



# FORMULE 1 UNE UCHRONIE DU SORT

Ayrton Senna, Matra  
Sport, François Cevert,  
Team Lotus  
Et si

BUSINESS / book  
GP



Copyright @2023 by Marc Limacher

Tout droit réservé.

Cet ouvrage est une série de quatre uchronies, basé sur des faits réalistes. Les évolutions des personnages sont le fruit de son auteur. Il n'ont pas de valeur historique. Juste un exercice de la pensée.

[www.businessbookgp.com](http://www.businessbookgp.com)

**Marc Limacher**

**FORMULE 1**  
**UNE UCHRONIE DU**  
**SORT**

## SOMMAIRE

Si Ayrton Senna...	P6
Si Team Lotus...	p50
Si MATRA...	p74
SI François Cevert...	p96

**SI Ayrton Senna...**  
**...Ferrari en 1993**

Au cœur du mois d'Août 1992, la lourde chaleur envahie le circuit du Hungaroring, en Hongrie. Nigel Mansell avec la Williams-Renault est en passe d'être champion du monde pour la première fois de sa carrière. Totalement dominatrice cette saison.

En coulisse, Ayrton Senna rêve de piloter cette monoplace. Problème, Alain Prost dispose d'un contrat Williams pour la saison 1993 (mais aussi 1994) et une option empêchant le brésilien d'être son équipier.

Cette réaction à convoiter un nouveau baquet est proportionnelle à la déception de Senna sur sa saison 1992 avec McLaren et surtout Honda. Le nouveau moteur V12 RA1299A est certes puissant, 770cv et innovant, mais le

constructeur japonais n'y est plus. Fin 1991, il avait annoncé son départ.

Une sortie bien triste.

Depuis leur association débutée en 1988, cette dernière année de partenariat Honda/McLaren sera la seule sans titre de champion du monde.

En coulisse, Ron Dennis se débat comme un diable dans sa boîte. Débutant des discussions pour reprendre la licence du moteur V12 Honda pour 1993 à son compte, il avait annoncé au cœur de l'été, viser également le moteur V10 Renault. Entrant en bataille avec Williams pour la reprise de l'équipe Ligier, motorisé par le moteur français. Un plan performance, comprenant un moteur V8 HB Cosworth avec l'électronique TAG, une suspension active ou semi-active pour 1993, ainsi qu'un plan de mise à jour « made in McLaren » est proposé dans un document d'une vingtaine de page.

Les discussions ont été poussées, mais rejetées finalement par le clan tricolore.

Dans le doute, les contacts du triple champion brésilien auprès du motoriste français lui avait confirmé que le projet McLaren n'aboutirait pas. Le titre 1992

perdu, le départ de Honda acté, l'horizon devient débouché.

Ouvrtement, Senna dans un entretien avec Ron Dennis, exprime son envie de partir ailleurs.

Malgré tout.

Depuis le printemps, Luca di Montezemolo a pris en main la destinée de la Scuderia Ferrari.

L'homme qui avait apporté le titre à Ferrari avec Niki Lauda durant les années 1974 et 1975 est de retour.

Pour permettre à l'équipe italienne de revenir dans le jeu, il lui faut un grand nom. Un contact auprès de Mansell est engagé. Cela flatte El Lion. Mais ce dernier souhaite prolonger avec Williams et indique que son tarif serait de 23 millions de dollars pour la saison 1993. Un contrat très élevé, n'impressionnant pas Montezemolo. Ce dernier priorise toutefois la piste Ayrton Senna.

La rumeur en Hongrie soufflait que Ferrari avait proposé un contrat de deux ans (1993 et 1994) et un salaire de 23 millions de dollars annuels au triple champion du monde.

Afin de brouiller les pistes durant ce week-end du Grand Prix de Hongrie, Senna avait lancé à quelques journalistes anglais, qu'il était prêt à piloter pour Williams-Renault en 1993. Gratuitement.

Le message a été entendu par Frank Williams. Mais également par Nigel Mansell qui verra son titre se dévaloriser subitement, malgré les records.

Le regard tourné vers le Danube, Senna songea la situation.

Il avait déjà été approché par Ferrari à plusieurs reprises. La première fois en 1986 par Enzo Ferrari en personne. Puis par Cesare Fiorio en 1990. D'ailleurs le contrat était prêt à cette époque. A chaque fois, la Scuderia amorçait son redressement.

Pour 1993, Luca di Montezemolo avait été honnête : pas de promesses de victoire. L'équipe a fait revenir l'ingénieur John Barnard et reconstruit son bureau d'étude et ses process, en Angleterre à Guilford.

« Cela peut-être une saison de transition avant 1994 », estima le pilote brésilien. Une perspective qu'il balaya pour

prendre une décision : il attendra septembre pour voir l'évolution chez Williams et chez McLaren.

12 Septembre 1992 la nouvelle tombe : Ayrton Senna signe chez Ferrari et sera l'équipier de Jean Alesi.

Face aux portes de Williams qui se fermaient et de la perspective de piloter une McLaren avec un V8 Ford HB client, il ne restait que Ferrari comme alternative.

Ron Dennis se souviendra de la voix emplie de larme de son pilote, lorsque ce dernier lui a appris la nouvelle de son départ.

A regret.

Rien de personnel, juste la performance. Senna doutait.

Dennis était d'accord avec lui.

Après plusieurs heures de conversation, la fin de la conversation laissa l'un et l'autre dans le vide.

Un grand chapitre se concluait.

La piste Williams s'est considérablement refroidi avec la tragi comédie de l'annonce de la retraite de Nigel Mansell

en conférence de presse du Grand Prix d'Italie.

Senna, dans son hôtel, non loin de Monza, se fit raconter l'histoire par un initié du paddock, bien au courant des situations de coulisse.

« Mansell avait demandé 23 millions de dollars pour 1993 et uniquement 1993. En réponse, Williams lui proposait 6 millions. On sait que Mansell avait débarqué dans l'usine pour demander des explications, car c'est 2 fois moins qu'actuellement ! Williams lui explique qu'il a signé Alain Prost et qu'il n'a pas les moyens de répondre à la demande du contrat de Mansell. C'est alors que Mansell annonça sa retraite en conférence de presse. Mais, coup de théâtre ! Un émissaire de Williams arrive et glisse à l'oreille de Mansell que ses conditions 1993 sont acceptés. Tu aurais vu le regard de Nigel. Entre la satisfaction et la lassitude. La retraite est confirmé. »

Senna reste silencieux face au récit. C'est son interlocuteur qui donnera la conclusion de l'histoire :

« Comme d'habitude, Frank Williams ne sait pas gérer une situation de ce genre face à un champion du monde. »

Effectivement, songea Senna.

Cap sur Ferrari.

Lors de ses premières réunions à Guilford, dans les nouveaux bureaux de l'ingénieur Barnard, Ayrton Senna avait souhaité pour cette saison 1993 deux choses : dans un premier temps une suspension active et dans un second temps un V12 proposant une puissance supérieur à 750 cv.

De son côté John Barnard lui expliqua sa philosophie.

Le courant passe bien entre les deux hommes. La nouvelle monoplace, la F93A est présentée le 24 décembre 1992 et les premiers essais de Janvier à Fiorano sont volontairement discrets, malgré la présence de milliers de tifosi derrière les grillages, scrutant la nouvelle monoplace et le casque jaune faisant hurler le douze cylindre italien en ligne droite. Beaucoup ont été impressionné par les passages de rapport du pilote brésilien au freinage.

Du jamais vu.

En Afrique du Sud, sur le circuit de Kyalami, la Ferrari F93A est victime

d'une suspension active récalcitrante. Senna débute la course à la 2<sup>ème</sup> place sur la grille.

A signaler, un tête à queue pendant le warm-up du dimanche.

Le lendemain la course sera bizarre : Un bon départ, en tête de la course au 8<sup>ème</sup> tour, un arrêt aux stands pour des problèmes de tenue de route au quatorzième tour, il est 7<sup>ème</sup> . Il attaque pour pointer en 3<sup>ème</sup> position au trente-neuvième tour et s'arrêta pour de bon au cinquantième tour.

Problème de boîte de vitesse.

Le début d'une série de désillusions.

La Williams-Renault d'Alain Prost est sur une autre planète. Senna marque son premier podium au Grand Prix d'Europe, mais abandonne à Saint Marin, malgré l'évolution du V12 souhaité et marque des points en Espagne.

Au classement, Prost a remporté quatre victoires de suite et dominait le championnat avec 40 pts.

Senna était loin, seulement 9 pts.

Arrive Monaco. Prost en pole position, Senna à ses côtés en première ligne.

Que se passera t'il lorsqu'ils atteindront le virage de Sainte-Dévote ? Le scénario du Grand Prix du Japon 1990 s'agitait comme un spectre. Senna haussa les épaules, les enjeux sont désormais différents. Finalement, à l'extinction des feux. Le premier virage tant redouté n'a pas tenu ses promesses. Prost avait raté son départ et Senna vira en tête, proprement.

Durant toute la course, Senna sera en rivalité pour la victoire avec Michael Schumacher, au volant de la Benetton-Ford. L'abandon de ce dernier sur une fuite hydraulique au 33<sup>ème</sup> tour, permet à Senna de l'emporter facilement avec plus de 36 secondes d'avance sur Damon Hill et 1 min sur son équipier Jean Alesi.

Après cette course, Prost était toujours en tête du classement, malgré sa 4<sup>ème</sup> place à Monaco, avec 43 pts, devant Damon Hill.

Senna remontait à 19 pts.

Le reste de la saison évolue rapidement à l'avantage d'Alain Prost et de son équipier Damon Hill.

Dominant la saison avec un total de douze victoires.

Senna sur Ferrari en remportera deux, Hakkinen sur McLaren et Schumacher avec Benetton, une chacun.

La dernière victoire de la saison à Adelaïde sera pour Senna. Dans une configuration ressemblant à Monaco et le même suspense à l'approche du premier virage.

Senna avait cette fois-ci remporté la pole position avec Prost à ses côtés. Ce dernier n'ayant rien à jouer, Senna vire en tête. Alain Prost terminera 2<sup>ème</sup> derrière le brésilien.

Au classement, Senna est 3<sup>ème</sup> avec 59 pts, devant Schumacher. Mais loin derrière Prost (119 pts) et Hill (69 pts).

Finalement la saison n'a pas été si mauvaise.

Toutefois du côté de Ferrari, Senna avait humilié son équipier Jean Alesi. Le pilote français marquant durant cette saison que 16 pts.

La scuderia pointant 2<sup>ème</sup> du championnat juste devant Benetton pour deux points.

Deux victoires et une pole position. Montezemolo estime le bilan positif et le

retour à la victoire qu'il appelait de ses vœux.

Les espoirs sont permis pour l'année suivante.

De son côté, Alain Prost devient champion du monde pour la 4<sup>ème</sup> fois de sa carrière et annonce qu'il prolonge son aventure avec Williams-Renault pour 1994. L'objectif étant d'égaliser Juan Manuel Fangio dans les tablettes de l'histoire.

En décembre, à Paris-Bercy, Ayrton Senna et Alain Prost sont les têtes d'affiches du Karting Paris-Bercy. Le quadruple champion du monde gagne la course en équipe, tandis que Senna remporte l'individuel. Les deux rivaux ont le sourire lors de cette soirée magique pour les fans.

A l'aube des premiers essais 1994 à Fiorano, Ayrton Senna s'entretient avec Luca di Montezemolo sur les forces en présence pour la saison avenir. Williams-Renault est toujours favori devant l'étonnante Benetton-Ford (très stable), tandis que McLaren évoluant avec le V10 Peugeot ne serait pas compétitive avant le milieu de la saison.

Avec le maintien des suspensions actives, mais en supprimant l'ABS et l'anti-patinage, la Fédération Internationale de l'Automobile souhaite un nivellement des performances. Ferrari estime avoir l'expérience et les bonnes armes pour la saison 1994.

Côté voiture, l'ingénieur John Barnard a développé une 412 T1 plus compétitive en se basant sur les recommandations de Senna.

Côté moteur, Ferrari avait embauché durant l'hiver Osamu Goto, le sorcier nippon de Honda, qui a pour mission de construire, pour la deuxième partie de saison, un nouveau moteur V12 Ferrari et améliorer l'existant, simple évolution de l'an dernier, visant les 800 cv.

Enfin, Senna était heureux de retrouver son ancien coéquipier Gerhard Berger. La cohabitation avec Alesi avait été trop compliquée la saison précédente. Le pilote français s'en étant allé renforcer les effectifs Benetton, aux côtés de Michael Schumacher.

Dès la première course de cette saison 1994, à Interlagos, devant un

gigantesque tifos exposant la tête du petit personnage de Senniha, une BD éducative à destination de la jeunesse brésilienne, le duel est impressionnant avec Michael Schumacher.

Le pilote allemand réalise la pôle, et remporte la course devant Senna. Alain Prost abandonna durant la course, et se plaint beaucoup de la FW16, qu'il juge depuis le début des essais privés, dangereuse.

Senna remporte la course suivante au Pacifique devant Schumacher.

Egalité au classement du championnat du monde des pilotes : 16 pts chacun.

A Imola, c'est un doublé Williams-Renault. Damon Hill devant Alain Prost. Schumacher complète le podium, tandis que Senna abandonna sur sortie de route.

A Monaco, Hill remporte la course encore une fois devant Prost. Senna malgré une 3<sup>ème</sup> pole position de suite complète le podium. Dans l'impossibilité de suivre le rythme des Williams.

Au classement :

Hill 22 pts

Schumacher 20 pts

Senna 20 pts

Prost 13 pts.

Le Grand Prix d'Espagne délivrera une incroyable bagarre entre Schumacher et Senna pour la victoire. Moins d'une seconde sépare les deux hommes sur la ligne d'arrivée, au profit du brésilien. C'est au Canada, que Prost remporte sa première victoire de la saison, et récidive à Magny-Cours, en France, avant d'annoncer sa retraite sportive !

Le jeu n'en valait plus la chandelle pour le quadruple champion du monde français. La Williams, FW16 étant trop dangereuse et compliquée à mettre au point, Prost estimait que cela n'en valait pas la peine de jouer sa vie pour un potentiel cinquième titre et imposer ses choix face au directeur technique, Patrick Head.

Le conflit et l'incompréhension était trop important entre les deux hommes.

Le revenant, Nigel Mansell est rapidement annoncé comme remplaçant du français, lors du Grand Prix d'Angleterre.

Le départ de Prost provoque une secousse chez Williams, l'ensemble de l'équipe technique n'écoulant plus les remarques de Prost, car la monoplace a remporté des courses avec Damon Hill.

Ce dernier étant toujours en lice pour le championnat. Malgré tout, discrètement l'ingénieur Adrian Newey mobilisa des ressources pour concevoir une évolution B, qui apparaîtra au Grand Prix de Belgique.

Car en définitive le manque de rigidité était importante, surtout sur la partie centrale de la monoplace, pour exploiter l'aérodynamisme extrême proposé par la suspension active et le train arrière révolutionnaire.

De son côté Senna est frustré.

Une nouvelle 412 T1 B est prévue pour le Grand Prix d'Allemagne avec le nouveau moteur V12 de Goto, que l'on annonce d'une puissance de 830cv. John Barnard avait présenté le design de l'évolution, qui était plus fin que le modèle d'origine.

Reste que dans les faits, le bilan à la mi-championnat est contrasté.

Au classement d'abord :  
Schumacher 52 pts  
Prost 36 pts  
Hill et Senna avec 28 pts.

Cinq pôles positions ont été réalisé par Senna en huit courses, mais malgré les victoires au Pacifique et Espagne, c'est trois abandons qu'il faut revendiquer dans le bilan comptable.

Luca di Montezemolo annonce à ses pilotes que l'intérêt est de viser le podium du championnat du monde des constructeurs, auquel Ferrari a un réel atout à faire valoir.

En effet, le début de saison de Berger est solide avec 19 pts et quatre podiums.

A mi-championnat, Ferrari cumul 47 pts, après le double abandon du Grand Prix d'Angleterre. Benetton revendique 69 pts et Williams 64 pts.

Après le Grand Prix d'Angleterre, la Scuderia Ferrari annonce le renouvellement de contrat d'Ayrton Senna pour la saison 1995.

Michael Schumacher, avec sa Benetton Ford, sera titré champion du monde au

Grand Prix du Portugal, lors de la 13<sup>ème</sup> course.

La fin de saison sera d'ailleurs compliquée. Le triple champion du monde marqua 23 pts supplémentaires au championnat et ajoute trois pôles à son palmarès.

Finalement, Damon Hill terminera 2<sup>ème</sup> à 26 pts du champion. Le bilan pour la Scuderia Ferrari en 1994 est positif : quatre victoires (deux pour Senna et deux pour Berger) et neuf pôles positions (huit pour Senna et une pour Berger).

Au classement des constructeurs, Williams-Renault remporte son troisième titre d'affilé (le 7<sup>ème</sup> au palmarès, devant Benetton Ford et la Scuderia Ferrari qui termine à la 3<sup>ème</sup> place.

La disparition de Juan Manuel Fangio durant l'hiver 1994/95 et le lancement de sa fondation au Brésil, perturbe l'implication de Senna pour le début de saison 1995.

Prometteuse, la nouvelle arme italienne, nommée 412 T2 démontre un certain

potentiel dès ses premiers tours de roues sur le circuit de Fiorano, avec Gerhard Berger. Propulsée par un nouveau V12, toujours conçue par le sorcier nippon Goto, la monoplace annonce la couleur. Par fax, l'ingénieur japonais dévoile la courbe de puissance du nouveau bloc à Senna, qui continue sa préparation physique au Brésil, dans sa villa d'Anga dos Res.

Cela reste impressionnant.

Après hésitation, la Fédération Internationale de l'Automobile confirme que les moteurs seront des 3,5 litres jusqu'en 1997. Les blocs moteurs passeront à 3 litres en 1998. Toutefois, l'utilisation d'une essence sans-plomb du commerce et non plus spécifique est obligatoire pour 1995.

La puissance baissant ainsi de 25 cv. Mais en réalité, le V12 Ferrari n'avait rien perdu, car le pétrolier Agip lui fournissait un carburant non spécifique depuis la saison précédente, en vertu des accords conclus entre les deux parties. Un moyen de pression pour la Scuderia envers la FIA, afin d'ajuster le règlement. Senna comprend qu'il a 858 cv sous le pied pour les qualifications en

ce début de saison et 838 cv pour la course.

En Angleterre, Benetton et Williams sont désormais propulsés par le même moteur V10 Renault.

Le championnat s'annonce puissant pour 1995.

D'ailleurs, lors du Grand Prix du Brésil à Interlagos le ton est donné. Berger signe la pôle devant Senna, mais c'est Schumacher qui remporte la course devant le brésilien.

Monaco, avril 1995. Senna rencontre Frank Williams dans son appartement monégasque.

Le patron anglais avait fait un crochet par Nice, suite à une visite des usines Renault à Viry-Châtillon, pour rencontrer le pilote brésilien.

L'échange entre les deux hommes est tendue.

Leur histoire étant une succession d'actes manqués. Mais la volonté de s'unir pour 1996 est présente. Williams lui indique que Renault sera son motoriste jusqu'en 1997 et qu'un contrat

de deux saisons pourrait lui être proposé,  
mais pas à n'importe quelle tarif.

Sous-entendu, pas au tarif Ferrari.

Senna comprend et promet d'en reparler  
plus tard au Grand Prix d'Angleterre.

Senna va remporter le Grand Prix de  
Monaco, sa troisième victoire de la  
saison.

Au classement :

Senna 36 pts

Schumacher 26 pts

Hill 21 pts.

Comme un air de déjà-vu.

C'est à ce moment de la saison que,  
malheureusement, la Scuderia Ferrari va  
sombrier.

Senna, malgré une deuxième place au  
Canada, ne remportera que des  
quatrième et cinquième place, jusqu'à  
son second abandon de la saison en  
Hongrie.

Tandis que Berger, troisième à Monaco  
cumulera trois abandons de suite.  
Pendant ce temps, Hill domine le  
championnat, au soir du Grand Prix de  
Hongrie, qu'il a remporté :

Hill 63 pts

Schumacher 52 pts

Senna 50 pts.

Au Grand Prix d'Italie, Ferrari annonce le remplacement d'Ayrton Senna par Michael Schumacher pour 1996.

Le fruit d'une sombre histoire de coulisse.

Deux épisodes ont provoqué l'arrêt des relations.

Au cœur du mois de Juin 1994, Senna et Berger sont en essai à Fiorano. Ils testent le premier prototype de la version B de la 412T1. L'autrichien débute ses essais et après quelques tours casse sa mécanique. La journée est terminée.

Voyant son équipier brésilien songeur, Berger vola les clés de la Lancia Delta Intégral HF de Jean Todt et s'amusa à faire des donuts sur le parking du circuit. Senna y était allé un peu fort et la célèbre voiture de rallye se retrouva sur le toit. Le sourire du brésilien et l'hilarité de son équipier contrastait face aux yeux furieux de Jean Todt, lorsqu'il découvrait son véhicule de fonction.

Retour en Avril, 1995 à Monaco.

Ayrton Senna rencontre Frank Williams pour discuter d'un possible transfert pour

la saison suivante. Williams doute du potentiel de Damon Hill pour remporter un titre de champion du monde des pilotes et Senna pense que la saison 1995 chez Ferrari est finalement gâchée. Certes, il dominait alors le championnat, mais il y avait quelques choses à l'usine de Maranello qui n'allait pas. L'abandon au GP d'Espagne, suite à un mauvais changement de pneumatique a interrogé le champion brésilien.

Ce n'était pas normal.

Un témoin anonyme, voyant Williams sortir de l'immeuble monégasque du triple champion brésilien, informa quelques jours plus tard Jean Todt.

La fin de l'histoire entre le triple champion du monde et la Scuderia était acté.

En Août 1995, l'abandon de Senna lors de la course hongroise a permis de faire tomber le masque. Jean Todt indique au brésilien que les conditions de son renouvellement de contrat pour 1996 ne sont pas confirmées.

Le team manager français prétextant un débat interne dans l'usine sur l'implication technique du triple champion du monde.

Senna, de son côté estime que la saison 1995, comme celle de 1994 n'a pas été à la hauteur de ses espérances. Les performances sont réelles, huit pôles position en 1994, et déjà neuf cette saison (au soir du GP de Hongrie), mais il y a trop d'erreurs stratégiques face à Benetton et Williams.

La rupture était proche.

Todt, renseigné par son réseau, lance à Senna qu'il sait qu'il discute avec Williams pour 1996. Lâchant un mystérieux : « dans ces conditions nous répliquerons Ayrton. Désolé. L'intérêt de Ferrari avant tout. »

Le vendredi du Grand Prix d'Italie, la signature de Schumacher est annoncé, avant que Ferrari ne dise adieux à Senna. « L'élégance n'est pas le point fort des italiens », songea le brésilien, qui sur le champs ira signer son contrat Williams pour 1996 et 1997, pour 16 millions de dollars de salaire annuel dans le motorhome de l'équipe anglaise.

L'image, captée par des journalistes qui ont vu, le triple champion du monde brésilien signer son contrat à la table de Frank Williams. La photo fera le tour du

monde et l'information parasitera l'effet d'annonce du duo Schumacher/Ferrari.

Une guerre des mots et d'image qui avait déjà lassée Nigel Mansell, que Senna remplacera. Le champion du monde 1992, annoncera discrètement sa retraite quelques jours plus tard. Après une non moins discrète saison 1995.

Le reste de la saison avec Ferrari sera ainsi une suite marquée par plusieurs abandons. Trois pour Senna (en Italie, Portugal et Europe), quatre pour Berger (Italie, Europe, Japon et Australie). Les deux dernières victoires de la saison de Senna, lors du GP du Japon et Australie, ne sont qu'une faible satisfaction pour conclure une saison marquée par le retour de Schumacher au championnat, avec 4 victoires de suite. L'allemand remporte pour la deuxième fois de suite le championnat du monde des pilotes.

Au classement 1995 :

Schumacher 104 pts

Hill 93 pts

Senna 79 pts

Mansell 48 pts

Berger 41 pts

Williams remporte son 8<sup>ème</sup> titre des constructeurs, 1 pt devant Benetton et 21 pts devant Ferrari.

L'épisode Ferrari derrière lui, Senna se présente devant la presse comme un prétendant au titre de champion du monde pour 1996 avec Williams-Renault.

Le duo Senna/Hill est considéré comme le plus solide de la saison.

En Janvier 1996, McLaren-Mercedes Benz laisse entendre un retour d'Alain Prost en remplacement de David Coulthard. Le pilote français hésite. Il a essayé la MP4/10 et le modèle 11. La compétitivité est présente. Ron Dennis lui promet le plus grand contrat de l'histoire. Julian Jakobi, représentant de la société de management ASM n'en revient pas lui-même : 26 millions de dollars pour 1996.

Un long appel téléphonique avec Senna, convainc Prost de se lancer. Une hésitation à rallonge qu'utilise Ron Dennis, qui finalement prolongera Coulthard.

Dès Melbourne 1996, le ton est donné. Après une lutte importante avec son équipier Damon Hill, Ayrton Senna remporte la première course, puis les six suivantes, établissant un record de sept victoires de suite, en début de saison. Son seul rival est Damon Hill.

Au soir du Grand Prix d'Espagne :

Senna 70 pts

Hill 38 pts

Schumacher 29 pts

La suite du championnat sera entendue.

Hill remporta les courses du Canada, France, Allemagne puis Hongrie et Japon. Senna la Grande Bretagne, l'Italie et le Portugal.

Tous les records explosent cette saison-là.

Le bilan 1996 est sans appel : dix victoires et seize pôles pour Senna, 125 pts au championnat et un quatrième titre de champion du monde pilote.

Damon Hill n'a pas démerité, avec ses cinq victoires et 105 pts. Williams-Renault cumulera 230 pts et emporte son

9<sup>ème</sup> titre de champion du monde des constructeurs.

Derrière, Ferrari accrocha une deuxième place devant Benetton pour 1 pt. Mais à une année lumière.

Déterminé comme jamais, Senna entrevoit la saison 1997, comme celle de son cinquième titre. En sachant que Ferrari, Benetton et McLaren-Mercedes vont revenir dans le jeu et ne pas se laisser humilier comme durant la saison 1996.

En coulisse, Frank Williams est satisfait de l'entente de ses deux pilotes. Mais demande à Hill de calmer ses prétentions de salaire.

La FW19, dernière réalisation d'Adrian Newey pour l'équipe avant une pause qu'il aspirait, est une merveille de pilotage et de puissance. Renault fournissant son ultime moteur RS9 permettant de disposer 870cv, voir 900 cv, selon les sources.

Ayrton Senna débute bien au Grand Prix d'Australie en obtenant la pole position. Mais c'est Damon Hill qui remporte la course, Senna deuxième.

A l'arrivée du Grand Prix de Monaco, le bilan comptable est clair : Damon Hill est leader avec 40 pts et Senna 16 pts. Les deux Williams sont devant McLaren et Ferrari au classement.

Malheureusement, le virage de Sainte-Dévote à Monaco sera le théâtre du premier accrochage entre les deux pilotes Williams. Jacques Villeneuve remportera au volant de la McLaren, la course monégasque pendant que l'ambiance devient lourde du côté de Frank Williams.

L'annonce d'une guerre franche.

Williams avait l'habitude des duels. Reutemann/Jones en 1981, puis Piquet/Mansell en 1986 et 1987 avaient permis de remporter le titre des constructeurs, mais ont été souvent des échecs pour les pilotes. Hormis pour Piquet qui remportera son troisième titre en 1987.

Senna remporte à la suite, l'Espagne et le Canada. Hill se contentera d'une cinquième place à Montréal pour seule résultats positif.

Au championnat après six courses :

Hill 42 pts

Senna 36 pts.

Hill remporte le Grand Prix de France. Puis réplique de Senna qui remporte la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la Hongrie et la Belgique, à la suite.

Au championnat il reste cinq courses à réaliser.

Hill : 69 pts

Senna : 78 pts

En Italie, Hill remporte la course et enchaine avec l'Autriche et le Luxembourg (malgré la forte domination des McLaren-Mercedes pendant 50% de la course). De son côté, Senna termine sur le podium, limitant la casse.

Au championnat, alors qu'il reste deux courses à disputer :

Hill : 99 pts

Senna : 92 pts

Les Williams sont encore une fois seule au monde. Derrière, David Coulthard et sa McLaren-Mercedes est troisième du championnat avec 47 pts, devant

Michael Schumacher et sa Ferrari 42 pts et Jacques Villeneuve sur l'autre McLaren-Mercedes avec 31 pts.

Au championnat des constructeurs, Williams-Renault dispose de 191 pts, devant McLaren-Mercedes avec 78 pts et Ferrari avec 62 pts.

Avant de partir pour Suzuka, Frank Williams convoque ses deux pilotes dans son usine de Grove.

Il sait désormais que, quel que soit le résultat de cette saison 1997, il y aura des dégâts.

Il avait prolongé jusqu'en 1999 avec Damon Hill durant l'été, mais les négociations avec Senna était au point mort.

Pire, les changements de réglementations pour 1998, avec des voies plus étroites, coûtent beaucoup d'argent en développement à l'équipe anglaise.

De plus l'évolution de la réglementation moteur passant à 3L et le retrait de Renault a imposé au patron anglais à payer ses moteurs pour la saison 1998.

L'heure n'est donc pas à faire exploser les salaires.

Williams n'en a plus les moyens.

Tout juste a t'il accordé 10 millions de dollars à Hill pour les deux prochaines années. Mais Senna ? Avec 16 millions de dollars pour 1996 et 1997, le brésilien pourrait revendiquer un salaire proche de celui de Schumacher chez Ferrari, soit 20 millions.

Une perspective qui effraie l'homme fort de Grove, estimant le prévisionnel de son budget 1998 à 120 millions de dollars.

De son côté, Julian Jakobi, au nom de Senna, avait beaucoup de difficulté à communiquer avec Frank Williams durant cette saison 1997. En dernière réponse pour le Grand Prix de Grande-Bretagne, le patron britannique a proposé un deal étonnant : 10 millions de dollars et 1 million de dollars par victoire pour 1998 et une option pour 1999, avant de retirer l'offre et d'attendre le Grand Prix du Japon pour décider. Senna, dans un premier temps semblait déçu.

Mais cela fait partie du jeu.

Jakobi estime toutefois que cette proposition signifiait que Williams ne ferait pas le choix entre les pilotes pour le titre 1997.

Une saison qui avait encore deux courses à délivrer : Japon et Europe à Jerez.

Au Japon, Damon Hill comprend que s'il termine deux fois deuxième pour les deux prochaines courses, le titre lui échappera pour un point seulement. Il n'a pas d'autre choix que de gagner. Pour Senna, même scénario. Deux victoires pour obtenir son cinquième titre de champion du monde.

Le résultat au Japon : Victoire de Senna devant Hill.

Hill : 105 pts

Senna : 102 pts.

Le soleil de Jerez de la Frontera aura un parfum de dernière tragédie.

Trois hommes sont en pôle position avec le même temps : Senna, Hill et Schumacher. Il est décidé de faire partir Schumacher en premier, car il a été le plus prompt à réaliser le meilleur temps. Egalisé par les deux pilotes Williams. Hill partira deuxième, Senna troisième. La stratégie du dernier run s'est retourné contre le brésilien.

Dimanche, au feu vert Schumacher partant devant, suivi de Hill, Senna est

emporté par des problèmes de pneumatiques. Il change ses pneus au bout de dix tours, tandis que devant le duel s'annonce pour la victoire entre Schumacher d'un côté et le titre de pilote pour Hill de l'autre.

Damon Hill savait qu'il n'avait pas à forcer. Terminer deuxième et Senna éventuellement troisième est un bon scénario pour lui.

De son côté, Senna reparti sixième remonte au classement. A la lutte avec les McLaren de Coulthard et Villeneuve. Il pointe quatrième au 45<sup>ème</sup> tour. Il en reste 24 à réaliser.

Au 48<sup>ème</sup> tour, Schumacher sort trop large dans un virage et se remet en piste. Apportant des gravier sur la piste. Hill tente de le dépasser et les deux hommes se percutent. Schumacher abandonnera aux stands peu après. Du côté de Damon Hill, l'hésitation est de mise. Il est en tête, mais sa voiture est touchée. Derrière, Coulthard devance Senna qui est donc troisième.

Il faut tenir.

Sur le mur Williams, la tension est palpable. Les mécaniciens indiquent tour après tour l'écart entre Hill et Senna. Il réduit progressivement.

Au 61<sup>ème</sup> tour, le duo Coulthard/Senna rejoint Hill et le dépasse sur la ligne droite des stands. A ce moment de la course, Hill est toujours champion.

A trois tours du but, Coulthard explose son moteur Mercedes devant la Williams de Senna. Ce dernier réalisa une manœuvre reflexe au moment du nuage de fumée pour éviter la voiture du leader, et prend la tête devant Hill, qui pilote une Williams meurtrie et qui entrevoit la menace Villeneuve, avec les Benetton dans son sillage.

Au drapeau à damier, Senna remporta la victoire. Damon Hill terminera derrière Villeneuve à la troisième place.

Senna remporte le titre. Son 5<sup>ème</sup>.

Senna : 112 pts

Hill : 109 pts

Williams célèbre son dixième titre de champion du monde des constructeurs avec 223 pts.

Au total : seize victoires (sept victoires pour Hill, neuf pour Senna) et dix-sept pôles positions (dix pôles pour Senna et sept pour Hill).

Le succès est total.

En conférence de presse d'après course, sous le soleil ibérique déclinant. Marqué par un Grand Prix qui a illustré ses difficultés durant la saison, Ayrton Senna annonce à la surprise générale, sa retraite sportive. Décidant de se consacrer à ses affaires et sa fondation, créée en 1995, pour soutenir l'éducation au Brésil.

Le bilan de carrière est impressionnant : 966 pts inscrits, 64 victoires et 106 pôles positions. Avec 5 titres, Senna rejoint Fangio au sommet et domine toutes les statistiques.

Les médias, la presse et ses rivaux saluent une carrière incroyable. Après les départs de Prost courant 1994 et de Mansell fin 1995, la page se tournait pour Senna et la Formule 1. Une

nouvelle génération, incarnée par Schumacher, Coulthard, Villeneuve, Hakkinen pouvait s'exprimer librement.

Début Décembre 1997, Damon Hill annonce sa retraite sportive à la stupeur générale. La perte de quatre titres de champion du monde de suite a eu raison de sa santé mentale. Son contrat est résilié et Giancarlo Fisichella est annoncé, juste avant Noël, pour le remplacer en 1998, comme pilote Williams.

Six semaines plus tard, au milieu de la campagne nivernaise, le bruit hurlant d'un moteur F1 envahie la brume hivernale entourant le circuit.

Nous sommes le 14 janvier 1998, Ayrton Senna réalise un discret test à Magny-Cours de l'AP01 Peugeot.

Le visage est sombre.

Après deux tests la semaine précédente, le potentiel de la monoplace bleue interroge. A la fin de cette première journée d'essai le manque de compétitivité de la voiture et la puissance du moteur Peugeot ennuie le quintuple champion du monde brésilien. Le long entretien qui suivra entre Prost

et Senna, dans une chambre d'hôtel Holiday Inn de Nevers, permet au français de sortir avec plusieurs notes. Senna envoie également des recommandations à Jean Pierre Boudy de Peugeot Sport.

Ce dernier reste sourd aux remarques.

Fin Février 1998, Ron Dennis ayant appris l'essai Prost lance l'idée d'un retour de Senna pour 1999 chez McLaren. Immédiatement la rumeur d'un contrat de 30 millions de dollars est annoncé.

En vain.

Senna, sous l'impulsion de Julian Jakobi, annonce qu'il sera consultant dans Prost Grand Prix en 1998 et 1999, puis étudie l'idée de lancer une équipe Senna Racing pour la saison 2000 avec Honda comme motoriste.

Mais ceci est une autre histoire...

## **EN APPARTE**

*Dès 1992, Senna demande à son agent, Julian Jakobi de créer une agence de management de pilote : Ayrton Senna Management.*

*Alain Prost devient le premier client ASM (remportant le titre 1993, mais annonçant sa retraite pour 1994). Il touchera un total de 28 millions de dollars de contrat.*

*En parallèle, Ayrton Senna Management rachète le contrat du jeune pilote brésilien, Rubens Barrichello (alors sous contrat avec Eddie Jordan) pour 5 millions de dollars. Barrichello deviendra pilote McLaren dès 1993 et le restera jusqu'en 1996. Il touchera un total de 10.5 millions de dollars sur cette période à Woking, avant de gagner 50 millions de dollars jusqu'en 2005 chez Ferrari.*

*Jean Alesi, sous les recommandations de Prost, entre dans la galaxie ASM et devient pilote Benetton en 1994 et 1995, avant de signer chez Jordan en 1996 et 1997. Le pilote français touchera 18 millions de dollars sur cette période, avant de prendre son indépendance.*

*Enfin, Jacques Villeneuve entrera dans la galaxie Senna/Jakobi en 1997 lorsque le pilote québécois débarque dans la discipline en signant chez McLaren, en remplacement de Barrichello, qui décida d'évoluer chez Ferrari. Le québécois va rester client ASM jusqu'en 2006 et gagnera 100 millions de dollars de contrats.*

*ASM est un business qui a généré en 1997 un chiffre d'affaires de 4 millions de dollars.*

*Au total de sa carrière, Ayrton Senna aura signé pour 151.5 millions de dollars de salaires avec Lotus, McLaren, Ferrari et Williams, entre 1984 et 1997. Lors de l'année, au cumul avec ses revenus annexes, il revendiquait 32 millions de dollars de revenus. Proche de Michael Jordan.*

*Avec le temps la marque Senna devient aussi populaire que Ferrari. En 2013, Forbes annonce que la marque Senna a rapportée 1 milliard de dollars de revenus (5 fois plus dix ans plus tard). En 2010, Ron Dennis laisse entendre que Ayrton Senna prendra la tête du*

*management de l'équipe McLaren  
Racing.*

*Le brésilien a démenti.*

*Bernie Ecclestone, de son côté, annonce  
au début de la saison 2012, que Ayrton  
Senna est un parfait remplaçant pour lui  
à la tête de son empire.*

*Dont acte.*

## **Palmarès F1**

1993 – Ferrari

2 victoires – 1 pôle – 59 pts

3<sup>ème</sup> championnat

1994 – Ferrari

2 victoires – 8 pôles – 57 pts

3<sup>ème</sup> championnat

1995 – Ferrari

5 victoires – 10 pôle – 79 pts

3<sup>ème</sup> du championnat

1996 – Williams Renault

10 victoires – 16 pôles – 125 pts

**Champion du Monde**

1997 – Williams Renault

9 victoires – 10 pôles – 112 pts

**Champion du monde**

## **POINT DE DIVERGEANCE**

Il y a bien eu une proposition de la Scuderia Ferrari lors de cette course du Grand Prix de Hongrie d'effectivement 23 millions de dollars.

En parallèle, Ayrton Senna a proposé de piloter gratuitement pour Williams-Renault en 1993.

En vain.

Honda parti, le moteur V10 Renault, promis par Ron Dennis, ne propulsant pas la prochaine McLaren, c'est un Brésilien discret qui traverse l'hiver 92/93. Il essaiera la MP4/8 sur la demande de Ron Dennis. La surprise a été grande de découvrir une certaine compétitivité. Lors des discussions avec McLaren en 1993, à Genève, en présence de John Hogan de Marlboro et Julian Jakobi l'agent de Senna, Ron Dennis a indiqué qu'il n'avait que 5 millions de dollars de budget pour le salaire du brésilien. Ce dernier a alors accepté de courir cinq courses en début de saison. Marlboro rapidement complètera le reste, mais sous la forme d'un prêt. Un

prêt qui sera payé jusqu'en 1995 par l'équipe de Woking.

Après un début de saison 1993 flamboyant, la compétitivité de la McLaren s'essouffla par rapport aux Williams et Benetton. Durant l'été, l'usine McLaren travaillait sur un modèle propulsé par le V12 Lamborghini/Chrysler. En Septembre, Ayrton Senna et Mika Hakkinen participent à un essai de la MP4/8B V12, à Estoril. C'est une machine puissante et compétitive. Senna se met à croire qu'il peut remporter le titre face à Alain Prost avec une machine comme celle-ci. Ron Dennis dira non et signe un contrat de quatre ans avec Peugeot Sport.

Quelques jours plus tard, Ayrton Senna signera chez Williams-Renault après une longue conversation au téléphone avec Frank Williams.

Une histoire tragiquement terminée au virage de Tambourello.

Le Dimanche 1 Mai 1994.

**SI MATRA...**  
**...L'ALTERNATIVE**  
**FRANCAISE F1**

14 février 1997, Avenue de la Grande Armée à Paris, Alain Prost en costume sombre pose devant les journalistes aux côtés de Jean-Luc Lagardère, en veste grise et cravate. Les deux hommes partagent la tribune dans la vaste auditorium Peugeot, au sein du siège sociale du constructeur français. Pour résumer, l'écurie naissante Prost Grand Prix disposera en exclusivité, pendant cinq ans, du moteur V10 Peugeot dès 1998.

Un moteur né Matra et le fruit d'une vision et d'une véritable stratégie industrielle de Jean-Luc Lagardère depuis les années 80.

L'annonce pour 1998 de l'équipe Prost-Peugeot fait des émules. L'avenir s'annonce radieux pour la Formule 1 tricolore.

En exclusivité, les journalistes découvrent également la maquette de l'APGT01-97, qui participera au championnat du monde FIA GT et aux 24h du Mans 1998. Elle sera produite à quelques dizaines d'exemplaires pour homologation. Peugeot de son côté annonce sa participation pour 1998 au championnat WRC de rallye avec sa future 206.

Les ambitions sont présentes.

Début 1981, Matra Groupe prend 8.5% du capital de PSA, regroupant Peugeot, Citroën et Talbot. Un peu par vision, surtout pour prévenir du passage de la gauche, portée par François Mitterrand, à la présidence de la république et la menace d'une nationalisation de son activité militaire. L'heure était à la consolidation, voir à la concentration des capitaux.

La présence de Chrysler dans le capital du deuxième constructeur européen

nouvellement créée, est ainsi un atout industriel et politique.

Concernant le secteur Formule 1. Si Matra Sport avait arrêté ses activités de sport automobile fin 1974, l'unité moteur est restée en veille. Le V12, 3 litres de 520cv maintenu en réserve par l'ingénieur Georges Martin équipait les Ligier de 1976 à 1978.

A Buc, près de Versailles, le petit bureau d'études de Georges Martin débute ses recherches en 1980 sur l'avenir. Le V12 de 3 litres servira comme base à un moteur 1,5 litres turbo. Des maquettes à l'échelle 1 de 4cyl en ligne, V8 ou V6 sont réalisés. Gérard Ducarouge, ingénieur en chef de Ligier fera le choix du V6 à 120° et les travaux passent en deuxième phase à la fin de saison 1980. Chez Matra, il en résulte un très beau moteur avec ses couvercles d'arbres à cames en fibres de carbone, ultra-compact, dont le "V" très ouvert, à 120 degrés, permet d'avoir un ensemble plus plat que le V6 à 90° de Renault et, par conséquent, un centre de gravité placé beaucoup plus bas. Il sera baptisé MS82.

Coté puissance, l'étape numéro une a été d'établir une référence en mode atmosphérique (250 cv) et obtenir 550 cv avec les turbos. Les plans visant 700 cv pour 1983.

Peugeot accepte de signer un chèque pour l'étude de ce moteur. Tandis que Jean-Luc Lagardère demanda une estimation de rentabilité en cas de location à un client tiers. En 1981, l'équipe Talbot-Gitanes termine quatrième du championnat. La JS17 propulsée par le V12 MS81 tournant à 13.000 tr/min en deuxième partie de saison, avec 530cv de disponibilité. Rempportant deux victoires avec Jacques Laffite.

Le 1<sup>er</sup> Novembre 1981, une JS17B expérimentale, propulsée par le Matra MS82, entre doucement en piste sur le circuit du Paul Ricard.

La saison 1982 s'annonça prometteuse. Elle sera finalement modeste, avec une seule victoire de Laffite, à Monaco. Un succès de prestige, mais ne cachant pas les piètres résultats de l'ensemble. Le moteur turbo, ayant débuté avec 550cv, terminera la saison avec 630cv.

A l'issue de la saison, le Groupe PSA décide de ne plus sponsoriser Ligier avec sa marque Talbot, car les ventes du troisième constructeur du groupe se sont effondrés à moins de 200.000 voitures à la fin 1981.

Il faut désormais investir dans le produit et non dans le marketing.

Une situation qui bénéficie au niveau industriel à Lagardère et Matra. La commande d'un renouvellement du Rancho pour 1988 est acté, tandis que le prototype P18 est présenté aux dirigeants de Talbot, qui valident le projet.

Face aux problèmes financiers de PSA, Matra devra investir 240 millions de francs pour sa réalisation. Au total ce sera 450 millions qui seront dépensés avant la sortie en 1984 du modèle.

Coté voiture de sport, la Murena, sortie en 1981, propose pour 1983 le moteur turbo de 150 cv de la Peugeot 505, puis une série limitée de 250 exemplaires et pour 1984 une puissance de 160 cv et d'une belle carrosserie bleu nuit, pour célébrer les 25 ans du premier titre de champion du monde F1 de Matra.

Un restyling de la voiture, afin de la rendre plus moderne et exportable sur le marché américain, est attendu pour 1987.

La division automobile ayant besoin de ressources financières. La division moteur F1, doit assumer son indépendance financière.

En coulisse, un homme vient rendre visite à Buc. Veste Tweed et blue jeans basket, Patrick Head est escorté par Jean-Luc Lagardère et George Martin. L'idée de propulser les Williams de 1983 avec un moteur turbo Matra plait au directeur technique de l'équipe championne du monde, qui entrevoit aussi l'arrivée de Honda pour 1984. L'accord avec l'équipe Williams va permettre d'encaisser 20 millions de francs. Ligier accepte également de prolonger l'aventure avec le moteur, tout en précisant que pour 1984, ce sera un moteur Renault qui propulsera ses monoplaces.

Le moteur fera 700 cv, comme prévu en 1983. Il sera le plus puissant du plateau. Williams et Keke Rosberg vont rivaliser avec Alain Prost sur Renault et Nelson

Piquet avec sa Brabham BMW. Rempportant six victoires durant la saison, avant qu'une série d'abandons transforment le rêve d'un double titre pour le finlandais en cauchemar.

Tyrrell International, de Ken Tyrrell, l'homme qui avait obtenu le premier titre de champion du monde de Matra en 1969, accepte d'être propulsé par le V6 turbo Matra, qui est annoncé comme fournissant 730 et 780 cv à 12.000 tr/min en 1984 et 1985. L'émergence des moteurs Honda et TAG Porsche, ainsi que le retour de Ferrari dans le jeu moteurs, va mettre le Matra MS82 dans le rang. Tyrrell l'utilisera jusqu'en 1988, comme Ligier entre 1987 et 1988.

Ces contrats vont permettre de revendiquer un chiffre d'affaires de 30 à 40 millions de Francs par an à la petite unité de Buc. Mais sans succès et pas de podiums au compteurs entre 1984 et 1988.

Place de la Concorde à Paris, en novembre 1986, la Fédération Internationale de l'Automobile présente la nouvelle réglementation moteur pour 1988/1989. Ce seront désormais des

blocs atmosphérique de 3,5 litres de cylindrée qui propulseront les monoplaces Formule 1.

Le premier réflexe de l'ingénieur Martin est d'augmenter l'alésage du MS81, fournissant 600 cv à moindre coût. Williams et Ligier seront les premiers clients du V12 MS88 pour la saison 1988. Une saison conclue par quatre podiums.

Team Lotus, suivra en signant pour deux ans en 1989 et 1990, sans grands succès malheureusement.

La particularité de ses deux équipes anglaises étant qu'elles étaient propulsés auparavant par Honda.

Cela démontre le sérieux de l'image de marque de Matra dans le paddock. Ligier Sport sera le prochain sur la liste en 1991, après avoir hésité avec le V12 Lamborghini.

Des fournitures permettant de gagner plus de 100 millions de Francs dans les caisses de la société Matra Sport entre 1988 et 1991.

Toutefois, le MS88D plafonnant à 700cv, grâce à une nouvelle distribution, commence à souffrir face au V10

Renault qui équipe les Williams (puissance équivalente). George Martin comprend que les V12 Honda des McLaren fournissent 710 à 770 cv à 14.800 tr/min en 1991 et 1992 et que les V12 Ferrari vont revendiquer 740 cv en 1992. L'heure étant de concevoir un nouveau bloc plus moderne est arrivé. L'ingénieur et son équipe, ont une idée en tête : Un bloc aussi compact que le V10 Honda, mais avec une architecture V12 et une puissance accrue.

L'utilisation d'un nouvel alliage est recommandé ; le béryllium. Le poids annoncé de 130kg, met ce moteur au niveau du V10 Renault RS06. Le devis est transmis à Jean-Luc Lagardère qui ouvre grand les yeux. 70 millions de francs sont demandés pour la conception et la réalisation du bloc. Matra s'engage à payer 25 millions maximum.

Il faudra trouver le reste avec un partenaire.

Comme souvent dans l'empire Lagardère, les liens industriels trouvent un échos favorable au projet F1.

Alors qu'il est en discussion pour vendre sa participation minoritaire dans MBK

au constructeur Yamaha, l'homme d'affaires proposa à ses interlocuteurs nippons d'étendre la discussion à la Formule 1.

C'est bien vu, car le constructeur japonais était présent dans la discipline comme motoriste depuis 1989.

Sans grand succès.

Son V12, né en 1991 n'est guère performant, lourd et peu fiable. Fournissant une puissance de 700 cv.

Le constructeur nippon avait indépendamment des discussions avec Matra, décidé de chercher un partenaire pour concevoir une nouvelle génération de moteur pour 1993. Lagardère expose le projet d'un nouveau V12, aussi compact qu'un V10 et offrant une puissance intéressante.

Après plusieurs mois de discussions, Yamaha prend 25% des parts de Matra Engine, nouvellement créée, pour 50 millions de francs. Matra disposant de 50%, l'équipe d'ingénieurs dirigé par George Martin les 25% restant.

En 1993, la société signe deux accords importants pour son MS93 : L'un avec McLaren pour 1993 et 1994, l'autre avec

Tyrrell sur la même période. Fort de 780cv, le V12 désormais badgé Yamaha, sera une réussite. Hakkinen remportera sa première victoire avec ce moteur, tout comme Michael Andretti, permettant à l'équipe de Woking de terminer 2<sup>ème</sup> du championnat.

Pour 1994, Mika Hakkinen, désormais leader de McLaren remporta quatre victoires avec ce même moteur.

Côté Tyrrell, plusieurs podium est une cinquième place au championnat du monde en 1993 et une lutte contre Jordan Grand Prix en 1994, sont à signaler.

Le bureau d'étude et l'atelier de BUC déménage dans une unité plus moderne à Velizy, permettant à désormais 150 personnes de travailler pour Matra Engine.

Pour 1995, Peugeot Société Anonyme, prends 25% des parts de la société Matra Engine à égalité avec Yamaha, contre un chèque de 70 millions de francs. Un nouveau V10 3 litres, le MS95 est développé pour répondre aux nouvelles réglementations de la Fédération Internationale de l'Automobile.

Il dispose du même alliage que le MS93 et revendique un poids de 110kg. McLaren ayant décidé de signer avec Mercedes-Benz, c'est Jordan Grand Prix qui sera propulsée jusqu'en 1997 par le moteur V10 badge Peugeot. Tyrrell Organisation, de son côté disposant du même moteur, mais au badge Yamaha jusqu'en 1996.

Désormais financé par Peugeot Sport et Yamaha Motors, la société Matra Engine lance une étude pour un moteur en Indycar (avorté) et un moteur pour une prochaine SuperCar au 24h du Mans.

En piste la victoire ne sera pas visible pour le MS95, mais il peut revendiquer quinze podiums sur la période et deux pôles positions.

Durant l'intersaison 1996/1997, des discussions ont lieu en Suisse avec Peter Sauber. En panne de moteur pour 1997, Sauber cherche un moteur compétitif avec le soutien du pétrolier malaisien Petronas. Le deal est conclu avec Lagardère, bien content d'élargir son projet industriel.

Petronas va déboursé 15 millions de dollars en 1997 et 20 millions supplémentaire en 1998 pour acquérir les

plans du MS95, ainsi que 5 millions de dollars pour permettre à Matra Engine de maintenir le lien technique et proposer des évolutions permettant de viser 780 cv en 1999/2000, avec la nouvelle société Sauber Petronas Engineering, nouvellement créée pour l'occasion.

Le 20 Février 1998. La première AP01 Prost Peugeot est présentée à la presse. Elle est propulsée par le nouveau MS98, plus puissant et léger. Annoncée pour 800cv à 16.500 tr/min et 100kg. C'est la dernière réalisation de l'ingénieur Martin pour la F1, avant de partir pour une retraite bien méritée.

De son côté, Jean-Luc Lagardère est un industriel heureux. En coulisse, l'unité Défense de Matra va fusionner avec Aérospatiale, pour former un futur leader européen de l'aéronautique.

Côté automobile, si la marque Talbot a expiré une dernière fois en 1995 sur le marché européen. Matra avait développée en 1984 un monospace pour la gamme Talbot, sous le nom de Stella. Il sera produit à plus de 650.000 exemplaires en trois générations et sous deux marques (Talbot et Peugeot sous le

nom de 806). En 1988, sort le Rancho II. Plus puissant et grand que son prédécesseur, conçu sur base de la Peugeot 405 4x4, il était propulsé par des 4cyl et 6cyl et sera surtout produit sous les labels Talbot, Peugeot, Citroën sur certain marché, et sous licences BMW, FIAT, Volvo aux Etats-Unis, ainsi qu'en en Russie, Chine et Malaisie. La gamme Rancho II, puis III qui sortira en 1998, sera la première Matra à viser le million d'exemplaires (958.470 pour la génération II et même 1.2 millions d'exemplaires pour la version III).

Coté sportives, après un lifting heureux en 1987, la Murena disposait de 200 cv avec le turbo jusqu'en 1991, cette version rajeunit sera produite à plus de 15.000 exemplaires, pour un total de 39.298 exemplaires entre 1981 et 1991, grâce à des ventes dans le réseau Chrysler sur le marché américain. Elle est remplacée par la Lycana en 1992. Un coupé, toujours trois places, mais propulsé par le V6 PRV proposant 170, 200 et 250 et même 280 cv quelques temps plus tard. Une version targa sera proposée au catalogue en 1994.

Elle sera produite à 54.891 exemplaires entre 1992 et 1997, avant que l'Atlantica

n'arrive au catalogue en 1998. Fournissant 280 à 380 cv selon les versions du moteur V6 turbo.

Ainsi, la gamme construite dans les trois usines de Romorantin est complète et composée de trois modèles (un monospace, un 4x4 et une sportive).

Lors du Salon de Paris 1992, Matra est au sommet. Le total de sa production pour cette année-là est de 240.000 voitures.

Un record.

Sur son stand, trois prototypes sont exposés : la première est une berlinette sous le doux nom de Matra 580, propulsée par un moteur 4cyl turbo 2L PSA de 200 ch.

De l'autre un petit SUV, sur base de la Citroën AX 4x4, proposant avec ses 3,75m, un volume deux portes et un 4cyl 1,6L de 90 cv : le Citroën CrossOne.

Au milieu le concept d'une micro-citadine propulsée par un moteur électrique, la Talbot Zoom.

La 580 entrera en production à Romorantin en 1996, prenant la place dans les cœurs du projet Alpine A710

avorté par Renault. Elle sera produite pendant dix ans à 50.000 exemplaires environ.

La CrossOne sera refusé par la direction de la marque au chevron, mais produite à 5.000 exemplaire de 1995 à 1996 sous le label Matra, avant d'être reprise par Peugeot en 1997 et décoller à plus de 36.000 exemplaires par an.

Mais les projets ne s'arrêtent pas là. Jean-Luc Lagardère, fort de sa position dans l'aviation et dans l'automobile, a obtenu un accord avec le groupe allemand, Daimler dès 1994 pour la conception et la mise au point de la prochaine Smart, qui sera produite dans une usine ultra-moderne en France à l'horizon 1997 pour 200.000 voitures par an. La petite citadine reprend le concept de la Zoom entrevue en 1992 et refusé par Talbot à l'époque. Cet accord avec Daimler va également permettre à Lagardère d'entrer à hauteur de 6% au capital du groupe allemand.

En coulisse, la marque Talbot n'est plus, le logo Peugeot prend le dessus sur le sport dès 1995 et en 1998, est acté la fusion entre PSA (Peugeot Citroen

Matra) et Daimler (Mercedes-Benz, SMART). Offrant à l'Europe le constructeur numéro deux, en termes de production et le cinquième groupe derrière Général Motors, Toyota, Ford et Volkswagen.

En 1997, Matra produit 360.000 véhicules par an pour ses partenaires.

En 1999, Jean-Luc Lagardère est sur le toit du monde. Aérospatiale Matra fusionne avec Daimler sur ses activités de défense et Airbus. L'homme est désormais le plus puissant d'Europe.

## **EN APPARTE**

*Prost Grand Prix ayant repris Ligier Sport, l'usine de Nevers a été conservée pour l'élaboration de la APGT01/97 devant participer au championnat du monde GT FIA de 1997 et 1998.*

*Une machine propulsée par un V12 Matra de 4,5 litres de 580 cv dans sa version compétition. Le moteur évoluera en 1998 offrant 4,9 litres et 630 cv sous les traits de l'APGP02.*

*Elle ne brillera pas au 24h du Man, malgré une belle performance brut en qualification. Même scénario pour l'APGPT03 qui souffrira de divers problèmes de stabilité aérodynamique. En 1999, LVMH entre au capital de Prost Grand Prix et rajoute un investissement dans le projet d'une supercar fabriquée en France. Elle sera présentée sous les traits de la SENNA en 2000 lors du Salon de l'Automobile de Paris.*

*Propulsée par un V12 de 4,9 litres, suralimenté par trois turbos fournissant au total la puissance de 1000 cv.*

*Un monstre en carbone produit à la main à Magny-Cours, à seulement 92 exemplaires pour la modique somme de 1 million d'euros l'unité, dont un pourcentage ira financer la Fondation du triple champion du monde brésilien.*

## **Matra moteur en F1 :**

1981 : MS81 – Ligier – V12, 3L de 550 cv à 13.000 tr/min

1982 : MS82 – Ligier – V6, 1,5L turbo de 550 et 630 cv à 10.000 tr/min

1983 : MS82B – Ligier et Williams – V6, 1,5L turbo de 700 cv à 11.500 tr/min

1984 : MS82C – Tyrrell – V6, 1,5L turbo de 730 cv à 11.800 tr/min

1985 : MS82D – Tyrrell – V6, 1,5L turbo de 780cv à 12.000 tr/min

1986 : MS82E – Tyrrell – V6, 1,5L turbo de 850 cv à 12.000 tr/min

1987 : MS82E – Ligier et Tyrrell – V6, 1,5L turbo de 880 cv à 12.000 tr/min

1988 : MS88 – Williams et Ligier – V12, 3,5L de 640 cv à 13.000 tr/min

1989 : MS88B – Lotus – V12, 3.5L de 600 cv à 13.000 tr/min

1990 : MS88C – Lotus – V12, 3.5L de 640 cv à 13.800 tr/min

1991 : MS88D – Ligier – V12, 3.5L de 700 cv à 13.800 tr/min

1993 : MS93 – McLaren et Tyrrell –  
V12, 3.5L de 770 cv à 14.500 tr/min

1994 : MS93B – McLaren et Tyrrell –  
V12, 3.5L de 800 cv à 15.500 tr/min

1995 : MS95 – Jordan et Tyrrell – V10,  
3.0L de 720 cv à 15.000 tr/min

1996 : MS95B – Jordan et Tyrrell –  
V10, 3,0L de 730 cv à 15.200 tr/min

1997 : MS95C – Jordan et Tyrrell –  
V10, 3.0L de 750 cv à 16.000 tr/min

1998 : MS98 – Prost – V10, 3.0L de 780  
cv à 16.500 tr/min

## POINT DE DIVERGENCE

Lorsque Peugeot-Citroën a racheté Chrysler Europe, il y avait 45% de Matra Automobile à l'époque dans la corbeille de mariage. Nous étions en 1978. Dès 1980, la stratégie marketing du groupe est annoncée : la promotion de la nouvelle marque Talbot, passera par la Formule 1, grâce à un moteur V12 atmosphérique développé par Matra, mais badgé Talbot. PSA prend également une participation dans l'écurie de F1 Ligier à hauteur de 70 %, et la JS17 développée par Gérard Ducarouge se pare du T blanc cerclé sur fond rouge de Talbot !

Cette même année 1980, le moteur turbo MS82 est mis à l'étude et soumis à Ligier qui fait le choix d'un V6 120°C. La planification estime qu'une monoplace prototype devra tourner avec le nouveau moteur durant l'hiver 1981/1982.

Le 1<sup>er</sup> Novembre 1981, le MS82 est prêt. Mais déjà le projet F1 était terminé pour la marque Talbot.

Un conflit viendra opposé Matra et PSA sur le règlement de la facture de l'étude moteur.

Patrick Head a bien visité l'atelier de Buc et Williams était bien intéressé par le moteur turbo pour 1983.

Pour rien.

Les 50 personnes de l'atelier de Buc ont été reclassé en 1983.

Cette même année, Matra propose à la direction de PSA son projet P23. Qui sera refusé et qui deviendra le Renault Espace en 1984.

Côté automobile, Renault avait Alpine en parallèle et Renault Sport à développer. L'idée de créer une concurrence à la Smart a été envisagé sur la base du prototype Zoom et différents prototypes ont été élaboré. Tous proche de la série. Mais, Renault préféra développer la Dacia Logan en parallèle.

La filiale automobile du groupe Lagardère a été stoppé en 2003. Peu de temps après la disparition en février de la même année, de Jean-Luc Lagardère.

La fin de l'aventure Matra.

**SI TEAM LOTUS...  
...APRES LA SAISON 1994**

Juillet 1998, Craig Pollock est un homme heureux, posant fièrement en costume bleue et chemise claire devant la nouvelle usine BAR Team Lotus sur un terrain de Brackley. Un ensemble de plus de 40.000 m<sup>2</sup> avec une soufflerie et capable de faire travailler 360 âmes à l'horizon 2000.

En coulisse, Peter Wright et Peter Collins observent la scène en VIP. Les deux hommes sont rassurés de l'avenir de Team Lotus. Une équipe au bord de la faillite en 1991 et désormais redevenu un top team après avoir annoncé son duo de pilote pour 1999 : Damon Hill et Jacques Villeneuve.

1994 s'annonçait positive pour Team Lotus. Elle avait signé jusqu'en 1997 avec Mugen-Honda en disposant du V10

3,5L, désormais développé avec le concours du constructeur Honda et fournissant 730cv en début de saison. Une évolution était attendue courant de saison. Johnny Herbert, qui avait signé un contrat de 5 ans en 1993, avait désormais à ses côtés le brésilien Christian Fittipaldi.

Même si sur le papier la saison s'annonce prometteuse, elle sera catastrophique.

Après avoir perdu, à trois tours de l'arrivée du Grand Prix de France, le point de la 6<sup>ème</sup> place, qui valait 1 million de dollars (tarif privilégié de transport FOCA réservé au 10 premières équipes du championnat à la mi-saison), Herbert eut droit au sérieux courroux de Peter Collins.

Ainsi au début de l'été 94, l'équipe est aux abois financièrement.

La saison avait débutée avec une 107 adaptée à la nouvelle réglementation. Un châssis datant de 1992, adapté à la hâte en attendant le développement de la prochaine 109 qui devait débiter sa saison à Imola. Mais, la mise en

construction de cette dernière tarde, elle apparaîtra seulement à Silverstone.

Faute de mieux Team Lotus réalise une demi-saison. Pourtant, la course de Monza en septembre permet de remporter une 4<sup>ème</sup> place grâce à Herbert et ce dernier inscrira deux autres points, auquel s'ajoute le point de Fittipaldi à Adélaïde en fin de saison.

La Lotus 109 Mugen-Honda était prometteuse, et la dernière version du V10 japonais, arrivée à Monza, offre la puissance (760cv) qu'il fallait pour sauver cette deuxième partie de saison. Enfin.

La priorité du duo Wight/Collins pour 1995 était de reconstruire un budget solide. L'objectif des 40 millions de dollars est fixé.

Soit quasiment le double de 1994.

Dans l'usine, le modèle 112 est innovant et doté d'une suspension révolutionnaire. Non plus active, car interdite par le règlement, mais passivo-active et régulant l'assiette.

Déjà la presse et les concurrents crient scandale, mais Team Lotus démontre sa bonne fois en fournissant Team Tyrrell,

ainsi que McLaren de la même suspension.

Coté sponsor, le pétrolier sud-africain SASOL, qui était le partenaire de Jordan Grand Prix, signe un accord de trois saisons pour un total de 45 millions de dollars. Côté Brésil, Christian Fittipaldi accepte de fournir 5 millions de dollars à l'équipe. La mauvaise nouvelle est que pour faire face aux problèmes financiers de la saison 1994, Peter Collins a dû se résoudre à céder le contrat de Johnny Herbert à Flavio Briatore et Benetton Formula pour 1995, contre un modeste million de dollars.

Un tarif malgré tout obtenu de haute lutte et par désespoir de cause.

En réalité, Team Lotus souhaitait 3 millions, mais Briatore a refusé préférant le compromis de payer en plus 100.000 dollars par point inscrit par Herbert en championnat pour Benetton.

Le jeune pilote finlandais, Mika Salo remplace le pilote britannique chez Team Lotus et signe un contrat de 5 ans, tout en apportant pour 1995 et 1996 la marque NOKIA en sponsoring contre 8 millions de dollars.

En championnat, la 112 cumulera 28 pts et Team Lotus terminera 5<sup>ème</sup> du championnat devant Jordan-Peugeot et juste derrière McLaren-Mercedes. Un hold-up dû à la 3<sup>ème</sup> place au Grand Prix du Pacifique en fin de saison obtenu par Mika Salo. Un résultat qui relance Team Lotus dans son projet de redevenir un Top Team.

Economiquement, Team Lotus reprend des couleurs. Johnny Herbert, avec ses deux victoires et ses 45 pts pour Benetton, a rapporté un total de 5,5 millions de dollars à Lotus. Malgré ses performances avec l'équipe italo-anglaise durant cette saison 1995, le pilote est viré par Flavio Briatore et reviendra chez Team Lotus dès 1996 en remplacement de Mika Salo. Fin négociateur, Peter Collins a su négocier avec Jean Todt et la Scuderia Ferrari pour le rachat du contrat du pilote finlandais, contre un chèque de 5 millions de dollars.

Une fortune pour l'époque.

Ainsi, Salo deviendra le coéquipier de Michael Schumacher en 1996. L'argent obtenu du contrat du finlandais étant immédiatement injecté dans le

financement d'une deuxième soufflerie de Team Lotus.

Malheureusement la saison 1995, malgré ses résultats plutôt positif, va laisser des traces. Christian Fittipaldi décide en décembre 1995 de rejoindre l'équipe Newman Haas Racing en Champ Car pour 1996. Le coup est rude, car Peter Collins comptait sur le brésilien pour continuer aux côtés de Herbert.

Devant la situation, le manager anglais hésite : Deux pilotes lui sont proposés : Eddie Irvine par Eddie Jordan et Giancarlo Fisichella par Flavio Briatore. Devant la gourmandise du manager irlandais, c'est le jeune romain qui sera choisi pour piloter la nouvelle Lotus 115 en 1996.

Fine est compacte, la 115 présente un nez haut, à la manière des Williams de la saison précédente, la boîte de vitesses compact est à 6 rapports. Le pétrolier sud-africain SASOL est toujours présent, tout comme NOKIA qui a accepté d'honorer son contrat, malgré le départ de Mika Salo. S'ajoute des petits sponsors complémentaires et le budget

1996 est de près de 50 millions de dollars.

Sur la piste la 115 permettra à Fisichella d'étonner le paddock en signant une troisième place dès le Grand Prix d'Argentine. Herbert le suivra lors du Grand Prix d'Espagne avec également une 3<sup>ème</sup> place. L'anglais terminera deuxième en Allemagne et Belgique. Team Lotus terminera la saison encore 5<sup>ème</sup> derrière McLaren-Mercedes avec 39 pts. Côté moteur, le V10 Mugen-Honda est fiable et performant, mais l'heure du bilan entre les deux parties est contractuellement important. Avant une prolongation pour 1997.

Devant la progression à la fois financière et technique de Team Lotus, le constructeur japonais accepte de prolonger et propose même un nouvel accord de trois saisons pour les saisons 1998/1999/2000.

Une réussite de stabilité pour les dirigeants de Team Lotus.

Côté pilote, depuis la fin de l'été 1996, l'avenir de Fisichella est acté. Il partira

chez Jordan Grand Prix, contre un chèque de 1 million de dollars.

Le prix du rachat de son contrat.

Team Lotus devait trouver un successeur aux côtés de Johnny Herbert. Des contacts avec le champion du monde en titre, Damon Hill ont fait long feu, principalement à cause du tarif de 10 millions de dollars souhaité par l'agent du champion du monde 1996, Michael Been, avant de débiter toute discussion. L'idée de Collins d'un retour de Christian Fittipaldi, n'ira pas plus loin qu'un coup de téléphone entre les deux hommes. Finalement, ce sera le pilote hollandais, Jos Verstappen, et ses 5 millions de dollars, via la société Phillips, qui sera pilote Lotus.

Côté finance, Team Lotus annonce la prolongation uniquement pour 1998 de SASOL contre 18 millions de dollars. NOKIA quitte le monde de la F1, la société finlandaise est remplacé par Mastercard en cours de saison comme sponsor secondaire avec un apport de 10 millions.

Le budget 1997 est d'environ 50 millions de dollars.

Côté technique la 117 est une évolution de la précédente monoplace. Team Lotus ayant décidé de mettre ses ressources sur la machine 1998, à cause du changement de réglementation. La 117 reprenant le mode de développement de la Williams FW18 championne du monde, de la saison précédente. La seule nouveauté est la signature avec le manufacturier de pneumatique japonais, Bridgestone. Un partenariat qui permet d'obtenir 29 pts et quatre podiums pour Herbert et 7 pts pour Verstappen, soit 36 pts total.

Un résultat global permettant à Team Lotus de rester solidement 5<sup>ème</sup> du championnat du monde des constructeurs pour la 3<sup>ème</sup> saison de suite. Toutefois, McLaren, le rival depuis 1995, a pris ses distances en rivalisant avec Ferrari et Benetton désormais. Secrètement, le constat est amer pour Peter Collins.

Amer, car si financièrement Team Lotus dispose d'un budget quasiment équivalent à Benetton Formula durant cette saison 1997, la progression sportive n'a pas suivi la même courbe. Pire, 28 pts en 1995, 39 pts en 1996, l'objectif de viser les 50 pts en championnat lors de la

saison 1997 s'est éloigné à mesure que la saison progressait.

L'aspect technique est remis en doute. L'inquiétude monte alors que les réunions techniques pour 1998 montre que les budgets vont exploser d'ici l'an 2000. Peter Collins et Peter Wight en conviennent : Pour maintenir la compétitivité de Team Lotus et en faire un top team, un nouveau partenaire doit être trouver.

Imola 1997, un homme en chemise bleue parcourt le paddock. Il s'arrête naturellement chez Williams, puis entre dans le petit motorhome de Team Lotus. Craig Pollock vient exposer un accord à Peter Collins. L'agent de Jacques Villeneuve propose une association pour obtenir le budget British American Tobacco (BAT) en 1998.

En coulisse, le deuxième producteur de tabac du monde, derrière Philip Morris (Marlboro), souhaite entrer en F1. Trois projets sont en concurrence :

Le premier, développé par David Richards (Subaru étant sponsorisé en WRC par la marque 555 appartenant à BAT) vise à racheter un top team pour le

rebaptiser et être compétitif tout de suite. Le second piloté par Flavio Briatore vise à racheter une équipe plus modeste, la débaptiser du nom que BAT choisira et refaire un remake sportif de Benetton Formula.

Enfin, Pollock s'était rajouté à la liste avec son projet « Villeneuve Racing » en Mai, avec le concours du pilote Jacques Villeneuve et de l'agent Julian Jakobi. L'idée était de racheter une équipe ayant un prestige passée et d'en refaire un top team.

Team Lotus était toute désigné, mais Tyrrell Organisation était aussi sur les rangs. Bien que Ken Tyrrell préfère écouter les émissaires allemands de Volkswagen lui faire des propositions de rachat.

L'opération Pollock/Lotus sera conclue durant l'été 1997. En Octobre, BAT fait le choix de Team Lotus en prenant 50% de l'équipe, contre un chèque de 40 millions de dollars. Pollock prendra 35% et le duo Collins/Wright les 15% restant. Cette opération présente une organisation nouvelle : Hazel Chapman n'est plus propriétaire de Team Lotus.

Elle avait repris le flambeau en 1983 à la mort de son mari Colin Chapman. Fortune faite, elle restera fière de voir l'équipe redevenir un acteur majeur de la Formule 1.

Côté pilote, la signature de Damon Hill est annoncé en septembre 1997, avec la perspective de reformer avec Jacques Villeneuve un duo compétitif à l'horizon 1999.

Côté technique, en plus du contrat Mugen-Honda de fourniture moteur jusqu'en 2000 et le statut d'équipe de développement de Bridgestone jusqu'en 1999, la signature en juillet 1997 de John Barnard pour développer une machine 1998 innovante et performante a fait basculer la décision des émissaires du géant du tabac.

Non satisfait de sa saison 1997 avec Arrows-Yamaha et Tom Walkinshaw, Damon Hill a finalement accepté en septembre l'offre de deux saisons (1998 et 1999) contre 8 millions de dollars de Team Lotus, pour être aux côtés de Johnny Herbert. Ce dernier réalisera sa dernière saison au sein de l'équipe en 1998, avant de signer chez Stewart-Ford

et laisser son baquet à Jacques Villeneuve pour 1999.

Après avoir légèrement modifié la 117 pour la deuxième partie de saison 1997, Barnard se pencha sur la 119 qui se présente comme étant les idées qu'il n'a pas pu mettre en place chez Ferrari en 1997.

Cette Lotus 119 se présente à Barcelone aux essais privés, toute de noire vêtue lors de sa première apparition fin janvier 1998, avec Damon Hill au volant. Propulsée par le V10 Mugen-Honda et une boîte de vitesse en carter carbone, qui sera rapidement remplacé par une autre boîte à carter titane. La monoplace est une œuvre d'art, qui sera saluée par la presse spécialisée et ses performances solides en essais.

Côté sponsoring, un pétrolier chasse un autre. Le sud-africain, SASOL ayant quitté le monde de la Formule 1, c'est le pétrolier espagnol REPSOL qui apparaît sur le capot de la monoplace anglaise. Le jeune Pedro de la Rosa ayant été signé comme 3<sup>ème</sup> pilote Team Lotus contre 5 millions de dollars. BAT contribue au budget à hauteur de 50 millions de

dollars et expose la marque 555 et sa couleur bleue et jaune fluo sur les flancs et l'aile arrière. La marque MasterCard est toujours présente à hauteur de 10 millions, ainsi qu'une galaxie de partenaires nouveaux et voici l'équipe Team Lotus en 1998 forte d'un budget de 85 millions de dollars.

La saison 1998 sera une bonne année pour Team Lotus. Frustrée par son année 1997 avec Arrows, Damon Hill remporte le Grand Prix de Hongrie. Inscrit 53 pts au championnat et prendra la 4<sup>ème</sup> place au classement des pilotes. Herbert réalisant deux podiums, cumule 38 pts.

Team Lotus termine 3<sup>ème</sup> du championnat du monde des constructeurs avec un total de 91 pts.

En septembre 1998, Honda annonce qu'il remplacera Mugen comme fournisseur moteur auprès de l'équipe BAR Team Lotus lors de la saison 1999. Abandonnant son projet de développement 100% Honda, au dernier moment.

Février 1999. La BAR/34 est présentée en grande pompe dans la nouvelle usine située à Brackley, sous une livrée Lucky

Strike ajoutant le blanc immaculée, le rond rouge sur les pontons. Cette nouvelle monoplace reprend la philosophie Barnard qui avait motivé le développement de la 119 de Team Lotus. La BAR/34, car c'est la 34<sup>ème</sup> monoplace de Team Lotus depuis 1958, annonce être doté d'une nouvelle suspension innovante, selon le communiqué de presse. Barnard de son côté est satisfait. Juste avant la présentation de sa nouvelle monoplace, il a signé un contrat long terme avec BAR qui a racheté sa société B3 Technologie et lui assure 10 à 15 millions de dollars de projets chaque saison jusqu'à 2004, dit-on.

Face à la presse, Craig Pollock est le nouveau maître à bord et affiche ses ambitions : Se rapprocher de McLaren-Mercedes et Ferrari au classement.

Exposé aux flashes des photographes, Jacques Villeneuve, lunette ronde et combinaison toujours trop grande pour lui, pose aux côtés de Damon Hill.

Les ambitions sont affichés et l'ensemble à fier allure.

On chuchote que le budget est de 120 millions de dollars pour cette saison-là. Même 150 millions selon les sources.

Personne ne dément. Précisant même que l'ambition est d'atteindre les 200 millions d'ici 2001.

Ambiance.

La nouvelle machine est propulsée par le nouveau V10 RA99 compact, produit par Honda propose 800 cv. L'équivalent en puissance du moteur Mercedes-Benz. La marque nipponne apparaît aussi sur l'aileron arrière de la BAR/34. Précisant l'implication économique du constructeur Honda dans le projet.

## **EN APPARTE**

*Sur la piste, c'est la fiabilité du nouveau moteur japonais qui va empêcher Villeneuve de remporter 5 victoires en 1999 et de rivaliser avec Mika Hakkinen et Eddie Irvine pour le titre. Le champion du monde 1997, signera finalement un seul succès au Grand Prix d'Autriche et 52 pts au compteur, terminant 3<sup>ème</sup> du championnat pilote.*

*Damon Hill, de son côté, démotivée par les longues mises au point des nouveautés techniques et de la fiabilité du moteur Honda, avait annoncé son retrait lors du Grand Prix de Grande-Bretagne, devant son public. Il conclue son ultime saison avec 21 pts.*

*L'équipe termine à la lutte avec Jordan Grand Prix à la 3<sup>ème</sup> place du championnat des constructeurs. Mais déjà, le team Lucky Strike Team Lotus affiche ses prétentions pour la saison 2000 : le titre de champion du monde.*

## **Palmarès F1**

1994 – V10 MUGEN HONDA

Pilotes : Herbert/Fittipaldi

0 victoire – 6 pts – 8<sup>ème</sup> championnat

1995 – V10 MUGEN HONDA

Pilotes : Salo/Fittipaldi

0 victoire – 28 pts – 5<sup>ème</sup> championnat

1996 – V10 MUGEN HONDA

Pilotes : Herbert/Fisichella

0 victoire – 39 pts – 5<sup>ème</sup> du  
championnat

1997 – V10 MUGEN HONDA

Pilotes : Herbert/Verstappen

0 victoire – 36 pts – 5<sup>ème</sup> du  
championnat

1998 – V10 MUGEN HONDA

Pilotes : Hill/Herbert

1 victoire – 91 pts – 3<sup>ème</sup> championnat

1999 – V10 HONDA

Pilotes : Hill/Villeneuve

1 victoire – 73 pts – 3<sup>ème</sup> championnat

## POINT DE DIVERGEANCE

En 1993, Team Lotus visait ouvertement à se rapprocher de la Scuderia Ferrari au classement du championnat du monde.

Le projet 10X a été lancé.

Mais il a prendra beaucoup de retard.

Le moteur V10 Mugen a bien eu le soutien de Honda lors de cette saison 1994. Mais le V10 était dépassé en début de saison, et l'évolution attendue a tardée.

La saison débute avec une 107C, qui accusait un surpoids de 45kg sur la balance. La Lotus 109 arrivera au milieu de la saison européenne, puis le nouveau moteur Mugen (1000 tr/min de plus et 13kg de moins), n'arrivera qu'au GP d'Italie.

A ce moment de la saison, Team Lotus était exsangue.

C'était un quitte ou double.

Johnny Herbert se qualifia 4<sup>ème</sup> sur la grille de départ de la course. Mais ne franchira pas le premier virage. Heurté par la Jordan-Hart d'Eddie Irvine.

La fin des illusions.

Pour la suite de la saison 1994, Herbert sera prêté à Ligier puis

Benetton pour la fin de saison, afin de financer les dernières courses. Après Monza, l'équipe de Ketteringham Hall décide d'abandonner la saison 1994 pour élaborer la 112 de 1995, qui devait être propulsée par un nouveau V10 3L Mugen Honda. Un modèle de soufflerie est construit.

En Décembre 1994, une rumeur d'une reprise de l'équipe par Nigel Mansell est annoncée, puis finalement c'est David Hunt (le frère du champion du monde 1976, James Hunt) qui reprend l'équipe, pour 10 millions de dollars.

Un obscur accord commercial avec l'équipe Pacific Racing est conclu pour 1995. Principalement pour maintenir le nom de Team Lotus dans le paddock. Un ultime souffle.

Une annonce d'un retour en 1996, puis 1997, suivra plusieurs projet de retour jusqu'en 2008, sans qu'aucun projets n'aboutissent. Entre temps la Formule 1 changeait d'ère. Puis, en 2009,

l'homme d'affaire malaisien, Tony Fernandes fait renaître le nom de Lotus. D'abord via Lotus Cars (propriété du groupe malaisien Proton), puis en 2011, avec le concours de la famille Chapman, avec le retour officiel de Team Lotus pour la saison 2011. Via une T128 propulsée par un moteur V8 Renault et pilotée par Heikki Kovalainen et Jarno Trulli.

.  
Le temps d'une dernière danse.

**SI FRANCOIS CEVERT...**

**...AVAIT ANNONCE SA  
RETRAITE EN 1993.**

La matinée est fraîche au Castellet en ce début d'année 1990. Une équipe s'active autour d'une voiture blanche d'un nouveau genre. Propulsée par un V10, 3,5L de 600cv, la machine à fière allure. Arrivée de beau matin, une silhouette d'un pilote portant dessous son bras droit son casque blanc à bande rouge et bleu. Le bleu de ses yeux était toujours vif. L'homme de 46 ans a été invité par Jean Todt pour essayer la Peugeot 905. Un ultime retour qui va durer trois saisons.

Walting Glen 1973. François Cevert 3<sup>ème</sup> sur la grille de départ s'entretien avec Ken Tyrrell et Jackie Stewart. La veille, le triple champion du monde écossais a annoncé qu'il allait prendre sa retraite sportive. Tyrrell lui propose de

co-diriger l'équipe Tyrrell Organisation. Stewart accepte.

François Cevert est ainsi intronisé pilote numéro 1 en 1974 et Jody Schekter prendra la place du triple champion du monde. L'avenir semble sourire pour le pilote français.

Cette course américaine sera conclue par un Cevert terminant 2<sup>ème</sup> derrière Peterson et à la lutte contre l'étonnant James Hunt. Au championnat du monde le français est 3<sup>ème</sup> et l'équipe Tyrrell est championne du monde pour la deuxième fois. La saison a été positive pour le pilote français.

Pour 1974, Tyrrell propose une nouvelle monoplace. Reprenant la philosophie de la Lotus 72, qui a dominée les deux précédentes saisons, la 007, est la parfaite synthèse de ce que l'équipe sait faire.

S'inspirer de la brillante équipe Lotus en ajoutant de la sécurité et de la rigidité au châssis.

La saison s'annonce prometteuse.

Elle le sera.

1 victoire pour Cevert et 2 victoires pour son équipier, l'équipe va terminer 3<sup>ème</sup>

du championnat et le français retrouve la 3<sup>ème</sup> place du championnat du monde des pilotes devant son équipier sud-africain.

Juin 1974, François Cevert participe pour la 4<sup>ème</sup> fois au 24h du Mans avec l'équipe Simca Matra.

L'abandon de l'année précédente avait un goût amer.

Le français était bien décidé à retrouver son niveau de performance de 1972 ou il avait terminé 2<sup>ème</sup>.

L'année précédente, les six pole-positions et six meilleurs tours en neuf manches, ont fait douter la Scuderia Ferrari qui passera la saison à modifier sa 312 P. Les efforts des Italiens resteront sans succès puisque Matra remporte le titre de champion du monde des voitures de sport.

Lors des 24h de Daytona, Cevert a été volontairement associé à Henri Pescarolo, en vue de construire un duo pour 1974. Malheureusement le V12 Matra a cassé alors qu'il était largement en tête.

La 670B a bénéficié de quelques modifications. Mais déjà en coulisse, Jean-Luc Lagardère a annoncé à ses

troupes que cette édition serait malheureusement la dernière.

Après avoir signé la pôle position, François Cevert et son équipier Jean-Pierre Beltoise, domine l'édition 1974 devant les deux autres Matra.

Vers la 18<sup>ème</sup> heures, la voiture bleues pilotée par Beltoise, roule sur des débris causés par un accident juste après les Hunaudières.

Le pilote français, ralenti, le pneu arrière gauche est touché.

Il perdra 30 secondes.

La démonstration est terminée pour la victoire.

La Matra de Pescarolo et Larousse passe en tête. Alors que l'arrêt aux stands s'éternise. Le sprint finale pour revenir sur la Porsche, alors 2<sup>ème</sup> a été magistrale. Battant, record du tour, sur record du tour, Cevert profite d'un ravitaillement pour prendre la 2<sup>ème</sup> place et ne plus la quitter à 1h30 de la fin de la course.

Confiant dans sa conception, l'ingénieur Derek Gardner ne souhaite pas améliorer la 007 pour 1975. A la déception de François Cevert qui souhaitait une version B à châssis plus court.

Ce que visait le pilote français c'était une réduction du poids.

Une demande qu'il obtiendra finalement après avoir lester de 10 kg sa monoplace lors d'un essais à Silverstone en rajoutant des boules de pétanque dans son châssis !

En attendant, le début de saison sera compliqué pour l'équipe Tyrrell, la 007 est dépassé par les nouvelles monoplaces Ferrari, McLaren et même la Lotus de Peterson.

L'édition 1975 des 24h du Mans avec la Ligier JS02 n'est guère meilleure, malgré la pole position dans sa catégorie. 15 heures 18 min : la Ligier N°6 stoppe en haut de la ligne droite des stands. François Cevert descend, enlève gants et casque.

C'est fini pour cette édition.

La 007B arrivera au GP d'Italie, et permettra à Cevert de remporter 2 victoires en deuxième partie de saison, afin de terminer 4<sup>ème</sup> du championnat du monde des pilotes.

L'honneur est sauf, mais Tyrrell préparait une nouvelle arme pour 1976, destinée à

la ramener sur le devant de la scène : la P34.

Initialement cette machine était révolutionnaire à plus d'un titre, ajoutant à ses 6 roues (4 petites devant et deux grosses derrières), le nouveau moteur V6 Turbo Renault, largement financé par le pétrolier ELF.

Ayant lui, même signé avec l'équipe Renault Alpine pour l'édition 1976 des 24h du Mans, François Cevert est excité par le projet et s'en confie à ses proches. Le rêve d'un titre pour 1976 s'annonce. Le moteur turbo est relativement puissant (525 cv), car ayant parcouru des milliers de kilomètre durant l'année 1975 avec un châssis expérimental Alpine.

Un rêve qui se transformera en désillusion, lorsqu'il découvre dans l'atelier une machine à 6 roues propulsée par le classique V8 Cosworth.

Ken Tyrrell, gêné par la situation et les promesses qu'il a tenu envers son pilote, lui explique que le moteur français était encore jeune et manquait de fiabilité. François Cevert accuse le coup. D'autant qu'il connaît la défiance de son manager auprès des moteurs Français.

Matra et son V12 avait été écarté au profit du V8 anglo-américain en 1970. La fidélité de Tyrrell envers le Cosworth inquiète le pilote français qui espérait 50 cv de plus derrière lui pour compenser le poids de la P34.

Une monoplace qui va lui permettre d'atteindre 2 pôles et 3 victoires au championnat du monde des pilotes.

Un championnat où il terminera 3<sup>ème</sup> derrière le duo Hunt et Lauda.

Confiant, Cevert avait demandé plusieurs modifications sur sa machine.

Au 24h du Mans, en association avec Patrick Tambay et Jean-Pierre Jabouille, l'Alpine A442 abandonne après la 12<sup>ème</sup> heure.

Sceckter parti chez Wolff, Ken Tyrrell embauche Ronnie Peterson pour le remplacer, aux cotés de Cevert pour la saison 1977.

Le pilote suédois, après un premier essais de la version 1976, a souhaité, une grosse modification sur la P34, demandant plus d'appuis, tandis que son équipier français souhaitait plus de légèreté. Le design de la nouvelle P34B est plus extrême.

Sur la balance elle accuse 70kg de moins et un nouveau train arrière avec un double aileron.

La P34B sera très performante en début de saison, permettant au pilote français de remporter 2 victoires en partant de la pôle position.

Doté d'une bonne fiabilité et allant dans le bon sens technique concernant l'appuis, suite à l'introduction de la Lotus 77, qui a permis à Andretti de remporter 4 victoires cette année-là, la 2<sup>ème</sup> place du championnat du monde de Cevert derrière Lauda est une bonne nouvelle pour l'avenir.

D'autant que le pilote français a refusé une offre de Ferrari de remplacer Niki Lauda contre 1,5 millions de dollars et propose à Tyrrell de prolonger son contrat de deux ans contre 800.000 dollars par saison, mais souhaite une machine s'inspirant de la Lotus, qui a démontré un potentiel incroyable, pour 1978.

Associé à Patrick Tambay dans l'Alpine A442 de l'édition 1977 des 24h du Mans, Cevert va terminer 5<sup>ème</sup>.

Alors que les deux autres voitures engagées ont abandonné.

La Tyrrell 008, conçue par l'ingénieur Phillippe, ex-Team Lotus, est compacte, reprenant les recettes du succès des machines bleues du passé et prolongeant le concept aérodynamique arrière entrevue sur la P34B, avec de l'appui sur ses pontons.

Cette nouvelle monoplace va permettre à François Cevert de remporter le Grand Prix de Monaco 1978.

Un succès qui malheureusement ne sera pas accompagné par la chance, malgré cinq autres podiums en début d'année.

Au 24h du Mans, sur la dernière évolution de la Renault Alpine A442B, associé à son équipier en F1, Didier Pironi, François Cevert savoure sa première victoire en arrosant copieusement de champagne le podium et la foule.

Premier durant les six premières heures, le duo F1, va rester sur le podium, imposant un rythme infernal à cette édition que seule la Martini Porsche arrivent à tenir.

A la 18<sup>ème</sup> heure, Pironi retrouve la tête et le duo ne la lâchera plus.

Ce succès au 24h du Mans, n'effacera pas la deuxième partie du duo français chez Tyrrell en Formule 1.

Cevert finissant 5<sup>ème</sup> du championnat pilote. Son jeune équipier, Didier Pironi terminera 15<sup>ème</sup> du classement. Tyrrell décide d'enfin s'inspirer de Lotus pour sa 009 de 1979.

Le premier Grand Prix de la saison au Brésil 1979 est remporté de haute lutte face à la Ligier de Jacques Laffite. Cevert estime alors que cette saison avec Tyrrell peut être la bonne. Il abandonnera 6 fois et réalisera deux autres podiums.

Seul rayon de soleil durant cette décevante saison, une 6<sup>ème</sup> place obtenue au volant de la BMW M1 du team Hervé Poulain, en catégorie IMSA.

Après son succès de 1978, Renault Alpine a abandonné l'endurance pour se concentrer sur la catégorie Formule 1.

La déception est grande entre Tyrrell et Cevert lors de cette saison 1979.

Tellement, grande qu'avant le Grand Prix de France sur le circuit de Dijon Prenois, François Cevert rencontre les dirigeants de Renault Sport pour une collaboration.

Le constructeur français souhaite associer à Jean-Pierre Jabouille un pilote d'expérience et vainqueur de Grand Prix. Le contrat est rédigé, mais jamais contre-signé par le pilote.

Cevert, fort de son document Renault, est allé voir Ken Tyrrell, qui tardait à prendre une décision. Le contrat Renault sous les yeux, le grand manager anglais proposa une saison supplémentaire contre 400.000 dollars.

Ce sera la dernière du duo.

François Cevert, comprend que la Tyrrell Organisation est ancrée dans le passée. L'année 1980, sera la pire saison du champion français.

Zéro victoire et une anonyme 9<sup>ème</sup> place au championnat du monde des pilotes. L'introduction de la 010 n'apporte rien aux résultats en deuxième partie de saison. Cevert estime que son équipe de cœur ne comprend pas la F1 moderne à effet de sol.

Pensant que Renault allait l'appeler, et découvrant que c'est Alain Prost qui sera au volant de la monoplace de la Régie pour 1981, François Cevert accepte l'offre de Guy Ligier d'un salaire de 300.000 dollars et une prime « *au point* » et quitte la Tyrrell Organisation après 10 saisons, pour tenter l'aventure franco-française de Talbot Ligier Matra en 1981. L'homme a alors 37 ans.

Fidèle à Hervé Poulain, Cevert abandonnera sur problème de direction, suite à un contact avec un autre concurrent lors de l'édition 1980 des 24h du Mans, mais dispose d'un accord verbale avec VM pour 1981.

Malgré une saison prometteuse en duo avec Jacques Laffite, François Cevert réalise de belles performances, mais loin du podium lors de la saison 1981 du championnat du monde de Formule 1.

La comparaison avec son équipier ayant remporté deux victoires et s'inscrivant en lutte pour le titre intrigue.

Cevert arrive t'il sur le déclin de sa carrière ?

Guy Ligier ne pense pas et prolonge l'aventure avec son pilote pour 1982.

L'arrivée du V6 Turbo, promis par Matra et financé par Talbot est prometteur sur le banc.

En Avril 1981, François Cevert se rend dans les ateliers VM à Thorigny-sur-Marne.

Sous une bâche le nouveau prototype de l'équipe, la P81, propulsée par un V6 PRV Peugeot de 2,7 suralimenté par un turbo et fournissant 500cv. L'aérodynamique de la voiture l'intéresse.

Malheureusement, après un début de course prometteur en étant à la 4<sup>ème</sup> place à la 6<sup>ème</sup> heure de course, la P81 est proche d'abandonner sur un problème moteur, mais termina 13<sup>ème</sup> du classement.

A 38 ans, malgré les rumeurs l'annonçant sur le déclin, François Cevert a toujours envie. Il a d'ailleurs refusé une offre de Frank Williams de remplacer Alan Jones pour 1982. Pourtant la Ligier JS17 n'évolue guère. Le V6 turbo n'étant pas au point, le V12 Matra marque le pas sur la concurrence propulsée par des moteurs turbos. L'écart

est estimé à près de 80 cv entre les moteurs.

Un gouffre.

Les relations entre Cevert et Ligier sont mauvaises. Le truculent patron français accepte de prêter son pilote à Williams pour remplacer Carlos Reutemann, subitement partie à la retraite, mais demande 35.000 dollars par course. Cevert refuse le deal, car son avis n'a jamais été consulté.

Le podium avec Ligier à Monaco donnera du baume au cœur à l'équipe française qui désespérait après avoir appris le départ pour 1983 de Laffite chez Williams.

En réaction au départ de Jacques Laffite, paniqué de perdre ses deux pilotes, Guy Ligier se ravise et propose un contrat de deux ans à François Cevert et un salaire 1,5 millions de dollars annuel.

Ce dernier accepte, mais comprend que son patron ne s'excusera jamais pour l'ambiance de la saison 1982.

Sur la piste, Didier Pironi remporte le titre de champion du monde des pilotes 1982 avec la Scuderia Ferrari et annonce sa retraite sportive en novembre. Pironi

est le premier pilote français à remporter le titre suprême en Formule 1.

En 1982, pour la première fois depuis 10 ans, Cevert décide de ne pas participer au 24h du Mans, malgré les conseils de Jacky Ickx qui lui avait permis d'avoir un volant Porsche pour 1983 et 1984.

Le vétéran français décide de se concentrer sur la Formule 1.

En découvrant les déclarations et la place que prenait son patron dans les médias français, François Cevert comprend que les monoplaces Ligier ne reviendront pas sur le devant de la scène. Malgré le fait d'avoir un moteur Renault V6 Turbo, mais de la génération précédente. Cevert dispose en 1983 d'une puissante de 600 cv, alors qu'Alain Prost en dispose de cinquante de plus.

Ce sera la même histoire pour 1984, le moteur Renault limité à 700 cv étant toujours en dessous des performances des Lotus et Renault.

Le moteur ne faisant pas tout, techniquement les machines Ligier, disposent d'un châssis aluminium qui n'a pas évolué depuis 1979.

L'équipe marque le pas.

Le bilan de Cevert sera une anonyme 10<sup>ème</sup> place au championnat du monde des pilotes en 1983 et une 16<sup>ème</sup> place en 1984.

Aucun podium.

En Juillet 1984, François Cevert annonce sa retraite au Grand Prix de France.

Une année où Alain Prost se battra pour le titre de champion du monde face à Niki Lauda au volant d'une McLaren TAG Porsche, d'une efficacité redoutable.

Le bon moment de quitter la scène.

La fin de carrière pourtant annoncée, aura un dernier soubresaut de la part du vieux complice Ken Tyrrell, qui propose à son pilote fétiche un volant pour 1985 avec un salaire équivalent à celui qu'il touchait chez Ligier.

Afin de sauver son équipe de son image auprès des sponsors, après sa disqualification au championnat du monde de 1984.

Mais à 40 ans, François Cevert hésite. Pour aider son ancien patron, le pilote français réalise un test de la 012, mais refuse l'offre de revenir à la course.

En compensation, il propose de devenir consultant/pilote d'essais pour la Tyrrell Organisation jusqu'en 1987.

Sans grand succès pour la glorieuse équipe anglaise qui sombrait au classement.

Dans sa maison de St Tropez, François Cevert passe un bon moment avec Didier Pironi et Jacky Ickx.

Les trois hommes se connaissent depuis longtemps.

Ickx s'était bien reconverti en endurance et avait proposé, à Cevert de le rejoindre chez Porsche quelques années auparavant. Mais, il était désormais en retraite et se concentre sur d'autres challenges, comme les courses dans le désert.

Du côté de Pironi, après son titre de champion du monde de Formule 1, le français avait décidé de se concentrer davantage à sa vie de famille. Il était revenu dans le paddock en 1984, se présentant comme manager du pilote belge Thierry Boutsen qui avait obtenu un volant avec l'équipe Arrows en 1985.

Lors de cet été 1986, Pironi annonce au duo qu'il va lancer un projet pour

participer au Paris-Dakar 1987. Ickx explique qu'il avait participé à l'édition 1986 avec un Lada Niva financé par l'importateur français, Jacques Posh. Le projet de Pironi pourrait être intéressant pour engager une T3 sur la base de la nouvelle Samara, qui allait arriver sur le marché français.

La manœuvre de ses deux amis, ont convaincu François Cevert de se lancer dans l'aventure.

Avec le sourire.

Le regard porté sur l'Afrique.

Durant la première édition 1987 du Paris-Dakar, la Lada Samara Posh, propulsée par un moteur Porsche (merci Jacky), débuta mais, rapidement Peugeot et sa 205 sera plus fort.

Malgré un déficit de 100 cv par rapport à l'armada du Lion, l'équipe Pironi termina 2<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> en 1987.

Une mise en bouche pour l'équipe qui va remporter de haute lutte l'édition 1988 grâce à Cevert contre la Peugeot 205 d'Ari Vatanen, Ickx terminant 3<sup>ème</sup> sur l'autre Lada.

Un succès incroyable pour la Team Pironi, qui commence à nourrir des ambitions pour l'avenir.

Déjà la presse française annonce un retour au Mans et en F1.

En Juin 1988, Gerard Larousse, invite François Cevert dans son usine à Signe, avec une idée en tête : Rebaptiser Larousse Grand Prix en Cevert Grand Prix pour 1989, contre un petit investissement du pilote.

Larousse explique à son interlocuteur que son principal financeur, l'homme d'affaire Didier Calmels a disparu dans des circonstances mystérieuses.

Après plusieurs semaines d'hésitation et une consultation avec Didier Pironi, François Cevert refuse le projet Larousse.

Le projet Team Pironi est dissous lui aussi, le champion du monde 1982 a d'autres projets. Après une rencontre discrète à Maranello avec Enzo Ferrari un mois avant la disparition du Commendatore, le dernier champion du monde Ferrari est désigné Team Manager de la Scuderia pour 1989.

Invité par Peugeot Sport au Sénégal, François Cevert rencontre Jean Todt, qui lui propose d'essayer la 405.

Le début d'une nouvelle aventure avec le constructeur français.

Un abandon pour l'édition 1989 et une 3<sup>ème</sup> place en 1990.

Ce matin de Mars 1990, c'est au volant de la Peugeot 905 que Cevert reprend le chemin des circuits au Paul Ricard.

François Cevert annonce son retrait définitif de la compétition après les 24h du Mans 1993, ayant participé au triplée de la 905 avec sa deuxième victoire dans la compétition.

Quelques semaines avant ce succès, Jean Todt lui propose de le remplacer à la tête de Peugeot Talbot Sport. Lui-même partant pour la Scuderia Ferrari en juillet en remplacement de Didier Pironi, qui avait quitté la Scuderia quelques semaines auparavant.

## **EN APPARTE**

*Ainsi, François Cevert prend la tête du projet F1 du constructeur français, abandonnant le projet châssis/moteur envisagé par Jean Todt pour se concentrer uniquement sur la motorisation, en signant un contrat de trois saisons avec McLaren à partir de 1994.*

*Revenant au rallye en 1997 avec les 306 kitcar, Cevert annonce la future Peugeot 206 en WRC pour 1998.*

*Après un début difficile, le constructeur français remporte le titre en 1999, puis 2000.*

*Côté Formule 1, en 1999, il sera l'homme qui rachètera avec LVMH, l'équipe Prost GP pour en faire l'arme de Peugeot Sport dans le monde, jusqu'à la vente de l'équipe française en 2005 au groupe Red Bull.*

## Palmarès F1

1973 – Tyrrell - 2 victoire – 0 pôle –  
3<sup>ème</sup> championnat

1974 – Tyrrell - 1 victoire – 3 pôles –  
3<sup>ème</sup> championnat

1975 – Tyrrell - 2 victoires – 0 pôle –  
4<sup>ème</sup> du championnat

1976 – Tyrrell - 3 victoires – 2 pôles –  
3<sup>ème</sup> du championnat

1977 – Tyrrell - 2 victoires – 2 pôles –  
2<sup>ème</sup> championnat

1978 – Tyrrell - 1 victoire – 0 pôle –  
5<sup>ème</sup> championnat

1979 – Tyrrell - 1 victoire – 0 pôle –  
7<sup>ème</sup> championnat

1980 – Tyrrell - 0 victoire – 0 pôle –  
9<sup>ème</sup> championnat

1981 – Ligier - 0 victoire – 0 pole –  
12<sup>ème</sup> championnat

1982 – Ligier - 0 victoire – 0 pôle –  
13<sup>ème</sup> championnat

1983 – Ligier - 0 victoire – 0 pôle – 10  
ème championnat

1984 – Ligier - 0 victoire – 0 pôle –  
16<sup>ème</sup> championnat

## **Palmarès 24 du Mans**

- 1973 – Matra Sport – Abandon
- 1974 – Matra Sport – Abandon
- 1975 – Ligier Sport – Abandon
- 1976 – Renault Sport – Abandon
- 1977 – Renault Sport – 5<sup>ème</sup> du classement
- 1978 – Renault Sport – Vainqueur
- 1979 – Hervé Poulain – 6<sup>ème</sup>
- 1980 – Herbé Poulain – Abandon
- 1981 – VM Racing – 13<sup>ème</sup>
- 1991 – Peugeot Talbot Sport – Abandon
- 1992 – Peugeot Talbot Sport – 3<sup>ème</sup>
- 1993 – Peugeot Talbot Sport – Vainqueur

## **Palmarès Paris-Dakar**

- 1987 – Team Pironi Lada Poch – 2<sup>ème</sup> du général
- 1988 – Team Pironi Lada Poch - Vainqueur du général
- 1989 – Peugeot Talbot Sport - Abandon
- 1990 – Peugeot Talbot Sport - 2<sup>ème</sup> du général

## POINT DE DIVERGEANCE

Après une belle saison en endurance avec Matra Sports, François Cevert s'est concentré sur la fin de saison de Formule 1. A l'issus du Grand Prix d'Italie à Monza, l'équipe Tyrrell Organization exulte. Jackie Stewart est assuré de remporter son troisième titre et l'équipe est toujours à la lutte contre Team Lotus pour le titre de champion du monde des constructeurs. François Cevert termine 5<sup>ème</sup> de cette course et n'est qu'à un point de Ronnie Peterson, son rival pour la 3<sup>ème</sup> place du championnat pilote.

Dans l'euphorie, Ken Tyrrell engage une troisième voiture pour Patrick Depailler pour les deux dernières courses du championnat.

Le français ne conduira jamais cette fin d'année-là, à cause d'un accident de moto.

Cevert au GP du Canada va abandonner au 28<sup>ème</sup> tour, victime d'une manœuvre de Jody Scheckter. Il en hérite une entorse à la cheville gauche.

Jeudi 4 octobre, malgré un voyage aérien mouvementé à Watkins.

Il est souriant.

Le lendemain, les 4h d'essais ne l'on pas éprouvé physiquement.

François Cevert est déterminé.

Il n'a plus mal à la cheville. Il réalisera une nuit calme.

Samedi, 6 octobre à 11h54 le silence. Jody Scheckter après avoir immobilisé sa McLaren a accouru pour sauver François Cevert.

Il restera immobile devant l'horreur.

Le deuil s'était abattu sur le circuit américain.

Et si Ayrton Senna avait signé avec la Scuderia Ferrari en 1993 ?  
Et si Team Lotus avait surveillé la saison 1994 ?  
Et si Matra Sport avait été l'alternative moteur F1 à la française ?  
Et si François Cevert avait annoncé sa retraite sportive en 1993 ?

Quatre chroniques basées sur des détails ayant réellement existé à l'époque et qui ont permis de construire des histoires passionnantes.

Marc Limacher, auteur et éditeur du livre annuel sur le business de la Formule 1, le Business Book GP, nous livre un exercice d'écriture, non pas uniquement basé sur le fantasme, mais sur des histoires qui ont existé en parallèle de la réalité.



# FORMULE 1 UNE UCHRONIE DU SORT

Ayrton Senna, Matra  
Sport, François Cevert,  
Team Lotus  
Et si

BUSINESS / book  
GP

