

Des Flèches de... bronze

Mercedes a signé dimanche, grâce à Nico Rosberg, son premier podium. Mais elle reste encore loin de ses rivales.

L'écurie Brawn avait eu deux moitiés de saison très contrastées l'an passé : d'abord irrésistible (six victoires en sept courses), elle avait ensuite peiné (deux autres succès en dix GP). Mercedes, qui en est le prolongement, est plutôt parti sur le rythme de la fin de saison. Malgré les efforts de Rosberg et le retour de Schumacher.

SEPANG – (MLS) de notre envoyé spécial

D'UN CÔTÉ, Nico Rosberg avait le sourire dimanche sur le podium. Plus acclamé que le vainqueur grâce aux invités du sponsor principal de l'équipe présents dans les tribunes, le jeune Allemand savourait le troisième podium de sa carrière, le premier de et avec Mercedes. Mais il regrettait également de ne jamais avoir pu inquiéter d'intouchables Red Bull qui le dépassèrent au bout d'une heure et demie de course à plus de dix secondes. « Nous sommes encore en retrait par rapport à elles », confiait d'ailleurs Rosberg à l'arrivée.

Des quatre prétendants au titre, l'écurie allemande est la plus en retard. Eric Boullier, le patron de Renault, salivait dimanche : « Après trois courses, on peut dire qu'ils sont plus rapides en qualifications. Mais en rythme de course, c'est l'inverse... » Si ce premier podium

est un progrès pour Mercedes, cette « médaille de bronze » ne pourra pas contenter longtemps des pilotes de la trempe de Schumacher ou du talent de Rosberg, ni leur patron, Ross Brawn.

L'ÉQUIPE

Malgré son changement de nom, Mercedes n'est que le prolongement de l'équipe Brawn GP née l'an dernier sur les cendres de Honda quittant la F1. L'écurie est officiellement allemande mais, lorsque vous traversez ses garages, c'est l'anglais qui résonne. Et la bière ne vient qu'en seconde position des boissons, bien loin derrière les litres de thé que déverse la structure d'accueil. « Ross Brawn et ses hommes ont montré qu'ils savaient gagner, justifie Norbert Haug, directeur de Mercedes Motorsports. Nous n'avions pas envie de casser cette belle dynamique. »

Les fonds alloués à la nouvelle équipe ne sont pas infinis. Le constructeur allemand n'a manifestement pas voulu trop dépenser et le budget de fonctionnement de l'équipe est pris sur l'argent récolté grâce au titre de l'an dernier ainsi que celui récupéré de la vente des actions détenues par Mercedes chez McLaren. À Brackley, dans la campagne anglaise, qui reste le siège de l'écurie, on ne roule donc pas sur l'or. Ce qui explique peut-être le retard de développement de la voiture. Le personnel n'y est plus pléthorique depuis que Ross Brawn a réduit, fin 2008, les effectifs pour s'engager dans l'aventure. Et surtout, la saison dernière, Brawn a dû se battre jusqu'à l'avant-dernier Grand Prix. Pas sûr qu'il ait, du coup, eu le temps ni les moyens de préparer sa monoplace 2010. Celle de 2009 avait été pensée pendant toute la saison

En retard sur les autres top teams

Points	
1 Ferrari	76
2 McLaren	66
3 Red Bull	61
4 Mercedes	44

Victoires	
Ferrari	1
McLaren	1
Red Bull	1
Mercedes	0

Podiums	
Ferrari	3
McLaren	2
Red Bull	2
Mercedes	1

2008, que Brawn avait décidé, en accord avec Honda, de sacrifier...

LA VOITURE

Avec ses statistiques, la WGP 01 ne peut briller sur la grille. Elle n'affiche qu'un podium là où Ferrari, McLaren et Red Bull comptent déjà une victoire. Et Mercedes ne pointe qu'à la quatrième place du classement constructeurs (voir ci-dessus). « Je ne suis pas inquiet, s'amuse-t-il dimanche soir Michael Schumacher après le premier abandon de sa nouvelle carrière. Je crois sincèrement être dans mon planning. En revanche, la voiture est peut-être un peu en retard sur le sien... »



SEPANG, 4 AVRIL 2010. – Dixième tour de course : Michael Schumacher s'arrête prudemment sur le bord de la piste, sa roue arrière gauche ayant perdu un écrou. L'Allemand n'a, jusque-là, pas fini mieux que sixième.

(Photo Hazrin Yeob Men Shah/AP)

Dès ses premiers tours de roues, la Flèche d'Argent a montré ses limites. « Depuis le début des essais, nous savons où pêche notre voiture, analyse Rosberg. Elle est d'abord et avant tout sous-vireuse. C'est ce domaine principal sur lequel nous travaillons. » La WGP 01 souffre d'un équilibre général moyen, ce qui ne rend pas le travail des pilotes aisés lorsqu'il faut affiner les réglages.

LES PILOTES

En début de saison, au moment où chacun des gestes de Schumacher était pesé, étudié, analysé, on lui prêtait l'intention de réclamer une voiture différente de celle de son jeune équipier. En fait, il n'en est rien : les deux Allemands travaillent main dans la main et partagent leurs données, sans aucun souci de cohérence. « Je suis ravi de la manière

dont nos deux pilotes se sont intégrés, explique Ross Brawn. Ils réclament des développements pour leur voiture qui vont dans le même sens. C'est très agréable. Et je crois que nous allons gagner du temps. »

L'équipe repart de zéro après le départ de Button chez McLaren et celui de Barrichello chez Williams. Le nouveau duo n'est toutefois pas totalement débutant. Le niveau technique de Schumacher n'a pas

changé. Pas plus que son goût pour la chose. Tout comme Rosberg, la très bonne surprise de l'hiver. « Nico est techniquement incroyable », confie Jock Clear, son ingénieur châssis, qui fut aussi celui de Jacques Villeneuve. Chez Williams, l'Allemand faisait le bonheur de Sam Michael, son directeur technique. Et, comme son pilotage a fortement impressionné, voilà le fils de Keke classé meilleur pilote Mercedes au

Championnat, cinquième, à égalité de points avec Button. « Le travail fourni par Nico sur ces trois courses est bluffant. Je vous ai toujours dit que nous avions deux perles, rigolait Haug samedi. L'une est déjà polie et l'autre va vite vous aveugler. » Pour l'instant, elles ne font que scintiller, par intermittence, à l'image de la peinture des Flèches d'Argent. Un peu mat. Ou un peu terne...
FRÉDÉRIC FERRET

Souci de fiabilité sur le stylo

Dans le rétro

TRANSFERT DE GUIGNE. – Dimanche matin, la séance de dédicaces offerte au public, a viré au calvaire pour Sebastian Vettel, dont le stylo tombait en panne à peu près toutes les deux signatures ! Mais le jeune Allemand affronta la difficulté avec philosophie. « Si toute la guigne de la journée voulait bien se concentrer sur ce crayon à bille, je serais tranquille en course », songea-t-il. Apparemment, le « transfert de guigne » opéra, puisque cette fois sa Red Bull-Renault ne lui joua pas de sale

Bull-Renault ne lui joua pas de sale

ART DE VIVRE. – Qui sont-ils ? Comment vivent-ils ? Et, surtout, dans quelles voitures roulent-ils ? À ces questions existentielles qui taraudent les fans de Formule 1, les pilotes ont déjà répondu maintes fois. Deux des quatre Brésiliens engagés cette année, Bruno Senna et Luca Di Grassi, ont même provoqué de cruelles déceptions en avançant publiquement, à Melbourne, ne pas posséder de véhicule personnel. En tout cas, du côté des bagnes de fonction, le parking de Sepang réservé aux coureurs valait le

coup d'œil. Dans un éventail surprenant et coloré, les « classiques » Maserati et Mercedes, habillées de rouge ou de gris, côtoyaient quelques espèces rares. Notamment un Scenic à la teinte improbable, vert jaunâtre métallisé, que Robert Kubica avait garé sans complexe entre les « classiques » et les exotiques, comme cette petite Proton Satria Neo 1,6 l dans laquelle s'était entassé le trio Trulli-Kovalainen-Fauzy (ce dernier étant le local de l'étape)... Une vraie voiture de « djungs », avec jantes larges soulignées de jaune et simili-extracteur équipé d'un énorme échappement central. Ça en jette d'autant plus, ces engins-là, quand vous leur collez une robe vert sombre barrée d'une double bande « jaune d'œuf » façon Lotus F1. Il est vrai que Proton détient, depuis douze ans, 80 % des parts de Lotus Cars. Et que, pour promouvoir dans le monde la marque nationale, le gouvernement de Malaisie a voulu et soutenu la (re)création de l'écurie Lotus F1... désormais malaisienne.

PROMESSE D'EDDIE. – Ne jamais croire sur parole Eddie Jordan, ex-patron d'écurie reconverti en commentateur TV et en musicien semi-professionnel ! Eddie, partant du principe que les promesses n'engagent que ceux qui y croient, lance volontiers des

propositions « en l'air ». Il se produisait le week-end dernier dans un café de Kuala Lumpur, avec son groupe, Eddie and the Robbers (Eddie et les Voleurs, tout un programme...), et avait convié un compositeur-interprète pas ordinaire : Brad Spurgeon, l'envoyé spécial de l'*International Herald Tribune* sur la F1. « On te fera une place, ce sera sympa. » Brad débarque sur tous les Grands Prix accompagné de sa guitare et joue dans chaque ville – à l'improviste –, sur la scène d'un cabaret, d'un club ou d'un hôtel. C'est un défi qu'il s'est lancé la saison dernière et qu'il a relevé avec bonheur. Mais, vendredi soir, lorsque Brad est arrivé, il s'est senti indésirable. Eddie Jordan invoquant soudain une foultitude de mauvaises raisons pour l'inviter... à s'en aller ! Pas grave, le bourlingueur a trouvé dans un restaurant chic l'accueil chaleureux d'un musicien malais, Rudy, avec qui il joua toute la nuit ! L'an dernier, les deux villes les plus « fun » pour Brad avaient été Istanbul et Sao Paulo. Celle où il eut le plus de mal à dénicher un endroit pour jouer : Milan. Il finit par atterrir le dimanche soir dans un club d'anarchistes... où, par la magie de la musique, il vit s'envoler tous ses préjugés. En revanche, de présomptions concernant Eddie Jordan, il n'en avait pas... avant de venir à Sepang.
ANNE GIUNTINI

ENDURANCE

L'Audi R 15 Plus hisse ses couleurs

Audi a dévoilé la décoration de sa R 15 Plus (voir photo), qui comporte ce qu'il appelle un « design progressif ». Avec beaucoup plus de rouge qu'auparavant sur le gris traditionnel du constructeur allemand, elle rappelle, par la façon dont est conçu son schéma de couleurs, la carrosserie Mondrian de la Peugeot 908 Orea. La

R 15 Plus disputera sa première course ce week-end aux 8 Heures du Castellet, dans le cadre des Le Mans Series. Allan McNish et Dindo Capello feront équipe avec Tom Kristensen s'il est suffisamment rétabli de la blessure à un tendon de la cheville gauche qu'il se fit en janvier.

« Cette épreuve arrive de façon un peu prématurée pour nous et ne sera rien d'autre qu'un test en conditions de course, indique Ralf Jüttner, le directeur technique d'Audi Motorsport. Et s'il est compliqué d'y participer pour des raisons techniques, nous voulons accumuler le maximum d'expérience le plus tôt possible. » Lors de ses cinq jours d'essais à Sebring (22-26 mars), la R 15 Plus avait déjà, précise Audi, « couvert environ 5 500 kilomètres sans aucun véritable problème technique ».



(Photo DR)

RALLYE : LA FIESTA WRC « LABO » EN ESSAIS. – Ford a révélé le week-end dernier, lors du Rallye de Jordanie, que la Fiesta WRC « laboratoire » a récemment effectué son premier roulage. De la même façon que Citroën a mis en piste une DS 3 WRC « labo » équipée du deux-litres turbo de la C4 WRC il y a déjà plusieurs semaines, cette Fiesta est équipée de l'actuel deux-litres turbo de la Focus WRC. Le moteur Ford 1 600 turbo destiné à la saison 2011 devrait être prêt à tourner au banc début juillet, pour un premier roulage fin août.

GT FFS : LE WEEK-END PARFAIT DE DERLOT-PEYROLES. – L'ouverture de la saison en circuit ce week-end à Nogaro se solde par deux victoires en GT 3 du Graff Racing et de ses deux Corvette Z 06. Après la victoire de Canal-Tonelli dimanche, ce fut le tour hier de Derlot-Peyroles. Ces duettistes ont même pris la tête du Championnat. Un succès inattendu en raison du lest requis à l'issue de la course 1 et dû en partie au *drive-through* infligé à Debar pour avoir mordu la ligne blanche à la sortie des stands après que Panis lui eut confié la Corvette DKR en tête. Fabien Barthez (Dodge Viper Mediacore), sixième, a terminé avec soin le travail de son équipier Moulin-Traffort. Comme la veille, l'Audi R 8 du Sainteloc Phoenix de Bouchut-Meramina termine quatrième, celle d'Orea avec Ortelli-Hallyday huitième. Hernandez et Ayari (celui-ci fête ses 40 ans) ont abandonné : sélectionneur de

vitesse en panne. Prochain rendez-vous : Lédénen, les 24 et 25 avril. – M.-F. E.

F 3 BRITANNIQUE : DOUBLÉ POUR VERGNE. – Pour son premier engagement en F3 britannique, Jean-Éric Vergne a fait très fort. Après s'être imposé dans la course de samedi, il a récidivé hier, à Oulton Park, lors de la seconde course longue du week-end. Parti de la pole, le Français (19 ans) a pris la tête et n'a jamais été réellement inquiété. Dans la course sprint le matin (avec grille de départ inversée établie en fonction des résultats du samedi), Vergne avait obtenu la 5^e place et prend évidemment la tête d'un Championnat qui comptera encore neuf épreuves cette saison.

200

8350€⁽¹⁾

bonus écologique de 500 € déduit et sous condition de reprise⁽²⁾

UN PETIT PRIX VAUT MIEUX QU'UN LONG DISCOURS



107 PACK LIMITED 1,0L e 12V 68ch
CLIMATISATION / RADIO CD / DIRECTION ASSISTÉE / MOTEUR ESSENCE 3 CYLINDRES

PEUGEOT recommande TOTAL

www.peugeot.fr

(1) Somme restant à payer pour l'achat d'une 107 Pack Limited 1,0L essence 68ch 3 portes, neuve, hors option, déductions faites d'une remise de 800 € sur le tarif Peugeot 10A conseillé du 04/01/10, du bonus écologique de 500 € et de la prime à la casse Peugeot de 1 400 €. Offre non cumulable réservée aux particuliers dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'au 30/04/10, pour toute commande d'une 107 Pack Limited 1,0L essence 68ch 3 portes, neuve, hors option, livrée avant le 30/06/10. (2) Prime à la casse Peugeot de 1 400 € pour la reprise d'un véhicule de 8 à 10 ans, ou prime de 700 € venant s'ajouter au superbonus gouvernemental pour la reprise d'un véhicule de plus de 10 ans. Série spéciale 107 Pack Limited limitée à 2 000 véhicules. Consommation mixte (en l/100 km) : 4,5. Émissions de CO₂ (en g/km) : 106.

PEUGEOT
MOTION & EMOTION