

SUPPLÉMENT GRATUIT POUR LES PARTICIPANTS ET ABONNÉS



SAISON 6: LE BILAN

Les gagnants et les oubliés de l'année, plus le bilan équipe par équipe.
Le point sur la saison 7.
News de l'AS Touring Car

Design by Williams

The Williams-Renault FW/17. Designed to be the most advanced driving machine on earth.

Engine by Renault

Every component specified for ultimate performance, absolute reliability.

Driven by Champion

And at its heart, ten Champion spark plugs. Chosen to succeed.



OVER 300
Grand Prix wins

World beating technology you can drive on the road.



PROLOGUE

La Belgique en force ? – Selon certaines sources bien documentées, une nouvelle structure à fort accent belge débaquera en AS Formula la saison prochaine. Elle recevrait le soutien d'un constructeur « local ». Plus d'infos dans la page consacrée au plateau S7...

Une pinte de bière fraîche – S'en sortant avec succès de cette fin de saison, Rikaisya aborde l'intersaison de manière un peu plus sereine qu'auparavant. Mieux encore: elle enregistre l'arrivée des bières Warsteiner pour la saison 7. De quoi se permettre de remplir la tirelire du team et d'imiter Player's?

Rikaisya
WARSTEINER

Sur tous les fronts – Après une belle saison dans les séries AS, que ce soit en Formula ou en TC avec l'Alfa 155, Dragotron va investir encore plus dans ce dernier championnat, sous une entité nommée Dragotron Veloce. Engageant une nouvelle fois une Alfa Romeo (bien rien n'est encore confirmé), le volant sera confié à un jeune néerlandais au nom de Dirk Hermann, venu de la F3000. Une équipe spécifique sera créée autour de ce programme et l'écurie nommée également un nouveau directeur sportif, Franco Corzolu.

Relais – De manière moins remarquée que Lucas, Français quitte la scène de l'AS Formula, laissant les clés de son écurie à Edward Derrier qui était déjà présent cette saison en tant que partenaire. Quelques dernières paroles du candidat malheureux au titre lors de la saison 4: « *J'annonce donc ma retraite en tant que pilote... Je vais laisser ma place à la fille du nouveau proprio qui roulera au côté du maintenant expérimenté Enipla. Puis quoi de mieux que de prendre ma retraite la saison où j'ai remporté Monaco le jour de mon anniversaire ? Rien !* »

L'ADIEU AVEC UN TITRE SUR LA TETE

Il s'en va la tete haute. Et meme si la tournée d'adieu en Australie s'est terminée plus rapidement que prévu (abandon), Lucas succède brillamment à son partenaire Meduzme dans le championnat pilotes. Subissant la loi des Breizh en début d'année, à l'image des autres, l'un des pilotes les plus expérimentés du plateau revient progressivement sur Matsushichris pour aller chercher ses lauriers au soir du GP du Japon. Et bien sur, il n'oublie pas non-plus de les acteurs du championnat (!), son équipe et Meduzme pour le soutien apporté durant toute la saison. Et après ces declarations aussi sobres que fades, place à la celebration des le garage du Team Luck, à base de 7-UP bien évidemment.



Succès opportuniste grace à la baisse de rythme de Breizh ou bien grace au carburant spécial base de soda ? C'est sans compter Dragotron ou Player's qui se mêlaient également à la victoire. Et puis, des weekends sans, Lucas en a connu. Quelques performances sans et des rares casses au mauvais moment n'entamèrent pas sa bonne dynamique. A chaque fois qu'il voit le drapeau à damiers (sauf à Imola et au Mans) il terminait sur le podium (dont deux succès), la où ses rivaux se montraient trop irréguliers ou malchanceux. Et puis en marquant 42 points dans la deuxième partie de l'année, Luc

--as était le pilote qui a le plus scoré à ce moment. Pour enfoncer le clou, il a réussi à récupérer 24 points lors des quatre derniers GP. Seul Crash a presque fait mieux sur la meme période (23). Bien aide par une équipe Team Luck qui le soutient pleinement et à Meduzme qui se sacrifie à quelques moments pour lui faciliter la voie, il était certainement écrit à l'avance que Lucas serait champion de l'AS Formula. Fallait t-il voir un signe dès Interlagos lorsqu'il s'accroche avec Matsushichris alors que les deux pilotes se bataillaient pour la médaille d'or? La voiture verte s'en sort sans gros dommages et va remporter l'épreuve tandis que le nippon devra renoncer, roue arrière arrachée. Dans l'histoire, c'est le pilote du Team Luck qui était presque invincible tandis que la monoplace noire d'Hiro n'a pas tenu le coup...Un peu à l'image de ce qu'il s'est passé au fil des courses. Pour finir, comment fonctionnera la malediction des tenants du titre l'an prochain, vu qu'il n'est plus la.

COCORICOUAC

D'accord, Breizh F1 restera dans l'histoire comme la première écurie à conserver son titre pour la deuxième année consécutive. Mais cette couronne est plus un cache-misère pour cette écurie qui n'était pas loin de repartir les poches vides, à un point près...

Après quatre succès lors des cinq premières épreuves. Breizh F1 menait largement la danse, avec 23 points d'avance sur Player's après Monaco alors que les pilotes se tenaient premiers ex-aequo, avec 26 points,

soit cinq de plus que Lucas.

Mais c'est justement au soir de ce GP de Monaco malheureux pour les bretons que tout va basculer. Dire que les quelques changements de réglementation sur l'aéro ont impacté le fonctionnement de la voiture serait un peu facile. Mais il faut bien avouer que Matsushichris ne retrouvera le chemin du podium qu'en Italie, en remportant la course. A part ceci et les coups de gueule réguliers, ce seront surtout les prestations sans et les casses au pire moment (Jerez ou Adelaide) qui émailleront sa seconde partie de saison, alors que Modjo sera impuissant face à la perte de vitesse de son écurie, sauvant quelques GP par des coups stratégiques. Dans cette situation, la fameuse devise du « on gagne et on perd ensemble » prend très rapidement du plomb dans l'aile, avec une team déboussolée par une monoplace désormais capricieuse à régler, l'impatience de Matsushichris qui ne sauvera même pas l'honneur à l'issue de la saison en laissant la seconde place finale à Crash, et enfin les discours mielleux de Jacques Calvet, qui tentera vainement de sauver les apparences.

En parlant de Calvet, le partenariat entre Breizh et Peugeot, si prometteur à l'entame de la saison, en prend la-aussi, plein la gueule, au fur et à mesure que la saison se terminait. Le point de non-retour à surement débuté à Jerez après une énième panne mécanique chez Hiro. Et alors que Calvet tente lui-même d'intervenir dans la réparation de la voiture, le pilote nippon lâche tout, mélangeant propos pisse-vinaigre et pessimisme, et tout le monde en prend pour son grade, équipe et Calvet inclus !



COCORICOUAC (2)

Passons les tactes appuyés à destination de sa propre équipe et de Modjo (à la radio ou après chaque course) , et focalisons-nous sur les belles envolées poétiques entre le pilote nippon et Jacques Calvet/ Peugeot. Après un échauffement bien gratiné à Donington, le point de non-retour est atteint à Adelaide après une nouvelle panne moteur alors qu'Hiro dominait le début de l'épreuve...

Le pilote japonais criait tout simplement à la radio: « *Moteur Peugeot de Merde!* ». Ce qui n'entravait absolument pas le sourire du président du groupe Peugeot-Citroen qui célébrait le titre de Breizh F1 et du V10 Peugeot quelques heures après. Pas de quoi redonner le sourire à une partie du team qui annoncera quelques jours après, la fin de la collaboration entre l'équipe et le constructeur français, citant une mésentente entre les deux parties et quelques affaires extra-sportives (installation controversée d'une villa en Bretagne notamment. Envolés donc, les espoirs d'un succès 100% tricolore, les promotions des Peugeot de série pour les employés et les frasques d'un Jacques Calvet déçu de la tournure que prend le partenariat. Ce dernier remettra en cause le manque de réactivité de Breizh F1 et du manque de progrès au cours de la saison...ainsi que du comportement insolent d'Hiro Matsushichris,



déclarant même « *qu'il aille voir du coté du Japon si j'y suis!* ».

Réponse de l'intéressé: « *La collaboration se serait bien passé si tes moteurs seraient pas merdiques, alors va bien te faire foutre vieux con, au moins avec un motoriste japonais on a moins de risque* ». En effet: Breizh F1 s'associera avec Mugen pour la saison 7. Cela fait donc la quatrième fois en autant de saisons que Breizh change son moteur. Larrousse apprécierait ce fait. La comparaison avec Player's va être intéressante l'an prochain.

Ah, et pour consoler monsieur Calvet, vous aurez de quoi épater une nouvelle fois la galerie en exportant vos modèles de série eux USA, en soutenant la Joe Gibbs Racing. Ou vous pouvez afficher votre sourire en chipant la Fillière Elf à Renault.

PAS LOIN DU BONHEUR

Hormis Breizh et Team Luck, deux autres écuries ont été capables de jouer la gagne à la quasi-régulière: Dragotron et Player's. Toutes deux terminent second ex-aequo, avec 102 points, mais Player's est officiellement second avec quatre victoires, contre trois à Dragotron.

Les performances, rien à dire, les ingrédients étaient présents dans les deux camps pour permettre aux pilotes de faire de l'ombre à Lucas ou à Matsushichris. Mais il est dommage que leur saison soit entachée par quelques solides coups de barre.

Commençons par Dragotron où la Pepsi a vitalisé le moral de toute une équipe depuis la fin de saison dernière. Baron semble avoir franchi un nouveau cap tandis que Nakamura confirme tout le bien que l'on pense de lui. Montant progressivement en puissance au fil des GP, Dragotron pointait même en tête du classement à l'issue du GP de Belgique, avec sept points d'avance sur Breizh F1. Fort d'un triomphe à la stratégie au Mans et de montées sur le podium à la régulière, ce sera pourtant le début de la fin des grands espoirs de titre après des erreurs grossières en qualifications, d'une course sacrifiée pour monter les moteurs neufs au Japon...qui cassent sur les deux monoplaces. Un dernier effort à Adelaide ne suffira pas à l'écurie de décrocher au moins la médaille d'argent, battue sur le fil par Player's qui aura également connu des fortunes diverses.

Car une fois encore, on ne peut que regretter les passages à vide. Encore trop de courses sans, de stratégies & réglages douteux dans un camp (on ne citera pas le nom), de voitures froissées au moment

où les gros points tombèrent, de publicité Molson à foison toutes les dix minutes et voiture au final, un ton en-dessous lors des vrais combats rapprochés face aux adversaires...Mais ce n'est pas bien grave pour l'Equipe Player's qui se satisfait de la médaille d'argent, et des jolies hôtesse distribuant généreusement de la bière au public après chaque succès. C'est Goodstone qui doit être ravi...



LA COUPE DES SURVIVANTS

On l'avait presque oublié, mais la catégorie des équipes indépendantes revient à Alex Gr. Celui qui fut le seul à courir dans cette classe à Adelaide a quelque peu remporté ce mini-titre dont tout le monde ou presque l'a délaissé. Des six voitures inscrites en début d'année, LERT et Iratol ont rapidement mordu la poussière tandis que Mutan et Larrousse boivent leurs propres larmes en priant chaque jour que le chat noir les épargnera un petit peu. Au milieu de tout ceci, l'Automation de Franglais se montre lors des premiers GP en Europe. Un podium à Imola et une victoire à Monaco dans des circonstances fracassantes facilitent la voie vers la première place pendant un moment...Jusqu'à ce que l'équipe engage une seconde voiture pour sauver Enipla (ex-ARTA) et n'est donc, plus éligible dans la catégorie.

Parallèlement, Alex Gr se montre petit à petit. Pas forcément épargné par les faits de course et souffrant également d'une voiture aux performances très variables d'une course à l'autre, le pilote russe signe de grosses performances lorsqu'il termine l'arrivée, terminant notamment sur le podium à Spa et à Hockenheim. A partir de là, Alex peut littéralement par



-tir en hibernation tant il jouait les accessoires mobiles durant les GP suivants. Et il a certainement raison car Mutan et Pichin continuent leur galère de course en course, quitte à se tirer une balle dans le pied. Une situation qui conduira le champion de la saison 3 à s'allier avec l'équipe alsacienne à Adelaide et pour la saison 7 ! On perd la, une fidèle équipe présente dans les indépendants pour l'année prochaine ! Et pendant ce temps, Alex Gr et Lukoil-AGR récupèrent cette coupe dès le GP du

Japon dans l'indifférence générale tant il ne restait plus personne à l'arrivée qu'à la fin de saison. Pourtant, la coupe sera maintenue pour la saison 7 bien qu'on ait que peu de candidats motivés sur le bord du trottoir. Certes, Tirjuan a dévoilé ses plans pour monter sa propre écurie en solo, mais à côté de ceci, pas grand-chose à se mettre sous la dent hormis Rikaisya qui semble accompagner son ancien pilote si aucun candidat ne se bouscule pour épauler Utena. Et à l'heure de boucler ce bilan, AGR confirme tout juste son retour...

IL NE PEUT EN RESTER QU'UN

Un peu plus loin dans le peloton, deux écuries se battent pour leur survie. Et l'un d'elles reviendra la saison prochaine, pas l'autre.

Reprenant l'équipe STS (enfin, de ce qui restait) l'hiver dernier, Rikaisya a clairement annoncé que la saison sera très rude, et effectivement, elle l'a été. Le gaspillage d'argent a été fortement prohibé au sein du team, ce qui inclut des pièces mécaniques usées jusqu'à l'os et des sacrifices sur le confort du personnel sur chaque déplacement. A côté des voitures orange, Larrousse participe également au jeu de la survie. L'unique pilote de sa propre équipe (étant donné qu'Estre a pris la fuite après Interlagos)



et champion de la saison 3 ne cachait plus son pessimisme et son désespoir à chaque GP. Et lorsqu'on voit le déroulé de sa saison, on le comprend rapidement...

Six mois plus-tard, on peut faire le constat: Rikaisya pouvait compter à quelques reprises sur son ange-gardien (belge?) pour signer non pas un, ni deux, mais trois podiums ! Quand on vous disait que l'AS Formula réserve de drôles de surprises à ses participants...Et encore, le bilan aurait pu être encore plus sans les inévitables casses et pannes qu'ont subi l'équipe à plusieurs moments. Mais après tout, est ce que la huitième place finale est un petit miracle en soi ?

Le miracle, Larrousse et Pichin ne l'attendaient pas. A l'exception de Monaco et des courses anonymes ailleurs, c'était plutôt le diable en personne qui s'invitait dans le garage du team à chaque week-end. Que ce soit à Imola ou à Donington, il y'avait beaucoup de casse et de fracasse. L'abandon à Autopolis dut celui de trop: las des « Pichinnades », des factures à gogo et des nouvelles querelles avec le motoriste, le champion S3 fermera boutique au soir du GP du Japon pour s'allier avec Mutan à partir d'Adelaide. Née March avant de « fusionner », Larrousse Racing aura vécu, et on le regrette. Les spécialistes espéraient voir cette écurie remonter la pente tôt ou tard, malgré des moyens incomparables avec les top-teams...

UNE SAISON FRACASSANTE !



La saison 6 d'AS Formula aura été d'une telle intensité que la patience des pilotes et directeurs d'équipe ont été mises à rude épreuve ! Oui, la lutte au titre (pilote et constructeur) a fatigué les personnes concernées, mais que dire de ceux qui ont voulu, à leur propre sauce, d'animer les Grand-Prix en jouant une partie de chamboule-tout sur la piste !

Les festivités commencèrent avec le fameux accrochage pour la gagne entre Matsushichris et Lucas à Interlagos. Le futur champion de cette saison s'en sort indemne et gagne la course. Puis, Meduzme veut également s'inviter à la partie en effectuant un retour en piste hasardeux en Argentine...Mais ce n'est rien en comparaison du fracassant GP de Saint-Marin où tout le monde s'y met ! Entre erreurs de pilotages, gros cartons, maladresses en tout genre...tout le circuit d'Imola a vu des roues et des pièces de carrosserie s'envoler de toute part ! Qu'on soupçonne l'ajout de substances sous le capot (ou dans les boissons des pilotes ?), ou des multiples enjeux à chaque fin d'épreuve (points, primes...), l'AS Formula a tapé du poing sur la table et en parallèle des aménagements dans le règlement technique, des inspections un peu plus poussées sont effectués à partir de Monaco. Au menu, l'utilisation de l'essence embarquée et d'huile pour le moteur...ainsi que les gourdes de chaque participant. Bon cela n'empêchera pas des indulgences à plusieurs reprises et les pilotes se tiendront à carreau pour le reste de l'année. Jugez plutôt: de nouvelles scènes de guerre à Monaco et à Donington, des retours en piste chaotiques, des voitures abandonnées volontairement (?) sur la trajectoire de la piste et de l'huile balancée sur la visière des concurrents après un début de casse moteur pour certains. La saison prochaine promet beaucoup si on garde la même intensité que cette année...

BILAN DES TEAMS

ELF RENAULT



12^e avec 13 points

Un podium, au Japon

5 courses disputées, à partir du GP de Grande-Bretagne

Benny Pescarolo

18^e avec 9 points

Un podium, au GP du Japon

Karim Eloukbani

24^e avec 3 points

6^e au GP du Japon

Un joli projet et une présentation quasi-impeccable caractérisaient l'équipe de la Fillière Elf représentée par Henri Pescarolo et Renault. La marque au losange soutenait grandement (entre guillemets) le programme...pour rapidement désavouer celle-ci, trop impatiente d'obtenir de gros résultats d'entrée. De toutes manières, difficile aujourd'hui de faire forte impression d'entrée en AS Formula bien que Benny (le neveu d'Henri) et Eloukbani ont impressionné d'emblé à Donington. Un superbe résultat d'ensemble à Autopolis, marqué par le podium de Benny, laissent entrevoir de belles promesses pour une écurie pas épargné par les casses à ses débuts, sans compter les dissensions internes ces dernières semaines. Qu'importe pour le grand Henri qui réorganise tout l'organigramme en prenant majoritairement les reines de la Fillière Elf qui s'associera avec Peugeot. Vous avez dit bizarre?

BILAN DES TEAMS

MUTAN RACING MERCEDES



11^e avec 13 points

5^e au GP d'Australie

3^e au classement des indépendants

Mutan

15^e avec 11 points

5^e au GP d'Allemagne

JL. Pichin

23^e avec 5 points

A rejoint l'équipe au GP d'Australie (7^e)

La grande nouvelle à l'issue de cette saison maudite, ce n'est pas le fait que Mutan se montre très véloce en qualifs, qu'il utilise des gommres autres que les durs, ou qu'il soit victime de la malédiction des champions en titre (même chez les indé) ou des éternels coups de gueule à la radio et en dehors. Non, c'est surtout l'apparition d'une seconde monoplace au dernier GP de l'année, en Australie. Accueillant un Pichin à la limite de la dépression, lui et Mutan vont briser leur mauvais sort et marquer des points ! De quoi redonner de l'espoir au team alsacien qui aurait pu (du?) marquer une quinzaine de points sans les inévitables soucis dans la voiture et sur la piste. Coupable de trop nombreuses pannes, le moteur Mercedes ne reviendra pas sous le capot des voitures noires, remplacé par un bloc Hart plus simple...mais également moins couteux pour une team qui aura bien bavé tout au long de la saison.

BILAN DES TEAMS

LUKOIL-AGR RENAULT



9^e avec 21 points

Deux podiums, en Espagne (3^e) et en Allemagne (2^e)

Champion des indépendants

Alex Gr

9^e avec 21 points

Champion des Indépendants

Avouons-le, tout le monde a oublié de célébrer le titre d'Alex Gr au soir du GP du Japon. Il faut dire que le pilote russe avait déjà quitté le circuit d'Autopolis après son abandon en course. Et des abandons, il en aura connu cette saison surtout en cette fin d'année. A part ceci, il y'avait du bon et du moins bon dans l'ensemble. La monoplace blanche et rouge avait un certain potentiel, mais il fallait se donner à fond pour obtenir de belles choses. Des débuts plus ou moins corrects, on passe à des solides prestations au vu des moyens et quelques points (plus ou moins acquis grâce aux faits de courses) viennent récompenser lex Gr. On franchit un gap durant la mi-saison avec des podiums signés à la quasi-régulière. Et comme la concurrence disparaissait de GP en GP ou se tirait une balle dans le pied, le russe finissait la saison en se promenant sur la piste en dépit d'un regain de forme sur les derniers GP. Une tentative de recharger ses batteries avant de remettre son titre en jeu l'an prochain?

BILAN DES TEAMS

RIKAISYA FORD



8^e avec 23 points

Trois podiums, à Monaco, en Grande-Bretagne et en Europe (3^e à chaque fois)

Hiiragi Utena

12^e avec 17 points

3^e au GP de Gde.-Bretagne et d'Europe

Tirjuan

21^e avec 6 points

3^e à Monaco

S'il y'a bien une chose que Rikaisya a gagné cette saison, c'est la coupe du champion des essais libres. Avec un peu d'essence et un régime moteur en hausse, les pilotes faisaient illusion pendant ces deux séances. Hormis ceci, c'était un peu l'année de la survie pour les nouveaux propriétaires de l'équipe après la faillite de STS. Et il faut bien admettre que Rikaisya s'en est bien sorti. Oui, il fallait utiliser les mêmes pièces mécaniques. Oui, le bricolage et la provenance de celles-ci étaient plus que douteuses et oui, les V8 Ford d'occasion avaient plusieurs GP sous la culasse en fin de saison (ils ont d'ailleurs cédé à Adelaide)...Mais au final, il y'a eu des grands moments de temps à autre avec trois podiums et une solide fin de saison bien que tout ne soit pas rose non-plus (Tirjuan pourra en témoigner). Huitième, c'est inespéré..et il s'en est fallu de peu que l'équipe passe sixième sans les multiples casses.

BILAN DES TEAMS

JOE GIBBS RACING (EX-THOMRAPH) FERRARI



14^e avec 4 points

A repris l'équipe Thomraph en cours de saison (à partir du GP de Grande-Bretagne).

Thomraph avait marqué 25 points avant le rachat.

Thomraph

10^e avec 19 points

3^e au GP de Belgique

Uwloss

16^e avec 11 points

5^e à Saint-Marin et à Monaco

Depuis l'arrivée du Joe Gibbs Racing, c'est le paradis pour cette structure qui n'est pas peu fière de présenter de nouveaux partenaires et autres accords de charité. Sur la piste, ce fut une douce transition durant la seconde partie de l'année en attendant les festivités l'année prochaine. Moins inconstantes qu'en saison 5, les monoplaces se débattent joyeusement dans le peloton, faisant une fois sur deux une course d'attente en remontant dans les points. Le joli podium de Thomraph (à la régulière et sans aucune faute) est un bon signe pour la première véritable saison de Joe Gibbs qui va devoir courir sur deux fronts (avec la NASCAR). De quoi donner également de la motivation pour Thomraph et Uwloss (bien discret ces derniers temps) qui reviendront. Dernier point: Peugeot sera le motoriste et on salive déjà des potentiels discours de J. Calvet en Caroline du Nord.

BILAN DES TEAMS

SURVIVOR FERRARI



6^e avec 25 points

4^e en Argentine

A. Raikkonen remplace Ugo McTavish à partir du GP d'Italie

Yann

14^e avec 12 points

6^e à Monaco, en Belgique et en Europe

Artoria Raikkonen

19^e avec 7 points. 4 GP

5^e au Japon

La fin de la saison 6 marque un nouveau tournant pour Survivor. Car le constructeur Volvo, aidée par le Tom Walkinshaw Racing (TWR, qui aide déjà le team depuis plus d'un an), entre en scène et l'équipe deviendra SVR-Volvo (SVR pour Survivor) ! Au programme, une implication officielle de la part de la marque suédoise et un moteur rebadgé dont on ne connaît son origine. Sinon, la saison 6 n'aura pas été des plus mémorables pour Survivor. Pour compenser le manque de vitesse en qualifications, les pilotes portaient généralement en stratégie décalée, avec des pneus majoritairement medium. Ca a parfois bien payé, en privilégiant également une course d'attente, à l'abri des accidents et cartons sur la piste. Mais parfois, la voiture elle-même peut casser et pour le reste du temps, elle n'était tout simplement pas assez compétitive pour sauver quelques points. Peut-être qu'avec de plus gros moyens, Yann et Raikkonen sortiront de leur réserve?

BILAN DES TEAMS

EDRT-AUTOMATION MUGEN



5^e avec 35 points

Une victoire, à Monaco

2^e des indépendants. Seconde voiture engagée à partir du GP de France

Français

8^e avec 26 points

Une victoire

Enipla

11^e avec 19 points, dont 9 marqués chez
Automation. 4^e en Italie.

Dites au revoir à Automation et à Français. L'équipe présente depuis la saison 3 passe le relais à l'entité EDRT, d'Edward Detelier qui reprend en intégralité la structure et en profite pour placer une de ses héritières (Espalia) au volant. Quant au candidat malheureux au titre lors de la saison 4, il quitte la scène de l'AS Formula en remportant une dernière fois un GP, celui de Monaco alors que les autres se cassaient la figure. Hormis ceci, la réussite n'a pas réellement été au rendez-vous malgré la régularité de celui qui est présent depuis la saison 2. La fiabilité jouait parfois des tours, surtout lorsqu'une seconde monoplace est engagée. Au volant de celle-ci, Enipla collectionnait les places d'honneur et les culasses fondues et on attend une revanche pour celui qui a du quitter ARTA parti au pays. Doté du V10 Mugen comme chez Player's, la comparaison avec l'écurie canadienne aura été délicate et on ne compte pas les casses en course. Raison suffisante pour que le team signe avec Ferrari.

BILAN DES TEAMS

TEAM LUCK RENAULT



4^e avec 90 points

Trois victoires, au Brésil, en Belgique et au GP d'Europe

Lucas

Champion avec 76 points

Trois victoires

Meduzme

13^e avec 14 points

4^e au GP de Belgique

Un nouveau pilote de la Team Luck est champion. Mais cette-fois ci, il ne remettra pas son titre en jeu. L'un des fidèles du championnat, Lucas, prend du recul et laisse une Team Luck qui doit viser les deux couronnes la saison prochaine. Une tache qui s'annonce ardue meme si les voitures vertes et jaune s'en tirent toujours des pièges avec brio. Des pièges, Meduzme n'aura pas été épargné durant toute la saison, avec des accrochages et des casses à gogo, le tout saupoudrés de solides maladresses de temps à autres. La malédiction des champions de la saison précédente prend fin dès cet hiver, à lui de retrouver ses gros coups d'éclat qui lui ont permis son sacre et de mener son team ainsi que le débutant Exiio vers la même dynamique actuelle. C'est qu'il faudrait faire mieux que cette quatrième place finale au classement des constructeurs !

BILAN DES TEAMS

DRAGOTRON RENAULT



3^e avec 102 points

Trois victoires, au Canada, en Allemagne et en France

Baron

4^e avec 52 points

Deux victoires, au Canada et en France

Hiroshi Nakamura

5^e avec 50 points

Une victoire, en Allemagne

Petit à petit, Dragotron fait son trou et commence à méchamment cracher du feu à la concurrence. Performante d'entrée, la monoplace est l'une des meilleures du plateau grâce à un V10 Renault bien adapté sous le capot et aux pilotes qui tirent le meilleur de leur machine. La performance au Mans grâce aux pneus medium a laissé naître de gros espoirs sur un potentiel titre pilote ou constructeur. Finalement, deux courses « sacrifiées » à Monza et Jerez suivi d'un double-KO technique à Autopolis eurent raison de leurs rêves. Un ultime sursaut à Adelaide permet à Dragotron d'accrocher la 3^e place finale...à égalité de points avec Player's. Avec un Baron revancharde et un Nakamura solide (malgré quelques erreurs) en plus d'une stabilité, on attend la riposte de toute la team.

BILAN DES TEAMS

EQUIPE PLAYER'S MUGEN



2e avec 102 points

Quatre victoires, en Espagne, Grande-Bretagne, Japon & Australie

Crash

2^e avec 55 points

Une victoire, au Japon

Fred Jones

7^e avec 47 points

Trois victoires

Tabernak, encore la médaille d'argent ! Comme l'an passé, Player's finit vice-champion des teams. Et cette-fois, il y'a comme un sentiment de regrets chez certains membres de l'équipe que du côté des spécialistes. Gardant toujours leur jus (merci Molson), les voitures bleues et blanches jouaient le rôle d'outsider pour les gros résultats avant d'être une des clientes pour la victoire...et le titre. Mais bien sur, il y'a eu d'inévitables pépins mécaniques qui ont coûté cher, des dimanches sans avec des stratégies (ou réglage) malheureuses. Les victoires dans les deux ultimes GP de la saison sont insuffisantes pour faire trembler Breizh F1 d'un côté et Lucas de l'autre. C'est qu'il n'est pas facile de définir un premier pilote au vu des performances égales e Crash et Jones. Pour la saison 7, on veut que Player's soit capable de grappiller au moins une couronne, Goodstone sourira moins face aux attentes.

BILAN DES TEAMS

BREIZH F1 PEUGEOT



Champion avec 103 points

Quatre victoires, au Pacifique, Argentine, St-Marin et Italie

Hiro Matsushichris

3^e avec 54 points

Deux victoires, en Argentine et en Italie

Fred Jones

7^e avec 47 points

Deux victoires, au Pacifique et à St-Marin

Ouf ! Le titre des constructeurs a été conservée...Mais que ce fut chaotique depuis ces derniers mois. Alors équipe à abattre après les cinq premières courses, une mauvaise tendance débutant au moment où Hiro percutait la Safety-car à Monaco (et les deux pilotes ont abandonné). Et la, le nippon ne marquait que 13 points lors des cinq courses suivantes, contre 6 à Modjo. Et pendant ce temps, la concurrence s'est bien réveillée. Un retour au premier plan au Mans et à Monza (victoire) ne changent rien à l'ambiance ultra lourde qui traîne dans le garage du team. Plus aucune cohésion n'existe et les déclarations d'Hiro n'arrangent pas les choses. Par miracle, et après une stratégie payante de Modjo qui terminera sur le podium, Breizh ne repart pas les poches vides. Mais le divorce avec Peugeot est acté. Ce mariage promettait tellement...Pour la saison 7, on repart avec plus de questions que d'optimisme: est ce que Hiro est encore motivé ou son esprit reste en Argentine?



Une certaine satisfaction pour Louis Schweitzer (à gauche sur la photo) après une saison 6 qui voit un pilote couronné dans une voiture à moteur Renault, la Team Luck. Le big-boss de Renault était venu assister à l'annonce du programme de la Filière Elf en AS Formula dont Renault soutient activement le projet. Puis, celle-ci délaisse rapidement cette structure qui va passer dans le camp ennemi, celui de Peugeot....



...Bien que Jacques Calvet ne semble toujours pas se remettre de la réplique trash d'Hiro Matsushichris et du divorce avec Breizh F1. Pourtant, le PDG du groupe PSA peut se satisfaire en signant avec de nouvelles équipes pour la fourniture du bloc V10 à compter de la saison prochaine. Et puis, voir une seconde fois consécutive ce moteur sacré champion est une bonne pub.

SAISON 7: LE POINT...

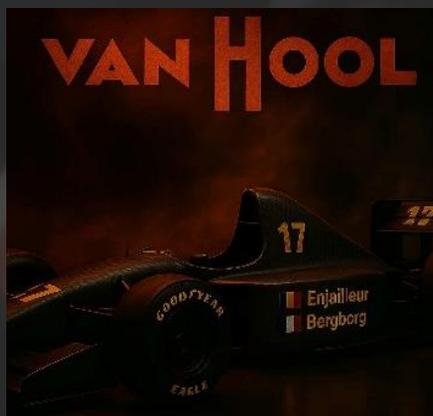
Format des séances:— Comme écrit dans le précédent numéro, le format d'un weekend de Grand-Prix changera la saison prochaine. Une seule séance d'essais libres sera proposée et une grande place est accordée aux qualifications. Cette-fois, les réglages de la monoplace seront propres à cette séance contrairement à d'habitude où cela concernait également la course.

Des nouveaux venus— Allons du côté de la Belgique pour présenter l'écurie Van Hool. Le constructeur de poids-lourds et de bus semble visiblement changer radicalement son image en s'embarquant dans un programme sportif d'envergure ! Un accord est trouvé pour les moteurs avec Mercedes qui se retrouvait alors sans aucun client. Coté pilotes, on mise sur deux rookies comme ce fut le cas pour nombre d'équipes en AS Formula auparavant.

Toujours coté nouveaux de la classe, une autre structure débutera en AS Formula la saison suivante. Fondé par Jeremy Palmer, qui sera l'un des pilotes, le Palmer Racing sera soutenu par les Benson & Hedges et surtout, par l'équipe Jordan GP (présente en F1) qui apportera son soutien technique et logistique. Elle sera l'une des quatre clientes Peugeot. Aux côtés de Palmer, un autre débutant sera également au volant.

Un plan à trois chez les privés— A ce jour, la liste est incertaine. On a bien Tirjuan Racing et Rikaisya (avec H. Utena) qui sont confirmées. Quant à AGR, on va remettre son titre en jeu et essayer d'imiter la Team Luck en gagnant pour la deuxième fois de suite.

Le calendrier — Il n'y aura pas Aida, Autopolis ou Le Mans. Même histoire concernant Donington et Buenos-Aires dont le tracé ne s'avère plus aux normes. Adelaide disparaîtra également de la liste et Melbourne fait son comeback tout en ouvrant la saison 7. Grandes nouveautés au menu, Estoril accueillera le championnat en fin de saison et plus intéressant, Kyalami et Laguna-Seca seront inclus la saison prochaine. Voilà deux destinations exotiques qui devraient séduire les annonceurs et les pilotes !



AS TOURING CAR

ESTRE GAGNE, ET ENSUITE ?

En étant un ton au-dessus du lot durant la première partie de saison, Florian Estre remporte l'ASTC malgré des courses sans par la suite. Un titre logique dans un championnat prometteur, mais encore imparfait sur plusieurs points.

Commençons par les performances très inégales des voitures présentes dans ce championnat. Le success-ballast et la balance de performance auront beau essayer de corriger des choses,



cela rendait au final une hiérarchie plus confuse de course en course, des voitures pas forcément plus pénalisées lors des manches suivantes contrairement à d'autres, un fond de grille toujours aussi transparente au fil des semaines et un vainqueur qui s'envolait très facilement dès le départ grâce à cette part de lottererie... On s'attendait à un peu de progrès sur ce point en fin de saison.

Alfa Romeo champion des constructeurs ? Totalement anecdotique étant donné qu'il y'a au moins quatre voitures qui rentraient dans les points et que certains (Lucas) arrivent à gagner. Les Nissan Primera qui continuent de s'arrêter en pleine course pour ravitailler ? Peut-être une erreur de conception...ou le réservoir a du être réduit pour la balance de performance.

Dans cet ensemble plutôt confus, on a presque oublié que Goodstone et Baron (et Lucas dans une certaine mesure) pouvaient brièvement croire à voler la couronne avant Macau, mais Estre et sa Honda étaient dans un bon jour. Il y'avait également la sous-division, la Class B, qui arrivaient à plusieurs moments à jouer les gros rôles dans le peloton et voit Chris Pisc s'imposer dans ce groupe.

Néanmoins, on a pu admirer des modèles exotiques se hisser parfois très haut dans la hiérarchie. Et avec un règlement qui sera beaucoup plus clair pour la saison prochaine, on garde confiance sur l'intérêt de la série, d'autant qu'on annonce un chiffre raisonnable d'une vingtaine d'engagés, incluant le champion en titre.

Manger du sable, respirer du sable...
Et s'ensabler de temps en temps.



CLAMBERTO - Photos DIPPY

Les moteurs ont plus de chance. TOTAL Activa les protège.



3615 TOTAL (2,23F/mn)

L'huile synthétique TOTAL Activa 9000 est un produit hautement technologique. Aujourd'hui, son nouveau grade de viscosité 5W40 est une réponse aux exigences des plus grands constructeurs. Pour vous conducteurs, c'est la garantie d'une parfaite lubrification du moteur dès le démarrage pour le préserver de l'usure. Avec TOTAL Activa 9000, les moteurs sont infatigables. Quand on utilise Activa 9000, c'est avant tout la mécanique humaine qu'il reste à ménager. **VOUS NE NOUS CHOISIREZ PAS PAR HASARD.**



CREDITS:
GOODSTONE
REALISATION: KIM