eu lieu la présentation de la Caterham AeroSeven, une voiture ayant pour plateforme celle de la Seven CSR avec carrosserie carbone. Mû par le Ford 2 litres Duratec de 237 ch, développé pour la Seven 485, il atteint les 100 km en moins de 4". « Ce concept-car montre que nous tenons parole, martelait Tony Fernandes, le Pdg de Caterham Group. Après l'annonce de l'alliance avec Alpine, il y a quelques mois, la présentation de notre AeroSeven est le signe fort que nos projets ne sont pas que des mots. Imaginez que Caterham

n'avait plus produit de nouvelle voiture depuis 1955... » Les hommes de Leafield ont voulu regrouper dans ce concept-car tout ce qui fait l'esprit Caterham, en attendant la prochaine grosse échéance de la marque. « J'étais à Dieppe, récemment, où nous avons figé le design de la future Caterham, poursuit le patron. Nous serons en mesure de présenter un avant-goût de notre travail au Mondial de l'Automobile 2014, peut-être avant. C'est une superbe voiture ! J'ai vu l'Alpine, elle est très belle également, mais très différente. » Deux projets distincts qui avancent de concert, en dépit de la

défection de Carlos Tavares (l'ex n°2 de Renault a été réemmené débarqué par Carlos Ghosn. Ndlr), qui, selon Fernandes, n'a pas et n'aura pas d'impact sur les projets en cours et le devenir de l'alliance. « Renault m'a rassuré en me réaffirmant qu'Alpine est un projet important pour la marque. Carlos Tavares va nous manquer mais, en dernier lieu, c'est Carlos Ghosn qui a approuvé le projet. Aujourd'hui, nos liens avec Renault ne cessent de se resserrer. » Alain Prost, dont la présence fut remarquée, était là pour en attester.

J.-M. D. (à Singapour)



Caterham a l'ambition de proposer, à moyen terme, une gamme variée de voitures de sport légères.

J.F. GALERON

EN GRANDS PRIX

... et résigne pour trois ans avec Renault

► L'extension du contrat de motorisation entre Renault et Caterham était une formalité. L'écurie basée à Leafield prolonge ainsi de trois ans un contrat avec le constructeur français. « Cette annonce est évidemment une excellente nouvelle, a commenté Cyril Abiteboul, le Team principal, dans le paddock de Singapour. Elle repose sur les liens solides et profonds créés entre nos deux entités depuis 2011, et plus particulièrement avec le projet de voiture de série lancé en

2012 entre Caterham et Alpine. La profondeur de notre partenariat va nous permettre d'appréhender rapidement et efficacement la nouvelle réglementation (moteur V6 Turbo / Hybride. Ndlr), et nous en récolterons certainement les fruits. » À ce jour, rappelons que seuls Lotus et Sauber n'ont pas encore officialisé leur partenaire moteur pour 2014, mais il est acquis qu'elles prolongeront le contrat les liant respectivement à Renault et Ferrari.

J.-M. D.

L'E21 RALLONGÉE

Lotus aura les dents longues en Corée du Sud

► C'est promis, la E21 à empattement long (+ 100 mm) sera bien de retour en piste dès le GP de Corée du Sud (5-6 octobre. Ndlr), et pour le reste de la saison, en deux exemplaires, après le galop d'essais mené par le seul Räikkönen, le vendredi du Grand Prix d'Italie, où 2/10° de mieux y avaient été mesurés grâce à une meilleure stabilité. Mais pourquoi ne

pas l'avoir alignée à Singapour ? « Parce que nous étions plus ou moins persuadés que nous aurions un bon résultat sur ce circuit de grosses charges aéro, expliquait-t-on chez les noirs et or. Et parce que si rallonger un empattement de 10 à 50 mm peut ne pas avoir de grosses conséquences, le faire de 100 mm n'est pas sans impact sur d'importants

domaines, dont la répartition des poids. Nous avons préféré être sûrs de notre coup... » Et accessoirement se mettre à l'abri d'une réclamation éventuelle en modifiant la langue du plancher vers l'avant, pour en porter la limite au niveau de la tangente de l'arrière des roues avant. Or, ce n'était pas le cas à Monza.

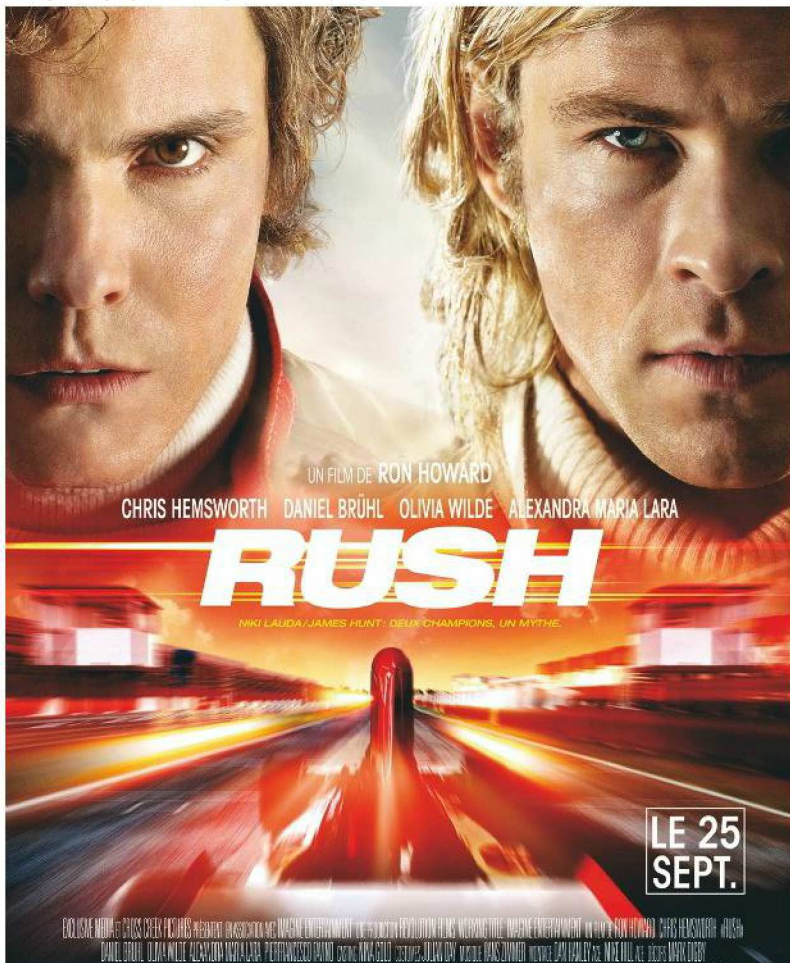
P. G.

33

Avec cette 33^e victoire, Vettel devient le pilote en activité comptant le plus de succès en Grands Prix, devant Alonso (32), Hamilton (22) et Räikkönen (20).

CINÉMA

Foncez voir *Rush*



► Comme le soulignait notre dossier la semaine dernière, les bons films traitant de la course automobile ne sont pas légion (voir *Ah n°1927*). Ndlr. C'est pour quoi, il faut accueillir le long-métrage de Ron Howard (*Cocoon, Apollo 13, Un homme d'exception...*) comme une très bonne surprise. La base de travail – une rivalité exacerbée entre James Hunt et Niki Lauda, aux caractères très différents – était prometteuse, encore fallait-il l'exploiter de manière réaliste. Et sans verser dans une débauche d'effets spéciaux qui auraient relégué l'intrigue au second plan. Le réalisateur américain, qui n'est pas à la base un fan de F1, a effectué un gros travail de documentation : cela se ressent à l'écran, même si quelques « raccourcis » avec la réalité géographique – notamment sur certains circuits – n'échapperont pas à l'œil des plus avertis. Le recours à la technologie d'aujourd'hui permet cependant de recréer l'atmosphère des Grands Prix des années 70. Les deux personnages principaux sont, pour leur part, très bien campés. Découvert en 2002, dans l'excellent *Good bye, Lenin!*, Daniel Brühl joue un Lauda plus

vrai que nature. L'acteur allemand a rencontré à plusieurs reprises le triple champion du monde autrichien afin de s'imprégner à la fois de son phrasé et de sa démarche particulière. Son alter ego, Chris Hemsworth, s'est révélé pour sa part, il y a deux ans, dans *Thor*. Bien aidé par son physique, son interprétation d'un Hunt autant attiré par les filles que par la course automobile s'avère très ressemblante. Par rapport au déroulement de cette saison 1976, certains événements sont omis et d'autres rajoutés, mais la réalité des faits n'est pas transgressée. L'environnement au cœur duquel évoluent les deux champions est soigné, ne serait-ce qu'au niveau de la mise en scène du fantasque Lord Hesketh dont l'histoire mériterait peut-être un film à elle seule. Relevons, enfin, le réalisme des scènes, durant lesquelles, Niki Lauda se fait soigner à l'issue du terrible accident dont il fut victime au Nürburgring. La force de caractère de l'Autrichien ne pouvait être exprimée avec plus de réalisme.

J.-C. R.

« *Rush* » de Ron Howard (2013). 2h03. Sortie en salles ce mercredi.

À SUIVRE CE WEEK-END

DTM MOTORS TV

ZANDVOORT (9^e manche)
Dimanche 18h, mardi 7h30, 20h40

ELMS MOTORS TV

PAUL-RICARD (5^e manche)
Dimanche 19h30, mardi 22h05

FIA-GT Sport+

NAVARRA (5^e manche)
Qualifications : dimanche 11h45
Course : dimanche 17h

W.S. BY RENAULT SPORT

FR 3.5 - PAUL RICARD (8^e manche)
Course 1 : samedi 13h15 (DIRECT)
Course 2 : dimanche 15h15 (DIRECT)
Résumé : mardi 23h45

SUPER FORMULA

SUGO (5^e manche)

FORMULE 3 MOTORS TV

ZANDVOORT (8^e manche du chpt d'Europe FIA)
Course 1 : samedi 11h05 (DIRECT)
Course 2 : dimanche 10h
Course 3 : dimanche 10h50 (DIRECT)
Les temps forts : mardi 17h30

RALLYE ERC MOTORS TV

CROATIE (10^e manche)
1^{re} étape : vendredi minuit Eurosport,
samedi 10h, 12h Eurosport 2,
2^e étape : samedi minuit,
dimanche 6h10 Eurosport ; 6h30 Eurosport 2,
Inside ERC : mardi 23h15 Eurosport

GRAND-AM MOTORS TV

LIME ROCK (12^e manche)
Samedi 18h (DIRECT), lundi 20h40, mardi 14h55

NASCAR SPRINT CUP AB MOTEURS

DOVER (29^e manche)
Dimanche 20h (DIRECT), mardi 21h30

NASCAR NATIONWIDE MOTORS TV

DOVER (28^e manche)
Samedi 21h (DIRECT), lundi 22h30, mardi 13h10

NASCAR EURO SERIES

MONZA (5^e manche).
À suivre la semaine prochaine sur AB Moteurs

Du 25 septembre au 1^{er} octobre

TÉLÉCOMMANDE

À VOIR

CANAL+ SPORT LES SPÉCIALISTES F1

Mercredi 17h55, 23h30

Sport+ RALLYE WRC (11^e manche)

Présentation : mardi 20h15

TF1 AUTOMOTO Dimanche 10h10

DIMANCHE MÉCA

Avec Yvan Muller. Dimanche 22h (DIRECT), lundi 13h, 16h30

MOTORSPORTS WEEKEND Lundi 12h45

Voilà, je suis rentré à la maison et je profite de ces quelques jours « relax » pour souffler un peu et vous écrire ces quelques mots. D'accord, je n'ai pas pu fêter le titre en Australie, mais est-ce que je dois me montrer déçu pour le coup ? Je ne pense pas. J'ai fait ce que je devais faire en gagnant la course et la Power Stage. Pour moi, ce rallye restera comme un bon souvenir, même si j'ai eu un brin de frustration. Après avoir été virtuellement champion durant tout le week-end, la situation a changé au dernier moment.

Je voyais bien que nous nous étions rapprochés du but. Je m'y étais un peu préparé parce que je pensais que ça allait arriver. Avant le départ, je savais que c'était faisable à condition de réussir la course parfaite, ce qui n'est pas évident. Mais je savais aussi que Thierry Neuville avait la capacité de terminer à la deuxième place vu ses performances actuelles. Une fois le rallye parti, il semblait clair qu'il n'allait pas pouvoir revenir sur Mikko Hirvonen à la régulière. Donc ça devenait envisageable, mais ça ne l'a pas fait. **Ce qui compte, ce sont les vingt-huit points décrochés à l'arrivée qui me permettent d'avoir quasiment le titre dans la poche.** C'est vrai que ça aurait été sympa de le fêter en Australie... en petit comité. Mais la perspective de le décrocher en France me plaît aussi. Il y aura encore plus d'amis et de



DPP / F. BAUDIN

Rallyday en Angleterre (sur le circuit de Castle Combe. *Ndlr*) où j'ai piloté une Audi quattro. Je dois ensuite me rendre à Wolfsburg pour Volkswagen, puis deux autres journées de travail sont prévues avant le Rallye de France (3-6 octobre. *Ndlr*), dont une à Paris pour les médias, et une d'essais dans les Vosges. Je me sens assez détendu, parce que le plus gros de la saison a été fait. Il ne reste plus qu'à finaliser. Et je suis très excité à l'idée de me retrouver à Strasbourg. Avec le retour de Sébastien Loeb, c'est sûr que l'intérêt va augmenter. Ce sera un gros concurrent, mais on a vu aussi, sur l'asphalte en Allemagne, que Thierry Neuville et Dani Sordo seront des clients. Même Jari-Matti Latvala est capable d'aller vite sur cette surface. Ça devrait être une belle fête avec beaucoup de spectateurs au bord des routes. **Je sais qu'ils seront nombreux à être derrière Loeb, mais cela me semble mérité par rapport à sa carrière.** C'est normal que l'attention soit portée sur lui à l'occasion de sa dernière course en WRC. Je ne suis pas inquiet parce que

SEBASTIEN OGIER

“J'ai fait ce que je devais faire”

supporters présents. Et puis, c'est un beau symbole vis-à-vis de la FFSA qui m'a permis de me lancer en rallye, puis à intégrer le Mondial. Ça serait agréable d'être le premier pilote issu des sélections « Rallye Jeunes » à devenir champion du monde. Après cette première semaine de repos, j'ai repris du service en me rendant au festival

j'avais vu que le public m'avait aussi soutenu en 2011 lorsque j'avais gagné. J'ai hâte de vous raconter tout cela dans ma prochaine chronique.

Salut à tous !



J. LILLIN

PORSCHE

**CARRERA
CUP
FRANCE**



Journées de détection Porsche Carrera Cup France 2014 28 et 29 Octobre - Circuit Paul Ricard

Avec l'arrivée de la nouvelle Porsche 911 GT3 Cup et un calendrier dont l'évènement sera une course inédite opposant les Carrera Cup France et Angleterre en ouverture des 24 Heures du Mans, la saison 2014 s'annonce exceptionnelle.

Elle inaugurera également le nouveau programme de détection mis en place par Porsche France les 28 et 29 Octobre prochains. Cette sélection permettra à l'un des 12 participants de remporter une bourse de 30000€ ainsi qu'une dotation de pneumatiques Michelin. Ce programme vient compléter le Porsche Cup Scholarship Program mis en place au niveau international.





Retrouvez l'actualité Porsche Carrera Cup France sur www.facebook.com/PorscheCarreraCupFrance

Le programme de détection Porsche Carrera Cup France 2014 se déroulera sur 2 jours : évaluation sur véhicules de route Porsche (911, Cayman), tests de pilotage et évaluation sur Porsche 911 GT3 Cup (997), entretien avec la Direction de la Porsche Carrera Cup France et évaluations physiques.

Les journées seront encadrées par le pilote officiel Porsche Patrick Pilet.

Renseignements et inscriptions :

Alexandre Gibot, Responsable Porsche Carrera Cup France

Tél : +33(0)6 34 37 31 57, Mail : agibot@oreca.fr

13/19

GP

SINGAPOUR

Patrick Camus et Jean-Michel Desnoues
Envoyés spéciaux



J.F. GALERON

À LA VITESSE DE LA LUMIÈRE



Vettel éblouissant
Alonso bien éclairé
Räikkönen lumineux
Rosberg électrique
Button en veilleuse



Jean-Michel Desnoues

Pour la troisième année consécutive, Sebastian Vettel brille dans la cité-état asiatique après n'avoir laissé aucun espoir à ses adversaires, à commencer par Fernando Alonso, de nouveau sous les projecteurs, après des qualifications difficiles.

► **Vettel éblouissant**

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Chahuté par Nico Rosberg lors du départ, mais capable de reprendre son bien dès la sortie du virage n°1, Sebastian Vettel s'échappait à raison de 2 secondes par tour avant de se mettre à gérer son avance, dès la 7^e boucle. Après avoir effectué son premier arrêt au 17^e tour, l'Allemand préférait rester en piste lors de l'intervention de la voiture de sécurité consécutive à la sortie de Daniel Ricciardo. À la reprise, le champion du monde en titre recevait par radio l'autorisation de taper dans ses pneus pour creuser l'écart. Le message était reçu 5 sur 5 et, en 10 tours seulement, il portait son avance à plus de 20 secondes.

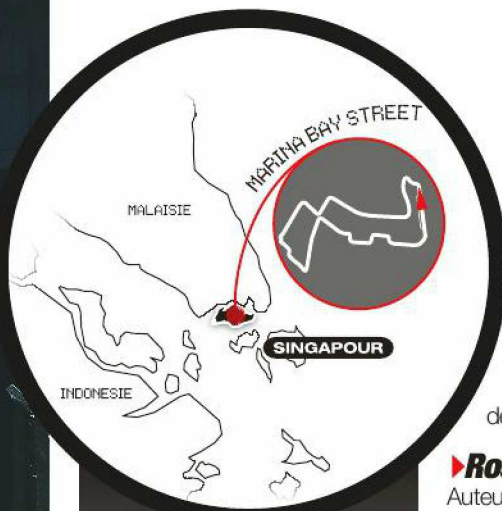
Le pilote Red Bull stoppait au 44^e tour pour chasser un train de gommes « Super Soft » et revenait en piste avec 7"6 d'avance sur Fernando Alonso. Écart qu'il ramenait une nouvelle fois à plus de vingt secondes en fin de course. Fortune inverse pour son équipier Mark Webber, en lutte dans le peloton de chasse, qui optait pour des Prime (*gomme la plus dure*. Ndlr) lors de son second arrêt au 40^e tour. L'Australien entamait une belle remontée qui l'amenait à la 4^e place au 56^e tour après de jolies passes d'armes avec Gutiérrez, Pérez et Button. Alors qu'il revenait fort sur Kimi Räikkönen, Webber recevait l'ordre de raccourcir ses changements de rapports suite à la détection d'une fuite

d'eau sur son moteur. Il tentait de rallier l'arrivée quand son V8 Renault cassait dans le tout dernier tour.

► **Alonso bien éclairé**

L'Espagnol était bien parti pour rester dans l'ombre, après de médiocres qualifications qui l'avaient vu signer un modeste 7^e temps. Mais c'était sans compter sur l'un de ces départs dont il a le secret. À l'extinction des feux, Fernando Alonso mettait les watts et voyait s'ouvrir un boulevard devant lui. Au premier virage, il était 3^e dans les roues de Vettel et Rosberg. Après ce premier coup de génie, le pilote Ferrari en réussissait un second lors de l'entrée en piste de la voiture de sécurité.

À l'inverse des pilotes Red Bull et Mercedes, qui restaient en piste, Alonso s'engouffrait dans la pit-lane pour un second arrêt et chaussait un set de « Prime » pour rallier l'arrivée. La fin de course lui donnait raison, puisqu'il remontait dans la hiérarchie au fur et à mesure des arrêts de ses adversaires. Seul Vettel était en mesure de ressortir devant lui après son second stop au 44^e tour. La deuxième place acquise lui permet de limiter la casse au championnat Pilotes, même si ses chances s'amenuisent Grand Prix après Grand Prix. Chez les Constructeurs, la Scuderia reprend 4 points à Mercedes, grâce à la 6^e place d'un Felipe Massa méritant, à défaut d'être étincelant.



dégradés. À l'arrivée, le bonheur de Kimi tranchait avec la mine défaite de Romain Grosjean qui, remarquable 3^e temps en qualifications, aurait été en position de briguer pareil honneur s'il n'avait été victime du système de distribution pneumatique de son moteur.

de la course. Même cause, même punition pour Hamilton, légèrement en retrait par rapport à son équipier, mais qui terminait néanmoins dans les roues de l'Allemand. Les points des quatrième et cinquième places finalement acquises permettent à Mercedes de limiter la perte sur Ferrari au championnat Constructeurs.

PODIUM

1 **Vettel**

2 **Alonso**

3 **Räikkönen**

CHAMPIONNAT

1 **Vettel**

247 points

2 **Alonso**

187 points

3 **Hamilton**

141 points

CONDITIONS DE COURSE

Vendredi

Air : 29°-31° Piste : 31°-33°

Samedi

Air : 29°-30° Piste : 32°-34°

Dimanche

Air : 29° Piste : 29°-32°

Chaleur et humidité caractérisent cette course réputée pour mal-traiter organismes et mécaniques.

Premier pilote à stopper au 10^e tour, Kimi profitait de la neutralisation pour chausser un second set de pneus « Prime » pouvant, sauf incident, lui permettre de rallier l'arrivée. Dès lors, le pilote Lotus entamait une brillante remontée jusque dans les roues de la McLaren de Jenson Button. Quand Webber et les pilotes Mercedes effectuaient leur second arrêt, entre le 40^e et le 43^e tour, Räikkönen se retrouvait en position de briguer le podium. Ne lui restait plus qu'à venir à bout d'un Button rendu impuissant par la faute de pneus arrière trop

► Rosberg électrique

Auteur d'un remarquable départ, l'Allemand parvenait à prendre le meilleur sur le poleman, Vettel, au premier virage, avant de sortir large et de se faire repasser par le pilote Red Bull. De là, Rosberg tentera de s'accrocher aux basques de son compatriote, mais lâchera rapidement prise. 1^{er} 9 de retard au 1^{er} tour, 4^e 1 au 2^e, 7^e 1 au 3^e. Nico se résignait mais l'entrée en piste de la voiture de sécurité au 25^e tour lui offrait l'opportunité de recoller à Vettel. Comme ce dernier, il décidait de rester en piste et de ne pas changer de pneus, ce qui, dans son cas, ne sera pas la bonne option. « Il a fallu

► Button en veilleuse

Pilotage brillant, inspiré et combatif du Britannique qui semblait parti pour signer son premier podium de la saison avant que ses gommes ne commencent à s'évanouir à 7 tours du but. Comme Alonso et Räikkönen, Jenson Button avait pris l'option risquée de stopper lors de la neutralisation afin de chausser des gommes « Prime » pouvant lui permettre de rallier l'arrivée. Hélas, dans son cas, sa monoplace n'était pas assez rapide pour lui permettre de résister au rush des pilotes chaussés de pneus plus frais. « Nous avions prévu de passer la plupart de la course en pneus



Button et McLaren ont tenté la carte d'une stratégie agressive, hélas sans succès.

prendre la décision rapidement, expliquera Ross Brawn (Team Principal de l'écurie Mercedes. Ndlr) à l'arrivée. Finir la course avec un seul set de pneus n'était pas une solution viable pour nous, et nous avons opté pour un second arrêt plus tard suivi d'un dernier relais très court. En fin de course, nous avons vu que deux voitures ayant décidé de stopper lors de la neutralisation (la Ferrari d'Alonso et la Lotus de Räikkönen. Ndlr) parvinrent à faire fonctionner leur stratégie. » La progression de Rosberg était également retardée par un aileron avant qui lui causa beaucoup de sous-virage à un moment critique

« Option » et avions réglé la voiture à cet effet. Je suis parvenu à contenir Kimi pendant un grand nombre de tours, mais les pneus arrière n'y ont pas survécu », avouera le pilote McLaren. Avec son équipier Sergio Pérez — lui aussi remarquable de combativité et contraint de faire son chemin dans le peloton depuis la 14^e place de grille — dans ses roues, l'Anglais coupait finalement la ligne à une très méritoire 7^e place. Le duo ramène 10 points de son voyage au bout de la nuit — l'une des meilleures récoltes de la saison — et consolide la place de 5^e de McLaren au championnat Constructeurs.

► Räikkönen lumineux

Et dire qu'il a failli jeter l'éponge avant la séance qualificative par la faute d'un atroce mal de dos (voir également pages 22-23. Ndlr) Samedi, au terme de la Q2, flanqué d'un 13^e chrono logiquement réhibitoire sur cette piste, personne n'aurait osé imaginer retrouver le Finlandais sur le podium, le lendemain.



Le Finlandais, souffrant du dos, se voit récompensé par une belle 3^e place.

Christian Horner n'a rien d'une pile électrique, mais, en cet instant, il est comme électrotrifié. Comme frappé par la foudre, le Team principal de RBR est encore sous le coup et peine à sortir des deux heures de course qu'il vient de vivre. « *Le rythme de Sebastian aujourd'hui fut simplement exceptionnel, bredouille-t-il. Évidemment, après le départ, l'objectif était de faire durer le plus longtemps possible ce premier relais en gérant au mieux les « super soft » et la situation, exercices dans lesquelles Sebastian se montre souvent très bon. Le Safety Car est entré en piste au moins bon moment pour nous car nous arrivions dans une fenêtre où il était possible de finir la course avec des pneus neufs, si l'on faisait le choix de stopper. Comme nous nous étions arrêtés peu avant, nous sommes restés en piste. Nous avons alors fixé à Seb l'objectif de creuser un écart conséquent en 15 tours. Son rythme durant cette période fut juste phénoménal et lui permit de mettre*



Sebastian Vettel peut remercier Adrian Newey, le créateur de la très redoutable RB9.

quelque trente secondes entre lui et Fernando, soit un arrêt complet au stand. Seb était vraiment dans une classe à part aujourd'hui... »

Capable de s'échapper à raison de deux secondes par tour quand les circonstances le lui imposaient ou, au contraire, de tempérer pour préserver ses pneus, le triple champion du monde éteignait rapidement la lumière du suspense.

« Il a eu l'avantage de rouler avec la voie dégagée, poursuit Horner. La voiture était très rapide. La seule période délicate fut après le Safety Car. Nous lui avons dit : « Maintenant, tu dois creuser l'écart », mais aucun d'entre nous ne pensait qu'il serait capable de prendre près de trente secondes en 15 tours ! Un écart qui s'explique par le potentiel de la RB9 et la confiance que Seb a en sa voiture. À Milton Keynes, les gens font un boulot incroyable, oscillant constamment entre la voiture 2013 et le programme 2014. Les circuits à forts appuis ont été notre grande force cette

BALADE AU CLAIR

Dans la chaleur de la nuit, Vettel s'est offert une belle promenade à Marina Bay que seuls les sifflets des fans de la Scuderia vinrent troubler.

Jean-Michel Desnoues



année, et c'est à mettre au crédit de notre équipe technique. »

Difficile à supporter

Devenue voyage au bout de l'ennui, la démonstration étincelante de Vettel ne

pouvait que créer des réactions contrastées dans le public. D'où les sifflets qui, de nouveau, comme à Monza, accompagnèrent son arrivée sur le podium. Des vociférations qu'Horner juge, cette fois, intolérables, et qui vinrent quelque

Christian Horner, à l'arrière-plan à gauche, ne peut s'empêcher d'applaudir son pilote, à la fois rapide, sûr et prévenant avec sa mécanique.



DE LUNE



OPPI J.F. GOODEN

peu gâcher la fête chez Red Bull. « J'ai trouvé ces huées tellement injustes, lâche le Britannique. Ce n'est pas sportif. Seb a produit une course absolument incroyable. C'est l'un des tout meilleurs pilotages qui m'ait été donné de voir, et je pense que c'est vraiment incorrect d'accueillir de la sorte, sur le podium, un pilote qui vient de réaliser une telle performance. Seb méritait tout autre chose. Évidemment, il affirme que ça ne l'affecte pas, mais il reste un être humain. Ce n'est pas juste, ce n'est pas bien, ce n'est pas normal! Quand un gars devient un « vainqueur en série », tout le monde se met à souhaiter sa chute, et c'est un peu ce qui lui arrive actuellement, mais ça ne m'empêche pas de penser que c'est profondément injuste

de ne pas reconnaître ce qu'un sportif vient de réaliser, et la manière dont il l'a produit. Seb est un garçon adorable, avec un grand sens de l'humour et un cœur grand comme ça. Oui, il est ambitieux! Oui, c'est un compétiteur qui poussera autant qu'il le peut pour gagner! Mais il faut l'être pour évoluer au niveau qui est le sien. Alonso, qui est adulé par les personnes qui sifflent Seb a aussi eu sa période d'impopularité, chez McLaren contre Lewis Hamilton. Aujourd'hui, tout le monde l'aime! Ce que l'on voit aujourd'hui de Vettel est juste fantastique à regarder. Être hué quand vous venez de produire une telle performance est difficile à supporter. » D'autant qu'elle risque fort de se répéter d'ici la fin de saison. ●

SEBASTIAN VETTEL "LA VOITURE EST JUSTE FANTASTIQUE"

Le champion du monde poursuit la série entamée à Spa et signe une 7^e victoire qui le rapproche un peu plus du 7^e ciel...

Ce week-end sous les projecteurs aura été une incroyable démonstration de force. Est-ce que ce fut vraiment aussi facile ?

Rien n'arrive dans un claquement de doigts, pour que tout fonctionne parfaitement. Je pense que toute l'équipe peut être extrêmement fière de ce week-end. Je sais tout le travail qui est abattu en amont pour obtenir ce type de résultat. Si, ici, nous avons eu un drôle de rythme, si nous avons eu le luxe de pouvoir contrôler la course à un certain moment, c'est grâce aux heures de travail, à l'implication de tout le monde. C'est juste un privilège de faire partie d'une telle équipe.

Le départ aura finalement été le seul moment « électrique » de votre course...

Quand les feux se sont éteints, je pense que j'ai bien réagi mais la voiture s'est arrachée de sa ligne avec un peu de paresse. Nous nous sommes retrouvés côte à côte avec Nico (Rosberg), et j'ai dû lui faire de la place au virage 1. Il a prolongé son freinage assez loin et il est sorti un peu large. J'ai pu revenir à l'intérieur et reprendre l'avantage. J'avais un rythme très solide et j'ai pu m'échapper. La Safety Car ne nous a pas aidés, mais elle ne nous a pas non plus meurtris. Le dernier relais en « super soft » fut très rapide, mais il ne faut pas oublier que Fernando et Kimi étaient alors en Prime plus très frais.

Vous semblez vous accommoder des sifflets des fans, mais n'est-ce pas difficile à entendre ?

Ce n'est pas très sympa à vivre mais, une nouvelle fois, si l'on fait le tour des tribunes, la majorité des fans sont vêtus de rouge... Ferrari jouit d'une grosse base de fans. La Scuderia est là depuis longtemps et compte plus de succès que n'importe quelle autre écurie. Il y a de plus en plus de gens en bleu sur les circuits; ce qui montre que nous faisons du bon boulot. Tant que nous continuerons à être hués, ça voudra dire que nous faisons du bon boulot. Et puis, il n'y a pas eu que des sifflets ce week-end, la parade et le tour de décélération après l'arrivée furent plutôt sympas, avec plein de drapeaux et de manifestations de joie.

Au championnat, l'horizon s'éclaircit encore un peu plus...

Oui, ce n'est pas mal, mais je ne regarde pas trop les comptes. Nous sommes dans une bonne position, une position très solide même, mais je préfère profiter. J'aime la course, et la voiture est juste fantastique en ce moment.

Recueillis par J.-M. Desnoues



Écart à l'arrivée avec le 2^e
32"627

F. Alonso (Ferrari)

Son meilleur tour
1'48"574

1^{er}/22 (- 1"082 sur A. Sutil)

Sa Vmax

283,4 km/h

22^e/22 (- 18,9 km/h sur A. Sutil)

APRÈS L'ARRIVÉE DE RÄIKKÖNEN CHEZ FERRARI McLAREN COURTISE ALONSO

À défaut d'une course endiablée, le paddock de Singapour s'est enflammé pour une déclaration faite par Martin Whitmarsh, sur son désir de débaucher le pilote espagnol de chez Ferrari... *Patrick Camus*

Il a suffi d'une question, posée par une télévision anglaise à Martin Whitmarsh, pour que le tonnerre se déclenche. « Que penseriez-vous d'Alonso chez McLaren ? ». Et le Team principal de l'écurie anglaise répondait : « Pourquoi pas ? Le tandem Alonso-Räikkönen chez Ferrari pourrait ne pas tenir longtemps... »

Peu de mots, mais de quoi frapper les esprits ! Sauf que Whitmarsh a dû aussitôt se justifier. A-t-il ren-

contré l'Espagnol ou sa garde rapprochée ? Même pas. « On m'a posé la question et j'ai répondu. Voudriez-vous Alonso dans votre équipe ? Oui. Mais le choix ne m'appartient pas, puisque je le sais sous contrat avec Ferrari. Que voulez-vous que je réponde d'autre ? Quelle est l'équipe qui n'aimerait pas avoir Alonso ? Ceci ne doit pas être une révélation ! D'autant que nous pouvons garantir budget et stabilité, et un partenaire ambiteux. Avec Honda, nous allons

vers un grand challenge et nous devons chercher à construire la meilleure combinaison possible », se justifiera-t-il quelques instants plus tard. Logique cohérente pour le patron d'une grande écurie. Sauf que, plus tôt dans la journée, et sans lien du tout avec cette affaire, ce même Whitmarsh avait lâché quelques phrases intéressantes sur la situation de ses pilotes actuels. « Notre duo Button-Pérez, bien que confirmé pour l'instant, ne changera probablement pas pour

2014, même si Sergio n'a pas encore donné les résultats que nous attendions de lui. »

Le cas Pérez

A priori, la raison expliquant le retard de McLaren à annoncer le prolongement de son couple Button-Pérez est d'ordre stratégique. Concernant Button, aucun problème, l'affaire est réglée, et positivement. Pour le jeune Mexicain, elle ne l'est pas pour plusieurs raisons.

Martin Whitmarsh avance ses pions en faisant un appel du pied à Fernando Alonso.



L'écurie basée à Woking est-elle sûre que le remplaçant de Lewis Hamilton soit bien l'étoile montante qu'elle crut entrevoir chez Sauber? Rapide, entêté, débordant de confiance en lui, mais pas forcément très mature. « Sergio a un terrible élément de comparaison avec Jenson Button qui possède la meilleure qualité qu'un pilote puisse avoir, la constance, mais aussi une forte implication dans l'écurie à laquelle il apporte beaucoup, avoue Whitmarsh. Pour un jeune chien comme Sergio, la barre est haute, il sait et je sais qu'il doit y arriver et le battre. Ce qu'il n'a pas réussi assez régulièrement jusque-là cette saison. » Jugement très clair. À opter pour une solution « jeune », McLaren possède deux as dans sa manche, Kevin Magnussen et

Stoffel Vandoorne, deux phénomènes qui font leurs gammes en FR3.5, cette saison, et qui sont déjà intégrés au programme de détection de l'écurie de Woking. Mais il y a un autre élément perturbateur, et pas n'importe lequel. Carlos Slim. Selon une confidence, le patron de l'empire des télécommunications Telmex et l'homme le plus riche au monde, ne serait d'aucune façon derrière l'arrivée du sponsor titre dont McLaren



Jenson Button serait un équipier bien moins rugueux que Räikkönen.

a besoin dès 2014. « Financer, racheter majoritairement ou minoritairement une équipe est loin d'être un problème pour moi, a-t-il confié la semaine dernière à l'un de ses proches en affaires lui proposant d'investir dans une autre équipe que McLaren. Ce n'est pas l'objectif que je recherche en F1. Mon but est seulement d'aider de jeunes Mexicains, doués et méritants, et de les amener au plus haut pour recréer la belle histoire des frères Rodríguez, aurait avoué le milliardaire. Et de participer au retour du Grand Prix du Mexique (annoncé au calendrier provisoire 2014, à la date du 9 novembre. Voir également page 6. Ndlr). Les supporters mexicains de la F1 n'attendent que cela. »

À ne jouer que le rôle de mécène, très regardant sur le montant du chèque, comme c'est le cas pour Gutiérrez chez Sauber, Carlos Slim n'est pas le coup rêvé dont McLaren attendait tout. De fait, la situation de Sergio Pérez tourne avant tout sur un renouvellement contractuel pour la seule année 2014.

Course d'obstacles

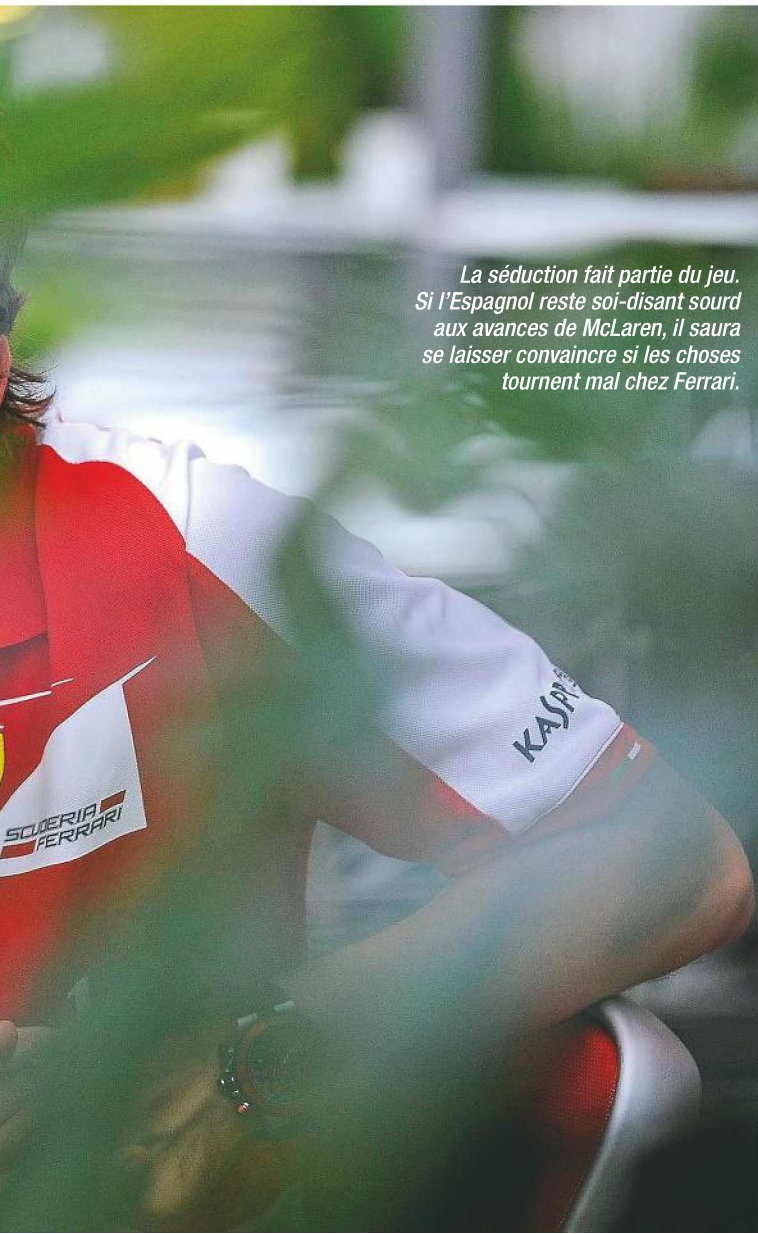
Alors, qui à sa place en 2015, saison capitale étant donné qu'elle sera la première du partenariat technique avec Honda? Un jeune de la filière McLaren? Il serait plutôt judicieux de le mettre dès 2014 pour se faire les griffes, et plus opportun d'opter pour un pilote de gros calibre en mesure de bien s'entendre avec Button – ce qui n'est pas très difficile –, puis d'accorder à ce dernier une retraite bien méritée fin 2015. D'où cet appel du pied, pas très discret mais efficace, de Martin Whitmarsh à l'attention de Fernando Alonso.

Trois écueils apparaissent cependant. La saison 2007, qui avait vu l'Espagnol associé au débutant Lewis Hamilton, s'était très mal terminée, Alonso ne supportant pas l'égalité de traitement entre lui, double champion du monde, et son équipier britannique qui avait tout à prouver. « J'y étais, se rappelle Whitmarsh, et je sais que le climat n'y était pas bon, mais les conditions ont changé. » Les hommes aussi. Hamilton est parti chez Mercedes GP et Ron Dennis n'est plus opérateur direct. McLaren a-t-elle également oublié qu'Alonso fut l'un des déclencheurs, et témoin à charge, contre sa propre équipe

d'alors, dans cette sale affaire d'espionnage dont Ferrari fut la victime? La sentence de la FIA valut à McLaren 100 millions de dollars d'amende, plus le lourd manque à gagner entraîné par son exclusion du championnat du monde des constructeurs 2007. Ultime barrage, et non des moindres, au retour d'Alonso en terre anglaise: sa situation contractuelle avec Ferrari. Engagé pour l'instant jusqu'en 2016, l'Espagnol a avoué, à Singapour, avoir déclenché un processus de prolongation. Veut-il calquer son âge de retraite sur celui de Mark Webber ou Michael Schumacher? « Entendre ce genre de commentaire venant d'une autre équipe fait toujours plaisir, mais je n'ai aucune intention de changer, répond Alonso. J'ai encore trois ans de contrat avec Maranello et j'espère que d'autres suivront. Nous y travaillons ». « Ne me faites pas rire, je n'arrive pas à parler! », fait écho Stefano Domenicali, Team principal de Ferrari, aux propos de Martin Whitmarsh.

Rien n'est gravé

Qui pouvait imaginer que Kimi Räikkönen rejoindrait Maranello dont il fut viré sans ménagement fin 2009? Qui eût cru que Lewis Hamilton quitterait sa famille McLaren pour Mercedes? Et qui s'attendait à ce que Button lâche Brawn GP, toujours fin 2009, avec qui il venait d'être titré, pour McLaren? Le calcul de Martin Whitmarsh n'est pas sot. Il ne fait que spéculer sur une situation que beaucoup prédisent: la mésentente Alonso-Räikkönen débouchant sur un conflit Alonso-Ferrari. Whitmarsh a voulu marquer son territoire et miser sur une situation qu'il imagine instable – et intenable? – entre Ferrari et son pilote vedette. Nous ne parlons donc pas de 2014, mais de 2015 pour un éventuel recrutement de l'Espagnol par l'écurie anglaise. « Je pense que la plupart des gens ne croient pas que le prochain tandem de pilotes que Ferrari, aussi fort soit-il sur le papier, est potentiellement soutenable, conclut le Team principal britannique. C'est pour cela qu'ils spéculent, comme je le fais. Fernando a un contrat, nous devons le respecter. Mais nous restons ouverts à toute opportunité. » La déclaration d'amour a, au moins, le mérite d'être claire. ●



La séduction fait partie du jeu. Si l'Espagnol reste soi-disant sourd aux avances de McLaren, il saura se laisser convaincre si les choses tournent mal chez Ferrari.

J.F. GALERON

GÉRARD LOPEZ

Le propriétaire de Lotus F1 Team nous avoue les difficultés du moment, le statut bâtard de son équipe, et son souci de trouver un partenaire solide.

Propos recueillis par **Patrick Camus**

Êtes-vous déçu par le départ, en fin de saison, de Kimi Räikkönen chez Ferrari ?

Surpris, surtout, par le timing plutôt précipité de ce choix. Il a justifié sa décision comme il s'est senti de le faire (*Kimi Räikkönen a clairement dit, à Singapour qu'il partait de Lotus parce qu'il n'avait toujours pas été payé en 2013. Ndlr*). Sa manière de s'exprimer, très minimaliste, est très personnelle, parfois maladroite, mais il est ainsi fait. Cela dit, il reste un pilote génial.

Il avait une machine performante, du moins au début de saison, une équipe autour de lui, un confort de travail sans équivalent. Donc, il vous quitte uniquement pour une histoire d'argent ?

Il avait effectivement tout cela. Et il n'a pas été payé de tout, comme ce fut le cas l'année dernière. Mais il a néanmoins été payé au moment opportun. Nous ne

Et les « cerveaux » qui ont quitté Enstone ?

Ils ne sont qu'une petite poignée à être partis (*Dont James Allison, le directeur technique de Ferrari. Ndlr*). Ce qui nous a permis de faire monter d'autres bons « cerveaux » ou de recruter d'excellents n°3 qui rêvaient de devenir n°2. Sans oublier un bon ingénieur aéro venu de Maranello (*Le Français Nicolas Hennel. Ndlr*). Quand tout cela sera bien installé, nous ferons le bilan et s'il nous manque quelques pièces du puzzle, nous ne manquerons pas de les recruter. Le mouvement est quasi perpétuel en F1.

Rumeurs de dettes, de budget insuffisant, de finances à plat... Où en est la situation de Lotus F1 Team ?

La société a exactement 124 millions d'euros de dettes, dont 97 ou 98 millions dus à Genii Capital, qui a avancé les fonds. Elle a donc énormément de dettes

investisseurs, en vendant tout ou partie de leur capital...

Nous sommes entre deux eaux. Dans le clan des équipes « constructeurs » en performances, dans celui des privées pour ce qui concerne les investissements, le budget et pour la manière dont nous sommes traités côté revenus.

On accorde à Mercedes GP, équipe récente, les revenus supplémentaires au titre d'équipe historique, comme Ferrari, Williams et McLaren, mais pas à Lotus, écurie historique. C'est bien cela ?

Exactement. C'est « deux poids deux mesures » ! Je ne comprends pas.

On vous croyait dans les petits papiers de Bernie Ecclestone ?

S'il n'y avait que lui pour décider ! Les équipes ont, aussi, leur mot à dire. Nous ne fournissons pas de moteur à la F1...

« SI L'ÉQUIPE DEVAIT CHANGER DE NOM, JE N'EN FERAIS PAS TOUT UN PLAT »

disposons pas du budget de certaines équipes, nous avons des priorités, dont l'une est de faire vivre l'équipe, et de respecter le programme de développement pour assurer les meilleurs résultats possibles.

Vous souteniez, quand il est revenu en F1, qu'il ne courait pas pour l'argent !

C'est apparemment le contraire. Et, à partir de là, ce n'est plus, en partie, notre problème. Nous ne pourrions effectivement jamais lutter contre certaines équipes prêtes à tout pour attirer un pilote.

Avouez que c'est un coup dur pour votre image ?

Non, pourquoi ? Il a été payé au centime près en 2012, peut-être en décalé. Et c'eût été la même chose cette année. Pour nous, cela ne change rien. L'important est d'avoir une équipe forte, avec ou sans Räikkönen.

mais envers son actionnaire. Si j'étais Red Bull, au lieu de donner de la dette à la société, je lui donnerais du sponsoring. Mais je n'ai rien de concret à vendre.

À la différence du sponsoring, c'est de l'argent que vous espérez revoir un jour. Il ne s'agit donc pas d'un investissement. Si un partenaire arrive demain avec X millions d'euros, vous récupérez cette mise de fonds, où ce sera l'investissement escompté par l'investisseur ?

Mais non, nous remettrons nous aussi notre part. Ce que nous voulons, c'est que l'équipe marche bien et progresse, pas qu'elle périclite.


La F1 propose-t-elle encore une vie décente à une équipe privée de votre niveau ? En leur temps, McLaren et, plus récemment, Brawn GP, ont sauvé leur peau en s'appuyant sur de solides

D'où l'impérieuse nécessité de vous adosser à un groupe d'investisseurs ?

Si nous voulons continuer à nous battre aux avant-postes, c'est notre unique chance de survie. Nous ne pourrions pas tenir longtemps ce rôle de « Zorro le vengeur masqué ». Obtenir les résultats que nous avons avec notre budget relève du miracle, et d'une sacrée « débrouille ». On fait peut-être peu, sans l'aide de qui que ce soit, mais on le fait bien. Bravo à Éric Boullier (*Team principal. Ndlr*) et son équipe. Mais, à un moment donné, il y en a une marre de devoir se battre contre beaucoup plus armé que soi, de se lever chaque matin en se demandant ce qu'il faut inventer pour rester au contact des top teams. Et je parle d'une bagarre que ne se déroule pas que sur les circuits...

Sur qui pourriez-vous vous adosser ?

L'idéal serait de le faire avec quelqu'un qui représente le poids « moteur », donc un



constructeur. Ce poids est politiquement important, pour la F1, pour les commanditaires, les investisseurs.

Vous semblez faire allusion à Renault, mais cette démarche n'a visiblement pas la faveur du constructeur français...

Sincèrement, je ne sais pas. Je n'en suis pas totalement sûr. Il faut leur poser la question.

Manque de visibilité sur le moyen et long terme, de confiance, dit-on...

Oui, bien sûr, puisque nous sommes une équipe privée. Si nous étions plus solides, nous n'aurions besoin de personne. Les seuls paramètres à prendre en compte devraient être nos performances, nos résultats, notre rapport résultats/dépenses, notre image, notre dynamisme en marketing.

On vous devine aussi très attaché à votre statut de propriétaire majoritaire... Accepteriez-vous de partager ?

Si l'équipe devait changer de nom, je n'en ferais pas tout un plat. Genii, Lotus, Renault ou Machin... L'important est qu'elle avance, qu'elle ait encore de meilleurs résultats et de meilleures retombées.

Quitte à céder 51 % de vos actions ?

Je ne sais pas... Pour un partenaire « bon », sérieux, et qui veut me laisser aller dans la bonne direction, c'est oui.

Le projet Infinity Racing Partners, annoncé au printemps dernier, est-il mort dans l'œuf ?

Le transfert de fonds provenant des États-Unis est bloqué par les banques, pour l'instant.

Vous avez d'autres solutions en vue ?

D'autres intérêts, oui. Cinq six groupes sont intéressés, mais rien de très précis. Genii regroupe 72 sociétés, dont l'une d'elles, beaucoup plus petite que les autres, est Lotus F1 Team. Nous ne sommes donc pas « opérateur » de F1, ce n'est pas notre cœur de métier même si nous le faisons très bien. Mais si, demain, quelqu'un vient, avec le souci d'aller dans la même direction que nous, qui assume financièrement sa part, nous sommes prêts.

Au fait, où en êtes-vous pour le choix du second pilote, en remplacement de Kimi Räikkönen ?

Nous avons le temps, et nous sommes très tranquilles. Ça se jouera essentiellement entre Hülkenberg et Massa, même si d'autres se sont montrés intéressés, dont certains sont sous contrat, d'ailleurs... ●

ÉCHOS DU PADDOCK

Trois Grands Prix que le Finlandais avait la mauvaise tête des jours « sans ». Sans argent puisqu'en attente de quelques échéances de paiement (Voir l'interview de Gérard Lopez, pages précédentes. Ndlr.), mais aussi à cause de violentes douleurs dans le bas du dos dues à une sévère hernie discale au niveau lombaire, la L6 pour être précis. Conséquence, selon son entourage, du violent accident subi lors d'essais privés

Seulement, une intervention chirurgicale n'est pas à exclure l'hiver prochain. Une opération loin d'être anodine pour un pilote de F1. De fait, Räikkönen ira-t-il au bout de son contrat Lotus ou devancera-t-il son échéance pour cause d'opération ou de mise au repos complet? De toute évidence, intervention chirurgicale ou pas, le coup est rude pour lui comme pour Lotus, en bagarre avec Mercedes GP pour le podium final, et encore davantage pour Ferrari. La Scuderia aurait-elle recruté un

RÄIKKÖNEN DANS LA DOULEUR

sur la piste de Magny-Cours en septembre 2001, alors qu'il n'était que débutant au volant d'une Sauber. Douze ans plus tard, le mal s'est brutalement réveillé. Sans doute bien aidé par ses 188 GP disputés, accéléré par ses trois saisons de rallye, si l'on compte les 11 épreuves disputées en 2009 sur la Fiat Punto S2000 de l'équipe TMR, voire amplifié par sa passion du moto-cross et une hygiène de vie pas forcément exemplaire...

Quoi qu'il en soit, il y eut panique dans le stand Lotus, peu avant les qualifications de ce Grand Prix de Singapour, avec un Davide Valsecchi, pilote de réserve, prêt à se glisser dans la E21, tandis que le Finlandais était aux mains du physio-manipulateur chinois de Red Bull et du médecin d'Enstone, le Dr Ceccarelli. La suite, on la connaît: 13^e sur la grille, et 3^e à l'arrivée!

pilote affaibli? Souhaitons que le premier traitement envisagé réussisse et que les nerfs se « dégrèpent ». Mais permettons-nous une question: parmi les centaines de clauses présentes sur un contrat pilote écurie, balayant tout de cette collaboration sportive et commerciale, comment expliquer l'absence d'une clause d'intégrité physique? Au-delà du contrôle médical nécessaire à l'attribution de la superlicence, pourquoi ces écuries faisant appel aux meilleurs avocats d'affaires internationaux ne s'abritent-elles pas derrière un certificat médical précis, accompagné de quelques examens bien ciblés? Tenu au courant de ce contretemps, Stefano Domenicali, le directeur de la Scuderia, l'a pris avec humour. « S'il est capable de pareilles courses dans cet état, qu'est-ce que ce sera une fois guéri! » **P. C.**

APRÈS SON RETOUR AU STAND

Webber lourdement réprimé

► **Week-end peu rentable pour les services fiscaux de la FIA.** 200 euros d'amende pour Vettel, 1 000 euros pour Van der Garde et Gutiérrez. Flashés respectivement à 61,7 km/h, 69,1 km/h et 74,1 km/h dans l'allée des stands au lieu de 60 km/h.

Plus une réprimande au couple Webber-Alonso. L'Australien, dont le moteur Renault venait de le lâcher en toute fin de course, traversa la piste, le bras levé, façon client pressé en quête d'un taxi. L'Espagnol eut la gentillesse de lui offrir

un bout de son ponton gauche. Sauf que cette réprimande était la troisième de Webber. Ce qui, au cumul, lui vaut dix places de moins sur la grille du prochain Grand Prix de Corée du Sud, dans dix jours. Voilà qui est cher payé! **P. C.**



Au moment où la FIA promeut la sécurité routière, le comportement de Webber déplaît. Les fans, eux, adorent...

J.F. GALERON

Le saviez-vous ?

► Räikkönen détenait, depuis 2008 – donc sur Ferrari – le record du tour en course à Singapour: 1'45"599. Avec un virage 10 totalement reconditionné, ce Grand Prix a lancé un nouveau challenge, avec Vettel pour premier détenteur (1'48"574). Mais aucune valeur ne devra être attribuée à cette statistique, sur un tracé 2 m plus court. Non seulement les pneus évoluent d'une année sur l'autre, mais l'ère du V8 atmo à consommation libre fera place à celle du V6 Turbo Hybride à consommation très limitée. **P. C.**

55 En degrés, la température atteinte par l'épiderme du pilote au plus fort du Grand Prix de Singapour. Avec 3 kg de perte d'eau, malgré le litre de boisson énergétique, porté à 40°C, embarqué. Épreuve physiquement plus dure que celle de Malaisie, c'est dire.

TECHNIQUE

Revue de détail

▶ De l'air pour refroidir les freins, très sollicités en puissance autant qu'en fréquence, les radiateurs, et protéger l'environnement des échappements. De l'air, aussi, pour provoquer des appuis, très importants sur ce tracé. Les évolutions n'ont pas manqué ici et là, à Singapour, dont des ailerons sortis du tiroir « Hongrie » et éventuellement retravaillés. Comme chez Ferrari, où Alonso disposait d'un aileron nouveau tandis que Massa optait, volontairement ou pas, pour un ancien. Visiblement plus efficace...

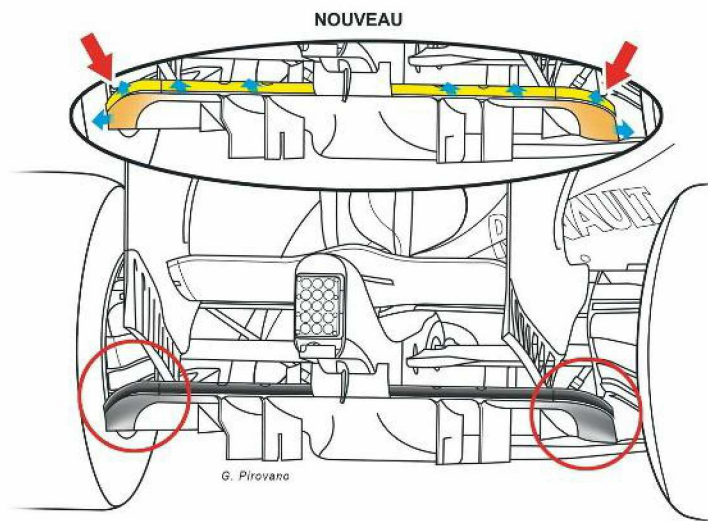
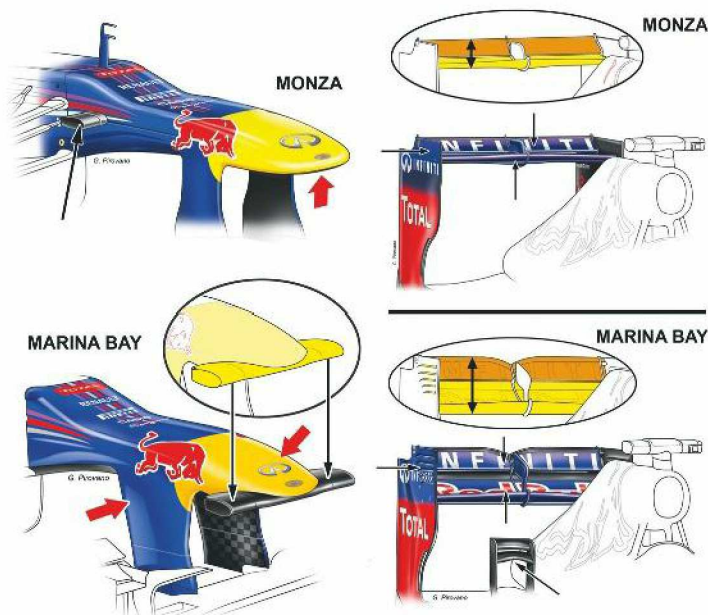
Red Bull a tout revu. De quoi expliquer sa domination sans partage ? Un museau « pélican », sensiblement plus courbé vers le bas, avec bossage inférieur et supports d'aileron de plus grandes dimensions, et qui a retrouvé ses caméras en avant.

Outre son aileron arrière gros appuis, avec des ouïes horizontales en haut des dérives latérales, les RB9 disposaient d'un diffuseur retouché au niveau des courbes de ses extrémités latérales. **P. C.**



En proie à de violents maux de dos samedi, Räikkönen a envisagé un temps de ne pas participer aux qualifications, et donc de déclarer forfait.

DPP1 / F. LEFLOCH



LA PERLE DU WEEK-END

// L'écurie m'a tenu au courant de sa décision et m'a demandé mon avis. Je lui ai dit que Kimi était la meilleure option, surtout compte tenu des changements de 2014

Fernando Alonso, au sujet de l'arrivée de Räikkönen à son côté...

AFFAIRE DE CORRUPTION

Bernie peut souffler

▶ Vendredi soir, l'ambiance était à la bonne humeur devant le bungalow de la FOM (Formula One Management.



Ndlr), le « bunker » d'Ecclestone. Il venait d'apprendre que le juge allemand, chargé de l'enquête pour corruption présumée autour de la vente des droits commerciaux de la F1 au fonds d'investissement

CVC Partners (Martin Sorrel, son président exécutif, était à Singapour, ci-contre. Ndlr), avait repoussé la date du procès pour deux raisons. Il est en attente de documents de la part des avocats de la défense, donc de Bernie, et la Cour de Munich a jugé utile de changer la composition du jury. **P. C.**

CHECK-LIST

Jean-Claude Romec

RED BULL



#1 VETTEL RB9/03

1^{er}



#2 WEBBER RB9/05

Ab.

► Encore un week-end de rêve pour Vettel, qui n'aura finalement été devancé en haut des feuilles de chronos qu'en EL 1, par Hamilton. Cauchemar, en revanche, pour son équipier qui aurait pu viser un podium, mais dont l'explosion du moteur suite à une fuite de liquide de refroidissement l'a contraint à l'abandon dans le dernier tour. Pis : en revenant au stand juché sur la voiture d'Alonso, Webber prenait une réprimande, la 3^e, ce qui lui vaudra une pénalité de dix places sur la grille du GP de Corée du Sud.

FERRARI



#3 ALONSO F138/299

2^e



#4 MASSA F138/298

6^e

► Troisième 2^e place consécutive pour Alonso. C'est au départ que l'Espagnol a fait l'essentiel du boulot en gagnant quatre rangs. Ensuite, sa stratégie décalée a porté ses fruits, même s'il admettait que la fin de course fut difficile avec le même train de pneu sollicité, depuis le 25^e tour. « Maintenant, il nous faudra de la chance. Pas seulement en Corée, mais au Japon, en Inde, à Abou Dhabi... », commentait sobrement l'Asturien. Coincé au 1^{er} virage, Massa a perdu plusieurs positions, mais les points de sa 6^e place permettent à la Scuderia de demeurer devant Mercedes chez les Constructeurs.

Mc LAREN



#5 BUTTON MP4-28/04

7^e



#6 PÉREZ MP4-28/03

8^e

► Rentré en Q3 sur un seul tour rapide, Button a bien cru à un second exploit, dimanche, puisqu'il tenait la 3^e marche du podium jusqu'à 8 tours de l'arrivée. « Nous devons prendre des risques pour espérer de tels résultats cette année, expliquait-il. Malheureusement, résister à Kimi a détruit mes pneus à l'arrière et je ne pouvais plus rien faire. » Parti 14^e, Pérez terminait juste derrière lui, plaçant les deux voitures dans les points, ce qui n'était plus arrivé depuis la Hongrie.

LOTUS



#7 RÄIKKÖNEN E21/03

3^e



#8 GROSJEAN E21/05

Ab.

► Grosjean a peu roulé lors des deux séances d'essais libres (30 tours), sa monture souffrant d'un problème de direction assistée en EL1, puis de pression hydraulique en EL2. Mais il signalait le 2^e temps des EL3 avant d'égaliser sa meilleure performance de la saison en qualif : 3^e, comme en Hongrie. Un départ prudent (5^e au 1^{er} virage) l'autorisait encore à viser le podium, jusqu'à ce que les ennuis techniques le rattrapent : un problème d'air comprimé le contraignait à l'abandon avant la mi-course. Son équipier finlandais a souffert en qualif', en n'atteignant pas la Q3 pour la 2^e fois de suite. Mais, le lendemain, Räikkönen surmontait ses douleurs au dos pour signer un nouveau podium, le 76^e de sa carrière, grâce notamment à un dépassement « viril » sur Button au 54^e tour.



Excellent 3^e en qualifications, Romain Grosjean sera plus malchanceux le lendemain puisqu'il abandonnera avant la mi-course.

MERCEDES



#9 ROSBERG W04/03

4^e



#10 HAMILTON W04/04

5^e

► Qualifié en 1^{re} ligne à moins d'un dixième du poleman, Rosberg a bien failli créer la surprise au départ en se retrouvant devant la Red Bull au 1^{er} virage. Mais, resté sur la bonne trajectoire, son compatriote l'a aussitôt repassé. Nico ne nourrissait pas de regrets sur cette phase de course, mais plutôt sur la gestion par Mercedes de la neutralisation. « Cela n'était peut-être pas la meilleure stratégie de laisser les deux voitures en piste derrière la voiture de sécurité », lâchait-il à l'arrivée. Lors de son arrêt tardif, il a ainsi vu Webber lui passer sous le nez. 5^e en qualif', Hamilton terminait au même rang dimanche. Et l'un de ses premiers commentaires fut de dire qu'il n'était désormais plus dans la course pour le titre mondial...

SAUBER



#11 HÜLKENBERG C32/03

9^e



#12 GUTIÉRREZ C32/04

12^e

► Première Q3 pour le jeune Mexicain qui décidait de préserver un train de pneus en se contentant de la 10^e position de grille. Mais il n'y eut pas de miracle en course, la Sauber ne ménageant pas ses gommages. Hülkenberg, pour sa part, parvenait à marquer les points de la 9^e place, après s'être beaucoup battu en piste, notamment face à Pérez et sa McLaren. « J'ai dû lui rendre sa position, et je ne suis pas d'accord avec cette décision, avançait l'Allemand. Sergio était à l'intérieur, je devais lui laisser de la place et je suis donc monté sur les vibreurs. Ma voiture a talonné et je suis sorti des limites de la piste, mais j'étais devant lui avant et après le virage... »



Hülkenberg et Pérez n'ont rien lâché pour rentrer dans les points.



FORCE INDIA



#14 DI RESTA VJM06/04 **20^e**

#15 SUTIL VJM06/03 **10^e**

► L'Écossais s'est fait piéger en Q1 mais a livré une belle prestation en course jusqu'à son contact avec le mur en vue l'arrivée, alors qu'il a longtemps pointé à la 6^e place. « Je ne sais toujours pas ce qu'il s'est passé, avouait Di Resta après coup. J'ai pris le virage de la même manière que je l'avais fait le tour précédent, et la voiture est allée tout droit. » Sutil offrait finalement un point à l'écurie de Vijay Mallya. « Dans les derniers tours de la course, je rattrapais Perez, Button et Hülkenberg, mais avec mes pneus à l'agonie, j'étais dans l'incapacité de porter une attaque », conclut l'Allemand.

WILLIAMS



#16 MALDONADO FW35/04 **11^e**

#17 BOTTAS FW35/01 **13^e**

► Pour la 6^e fois cette saison, Maldonado ne parvenait pas à passer en Q2. Pourtant, il échouait à 4" de la 10^e place, à l'issue de la course. « Le départ a été bon, se réjouissait le Vénézuélien. J'ai pu gagner quelques places et ma gestion des pneus a été bonne, puisque j'ai terminé en super tendres. Cela donne confiance pour la suite. » Moins de sourires en revanche chez son équipier finlandais, qui a notamment souffert de problèmes de boîte de vitesses. Bottas a également endommagé son aileron avant sur des débris, suite à l'accident de Ricciardo.

TORO ROSSO



#18 VERGNE STR8/03 **14^e**

#19 RICCIARDO STR8/01 **Ab.**

► Doit-on remercier Ricciardo d'avoir contribué à animer quelque peu ce Grand Prix ? Singapour marque, en tout cas, un coup d'arrêt pour l'Australien et son team, qui avaient marqué lors de deux derniers rendez-vous. Pourtant, avec une nouvelle qualif' en Q3, tous les espoirs étaient permis. Mais le futur pilote Red Bull a loupé son départ, perdant cinq positions, avant de terminer sa course dans le mur. « C'est totalement ma

faute. J'essayais de rattraper mon retard », reconnut-il honnêtement. Vergne termine esseulé à la 14^e place après avoir basculé d'une stratégie de deux à trois arrêts. « Qui aurait pu fonctionner pour me replacer dans les points, notait « JEV ». Mais mes pneus étaient complètement usés à la fin, alors qu'on m'avait déjà demandé de ralentir. La voiture surchauffait... »



Très déçu, Daniel Ricciardo assume son erreur. Dommage, il avait encore passé la Q2.

CHARMAUX / XPR

CATERHAM



#20 PIC CT03/06 **19^e**

#21 VAN DER GARDE CT03/04 **16^e**

► Alors que Pic avait fait la loi dans la « bande des quatre » en qualif, Van der Garde remporte cette « course dans la course » en décrochant la 16^e place. « Nous avons tenté une stratégie à deux arrêts qui n'a pas fonctionné, regrettait le Drômois, qui s'est retrouvé derrière son compatriote Bianchi, dès le 1^{er} tour. J'ai dû faire un dernier arrêt en fin d'épreuve, mes pneus étant détruits. » Son coéquipier néerlandais était évidemment ravi de sa prestation : « Je me suis battu avec les pilotes Williams pendant une grande partie du Grand Prix, et c'est un sentiment génial ! »

MARUSSIA



#22 BIANCHI MR-02/02 **18^e**

#23 CHILTON MR-02/03 **17^e**

► Devant les Caterham en EL1, mais derrière dans toutes les autres séances, les Marussia repartent de Singapour toujours avec la 10^e place du championnat Constructeurs en poche. C'est la première fois que Chilton termine devant son équipier à la régulière (les deux précédentes, Bianchi avait abandonné). Mais Jules a connu, cette fois, des problèmes avec son sélecteur de vitesses. « Après mon premier arrêt, je n'arrivais plus à changer de rapport. Je suis revenu au stand et ils ont remplacé le volant, ce qui a fait disparaître ce souci. Mais je suis reparti loin, et je n'ai revu le peloton que grâce à la neutralisation. Ensuite, j'ai essayé de dépasser Max, mais j'ai détruit mes pneus et cela m'a forcé à m'arrêter plus tôt que prévu. » Le Français est le seul à avoir effectué 4 pit-stops.



Pour la première fois de la saison, et à la régulière, Max Chilton finit devant Jules Bianchi.

CHARMAUX / XPR

ab. = abandon, n.c. = non classé, n.q. = non qualifié, dsq = disqualifié

CHIFFRES



QUALIF 1

1 Hamilton	1'44"196
2 Button	1'45"009
3 Alonso	1'45"115
4 Pérez	1'45"164
5 Rosberg	1'45"208
6 Webber	1'45"271
7 Vettel	1'45"376
8 Ricciardo	1'45"379
9 Hülkenberg	1'45"381
10 Gutiérrez	1'45"483
11 Räikkönen	1'45"522
12 Vergne	1'45"657
13 Massa	1'45"658
14 Grosjean	1'45"851
15 Sutil	1'45"960
16 Bottas	1'45"982
17 Di Resta	1'46"121
18 Maldonado	1'46"619
19 Pic	1'48"111
20 Van der Garde	1'48"320
21 Bianchi	1'48"830
22 Chilton	1'48"930

QUALIF 2

1 Vettel	1'42"905
2 Webber	1'43"727
3 Rosberg	1'43"892
4 Hamilton	1'43"920
5 Grosjean	1'43"957
6 Alonso	1'44"153
7 Gutiérrez	1'44"245
8 Massa	1'44"376
9 Ricciardo	1'44"407
10 Button	1'44"497
11 Hülkenberg	1'44"555
12 Vergne	1'44"588
13 Räikkönen	1'44"658
14 Pérez	1'44"752
15 Sutil	1'45"185
16 Bottas	1'45"388

QUALIF 3

1 Vettel	1'42"841
2 Rosberg	1'42"932
3 Grosjean	1'43"058
4 Webber	1'43"152
5 Hamilton	1'43"254
6 Massa	1'43"890
7 Alonso	1'43"938
8 Button	1'44"282
9 Ricciardo	1'44"439
10 Gutiérrez	-



CLASSEMENT FINAL

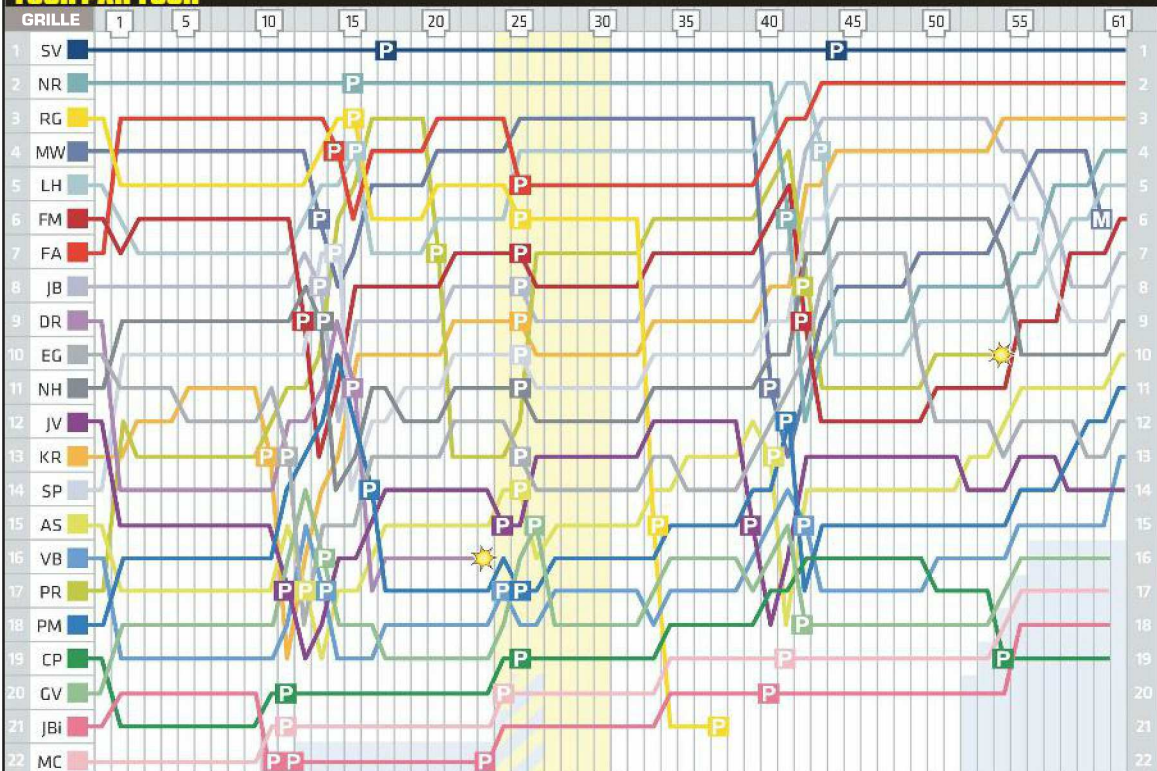
	RELAIS 1	RELAIS 2	RELAIS 3	RELAIS 4	RELAIS 5
1 Vettel (Red Bull) 1h59'13"132 (moy. 155,425 km/h)	Super tendres roudés	Mediums neufs	Super tendres neufs		
2 Alonso (Ferrari) à 32"627	Super tendres roudés	Mediums neufs	Mediums roudés		
3 Räikkönen (Lotus) à 43"920	Super tendres roudés	Super tendres neufs	Mediums neufs		
4 Rosberg (Mercedes) à 51"155	Super tendres roudés	Mediums neufs	Mediums neufs		
5 Hamilton (Mercedes) à 53"159	Super tendres roudés	Mediums neufs	Mediums roudés		
6 Massa (Ferrari) à 1'03"877	Super tendres roudés	Mediums neufs	Super tendres roudés	Mediums roudés	
7 Button (McLaren) à 1'23"354	Super tendres roudés	Super tendres roudés	Mediums neufs		
8 Pérez (McLaren) à 1'23"820	Super tendres neufs	Super tendres roudés	Mediums neufs		
9 Hülkenberg (Sauber) à 1'24"261	Super tendres roudés	Super tendres roudés	Mediums neufs		
10 Sutil (Force India) à 1'24"668	Mediums neufs	Super tendres roudés	Super tendres roudés	Super tendres roudés	
11 Maldonado (Williams) à 1'28"479	Super tendres neufs	Super tendres neufs	Mediums neufs	Super tendres roudés	
12 Gutiérrez (Sauber) à 1'37"894	Super tendres roudés	Super tendres roudés	Mediums neufs		
13 Bottas (Williams) à 1'45"161	Super tendres neufs	Super tendres roudés	Mediums neufs	Super tendres roudés	
14 Vergne (Toro Rosso) à 1'53"512	Super tendres roudés	Mediums neufs	Mediums neufs	Super tendres neufs	
15 Webber (Red Bull) *	Super tendres roudés	Mediums neufs	Mediums roudés		
16 Van der Garde (Caterham) à 1 tour	Super tendres neufs	Mediums neufs	Mediums neufs	Mediums neufs	
17 Chilton (Marussia) à 1 tour	Super tendres roudés	Super tendres neufs	Mediums neufs	Mediums neufs	
18 Bianchi (Marussia) à 1 tour	Super tendres roudés	Super tendres neufs	Super tendres roudés	Mediums neufs	Mediums neufs
19 Pic (Caterham) à 1 tour	Super tendres neufs	Mediums neufs	Mediums neufs	Super tendres roudés	
20 Di Resta (Force India) *	Super tendres neufs	Super tendres neufs	Mediums neufs		
- Grosjean (Lotus) non classé	Super tendres roudés	Super tendres roudés	Mediums roudés	Mediums roudés	
- Ricciardo (Toro Rosso) non classé	Super tendres roudés	Mediums neufs			

*Classé mais non arrivé

TEMPS EN COURSE

1 Vettel	1'48"574
(moy. 167,940 km/h, au 46 ^e tour)	
2 Sutil	1'49"656
3 Webber	1'49"783
4 Hamilton	1'49"916
5 Vergne	1'50"328
6 Rosberg	1'50"353
7 Massa	1'50"509
8 Maldonado	1'50"708
9 Di Resta	1'50"739
10 Pic	1'50"990
11 Alonso	1'51"082
12 Grosjean	1'51"097
13 Räikkönen	1'51"140
14 Bottas	1'51"706
15 Button	1'51"740
16 Pérez	1'51"926
17 Gutiérrez	1'52"007
18 Hülkenberg	1'52"186
19 Van Der Garde	1'52"472
20 Bianchi	1'52"898
21 Chilton	1'53"041
22 Ricciardo	1'53"052

TOUR PAR TOUR



LÉGENDES		☆ ACCIDENT	(M) PANNE	(P) PIT STOP	■ À X TOUR(S)	■ SAFETY CAR	(B) DRAPEAU NOIR	(E) ÉLIMINÉ
SV: S Vettel	JB: J Button	NR: N Rosberg	PR: P di Resta	JV: J Vergne	JB: J Bianchi			
MW: M Webber	SP: S Perez	LH: L Hamilton	AS: A Sutil	DR: D Ricciardo	MC: M Chilton			
FA: F Alonso	KR: K Raikkonen	NH: N Hulkenberg	PM: P Maldonado	CP: C Pic				
FM: F Massa	RG: R Grosjean	EG: E Gutierrez	VB: V Bottas	GV: G van der Garde				

Romain Grosjean pouvait avoir le sourire, samedi, après la Q3.





DIGEST

6^e édition (6 à Marina Bay), les 20, 21 et 22 septembre 2013. Circuit de Marina Bay Street.

NOUVEAU

41^e pole position (7^e de la saison) et 33^e victoire (7^e de la saison) pour Vettel. 3^e victoire de rang à Singapour pour Vettel. 3^e grand chelem (pole, victoire, record du tour) pour Vettel. 20^e meilleur tour en course pour Vettel. 41^e victoire et 51^e pole position pour Red Bull Racing. 160^e meilleur tour pour Renault.

CIRCUIT

Nombre de tours **61**
Circuit **5,073 km**
Course **309,316 km**



VMAX (km/h)

Sutil	302,3
Di Resta	302,1
Pérez	301,9
Button	300,8
Hamilton	300,5
Rosberg	299,5
Vergne	298,4
Alonso	297,8
Grosjean	297,6
Maldonado	297,4
Räikkönen	297,2
Bottas	297,1
Massa	296,8
Pic	296,7
Bianchi	296,1
Ricciardo	295,5
Van der Garde	295,4
Chilton	295,0
Gutiérrez	293,3
Hülkenberg	293,3
Webber	293,0
Vettel	283,4

ARRÊTS

Grosjean 2'13"004 (3 arrêts); Bianchi 2'01"060 (4); Van der Garde 1'38"002 (3); Bottas 1'36"418 (3); Pic 1'35"395 (3); Chilton 1'31"357 (3); Sutil 1'31"074 (3); Maldonado 1'30"585 (3); Vergne 1'30"449 (3); Massa 1'27"749 (3); Räikkönen 1'02"482 (2); Gutiérrez 1'01"070 (2); Hülkenberg 1'00"163 (2); Di Resta 59"444 (2); Button 59"369 (2); Hamilton 59"117 (2); Rosberg 58"828 (2); Alonso 58"612 (2); Pérez 58"105 (2); Webber 57"940 (2); Vettel 57"721 (2); Ricciardo 32"097 (1).

ABANDONS

Ricciardo (accident, 24^e tour), Grosjean (problème pneumatique, 37^e tour), Di Resta (accident, 55^e tour).

FAITS DE COURSES

Départ : Tout le monde part en « super tendres » sauf Sutil, en « mediums ». L'envol de Vettel est moyen et Rosberg pointe le nez de sa Mercedes en tête au premier virage avant de sortir un peu de sa trajectoire, permettant à Vettel de reprendre son bien au virage n°2. Derrière, Alonso réalise un excellent départ pour pointer à la 3^e place, devant Webber et Grosjean. 10^e t. Räikkönen lance la première salve de ravitaillements. 17^e t. Dernier des ténors à s'arrêter, Vettel garde la tête de la course. À l'issue de ces arrêts, tout le monde est passé aux « mediums », sauf les deux Lotus qui ont remis des « super tendres ». 24^e t. Crash de Ricciardo dans le virage sous la tribune. Intervention du Safety car. 25^e t. La majorité des pilotes s'engouffre dans la pit-lane pour changer de pneus, à l'exception notable de Vettel, Rosberg, Webber et Hamilton. 31^e t. Restart. Aucun changement : Vettel devance Rosberg, Webber, Hamilton, Alonso, Grosjean, Di Resta, Massa, Button et Räikkönen. 33^e t. Victime d'un problème d'air comprimé, Grosjean est de nouveau obligé de repasser par son stand pour un long arrêt. 38^e t. Grosjean rentre à nouveau et abandonne. 40^e t. 2^e arrêt de Webber qui terminera en « mediums ». 41^e t. Même manœuvre pour Rosberg qui reprend la piste derrière

l'Australien. 44^e t. 2^e et dernier arrêt de leader Vettel qui repart 1^{er}, en « super tendres ». 54^e t. Superbe attaque de Räikkönen sur Button pour le gain de la 3^e place. 55^e t. Di Resta percute un mur et ne peut repartir. 56^e t. Webber passe Button pour la 4^e place. 57^e t. Button cède aussi à Rosberg. 60^e t. Le moteur de Webber perd progressivement de sa puissance avant de prendre feu. 61^e t. 33^e victoire de Vettel en Grands Prix, devant Alonso et Räikkönen.



CLASSEMENT CHAMPIONNATS

Pilotes	Pts	Formule 1																		
		AUSTRALIE	MALAISIE	CHINE	BAHREÏN	ESPAGNE	MONACO	CANADA	GDE-BRETAGNE	ALLEMAGNE	HONGRIE	BELGIQUE	ITALIE	SINGAPOUR	CORÉE DU SUD	JAPON	INDE	ABOU DHABI	ÉTATS-UNIS	BRÉSIL
1 Vettel	247	15	25	12	25	12	18	25	-	25	15	25	25	25	-	-	-	-	-	-
2 Alonso	187	18	-	25	4	25	6	18	15	12	10	18	18	18	-	-	-	-	-	-
3 Hamilton	151	10	15	15	10	-	12	15	12	10	25	15	2	10	-	-	-	-	-	-
4 Räikkönen	149	25	6	18	18	18	1	2	10	18	18	-	-	15	-	-	-	-	-	-
5 Webber	130	8	18	-	6	10	15	12	18	6	12	10	15	-	-	-	-	-	-	-
6 Rosberg	116	-	12	-	2	8	25	10	25	2	-	12	8	12	-	-	-	-	-	-
7 Massa	87	12	10	8	-	15	-	4	8	-	4	6	12	8	-	-	-	-	-	-
8 Grosjean	57	1	8	2	15	-	-	-	15	8	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-
9 Button	54	2	-	10	1	4	8	-	8	6	8	1	6	-	-	-	-	-	-	-
10 Di Resta	36	4	-	4	12	6	2	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11 Sutil	26	6	-	-	-	-	10	1	6	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-
12 Pérez	22	-	2	-	8	2	-	-	-	4	2	-	-	4	-	-	-	-	-	-
13 Hülkenberg	19	-	4	1	-	-	-	-	1	1	-	-	10	2	-	-	-	-	-	-
14 Ricciardo	18	-	-	6	-	1	-	-	4	-	-	1	6	-	-	-	-	-	-	-
15 Vergne	13	-	1	-	-	-	4	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16 Maldonado	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Constructeurs																				
1 Red Bull	377	23	43	12	31	22	33	37	18	31	27	35	40	25	-	-	-	-	-	-
2 Ferrari	274	30	10	33	4	40	6	22	23	12	14	24	30	26	-	-	-	-	-	-
3 Mercedes	267	10	27	15	12	8	37	25	37	12	25	27	10	22	-	-	-	-	-	-
4 Lotus	206	26	14	20	33	18	1	2	10	33	26	4	4	15	-	-	-	-	-	-
5 McLaren	76	2	2	10	9	6	8	-	-	12	8	8	1	10	-	-	-	-	-	-
6 Force India	62	10	-	4	12	6	12	7	8	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-
7 Toro Rosso	31	-	1	6	-	1	4	8	4	-	-	1	6	-	-	-	-	-	-	-
8 Sauber	19	-	4	1	-	-	-	-	1	1	-	-	10	2	-	-	-	-	-	-
9 Williams	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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.



DPPI / C. MARIN

STARMANIA

6 HEURES D'AUSTIN 5/8

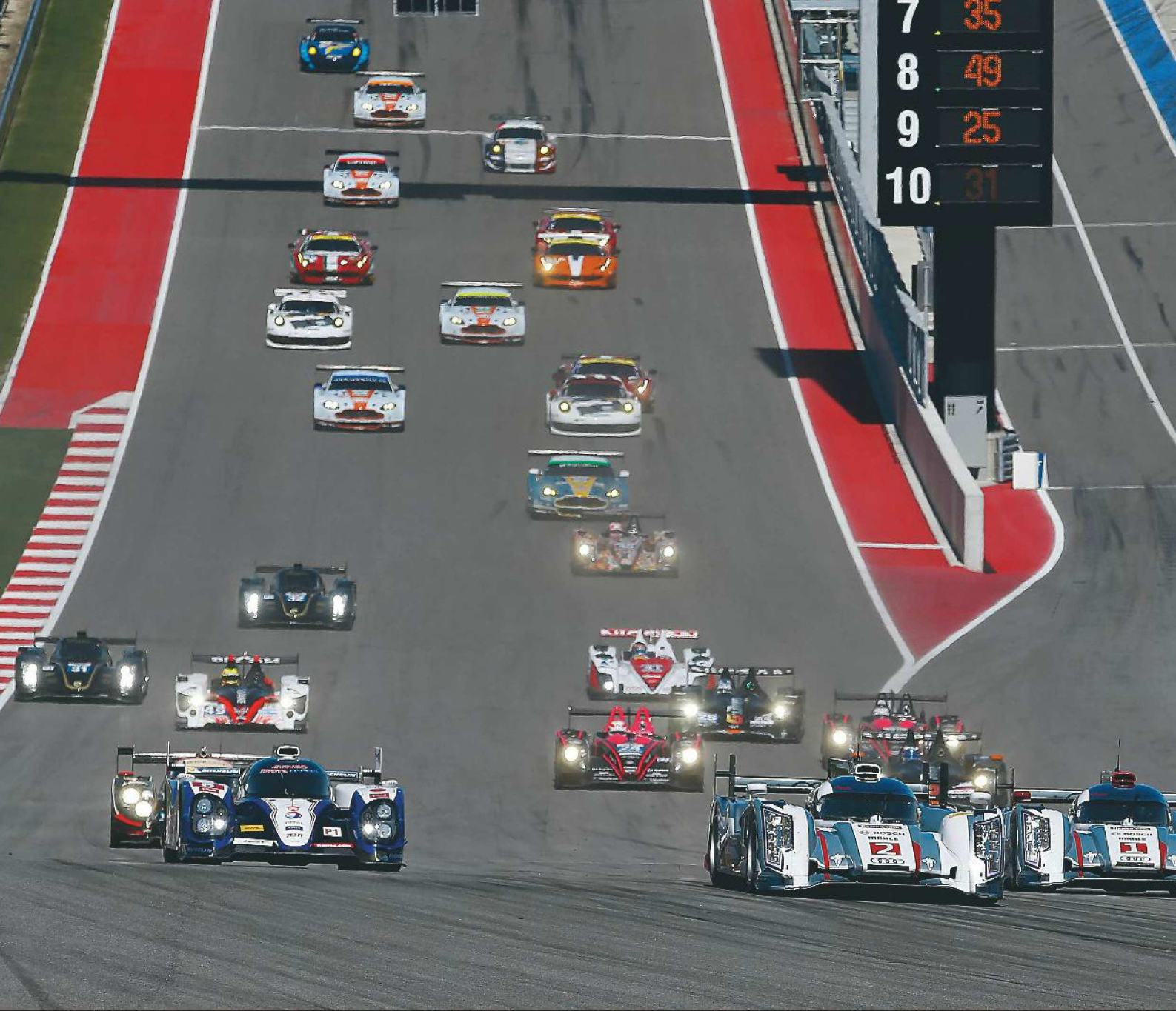


WEC

Jean-Marc Teissedre et Thibaut Villemant **Envoyés spéciaux**



Audi insatiable
Toyota impeccable
G-Drive intouchable
Aston Martin imbattable



Thibaut Villemant

Les favoris ont tenu leur rang aux 6 Heures du circuit des Amériques, et ce dans les quatre catégories. Mais pour glaner sa 5^e victoire de la saison, Audi a dû batailler ferme avec Toyota.

► **Audi insatiable**

L'ogre allemand continue à tout écraser sur son passage, empochant à Austin son 5^e succès en autant de manches de WEC disputées cette année. « C'est un résultat très spécial, car c'est la 100^e victoire d'Audi en sport-prototypes » souligne Christopher Reinke, responsable du LM P1. « Ayant participé à la première en 2000 (le 18 mars à Sebring. Ndlr), c'est génial de faire partie de l'équipage victorieux de la 100^e », enchaîne Tom Kristensen. Mais cette statistique n'était pas ce qu'il

y avait de plus important, dimanche soir, pour le Danois et ses acolytes Loïc Duval et Allan McNish. Auteurs d'une course impeccable et profitant des malheurs rencontrés par leurs compagnons d'écurie, les trois hommes portent leur avance au championnat Pilotes à 33 points. « Avant, s'ils gagnaient tout, ils étaient assurés d'être champions, souligne Loïc Duval, homme fort de ce meeting texan. Là, ce n'est plus le cas. Nous avons donc un peu plus encore notre destin en mains. » Dans la catégorie reine, il n'y a guère

plus que le titre Pilotes qui offre un semblant de suspense. Dans cette lutte interne à Audi, c'est cette fois la n°1 qui a été frappée par la malchance. Fässler raconte : « Après une rude mais loyale bataille avec Buemi, nous avons rattrapé un groupe de GT. Je croyais que la Porsche m'ouvrirait la porte... mais en fait ce n'était pas le cas. J'ai escaladé la « pyramide » et j'ai décollé. Ça a endommagé la voiture à l'arrière. » Un contact avec une Porsche obligera les mécaniciens à changer le capot arrière. Dès lors, la course était

perdue pour les champions sortants. Mais pas pour autant gagnée pour la n°2.

► **Toyota impeccable**

En face, la Toyota TS030 Hybrid ne s'était jamais montrée aussi menaçante en course, cette saison. À plus d'une seconde en qualifications, la LM P1 nipponne a longtemps résisté aux assauts de l'Audi n°1 de Marcel Fässler en début de course, grâce à un Sébastien Buemi très en forme. Avec un passage à la pompe moins fréquent que ses rivales allemandes, et parvenant à faire des doubles relais avec

6 HEURES D'AUSTIN

cette deuxième place aura eu le mérite de redonner le moral aux troupes avant la manche à domicile, au Japon, le 20 octobre. Deux TS030 seront au départ, et comme pour prévenir la concurrence, Stéphane Sarrazin n'hésite pas à affirmer : « Nous devons gagner. »

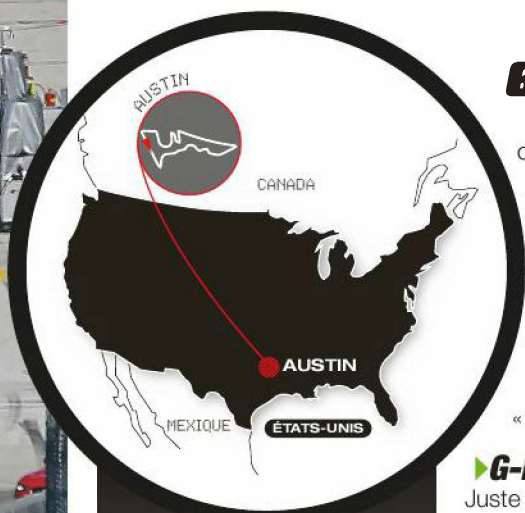
permet à Oreca de signer le doublé et la 7^e victoire d'un châssis 03 cette année, toutes compétitions confondues.

► **Aston Martin imbattable**

« J'aimerais vraiment remporter une victoire avec Bruno (Senna. Ndlr), avouait Frédéric Makowiecki samedi, après que lui et son acolyte se sont emparés de la pole position. Nous avons décroché trois pole ensemble mais n'avons pas encore réussi à gagner. » C'est chose faite et avec la manière. Le duo franco-brésilien a maîtrisé son sujet durant toute la semaine, semblant sans cesse évoluer un ton au-dessus de la concurrence. En qualifications, même une crevaillon lente ne les empêchera pas de s'adjuger le meilleur chrono. « Nous avons doublé les relais avec les pneus, et cela a payé », se réjouissait le Français à l'arrivée. « Nous avons franchi un palier important, notait pour sa part John Gaw, le Team principal. Nous avons gagné une position au championnat Constructeurs, et sommes désormais en tête du GTE Am. » Oui mais voilà, le week-end d'Aston Martin n'a pas été tout rose non plus. Leaders du championnat à leur arrivée à Austin, Stefan Mücke et Darren Turner ont abandonné (fond plat endommagé sur une « pyramide »). En plaçant ses deux 458 Italia sur le podium, Ferrari s'envole ainsi au championnat Constructeurs et la paire Gianmaria Bruni-Giancarlo Fisichella s'empare des rênes du général chez les pilotes. Finalement, la bonne opération du week-end, c'est peut-être le constructeur transalpin qui l'a effectuée. ●

► **G-Drive intouchable**

Juste après l'arrivée, Sébastien Philippe, Team principal du Oak Racing, avouait : « Moi, c'est G-Drive qui me fait peur. » Il est vrai que l'écurie battant pavillon russe a de nouveau proposé un récital, en s'octroyant son deuxième succès de rang tout en s'adjugeant la pole position. « C'est un nouveau week-end parfait, jubile Mike Conway. Et Oak ayant été en difficulté, ça relance quelque peu le championnat. » Sixième et septième, les Morgan n° 24 et n° 35 n'ont pas permis à l'écurie sarthoise d'enregistrer un cinquième podium de rang, les deux autos allant même au contact après un freinage raté de Ricardo González. Débutée mardi par la Cour d'appel de la FIA, l'équipe de Simon Dowson semble remontée comme jamais, au grand dam de ses rivaux. « Ça nous a donné envie de tout gagner, explique Roman Rusinov. Dorénavant, c'est à fond partout et tout le temps ! Et pour le moment, ça nous sourit. » À ce rythme-là, l'équipage de la n° 26 ne va pas mettre longtemps à remonter aux avant-postes. Mais, pour le moment, au classement Teams, c'est bien le PeCom Racing qui domine grâce à sa deuxième place texane. Un résultat qui



PODIUM LM P1

- 1 DUVAL-McNISH-KRISTENSEN**
- 2 BUEMI-DAVIDSON-SARRAZIN**
- 3 FÄSSLER-LOTTERER-TRELUYER**

LM P2

- 1 CONWAY-RUSINOV-J. MARTIN**
- 2 MINASSIAN-KAFFER-PEREZ COMPANC**
- 3 CHAROUZ-T. HOLZER-KRAIHAMER**

LM GTE PRO

- 1 SENNA-MAKOWIECKI**
- 2 BRUNI-FISICHELLA**
- 3 KOBAYASHI-VILANDER**

LM GTE AM

- 1 HALL-CAMPBELL WALTER**
- 2 POULSEN-NYGAARD-THIIM**
- 3 NARAC-VERNAY**

CONDITIONS DE COURSE

Départ

 **24° Piste : 24°**

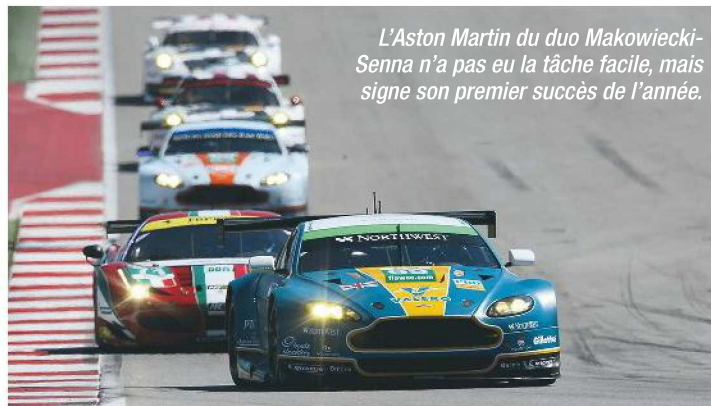
Arrivée

 **29° Piste : 40°**

seulement, la TS030 n'a pas pu tirer avantage de son Srec plus puissant que celui de son adversaire, ce que déplore le directeur technique Pascal Vasselon (voir p. 32-33. Ndlr). Après un meeting brésilien ayant vu la n° 8 éjectée dans le rail par une LM P2 en perdition, après seulement 30 minutes de course,

Trop concentrées sur leur duel lors du restart, les deux Audi en ont oublié la Toyota, qui parviendra à dépasser la n° 1 en sortie de virage.

les pneus là où les R18 n'en faisaient qu'un, la TS030 n° 8 est longtemps apparue comme une candidate à la victoire. « Nous étions plus performants que ce que nous espérions, avouait Stéphane Sarrazin à l'arrivée. Nous pouvons vraiment être fiers de notre course. Nous avons pu effectuer des doubles relais sans le moindre mal, puisque, même à la fin du deuxième, on pouvait encore attaquer. On y a cru jusqu'au bout, mais quand on a vu dans le dernier run qu'ils ne changeaient pas de pneus, alors nous avons compris que l'écart était trop conséquent pour être comblé. » Les systèmes hybrides ne pouvant emmagasiner de l'énergie que dans quatre zones



L'Aston Martin du duo Makowiecki-Senna n'a pas eu la tâche facile, mais signe son premier succès de l'année.

TOYOTA N'EST PLUS À L'OUEST

En souffrance depuis le début de la saison, malchanceux à São Paulo, Toyota Racing a bien redressé la barre au Texas. De quoi aborder avec confiance la manche japonaise, primordiale pour la marque.

Thibaut Villemant

On prend la fessée un peu, là... » Le samedi, après les qualifications, la Toyota TS030 Hybrid n°8 accuse un retard de 1"3 sur l'Audi n°2 qui a signé la pole position et Sébastien Buemi tente d'ironiser. Depuis le début de la semaine, l'équipe nipponne est à la peine, et la course ne promet pas d'être des plus passionnantes. Mais revan-

chard après la mésaventure brésilienne, où Stéphane Sarrazin avait été percuté après 30 minutes de course par une LM P2 en perdition, le Suisse n'abdique pas. « *Nous espérons être plus proches, poursuit-il. J'ai été capable d'améliorer mes chronos au fil de la session, et ce bien que les pneus commençaient à se dégrader. Cela pourrait être bon signe pour la course, mais ça s'annonce*

compliqué. » Pourtant, quand la voiture de sécurité s'est effacée, après avoir emmené le peloton durant les 15 premières minutes de course, le réserviste du Red Bull Racing a tout de suite pris l'avantage sur Marcel Fässler. Et longtemps, ce dernier ne parviendra pas à reprendre l'ascendant sur son compatriote. Buemi fait le show et tout, surtout, pour résister. Les deux voitures iront même au contact.

À la première salve des ravitaillements, la Toyota s'arrête deux tours plus tard que ses rivales, et Buemi repart avec le même train de pneus. Chez Audi, en revanche, gommes et pilotes sont changés. La TS030 Hybrid peut enchaîner deux relais avec le même train, gagnant la bagatelle de 20" tous les deux ravitaillements. Mais sur la piste, les R18 e-tron quattro sont bien les plus rapides. Pendant six

Sur un circuit très abrasif envers les pneus, la Toyota a su optimiser la gestion de ses gommes et limiter ainsi ses temps de passage au stand pour déstabiliser Audi.



heures, la n°8 mettra la pression sur l'Audi n°2 de tête. Seul Anthony Davidson peinera à se mettre dans le rythme. Le Britannique n'a pas fermé l'œil de la nuit de samedi à dimanche, sa compagne ayant donné naissance à une fille, le deuxième enfant de la famille. Après un seul relais, il repasse le volant au pilote helvétique. La lutte pour la victoire est indécise, jusqu'au dernier ravitaillement d'Allan McNish. L'Écossais reste au volant et repart avec le même train de pneus, et ce pour la première fois de la journée. La course est jouée.

Encensé et déçu

Après la conférence de presse, Sébastien Buemi est encensé par Hugues de Chaunac, président d'Oreca, et Pascal Vasselon, directeur technique de Toyota Racing. « Il a été très très bon durant toute la semaine »,

lâche ce dernier. Yoshiaki Kinoshita, le président du team, a lui tenu particulièrement « à féliciter les pilotes, car les doubles relais ont été difficiles, et spécialement Sébastien, qui en a fait deux. » Stéphane Sarrazin saluera aussi son acolyte, « qui a été incroyablement vite durant son premier relais. » Mais Sébastien Buemi, lui, semble déçu. « J'ai tout donné, et ce jusqu'au bout, raconte-t-il. On savait que sur la piste, ils étaient clairement les plus rapides. C'était à nous de compenser avec notre stratégie. C'est pas passé loin, et c'est ça qui me frustre. Mais voilà, c'est tout, il nous faut bosser encore davantage. On ne va pas assez vite. Audi est fort, très fort, et ça s'arrête là... » Si Toyota est dans le match, Sébastien Buemi reconnaît l'actuelle supériorité de l'adversaire. Mais c'est pour mieux le faire trébucher, le 20 octobre prochain, à l'occasion des 6 Heures de Fuji. ●

PASCAL VASSELON DIRECTEUR TECHNIQUE DE TOYOTA RACING

“NOUS NOUS SOMMES REMIS À Y CROIRE”



Pascal Vasselon peut être fier de ses pilotes, ici Sarrazin et Buemi.

Après des qualifications délicates, à 1'3 avec l'Audi n°2, vous attendiez-vous à menacer autant Audi en course ?

Nous avons de bons espoirs d'être plus proches en course pour un certain nombre de facteurs. Et, aujourd'hui, ils ont tous été réunis. Nous avons été beaucoup plus constants sur les pneus, on a pu faire deux relais avec souvent le deuxième meilleur que le premier. Au contraire d'Audi qui a été contraint de changer de gommes à chaque arrêt, hormis au dernier. Ajouté à de très bonnes performances de pilotes, cela nous a permis de rester au contact. Nous n'avons malheureusement pas pu faire autant de tours que souhaités par relais, en raison d'un petit problème pour récupérer toute l'essence du réservoir. À chaque fois, il restait de quoi faire un ou deux tours. Et ça nous a fait faire un ultime arrêt plus long à la fin. Tout ce qu'on a vu aujourd'hui démontre que les 6 Heures de São Paulo étaient pour nous.

Cette deuxième place vous satisfait-elle ?

Nous sommes déçus car nous ne sommes pas venus là pour finir deuxième, mais ça pourrait être pire. Quand nous avons vu que nous étions loin en performance pure (aux essais. Ndlr), nous nous sommes dit que ça allait être dur. Mais, pendant la course, nous nous sommes remis à y croire.

Vous dites que le tracé n'était pas adapté pour votre système hybride. Pourquoi ?

Avec seulement quatre zones de restitution, notre système, très puissant, était saturé. C'est illogique d'avoir cinq zones sur un tracé tel Interlagos, long de 4,3 km, et seulement quatre sur une piste de 5,4 km comportant 30 % de zones de freinage en plus. Ici, on aurait dû en avoir six. Notre système hybride saturait très vite, ce qui a entraîné notamment la surchauffe de disques de freins arrière, puis le fait que le condensateur s'arrête d'emmagasiner quand il est plein et ne participe donc plus au freinage. Nous avons dû diminuer le couple d'hybridation de 50 %. Et comme nous estimons notre Srec deux fois plus puissant que celui d'Audi, nous avons finalement été obligés de ramener sa puissance à celle d'Audi. L'explication de notre déficit de performance se trouve, notamment, ici.

Propos recueillis par T. Villemant



LM P2

LES MÉTRONOMES DE CHEZ PECOM

Face à une équipe delta-ADR au-dessus du lot en termes de performance, mais victime d'un mauvais début de saison, la formation argentine oppose une stratégie basée sur la régularité pour espérer remporter le titre.

Jean-Marc Teissedre



Après le doublé des Morgan aux 24 Heures du Mans, la voie du titre semblait tracée pour le Oak Racing, d'autant que le déclassement, dans la Sarthe, de l'Oreca n°26 du G-Drive Racing (pour un réservoir d'essence à la capacité jugée non conforme. Ndlr) renforçait cette impression. Mais, Luis Perez-Companc, Pierre Kafer et Nicolas Minassian, du PeCom Racing, n'ont pas encore rendu les armes.

Les soucis du trio Pla-Heine-meier Hansson-Brundle, au Brésil, leur ont offert une première occasion de combler une partie de leur retard pour s'intercaler entre les deux équipages Morgan. Et grâce à sa deuxième place en LM P2, au Texas, voilà l'équipe argentine (dont l'exploit-

ation du proto est assurée par les Italiens d'AF Corse, voir Ah n°1926. Ndlr) en tête du championnat Équipes, position qui était déjà la sienne au soir des 6 Heures de Spa-Francorchamps. Un objectif moins simple qu'il n'y paraît pour une équipe qui présente une seule voiture, là où G-Drive by delta-ADR ou Oak Racing, en ont deux. « Que ce soit au niveau des réglages lors des essais ou de la stratégie en course, ils multiplient leurs chances par rapport à nous », comptabilise Minassian qui fait également remarquer que son Oreca est la seule P2 du championnat à disposer de pneus Michelin, dont c'est le grand retour dans la catégorie après un an d'absence. Au bout du compte, ils sont encore quatre à pouvoir gagner les titres, alors

qu'il ne reste que trois courses à disputer.

Les secrets du dixième

Jeudi, il fait beau et chaud pour une journée d'essais libres inhabituelle due au fait que personne ou presque ne connaisse les lieux. En LM P2, l'avantage revient à l'Oreca de Martin-Conway-Rusinov. « Qu'ont-ils bien pu trouver ? », lâche le Marseillais qui bénéficie, lui aussi, d'une Oreca 03. Pour Hugues de Chaunac, dont la société construit ce prototype, l'explication tient au fait que la structure delta-ADR s'appuie sur une équipe venue de la F3, depuis plus de vingt ans, qui connaît les secrets pour gagner un dixième de seconde par-ci et quelques centièmes par-là. Une gestion de course des plus rigoureuses

avec un équipage performant et le tour est joué! Pour cette mise en bouche, là où l'Oreca russe est en 1'55"817, celle du PeCom pointe deux rangs plus loin, en 1'56"946. Plus d'une seconde, l'écart est suffisant pour interpeller Luigi Urbini, la tête pensante de PeCom.

Le vendredi, sur une piste détrempeée, même constatation : 2'10"989 pour la n°26 quand la n°49 est la seule sans chrono. « Pas la peine d'aller risquer le matériel alors que l'on sait que dimanche, il fera beau », avance Minassian. Certes, mais le samedi, pour une séance qualificative disputée sous un splendide soleil, le verdict ne change guère : 1'54"951 pour Martin-Conway contre 1'56"248 pour le duo Kaffer-Minassian (seuls deux pilotes participent aux

GTE PRO MAKO SUR UNE AUTRE PLANÈTE

En signant sa première victoire pour le compte d'Aston Martin, le Français a rappelé que sa pointe de vitesse est sans égal en GT.

Certes, l'Aston Martin V8 Vantage est connue pour bénéficier, en 2013, de certaines libertés techniques (*échappements latéraux dépassant de la carrosserie « vue du dessus », notamment.* Ndlr) en faisant la GT la plus performante. Mais parmi ses pilotes, Fred Makowiecki fait figure d'extraterrestre. Atomisant ses camarades à chaque séance, le Français pointe à la sixième place du championnat Pilotes GT, alors qu'il n'était pas à São Paulo, début septembre, et que tout le monde a encore en mémoire sa spectaculaire sortie de route aux 24 Heures du Mans, accident aux causes incertaines. Les 39 points de retard sur Bruni-Fisichella ne sont donc que peu de chose pour le Perpignanais, arrivé au Texas en tant que leader du Super GT nippon. Mais plus que les comptes, celui qui sait ne pas concourir pour le titre voulait bien faire à Austin pour son ami Bruno Senna. « *J'ai donné ma préférence au GT japonais, ce qui m'a fait manquer Interlagos, son pays d'origine, souligne le Tricolore. Et comme depuis le début de la saison nous sommes victimes d'une malchance notoire, je voulais gagner ici.* » Mako s'entend particulièrement bien avec son illustre équipier brésilien. « *Malgré son nom, bien qu'ayant fait de la F1, c'est le genre d'équipier dont on rêve. Il cherche à tout partager, ne discute pas les consignes de l'équipe et surtout, écoute beaucoup, étant donné que le GT est nouveau pour lui.* » Résultat, l'Aston Martin n°99 n'a partagé le commandement que le temps des ravitaillements, en particulier celui décalé par Senna, inquiet de certaines vibrations. Encore un bon point distribué par Fred à son équipier : « *C'est la première fois que nous faisons des doubles relais avec ces pneus et lorsque Bruno a senti que les choses allaient mal se finir, il est rentré pour qu'on se rende compte qu'ils commençaient à se déchiqueter.* » Makowiecki s'est contenté d'affoler les chronos en signant pole et victoire. « *Cela peut paraître facile, mais nous avons eu une Ferrari pas très loin derrière six heures durant, et je termine avec des pieds en compote. Les deux dernières heures, nous n'avions plus de freins ! J'appuyais sur la pédale comme un fou en me disant qu'à un moment ou un autre, cela allait se finir dans le décor.* » Mais le Français ne veut retenir que la victoire, sa première pour le compte d'Aston Martin Racing. « *Je la savourerai plus tard. Je vais faire des essais cette semaine (pour le compte de Michelin. Ndlr) avant de repartir au Japon pour un mois d'octobre chargé.* » Et un sacre en Super GT ? **J.-M. T.**



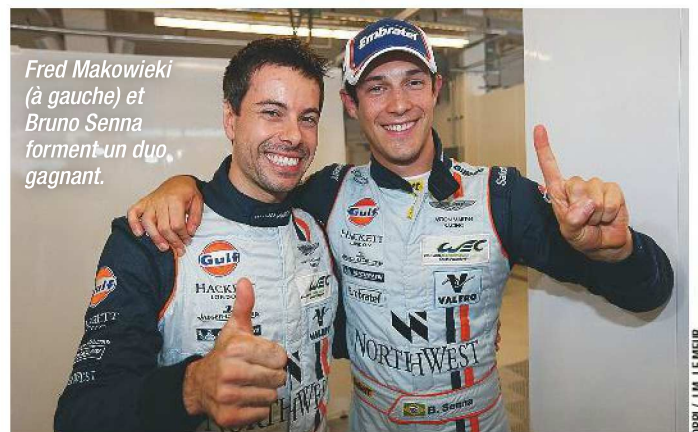
DPPI / F. FLAMAND

qualifications. Ndlr), qu'entre ces deux voitures se sont glissées les Morgan sarthoises. Une fois encore, terminer sur le podium serait une belle récompense. Sauf que, dès le premier virage de la course, Kaffer s'en va fausser sa direction en percutant la Lotus de Rossiter. Finalement, le mal s'avère moins grave que prévu et, lors de son relais, Nicolas Minassian maintiendra la quatrième place qui sera celle de la fin de la première heure.

Coup de théâtre

Cette stabilité mine cependant le moral de l'équipe, qui semble impuissante à faire évoluer la situation. Le déblocage va venir du Oak Racing, lorsque Gonzalez (n°35) perd le contrôle de sa voiture sur un freinage et s'en va percuter Heinemeier Hansson (n°24).

Ce coup de théâtre survient au moment où le PeCom a décidé de doubler les relais pneumatiques. « *La température tombe et la piste est chargée de gomme. On roule de plus en plus vite* », avoue Minassian. Et l'Oreca n°49 pointait en tête de sa catégorie jusqu'à un tête-à-queue de Perez-Companc et des stratégies essence décalées qui font apparaître qu'une fois encore, il n'y a rien à faire contre l'Oreca de G-Drive. « *Ce n'est pas trop grave, car ils sont tout de même assez loin au championnat. Notre chance est de continuer à marquer de gros points, relativise le Marseillais. Si l'on en concède sept lors de chacune des trois courses restantes, il nous en restera encore suffisamment pour être devant.* » En LM P2, la fin de saison risque d'être agitée. ●



Fred Makowiecki (à gauche) et Bruno Senna forment un duo gagnant.

DPPI / J.M. LE MEUR

2014

SPA SAUVE SA TÊTE

La surprise, c'est qu'il n'y a pas de surprise », ironisait Gérard Neveu, directeur général du WEC, au moment de dévoiler, à Austin, vendredi dernier, le calendrier 2014 du championnat du monde d'Endurance. Une surprise, c'est par contre ce qu'aurait souhaité Tom Kristensen. « Je suis déçu qu'il n'y en ait pas une, regrettaït le Danois. Il faudrait une nouveauté chaque année. » La saison à venir sera similaire à 2013, avec les huit mêmes rendez-vous, dans le même ordre. « Le choix était de

garder une certaine stabilité, explique Gérard Neveu. Notamment en ce qui concerne le nombre de manches, et ce pour des raisons économiques. Nous avons mené une étude entre Spa, l'Allemagne et l'Italie. Le seul circuit allemand où il serait possible d'organiser une course du WEC est le Nürburgring. Ce n'est pas possible actuellement, compte tenu de la situation économique de ce circuit. Monza a fait beaucoup d'efforts pour nous recevoir, mais le promoteur des 6 heures de Spa a reconsidéré sa position et est revenu vers nous

avec une offre nous convenant davantage. » À noter que les épreuves belge, chinoise et bahreïni se tiendront le samedi. Par ailleurs, aucun clash de dates n'est à déplorer avec l'ALMS (voir p. 60-61) et l'ELMS, dont le calendrier sera dévoilé ce week-end au Paul-Ricard. La première confrontation publique entre Audi, Porsche et Toyota est prévue pour la fin mars, avec les essais officiels, car comme l'annonçait Gérard Neveu « tous les concurrents seront dans l'obligation d'effectuer le déplacement avec une voiture au minimum. » **T. V.**



ONROAK AUTOMOTIVE

Olivier Quesnel ne va pas chômer



Olivier Quesnel (à gauche) et Jacques Nicolet ont de grandes ambitions.

► Pour Jacques Nicolet, le patron du Oak Racing, c'est déjà 2014. Confirmant son intention de devenir un constructeur de voitures de courses à part entière, ce dernier a décidé de faire de Onroak Automotive une entité séparée de l'équipe de course. Sa responsabilité en incombera à Olivier Quesnel (ex-directeur de Citroën Racing et Peugeot Sport. Ndlr) dont l'unique

tâche est dorénavant de s'occuper à 100 % de l'ensemble des projets de nouvelle voiture, du développement à la commercialisation. Sont concernées les Morgan LM P2 dont les résultats 2013 ne laissent pas indifférents et la nouvelle LM P1 dont les essais en soufflerie s'avèrent intéressants. Reste au duo Nicolet-Quesnel à s'attirer les bonnes grâces d'un motoriste.

Selon nos sources, Honda, Judd et AER sont sur le coup. Concernant le P2, la situation est moins simple qu'il n'y paraît. « Les intentions d'achat sont là, mais rien n'est signé et rien ne le sera, ici aux États-Unis (pour l'USCC, voir p. 60. Ndlr), tant que ne sera pas connue l'équivalence DP/P2 », avoue Olivier Quesnel. Une première bonne nouvelle est tombée dimanche avec l'annonce de la prolongation jusqu'en 2016 de la réglementation technique LM P2 actuelle, l'étude d'une nouvelle LM P2 étant depuis longtemps dans les cartons. De son côté, Jacques Nicolet, en tant que concurrent, ne cache pas son intérêt pour les 24 Heures de Daytona et les 12 Heures de Sebring, et n'exclut pas la possibilité d'accompagner un ou plusieurs clients dans l'USCC. **J.-M. T.**

HALL OF FAME

Dick Thompson honoré

► Continuant à intégrer dans son Hall of Fame le doyen des pilotes de chaque pays visité par le WEC, ayant pris part aux 24 Heures du Mans, l'ACO a profité de son passage à Austin pour honorer Dick Thompson, surnommé « le dentiste volant ». Après avoir commencé à faire parler de lui à la fin des années cinquante, il intègre le cercle fermé des amis de Briggs Cunningham avec qui il découvre le Mans en 1960 au volant d'une Corvette. Il est d'ailleurs considéré comme « Monsieur Corvette », aux États-Unis, suite à sa participation active au développement d'une voiture qui lui permettra de remporter les championnats SCCA 1956, 1957, 1960, 1961 et 1962. Au Mans, il ne compte que huit participations et son meilleur résultat est une 4^e place en 1961 sur une Maserati T63 partagée avec Augie Pabst. On le reverra ensuite en 1962 avec une Maserati Tipo 151, toujours alignée par l'équipe Cunningham, puis en 1965 sur une Cobra, en 1967 sur une Mirage (avec laquelle, il a remporté les 1 000 km de Spa associé à Jacky Ickx) et en 1968 au volant d'une des deux Howmet à turbine. **J.-M. T.**

Calendrier 2014

28-29 mars	Essais officiels au Paul-Ricard
18-20 avril	6 Heures de Silverstone (Grande-Bretagne)
9-10 mai	6 Heures de Spa-Francorchamps (Belgique)
1 ^{er} juin	Journée test des 24 Heures du Mans
14-15 juin	24 Heures du Mans
29-31 août	6 Heures de São Paulo (Brésil)
19-21 sept.	6 Heures du Circuit des Amériques (Texas, USA)
10-12 oct.	6 Heures de Fuji (Japon)
31 oct.-1 ^{er} nov.	6 Heures de Shanghai (Chine)
13-15 nov.	6 Heures de Bahreïn



DPPI / J.M. LE MEUR

GTE AM

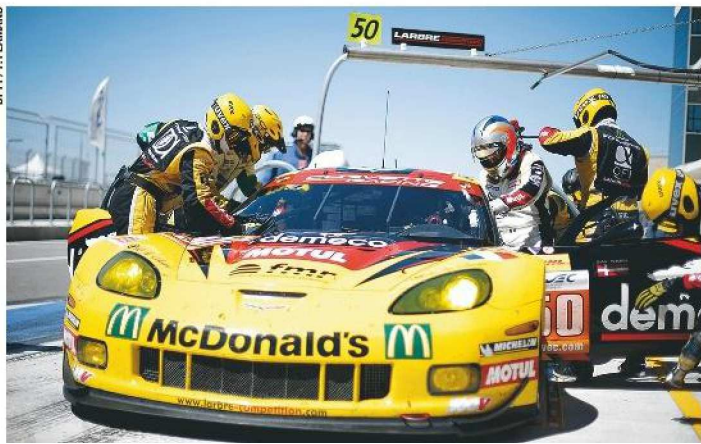
L'esprit dénaturé

► **Débutée à Interlagos, l'absence de Roald Goethe sur l'Aston Martin n° 96 se prolonge**, si bien que Stuart Hall (licence silver) et Jamie Campbell-Walter (licence platinum) se partagent seuls le volant. Sur la Porsche n° 76, à Austin, c'est Christophe Bourret qui n'était pas là, laissant à Raymond Narac (silver) et Jean-Karl Vernay (platinum) la mission de tenir les 6 heures à deux.

Sur le principe, il n'y a rien à redire. La réglementation GTE Am stipule uniquement qu'un seul Pro est accepté par équipage. Cependant, les équipes roulant avec 3 pilotes, dont un « bronze », depuis le début de saison ont fait part le week-end passé de leur mécontentement. L'idée serait de pénaliser en temps ces duos trop gradés aux yeux de certains. Il est vrai que l'absence de

pilote le moins performant donne un sacré avantage aux deux autos citées précédemment, toutes deux étant d'ailleurs dans le tiercé de tête du GTE Am à l'arrivée. « Cette catégorie ne tourne plus rond », assure le patron de Larbre Compétition Jack Leconte qui, à cette situation désavantageuse, ajoute une balance de performances totalement inique reléguant sa Corvette, si redoutable en 2012, au simple rôle de faire-valoir. « L'an dernier, nous nous battions pour la victoire, et cette année pour la dernière place, avec pourtant le même équipage », souligne un Patrick Bornhauser dépité. J'ai déjà connu cette situation en FFSA GT et j'en suis parti. Je ne sais même pas si je vais finir la saison. C'est sans intérêt. Comment expliquer aux spectateurs d'Austin que les C6.R du samedi (en ALMS. Ndlr) sont devant et que celle du dimanche se traîne derrière ? »

J.-M. T.



DPPI / F. FLAMAND

3



DPPI / F. FLAMAND

En cinq manches du WEC, Mike Conway s'est adjugé à trois reprises le meilleur tour en course en LM P2. Le Britannique, qui débute cette année en Endurance, fait montre d'une pointe de vitesse impressionnante.

VITE

APPEL

Disqualifié des 24 Heures du Mans pour réservoir non conforme, G-Drive Racing avait fait appel de la décision des organisateurs. Mardi dernier, la FIA annonçait que l'écurie russe avait été déboutée. La troisième place en LM P2 revient donc bien à la Zytec n° 41 du Greaves Motorsport confiée au trio Ordoñez-Mardenborough-Krumm.

GAVIN

Stefan Mücke étant toujours souffrant après le gros choc qu'il a subi lors des 24 Heures de Barcelone (7-8 septembre), le Britannique Oliver Gavin avait été appelé en renfort sur l'Aston Martin n° 97.

HOMMAGE

Prolongement de l'honneur fait à Dick Thompson (voir page ci-contre), Corvette a fait marquer sur la vitre arrière de ces C6.R ZR1 qui participaient à la course ALMS les noms de tous les pilotes américains ayant pris part aux 24 Heures du Mans.

INTÉRÊT GÉNÉRAL

À force d'arriver en retard aux vérifications administratives, Paul Dalla Lana (Aston Martin n° 98) a quelque peu irrité les commissaires sportifs qui, plutôt que lui coller une amende, lui ont infligé un... travail d'intérêt général. Une sanction peu banale qui consistera à aider d'ici la fin du WEC Yannick Dalmas, le commissaire-pilote, lors d'un exercice d'extraction comme il s'en pratique régulièrement.

LIVRÉE

L'Aston Martin de Makowiecki-Senna a abandonné son habituelle livrée Gulf pour une robe verte destinée à mettre en valeur un nouveau partenaire, à savoir Valero, qui se trouve être un fournisseur de Gulf basé au Texas.

CONQUEST

Après avoir fait rouler une Morgan en ALMS l'an dernier, Eric Bachelart, patron du Conquest Racing, était là pour étudier de nouvelles possibilités pour le championnat USCC 2014. Autres visiteurs : Max Papis, Dindo Capello, Didier Theys, Marc Duez.

CHECK-LIST

Thibaut
Villemant



Après un début de saison laborieux, la Oreca 03 n°26 a trouvé son rythme de croisière et enchaîne désormais les victoires.

AUDI SPORT TEAM JOEST

P1 #1 FÄSSLER - LOTTERER - TRÉLUYER/R18 E-TRON QUATTRO **3^e**

P1 #2 DUVAL - KRISTENSEN - McNISH/R18 E-TRON QUATTRO **1^{er}**

► Si l'Audi n°2 a connu une course exempte de souci, la n°1 ne peut pas en dire autant. Après un léger contact avec la Toyota n°8 en début de course, Fässler décollait sur une « pyramide » placée à l'intérieur d'un vibreur en voulant dépasser une Porsche officielle. Quelques secondes plus tard, la 911 « sœur » lui arrachait le sabot arrière gauche en voulant l'éviter, contraignant les mécaniciens à changer l'extracteur arrière de la R18 e-tron. Bloqué en 5^e vitesse en raison d'un fusible débranché (certainement suite au jump), Lotterer devra observer un passage imprévu par les stands. Et pour avoir doublé un concurrent en sortant de la piste, Tréluyer écoperà d'un Drive through.

TOYOTA RACING

P1 #8 BUEMI - DAVIDSON - SARRAZIN / TS030 HYBRID **2^e**

► Hormis un léger contact avec l'Audi n°1 en début de course et un tête-à-queue de Buemi à moins d'une heure du but, la Toyota n°8 a fait un sans-faute.

REBELLION RACING

P1 #12 BECHE - HEIDFELD - N. PROST / LOLA B12/60-TOYOTA **4^e**

► « On a effectué une belle course, mais c'est frustrant pour nous d'être seuls (dans la catégorie LM P1 privée. Ndlr) et de ne pouvoir suivre le rythme des usines, qui est vraiment trop soutenu », regrettait Nicolas Prost. « On ne pouvait faire mieux aujourd'hui », avouait, pour sa part, Nick Heidfeld.

OAK RACING

P2 #24 A. BRUNDLE - HEINEMEIER HANSSON - PLA / MORGAN LMP2 **10^e**

P2 #35 BAGUETTE - GONZALEZ - PLOWMAN / MORGAN LMP2 **11^e**

P2 #45 MARIS - MERLIN - NICOLET / MORGAN LMP2 * **25^e**

► Les Morgan n°24 et n°35 semblaient se diriger vers les 2^e et 3^e marches du podium LM P2 quand les deux autos sont entrées en contact. « Ricardo Gonzalez loupe son freinage, regrettait le team principal Sébastien Philippe. C'était David (Heinemeier Hansson. Ndlr) devant lui, cela aurait pu être un autre, mais ça s'est soldé par une touchette (contraignant la n°35 à un changement de crémaillère de direction. Ndlr). On n'aurait pas gagné, car nous n'avons pas un pilote « Or » classé « Silver » (référence à Rusinov. Ndlr). Par la suite, la n°24 devait rentrer à cause d'un triangle de suspension arrière cassé. On avait une belle avance au championnat, on aurait dû facilement mettre les voitures sur le podium, et finalement on termine 6^e et 7^e de la catégorie, et on se complique la tâche... » Soulignons, enfin, que la n°45 a connu des soucis électriques.

G-DRIVE BY DELTA - ADR

P2 #25 GRAVES - JUNCO - WALKER / ORECA 03-NISSAN **8^e**

P2 #26 CONWAY - J. MARTIN - RUSINOV / ORECA 03-NISSAN **5^e**

► Pole, record du tour et victoire, rien n'a échappé à l'Oreca 03 n°26, qui glane une deuxième victoire de rang. Malgré la disqualification du Mans, les espoirs de titre sont toujours bien présents. Hormis des figures en piste, rien à signaler pour la n°25.

LOTUS TEAM PRAGA

P2 #31 LIUZZI - ROSSITER - WEEDA / LOTUS T128 **Ab.**

P2 #32 CHAROUZ - T. HOLZER - KRAIHAMER / LOTUS T128 **7^e**

► Fortunes diverses pour les hommes du Dr Colin Kolles. Si la n°31 abandonne dès le premier virage sur touchette, le trio de la n°32 offre au Lotus Team Praga un premier podium cette saison après être passé au travers des embûches. « Après les qualifications, j'ai dit à mes équipiers qu'il ne fallait rien attendre de la course, expliquait Thomas Holzer. Et aujourd'hui, je suis tellement heureux qu'après une demi-saison, nous parvenions déjà à monter sur le podium. » Même s'il reste encore beaucoup de travail à faire, les progrès effectués par la Lotus T128 sont indéniables.



Fortunes diverses pour les Lotus, dont les progrès sont réels. Si la n°31 n'a parcouru que quelques mètres, la n°32 s'en va signer un podium.

GREAVES MOTORSPORT

P2 #41 DYSON - KIMBER SMITH - ZUGEL / ZYTEK Z11SN-NISSAN **9^e**

► Rien à signaler pour la Zytek Z11SN-Nissan du Greaves Motorsport, qui ne peut suivre le rythme des meilleures LM P2.

PECOM RACING

P2 #49 KAFFER - MINASSIAN - PEREZ COMPANC / ORECA 03-NISSAN **6^e**

► Quatrième podium en cinq courses pour l'Oreca 03 n°49. Une régularité impressionnante permettant au PeCom Racing de prendre les rênes du championnat Teams en LM P2.

6 HEURES D'AUSTIN **WEC**

* Ne disputent pas le championnat WEC

GTE PRO #99 MAKOWIECKI - B. SENNA / VANTAGE GTE 12^e

GTE AM #95 NYGAARD - POULSEN - N. THIIIM / VANTAGE GTE 17^e

GTE AM #96 CAMPBELL WALTER - HALL / VANTAGE GTE 16^e

► **Doublé en GTE Am et victoire en GTE Pro**, le week-end d'Aston Martin Racing aurait pu être parfait si les n°97 et n°98 n'avait pas abandonné après avoir endommagé le fond plat sur une des « pyramides » postées à l'intérieur des vibreurs pour empêcher de couper le virage. « Nous prenons la tête du classement général en GTE Am, ce qui est une très bonne nouvelle, avec encore trois manches à disputer », se félicitait Stuart Hall, pilote de la n°96.



Doublé Aston Martin en GTE AM.

AF CORSE

GTE PRO #51 BRUNI - FISICHELLA / FERRARI 458 ITALIA 13^e

GTE PRO #71 KOBAYASHI - VILANDER / FERRARI 458 ITALIA 14^e

GTE AM #61 CIOCI - GERBER - GRIFFIN / FERRARI 458 ITALIA 23^e

► Seules voitures du GTE Pro à effectuer des doubles relais avec les pneus, les Ferrari ont de nouveau opté pour une stratégie optimale. Avec deux voitures sur le podium, la firme au cheval cabré augmente son avance au championnat Constructeurs, et le duo Bruni-Fisichella prend la tête chez les pilotes. Course anonyme pour la n°61 en GTE Am.

PORSCHE TEAM MANTHEY

GTE PRO #91 BERGMEISTER - PILET / 911 RSR 20^e

GTE PRO #92 LIEB - LIETZ / 911 RSR 15^e

► En qualifications, Patrick Pilet avait montré que la 911 RSR pouvait jouer la gagne. Finalement, si la n°92 termine 4^e et reste dans la lutte pour le titre, la n°91 a été retardée par un début d'incendie dans la pit-lane, dès la fin de son premier relais. « Le tuyau de remplissage de carburant s'est bloqué, ce qui a mis de l'essence un peu partout, racontait Patrick Pilet. Et quand le mécano a vissé la roue, ça a fait une étincelle, et tout a pris feu d'un coup. Le rythme était plutôt bon sinon. Mais les Aston Martin sont tellement plus rapides... »

Pas de podium pour Porsche en GTE Pro.



ASTON MARTIN RACING

GTE PRO #97 GAVIN - MÜCKE - TURNER / VANTAGE GTE Ab.

GTE PRO #98 DALLA LANA - LAMY - STANAWAY / VANTAGE GTE Ab.

En jaune = vainqueur de catégorie

LARBRE COMPETITION

GTE AM #50 BORNHAUSER - CANAL - REES / CORVETTE C6 ZR1 22^e

► À cause d'une Balance de Performances ne leur permettant pas de jouer la gagne (voir p. 36), Canal, Bornhauser et Rees se sont contentés de ramener l'auto à l'arrivée. Triste pour une équipe de cette renommée.

KROHN RACING

GTE AM #57 JÖNSSON - KROHN - MEDIANI / FERRARI 458 ITALIA 24^e

► Avec un Tracy Krohn de moins en moins dans le coup, la Ferrari verte ne peut plus viser les podiums dans une catégorie GTE Am au niveau de plus en plus relevé.

IMSA PERFORMANCE MATMUT

GTE AM #76 NARAC - VERNAY / PORSCHE 911 GT3 RSR 18^e

► Beau podium pour l'écurie rouennaise, 3^e du GTE Am. « On a fait notre maximum, souligne un Jean-Karl Vernay particulièrement en forme. On a essayé de doubler les relais, mais ce n'était pas possible. En Pro comme en Am, on voit que les Aston sont au-dessus du lot. Être le meilleur des autres est déjà une belle satisfaction. Si jusque-là nous souffrions en qualifications, j'effectue le deuxième meilleur temps de la catégorie. C'est prometteur. » Irréprochable, le duo tricolore perd cependant la tête au classement de sa catégorie.

8STAR MOTORSPORTS

GTE AM #81 AGUAS - MALUCELLI - POTOLICCHIO / FERRARI 458 ITALIA 19^e

► En verve lors des essais libres, la Ferrari américaine couvée par AF Corse est rentrée dans le rang en course. Cette quatrième place en GTE Am permet cependant de rester dans le groupe de tête.

PROTON COMPETITION

GTE AM #88 RIED - RODA - RUBERTI / PORSCHE 911 GT3 RSR 21^e

► Course sans histoire pour le Proton Compétition qui peine tout simplement à suivre le rythme des meilleurs.

CHIFFRES

QUALIFICATIONS, moyenne des 4 meilleurs tours

	1	2			
1	LM P1	#2	Duval-McNish-Kristensen	1'48"355	
2	LM P1	#1	Fässler-Lotterer-Tréluyer	1'48"617	
3	LM P1	#8	Sarrazin-Buemi-Davidson	1'49"696	
4	LM P1	#12	Heidfeld-Beche-N. Prost	1'52"081	
5	LM P2	#26	J. Martin-Conway-Rusinov	1'54"951	
6	LM P2	#24	Pla-A. Brundle-Heinemeier Hansson	1'55"961	
7	LM P2	#35	Baguette-Plowman-Gonzalez	1'56"033	
8	LM P2	#49	Minassian-Kaffer-Perez Companc	1'56"248	
9	LM P2	#25	Walker-Graves-Junco	1'57"067	
10	LM P2	#31	Liuzzi-Rossiter-Weeda	1'57"817	
11	LM P2	#41	Kimber Smith-Dyson-Zugel	1'57"940	
12	LM P2	#32	Charouz-Holzer-Kraihamer	1'59"453	
13	GTE Pro	#99	Makowiecki-B. Senna	2'04"628	
14	GTE Pro	#91	Bergmeister-Pilet	2'04"898	
15	GTE Pro	#98	Lamy-Stanaway-Dalla Lana	2'04"919	
16	GTE Pro	#71	Kobayashi-Vilander	2'05"073	
17	GTE Pro	#92	Lietz-Lieb	2'05"088	
18	GTE Pro	#97	Turner-Gavin-Mücke	2'05"214	
19	GTE Pro	#51	Bruni-Fisichella	2'05"348	
20	GTE Am	#81	Aguas-Malucelli-Potolicchio	2'06"515	
21	GTE Am	#95	Nygaard-Poulsen-Thiim	2'06"528	
22	GTE Am	#61	Cioci-Griffin-Gerber	2'06"593	
23	GTE Am	#96	Campbell Walter-Hall	2'07"117	
24	GTE Am	#76	Vernay-Narac	2'07"120	
25	GTE Am	#88	Ruberti-Roda-Ried	2'07"931	
26	GTE Am	#51	Canal-Rees-Bornhauser	2'08"132	
27	GTE Am	#57	Jönsson-Krohn-Mediani	2'10"029	
28	LM P2	#45	Nicolet-Merlin-Maris		

CLASSEMENT FINAL

	1	2			
1	LM P1	#8	Audi R18	Duval-Kristensen-McNish	187 tours en 6h00'31"331
2	LM P1	#8	Toyota TS030	Sarrazin-Buemi-Davidson	à 23"617
3	LM P1	#1	Audi R18	Fässler-Lotterer-Tréluyer	à 1 tour
4	LM P1	#12	Lola B12/60	Heidfeld-Beche-N. Prost	à 4 tours
5	LM P2	#26	Oreca 03	J. Martin-Conway-Rusinov	à 9 tours
6	LM P2	#49	Oreca 03	Kaffer-Minassian-Perez Companc	à 10 tours
7	LM P2	#32	Lotus T128	Charouz-T. Holzer-D. Kraihamer	à 13 tours
8	LM P2	#25	Oreca 03	Graves-Junco-Walker	à 14 tours
9	LM P2	#41	Zytek Z11SN	Dyson-Kimber Smith-Zugel	à 15 tours
10	LM P2	#24	Morgan	A. Brundle-Heinemeier Hansson-Pla	à 15 tours
11	LM P2	#35	Morgan	Baguette-Plowman-Gonzalez	à 17 tours
12	GTE Pro	#99	Aston Martin	Makowiecki-B. Senna	à 20 tours
13	GTE Pro	#51	Ferrari 458	Bruni-Fisichella	à 20 tours
14	GTE Pro	#71	Ferrari 458	Kobayashi-Vilander	à 20 tours
15	GTE Pro	#92	Porsche 911	Lietz-Lieb	à 20 tours
16	GTE Am	#96	Aston Martin	Campbell Walter-Hall	à 22 tours
17	GTE Am	#95	Aston Martin	Nygaard-Poulsen-Thiim	à 22 tours
18	GTE Am	#76	Porsche 911	Vernay-Narac	à 22 tours
19	GTE Am	#81	Ferrari 458	Aguas-Malucelli-Potolicchio	à 23 tours
20	GTE Pro	#91	Porsche 911	Bergmeister-Pilet	à 24 tours
21	GTE Am	#88	Porsche 911	Ruberti-Roda-Ried	à 24 tours
22	GTE Am	#50	Corvette C6	Canal-Rees-Bornhauser	à 24 tours
23	GTE Am	#61	Ferrari 458	Cioci-Griffin-Gerber	à 25 tours
24	GTE Am	#57	Ferrari 458	Jönsson-Krohn-Mediani	à 31 tours
25	LM P2	#45	Morgan	Nicolet-Merlin-Maris	à 39 tours
	GTE Pro	#97	Aston Martin	Turner-Gavin-Mücke	Abandon
	GTE Pro	#98	Aston Martin	Lamy-Stanaway-Dalla Lana	Abandon
	LM P2	#31	Lotus T128	Liuzzi-Rossiter-Weeda	Abandon

Les deux premiers pilotes nommés sont ceux ayant qualifié la voiture.

MEILLEURS CHRONOS ABSOLUS EN QUALIFICATIONS : LM P1 : Loïc Duval (Audi R18 e-tron quattro n° 2) en 1'47"520. LM P2 : John Martin (Oreca 03-Nissan n° 26) en 1'54"656. LM GTE Pro : Richie Stanaway (Aston Martin Vantage n° 98) en 2'04"014. LM GTE Am : Matteo Malucelli (Ferrari 458 Italia n° 81) en 2'05"564.

FAITS DE COURSE

Départ : Duval (Audi #2) conserve l'avantage de sa pole position. Derrière, Kaffer (Oreca #49) et Rossiter (Lotus #31) se touchent. Cette dernière s'arrête sur le côté avant d'abandonner. La voiture de sécurité entre en piste. **11h47 :** en voulant dépasser une GT Fässler escalade un ralentisseur, faisant décoller l'Audi #1 de ses quatre roues. Quelques instants plus tard, il se fera taper le sabot arrière gauche par cette même GT. **11h53 :** l'Audi #1 est rentrée dans son box. Le capot arrière est changé et le capot avant retiré. **11h56 :** l'Audi #1 repart mais est dorénavant à un tour de la #2. **11h57 :** drapeau noir et blanc (avertissement) pour la Toyota #8 suite à un contact avec l'Audi #1. **12h12 :** début d'incendie dans la pit-lane sur la Porsche #91. La voiture est rentrée dans son box, mais en ressort peu de temps après. **12h15 :** Lotterer (Audi #1) est au ralenti sur la piste. La voiture passe par les stands et repart dans la foulée. Un fusible a été déconnecté lors du jump de Fässler, entraînant le blocage de la boîte de vitesses en sixième. **12h56 :** la Zytek #41 est au ralenti sur le circuit. **13h49 :** Stanaway (Aston Martin #98) est au ralenti... Il revient au stand pour abandonner. **14h02 :** Gonzalez (Morgan #35) rate son freinage et s'en va percuter Heinemeier-Hansson (Morgan #24). Gonzalez rentre au stand, la #35 est poussée dans son box. **15h17 :** Pla (Morgan #24) est signalé au ralenti. La Morgan #24 est poussée dans son box et les capots arrière et avant sont retirés. **15h20 :** l'Aston Martin #97 est poussée dans son box après que Darren Turner ait sauté sur un ralentisseur. C'est l'abandon. **15h22 :** la Ferrari #57 est signalée au ralenti sur le circuit. **15h27 :** l'Audi #1 écope d'un Drive through pour avoir tiré avantage d'un passage hors des limites de la piste. **15h27 :** Buemi (Toyota #8) part en tête-à-queue au virage 1. **15h32 :** la Ferrari #57 est poussée dans son stand pour reprendre la piste cinq minutes plus tard. **15h42 :** tête-à-queue pour Rees (Corvette #50). **16h07 :** Maris (Morgan #45) est arrêté sur le bas-côté mais repart. **17h00 :** L'Audi #2 remporte la première édition des 6 Heures du Circuit des Amériques. L'Oreca #26, et les Aston Martin #99 et #96 font respectivement de même en LM P2, GTE Pro et GTE Am.

ARRÊTS (En italique, les autos ayant abandonné)
Lotus #31 (0 arrêt); Ferrari #51 (5 arrêts / 5'25); *Aston Martin #97 (4 / 5'07); (Aston Martin #99 (5 / 5'27); Ferrari #71 (5 / 5'57); Aston Martin #96 (5 / 6'04); Porsche #92 (5 / 6'24); Aston Martin #95 (5 / 6'29); Porsche #76 (5 / 6'32); Ferrari #8# (5 / 6'47); Ferrari #61 (5 / 6'52); Corvette #50 (5 / 7'08); Porsche #88 (5 / 7'25); Toyota #8 (7 / 7'38); Oreca #49 (6 / 7'41"2); Oreca #26 (6 / 7'41"7); Oreca #25 (6 / 8'06); Lola #12 (6 / 8'07); Aston Martin #98 (3 / 8'41); Lotus #32 (6 / 8'49); Audi #2 (7 / 9'08); Zytek #41 (7 / 10'13); Audi #1 (8 / 10'35); Porsche #91 (5 / 14'12); Ferrari #57 (6 / 14'48); Morgan #24 (7 / 17'51); Morgan #35 (7 / 21'36); Morgan #45 (7 / 40'04).*

ABANDONS
Lotus #31 au départ (accident avec l'Oreca #49 au premier virage). Aston Martin #98 (fond plat endommagé après avoir escladé une « pyramide » située à l'intérieur d'une courbe pour empêcher les concurrents de trop couper le virage) après 3h11'. Aston Martin #97 (même cause que la #98) après 4h19.

LEADERS SUCCESSIFS

LM P1 : 1^{er}-25^e tour : Audi #2; 26-33 : Toyota #8; 34-49 : Audi #2; 50-54 : Toyota #8; 55-73 : Audi #2; 74-89 : Toyota #8; 90-97 : Audi #2; 98-102 : Toyota #8; 103-121 : Audi #2; 122-128 : Toyota #8; 129-145 : Audi #2; 146-153 : Toyota #8; 154-169 : Audi #2; 170-172 : Toyota #8; 173-187 : Audi #2.
LM P2 : 1^{er}-25^e tour : Oreca #26; 26-48 : Morgan #24; 49 : Morgan #35; 50 : Oreca #26; 51 : Oreca #49; 52-71 : Morgan #24; 72-73 : Morgan #35; 74-75 : Oreca #26; 76-77 : Oreca #49; 78-178 : Oreca #26.
LM GTE PRO : 1^{er}-33^e tour : Aston Martin #99; 34-55 : Ferrari #51; 56-99 : Aston Martin #99; 100 : Ferrari #71; 121-167 : Aston Martin #99.
LM GTE Am : 1^{er}-28^e tour : Aston Martin #95; 29 : Ferrari #81; 30 : Ferrari #61; 31 : Porsche #76; 32-33 : Aston Martin #96; 34-59 : Aston Martin #95; 60-63 : Porsche #76; 64-65 : Aston Martin #96; 66-82 : Aston Martin #95.



DIGEST

Manche 5/8. Dimanche 22 septembre. 28 inscrits. 28 présents. 28 partants. Classés : 25.

NOUVEAU

1^{ère} venue du WEC et d'un championnat labellisé ACO sur le Circuit des Amériques. 100^e victoire d'Audi en sports-prototypes.

Circuit 5,513 km



MEILLEURS TOURS

LM P1 Tréluyer (Audi R18 e-tron quattro #1) en 1'47"375 (184,9 km/h) au 96^e tour.

LM P2 Conway (Oreca 03-Nissan #26) en 1'54"559 (173,3 km/h) au 151^e tour.

GTE Pro Kobayashi (Ferrari 458 Italia #71) en 2'03"520 (160,8 km/h) au 141^e tour.

GTE Am Thiim (Aston Martin Vantage #95) en 2'04"830 (159,1 km/h) au 140^e tour.

VMAX EN KM/H

LM P1	Audi #2	288,8
LM P1	Audi #1	288,0
LM P1	Lola #12	286,5
LM P1	Toyota #8	284,2
LM P2	Morgan #24	272,0
LM P2	Morgan #35	271,4
LM P2	Lotus #31	268,7
LM P2	Lotus #32	268,0
LM P2	Morgan #45	268,0
LM P2	Oreca #49	268,0
LM P2	Oreca #25	266,7
LM P2	Oreca #26	266,0
LM P2	Zytek #41	264,7
GTE Pro	Aston Martin #98	260,2
GTE Pro	Ferrari #71	259,6
GTE Pro	Ferrari #51	259,0
GTE Pro	Aston Martin #97	259,0
GTE Am	Ferrari #81	258,4
GTE Am	Aston Martin #96	258,4
GTE Pro	Aston Martin #99	257,8
GTE Pro	Porsche #91	256,5
GTE Pro	Porsche #92	256,5
GTE Am	Porsche #76	256,5
GTE Am	Aston Martin #95	256,5
GTE Am	Porsche #88	255,9
GTE Am	Ferrari #61	255,3
GTE Am	Corvette #50	254,7
GTE Am	Ferrari #57	254,1

CLASSEMENT CHAMPIONNAT									
WEC FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP									
LMP									
pts	UK	ES	FR	BR	US	JP	CN	BH	
Pilotes									
1 Duval	138	25	18	50 ¹	18	25 ¹	-	-	-
Kristensen McNish									
2 Fässler	105	18	25 ¹	20	25 ¹	15	-	-	-
Lotterer Tréluyer									
3 Buemi	81	15	12	36	0	18	-	-	-
Davidson Sarrazin									
4 Heidfeld	48	10	10	1	15	12	-	-	-
N. Prost									
5 Di Grassi	45	-	15	30	-	-	-	-	-
Gené									
6 Beche	44	8	8	1	15	12	-	-	-
Constructeurs									
1 Audi	154	25	25 ¹	50 ¹	25 ¹	25 ¹	-	-	-
2 Toyota	85	15 ¹	15	36	0	18	-	-	-
Équipes LM P1									
1 Rebellion	136	25	25	36	25	25	-	-	-
2 Strakka	68	0	18	50	-	-	-	-	-
Pilotes LM P2									
1 Baguette	191	12	15	50	18	6	-	-	-
Gonzalez Plowman									
2 Kaffer	98	15	25 ¹	24	15	18	-	-	-
Minassian Perez-Companc									
3 A. Brundle	89	18	18	36 ¹	8	8	-	-	-
Heinemeier-Hansson Perez-Companc									
4 Conway	72	8	12	0	25 ¹	25 ¹	-	-	-
J. Martin Rusinov									
5 Kimber-Smith	40	10	-	20	-	10	-	-	-
Équipes LM P2									
1 PeCom #49	104	15	25 ¹	30	15	18	-	-	-
2 Oak #35	101	12	15	50	18	6	-	-	-
3 Oak #24	91	18	18	36 ¹	10	8	-	-	-
4 G-Drive #26	72	8	12	0	25 ¹	25 ¹	-	-	-
5 Greaves #41	56	10	0	24	12	10	-	-	-
6 delta-ADR #25	38	25 ¹	0	0	0	12	-	-	-
7 Lotus #32	25	0	10	0	0	15	-	-	-
8 Lotus #31	8	0	8	0	0	0	-	-	-
9 Gulf #28	6	-	6	0	-	-	-	-	-

CLASSEMENT CHAMPIONNAT									
WEC FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP									
LM GTE									
pts	UK	ES	FR	BR	US	JP	CN	BH	
Pilotes GTE PRO									
1 Fisichella	99	10	25 ¹	20	25	18	-	-	-
Bruni									
2 Lieb	96	12	10	50	12	12	-	-	-
Lietz									
3 Turner	86	25 ¹	12	30	18	0	-	-	-
Mücke									
4 Dumas	72	12	10	50	-	-	-	-	-
5 Kobayashi	72	18	15	24	0	15	-	-	-
Vilander									
6 B. Senna	71	25 ¹	18	0 ¹	0	25 ¹	-	-	-
Équipes GTE PRO									
1 AF Corse #51	99	10	25 ¹	20	25	18	-	-	-
2 Porsche #92	99	12	12	50	12 ¹	12	-	-	-
3 Aston Martin #97	89	25 ¹	15	30	18	0	-	-	-
4 Ferrari #71	75	18	18	24	0	15	-	-	-
5 Porsche #91	69	8	0	36	15	10	-	-	-
6 Aston Martin #99	52	15	10	0 ¹	0	25 ¹	-	-	-
Pilotes GTE AM									
1 Campell Walter	95	12 ¹	12	20	25	25	-	-	-
Hall									
2 Narac	91	6	8	50	12	15	-	-	-
Vernay									
3 Aguas	79	15	25	8	18	12 ¹	-	-	-
Poticchio									
4 Canal	73	18	15	24	8	8	-	-	-
Bornhauser									
Équipes GTE AM									
1 Aston Martin #96	99	12 ¹	12	24	25	25	-	-	-
2 Imsa #76	91	6	8	50	12	15	-	-	-
3 8 Star #81	87	15	25	16	18	12 ¹	-	-	-
4 Larbre #50	79	18	15	30	8	8	-	-	-
5 Proton #88	65	10	10	20	15	10	-	-	-
6 Aston Martin #95	46	25	18 ¹	0 ¹	0 ¹	18	-	-	-
7 AF Corse #61	50	4	4	36	0	6	-	-	-
8 Krohn #57	24	8	6	0	10	4	-	-	-
Constructeurs									
1 Ferrari	182	28	43 ¹	44	33	33	-	-	-
2 Aston Martin	170	40 ¹	25	38 ¹	28 ¹	35 ¹	-	-	-
3 Porsche	163	18	14	86	27	18	-	-	-

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 et 0,5 pt par concurrent classé au-delà de la 10^e place. Points doublés aux 24 Heures du Mans. + 1 pt pour la pole.

Quatrième et dernier affrontement entre Ogier et Loeb cette saison. Pour l'instant, l'ainé mène 2 Monte-Carlo, Argentine) à 1 (Suède).



LA FÊTE AUX SEB

Double attrait pour le rallye de France. D'une part, vraisemblablement la consécration mondiale pour Sébastien Ogier et, de l'autre, la fin d'une longue et fructueuse carrière en WRC pour Sébastien Loeb. Deux événements en un suivis par des milliers de spectateurs.

Éric Briquet

Faut-il encore décrypter les enjeux de la quatrième édition du rallye de France en Alsace ? La 11^e manche du championnat WRC 2013 (3 au 6 octobre) devrait se parer des couleurs tricolores avec les deux Sébastien au sommet de la discipline. L'un, Ogier s'y rendra pour gagner mais aussi avec l'objectif de coiffer la couronne mondiale. L'autre, Loeb, fera tout pour quitter en beauté, et devant son public, la discipline qui l'a rendu célèbre. Seuls deux autres pilotes sont susceptibles de venir « gâcher » la fête : le Belge Thierry Neuville (Ford

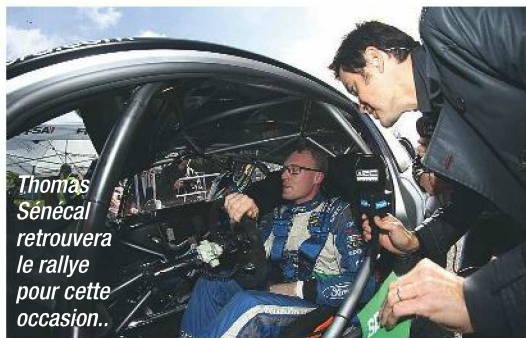
Fiesta) et l'Espagnol Dani Sordo (Citroën DS3) déjà en lice pour la victoire en Allemagne, disputée elle aussi sur asphalte. Le duel prévisible entre les deux champions français devrait attirer un nombre considérable de spectateurs sur les spéciales alsaciennes et vosgiennes. Or, depuis le 14 septembre, la FFSA a instauré de nouvelles règles techniques de sécurité (RTS) destinées à canaliser le public sur les épreuves spéciales (voir les cartes pages suivantes. Ndlr). Celui-ci doit retenir une seule consigne : à savoir se placer uniquement dans les zones matérialisées par

une rubalise verte ou tout autre signe de marquage de la même couleur. En conséquence, les autres zones, même en l'absence de signalétique, sont considérées comme interdites, voire dangereuses. Afin de faire appliquer ces nouvelles mesures de la manière la plus stricte, et dans le but d'éviter tout risque d'annulation d'épreuve chronométrée, les organisateurs disposeront de moyens technologiques à la hauteur de l'événement, sous la forme de caméras au sol, installées sur les voitures ouvrees, ainsi que sur les hélicoptères de la gendarmerie. Retransmises

en direct au PC, les images serviront à traiter, jusqu'au dernier moment, les éventuels points sensibles envahis par les spectateurs récalcitrants. Pour le bon déroulement de la course, le Comité d'organisation, présidé par Dominique Sériey, rappelle à quel point le rallye de France est la vitrine de cette discipline auprès des pouvoirs publics et que le moindre incident pourrait entraîner d'importantes conséquences. Par conséquent, le message est clair : respect des consignes et discipline pour profiter de ce spectacle sportif - gratuit ! - qui s'annonce grandiose. ●

TÉLÉVISION

LES SPÉCIALES EN DIRECT SUR SPORT+



Thomas Sénécal retrouvera le rallye pour cette occasion..

DUPPI / B. BAUDIN

Comme la saison dernière, la quasi-intégralité des 20 spéciales du rallye de France sera diffusée en direct sur Sport+, l'une des chaînes sportives du groupe Canal+. Les moyens déployés seront sensiblement les mêmes qu'en 2012, avec une vingtaine de caméras, dont une dizaine embarquées, ainsi que deux hélicoptères accompagnés d'un avion relais. Guy Fréquelin apportera de nouveau, cette année, son expertise au côté de Stéphane Genti pour les commentaires des spéciales. Mais devant le double enjeu proposé par la manche française du championnat du monde - dernière apparition de Loeb et probable sacre d'Ogier -, le groupe Canal+ a décidé d'inclure le rallye au cœur d'un week-end 100 % sport sur ses antennes. Ainsi, exceptionnellement, Thomas Sénécal ne sera pas en Corée du Sud pour le Grand Prix. Le rédacteur en chef de la F1 est mobilisé pour animer les retransmissions du WRC. Il interviendra au départ ou à l'arrivée de spéciales, comme depuis le parc d'assistance, et sera de plus aux commandes d'une émission de 1h30 qui suivra la diffusion du Grand Prix sur Canal+, aux alentours de 10h, dimanche 6 octobre. **J.-C. R.**

NB. Sport+ est une chaîne thématique du bouquet Sport de Canalsat et n'est pas incluse dans l'abonnement à Canal+.

LE POINT SUR LES POINTS

WRC Pilotes (après 10 manches sur 13)

1	Sébastien Ogier	212
2	Thierry Neuville	129
3	Jari-Matti Latvala	110
4	Mikko Hirvonen	103
5	Dani Sordo	96
6	Mads Ostberg	77
7	Sébastien Loeb	68
8	Martin Prokop	49
9	Evgeny Novikov	47
10	Andreas Mikkelsen	34

Barème : 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.

WRC Constructeurs (après 10 manches sur 13)

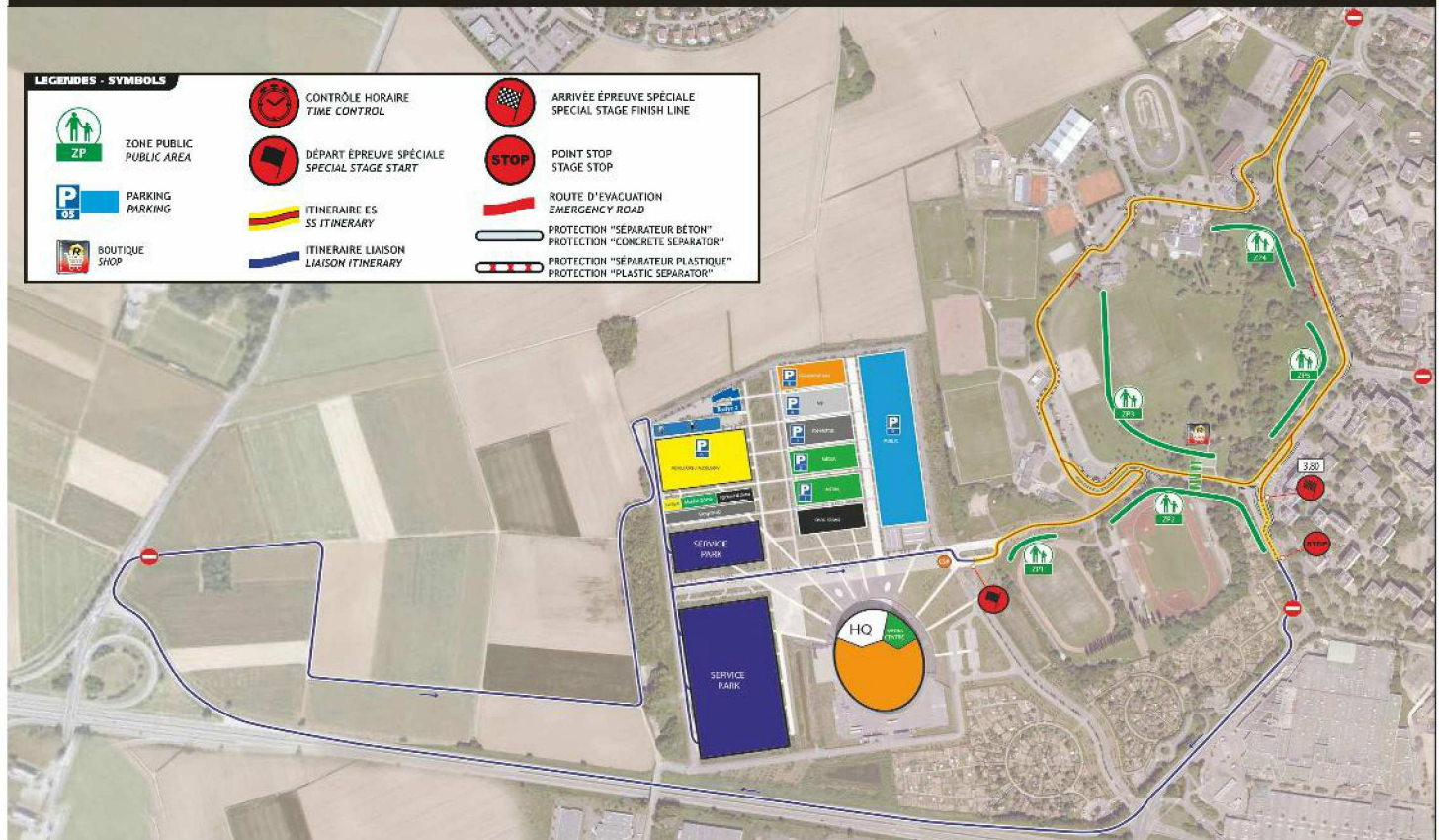
1	Volkswagen Motorsport	299
2	Citroën World Rally Team	251
3	Qatar World Rally Team	145
4	M-Sport	142
5	Jipocar Czech National Team	51

Barème : 1^{er}=10 pts / 2^e=8 pts / 3^e=6 pts / 4^e=5 pts / 5^e=4 pts / 6^e=3 pts / 7^e=2 pts / 8^e=1 pt.

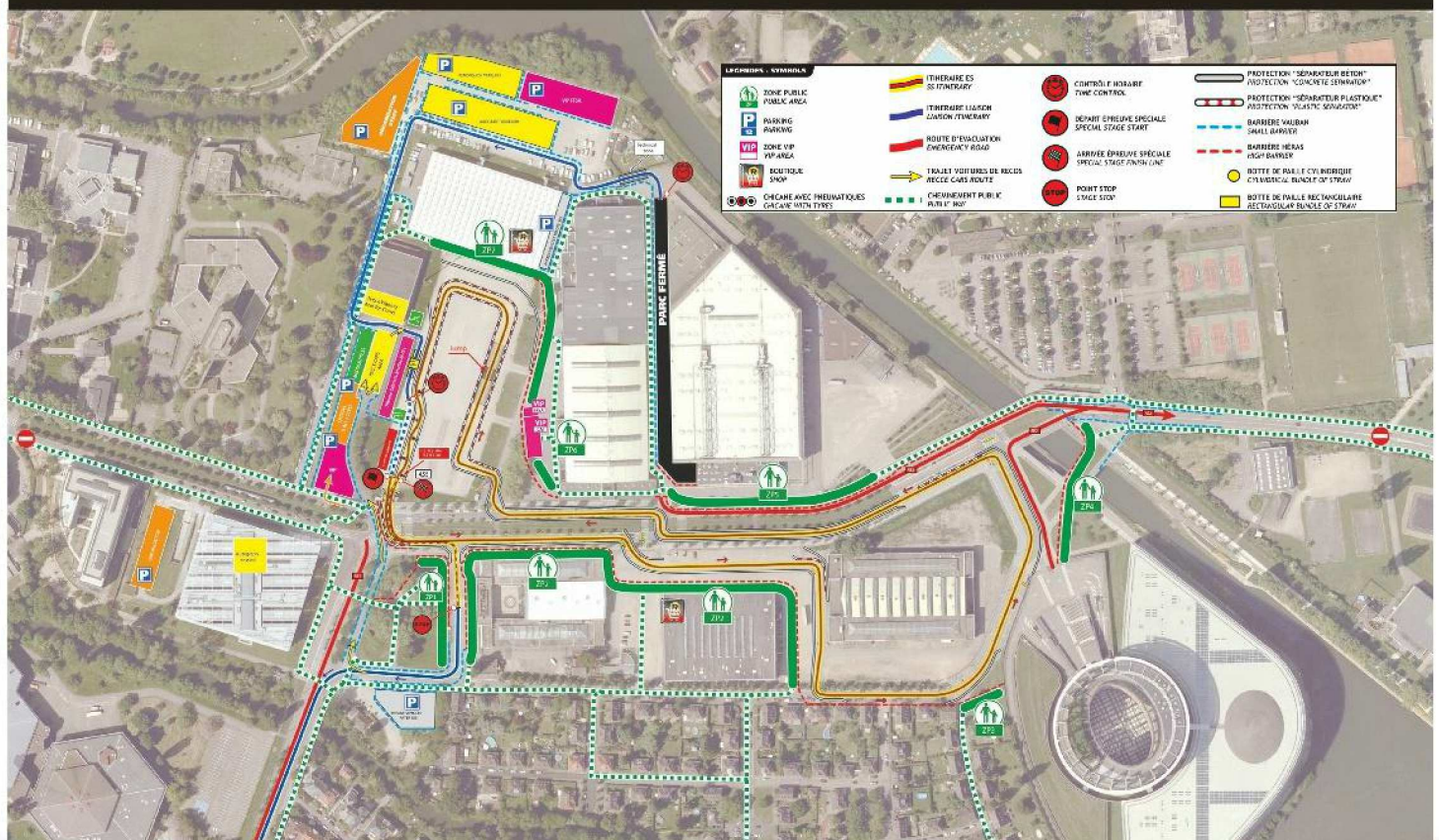
LES 88 ENGAGÉS

N°	ÉQUIPAGE	VOITURE
1	S. Loeb-D. Elena	Citroën DS3 WRC
2	M. Hirvonen-J. Lehtinen	Citroën DS3 WRC
4	M. Ostberg-J. Andersson	Ford Fiesta RS WRC
5	E. Novikov-I. Minor	Ford Fiesta RS WRC
7	J.M. Latvala-M. Anttila	Volkswagen Polo R WRC
8	S. Ogier-J. Ingrassia	Volkswagen Polo R WRC
9	A. Mikkelsen - à déterminer	Volkswagen Polo R WRC
10	D. Sordo-C. Del Barrio	Citroën DS3 WRC
11	T. Neuville-N. Gilsoul	Ford Fiesta RS WRC
21	M. Prokop-M. Ernst	Ford Fiesta RS WRC
22	R. Dumas-D. Giraudet	Ford Fiesta RS WRC
36	R. Al Ketbi-K. Hepperte	Ford Fiesta R5
38	R. Trivino-A. Haro	Subaru Impreza
43	M. Hudec-J. Kotal	Mitsubishi Lancer Evo X
46	M. Vallario-A. Pascale	Mitsubishi Lancer Evo X
49	O. Kikriashko-A. Nikolaiev	Mini John Cooper Works S2000
50	V. Gorban-V. Korsia	Mini John Cooper Works S2000
71	A. Rasheed-J. Matar	Ford Fiesta R5
74	R. Kubica-M. Baran	Citroën DS3 RRC
75	E. Evans-D. Barritt	Ford Fiesta R5
79	R. Barrable-S. Loudon	Ford Fiesta R5
86	C. Garcia Fessman-H. Magalhaes	Mitsubishi Lancer Evo X
87	J. Gelvez Monterrey-B. Rozada	Mitsubishi Lancer Evo X
91	A. Lombardo-L. Espinosa	Mitsubishi Lancer Evo X
51	S. Chardonnet-T. De La Haye	Citroën DS3 R3T
52	Q. Gilbert-I. Galmiche	Citroën DS3 R3T
58	C. Riedmann-L. Vanneste	Citroën DS3 R3T
60	K. Cronin-M. Clarke	Citroën DS3 R3T
62	S. Consani-J. Boyere	Citroën DS3 R3T
65	E. Garcia Ojeda - à déterminer	Citroën DS3 R3T
66	C. Robert-M. Duval	Citroën DS3 R3T
100	S. Pam-K. Jarveoja	Ford Fiesta R2
102	P. Tidemand-O. Floene	Ford Fiesta R2
103	M. Koci-P. Stary	Ford Fiesta R2
105	J. Suarez-C. Carrera	Ford Fiesta R2
106	M. Bostanci-O. Vatansever	Ford Fiesta R2
107	M. Burri-G. Moreau	Ford Fiesta R2
108	N. Nieminen-M. Korhonen	Ford Fiesta R2
109	M. Aasen-M. Engan	Ford Fiesta R2
110	Y. Lemes Macias-R. Penate Lopez	Ford Fiesta R2
112	H. Arellano-D. Arens	Ford Fiesta R2
120	J. Maurin-N. Klingner	Ford Fiesta RS WRC
121	L. Baud-A. Chioso	Ford Fiesta RS WRC
122	T. Kostka-M. Houst	Citroën DS3 WRC
123	X. Lemonnier-M.L. Lemonnier	Mitsubishi Lancer Evo X - R4
124	D. Biryukov-E. Kalachev	Skoda Fabia S2000
125	P. Cracco-M. Wydaeghe	Ford Fiesta R5
126	J. Rywalski-J.D. Denicol	Peugeot 207 S2000
127	J. Morim-Y. Martin	Mitsubishi Lancer Evo IX
128	H. Vossen-J. Gillis	Mitsubishi Lancer Evo X
129	R. Chevalier-V. Diebolt	Subaru Impreza
130	R. Consani - à déterminer	Renault Mégane RS
131	M. De Passorio-C. Beynet	Renault Mégane RS
132	M. Droz-N. Volluz	Renault Mégane RS
133	J. Ford-C. Williamson	Citroën DS3 R3T
134	O. Courtois-K. Bronner	Renault Clio R3
135	M. Di Nisi-L. Di Nisi	Renault Clio R3
136	P. Casado-L. Zurbach	Renault Clio R3
137	T. Colney-P. Fortmann	Citroën DS3 R3T
138	P. Ostermann-A. Zink	Renault Clio R3
139	P. Gomez-F. Vauclare	Renault Clio R3
140	Q. Giordano-G. Duval	Citroën DS3 R3T
141	D. Baillif-F. Baillif	Peugeot 207 R3T
142	S. Lefebvre-T. Dubois	Peugeot 208 R2
143	J. Serieys-J. Quillet	Renault Twingo R2
144	N. Romiguere-A. Negre	Renault Twingo R2
145	P. Mackerer-H. Risser	Renault Twingo R2
146	T. Jones-S. Jones	Ford Fiesta R2
147	J. Wagemans-D. Pattyn	Ford Fiesta R2
148	G. De Ridder-K. Declerck	Ford Fiesta R2
149	C. Jeanniard-M. Horny	Peugeot 208 R2
150	J. Oed-E. Ehrhart	Renault Twingo R2
151	L. Bonnard-N. Galmiche	Citroën C2 R2
152	P. Le Behot-A. Le Behot	Citroën C2 R2
153	J. Fritsch-G. Burey	Skoda Fabia R2
154	J. Thomas-S. Fellay	Renault Twingo R2
155	Y. Wendling-F. Wendling	Citroën C2 R2
156	J. Guerin-E. Percebois	Peugeot 206 XS
157	P. Cornus - à déterminer	Peugeot 208 R2
158	C. Dalmasso-M. Ponzevera	Peugeot 208 R2
159	F. Hauswald-G. Wirth	Citroën DS3 R1
160	J. Schmitt-C. Antoine	Suzuki Swift Sport
161	P. Hemmerle-P. Ottmann	Suzuki Swift Sport
162	F. Zanzi-J. Hartmann	Suzuki Swift Sport
163	N. Braunstein-Y. Roche	Citroën DS3 R1
164	T. Folb-S. Poujol	Renault Twingo R1
165	S. Panzer-A. Kraemer	Citroën DS3 R1
166	J.C. Guibert-C. Pages	Suzuki Swift Sport

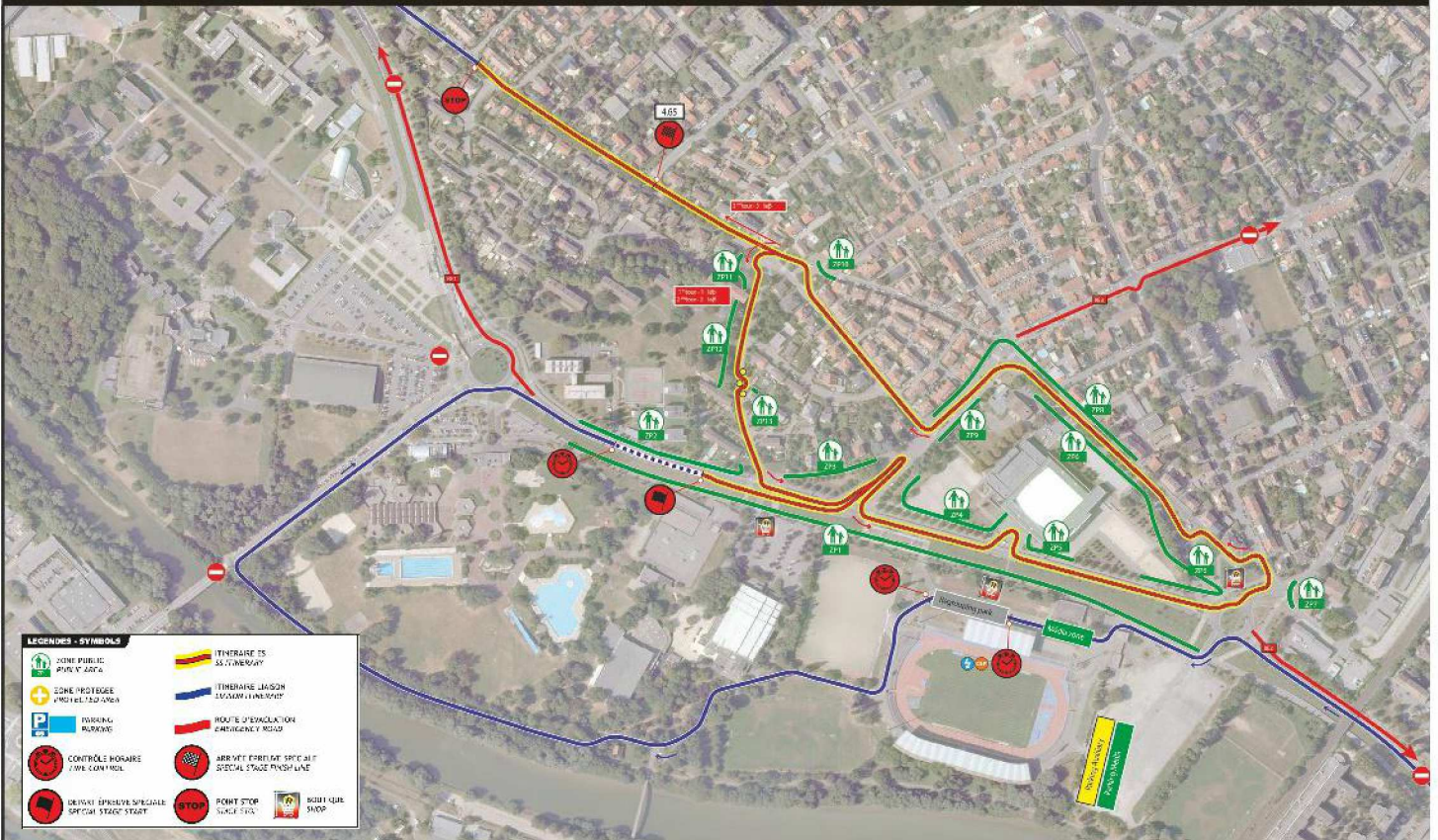
SHAKEDOWN JEUDI 3 OCTOBRE 7H30-13H - STRASBOURG HAUTEPIERRE



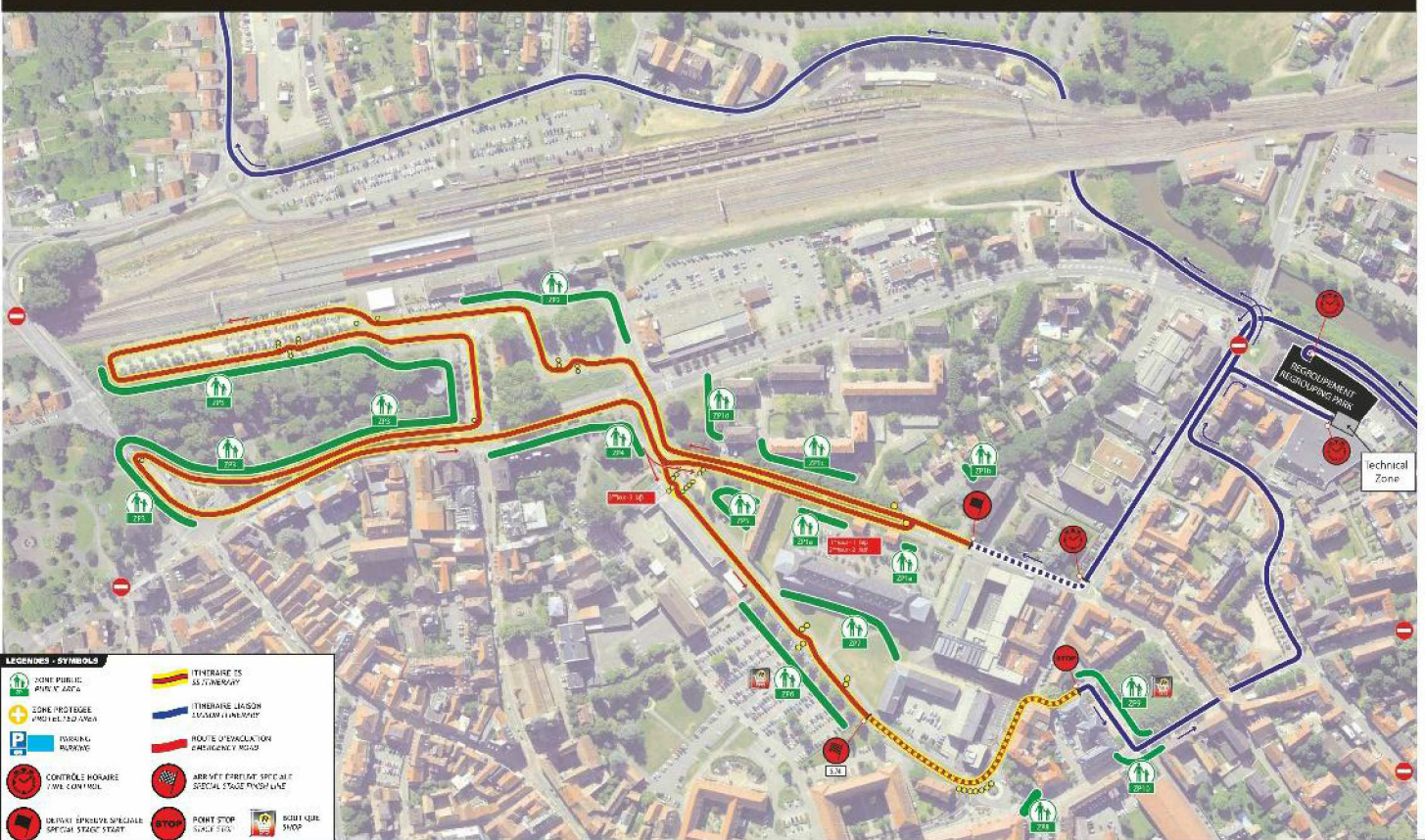
ES 1 (POWER STAGE) JEUDI 3 OCTOBRE 16H30 - STRASBOURG



ES 14 SAMEDI 5 OCTOBRE 18H - MULHOUSE

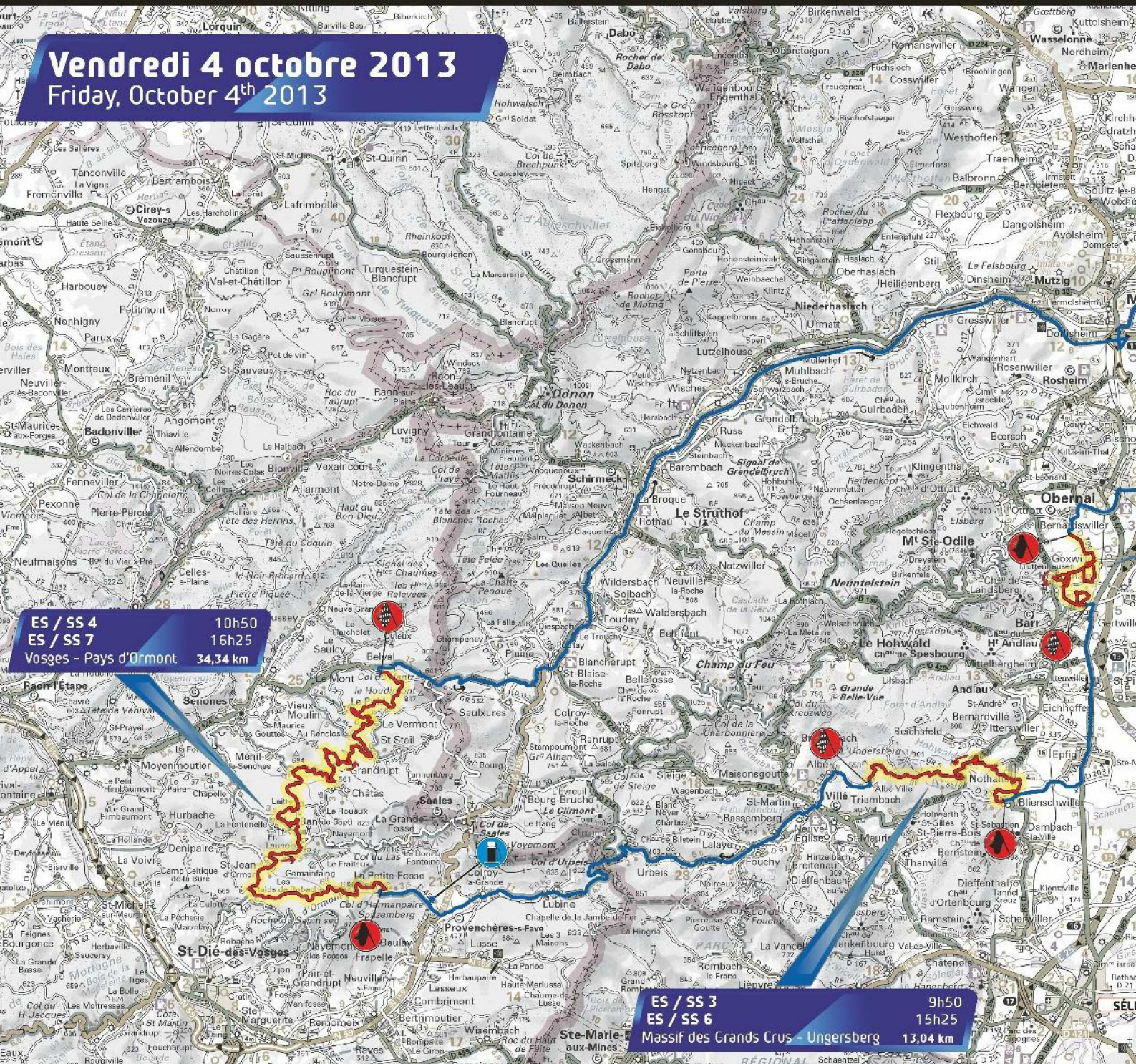


ES 17 ET 20 DIMANCHE 6 OCTOBRE 11H16 ET 14H37 - HAGUENAU



ÉTAPE 1

Vendredi 4 octobre 2013
Friday, October 4th 2013



ES 2 - 5

ZP 1 BERNARDSWILLER

Située à Bernardswiller, la Zone Public 1 (ZP 1) est située en hauteur le long du stade de football en parallèle du départ de l'épreuve spéciale.

ZP 2 - ZP 3 - ZP 5 GOXWILLER

La ZP 2 donne sur courbe à droite à 90° au

village de Goxwiller; la ZP 3 mène sur des courbes droite et gauche sur une petite route à gauche en montée; la ZP 5 est située sur un freinage dans une courbe à droite pour un changement de direction à gauche. Plusieurs zones public en surplomb et retrait, dont une spécialement aménagée pour les personnes à mobilité réduite.

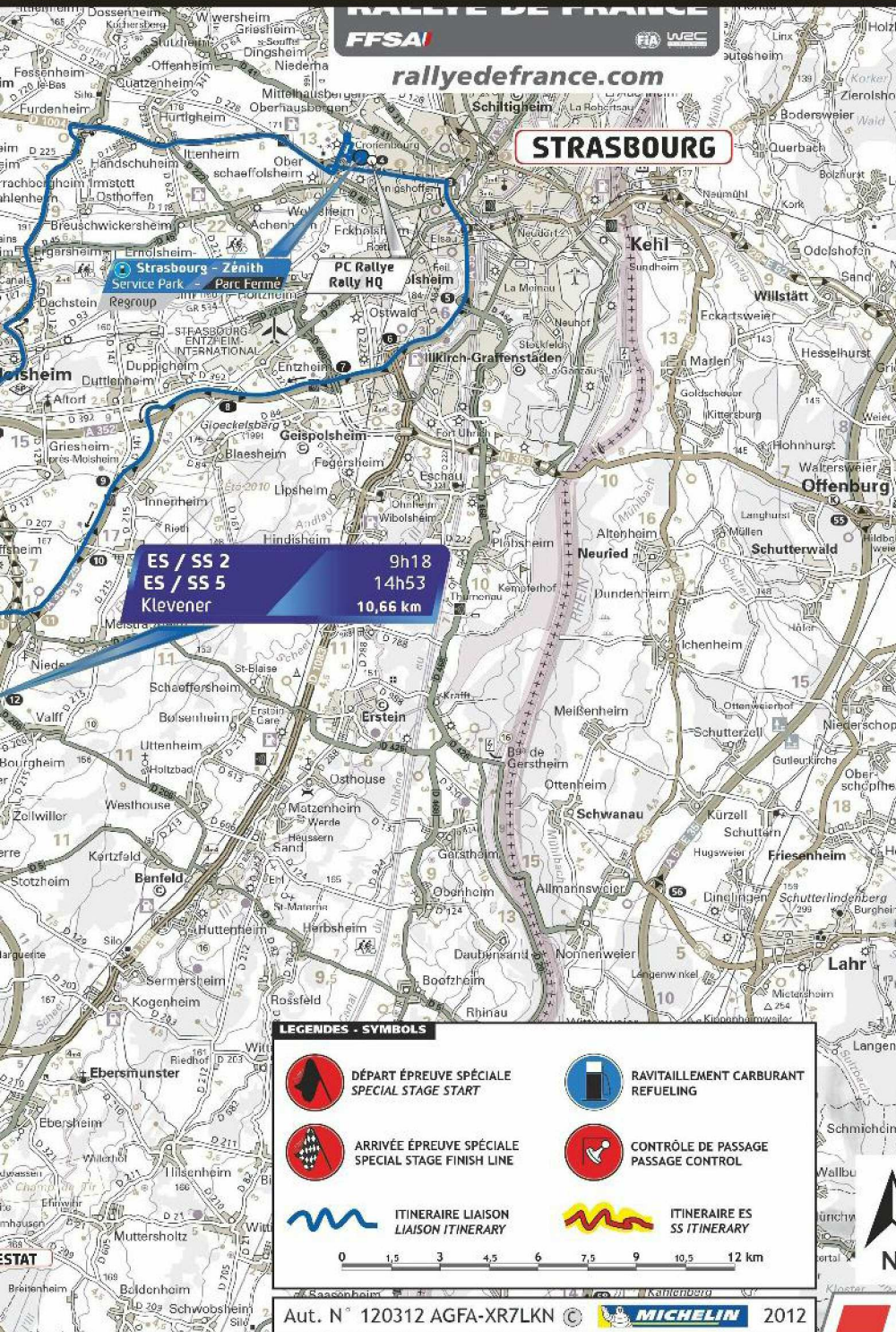
ZP 7 HEILIGENSTEIN

Épingle à gauche après une montée très rapide et un court freinage, zone public très en retrait derrière des séparateurs en béton à Heiligenstein.

ZP 10 - ZP 11 GERTWILLER

Double changement de direction à gauche à Gertwiller. C'est la seule zone public en

PARCOURS ET ZONES D'ACCÈS



retrait dans les champs qui permet de voir les concurrents deux fois.

ES 3 - 6

ZP 1 - ZP 2 - ZP 5 BLIENSCHWILLER

ZP 1 : longues courbes à droite et à gauche, donnant sur la ZP 2 avec une double épingle en montée (droite et

gauche) ; ZP 5 : freinage délicat au bas de la descente du vignoble, à droite sur la D35 pour changement de direction à gauche très étroit sur la route romaine.

ZP 6 - ZP 7 - ZP 10 - ZP 12 NOTHALTEN

ZP 6 : changement de direction à gauche ; ZP 7 : contournement par la gauche de la fontaine du village ; ZP 10 : épingle très serrée

à gauche et ZP 12 croisement à gauche sur le D 253 sur route large.

ZP 13 HEISSENSTEIN

Située sur D 253, croisement à droite sur route forestière avec zones public en retrait dans un champ.

ZP 14 SAINT-PIERRE-BOIS

Située sur route forestière, courbes droite et gauche en sous-bois, avec zones public en hauteur.

ZP 15 ALBE

Sur route forestière au-dessus de la commune d'Albe, route très étroite avec une épingle gauche en descente avec l'arrivée, zones public en retrait dans la forêt.

ES 4 - 7

ZP 5 - ZP 6 COL DES RAIDS

Situées en hauteur dans un champs, au croisement de la route forestière et la D 49/D 32 : carrefour à droite spectaculaire.

ZP 9 - ZP 10 SAINT-JEAN-D'ORMONT

Situées après le village de Saint-Jean-d'Ormont sur la D 32 en direction de Ban-de-Sapt, après un passage très rapide dans le village, gros freinage délicat avant un pont, et enchaînement de virages en montée avant une épingle droite, zones public en hauteur.

ZP 11 - ZP 12 - ZP 14 - ZP 15 BAN-DE-SAPT

ZP 11 en surplomb, située au lieu-dit Launois ; ZP 12 en hauteur sur la D 49, changement de direction au niveau du cimetière, et changement de direction à droite vers Laitre ; ZP 14 : sur la D 49, virage à gauche sur une route étroite en sous-bois donnant sur une épingle droite et un changement de route plus large ; ZP 15 au niveau du lieu-dit La Fontenelle sur la D 49, changement de direction à droite.

ZP 17 MÉNIL-DE-SENONES

Située en surplomb sur la D 45b : une marche en montée dans une épingle à droite, la plus difficile à négocier.

ZP 19 CHATAS

Située dans un petit champ, sur la D 45b : section rapide pour un freinage avant une épingle à gauche.

ZP 21 ORTOMONT

Située après le lieu-dit Ortomont. Zone spécialement aménagée pour PMR. Virage à droite avec changement de direction vers sous-bois.

ZP 23 GRANDRUPT

Située en hauteur, sur la commune de Grandrupt : enchaînement de virages droite et gauche sur une épingle gauche.

ZP 25 LE VERMONT

Freinage délicat sur route très étroite à l'entrée du Vermont sur épingle gauche en montée.

ZP 26 LE PUID

Partie rapide sur D 45 et freinage appuyé pour une épingle à droite.

ZP 30 BELVAL

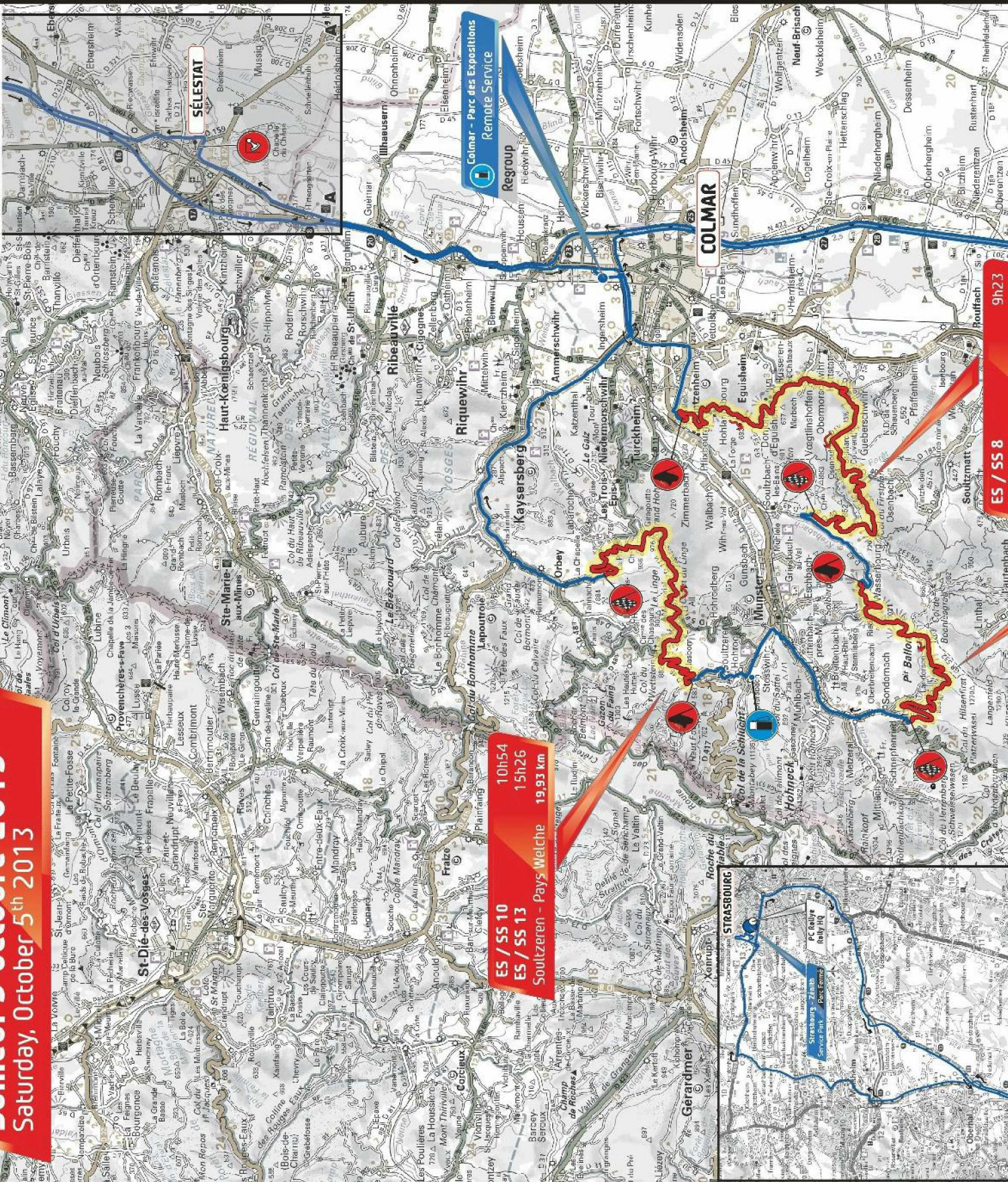
Située quelques centaines de mètres avant l'arrivée, épingle à droite en devers et courbes délicates en sous-bois.

WRC GUIDE RALLYE DE FRANCE

ÉTAPE 2

rallyedefrance.com

Samedi 5 octobre 2013
Saturday, October 5th 2013



SÉLESTAT

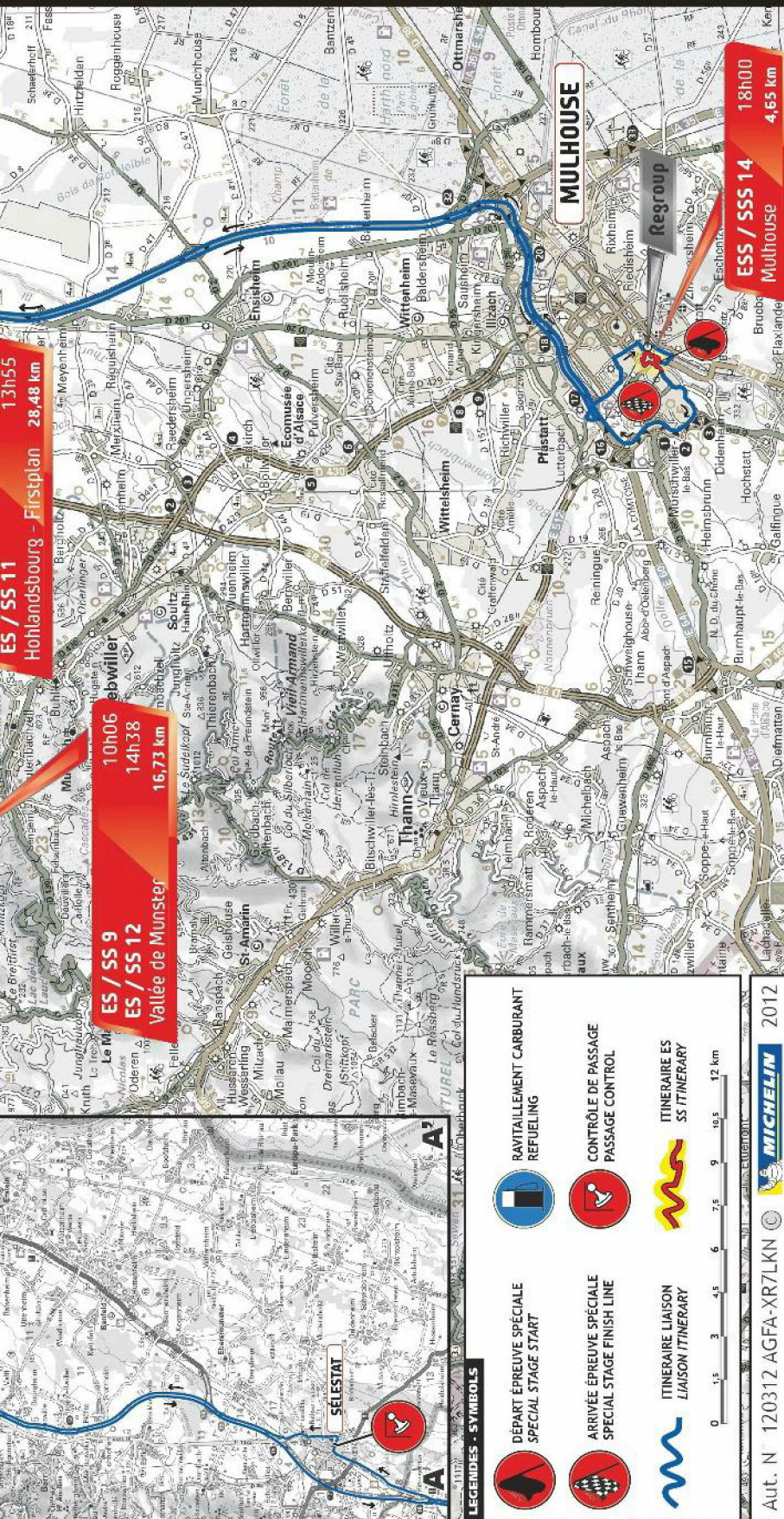
Colmar - Parc des Expositions
 Remote Service

ES / SS 10 10h54
ES / SS 13 15h26
Soutzieren - Pays Welche 19.93 km

COLMAR

ES / SS 8 9h23

PARCOURS ET ZONES D'ACCÈS



ES 8 - 11

ZP 1 - ZP 2 - ZP 3 SAINT-GILLES

Situées après le départ en surplomb : plusieurs épingles en montée en sous-bois.

ZP 4 - ZP 5 - ZP 6 WETTLSHEIM

Situées après le château du Hohlandsbourg : plusieurs enchaînements de virages.

ZP 10 HUSSEREN-LES-CHÂTEAUX

Petites zones public en retrait de la route dans le village.

ZP 11 VÆGLINSHOFFEN

Petites zones public en retrait de la route dans le village.

ZP 13 GUEBERSCHWIHR

Plusieurs zones public en bordure du vignoble et surplomb : changement de direction spectaculaire, épingle gauche en montée.

ZP 16 OSENBURH

Située au niveau de l'auberge Au Bon Chasseur.

ZP 19 COL DU FIRSTPLAN

Située au col du Firstplan, grande courbe à droite avant la descente du col vers l'arrivée

ES 9 - 12

ZP 2 AUBERGE DU RIED

Située dans le champ sur le côté gauche de la route au niveau de l'auberge du Ried : grande courbe gauche qui se resserre au niveau de l'intersection.

ZP 3 - ZP 4 FERME BUCHWALD

Située au niveau de l'auberge du Buchwald, dès la sortie de la forêt : épingle à droite en montée dégagée sur plusieurs centaines de mètres, jusqu'à la ZP 4.

ZP 5 COL DU PETIT BALLON

Très belle montée avec vue panoramique sur les massifs vosgiens, courbes droite et gauche au Col, avant descente vers Sondernach.

ZP 11 - ZP 13 SONDERNACH

ZP 11 : située à Landersbach à l'intérieur d'une longue courbe à gauche ; ZP 13 à la sortie de Sondernach : changement de direction spectaculaire avec une épingle à gauche et une grande courbe à droite en montée sur l'arrivée.

ES 10 - 13

ZP 1 - ZP 2 - ZP 3 - ZP 4 - ZP 5 SOULTZEREN

Situées dans toute la montée vers le col du Wettstein : très larges épingles en montée.

ZP 6 - ZP 7 COL DU WETTSTEIN

ZP 6 : en aval et au col du Wettstein sur la D 48, grande montée rapide type course de côte, long virage à droite avec zone public en surplomb ; ZP 7 : après le col en retrait sur la droite.

ZP 8 - ZP 9 GLASBORN

Située dans les champs en surplomb de la D 11 : successions de courbes droites et gauches en légère montée.

ZP 10 - ZP 11 GIRAGOUTTE

Au changement de direction à Giragoutte, freinage dans courbe à droite pour un virage à gauche très serré et étroit.

ZP 12 - ZP 13 - ZP 14 LABAROCHE

Situées au changement de direction à gauche à La Rochette (ZP 12), au Chêne à gauche (ZP 13), et aux Plains-Champs sur virage à gauche (ZP 14).

ZP 15 - ZP 16 ORBEY

Située en descente sur la route amenant les concurrents à Orbey, zone public placée dans des champs en surplomb.

ÉTAPE 3

Dimanche 6 octobre 2013
Sunday, October 6th 2013

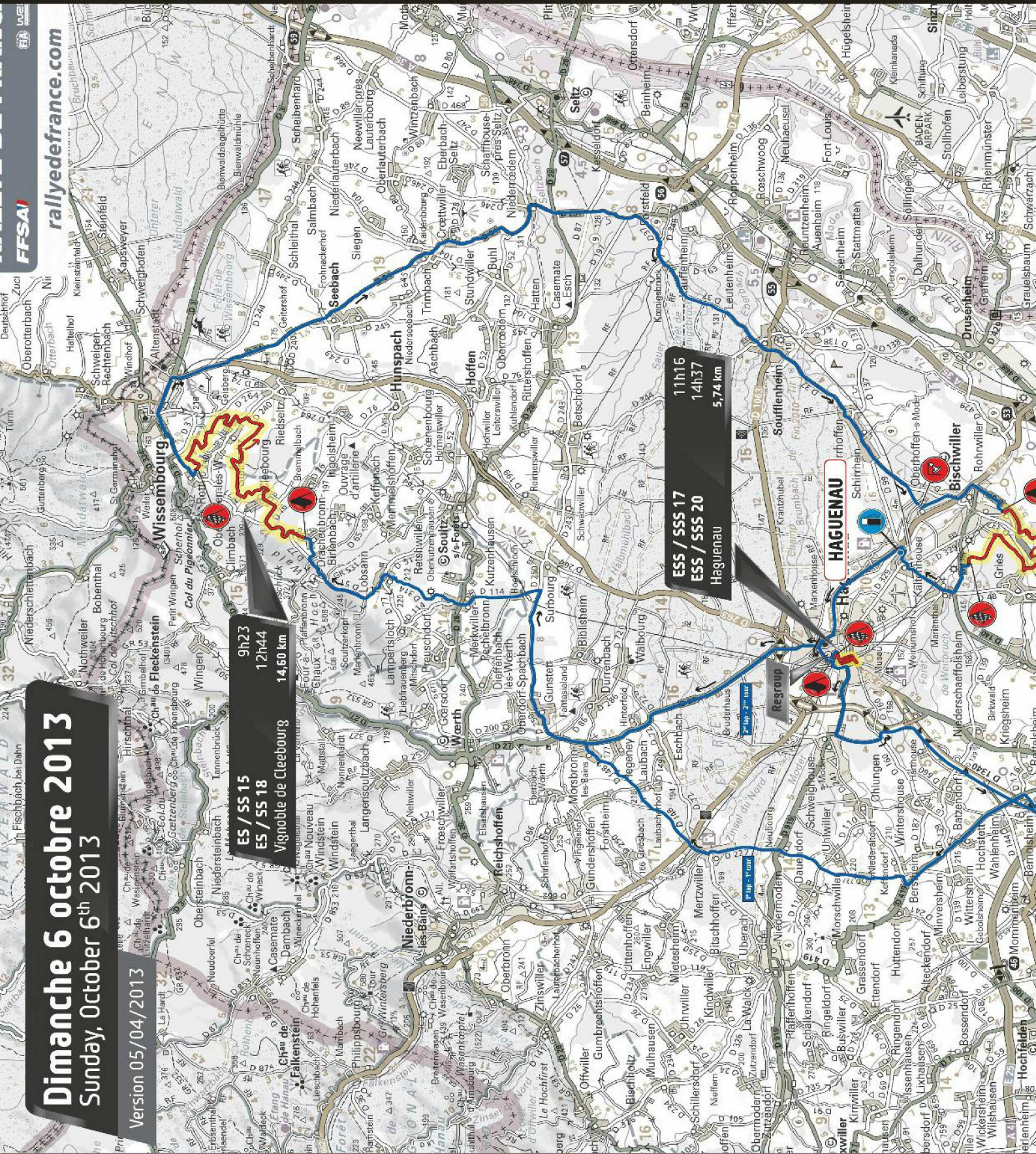
Version 05/04/2013

rallyedefrance.com

FFSAI

ES / SS 15
ES / SS 18
9h23
12h44
Vignoble de Cleebourg
14,60 km

ESS / SSS 17
ESS / SSS 20
11h16
14h37
Haguenau
5,74 km



PARCOURS ET ZONES D'ACCÈS

ES 15 - 18

ZP 1 DRACHENBRONN

Située en retrait dans un champ et dans une forêt à la sortie du village de Drachenbronn, sur D 51 : courbe à gauche après le départ et changement de direction à droite et virage à gauche sur route large en légère descente.

ZP 3 - ZP 5 - ZP 8 CLEEBOURG

Situées sur la commune de Cleebourg, dans le vignoble en surplomb du village. ZP3 : changement de direction à gauche avec parking P3 et P4 à proximité ; ZP 5 : changement de direction à gauche sur route viticole très étroite, ZP 8 : changement de direction à droite.

ZP 14 - ZP 15 - ZP16 STEINSELTZ

ZP 14 et ZP 15 situées à Steinseltz : partie très rapide avant changement de direction à gauche peu visible et ZP 16 à proximité du stade.

ZP 17 - ZP 18 SCHAFFBUSCH

Sur la commune de Steinseltz. ZP 17 : après le passage en bordure du stade de foot, ligne droite avant changement de direction à droite et montée sur route large ; ZP 18 : longues courbes à droite et changement de direction à gauche sur route étroite, avec une vue sur l'épreuve spéciale de l'autre côté du village.

ZP 19 - ZP 20 OBERHOFFEN-LÈS-WISSEMBOURG

Situées en surplomb du village d'Oberhoffen-lès-Wissembourg. ZP 19 : freinage délicat pour changement de direction droite et gauche ; ZP 20 : changement de direction à droite.

ZP 21 ROTT

Longue courbe à droite sur route étroite et partiellement recouverte de terre, changement de direction à gauche peu visible, très grande zones public de plus de 600 mètres de long.

ES 16 - 19

ZP 1 - ZP 2 BISCHWILLER

Juste après le départ avec changement de direction à droite sur route très large (ZP 1), grande courbe rapide pour contournement du rond-point sur la D 37 et sortie du rond-point en direction de la Gravière sur route étroite (ZP 2).

ZP 3 - ZP 4 LA GRAVIÈRE

Situées en bordure de la Gravière, route sinueuse et rapide très étroite. ZP 3 : ligne droite pour courbe à gauche très serrée ; ZP 4 : longue ligne droite avec freinage appuyé pour courbe à droite.

ZP 5 JUMP D 37

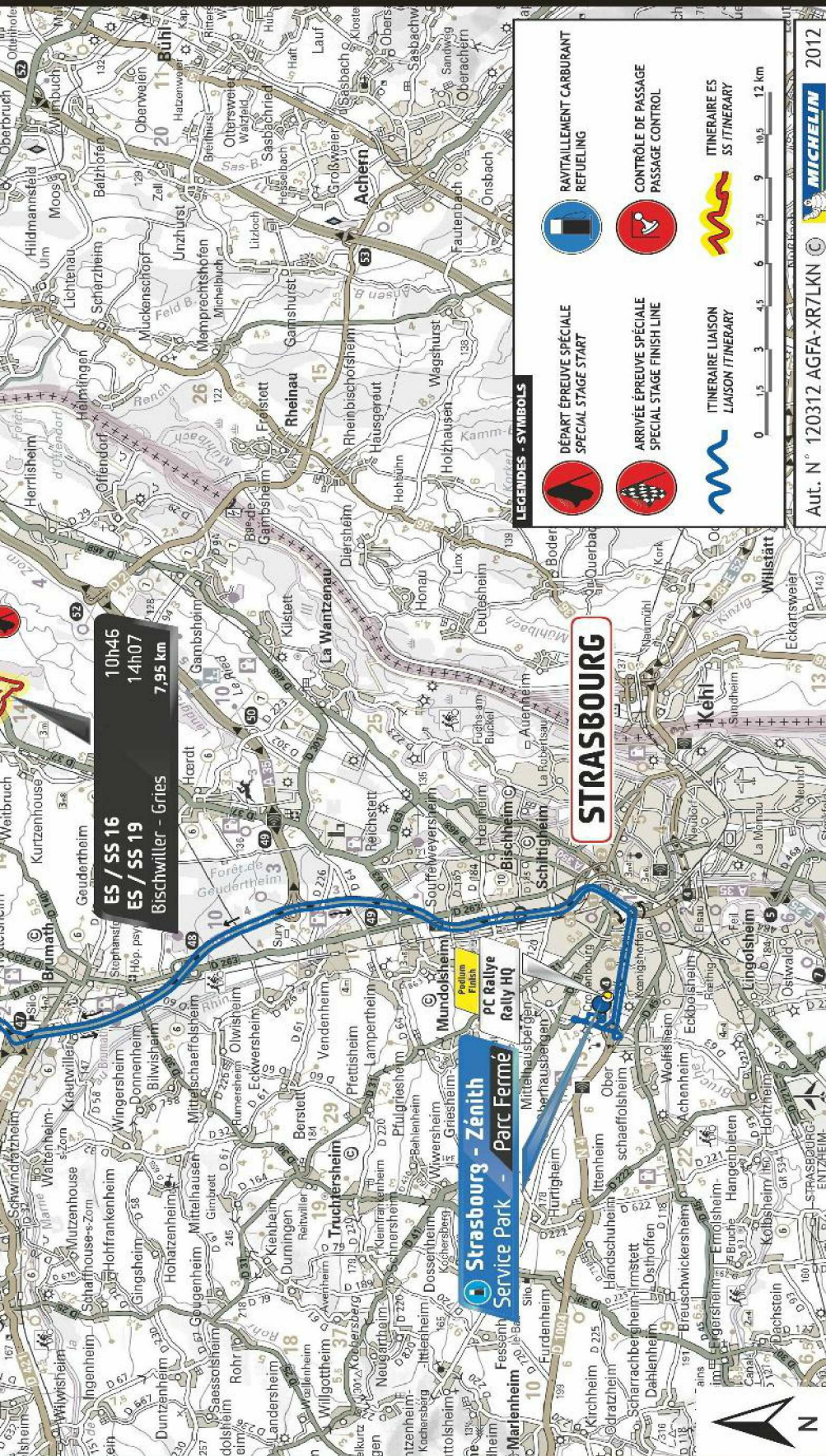
Située au croisement de la D 37 avec un saut à vitesse élevée. Accès depuis Hœrdt par la D 37 ou depuis Gries par la D 48.

ZP 6 GRIES

À l'entrée de Gries, une courbe à gauche et ligne droite pour une épingle à droite serrée devant les séparateurs en béton.

ZP 8 LES PLATANES

Située sur la commune de Bischwiller, partie très rapide avec freinage en appui dans un virage droite pour une courbe gauche, très délicate entre platanes, et épingle gauche à l'entrée de la ville.



SÉBASTIEN
LOEB

Citroën DS3 WRC



DPPH / F. BAUDIN

#1

DANIEL
ELENA

Citroën DS3 WRC



DPPH / G. LEHURMAND

#1

MIKKO
HIRVONEN

Citroën DS3 WRC

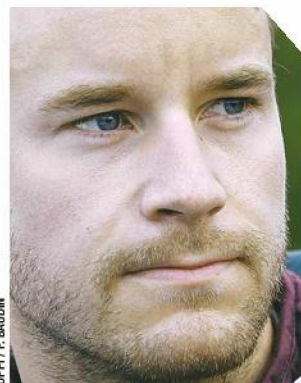


DPPH / F. BAUDIN

#2

MADS
OSTBERG

Ford Fiesta RS WRC



DPPH / F. BAUDIN

#4

ANDREAS
MIKKELSEN

Volkswagen Polo R WRC



DPPH / F. BAUDIN

#9

DANI
SORDO

Citroën DS3 WRC



DPPH / F. BAUDIN

#10

THIERRY
NEUVILLE

Ford Fiesta RS WRC



DPPH / F. BAUDIN

#11

MARTIN
PROKOP

Ford Fiesta RS WRC



DPPH / F. BAUDIN

#21

**EVGENY
NOVIKOV**

Ford Fiesta RS WRC



DPPH / F. BAUDIN

#5

**JARI-MATTI
LATVALA**

Volkswagen Polo R WRC



DPPH / F. BAUDIN

#7

**SÉBASTIEN
OGIER**

Volkswagen Polo R WRC

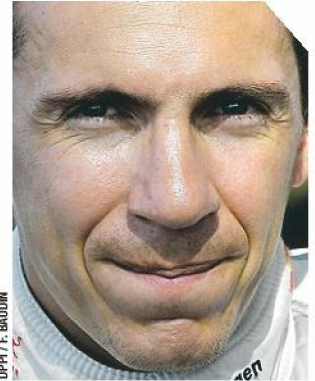


DPPH / F. BAUDIN

#8

**JULIEN
INGRASSIA**

Volkswagen Polo R WRC

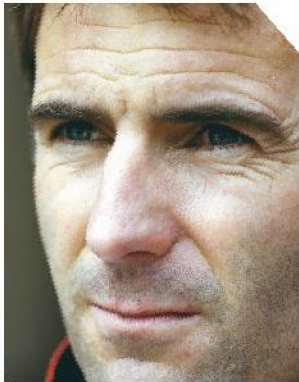


DPPH / F. BAUDIN

#8

**ROMAIN
DUMAS**

Ford Fiesta RS WRC

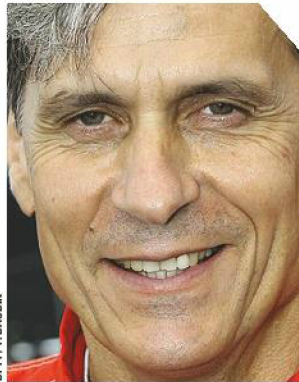


DPPH / F. FLAMAND

#22

**DENIS
GIRAUDET**

Ford Fiesta RS WRC



DPPH / F. BAUDIN

#22

**ROBERT
KUBICA**

Citroën DS3 RRC



DPPH / F. BAUDIN

#74

**JULIEN
MAURIN**

Ford Fiesta RS WRC



DPPH / F. LE FLOCH

#120

MONTOYA FACE À SES DÉMONS

PABLO, EST-CE TROP TARD ?

CONSIDÉRÉ IL Y A UNE QUINZAINE D'ANNÉES COMME L'UN DES PILOTES LES PLUS PROMETTEURS EN MONOPLAÇE, LE COLOMBIEN A ÉTÉ REMERCIÉ FIN AOÛT PAR LE CHIP GANASSI RACING DONT IL DÉFEND LES COULEURS EN NASCAR SPRINT CUP SERIES. À 38 ANS, IL VA TENTER DE REBONDIR EN INDYCAR, AU SEIN DU TEAM PENSKE.

THIBAUT VILLEMANT

Bouillant, arrogant, incompris. Juan-Pablo Montoya est un drôle de personnage au caractère bien trempé. Il l'a encore prouvé, le 24 août dernier, lors de la 24^e manche de la Nascar Sprint Cup Series.

Une dizaine de jours après s'être vu notifier par la Earnhardt / Chip Ganassi Racing que son contrat ne serait pas prolongé en 2014, le Colombien a brillé sur le Michigan International Raceway, passant sous le drapeau à damier en 3^e position. Soit son second meilleur résultat cette saison après sa 2^e place acquise à Dover (Delaware), le 2 juin dernier. Une semaine plus tard, à Atlanta, il confirmait en terminant septième.

Très certainement vexé, Montoya s'est réveillé, poussé par cet orgueil surdimensionné qu'on lui connaît depuis toujours. Pour la troisième fois de sa carrière, il quitte une équipe sur un goût d'inachevé. Pour la troisième fois aussi, l'idylle annonciatrice de gloire n'ira pas à son terme, se terminant sans la moindre couronne. À la mi-août, la Earnhardt / Chip Ganassi Racing annonçait sobrement, que le contrat de Juan-Pablo ne serait pas renouvelé. Une surprise ? Oui et non. Le natif de Bogotá et le boss sont très liés depuis la fin des années 90 quand, prêt par Williams, le jeune espoir était venu défendre, deux années durant, les intérêts de ce dernier outre-Atlantique. Une histoire qui, pour le coup, fut des plus réussies, puisque découlera de cette association un titre en CART, en 1999, et une victoire aux 500 Miles d'Indianapolis en 2000. Montoya devenait ainsi le premier Rookie depuis Graham Hill en 1966 à s'im-

poser dans cette épreuve. Déjà, à l'époque, le Colombien avait défrayé la chronique et s'était attiré les foudres des spécialistes en décrivant ce circuit « *aux quatre virages similaires* », comme « *moins exigeant que les tracés routiers*. » Quant à ses adversaires, ils qualifiaient déjà son pilotage d'agressif. Chip Ganassi, lui, n'avait cure des critiques à l'égard de son poulain. Mais pour Montoya, c'est là que tout se compliqua.

En 2001, il intègre le Formula One Circus chez Williams. Avec une seule victoire à son actif la première saison, il souffre de la comparaison avec son équipier Ralf Schumacher. L'année suivante, il décroche pas moins de sept pole positions, mais pas la moindre victoire, les Ferrari F2002 étant tout simplement supérieures. En 2003, il joue crânement sa chance. Mais s'il s'impose à Monaco et en Allemagne, Montoya effectue diverses erreurs et échoue à la 3^e place finale pour la deuxième saison de rang. 2004 marque la fin de sa collaboration avec Sir Frank. Agacé par les ordres lui intimant de ne pas attaquer son équipier allemand à Magny-Cours, il entre en discussions avec McLaren, équipe qu'il rejoindra dès l'année suivante. À Grove, les langues se délient. « *Il se repose trop sur son don naturel, n'hésite pas à déclarer Frank Williams. Au lieu de travailler la technique et les réglages de sa machine, il préfère surpiloter. D'où ses sorties de piste, ses accrochages et ses bêtises. S'il continue ainsi, il n'arrivera à rien et détruira sa carrière.* »

IDYLLE RATÉE

Le chapitre McLaren s'ouvre en 2005 mais Montoya se retrouve malheureusement avec un équipier encombrant qui n'est autre que Kimi Räikkönen. Le duel entre ces deux personnalités fait des ravages. Avantage au ▶

TRAJECTOIRE

Né le 20 septembre 1975 à Bogotá (Colombie).
1994 : 3^e Barber Saab Pro Series.
1995 : 3^e Formula Vauxhall.
1996 : 5^e British F3 (2 victoires).
1997 : vice-champion F3000 (3 victoires).
1998 : champion F3000 (4 victoires).
1999 : champion CART (7 victoires).
2000 : 9^e CART (3 victoires).
1^{er} 500 miles d'Indianapolis.
2001-2005 : 95 GP de F1 chez Williams puis McLaren (3^e en 2002 et 2003, 7 victoires, 30 podiums, 13 pole positions, 12 meilleurs tours en course, 307 points).
2006-2013 : Nascar Sprint Cup (2 victoires. Meilleur classement : 8^e en 2009).
2007, 2008 et 2013 : vainqueur des 24 Heures de Daytona.



DPP1

▶ PORTRAIT JUAN-PABLO MONTOYA

Finlandais avec sept victoires à trois. 4^e du championnat, à 52 points de son compagnon d'écurie, le Colombien bout et estime que la monoplace de Woking est davantage adaptée au pilotage du Nordique qu'au sien. À l'intersaison, il explose de colère en apprenant l'arrivée, en 2007, de Fernando Alonso. Ron Dennis avait jusqu'au 31 décembre 2005 pour prolonger son contrat au-delà de 2006, et il ne l'a pas fait. Montoya avoue être « à l'affût de toutes les bonnes propositions pour se préparer à un bon challenge 2007 », préférant « ne pas attendre une éventuelle réponse de Ron Dennis. Pour moi, la stabilité est la règle d'or de la réussite et j'aimerais bien tirer profit de mon travail ici depuis un an. Maintenant, si c'est ma dernière année à Woking, à quoi bon ? C'est perdre son temps. »

Finalement, l'idylle avec le team britannique s'achèvera le 2 juillet 2006, à l'issue du Grand Prix des États-Unis. Montoya est accusé d'être à l'origine d'un carambolage au départ éliminant notamment... Räikkönen. L'après-midi même, il quitte Indianapolis pour Chicago, où se tient le soir une manche de la Nascar Sprint Cup Series, avant de signer le 11 juillet son contrat avec la Chip Ganassi Racing, sans prévenir Ron Dennis, son employeur, ni Julian Jakobi, son agent. Caprice de star. Il ne le savait pas encore, mais ce Grand Prix des États-Unis sera son dernier. « McLaren et Juan-Pablo Montoya sont parvenus à un accord lui permettant de ne pas participer aux prochaines courses de cette saison, annonce un Ron Dennis furieux, qui ne manquera pas d'égratigner au passage son ex-protégé. Pilote brillant et d'un adorable caractère, il réussira certainement sa transition sur la scène du championnat Nascar. » Il l'interdit cependant de prendre le volant d'une stock-car, avant de revenir sur sa position peu après, déclarant que « libérer contractuellement Juan-Pablo prématurément ne nous pose aucun problème. Mais dès lors, je ne vois pas pourquoi nous devrions lui payer sa fin de saison. » Une deuxième belle aventure vole en éclats. « Ce n'était pas moi, c'était la voiture qui était en cause, rétorque le Colombien. Mon objectif consistait à remporter un titre de champion du monde. Mais j'ai peu à peu réalisé que mes chances étaient très minces. Se battre pour des 5^e places n'a rien d'excitant. À la fin, (avec Ron Dennis. Ndlr), nous ne nous adressions même plus la parole. L'affaire s'est réglée uniquement par l'intermédiaire de nos avocats respectifs. Dès lors que je ne prenais plus de plaisir en course et que l'ennui me gagnait, la meilleure décision était de partir. Je souhaitais un nouveau challenge et la Nascar en est un. »

NOUVEAU CHALLENGE

Après sa première course en ARCA (discipline de stock-car américaine, moins réputée que la Nascar. Ndlr), à Talladega (Alabama), en



En 1999, pour sa première saison chez Ganassi (ici à Elkhart Lake), Montoya est titré en CART...

DPPH / T. DELAUNAY



... avant de gagner l'année suivante Indy 500 pour sa première et unique participation.

J.F. GALERON

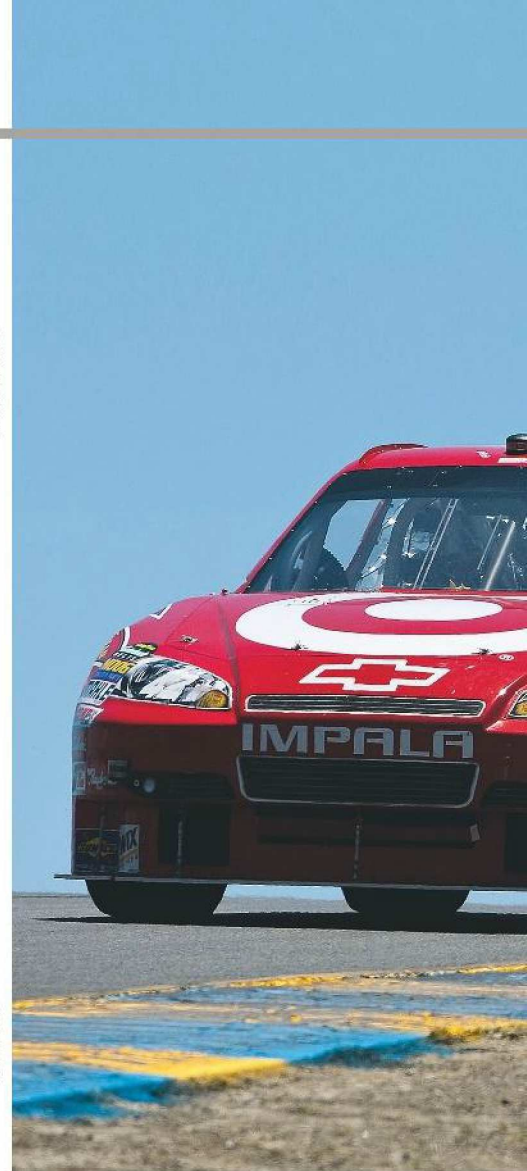


En 2003, chez Williams, il signe à Monaco la plus belle victoire de ses 7 victoires en F1.

DPPH / G. LEVENT

octobre 2006, qu'il termine à la 3^e place, après s'être qualifié 2^e, il déclare : « Je ne m'étais pas autant amusé depuis longtemps en course ! » On lui promet alors, une fois de plus, victoires et titres, au sein d'une équipe Chip Ganassi Racing qui le chérit. En début de saison 2007, la page F1 est définitivement tournée : « Je ne regarderai aucun Grand Prix à la télé cette saison, soutient-il. Le chapitre est clos. » Sa première victoire en Nascar, il l'obtient en juin 2007 à Sonoma (Californie), sur un circuit routier, suite à un dépassement plus que musclé sur son équi-

INDYCAR



A Indianapolis, en 2006, sur ce tracé l'ayant vu se révéler, il dispute son dernier Grand Prix. Jugé responsable par certains d'un crash impliquant huit monoplaces, il s'envole vers Chicago, pour un premier contact avec la Nascar.



Ses deux victoires dans la catégorie reine de la Nascar, Juan-Pablo Montoya (ici à Sonoma en 2010) les a remportées sur des circuits routiers.



toya n'aura remporté que deux victoires, et aucune sur ovale, et une seule qualification pour le Chase, en 2009. Cette année, après 28 manches, il ne pointe qu'à la 20^e position du classement. Aussi belle soit l'amitié unissant un pilote à son patron, une équipe du standing de la Earnhardt / Chip Ganassi Racing ne peut se permettre d'engranger les résultats médiocres dans la discipline reine du sport automobile aux États-Unis et l'une des deux plus populaires avec le football américain. La suite, on la connaît.

À 38 ans, Juan-Pablo Montoya rêve à nouveau d'IndyCar. « *Mon cœur a toujours été à la monoplace* » a-t-il récemment avoué. Il aurait d'ailleurs refusé plusieurs offres en Nascar. Peu de personnes crurent en cette possibilité et ce, même si Michael Andretti a rapidement émis le souhait de recruter son ancien rival. Mais ce dernier ne sera pas assez rapide. À la surprise générale, le Team Penske, qui avait pris les devants, rafle la mise, comme cela a été officialisé le 16 septembre à Chicago. « *J'ai toujours eu une grande admiration pour Roger Penske* » soulignait le principal intéressé. Penske voulait Montoya. Pour preuve, aucun accord avec un quelconque sponsor n'a pour le moment été signé. Le Colombien, lui, va devoir se remettre dans le bain de la monoplace... en commençant par perdre quelques kilos.

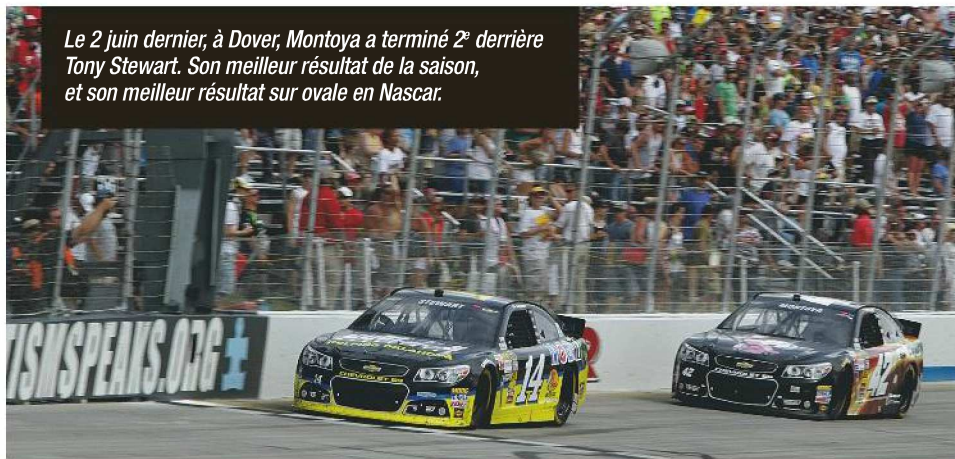
Depuis, les commentaires des acteurs de l'IndyCar sont des plus élogieux. « *En une minute, l'IndyCar 2014 a gagné encore en intérêt* » publiait Dario Franchitti sur Twitter. « *J'ai hâte de te botter les fesses* » ironisait pour sa part Simon Pagenaud. « *Comme au bon vieux temps* » se réjouissait son futur équipier Helio Castroneves.

Quatorze ans après son retentissant succès, Montoya sera-t-il de nouveau, en mai prochain, en mesure de jouer les premiers rôles aux 500 Miles d'Indianapolis ? « *S'il y en a une à gagner, c'est celle-ci* » lâche-t-il. Mais avant de penser victoires, Juan-Pablo Montoya va devoir d'abord s'atteler à faire mentir cet ingénieur de Williams F1 qui n'avait pas hésité à déclarer : « *Il était ingérable. À côté de lui, Mansell était un cadeau !* » ●



pier Scott Pruett et après être parti 32^e ! Un succès qui lui permet de devenir le premier non-Américain à triompher dans cette discipline depuis 1974 (victoire du Canadien Earl Ross à Martinsville, Virginie. Ndlr). Mais dès cette première saison au plus haut niveau de la discipline, il s'attire les foudres de certains de ses adversaires. Tony Stewart et Kevin Harvick, pour ne citer qu'eux, jugent son comportement en piste antisportif. Finalement, en sept saisons de Nascar, Mon-

Le 2 juin dernier, à Dover, Montoya a terminé 2^e derrière Tony Stewart. Son meilleur résultat de la saison, et son meilleur résultat sur ovale en Nascar.



Pilotez **vos** émotions ...

MAGNYCOURS,

BARCELONE,

MAGNYCOURS,
CLUB

DIJON,...



*Un rêve enfin accessible
Un cadeau inoubliable*

F1



*Une expérience
"haute vitesse" sur
des circuits de
prestige*

GT



F1
Triplace



FR



Baptêmes sur F1 et GT
Stages de Pilotage sur
F1 / FR / GT

nathalie@lrs-formula.com

04 72 78 05 15

www.lrs-formula.com

AUTOhebdo

WORLD RACING & COURSES FRANCE

WTCC, FIA GT, DTM, GP2, GP3, F3, WSR, INDYCAR, NASCAR, ELMS, ERC, GT TOUR, RALLYE FRANCE, RALLYCROSS, MONTAGNE...

WTCC - SUZUKA

INTOUCHABLE



FIA WTCC

SOMMAIRE

START	60
WTCC	
SUZUKA	62
BLANCPAIN ENDURANCE SERIES	
NÜRBURGRING	66
GP2 SERIES	
SINGAPOUR	70
ALMS, ASIAN LMS	71
NASCAR	
LOUDON	72
RALLYCROSS	
ESSAY 2	73
MONTAGNE	74

START



UNITED SPORTSCAR CHAMPIONSHIP

12 MANCHES POUR UNE PREMIÈRE

Issu de la fusion entre l'ALMS et le Grand-Am, le United SportsCar Championship (précédemment appelé USCR pour United SportsCar Racing) se déroulera l'an prochain sur 12 manches ; 11 pour la catégorie reine qui mêlera LM P2, Daytona Prototypes et DeltaWing. Cette dernière ne sera, en effet, pas du déplacement en Virginie, toutes les classes n'étant pas admises sur tous les rendez-vous. Deux séances d'essais sont prévues à Sebring (16-17 novembre) et Daytona (19-20 novembre).

Reste à officialiser le règlement, les concurrents attendant de savoir ce qu'il en sera de l'équivalence entre LM P2, DP et DeltaWing, qui constitueront cette catégorie (voir ci-contre). Les responsables de l'IMSA finalisent actuellement simulations sur ordinateur, ainsi qu'essais en soufflerie et des tests débiteront sous peu pour définir la balance de performance. La réglementation technique est en tous les cas figée jusqu'à fin 2016. « Cela offre la stabilité sur le long terme tout en tenant compte des réalités économiques actuelles », justifie

Jim France, président de l'IMSA. « Le succès de l'actuel règlement en LM P2 est tel qu'il ne nécessite pas d'évolution à court terme », explique pour sa part Pierre Fillon, président de l'ACO. Prolonger cette catégorie jusqu'en 2017 permet d'en garantir encore la réussite trois ans durant, tout en offrant aussi aux équipes une période d'amortissements suffisamment longue. Cela permet enfin de travailler sereinement à la possible création d'un futur prototype qui remplacerait à partir de 2017 les LM P2 et Daytona Prototypes. » **T. V., à Austin**

Porsche repart en reconquête



► Après avoir arrêté, durant un an, de soutenir des équipes concourant dans les championnats d'Endurance nord-américains, le constructeur de Stuttgart va profiter de la naissance de l'USCC (voir ci-

contre) pour faire son retour officiel outre-Atlantique. Deux 911 RSR seront alignées dans la catégorie GT Le Mans sous la bannière Porsche North America. Le quartier général sera basé dans les locaux de la

branche sportive américaine de la marque à Santa Ana (Californie), et le Core Autosport officiera comme écurie partenaire. Il s'agira d'un engagement « similaire à celui du Porsche AG Team Manthey en WEC »,

souligne Hartmut Kristen, directeur de Porsche Motorsport. Les deux autos seront confiées à des pilotes officiels de la marque, le Californien Patrick Long étant le premier sur les rangs. **T. V.**

◀ Calendrier USCC 2014

- ▶ **25-26 janvier**
24 Heures de Daytona (Californie)
- ▶ **15 mars**
12 Heures de Sebring (Floride)
- ▶ **12 avril**
Long-Beach (Californie)
Sans les GT Daytona
- ▶ **4 mai**
Laguna-Seca (Californie)
- ▶ **31 mai**
Belle-Isle (Detroit, Michigan)
Sans les GT Le Mans
- ▶ **29 juin**
Watkins Glen (New York)
- ▶ **13 juillet**
Mosport (Canada)
- ▶ **25 juillet**
Indianapolis (Indiana)
- ▶ **10 août**
Road-America (Wisconsin)
- ▶ **24 août**
Virginia International Raceway (Virginie)
1 course GT et 1 course LM PC.
- ▶ **20 septembre**
Circuit des Amériques (Austin, Texas)
- ▶ **4 octobre**
Road-Atlanta (Géorgie)



J.F. GALERON

LM P2 / DP

Un aperçu de la BOP

▶ L'antépénultième manche de l'ALMS s'étant tenue samedi, la veille du 5^e rendez-vous du WEC (voir aussi page 71), la très attendue équivalence DP/LM P2 pour l'USCC a fait l'objet de toutes les discussions à Austin. En voici les grandes lignes, même si des ajustements de dernière minute sont possibles.

LM P2 : 69 kg de lest (voir plus si les premiers résultats en montrent la nécessité) et un ajustement des brides moteur.

Daytona Prototype : Amélioration des performances autorisées + adoption d'un kit aérodynamique + adoption d'un système de traction control + augmentation des appuis

LM PC : introduction des brides d'alimentation en air de manière à limiter la puissance. Actuellement, outre-Atlantique, les Oreca 09 FLM roulent sans restricteur.

J.-M. T., à Austin

RALLYCROSS RX

Jeanney vice-champion d'Europe

▶ **Seul pilote français engagé cette saison**, Davy Jeanney a démontré qu'il était un vrai spécialiste de la discipline. Quatrième avec le même nombre de points que le troisième l'an passé, il a continué de progresser dans une hiérarchie qui s'est nettement professionnalisée cette année avec l'arrivée d'un nouveau promoteur (IMG) et de Petter Solberg, entre autres. Troisième en Angleterre dès la première course, il a fait preuve de constance en montant à cinq reprises sur le podium : Angleterre, Hongrie, Norvège, France (Lohéac) et Autriche. Une régularité qui lui permet de prendre la 2^e place du championnat d'Europe derrière Timur Timerzyanov et devant Timmy Hansen. « *C'est sûr nous n'avions pas la meilleure voiture du plateau, une C4 moins compacte*

que les DS3, Polo, Fiesta ou 208 utilisées cette saison, soulignait-il après sa 7^e place, ce week-end, sur la dernière manche en Allemagne. *Mais j'ai beaucoup appris et je suis maintenant plus confiant et plus incisif. Ce titre récompense toute*

mon équipe, nous pouvons être fiers de notre travail. » Le pilote de Château-Renault, qui ne repartira pas avec sa C4, se penche déjà sur le choix d'une nouvelle monture pour partir à l'assaut du titre en 2014.

E. N.



E. NADUD

▶ CARNET

PATRICE MADELAINE

Pilote régulier de la Coupe de France FFSA-GT sur une Ferrari 458 du JMB Racing, Patrice Madelaine (50 ans) a trouvé la mort mercredi dernier dans des circonstances particulièrement dramatiques. Le promoteur immobilier a été abattu, alors qu'il circulait à scooter dans un quartier d'Ajaccio, par un tireur qui a pris la fuite. Il est la 17^e victime d'homicide depuis le début de l'année en Corse. La rédaction d'AUTOhebdO s'associe à la douleur de la famille.

▶ VITE

PREMIERE

Les World Series by Renault rouleront pour la première fois à Jerez l'an prochain. Depuis sa création en 2005, la discipline se rend chaque saison en Espagne ; elle a déjà visité les circuits de Barcelone, Motorland Aragon, Valencia et Bilbao.



Maxime JOUSSE

Le jeune pilote du Sébastien Loeb Racing (22 ans) a été choisi pour représenter la France à la finale du Porsche International Scholarship Program (PISP), les 7 et 8 octobre.

Comment les choses se sont-elles déroulées depuis l'annonce des trois pilotes pré-sélectionnés Lonni Martins, Jim Pla et vous-même, le 7 septembre dernier à Magny-Cours ?

Le soir même de la première course à Magny-Cours, chacun d'entre nous a passé un entretien d'environ une demi-heure avec le directeur général de Porsche France, Marc Ouayoun, le responsable de la Carrera Cup France, Alexandre Gibot, et le parrain de l'opération « Jeunes Talents », Patrick Pilet. Ils voulaient connaître notre vision de l'avenir, évaluer notre maturité et sans doute aussi mesurer notre degré d'investissement. Leur choix devait se baser sur cet entretien, mais aussi sur nos performances lors des quatre premiers meetings de la saison.

Pensiez-vous être retenu pour la finale ?

C'était mon objectif en début de saison et j'ai tout fait pour l'atteindre. Peut-être que la première manche de

Magny-Cours (qu'il a remportée. Ndlr), au cours de laquelle il fallait montrer de l'intelligence de course, a pesé dans la balance. Je pense que ma victoire à Pau (le 18 mai dernier. Ndlr) a beaucoup compté aussi. **Qu'est-ce que cela change pour la fin du championnat ?**

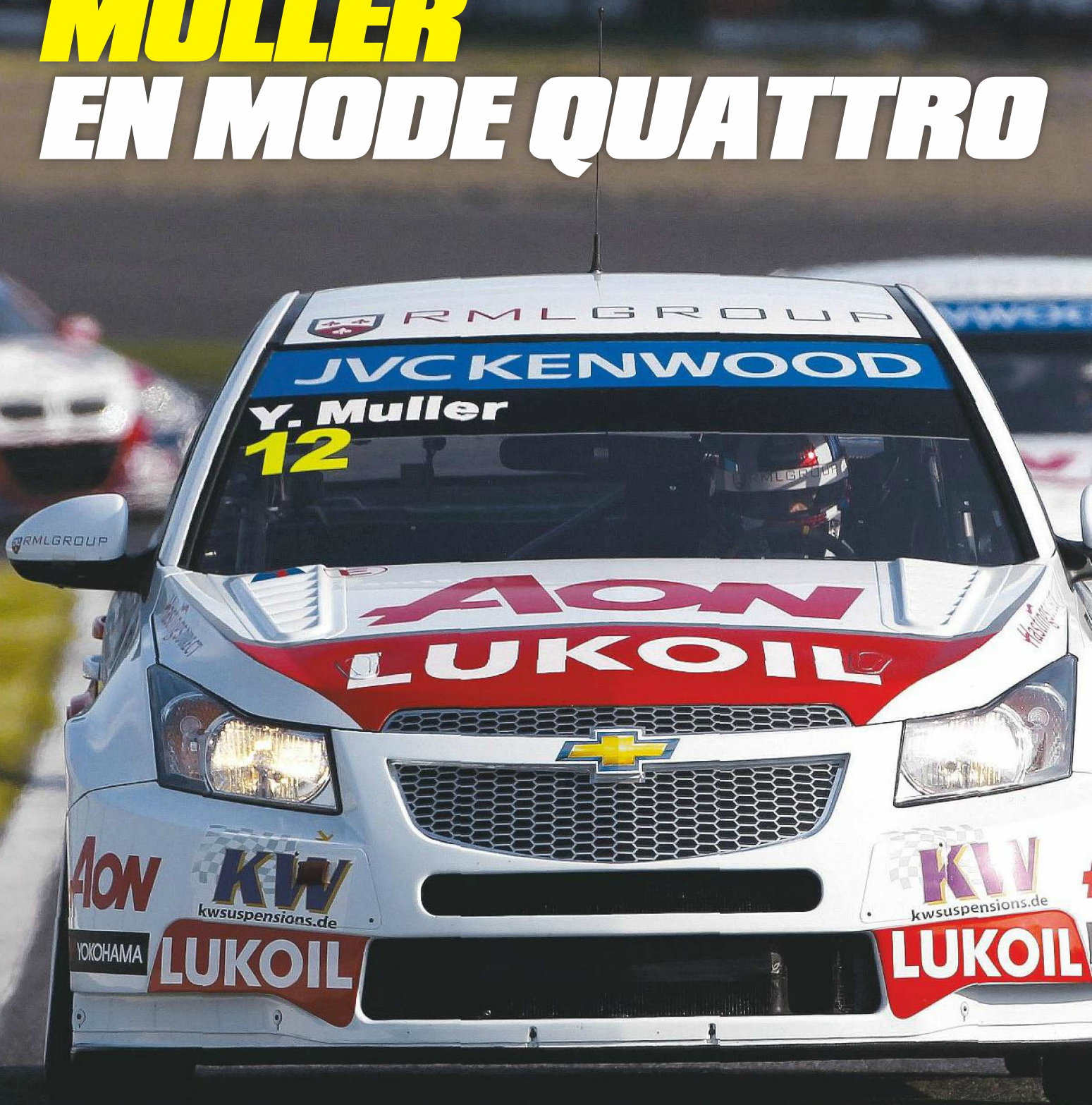
Pas grand-chose. Je suis un peu distancé, à la 5^e place. Mais cette annonce peut avoir un effet bénéfique sur la confiance, je me sentirais peut-être plus libéré. Maintenant, je ne considère pas cette sélection comme une finalité. Je vais tout faire pour décrocher la bourse en vue de courir en Supercup l'année prochaine. Je vais prendre conseil auprès de Jean-Karl (Vernay, le lauréat du PISP 2012. Ndlr), Côme (Ledogar, sélectionné lui aussi pour la finale 2012 et son actuel coéquipier au Loeb Racing. Ndlr) et surtout Patrick Pilet, dont l'expérience à mes côtés sera un précieux atout.

Propos recueillis par J.-C. Romec

**WORLD
RACING**

WTCC - SUZUKA

MULLER **EN MODE QUATTRO**





Après avoir triomphé avec Seat et à deux autres occasions avec Chevrolet, l'Alsacien est titré pour la quatrième fois champion du monde WTCC, au sein d'une structure privée, et avant de rejoindre Citroën en 2014. *Jean-Luc Taillade*

Il y a près de deux mois, le samedi de la manche argentine de Termas de Río Hondo, l'Alsacien bottait en touche à l'évocation de son éventuelle future signature avec Citroën. « *Mon avenir en tant que pilote pour 2014, je ne le connais pas encore. Je n'ai pas de contrat pour la saison prochaine* », affirmait-il. Si c'était vraiment le cas, l'accord était imminent, voire déjà scellé, puisque le constructeur au double chevron ne mit pas plus de trois jours pour officialiser Yvan comme équipier de Sébastien Loeb. Muller au volant d'une des C-Elysée, ce sera pour au moins deux ans. Les deux champions du monde alsaciens auront probablement un autre équipier, et les deux jours d'essais menés par José-María López à Valencia, récemment, semblent le placer en pole position pour ce rôle. L'arrivée de l'Argentin en WTCC ravirait les promoteurs de la discipline, en manque actuellement d'une pointure du continent américain depuis le départ de Farfus vers le DTM, alors que l'enchaînement Termas de Río Hondo-Sonoma semble durable.

En attendant, Yvan est revenu sur cette saison de transition où il s'est retrouvé pour la première fois en WTCC dans une écurie n'ayant pas l'investiture d'un constructeur. En restant chez RML, à défaut d'une meilleure proposition, il avait la garantie de disposer avec la Chevrolet Cruze de la voiture à battre. « *La saison avait mal démarré, avoue-t-il. À un mois de la première course, on était loin d'être sur la grille. Et finalement, ça s'est fait. Nous sommes arrivés à Monza avec à peine 20 tours de roulage. Et, à ce moment-là, nous avons pris la tête du championnat sans la quitter pour vivre une super saison. Je me régale avec toute l'équipe, l'ambiance étant vraiment très sympa. De même, avec mon équipier, nous arrivons à faire des choses assez sympathiques.* » Que ce soit dans les briefings techniques, pour les stratégies d'entraide lors des essais qualificatifs ou le respect mutuel en course. Yvan fait référence à la bonne entente avec Tom Chilton, le Britannique empreint d'une humilité certaine devant la notoriété de Muller...

Être fidèle à la structure de Ray Mallock représentait un autre atout. « *En juin 2012, révèle l'Alsacien, à l'annonce de la décision de Chevrolet d'arrêter, je me suis mis au travail avec RML pour essayer de trouver un constructeur pour l'avenir. C'était compliqué pour 2013, vu que le règlement allait changer l'année suivante. Mais nous avons lancé des jalons pour 2014: des discussions étaient plutôt avancées avec Renault. Nous avons présenté un beau projet qui,*

malheureusement, n'a pas abouti. Dommage, c'était pour Renault l'occasion d'avoir une bonne, sinon la meilleure équipe... et l'un des meilleurs pilotes! Mais souvent la politique a ses raisons que la raison ignore... Depuis, RML est encore en discussion avec d'autres constructeurs et ils ne se laissent pas abattre pour autant. Mais le temps passe et cela commence à être limite. »

Citroën, une direction logique

Tôt ou tard, les contacts entre Muller et Citroën étaient inévitables, dès l'éventualité de la présence de la marque en WTCC, motivée comme on le sait par le désir de Loeb de trouver un programme circuit avec son employeur historique. « *Étant pilote Chevrolet, j'avais fait en sorte que Seb vienne essayer notre voiture, pour se faire une idée de la discipline. J'ai ensuite rencontré les gens de Citroën, mais pas à titre personnel, précisez-t-il. Plutôt au début comme un représentant du WTCC, dans l'intérêt de convaincre Citroën de venir dans ce championnat. Et ensuite je leur ai dit: « Si vous venez, pensez à moi! » Mais bien d'autres ont dû les appeler pour leur dire la même chose.* » RML n'ayant encore aucune certitude pour retrouver un constructeur-titre, le rapprochement était donc logique. « *Il aurait été dommage que je ne coure pas l'an prochain, alors qu'il y aura un nouveau règlement technique, que j'y ai vraiment beaucoup apporté ma contribution depuis deux ans, et que je ne roule pas dans une auto de la définition de laquelle j'ai un peu travaillé* », conclut Yvan. Enfin, nous avions

**YVAN MULLER
EN WTCC**
4 titres mondiaux
(2008, 2010, 2011, 2013)
36 victoires (record)
20 pole positions (record)
91 podiums (record)

1

C'est la première fois depuis la « renaissance » du WTCC, en 2005, que le titre est décerné avant la dernière manche. Priaux (2005, 2006, 2007), Muller (2008, 2010, 2011), Tarquini (2009) et Huff (2012) avaient tous dû attendre jusqu'à Macao.

Ses trois autres « glorieuses »

► 2008 – UNE SI LONGUE ATTENTE

Douze mois après un titre qui lui a filé entre les doigts, le Haut-Rhinois touche enfin au but et devient à Macao le 6^e Français de l'histoire à décrocher un titre du champion du monde « estampillé » FIA, après Prost, Auriol, Loeb, Schlesser et Dalmas. Auteur de trois victoires et neuf podiums aux commandes de la Seat Leon TDI, il repousse les deniers assauts de son équipier Gabriele Tarquini dans la capitale du jeu. Orec, qui assure l'exploitation en piste des voitures engagées officiellement, est également à associer au premier titre décroché par le constructeur espagnol. À l'arrivée, Yvan Muller aura cette parole qui révèle tout son acharnement à serrer une couronne mondiale, malgré tous ses titres rafflés précédemment en BTCC, F2 britannique, sans oublier son implacable domination sur la glace du Trophée Andros: « Ça va m'enlever de la tête que j'ai perdu mon premier titre de champion du monde karting Junior, il y a 24 ans. J'avais 14 ans, il y avait 22 tours à faire, j'en ai bouclé 21 et demi en tête, mais je me suis fait doubler dans la dernière ligne droite. Aujourd'hui, c'est oublié! »



Ce premier triomphe est partagé avec Hugues de Chaunac.

► 2010 – LA VIE EN BLEU

Son équipier Tarquini l'ayant battu sur le fil en 2009, Muller retrouve le haut de l'affiche sous d'autres couleurs, le bleu des Chevrolet engagées par RML (l'équipe britannique de Ray Mallock. Ndlr) ayant succédé au jaune des années Seat, qui vient de se désengager officiellement. Pourtant, le vétéran italien lui aura mené la vie dure sur une Leon TDI privée, en signant 4 succès au cours des 5 premières manches. Le nouveau système de points instauré cette année-là – identique à celui en vigueur en F1 – a aussi joué son rôle dans le maintien du suspense jusqu'à la finale de Macao... ou tout du moins jusque dans les jours précédant celle-ci, une décision du tribunal d'appel de la FIA ayant modifié le résultat de l'avant-dernière manche, disputée à Okayama, offrant ainsi le titre à l'Alsacien avant même que celui-ci n'effectue ses premiers tours de roues sur le circuit de Guia... « Commencer ma collaboration avec Chevrolet par une pole et une victoire (au Brésil. Ndlr) peut rester comme le meilleur moment de la saison, commentera le désormais double champion du monde FIA. Dès la deuxième course, j'étais l'unique leader et je le suis resté toute l'année ». La régularité fut la clé du succès cette saison puisque le natif d'Altkirch ne s'est imposé que trois fois, contre pas moins de neuf 2^e places.



► 2011 – LE BRAS DE FER

Cette saison voit l'avènement d'un autre sérieux concurrent à l'hégémonie alsacienne en WTCC, en la personne de Rob Huff. Coéquipier de Muller chez Chevrolet, le Britannique a

fini en trombe la saison précédente, conclu à la 2^e place ex aequo avec Tarquini, et a démarré la suivante de la même manière, enchaînant quatre victoires sur les trois premières manches. L'Alsacien n'en sort pas moins avec un palmarès enrichi de 8 victoires et 19 podiums (sur 24 possibles). Il a, notamment, vécu un été de rêve en accumulant cinq victoires sur les manches anglaise, allemande et espagnole qui lui ont redonné les commandes du championnat. Et, il ne les a plus lâchées, malgré le rush final de son challenger, doublement victorieux à Macao. La doublette infernale en profitait pour offrir le titre Constructeurs à Chevrolet, l'année de son centenaire. Yvan Muller, pour sa part, rejoint Andy Priaulx dans le club fermé des triples champions du monde WTCC. Ce troisième titre a une saveur particulière pour l'Alsacien. Mal parti, il a su redresser la barre pour finir par remporter le bras de fer avec son équipier « Après mon titre de l'an passé, je m'étais mis trop de pression, avoue-t-il. Je n'étais pas au niveau au début de saison et ça m'a causé encore plus de stress. Petit à petit, je suis revenu dans le match et je suis fier de ce que nous avons accompli avec l'équipe ».

J.C.R.

► DÉCLA

« Peut-être est-ce un porte-bonheur pour Citroën et le WTCC »

Yvan Muller, à l'évocation d'un duo de pilotes Citroën 2014 fort de 13 titres mondiaux (9 pour Loeb, 4 pour lui-même)

200

La course 2 était la 200^e de l'histoire du WTCC. L'Allemand Dirk Müller avait remporté la première, sur une BMW 320i, en 2005 à Monza.

► VITE

ASIA TROPHY

Le classement réservé aux pilotes asiatiques engagés dans les trois manches de Suzuka, Shanghai et Macao permet au Japonais Taniguchi (BMW) de pointer en tête du général devant ses compatriotes Kano (BMW) et Izawa, ce dernier au volant de la troisième Honda officielle. L'autre nippon Yoshimoto (Chevrolet) est 6^e au milieu des Macanais Barco, K.V. Ng, Ho, De Souza et Mak.



évoqué la cohabitation entre un presque triple champion du monde WTCC et un nonuple en rallye ayant de grandes ambitions en circuit. À 44 ans, même animé par une soif de gagner intacte, Yvan Muller ne donnerait-il pas un peu l'impression d'avoir à se mettre au service de l'égérie de Citroën, pour son entrée dans la spécialité ? « Pourquoi devrais-je me mettre au service de Loeb ? », réplique-t-il aussitôt. Ne va-t-il pas se mettre en situation de se faire rattraper par son émule ? « Et alors ! C'est pareil dans toute écurie. Cela s'est produit pour moi l'année dernière avec Menu et Huff. Mais tout cela est de la littérature, on verra. Il ira peut-être plus vite que moi. Eh bien, à moi d'être plus rapide que lui. »

Plusieurs fers au feu

Yvan Muller, désormais quatre fois champion du monde, un mois après avoir fêté ses 44 ans, va donc revêtir à nouveau une combinaison de pilote officiel après cette année de transition en privé. Objectif immédiat, un 5^e titre et plus si affinités, qu'il aura loisir de chasser pendant au moins deux saisons avec une C-Elysée, en pleine force de l'âge et au sommet de son art. Ce qui ne l'empêche pas de mener parallèlement diverses activités, en marge de son métier de pilote. « Je me

suis toujours dit que ça pouvait s'arrêter du jour au lendemain, avoue l'Alsacien. Surtout depuis 1993, où j'ai bien cru que ce serait le cas. Je ne voulais pas mettre tous mes œufs dans le même panier, et j'ai toujours gardé des occupations extra-sportives, que je développe un petit peu plus depuis trois ans. J'ai une petite équipe ce course, avec trois Mitjet 2L pour des amis. L'idée est de la développer à l'avenir, avec notamment deux ou trois Porsche en Carrera Cup, car j'ai de la demande. C'est une activité que je veux développer à l'avenir. Je n'ai pas d'idée bien précise, si ce n'est que j'ai également envie d'aider certains jeunes à progresser. Pas forcément mon neveu (Yann Ehrlacher. Ndlr.) qui a décidé de débiter en Allemagne (en VW Scirocco Cup. Ndlr.). J'ai envie à terme de faire profiter de mon expérience un jeune n'ayant pas forcément les moyens, mais dont la famille aura confiance en moi. J'ai aussi mon rôle de capitaine de l'équipe de France FFSA Karting, mais j'évite de mélanger les deux choses. Et puis le reste du temps, j'ai une autre activité ne concernant pas le sport automobile, dans l'immobilier... » Comme on le voit, Yvan n'est pas près de s'ennuyer à moyen terme. Surtout qu'avec sa compagne Justine, ils se préparent à agrandir bientôt la famille... ●

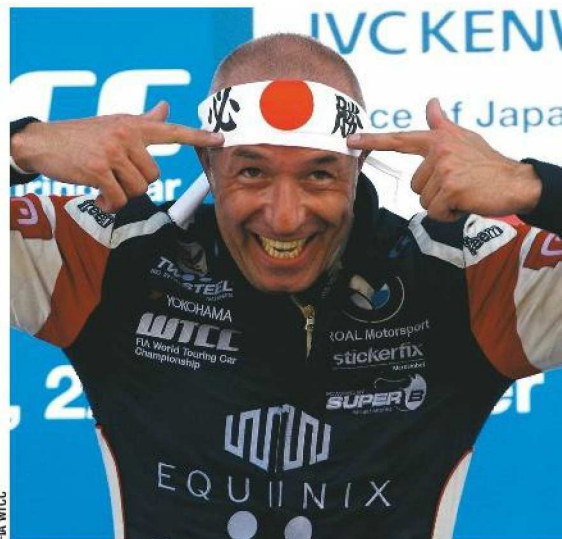
LES COURSES

Honda sort son joker Michelisz

► La troupe du team Castrol Honda aurait tant aimé signer une victoire à domicile, sur le circuit propriété de la marque où Tiago Monteiro avait débuté la Civic l'an passé dans sa première version. L'histoire s'est compliquée dès les qualifications, le Portugais et Gabriele Tarquini ne pouvant faire mieux que les 6^e et 8^e chronos. Monteiro partait en fanfare et pointait 3^e devant Muller, avant de partir à la faute en luttant avec la Cruze de MacDowall, puis de reconquer définitivement après un accrochage avec Oriola. Le clan JAS-Honda jouait de malchance car Tarquini devait rentrer lui aussi, victime

d'une crevaisson. Mais les supporters de la marque nipponne jouissaient d'une belle compensation grâce aux Hongrois de Zengő. Incontestable auteur de la pole position samedi, Norbert Michelisz s'était fait la belle dès le départ, pour s'offrir sa première victoire de l'année au volant de sa Civic orange privée, et devenir le premier à vaincre avec trois marques différentes (Seat et BMW pour ses deux premiers succès. Ndlr). Derrière, MacDowall avait parfaitement exploité sa place de première ligne pour terminer 1^{er} des Indépendants. Troisième Muller s'était bien gardé d'aller lui chercher des noises puisque cette place lui

garantissait le titre... Heureusement car, dès le départ de la course 2, une touchette avec Michelisz le propulsait dans le mur ; le Hongrois devant aussi se retirer. Cette 200^e course de la discipline tombera dans l'escarcelle de l'expérimenté néerlandais Tom Coronel, vainqueur de son duel avec Mehdi Bannani, 1^{er} des Indépendants. « Le Japon a une place spéciale dans mon cœur, rappelait Tom qui avait déjà remporté une course à Suzuka en 2011. J'ai vécu ici pendant cinq ans, et pilote près de 50 000 km sur cette piste. J'en connais le moindre pouce et il est facile pour moi d'y choisir les bons réglages. » **J.L.T.**



Tom Coronel adore le Japon, qui le lui rend bien...

Classement WTCC

20-22 septembre. Manche 10/12

Qualifications

1. N. Michelisz (Honda Civic WTCC) 52" 886 (152,68 km/h). 2. A. MacDowall (Chevrolet Cruze 1.6T) (1^{er} Indépendant) 53 » 011, 3. T. Chilton (Chevrolet Cruze 1.6T) 53 » 101, 4. Y. Muller (Chevrolet Cruze 1.6T) 53 » 119, 5. J. Nash (Chevrolet Cruze 1.6T) (I) 53 » 125, 6. T. Monteiro (Honda Civic WTCC) 53 » 365, 7. P. Oriola (Chevrolet Cruze 1.6T) 53 » 365, 8. G. Tarquini (Honda Civic WTCC) 53 » 379, 9. T. Coronel (BMW 320 TC) 53 » 432, 10. M. Bannani (BMW 320 TC) (I) 53 » 466, 11. R. Huff (Seat Leon WTCC) 53 » 535, 12. J. Thompson (Lada Granta) 53 » 648, 13. (Q1) Ch. NG (BMW 320 TC) (I), 14. M. Basseng (Seat Leon WTCC) 53 » 812, 15. T. Izawa (Honda Civic WTCC) 53 » 827, etc. (29 classés). (I) : Indépendants.

Course 1

1. N. Michelisz (Honda Civic WTCC) 26 t. en 23'58 » 613 (145,18 km/h). 2. A. MacDowall (1^{er} Indépendant) à 4 » 3, 3. Y. Muller à 5 » 1, 4. T. Chilton à 5 » 4, 5. J. Nash à 14 » 3, 6. J. Thompson à 25 » 6, 7. R. Huff à 25 » 7, 8. T. Coronel à 25 » 9, 9. M. Basseng à 26 » 2, 10. F. Monje (Seat Leon WTCC) à 26 » 5, etc. **MT** : Michelisz 52 » 627 (149,84 km/h).

Course 2

1. T. Coronel (BMW 320 TC) 26 t. en 23'56 » 929 (145,35 km/h). 2. M. Bannani (1^{er} Indépendant) à 2 » 2, 3. T. Monteiro à 9 » 9, 4. G. Tarquini à 10 » 7, 5. J. Nash à 11 » 4, 6. T. Chilton à 11 » 8, 7. Ch. NG (BMW 320 TC) (I) à 13 » 7, 8. R. Huff à 14 » 0, 9. S. D'Aste (BMW 320 TC) (I) à 23 » 5, 10. D. O'Young (BMW 320 TC) à 23 » 7, etc. **Ab** : Muller. **PP** : Bannani. **MT** : Bannani 54 » 287 (147,88 km/h).

CHAMPIONNAT WTCC

PILOTES 1. Muller 360 pts (champion)

2. Tarquini 211, 3. Chilton 183, 4. Nash (1^{er} Indépendant) 181, 5. Nykjær 180, 6. Michelisz 156, 7. Huff 153, 8. Coronel 143, 9. Oriola 127, 10. Monteiro 117,... 20. Valente 4, etc.

Indépendants : 1. Nash 150 pts, 2. Nykjær 134 pts, 3. MacDowall 118, 4. Bannani 87, 5. D'Aste 74, 6. O'Young 59, 7. Barth 41, 8. Monje 33, 9. NG 28, 10. Engstler 23, 11. Valente 22, 14. Dayraut 5, etc.

CONSTRUCTEURS 1. Honda 848 pts (champion)

2. Lada 519.

Teams indépendants : 1. RML 209 pts, 2. Bamboo-engineering 131, 3. All-Inkl.com Münnich Motorsport 93, 4. Nika Racing 75, 5. Roal Motorsport 69, etc.



BLANCPAIN ENDURANCE SERIES - NÜRBURGRING

NÜR "BUHK" RING

Après un duel au sommet entre Maximilian Buhk et Maxime Martin, c'est finalement la Mercedes SLS AMG GT3 du HTP Motorsport qui s'est imposée. Les Belges du Marc VDS Racing décrochent tout de même le titre Constructeurs. Anthony Drevet Envoyé spécial

Is n'auront certes pas participé à toutes les courses de Blancpain Endurance Series cette saison, mais les Allemands du HTP Motorsport ont su se montrer intraitables sur le Nürburgring, tout comme ce fut le cas aux 24 Heures de Spa-Francorchamps, fin juillet. Mais, cette fois, le trio Götz-Schneider-Buhk s'est même offert le luxe de signer les meilleurs temps lors des pré-qualifications et des qualifications. Une

domination sans partage de la Mercedes SLS AMG GT3 n°84 qui s'explique par la vitesse de ses pilotes, ainsi qu'une connaissance parfaite de la piste, mais également par la fameuse « balance des performances », comme le pense le pilote Sofrev-ASP, Patrice Goueslard : « Mercedes n'a pas apporté d'évolutions sur sa voiture depuis l'année dernière et ils n'ont pas participé aux courses de Monza et Silverstone. Dès lors, il n'est pas

facile d'équilibrer les performances ». Toujours est-il que les trois héros locaux n'ont pas connu une course de tout repos. L'équipage belgo-néerlandais Martin-Leinders-Buurman (Marc VDS Racing) a tenté le pari de ne pas changer ses plaquettes de freins lors de son ultime arrêt. Une stratégie qui s'est révélée payante ; Maxime Martin s'emparant de la tête de la course à moins d'une heure de l'arrivée. Pour être titré, Maximilian Buhk n'avait d'autre

La tripléte victorieuse aux 24 Heures de Spa a encore frappé sur la Mercedes SLS AMG (ci-dessous). Max Buhk (au centre) en a profité pour s'approprier le titre en Pro Cup!



ART Grand Prix et Sport Garage portent haut les couleurs tricolores

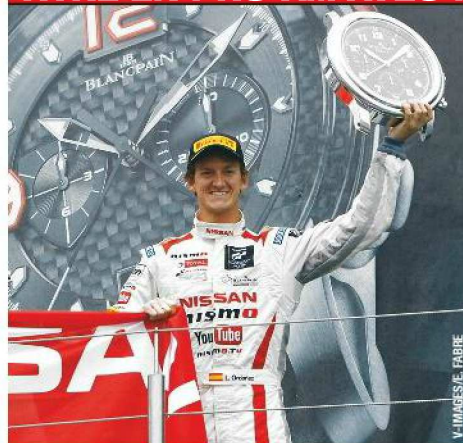


Belle 3^e place au général pour la MP4-12C française aux mains de Parisy-Leclerc-Soucek.

► Après une course exemplaire, l'équipe ART Grand Prix est montée pour la deuxième fois sur le podium, après Monza en ouverture de saison. Parti 3^e, arrivé 3^e, l'épreuve fut cependant tout sauf une promenade de santé pour Mike Parisy, associé à Antoine Leclerc et Andy Soucek sur la McLaren n° 11 : « La bataille a été dure dans le trafic, mais la voiture s'est montrée très constante et fiable, je suis heureux de ce résultat et de faire partie de cette équipe. »

Vainqueurs en catégorie Gentlemen Trophy avec la F458 n° 52, l'équipe Sport Garage a eu plus de réussite que ses adversaires tricolores Sofrev-ASP (double abandon) et Chab Evolution (35^e). Du côté des déceptions, notons l'accrochage entre la BMW du TDS Racing et la McLaren Hexis Racing lors du dépassement d'un retardataire. Victime d'un problème moteur dès le début de course, alors que le rythme était au rendez-vous, la Porsche 911 GT3 R du Pro GT by Almeras termine 32^e. **A.D.**

TITRÉ EN PRO-AM AVEC NISSAN



Ordóñez a eu chaud

► Qualifié en 24^e position, l'équipage Ordóñez-Reip-Pyzer savait que la course ne serait pas facile. Après un départ prudent, la Nissan n° 35 pointait aux alentours de la 30^e place. Le trio connaissait une première alerte avec la sortie de piste du Belge Reip en voulant éviter la Ferrari n° 44 du Kessel Racing. Tout aurait pu se terminer au 120^e tour lorsque l'Allemand Pyzera est allé harponner la Ferrari Sofrev n° 20 dans une épingle. Après un changement de capot, la Nissan a pu finalement terminer 8^e de la catégorie Pro Am et ainsi marquer les points suffisants pour permettre à Lucas Ordóñez, vainqueur de la première édition de la GT Academy (sélection d'un jeune pilote organisé par Nissan à travers le jeu vidéo Gran Turismo. Ndlr) d'être titré. **A.D.**



choix que de déborder son adversaire. « J'étais un peu énervé, car nous ne nous attendions pas à perdre la première place. C'était un véritable sprint d'une heure, mais j'ai préféré attendre qu'il soit gêné dans le trafic, et c'est ce qui s'est passé, précisait l'Allemand. Je ne voulais pas perdre cette course alors que nous avions mené pendant 5 heures! »

Après une manœuvre parfaitement exécutée avant la dernière chicane, le pilote seulement âgé de 20 ans pouvait dérouler jusqu'à l'arrivée pour être titré, un an après son sacre en FIA GT3. Et Buhk, qui a récemment testé une Mercedes de DTM, pourrait même ajouter un autre titre à son palmarès en cette fin ►

Le nombre de constructeurs différents présents dans les dix premiers du classement de la course : Mercedes, BMW, McLaren, Ferrari, Nissan, Porsche et Audi. Seule la Jaguar GT3 manque à l'appel.

La 2^e place de Martin-Leinders-Buurman offre le titre Équipes au Marc VDS Racing.



V. MAGESSE - F. BRÉ

de saison. Il est, avec son compatriote Götz, 2^e du championnat ADAC GT Masters à 14 points du duo Alessi-Keilwitz.

Les leaders à terre

Davide Rigon, prétendant au titre avant le départ, le savait bien ; cette course de 1 000 km sur le Nürburgring allait s'avérer décisive. « Avec le barème de points en vigueur, le championnat commence ici », prévenait le pilote de la Ferrari Driver Academy. Les leaders du championnat étaient victimes d'une grosse déconvenue d'entrée de jeu avec l'accident de Miguel Ramos lors des essais libres. Réparée *in extremis* pour la séance qualificative, la Ferrari 458 Italia n° 44 n'a pu faire mieux que le 15^e chrono. Auteur du meilleur temps en course, l'équipe Ramos-Rigon-Zampieri n'a toutefois pas

connu la réussite escomptée (contacts, sorties de piste, pénalités...) et termine seulement 20^e. Une fin de saison à oublier pour une équipe Kessel Racing qui avait pourtant su se montrer constante en début d'année.

Déception aussi du côté des Belges de chez Audi WRT qui, malgré une augmentation de 5 mm de leurs brides d'admission d'air, n'ont pas réussi à faire mieux que 16^e. Après une saison 2012 parfaite, la pilule est forcément difficile à avaler pour l'équipe de Vincent Vosse. En Pro-Am, la Ferrari n° 71 du SMP Racing s'impose, mais c'est l'Espagnol Lucas Ordóñez qui est titré pour deux points (voir ci-contre). Notons enfin la victoire française en Gentlemen Trophy grâce à l'équipe Sport Garage, alors que la Sofrev-ASP de Jérôme Policand était déjà titrée depuis Spa-Francorchamps. ●



Stéphane RATEL

À près de 50 ans, le fondateur et dirigeant de la société SRO Motorsport Group, est un patron heureux. Il revient sur la réussite de la Blancpain Endurance Series et les perspectives à venir.

Après une belle saison 2012 inaugurale, le succès de votre série ne cesse de se confirmer. Avez-vous une explication ?

Après tant d'efforts, nous sommes arrivés à avoir un ensemble solide qu'il faut maintenir. Cinquante voitures présentes pour la dernière course de la saison, et une épreuve de 1 000 km, c'est superbe ! Quelle que soit la différence de niveau des pilotes, les voitures sont toutes les mêmes. Cette série tient avant tout sur le plaisir qu'elle procure aux concurrents, c'est aussi ce qui fait sa magie.

La stabilité sera-t-elle de mise pour 2014 ?

L'équilibre de la série est parfait et nous allons faire la même chose l'année prochaine. Nous visitons les plus beaux circuits d'Europe et nous couvrons cinq marchés importants. Nous irons donc sur les mêmes tracés, aux mêmes dates, à l'exception peut-être de Silverstone (*la Journée Test des 24 Heures du Mans ayant lieu le même week-end. Ndlr*). Le produit est très stable et est amené à le rester de nombreuses années. Notre positionnement est assez logique ; nous n'avons pas la prétention d'être la première division.

Vous n'avez pas envie de vous rendre sur d'autres continents ?

Il n'y a pas de place pour les meetings hors Europe. Les frais de déplacement seraient trop importants et il n'y a pas de demande en ce sens de la part des concurrents.

On entend souvent parler de la Balance des performances. Comment gérez-vous cela ?

Il n'a jamais été facile d'équilibrer les voitures entre elles, mais force est de constater que ça marche. La « BOP » (*Balance of Performance. Ndlr*), est réalisée par la FIA. Mais il ne faut pas non plus oublier que l'équilibre dépend des circuits. Il faut éviter de tomber dans l'écueil de la « balance des résultats ». Ce sont les voitures qui doivent être équilibrées, si un team est bon avec des pilotes rapides, alors ils seront devant !

Propos recueillis par A. Drevet

VITE

SOFREV ASP

Sacré en Gentlemen Trophy grâce à une régularité hors pair, l'équipe française a décroché sa première pole de la saison grâce au patron de la structure, Jérôme Policand. Le vainqueur des 24 Heures de Daytona 2003 a confié vouloir engager trois voitures en BES l'année prochaine (2 en GTR et 1 en Pro Am, comme les deux années précédentes).

PERNAUT

Le fils du présentateur de TF1 a découvert la Ferrari 458 Italia de l'équipe Sport Garage. Une première dans le championnat pour Olivier Pernaut afin de préparer la course du Castellet en GT Tour. S'il trouve le budget nécessaire, il pourrait même revenir en 2014.

ESTRE

Résidant non loin du Nürburgring, Kévin Estre a rendu visite à quelques-uns de ses amis du paddock. Actuellement 6^e de la Porsche Supercup et leader de la Carrera Cup Allemande, le pilote français de 25 ans espère continuer avec la firme allemande en 2014.

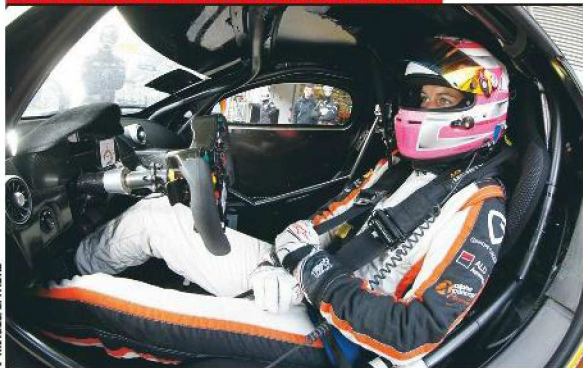
HEXIS RACING

Malchanceuse en Allemagne, l'équipe dirigée par Philippe Dumas n'a plus que les deux dernières manches du GT Tour pour signer au moins une victoire cette saison. Dans le cas contraire, ce serait une première depuis 2006.

CUMULARD

Ce week-end, Jann Mardenborough était engagé en British F3 et en Blancpain Endurance Series. Peu en réussite lors des 3 courses de F3, pour sa première saison en monoplace, le Britannique de 22 ans n'a pas pu aider son équipier Alex Buncombe à décrocher le titre en Pro-Am. Victime d'une sortie de piste après 4 heures de course, la Nissan n°32 termine à une anonyme 31^e position.

FREY-CERRUTI-BROGGI



V. IMAGES/E. FABRE

Les femmes s'affirment

► Depuis le début de saison, trois féminines sévissent dans le peloton des Blancpain Endurance Series : la Suissesse Rahel Frey, l'Italienne Michela Cerruti et la Belge Marlène Broggi (photo ci-dessus), respectivement engagées en Pro Cup, Pro-Am Cup et Gentlemen Trophy. Si la réussite n'était pas au rendez-vous depuis le début de l'année pour les trois compétitrices, cette grande finale en terre allemande a vu deux d'entre elles monter sur le podium de leur catégorie. Après avoir signé des temps probants en course, Cerruti et Comandini ont terminé en 2^e position du Pro-Am, tout comme Broggi et Ojje en Gentlemen Trophy. L'ex-pilote de DTM Rahel Frey a connu des difficultés dans cette course et termine 19^e. Signalons au passage le premier podium de la Colombienne Tatiana Calderón lors de la deuxième course de British F3, le championnat anglais de monoplace faisant également escale au Nürburgring le week-end dernier.

A.D.

Classement **BLANCPAIN**

21-22 septembre. Manche 5/5

Qualifications

1-Schneider-Buhk-Götz (Mercedes SLS AMG GT3 n°84) 1'54"852 (1^{er} Pro Cup), 2-Bobbi-Skryabin-Pier Guidi (Ferrari 458 Italia n°90) 1'55"348, 3-Leclerc-Parisy-Soucek (McLaren MP4-12C n°11) 1'55"404, **4-Ladygin-Shaitar-Ladygin** (Ferrari 458 Italia n°71) 1'55"448 (1^{er} Pro Am Cup), 5-Move-Zlobin-Aleshin (Ferrari 458 Italia n°72) 1'55"548, 6-Leinders-Buurman-Martin (BMW Z4 n°3) 1'55"580, 7-Rast-Stippler-Mies (Audi R8 LMS ultra n°13) 1'55"816, 8-Mullen-Carroll-Bell (McLaren MP4-12C n°69) 1'55"833, 9-Dumbreck-Kane-Hoshino (Nissan GT-R Nismo GT3 n°23) 1'55"909, 10-Mardenborough-Shulzhitskiy-Buncombe (Nissan GT-R Nismo GT3 n°32) 1'55"938, 11-Simonsen-Haupt-Ludwig (Mercedes SLS AMG GT3 n°19) 1'55"938, 12-Hummel-Jans-Christodoulou (Mercedes SLS AMG GT3 n°18) 1'55"941, 13-Dermont-Waueters-Vervisch (McLaren MP4-12C n°5) 1'55"951, 14-Dusseldorp-Sims-Parente (McLaren MP4-12C n°7) 1'56"004, 15-Rigon-Ramos-Zampieri (Ferrari 458 Italia n°44) 1'56"070, 16-Palttala-Moser-Catsburg (BMW Z4 n°4) 1'56"072, 17-Vanthoor-Ortelli-Sandström (Audi R8 LMS ultra n°1) 1'56"137... 20-Goudy-Vannelet-Demoustier (McLaren MP4-12C n°12) 1'56"225, 21-Hasid-Badey (BMW Z4 n°25) 1'56"338... **29-Ricci-Balthazard-Policand** (Ferrari 458 Italia n°10) 1'56"841 (1^{er} Gentlemen Trophy), etc

NB : En italique, le pilote auteur du meilleur chrono...

Course

1-Schneider-Buhk-Götz (Mercedes SLS AMG GT3 n°84) 178 tours en 6h00'46 » 354 (1^{er} Pro Cup), 2-Leinders-Buurman-Martin (BMW Z4 n°3)

à 18"2, 3-Leclerc-Parisy-Soucek (McLaren MP4-12C n°11) à 42"7, 4- Bobbi-Skryabin-Pier Guidi (Ferrari 458 Italia n°90) à 1'41"5, **5-Ladygin-Shaitar-Ladygin** (Ferrari 458 Italia n°71) à 1t (1^{er} Pro Am Cup), 6-Dumbreck-Kane-Hoshino (Nissan GT-R Nismo GT3 n°23) à 1t, 7-Palttala-Moser-Catsburg (BMW Z4 n°4) à 1t, 8-Simonsen-Haupt-Ludwig (Mercedes SLS AMG GT3 n°19) à 1t, 9-Hennerici-Maassen-Soulet (Porsche 997 GT3 R n°75) à 1t, 10-Primat-Jarvis-Haase (Audi R8 LMS ultra n°6) à 1t... 16-Vanthoor-Ortelli-Sandström (Audi R8 LMS ultra n°1) à 3t... **18-Cayrolle-Lorgeré Roux-Azcarate** (Ferrari 458 Italia n°52) à 4t (1^{er} Gentlemen), etc.

Championnat

Pilotes Pro Cup : 1-Buhk 81 pts, 2-Schneider-Götz et Leinders-Buurman-Martin 71 pts, 3-Ramos-Rigon-Zampieri 50 pts 4-Mies-Stippler 48 pts 5-Leclerc-Parisy-Soucek 41 pts, etc.

Équipes Pro Cup : 1-BMW Marc VDS Racing 99 pts, 2-Belgian Audi Club Team WRT 60 pts 3-Kessel Racing 54 pts... 6-ART Grand Prix 48 pts, etc.

Pilotes Pro-Am : 1-Ordóñez 65 pts, 2-Shaitar-Ladygin 63 pts, 3-Pytera 61 pts, 4-Buncombe 53 pts, etc.

Équipes Pro-Am : 1-Nissan GT Academy Team RJN 86 pts, 2-AF Corse 79 pts... 5-TDS Racing 42 pts, etc.

Pilotes Gentlemen Trophy : 1-Blanchemain-Beaubelique-Goueslard 111 pts, 2-Gorini 66 pts, 3-Caccia 56 pts, 4-Brandela 52 pts, 5-Lorgeré Roux 51 pts, 6-Bouvy 49 pts, etc.

Équipes Gentlemen Trophy : 1-Sofrev ASP 117 pts, 2-Sport Garage 107 pts, 3-Kessel Racing 66 pts, etc.

AUTO hebdo
TOUTE L'ACTUALITÉ DU SPORT AUTOMOBILE

EN VERSION NUMÉRIQUE



NOUVEAU

tous les mardis dès 9 heures sur

PC MAC iPad Play Store

2€
le magazine

*au lieu de 3,50 € prix kiosque

Achetez en ligne sur
www.hommell-magazines.com



Téléchargez gratuitement l'application **Hommell** sur l'App Store et Google Play

Abonnement 1 an
Rapidité, économies, prix garantis toute l'année
Magazine en version numérique

69€
au lieu de 104 €

vente au numéro :
2 € version numérique

Achetez en ligne sur
www.hommell-magazines.com

PLUS D'INFORMATIONS
SUR AUTOHEBDO.FR

Achetez en ligne sur
www.hommell-magazines.com



GP2 SERIES - SINGAPOUR BIRD PISTE LEIMER

Le Britannique a repris un point au Suisse lors d'un week-end où Jolyon Palmer (Carlin) a décroché sa 2^e victoire de la saison. Le suspense demeure entier avant la finale d'Abou Dhabi.

J.C. Romec

Il va falloir patienter près d'un mois et demi pour le dénouement de la saison 2013 des GP2 Series. À l'issue d'un week-end que les deux plus sérieux prétendants au titre ont négocié de manière bien différente, le statu quo prévaut. Sam Bird (Russian Time) n'a repris qu'un point à Fabio Leimer (Racing Engineering), réduisant à sept le nombre d'unités entre les deux hommes avant la dernière manche, les 2 et 3 novembre prochains. Samedi, confirmant une séance de qualification verrouillée par leurs soins, les pilotes du Carlin Motorsport ont assuré un doublé ; Jolyon Palmer devançant Felipe Nasr. Le Brésilien, toujours à la recherche de son premier succès cette saison, occupait pourtant la tête à l'issue d'un changement de pneus qui s'est avéré problématique pour son équipier. Mais ce dernier, visiblement plus rapide, ne tardait pas à reprendre son bien pour décrocher sa 2^e vic-

toire en 2013 après la Hongrie. 5^e, Leimer reprenait un peu le large sur Bird au classement général, tout en sachant qu'il allait certainement perdre le lendemain ce qu'il venait de gagner puisque son rival anglais, en terminant 8^e, s'assurait la pole dans la course sprint. Du reste, les craintes du Suisse étaient justifiées. Le pilote Carlin effectuait un cavalier seul dimanche pour terminer devant Marcus Ericsson. Le Suédois de chez Dams devançait d'un souffle le leader du classement général parvenu à gagner un rang en raison des soucis affectant Tom Dillmann (*voir par ailleurs*, Ndlr). Leimer inscrivait donc à nouveau dix points à son tableau de marche, soit 20 sur les deux courses contre 21 à Bird. Ils sont encore cinq à pouvoir mathématiquement espérer être titrés, même Stefano Coletti, leader au début de l'été, et pourtant muet depuis neuf courses. Mais tout indique que la finale se résumera bien en un duel. ●

VITE

DILLMANN

L'Alsacien a pris les points de la 6^e place samedi, avant de se trouver en difficulté avec ses pneus le lendemain, tandis qu'il partait de la 2^e ligne. Tom a été obligé de partir en Option (super tendres), ses Prime ayant trop souffert la veille étant à bout de souffle. Il a progressivement chuté dans le classement pour terminer hors des points.

BERTHON

Pénalisé pour son accrochage avec Julian Leal en Course 1, qui valu son abandon au 7^e tour, Nathanael s'est élancé du fond de grille en course 2. Avec le train de pneus neufs qu'il lui restait, le Clermontois a pu mener une belle remontée jusqu'à la 10^e place.

Classement GP2

21-22 septembre. Manche 10/11

Course 1

1. J. Palmer (Carlin), 28 t. en 57'14"130 (148,526 km/h), 2. F. Nasr (Carlin) à 13"0, 3. J. Calado (ART GP) à 25"1, 4. S. Richelmi (Dams) à 25"7, 5. F. Leimer (Racing Engineering) à 28"2, 6. T. Dillmann (Russian Time) à 38"5, 7. M. Ericsson (Dams) à 45"4, 8. S. Bird (Russian Time) à 45"6, 9. J. Lancaster (Hilmer) à 51"9, 10. D. Clos (MP Motorsport) à 56"9, etc. PP : Palmer 1'53"600. MT : Evans (Arden) 1'58"542 (les 2 pts à Palmer).

Course 2

1. S. Bird (Russian Time), 20 t. en 40'36"444 (149,474 km/h), 2. M. Ericsson à 5"7, 3. F. Leimer à 7"7, 4. S. Richelmi à 9"3, 5. J. Lancaster à 17"8, 6. J. Cecotto Jr (Arden) à 34"1, 7. D. De Jong (MP Motorsport) à 56"2, 8. A. Quaife-Hobbs (Hilmer) à 57"1, 9. R. Binder (Lazarus) à 1'07"3, 10. N. Berthon (Trident) à 1'07"9, ... 12. T. Dillmann à 1'11"3, etc. PP : Bird (grille inversée). MT : Palmer 1'57"368 (les 2 pts à Ericsson).

CHAMPIONNAT

PILOTES 1. Leimer 179 pts

2. Bird 172, 3. Nasr 148, 4. Coletti 135, 5. Calado 134, 6. Richelmi 103, 7. Ericsson 102, 8. Palmer 99, 9. Dillmann 92, ... 19. Berthon 21, etc.

TEAMS 1. Russian Time 264 pts

2. Carlin 247, 3. Racing Engineering 241, 4. Dams 205, 5. Hilmer 155, 6. Rapax 153, 7. ART GP 137, etc.

ALMS - AUSTIN

MAGNUSSEN-GARCIA AU FINISH

La famille Magnussen est en réussite actuellement. Une semaine après avoir vu, à Budapest, son fils Kevin prendre une option sur le titre en FR 3.5 Series, Jan a fait de même samedi dernier à Austin, dans la catégorie GT de l'American Le Mans Series. En compagnie de son acolyte espagnol Antonio Garcia, le Danois de 40 ans a remporté sa troisième victoire cette saison. Profitant de l'abandon de la voiture sœur sur problème de transmission, le duo de la Corvette C6 ZR1 n°3 s'est même permis de s'installer en tête du classement général à deux courses du terme. « Nous avons opté pour la bonne stratégie, raconte Antonio Garcia. Quand nous avons vu que la n°55 (BMW Z4. Ndlr) s'était arrêtée tôt car elle était bloquée dans le trafic, l'équipe a décidé de me faire faire de même.

Cela a joué un grand rôle dans notre victoire. À 30' de l'arrivée, j'avais Dirk (Müller, au volant de la BMW n°56. Ndlr) dans mon aileron. Je me suis alors dit que ça allait être trente longues minutes... J'ai rattrapé un groupe de retardataires et me suis montré très agressif, réussissant à me forger une petite avance. Ils n'ont jamais réussi à revenir. » La Corvette n°3 passera finalement sous le drapeau à damier avec une avance de seulement 0"2 sur la Viper de Jonathan Bomarito et Kuno Wittmer et de 4" sur la BMW Z4 de la paire Dirk Müller-Jonathan Edwards. C'est la deuxième victoire de rang du duo après celle glanée à Baltimore, le 31 août. Loin du cavalier seul en tête de la course de la HPD de Lucas Luhr et Klaus Graf, déjà assurés du titre, les GT ont, comme d'habitude, assuré le show. **T. V., à Austin**

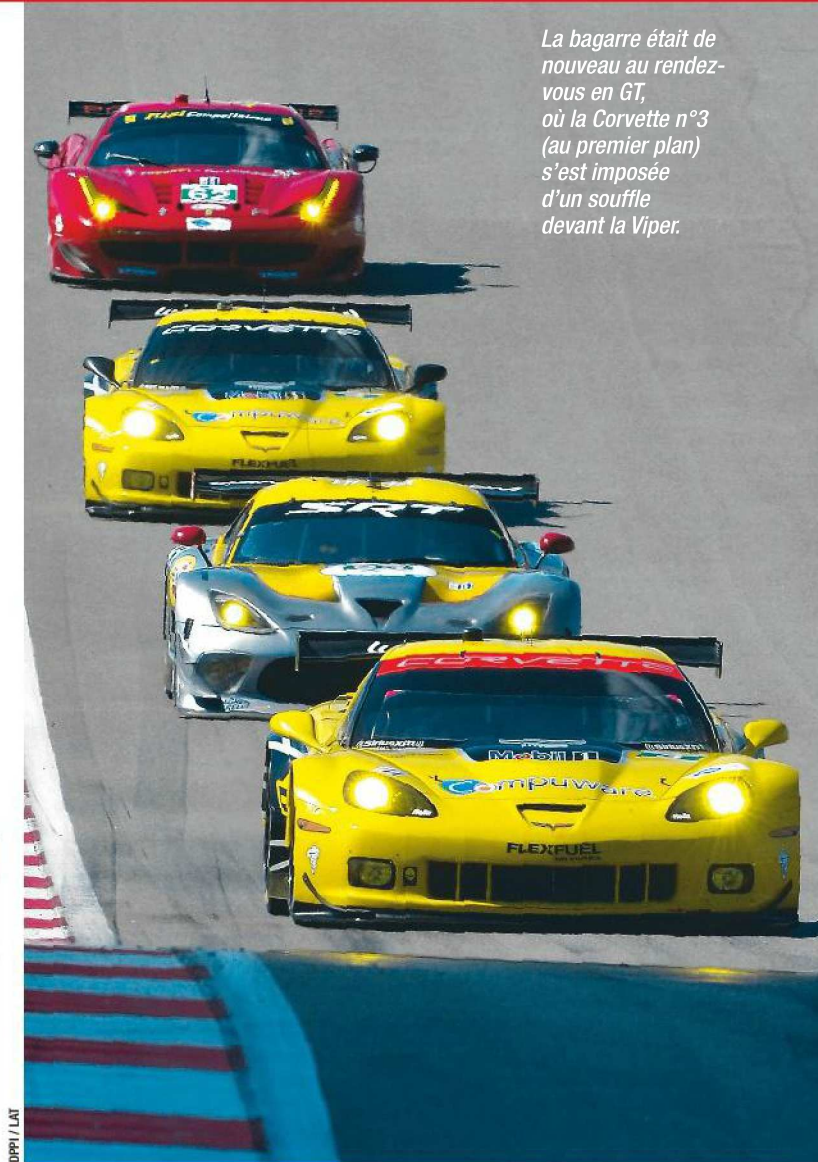
Classement ALMS

21-22 septembre. Manche 8/10
1. K. Graf-L. Luhr (HPD ARC-03c n°6), 83 t. en 2h45'05"710 (1^{er} LM P1), 2. Burgess-McMurry (Lola B12/60-Mazda n°16) à 2t., 3. S. Tucker-R. Briscoe (HPD ARX-03b n°551) à 3t. (1^{er} LM P2), 4. Tucker-M. Franchitti-G. Cosmo (HPD ARX-03b n°552) à 3t., 5. E. Brown-J. Van Overbeek (HPD ARX-03b n°02) à 4t.,..., 7. K. Marcelli-C. Cumming (Oreca 09 FLM n°8) à 4t. (1^{er} LM PC),..., 13. J. Magnussen-A. Garcia (Corvette C6 ZR1 n°3) à 5t. (1^{er} GT),..., 21. D. Faulkner-B. Keating

(Porsche 911 GT3 Cup n°66) à 11t. (1^{er} GTC), etc. PP : Luhr 2'07"851. MT : Graf 1'53"721.

Championnat

LM P1 : 1. Graf-Luhr 162 pts, 2. Heidfeld-Jani 58, etc. **LM P2 : 1. M. Franchitti 141 pts**, 2. Cosmo 137, 3. Sharp 130, 4. Tucker 129, etc. **GT : 1. Magnussen-Garcia 112 pts**, 2. D. Müller 99, 3. Gavin-Milner 94, etc. **LM PC : 1. Guash 119 pts**, 2. Bennett 113, 3. Braun 112, etc. **GTC : 1. MacNeil-J. Bleekemolen 125 pts**, 2. Canache Jr-Pumpelly 111, etc.



La bagarre était de nouveau au rendez-vous en GT, où la Corvette n°3 (au premier plan) s'est imposée d'un souffle devant la Viper.

ASIAN LMS - MONT FUJI

LA MORGAN KCMG BISSE

Devant le très petit nombre de concurrents (8) sur la manche inaugurale à Inje (Corée du Sud), le promoteur de la série asiatique a créé une classe spéciale en collaboration avec le Super GT japonais pour faire courir les voitures de la catégorie GT300 sans modification. Ainsi, les concurrents de cette classe pouvaient marquer des points pour leur propre championnat, et les teams

de pointe n'ont pas voulu laisser passer cette occasion. Ainsi, on retrouvait un plateau un peu plus conséquent, avec 20 voitures sur la grille de départ. Alors que la Morgan-Judd du Oak Racing avait signé la pole position, la seule autre LM P2 du plateau, la Morgan-Nissan KCMG déjà vainqueur en Corée du Sud prenait le commandement des opérations, dès le départ. L'équipage James Winslow, Hiroshi Koizumi et Richard Bradley s'est ainsi

maintenu aux avant-postes de cette course de 3 heures, devant le trio de la Oak. La Honda CR-Z GT de l'équipe Mugen termine 3^e et remporte la classe SGT.

T. Tsuzuki



Winslow et Bradley, déjà victorieux à Inje, étaient associés à Koizumi, à Fuji.

Classement ASIAN LMS

21-22 septembre. Manche 2/4

1. J. Winslow-H. Koizumi-R. Bradley (Morgan-Nissan) 108 t. en 3h00'52"377 (163,374 km/h), 2. C.F. Cheng-D. Cheng-J. Lee (Morgan-Judd) à 1'06"4, 3. H. Mutoh-Y. Nakayama (Honda CR-Z) à 2 t. (1^{er} SGT), 4. B. Wirdheim-K. Hiranaka (Mercedes SLS AMG GT3) à 2 t., ... 8. R. Lyons-F. Yu (Aston Martin Vantage GT3) à 5 t. (1^{er} GTC), ... 12. S. Nakano-A. Iida-S. Misuyama (Ferrari 458 GTE) à 7 t. (1^{er} GTE), etc.

NASCAR SPRINT CUP - LOUDON

Deuxième victoire en deux courses du Chase pour Matt Kenseth, qui s'est vu offrir un homard de la part des organisateurs de la manche du New Hampshire !



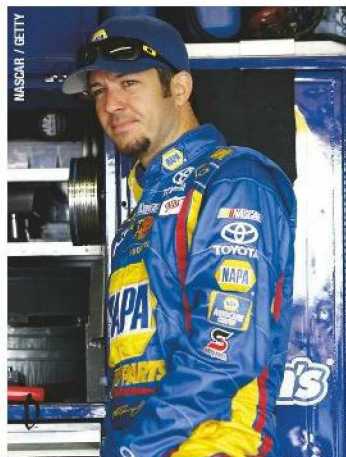
KENSETH EN PINCE POUR LE CHASE

Matt Kenseth démarre le Chase en trombe. Après avoir décroché sa sixième victoire de la saison à Chicago, le champion 2003 a signé son second succès consécutif sur l'ovale du New Hampshire, sur lequel il ne s'était jamais imposé auparavant, en ayant mené le dernier tiers de la course. Le succès est total pour la Joe Gibbs qui devient la première écurie à signer deux doublés d'affilée dans le Chase avec Kyle Busch qui termine encore une fois à la 2^e position. Alors que les play-offs n'ont démarré que depuis deux semaines, Jimmie Johnson semble déjà être le seul en mesure de suivre la cadence infernale imprimée par les leaders. Le quintuple champion de la Sprint Cup n'a mené qu'un seul tour, mais sa course solide est récompensée par un nouveau Top 5. « On n'a pas eu vraiment de chance sur le dernier restart, mais ce résultat me satisfait car j'étais inquiet après mes quatre mauvais résultats consécutifs (qui ont précédé le début du Chase. Ndlr), assurait le

pilote Hendrick Motorsport. *Je reste optimiste, même si Matt Kenseth semble intouchable pour le moment, car nous devrions être performants à Phoenix (pénultième manche de la saison) puisque nous avons été rapides ici.* »

Greg Biffle a également signé un bon résultat en complétant le tiercé de tête devant la n°48, une performance qui lui permet de gagner pas moins de six positions au classement Pilotes. Son coéquipier Carl Edwards termine dans le Top 10, ce qui lui permet de pointer en 4^e place dans le Chase même s'il accuse déjà 18 points de retard sur Johnson. Dale Earnhardt Jr s'est bien rétabli en passant la victory lane au 6^e rang, mais le pilote Hendrick aura encore du chemin à faire pour revenir aux avant-postes du classement général. À Loudon, la malchance a décidé de frapper cette fois-ci son coéquipier Kasey Kahne qui se retrouve désormais bon dernier de la liste des prétendants au titre suite à un choc contre le muret qui a endommagé sa direction.

J.-A. Dupuis



Double peine pour la Waltrip

► La Michael Waltrip Racing avait déjà écopé de lourdes sanctions de la part des officiels de la Nascar suite au scandale du « Spingate » où l'écurie a tenté de qualifier Martin Truex Jr (ci-contre) dans le Chase en provoquant intentionnellement une interruption de course avec le tête-à-queue de Clint Bowyer (voir Ah n°1927). L'écurie a reçu un nouveau coup de massue en apprenant que son sponsor Napa romprait son contrat à la fin de l'année, alors qu'elle avait renouvelé sa confiance l'an dernier pour trois saisons supplé-

mentaires. L'entreprise spécialisée dans les pièces auto, qui soutient pourtant l'équipe depuis de multiples années, a fait savoir qu'elle « n'excuse pas les actions qui ont conduit aux pénalités infligées ». Si la Michael Waltrip a rapidement réagi en indiquant qu'elle ferait son possible pour continuer à aligner la n°56 en 2014, Martin Truex Jr voit son avenir devenir incertain dans la discipline. Cependant, il pourrait se mettre à la recherche d'un volant dans une autre équipe en emportant avec lui le sponsor.

J.-A. D.

VITE

NATIONWIDE

Ryan Blaney a profité de l'absence des pilotes de la Sprint Cup pour décrocher sa première victoire en Nationwide sur le Kentucky Speedway. Le pilote Penske a résisté à la pression de son coéquipier Sam Hornish Jr pour s'imposer devant Austin Dillon. Le pensionnaire de la Richard Childress revient à 15 points du leader qui sauve une 4^e place derrière Matt Crafton.

500

Si Matt Kenseth n'apprécie pas l'ovale du New Hampshire, le pilote de la Joe Gibbs Racing devient le second, après le célèbre Richard Petty, à s'imposer pour son 500^e départ dans la discipline.

Classement SPRINT CUP

21-22 septembre. Manche 28/36.

1. **M. Kenseth** (Toyota Camry / Joe Gibbs) 300 tours, 2. Ky. Busch (Toyota / Joe Gibbs), 3. G. Biffle (Ford Fusion / Roush Fenway), 4. J. Johnson (Chevrolet SS / Hendrick), 5. J. McMurray (Chevrolet / Earnhardt Ganassi), 6. Earnhardt Jr (Chevrolet / Hendrick), 7. B. Vickers (Toyota / Michael Waltrip), 8. J. Burton (Chevrolet / Richard Childress), 9. C. Edwards (Ford / Roush Fenway), 10. M. Truex Jr (Toyota / Michael Waltrip)... 13. Ku. Busch (Chevrolet / Furniture Row), 14. J. Logano (Ford / Penske), 15. J. Gordon (Chevrolet / Hendrick), 16. R. Newman (Chevrolet / Stewart-Haas), 17. C. Bowyer (Toyota / Michael Waltrip)... 20. K. Harvick (Chevrolet / Richard Childress)... 37. K. Kahne (Chevrolet / Hendrick), etc...

Championnat : 1. **Kenseth** 2111 pts, 2. Ky. Busch 2097, 3. J. Johnson 2093, 4. C. Edwards 2075, 5. G. Biffle 2073, 6. K. Harvick 2072, 7. Ku. Busch 2071, 8. J. Gordon 2069, 9. R. Newman 2064, 10. C. Bowyer 2063, 11. D. Earnhardt Jr 2049, 12. J. Logano 2042, 13. K. Kahne 2040, etc..



Loin des pelotons de la F4, Cyril Raymond a gagné ses galons en rallycross.

RALLYCROSS - ESSAY 2

RAYMOND A BIEN NÉGOCIÉ SON VIRAGE

Pur produit de la filière circuit, Cyril Raymond est devenu le premier champion de France Junior de rallycross. *Emmanuel Naud Texte et photos*

Déjà auteur de cinq podiums – dont trois victoires – en arrivant sur le circuit des Ducs à Essay, Cyril Raymond (20 ans) savait qu'il était en « ballottage favorable » pour décrocher le titre. Après avoir débuté en circuit avec une formation à l'Auto Sport Academy sur des F4, puis au volant d'une GT dans le cadre de la Série VdeV, Cyril a changé de direction lors de la dernière intersaison, en s'orientant vers le rallycross, discipline totalement inconnue pour le pilote de Saint-Raphaël. Néanmoins, la « carotte » offerte au vainqueur du championnat Junior de participer au championnat de France Super 1600 en 2014 a motivé le Varois. Si sa première prise de contact avec ce nouveau monde, à Châteauroux, s'est soldée par une déception

en raison d'une mise hors course discutable sur le fond, Cyril n'a jamais perdu sa motivation. Il n'a depuis plus jamais quitté le podium. Samedi matin à Essay, Raymond s'installait en tête des essais libres avant de remporter la Super Pole avec une avance de plus d'une demi-seconde sur Aurélien Crochard. Plus tard, lors des manches qualificatives, le jeune Varois s'assurait la pole de la finale en remportant les deux premières séries. Idéalement placé sur la grille de départ, le pilote de l'équipe Deslandes Sport ne manquait pas son envol ; la Twingo n° 13 s'en allait tranquillement vers la ligne d'arrivée en vainqueur. Le premier titre junior de l'histoire du rallycross était dans la poche, vivement la saison prochaine aux commandes d'une Twingo Super 1600! ●

LES COURSES

Ça passe pour Terpereau

► **Déconcertant de facilité en début de saison au volant de son Audi A3 F2000** en D4, Jimmy Terpereau a marqué le pas cet été après la casse d'un moteur. Mais il a vite retrouvé la direction du podium, et de la plus haute marche. Sur un circuit où il s'est imposé en début de saison, Terpereau a récidivé pour s'assurer la Coupe de France D4. Déjà assuré du titre en arrivant à Essay, Jérôme Grosset-Janin s'impose une sixième fois cette saison en SuperCars devant Alain Heu et Rodolphe Audran, qui prenait son troisième départ dans la catégorie reine. Vainqueur des trois manches qualificatives, avant de remporter une finale menée à un train d'enfer avec la constante pression de Laurent Chartrain, Jean-Baptiste Dubourg signe sa cinquième victoire de l'année et se rapproche à grand pas du titre de champion en Super 1600. Décidément, Christophe Saunois et Marc Morize aiment entretenir le suspense. En s'imposant en Normandie, le premier reprend la tête de la Coupe de France D3 avec trois points d'avance sur Morize. Les deux duettistes n'auront pas de calculs à faire lors de l'ultime course à Dreux les 12 et 13 octobre. **E. N.**

Classement RALLYCROSS

21-22 septembre. Manche 8/9

SuperCars : 1. J. Grosset-Janin (Clio 3 SuperCars), 2. A. Heu (C4 SuperCars), 3. R. Audran (207 SuperCars), 4. C. Dupont (206 SuperCars), 5. De Ganay (207 SuperCars), 6. J.-C. Lemoine (Xsara SuperCars), 7. F. Pailler (208 SuperCars), 8. H. « Knapick » (DS3 SuperCars), etc.
Super1600 : 1. J.-B. Dubourg (Clio 2 S1600), 2. L. Chartrain (C2 S1600), 3. Olivier (Twingo 2 S1600), 4. A. Sangnier (C2 S1600), 5. F. Chanoine (Sandro S1600), 6. A. Dubourg (Saxo S1600), 7. J.-L. Durel (Clio 2 S1600), 8. E. Martin (206 S1600), etc.
Division 3 : 1. C. Saunois (Corolla T3F), 2. Béduneau (Mini T3F), 3. Morize (207 T3F), 4. J. Pailler (206 T3F), 5. S. Dréan (Clio 2 T3F), 6. B. Morel (Fiesta T3F), 7. M. Trévia (Saxo T3F), 8. Guillaume (307 T3F), etc.
Division 4 : 1. J. Terpereau (Audi A3 F2000), 2. S. Lefrançois (206 RC F2000), 3. T. Terpereau (Civic Typer R F2000), 4. C. Barbier (206 GT F2000), 5. E. Anne (Clio 2 RS F2000), 6. K. Jacquinet (207 F2000), 7. D. Vincent (Clio 3 RS F2000), 8. S. Guillemaud (306 S16 F2000), etc.
Coupe Twingo R1 Rallycross : 1. C. Raymond, 2. J. Anodeau, 3. F. Cadeddu, 4. A. Crochard, 5. P. Huteau, 6. J.-M. Guérin, 7. E. Libner, 8. T. Daunat, etc.

Championnats et Coupes de France

SuperCars : 1. J. Grosset-Janin 210 pts, 2. F. Pailler 130, 3. H. « Knapick » 116, 4. C. Wilt 81, 5. A. Heu 79, etc.
Super1600 : 1. J.-B. Dubourg 176 pts, 2. D. Olivier 149, 3. Mme A. Sangnier 139, 4. L. Chartrain 125, 5. F. Chanoine 112, etc.
D3 : 1. C. Saunois 179 pts, 2. M. Morize 176, 3. F. Béduneau 140, 4. X. Briffaud 122, 5. J. Pailler 117, etc.
D4 : 1. J. Terpereau 166 pts, 2. S. Lefrançois 131, 3. S. Guillemaud 111, 4. K. Jacquinet 93, 5. C. Barbier 82, etc.
Coupe Twingo R1 Rallycross : 1. C. Raymond 151, 2. J. Anodeau 117, 3. A. Crochard 115, 4. F. Grosset-Janin 99, 5. E. Libner 93, etc.
Championnat de France Junior : 1. C. Raymond 137 pts, 2. A. Crochard 121, 3. F. Grosset-Janin 105, 4. E. Libner 101, 5. T. Daunat 98, etc.

MONTAGNE — LIMONEST



SCHATZ CONCLUT EN BEAUTÉ

Le désormais quadruple champion de France de la spécialité a terminé la saison auréolé d'une 12^e victoire en treize manches. Cette fois, cependant, Nicolas Schatz n'a pas battu son record établi l'an passé. Il faut dire que les sorties de piste au plus chaud de la journée ne portaient pas à la témérité. Derrière lui, Thomas et Petit complètent le podium sans jamais avoir pu inquiéter le pilote de la Norma M20. Du côté des voitures fermées, en l'absence de Nicolas Werver, titré il y a deux semaines en Alsace, la victoire est revenue à Yannick Poinsignon sur sa Simca CG Turbo. Malmené aux essais par les Seat Leon de Dieulangard et Cosson, le Vosgien a fait le break dès la première montée. Béal attendit la dernière montée pour intercaler sa BMW M3 GTR entre les deux espagnoles.

J.-C. R.

Classement MONTAGNE

21-22 septembre. Manche 13/13

Voitures ouvertes : 1. N. Schatz (Norma M20 FC) en 1'21"295 (1^{er} Gr. CN+), 2. A. Thomas (Reynard 01 L) à 2"3 (1^{er} monoplace), 3. Petit (Norma M20 FC) à 3"4, 4. Guillaumard (Dallara F307) à 5"2, 5. G. Schatz (Norma M20 FC) à 6"2, etc.

Voitures fermées : 1. Y. Poinsignon (CG Turbo) en 1'38"733 (1^{er} Gr. FC), 2. Béal (BMW M3 GTR) à 0"7 (1^{er} GTTS), 3. Dieulangard (Seat Leon SC) à 1"1 (1^{er} Gr. A), 4. Cosson (Seat Leon SC) à 1"1, 5. Santarelli (Porsche 997 Cup) à 1"7, etc.

Championnat

1. N. Schatz 308 points (champion), 2. A. Thomas 278, 3. Petit 277, 4. G. Schatz 204, 5. Latreille 195, 6. Guillaumard 191, etc.

Production : 1. Werver 304 pts (champion), 2. A. Cosson 264 (1^{er} challenge Espoirs), 3. Béal 212, 4. Cat 193, 5. Kirmann 189, 6. Dosières 182, 7. Vuillaume (1^{er} GT de série) et Janioud 172, etc.

RALLYES NATIONAUX

EST VOSGIEN

Kubica en répétition

21-22 septembre

Venu pour préparer le rallye de France-Alsace, qu'il disputera en WRC2, Robert Kubica n'a pas failli à sa tâche de favori en dominant sans partage cette 28^e édition. Le Polonais s'est adjugé toutes les ES en y mettant la manière; de très bon augure dans son combat pour le titre face au Qatarî Al-Kuwari. Tout au long de ce rallye ensoleillé, aux routes alternant portions techniques, étroites et morceaux rapides, l'ancien pilote de F1 a fait évoluer ses réglages pour tirer la quintessence de sa DS3 RRC. Il succède au palmarès de cette épreuve à des pilotes « chevronnés » comme Räikkönen, Ogier ou Hirvonen. Derrière, l'espoir Gilbert, avec un nouveau copilote, « prenait l'argent » après avoir repoussé les assauts du jeune Hot, lauréat en groupe N mais aussi de Chardonnet; les pilotes de DS3 R3 étant là pour préparer la manche du WRC3 mais aussi du Citroën Top Driver. A noter les succès de Mauffrey avec sa mélodieuse

Nissan, Chollet, Caritey et Courtoy dans les groupes GT+, Z, GT et F2000. P. Ciret

CLASSEMENT

1. Kubica-Baran (Citroën DS3 RRC) 1h19'44" 3 (1^{er} Gr. A), 2. Gilbert-Jamoul (DS3 R3) à 4'18" (1^{er} Gr. R), 3. Hot-Nicolet (Subaru Impreza WRX) à 4'56" (1^{er} Gr. N), 4. Chardonnet-De La Haye (DS3 R3) à 5'16", 5. Mauffrey-Grandemange (Nissan 370) à 5'46" (1^{er} Gr. GT+), 6. Q. Giordano-K. Bronner (DS3 R3) à 7'07", 7. S. Mourey-J. Romain (Peugeot 206 S1600) à 7'20", 8. Couturier-Faivre (Clio R3) à 7'52", 9. Comoli-Duval (208 VTi) à 8'42", 10. Pereira-Petitnicolas (C4 WRC) à 8'43", ... 13. P. et P. Cholley (BMW M3) à 9'37" (1^{er} Gr.Z), ... 15. Caritey-Roma (Porsche 996 GT3) à 9'46" (1^{er} Gr.GT), ... 18. Courtoy-Barbason (Saxo VTS) à 10'04" (1^{er} Gr. F2000), etc.

SUD-EST RALLYE DU SURAN

Victoire bonifiée pour Hotz

20-21 septembre

Le pilote suisse signe le premier scratch dans

cette épreuve qui compte désormais pour son championnat. Hotz rentre en tête au terme de la 1^{re} étape avec seulement 9" d'avance sur la DS3 de Michel. Le lendemain, le pilote Peugeot signait 8 scratches sur 11 pour obtenir, avant le Valais, le titre national pour la 7^e fois. Auteur de quatre temps scratches, Faucher devance l'excellent Michel sur la 2^e marche du podium. En consolation, ce dernier s'impose facilement dans le Gr. R surtout après l'abandon de Baratay (Clio). En F2000, le vainqueur 2012 Michaud (309) sort de la route dans l'ES1 et laisse Badel dérouler sans pression. Suspense total en Gr. N, où Hunziker se dirigeait vers la victoire avant de laisser filer celle-ci à Michaud-Chaillet après un problème mécanique. En Gr.Z, Sanchez double la mise après sa victoire en 2012; Caunes s'impose facilement en GT. F. Lombard

CLASSEMENT

1. Hotz-Ravasi (Peugeot 207 S2000) 1h19'39" (1^{er} Gr. A et 1^{er} Suisse), 2. Faucher-Augustin (Subaru Impreza) à 1'22", 3. Michel-Arlettaz (Citroën DS3) à 1'40" (1^{er} Gr. R), 4. Besson-Buellet (Peugeot 307 WRC) à 3'02", 5. Frobert-Lievin (Renault Mégane Maxi) à 3'04", 6. Badel-Badel (Clio Williams) à 3'24" (1^{er} Gr. F2000), 7. Carron-Revaz (Clio) à 3'27", 8. Michaud-Maillet-Chaffaud (Clio Ragnotti) à 5'02" (1^{er} Gr. N), 9. Rebout-Salva (Citroën DS3) à 5'08", 10. Joram-Joram (BMW 318 Compact) à 5'25", ... 28. Caunes-Alleume (Porsche 968) à 11'14" (1^{er} Gr. GT), ... 36. Sanchez-Lavau (Ford Sierra Cosworth) à 13'08" (1^{er} Gr. Z), etc.

NORD BETHUNOIS

Bayard se relance

14-15 septembre

Malchanceux au Ternois, le pilote de la Corolla WRC a repris, sur ses terres, le chemin de la victoire. Deraedt lui offrit une excellente réplique le samedi dans des conditions piègeuses avant de lâcher du lest dès la reprise des hostilités. Le Britannique Hendy complétait le podium après la sortie de route de son compatriote Fenwick. Retardé dans la phase initiale, Salaun effectuait une belle remontée sur sa toute récente monture. Leader

du groupe N, Lemaire (Lancer Evo VI) était frappé à nouveau par la malchance en vue de l'arrivée. Revenu dans le match, Pavy récupérait le flambeau. Final explosif également en F2000, remporté par Lance. Parcours plus limpide pour Schulz dans le Gr. R. B. Sallly

CLASSEMENT

1. Bayard-Brigaudeau (Toyota Corolla WRC) 1h03'38"2 (1^{er} Gr.A), 2. Deraedt-Le Poec (Toyota Celica GT4) à 1'10", 3. Hendy-Davies (Ford Focus WRC) à 4'28", 4. Salaun-Libessart (Subaru Impreza WRC) à 4'51", 5. Pavy-Roussel (Mitsubishi Evo X) à 5'53" (1^{er} Gr.N), 6. Lefrançois-Leroy (Impreza) à 6'04", 7. Fouteret-Chenet (Renault Mégane RS) à 6'04", 8. Schulz-Schulz (Citroën DS3 R3) à 6'24" (1^{er} Gr.R), 9. Houssin-Brulé (Clio RS) à 6'31", 10. Montigny-Montigny (Impreza), à 7'15", ... 13. Lance-Lance (Clio RS3) à 8'57" (1^{er} Gr.F2000), etc.

SUD-EST HAUT-LIGNON

Bérard danse sous la pluie

13-15 septembre

Au départ du dernier tour, Artru possède 51" d'avance sur Bérard. Tous les concurrents sont en slicks et la pluie s'invite. Bérard, plus habile, refait son handicap et passe devant. De même, Saunier en profite pour passer Sabatier pour la 3^e place. Parmi les favoris, Abrial (sortie), Samuel (sortie), Despinasse (sortie), Peyrache (touchette) et Perrin (méca) ont abandonné. Grosse bagarre en F2000 où, petit à petit, Charlaix est revenu sur Guiot pour le passer au dernier tour. Lecureux s'impose en Gr. N devant Turnel et Suc. F. Guénot

CLASSEMENT

1. P. & C. Bérard (Renault Clio R3) en 55'48"3 (1^{er} Gr.R), 2. Artru-Combe (Peugeot 306 Maxi) à 12" (1^{er} Gr.A), 3. Saunier-Vauclaire (Clio Williams) à 54", 4. Sabatier-Montchalin (BMW M3) à 2'02" (1^{er} Gr.Z), 5. Gi. & Gr. Cellier (Escort Cosworth) à 2'08", 6. Lecureux-Marion (Mitsubishi Evo 10) à 2'21" (1^{er} Gr.N), 7. Charlaix-Bruyère (205 GTi 1.9) à 2'35" (1^{er} Gr.F2000), 8. G. & V. Tardy (Citroën DS3) à 2'37", 9. Guiot-Gatel (C2 VTS) à 2'40", 10. G. & E. Tête (205 GTi 1900), etc.



Victoire « tranquille » pour Kubica dans les Vosges.

EN VENTE

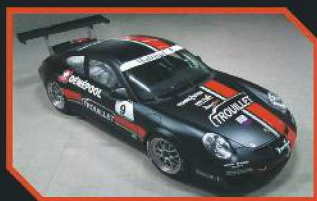
3 x EXIGE S : 1 x NOIR - 2 x BLANC
 1 x ELISE : ROUGE
 1 x EVORA S : SILVER

Lotus Th. Verhiest
 Le spécialiste LOTUS en Belgique
www.lotus-verhiest.com
 Joseph Plateau straat 5
 8400 Oostende
 Tél. : + 32 59 51 81 55



VEND

-DALLARA F308 ART
 moteur Mercedes



-PORSCHE 997 GT3
 CUP 2011

-Pièces et jantes
 Kit 2012 GT3R

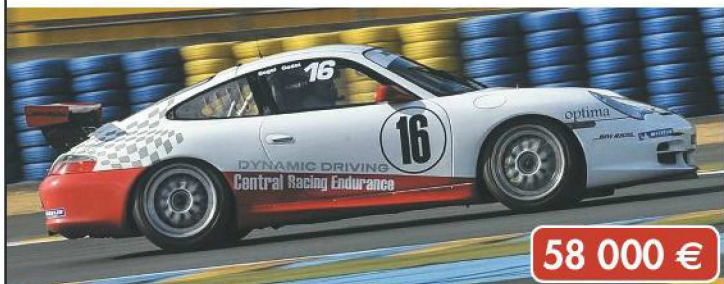
Tél.: 07 78 39 31 35 - Mail: graffatel@aol.com

grafracing.fr

A VENDRE

Porsche 996 Cup (2004)

- Moteur, boîte, embrayage 10 heures
- Disques de freins, étriers, plaquettes AV et AR neufs
- Deux jeux de jantes BBS montés slick et pluie
- Passeport technique FFSA N° 05 41 53
- VIN : WPOZZZ99Z4S698074
- Factures travaux 2012 et 2013 : **41 206 €**
- Lot de pièces



58 000 €

Voiture suivie par **JMW Racing**

Contact : Willy JOLLY au **03-26-09-47-60**

VENTES

Peugeot

Vends 207 THP RPS, très bon état, moteur turbo refaits, nbrx podiums, roues supplémentaires. 11 000 €. Tél.: 06 07 06 08 03 ou 01 45 34 02 37 (dépt. 92).

Porsche



Vends 993 Cup totalement restaurée, parfait état mécanique et carrosserie, visible garage Baumet Avignon. Prix à débattre. Tél.: 06 85 74 44 37 (dépt. 84).

Prototypes



Vends Norma M20F 2008, moteur refait, embrayage neuf, excellent état. Prête à rouler, visible à Toulouse. Tél.: 06 11 17 44 43 (dépt. 31).



Vends Ligier JS-51 Honda-Mugen, 2010, 2 trains de pneus Slick + jantes, 1 train de pneus pluie + jantes, excellent état, moteur révisé. Visible à Magny Cours (Nevers). Prix : 42 000 €. Tél.: 06 29 59 47 51.

DIVERS

**IL NE SAVAIT PAS
 QUE C'ÉTAIT POSSIBLE
 ALORS IL L'A FAIT !**

Mixer l'encre et le cambouis,
 les moteurs et les mots,
DÉCOUVREZ SLPDF
 sur Facebook,

VITE !

SERVICE PETITES ANNONCES
pa@sepa.hommell.com

SPEED AVENTURE VEND

Citroën Silhouette DS3



Contact Christian Petit
 06 09 40 07 70

VENTE D'UN ENSEMBLE ROUTIER



60.000 € HT (L'ensemble)

AMÉNAGÉ DE 80 À 240 M²
 (Cailleboti, Mobilier Réceptif...):

- 1 Semi avec partie cargo et une partie cellule de vie avec bureau.
- 1 Tracteur Renault Magnum 440.

Contact : Valérie - contact.delta@orange.fr

Auvergne Pneumatiques Racing
 AUVERGNE PNEUMATIQUES DISTRIBUTEUR MICHELIN COMPÉTITION

RECHERCHE :
RESPONSABLE LOGISTIQUE RACING ÉVÉNEMENTIEL

Mission : Gestion et organisation des missions préparation - organisation - optimisation des moyens sur circuits et ou événements liés à la compétition automobile et moto.

Profil : Vous avez déjà encadré pendant plusieurs années des équipes de plus de 20 personnes dans le milieu de la compétition. Vous avez le sens des responsabilités, de l'autonomie et plus de 10 ans d'expérience dans ce milieu. Anglais courant, une autre langue serait un plus.

Poste basé à Clermont Ferrand, nombreux déplacements en France et à l'étranger.

Envoyer CV + lettre + photo à l'adresse recrut@auvergnepneumatiques.com

mygale
 RACING CAR CONSTRUCTOR

Dans le cadre de son développement, constructeur sport automobile, recrute en CDI à Magny-Cours (58) :

**ASSISTANTE DIRECTION/COMMUNICATION
 USINEUR
 OPERATEUR EN COMPOSITE
 CHAUDRONNIER
 TECHNICIEN QUALITE
 INGENIEUR BE**

Profils expérimentés uniquement

CV + lettre de motivation à :
jobs@mygale.fr - Tous postes détaillés sur mygale.fr

EST. LE MANS 1981

COURAGE CLASSIC

Courage Classic se développe !

Pour nos programmes en Prototypes, Group C et F1 Historiques, nous recherchons un mécanicien expérimenté (... 10 ans minimum dans l'univers de la compétition de haut niveau) souhaitant s'engager dans un poste à responsabilités.

Forte mobilité indispensable.

Contact : Julien Courage
 Tél. : 02 43 75 54 54 - Port. : 06 58 20 55 82 - E.mail : j.courage@courageclassic.fr
 Technoparc du Circuit des 24 Heures - Chemin aux Bœufs - 72100 Le Mans

21^e AUTOBROCANTE DE LOHEAC 5-6 OCTOBRE 2013

EN EXCLUSIVITÉ, LA VENTE DES N° 3, 4, 5 ET 6 D'ÉCHAPPEMENT (RÉÉDITION EN TIRAGE LIMITÉ)

PROFITEZ DES TRÉSORS DE CETTE VÉRITABLE CAVERNE D'ALI BABA À PARTIR DU JEUDI 3 OCTOBRE 2013!

Au **Manoir de l'Automobile de Lohéac**, sous les toits, se cachent des dizaines de mètres de rayonnages renfermant les anciens numéros de toutes les revues du Groupe Hommell : **Auto Passion, Auto Collection, Échappement, AUTOhebdo, 2 CV Magazine, Automodélisme, Nitro, Le Fanauto, 4L Magazine, Super VW, VW Tech**, etc.

RENDEZ-VOUS À LA 21^e AUTOBROCANTE

À très bientôt

Pour tous renseignements, tél. : 01 47 11 21 46 ou courriel : josiane.dion@ssep.fr

déBRIEFING <

Ce billet fait écho à ma réaction en apprenant la pénalité de dix places sur la grille du prochain Grand Prix, infligée par les commissaires à Mark Webber suite à sa séance d'auto-stop dans le tour de décélération, à Singapour, après son abandon. À une époque où les pilotes de F1 font preuve d'un individualisme notoire, la vision d'un Alonso immobilisant sa Ferrari pour raccompagner son ami m'a réchauffé le cœur. **Après tout, ce n'était qu'un juste rendu pour**

la balade offerte, en 2011 au Nürburgring, par l'Australien à l'Espagnol quand la Ferrari de ce dernier était tombée en panne d'essence après l'arrivée (voir photo ci-contre. Ndlr). Sans me l'expliquer, mon cerveau



Taxi Driver

s'est reprojété les images de Mansell et Senna, à Silverstone en 1991, chahutant un commissaire réfractaire à cette idée de convoiturage ou, plus fou encore, de Nelson Piquet véhiculant, en 1986 au Grand Prix du Mexique, Arnoux, Johansson et Alliot sur sa Williams (voir la vidéo sur YouTube. Ndlr). Dans ce monde liberticide, la sanction de la FIA me semblait aller à l'encontre des intérêts de la F1, comme

une fracture supplémentaire entre les fans et les instances dirigeantes. **Punir deux pilotes pour accès de sportivité ne faisant, finalement, que renforcer leur cote de popularité.** Comment ne pas sourire, ensuite, face à la « fausse facture » d'un montant de 27 500 dollars, publiée par l'écurie italienne sur Internet, à l'attention de Mark Webber pour lui faire payer sa course nocturne en Ferrari? L'article 43.3 du règlement sportif de la F1 interdit tout arrêt en piste d'un pilote pour quelque prétexte qu'il soit (y compris attraper un drapeau...), mais Mark Webber traversant le circuit pour rejoindre Alonso a manqué de créer un accident avec Rosberg et Hamilton, surpris de la présence de la Ferrari au sortir

d'un virage. À une époque où la FIA prend le parti de promouvoir la sécurité routière, la manœuvre du pilote Red Bull n'était pas la plus indiquée, certes. **Mais pourquoi, dès lors, persister à renvoyer l'image de monoplaces roulant à 300 km/h dans un centre-ville?** Tout ceci n'est qu'affaire de sémantique à un moment où *Rush* se propose de nous rappeler à quel point la F1 a besoin de héros.

Romain Bernard

NOUVEAU LE FOOT POUR TOUS

CONCOURS

Foot 5

Foot à 5 - Futsal - Beach Soccer - Freestyle

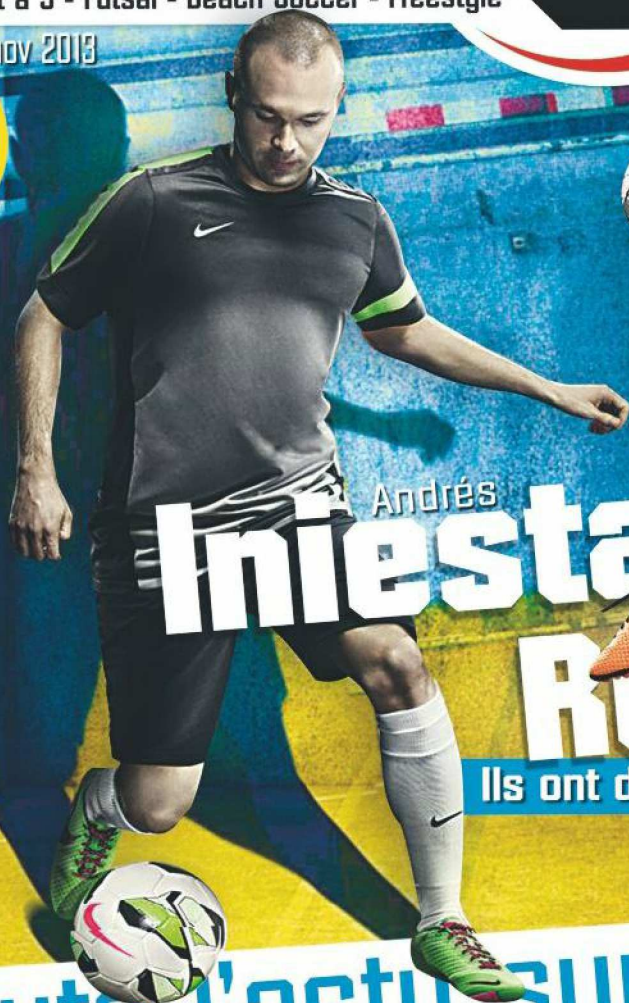
sept-nov 2013



Gagne la Bomba Finale

3€,90
SEULEMENT

numéro
01



Andrés
Iniesta



Wayne
Rooney

Ils ont débuté grâce au foot à 5

Galaxy Cup 2013

Toute l'actu sur le nouveau
sport phénomène

Foot à 5

Futsal

Beach Soccer

Freestyle

Disponible chez votre marchand de journaux

Commandez sur www.hommell-magazines.com

Pilotez au cœur de la légende.



CIRCUIT
DES 24 HEURES
DU MANS



KARTING / BAPTÊMES / STAGES DE PILOTAGE AUTOS & MOTOS / ÉVÈNEMENTS D'ENTREPRISES
de l'initiation au perfectionnement

ACCESSIBLE À TOUS* - EN EXCLUSIVITÉ AU MANS -
VOTRE BAPTÊME DE PISTE à partir de **143€**



ÉCOLE DE PILOTAGE OFFICIELLE



Tél. : 02 43 40 24 30

www.lemansdriver.fr