





FORMULE 1 75 ANS

D'EXPLOITS, DE LÉGENDES ET DE VITESSE



SOMMAIRE

	Introduction : les origines de la Formule 1.....	8
CHAPITRE 1	LES ANNÉES 1950	14
CHAPITRE 2	LES ANNÉES 1960	44
CHAPITRE 3	LES ANNÉES 1970	70
CHAPITRE 4	LES ANNÉES 1980	98
CHAPITRE 5	LES ANNÉES 1990	124
CHAPITRE 6	LES ANNÉES 2000	154
CHAPITRE 7	LES ANNÉES 2010	182
CHAPITRE 8	LES ANNÉES 2020	210
	Résultats des courses.....	231
	Les auteurs.....	252
	Remerciements.....	253
	Index.....	254



LES ANNÉES

1 1950

L'un des facteurs ayant gêné l'expansion des courses de Grand Prix avant la guerre a été la trop grande fréquence de modifications de la formule. Certes le plus souvent avec les meilleures intentions du monde, pour équilibrer le jeu ou encourager différentes solutions techniques, mais avec pour effet de laisser dominer les écuries les plus riches. Ce type de fonctionnement n'a aucune chance de convenir dans le monde de l'après-guerre.

Grand Prix des Pays-Bas 1959

Après le décès de Hawthorn et la retraite de Fangio, il n'y a plus de champion du monde en activité. Lors du Grand Prix des Pays-Bas, le pilote suédois Jo Bonnier signe sa première pole position et offre à BRM sa première victoire en neuf ans, devant Jack Brabham (n° 7) sur sa Cooper-Climax.

LES PREMIERS SIGNES D'UNE PROFESSIONNALISATION

Le programme de 48 pages de la toute première course de championnat du monde, à Silverstone, offre un remarquable aperçu d'une époque révolue. L'un des paragraphes de ce texte de 1950 est titré « Il est permis de fumer ». Il précise : « Les pilotes de Grand Prix n'ont en principe pas à subir un entraînement physique strict. Il leur suffit de manger, boire et fumer avec modération, car la course automobile sollicite le cerveau davantage que les muscles. »

Un deuxième passage sur les usages en vigueur est presque incongru pour nous. Il débute par « Dépasser un ami » et se poursuit ainsi : « Les Français ont été les premiers à courir et, depuis, la tradition veut qu'on respecte leur code de la route.

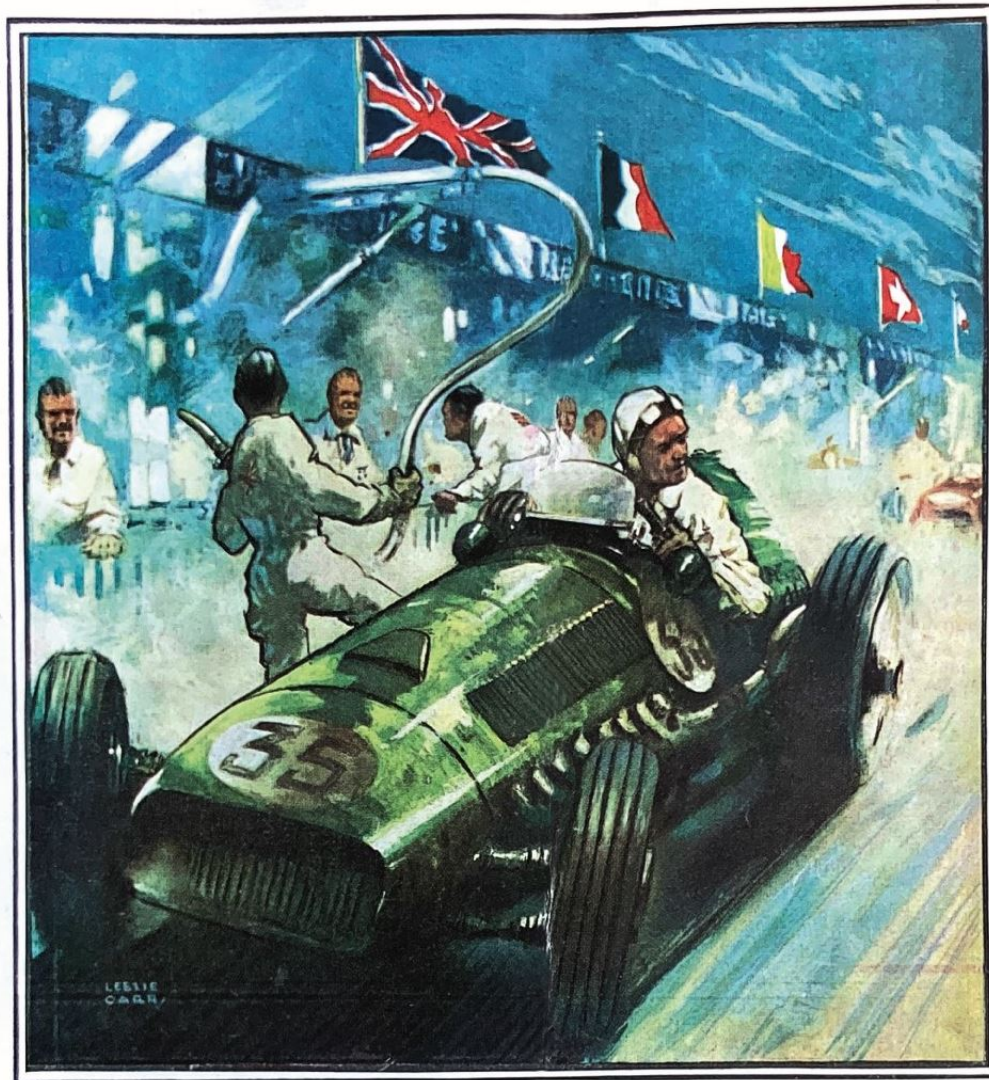
Les dépassements doivent donc se faire par la gauche. »

Si les années 1950 sont surtout celles d'amateurs fortunés, un homme entame une approche plus professionnelle de la course. Stirling Moss est en effet le premier à en saisir les enjeux commerciaux, même s'il lui faut pour cela fumer six cigarettes par jour, car son premier contrat de sponsorat est établi avec les cigarettes Craven A. Il emploie par ailleurs un manager, Ken Gregory, qui l'aide à mettre sur pied la Stirling Moss Limited. Lorsque Mercedes revient à la compétition, la firme ne tarde pas à embaucher Moss, dont le haut niveau d'exigence correspond au sien. Gregory révèle toutefois que le vol vers l'Argentine pour leur première course effectuée ensemble, en janvier 1955, a été particulièrement tendu.

« J'ai appris avec horreur par un officiel de la Pan-American que c'était la panique à Stuttgart, car Mercedes avait omis de me dire qu'il fallait un visa argentin à Stirling », raconte-t-il. Au cours de la traversée de l'Atlantique Sud, il passe une série d'appels téléphoniques frénétiques pour résoudre avec le Foreign Office de Londres et le consul britannique à Buenos Aires cet agaçant problème administratif. Pendant ce temps, à 10 000 mètres d'altitude, Stirling est confronté à une autre difficulté.

« Neubauer [le directeur de course de Mercedes] est un homme immense, corpulent, aux épaules massives, qui pèse 130 ou 140 kg, poursuit Gregory. Environ une heure après le décollage, il se déplace pesamment vers l'arrière de l'appareil et découvre qu'il ne peut pas franchir l'entrée [des toilettes]. On finit par appeler à la rescousse Stirling et son coéquipier Hans Herrmann, qui le font pivoter pour le pousser de profil. Et il leur faut ensuite l'extraire en l'attrapant par un bras et en tirant dessus comme des damnés, jusqu'à ce qu'il jaillisse comme un bouchon de champagne. »

Neubauer est un brillant organisateur et, grâce à Rudolf Uhlenhaut, le directeur technique de l'écurie, ces voitures allemandes sont réglées pour satisfaire les attentes de chacun de leurs pilotes, avec une attention portée aux détails qui frise l'obsession. En plus de son fonctionnement parfaitement huilé, Mercedes est le premier à avoir identifié l'importance de la communication et l'attaché de presse de l'écurie veille à ce qu'un de ses photographes soit présent à toutes les courses, muni d'un fort coûteux Leica soigneusement logé dans une mallette magnifiquement capitonnée. L'ère des amateurs se dépassant amicalement par la gauche touche à sa fin.



"The Motor" Copyright

The Royal Automobile Club
Grand Prix d'Europe

Incorporating
 THE BRITISH
 GRAND PRIX



Silverstone
 Saturday,
 13th May, 1950

OFFICIAL PROGRAMME

ONE SHILLING



Pour tenter de réduire les vitesses, les instances dirigeantes de la F1 annoncent pour 1961 et au-delà une formule en 1,5 litre atmosphérique. C'est une mesure sans grande portée, car les temps au tour diminuent aussi grâce aux progrès en aérodynamique, en tenue de route et en performance des pneus et, dans le monde de la course britannique, rares sont ceux qui pensent que le règlement va ainsi évoluer. Ils ont tort, car l'évolution a lieu et, de plus, Enzo Ferrari dispose d'un très bon V6 de 1,5 litre prêt à tourner. En 1961, Ferrari finit par se rallier au moteur arrière (après avoir dit en 1959 à John Cooper qu'il ne le ferait jamais) et règne sur une concurrence qui se traîne, faute de disposer de la puissance nécessaire. La remarquable victoire de Moss à Monaco en 1961 n'est que l'exception qui confirme la règle.

Les pilotes détestent la formule 1,5 litre, car ses limites de puissance réduisent l'écart entre la course à son plus haut niveau et les formules plus modestes. Mais elle suscite sur la mécanique et les pneus des progrès toujours plus rapides, tous cherchant à compenser le déficit de puissance. Les voitures phares de cette époque viennent de chez Lotus. La légende veut que Chapman ait dessiné le concept de la 25 sur une serviette en papier alors qu'il dînait avec Frank Costin. Développée parallèlement à la 24, à châssis treillis classique, la 25 installe le pilote dans une position très inclinée entre deux caissons horizontaux qui hébergent les réservoirs. Ces pontons sont liés de façon rigide non par un berceau, mais par la carrosserie elle-même. C'est le premier véritable châssis monocoque dans lequel la carrosserie sert d'élément porteur au châssis. Ceux qui ont acheté une 24 et à qui il a été assuré que la 25 serait « mécaniquement identique » n'apprécient pas.

Entre les mains de la superstar Jim Clark, rien ne peut arrêter la 25 à part sa fragilité, qui lui coûte ses titres en 1962 et 1964. Sa remplaçante, la 33, plus aboutie, lui offre en 1965 son deuxième titre de pilote. Si ce fermier du village de Duns, aux confins de l'Écosse, est timide hors de son cockpit, à l'intérieur, c'est un vainqueur-né. Quand sa voiture tient la distance, ce qui n'est en rien garanti à cette époque, l'incomparable Clark termine en général premier. Il ne terminera deuxième qu'une seule fois au cours de sa carrière en championnat du monde. De plus en plus de constructeurs s'intéressent à la compétition, une tendance qui favorise à la fois les progrès techniques et la professionnalisation de la discipline. Honda arrive en Formule 1 en 1964, en partenariat avec les pneus Goodyear. Firestone ne tarde pas à se joindre à ce combat contre le quasi-monopole jusqu'alors détenu par Dunlop. En course, Ford dépense des sommes folles pour battre Ferrari sur les circuits après qu'Enzo a refusé

(CI-DESSUS À GAUCHE)

Grand Prix des Pays-Bas 1963

On voit ici Clark et Colin Chapman, le patron de Lotus, en train de fêter leur victoire au Grand Prix des Pays-Bas. Après cinq victoires sur sept épreuves, Clark s'assurera du titre. Il en remportera encore deux sur les trois qui restent et terminera avec 54 points, près du double du deuxième, Graham Hill.

(CI-DESSUS À DROITE)

Grand Prix de Grande-Bretagne 1964

Le champion du monde Jim Clark décroche sur sa Lotus 25 la pole position sur le circuit vallonné de Brands Hatch, dans le Kent. Il devance ses deux principaux rivaux, Hill sur BRM et Gurney sur Brabham. À l'issue d'une course âprement disputée, Clark gagne avec moins de trois secondes d'avance sur Hill.

(PAGE DE DROITE EN BAS À GAUCHE)

Grand Prix de Monaco 1964

Dans cette saison aux résultats mitigés, personne ne domine. À Monaco, Graham Hill devance son coéquipier Ginther et gagne sur sa BRM P261 améliorée après les abandons de Clark, Surtees, Brabham et Gurney.

(PAGE DE DROITE EN BAS À DROITE)

Grand Prix du Mexique 1964

Gurney remporte sa deuxième victoire de l'année sur la Brabham BT7. Clark était bien parti pour gagner, mais le moteur de sa Lotus a rendu l'âme au dernier tour. Surtees remporte pour Ferrari le titre des pilotes 1964 et devient ainsi le premier à avoir remporté des championnats de moto et de F1.



(EN HAUT)

Grand Prix d'Italie 1964

Parti en pole position, Surtees remporte à Monza sa deuxième victoire de la saison, juste après celle de Bandini en Autriche, soit trois d'affilée pour Ferrari. Dépassé au départ par la Cooper de McLaren, Surtees reprend la tête à la fin du premier tour et s'y maintient.

que la marque à l'ovale rachète son entreprise. Alors que les moteurs dans les autres disciplines vont jusqu'à 7 litres, la position de la F1, supposée être la formule sportive de premier plan, devient intenable. En 1966, ses instances dirigeantes capitulent et elles annoncent fièrement le passage à des 3 litres pour un « retour à la puissance ».

Comme lors de la réduction de cylindrée de 1961, certains ne se sont pas préparés et sont donc désavantagés. Ferrari, obnubilé par son duel au sommet avec Ford, essaie de s'en sortir avec un V12 existant conçu pour ses voitures de sport. BRM, selon ses habitudes, se laisse aller à des excès de conception et tente de transformer un V8 de 1,5 litre en un H16 de 3 litres en ouvrant l'angle du V et en rajoutant deux rangées de cylindres à un même carter-cylindres. Climax abandonne complètement son projet de 3 litres et Maserati a recours à un V12 qui dérive d'une conception vieille de dix ans.

Jack Brabham revient en scène. Lassé du conservatisme de Cooper et de son incapacité à évoluer avec son époque, il s'est associé avec son compatriote néo-zélandais Ron Tauranac



(CI-CONTRE)

Grand Prix de France 1971

Sur le nouveau circuit Paul-Ricard, près de Marseille, il n'y en a que pour Ferrari et Tyrrell. Stewart, parti premier, s'élance avec Regazzoni à ses trousses. Ickx abandonne sur ennui moteur, de même que l'Alfa Romeo de Peterson dont les fuites d'huile font dérapier Regazzoni. À l'arrivée, c'est un doublé Tyrrell, avec Cevert deuxième.

(CI-DESSOUS)

Grand Prix d'Autriche 1971

Bien qu'ayant dû abandonner, Stewart (n° 11) remporte le titre lors de cette huitième manche en Autriche. Siffert gagne sur sa BRM n° 14, alors qu'Ickx (n° 4) et Peterson (n° 17) ne marquent pas de points.



En ces temps où les pilotes et leurs familles se fréquentent bien plus que de nos jours, Rindt et Courage sont amis et leurs épouses aussi. Courage trouve la mort dix-neuf jours après que Bruce McLaren s'est tué lors d'essais à Goodwood. Rindt, qui s'est longuement battu pour que l'appréciable rapidité des Lotus se satisfasse de leur fragilité, est ravagé par le doute pendant l'été 1970, au point qu'à Monaco il s'empporte contre un policier trop zélé et lui casse la figure. Lors d'un trajet en voiture entre Zandvoort et l'aéroport en compagnie de son manager Bernie Ecclestone, il envisage d'arrêter immédiatement le sport automobile, mais il ne passera pas à l'acte. Par contre, ils se mettent d'accord pour devenir ensemble propriétaires d'une écurie.



(CI-DESSUS)

Grand Prix d'Afrique du Sud 1972

En Afrique du Sud, la Tyrrell de Stewart arrache la pole position de moins d'une demi-seconde à la Ferrari de Regazzoni et à la Lotus de Fittipaldi. La Tyrrell abandonne en course sur problèmes de boîte et la McLaren n° 12 de Hulme gagne, juste devant la Lotus n° 8 et la Surtees n° 17 de Hailwood.

(CI-CONTRE)

Grand Prix d'Argentine 1972

Le champion du monde Stewart (n° 21) remporte la manche d'ouverture en Argentine, où le héros local Carlos Reutemann a fait ses débuts et pris la pole position. Au départ, Stewart prend la tête et la Lotus de Fittipaldi se bat contre la McLaren de Hulme. Le Néo-Zélandais parvient à terminer deuxième, devant la Ferrari d'Ickx, troisième.







LA LOTUS 72

En avril 1970, deux Lotus 72 font leurs débuts en Formule 1 lors du Grand Prix d'Espagne, à Jarama. Cinq ans plus tard, en octobre 1975, la Lotus 72 fait sa dernière apparition en compétition avec Ronnie Peterson, qui se classe cinquième au Grand Prix des États-Unis à Watkins Glen. C'est là une remarquable durée de vie pour cette voiture en forme de coin qui a connu des défauts de jeunesse, mais qui a fini par devenir l'une des voitures de F1 les plus durantes.

L'impressionnante 72 aux couleurs de Gold Leaf est dotée d'un avant bas et effilé et de radiateurs innovants, montés sur les côtés pour une meilleure répartition des masses. Les radiateurs sont en général montés à l'avant, mais cette implantation latérale va créer un nouveau standard.

Autre caractéristique révolutionnaire, les freins montés sur le châssis et refroidis par deux conduits qui aspirent l'air à l'avant de la monocoque et le rejettent par deux petites cheminées.

Les premières sorties de la 72 sont entravées par sa complexe suspension à barres de torsion qui minimise l'écrasement de l'arrière en accélération ainsi que la plongée de l'avant au freinage. La voiture est donc retirée, le temps que les défauts de jeunesse de sa géométrie soient aplanis.

Lorsqu'elle réapparaît à Brands Hatch, la 72 présente de part et d'autre du pilote deux originales écopes chargées de canaliser l'air vers le moteur pour en augmenter la puissance. Rindt gagne avec elle le Grand Prix de Grande-Bretagne ainsi que quatre autres courses de la saison 1970, mais il se tue de façon tragique à Monza, emportant son titre dans la tombe.

Tony Rudd, un ancien ingénieur de BRM, participe à la mise au point de la voiture qui, en 1972, reçoit sa célèbre livrée aux couleurs noir et or de John Player Special. Avec elle, Emerson Fittipaldi bouscule tout le monde et rafle cinq victoires qui font de lui le plus jeune champion du monde pour l'époque.

En plus de la structure à absorption d'énergie devenue obligatoire pour améliorer la sécurité, la 72E de 1973 reçoit des pontons et une carrosserie élargie, et elle troque ses pneus Firestone contre des Goodyear. L'élégance du contrôle de Ronnie Peterson et sa prodigieuse utilisation de l'accélérateur restent dans les annales, car la 72 aux mains du « super Suédois » est spectaculaire.

Lotus arrête de travailler en coulisses à une remplaçante, ce qui permet à la fidèle 72 de continuer à courir au milieu de la décennie. Bien qu'elle ait fini par ne plus être compétitive, la cinquième place de Peterson lors de son chant du cygne à la finale de 1975 souligne à quel point elle a été remarquable : elle a remporté vingt victoires, deux titres de pilote et trois de constructeur.



James Mann



(CI-DESSUS)

Grand Prix de Belgique 1980

Didier Pironi, nouveau chez Ligier, se fait remarquer après une belle qualification lors des deux premières manches et un podium en Afrique du Sud. À Zolder, il remporte sa première course de F1, devant les Williams et les Renault rapides comme l'éclair.

(EN HAUT À GAUCHE)

Grand Prix du Brésil 1980

Williams s'est distingué en 1979 par ses cinq victoires en deuxième partie de saison, mais n'a pas décroché le titre. En 1980, sa suprématie est incontestée ; toutefois, si Jones gagne en Argentine, c'est la Renault turbo d'Arnoux (photo) qui l'emporte au Brésil et en Afrique du Sud.

(EN HAUT À DROITE)

Grand Prix du Canada 1980

Un accident dans le premier tour oblige Piquet à prendre la voiture de réserve, dont le moteur explosera. Alan Jones (n° 27) sur Williams remporte alors au Canada le titre des pilotes et offre à son écurie son premier titre en championnat du monde. Reutemann, sur l'autre Williams, est deuxième.



(CI-DESSUS)

Grand Prix des Pays-Bas 1980

Arnoux (n° 16) et Jabouille (n° 15) verrouillent sur leurs Renault turbo le premier rang de la grille du Grand Prix des Pays-Bas, à Zandvoort. Nelson Piquet (Brabham n° 5) se bat comme un lion pour remporter sa deuxième course de la saison, ce qui laisse ouverte la course au titre.

« Wanker Williams » (Williams le branleur), comme on le surnomme par dérision dans les paddocks, n'est pas fini ; il se réinstalle sous son nom et persuade le jeune ingénieur Patrick Head de le rejoindre et de concevoir un nouveau châssis. Après avoir fait courir pendant un an le pilote payant belge Patrick Nève sur une March d'occasion, il passe aux choses sérieuses avec la première création de Head, en 1978. Pendant que Lotus découvre l'aérodynamique de l'effet de sol, ce sont Head et ses collègues qui comprennent que l'appui doit être dosé en accord avec la rigidité du châssis. Et pendant que les Lotus tombent en morceaux (souvent littéralement), la Williams FW07 décroche ses premières victoires en 1979, avant que sa version B ne fasse du courageux Australien Alan Jones le champion du monde 1980.

LE GRAND PRIX D'ITALIE 1988

Le soir du 11 septembre 1988, don Erio Belloi fait sonner les cloches de son église paroissiale, dans la petite ville italienne de Maranello ; c'est une tradition à chaque victoire de Ferrari. Cette fois-ci, la célébration est particulièrement poignante.

Tout au long de la saison, les Ferrari de Gerhard Berger et Michele Alboreto ont été, comme toutes les autres, loin d'approcher les McLaren-Honda d'Ayrton Senna et Alain Prost. Leur MP4/4 est l'une des F1 les plus dominatrices de tous les temps. Lors des qualifications pour la deuxième manche à Imola, les deux voitures rouge et blanc ont été 3,3 secondes plus rapides que la troisième, la Lotus de Nelson Piquet. Sur les seize manches de la saison, Senna en remporte huit et Prost sept. Mais ce ne sera pas le grand chelem, à cause d'une brève perte de concentration survenue sur l'*autodromo*. Quatre semaines avant le Grand Prix d'Italie, le légendaire patron d'écurie Enzo Ferrari est décédé. Il est mort à 6 heures, le matin du dimanche 14 août, à l'âge de 90 ans. *Il Commendatore* a été enterré dans le caveau de famille sur lequel une arche de marbre blanc mentionne simplement « Ferrari », suivi de la devise « *Ad maiora ultra vitam* » (Vers le meilleur au-delà de la vie).

À Monza, Senna devance Prost, jusqu'à ce que le Français abandonne dix-sept tours avant la fin sur défaillance moteur. Les deux Ferrari rouges deviennent deuxième et troisième, mais leur victoire reste improbable. Et, à l'avant-dernier tour, un coup du destin : à l'approche de la chicane de Rettifilo, Senna calcule mal le dépassement d'un retardataire et il se fait percuter par Jean-Louis Schlesser, qui remplace Nigel Mansell sur une Williams. Senna part en tête-à-queue et c'est la folie chez les tifosi. Berger en profite pour prendre la tête et Alboreto le suit de près.

Lors du dernier tour, ce circuit historique résonne de l'euphorie des fans de la Scuderia qui dédient cette victoire inattendue au vieil homme décédé. On agite avec enthousiasme des drapeaux rouges à l'effigie du Cheval cabré noir sur écusson jaune lorsque les deux Ferrari passent devant le drapeau à damiers et prennent les deux premières places, mettant ainsi un terme à l'hégémonie exercée par McLaren pendant la saison. Tous versent une larme lorsque les cloches carillonnent dans la campagne.





Une double victoire de Ferrari pour saluer la mémoire d'Enzo.



On notera que Senna échappe à toute sanction pour cet accrochage, car le pouvoir de Balestre décline. C'est Max Mosley en personne qui remplace Balestre à la tête de la FISA en 1991, avant de lui ravir sa place de président de la FIA elle-même deux ans plus tard. La conquête en 1991 du troisième et dernier titre de champion du monde de Senna, quelque peu inattendue, est le résultat de son accumulation de victoires en début de saison sur une voiture qui, bien que techniquement dépassée, affronte une concurrence plus rapide, mais moins fiable. Ferrari ne figure pas parmi ces concurrents, car la firme implose en 1991 et ne renouera avec le succès que lorsqu'une nouvelle direction aura fait le ménage plus tard dans la décennie. Williams, associé à Renault, mène la bataille pour une F1 toujours plus technique. Le motoriste français, pionnier du turbo dans les années 1970, est le premier à perfectionner au début des années 1990 la commande pneumatique des soupapes sur son V6 atmosphérique de 3,5 litres. Le fait d'abandonner les classiques ressorts permet de faire tourner le moteur plus vite et d'en tirer davantage de puissance sans risque d'effolement des soupapes. Après une période creuse à la fin des années 1980, Williams fait un bon recrutement en la personne d'Adrian Newey, un ingénieur

(EN HAUT)

Grand Prix de Belgique 1992

Mansell a gagné le championnat en Hongrie et revient pour la douzième manche en Belgique. La piste de Spa-Francorchamps, dans les Ardennes, est mouillée, mais elle sèche vite. Le pilote Benetton, Michael Schumacher, fait le bon choix en retenant des slicks, et il remporte sa première victoire en F1.



(CI-DESSUS)

Grand Prix d'Afrique du Sud 1993

Après une année sabbatique, Alain Prost vient chez Williams pour la saison 1993. Il fait équipe avec le nouveau pilote britannique Damon Hill, le fils de Graham, ex-champion du monde. Le Français gagne dès la première manche en Afrique du Sud où il part en pole position et signe le meilleur temps au tour. Senna (n° 8), Prost (n° 2) et Schumacher.

(PAGE DE GAUCHE EN BAS À GAUCHE)

Grand Prix du Portugal 1992

La dernière victoire de Mansell a lieu au Portugal où, parti en pole position, il domine la course. Après de multiples péripéties, dont un sale accident entre Patrese et Berger, Mansell ralentit, passe au stand et remporte la trentième victoire de sa carrière. Il abandonne la F1 et rejoint l'écurie de CART de Newman-Haas, en Amérique.

(PAGE DE GAUCHE EN BAS À DROITE)

Grand Prix d'Europe 1993

Le Grand Prix d'Europe, troisième manche du championnat, se court à Donington, un circuit inutilisé depuis les années 1930. La piste est alternativement très mouillée et séchante et les voitures cumulent un record de soixante-trois arrêts aux stands. Senna fait les bons choix et gagne avec une minute d'avance sur Hill.

plein d'avenir au parcours déjà bien rempli, qui a été l'ingénieur de course de Bobby Rahal en IndyCars et a créé pour March plusieurs voitures de F1 aérodynamiquement audacieuses.

Animé de l'esprit de compétition et peu enclin aux compromis, Newey est en avance sur son temps. Sa première Williams, la FW14 de 1991, représente une rupture avec le passé de l'écurie, avec son avant conique relevé qui favorise la tenue de cap et optimise l'écoulement de l'air sous et sur la voiture. Nigel Mansell et Riccardo Patrese assimilent leur position de conduite à celle qu'on aurait dans une baignoire avec les pieds sur les robinets. Elle est rapide, mais sa nouvelle boîte semi-automatique est fragile, et c'est ce qui aide Senna à cumuler quatre victoires consécutives en début de saison, une avance de points que Mansell ne peut pas rattraper malgré ses cinq victoires à partir de la mi-saison. Ce sera le seul titre de championne du monde pour une voiture à moteur V12 et le dernier en boîte manuelle.

En 1992, Williams ajoute une suspension active contrôlée par ordinateur et des ailerons avant et arrière qui fléchissent très légèrement à haute vitesse pour réduire la traînée. L'effet est radical. Lotus avait évalué au début des années 1980 une suspension active pour améliorer l'effet de sol et en avait engagé une en F1 en 1987, de même que Williams. Mais elles avaient été jugées trop lourdes, trop chères et trop peu fiables. En 1992, Williams installe un tout nouveau système supervisé par Paddy Lowe. Son unique but est de réagir, au moyen d'actionneurs hydropneumatiques situés sur les quatre roues, aux ondulations de la piste pour maintenir la hauteur et l'attitude de la voiture.

Avec sa FW14B équipée de la suspension active, Mansell est virtuellement imbattable en 1992. Lors de la première manche, il surpasse Senna de 0,741 seconde en qualification et mène la course du début à la fin, avec 34 secondes d'avance sur Senna et 24 secondes sur son coéquipier. Les soucis que rencontre Patrese sur sa FW14B mettent en lumière les risques de la technique : en entrée de virage, il est déconcerté par l'insuffisance du ressenti au volant de l'adhérence, qui ne le met pas en confiance. Mansell a suffisamment de courage et de confiance en lui pour s'accrocher. La suspension active, bientôt rejointe par le freinage antiblocage, devient un autre must coûteux et le fossé entre ceux qui peuvent s'offrir ces raffinements et ceux qui ne le peuvent pas s'élargit encore.



MICHAEL SCHUMACHER
(2000, 2001, 2002, 2003, 2004)

Schumacher a construit son image, celle de l'un des plus grands pilotes de Formule 1 de tous les temps, grâce à une extraordinaire succession de victoires au cours des cinq premières années du nouveau siècle. Sous la direction avisée de Jean Todt et avec l'expertise technique de Ross Brawn, ce champion allemand et Ferrari dominant en effet la première moitié de la décennie.

Vingt et un ans après que Jody Scheckter a remporté avec la Scuderia son dernier titre des pilotes, Schumacher finit par atteindre cet objectif suprême. Il remporte neuf victoires en 2000 et neuf autres l'année suivante, et entame ainsi sa série de cinq titres d'affilée. L'obsession de Ferrari pour la victoire peut parfois créer la controverse. Michael remporte quatre des cinq premières épreuves de 2002, mais, pour celle qui suit, en Autriche, l'écurie impose un ordre d'arrivée qui favorise celui qui détient le plus de points.

Et au dernier tour, le pauvre Rubens Barrichello doit laisser la victoire à son coéquipier. Rétrospectivement, les fans n'apprécieront pas puisque Michael sera dès juillet en mesure de s'assurer du titre. Schumacher conserve sa suprématie, aidé par la remarquable fiabilité de ses voitures. Même si Kimi Räikkönen, chez McLaren, se rapproche de lui en 2003, il cumule une fois encore les points qu'il faut pour gagner et, en 2004, l'effet rouleau compresseur culmine avec douze victoires sur les treize premières courses de l'année. Il reste à Maranello jusqu'à la fin de la saison 2006 et fait quelques années plus tard un retour chez Mercedes. Il se retire en 2013 et, peu après, il est victime d'un accident de ski. Depuis, ce septuple champion du monde n'est malheureusement pas réapparu en public, car il se consacre à se rétablir après ce drame qui a changé sa vie.



FERNANDO ALONSO
(2005, 2006)

Il n'est guère surprenant que Fernando Alonso, l'un des pilotes les plus compétitifs de la Formule 1, soit le plus jeune à gagner une course de F1 (le Grand Prix de Hongrie 2003, à 22 ans). Deux ans plus tard, il bat le record vieux de trente-trois ans d'Emerson Fittipaldi et devient le plus jeune à remporter le championnat du monde (puis il sera détrôné par Max Verstappen comme plus jeune gagnant d'une course et par Sebastian Vettel comme plus jeune champion). Alors qu'il est quadragénaire, Alonso continue à courir avec le même esprit combatif que celui qui l'animait vingt-quatre ans plus tôt. Alonso entre en scène avec Renault en mettant fin aux années de domination de Ferrari. Il gagne en 2005 le premier de ses championnats successifs pour l'écurie de Flavio Briatore basée à Enstone. Aidée par le nouveau règlement qui interdit les arrêts au stand, sa Renault chaussée par Michelin se comporte mieux que les Ferrari et leurs Bridgestone. En 2006, Alonso remporte sept Grands Prix, comme Schumacher, mais c'est lui qui décroche un deuxième titre, avec 13 points d'avance. Son ambition, son prodigieux talent et son intelligence au volant laissent penser à beaucoup qu'il va enchaîner les titres. Mais en fait, après avoir couru chez McLaren, Ferrari, Alpine et, à ce jour, Aston Martin, il n'a jamais remporté une troisième couronne. Sa dernière victoire en Grand Prix remonte à 2013.



KIMI RÄIKKÖNEN
(2007)

De temps à autre apparaît un pilote d'un talent tel qu'il peut se lancer directement en Grand Prix et y briller. Le Finlandais Kimi Räikkönen est l'un de ces prodiges. Il n'a participé qu'à vingt-trois courses lorsque l'écurie Sauber décide de le faire débiter en Formule 1. En 2001, à l'âge de 21 ans, il acquiert des points en terminant sixième à Melbourne. Son tempérament froid ne l'empêche pas d'être le pilote le plus bouillant du sport automobile, et McLaren puis Ferrari s'assurent ses services. Räikkönen, à l'humeur décontractée et constante, devient chez Ferrari le successeur de Michael Schumacher. Il remporte le titre dès ses débuts à Maranello, en 2007, en y accomplissant un parcours remarquable au cours d'une année entachée par le scandale du « spygate ». Lors de la dernière course de la saison, trois pilotes ont une chance de décrocher le titre, du jamais-vu depuis 1986. Lors du Grand Prix de clôture, au Brésil, bien que Kimi soit sept points derrière la McLaren de Lewis Hamilton et trois points derrière Alonso, il remporte contre toute attente une sixième victoire, ce qui lui assure le titre. Räikkönen ne retrouvera plus de tels sommets, mais il poursuivra une longue carrière sportive. En 349 départs, il cumulera vingt et une victoires, dix-huit pole positions et quarante-six meilleurs temps au tour. Ses fans ont toujours admiré son approche pratique et laconique de la course en Grand Prix.



LEWIS HAMILTON
(2008)

Lewis Hamilton est connu pour avoir, très jeune, approché Ron Dennis, le patron de McLaren, et lui avoir demandé son numéro de téléphone en lui disant qu'il courrait un jour dans son écurie. Dennis soutient le jeune Britannique dans sa carrière météoritique en monoplace junior et, de façon incroyable, il lui offre en 2007 un volant de F1. Hamilton fait immédiatement une forte impression lorsqu'il dépasse son coéquipier, le double champion du monde Fernando Alonso dans le premier virage de sa première course. C'est une remarquable saison pour ce débutant qui manque gagner le championnat ; il fait jeu égal avec Alonso. Il est clair que Hamilton possède un talent particulier qui, statistiquement, fera de lui le plus grand pilote de Grand Prix de tous les temps. Lors de sa deuxième saison, il gagne cinq fois, dont une fois avec brio chez lui, sous la pluie de Silverstone, et il est bien parti pour décrocher le titre. Le championnat des pilotes se décide dans un contexte des plus spectaculaires. Au dernier virage de la dernière course de l'année, au Brésil, Hamilton dépasse Glock pour assurer la cinquième place, et arracher le titre au vainqueur de la course, Massa. Le Brésilien vient de franchir la ligne d'arrivée et pense que c'est gagné. « Felipe a été fantastique, mais, quand j'ai dépassé Glock, j'ai cru que j'allais exploser de joie, comme tout le monde, je crois », se souvient Hamilton.



JENSON BUTTON
(2009)

Jenson Button fait ses débuts chez Williams en F1 en 2000, à l'âge de 20 ans ; il part ensuite chez Renault, puis chez BAR-Honda. Sur une voiture correcte, il est difficile à battre, mais trop souvent dans sa carrière il doit piloter un engin qui n'est pas au niveau. À l'hiver 2008, la décision soudaine de Honda de quitter la F1 crée un choc qui laisse le centre de Brackley dans l'incertitude. Le patron de l'écurie, Ross Brawn, fait une offre pour sauver la structure et fonde Brawn Grand Prix. À la surprise générale, une interprétation habile du nouveau règlement débouche sur une véritable fusée, et Jenson Button, suivi de Rubens Barrichello, effectue un extraordinaire doublé au Grand Prix d'ouverture de la saison 2009. Ce Britannique continue et remporte six des sept premières manches de l'année, ce qui fait entrer Brawn Grand Prix dans l'histoire, car il est le premier constructeur à remporter le titre dès sa première saison. Button ne gagne plus aucune course après la mi-saison, mais il a accumulé assez de points pour remporter le titre lors de l'avant-dernière manche, au Brésil. Il décrochera d'autres victoires une fois passé chez McLaren, mais il ne retrouvera jamais les vertigineux sommets de l'extraordinaire saison qui lui a valu son titre.

Hamilton et Verstappen s'y présentent avec le même nombre de points et ce n'est, après la saison 1974, que la deuxième fois dans l'histoire de la F1 qu'une telle situation se produit. À l'issue d'une saison riche en conflits rageurs, on craint surtout un accrochage, délibéré ou pas, du style de celui entre Prost et Senna. Ce qui se produit est encore plus bizarre. Hamilton prend la tête dès le premier tour et s'y maintient pendant l'essentiel de la course, jusqu'à ce qu'une sortie de la *safety car* interrompe tout, à cinq tours de la fin. Alors que le temps passe et qu'il reçoit par radio des pressions de la part des deux écuries de tête, Masi néglige la lettre du règlement et autorise un dernier tour de course plutôt que de la laisser se terminer derrière la *safety car*. Verstappen, dont les pneus sont moins usés, dispose d'un avantage sur Hamilton et peut ainsi le dépasser, et décrocher le titre, dans le dernier tour. En ces temps de post-vérité, la conclusion du Grand Prix d'Abu Dhabi 2021 engendre entre les fans une dissension que le temps n'a pas effacée.

Le rapport officiel de la FIA relève que deux règles relatives à la *safety car* n'ont pas été correctement appliquées et attribue cela à une « erreur humaine ». Même si Masi a agi « de bonne foi », il est écarté de son poste lors d'une vaste réorganisation menée par le nouveau président de la FIA, Mohammed Ben Sulayem ; celle-ci comprend un système de rotation des directeurs de course supervisé par un contrôle à distance effectué depuis le QG de l'instance dirigeante. On supprime les communications directes entre les écuries et le directeur de course, car on considère que cette « distraction » à un moment critique a été le facteur-clé d'une mauvaise décision. On peut difficilement nier que le poids récemment accordé par la F1 au spectacle a été excessif.

(CI-DESSOUS)

Grand Prix d'Australie 2024

Carlos Sainz Jr fait son grand retour en Australie après qu'une appendicite l'a empêché de participer au Grand Prix précédent. Il remporte sa troisième victoire quand Verstappen, parti en pole position, abandonne sur défaillance de freinage. Leclerc complète cette victoire en offrant un doublé à Ferrari, devant les McLaren.





(CI-DESSUS)

Grand Prix de Miami 2024

Pour son cent dixième départ, Lando Norris, parti quatrième, remporte à Miami son premier Grand Prix après avoir pris l'avantage sur Verstappen pendant une sortie de la *safety car*. Son coéquipier chez McLaren, Oscar Piastri, signe le meilleur temps, car leurs voitures ont bénéficié d'améliorations.

(EN HAUT À DROITE)

Grand Prix de Grande-Bretagne 2024

L'écurie Mercedes revient dans le jeu lorsque George Russell monte au sommet du podium en Autriche, après que Verstappen et Norris se sont percutés. Et juste une semaine plus tard, sous la pluie de Silverstone, Lewis Hamilton remporte son neuvième Grand Prix de Grande-Bretagne, le premier depuis 2021.



Dans la continuité de ses prédécesseurs, Ben Sulayem commence par annoncer explicitement qu'il prévoit de faire profil bas, avant de faire pratiquement le contraire. Ses premières années sont marquées par une série d'interventions souvent assez excentriques sur différents sujets, depuis le reproche fait aux pilotes de jurer en conférence de presse et sur la radio de l'écurie jusqu'à l'ouverture d'un appel d'offres pour admettre une onzième écurie, apparemment sans consulter les écuries ni le propriétaire des droits commerciaux. Le refus de cette initiative laisse en pleine incertitude l'enchérisseur victorieux Michael Andretti, le fils du champion du monde 1979 Mario Andretti, qui s'est pourtant assuré d'un fort soutien de la part de General Motors et de sa marque Cadillac.

Alors que le plafonnement des budgets et les nouvelles restrictions sur l'aérodynamique ont mis la F1 sur le chemin d'une compétition plus serrée, les deux premières saisons du nouvel effet de sol démontrent l'inverse, car Red Bull et Verstappen dominent tout. L'explication tient peut-être à l'expérience d'Adrian Newey, qui a rédigé sa thèse universitaire sur l'effet de sol et décroché son premier travail en F1 en 1979, à l'apogée de l'effet de sol. Lorsque la nouvelle formule est introduite en 2022 et que la plupart des voitures de la grille sont confrontées à des variations d'assiette et des rebonds d'intensité variable, la RB18 de Newey semble relativement préservée de ces maux. Verstappen ajoute à son tableau de chasse un deuxième et un troisième titre de champion du monde, pendant que ses concurrents s'échinent à rester dans la course. En 2023, il bat encore plus de records, car Red Bull gagne toutes les courses sauf une. Cette tendance prend brutalement fin en 2024, année où les performances convergent enfin et où McLaren dispose de sa voiture de championnat la plus aboutie depuis dix ans. La nouvelle ère de l'effet de sol est confrontée à la loi des rendements décroissants alors que plusieurs écuries, dont Red Bull, se démènent pour obtenir les gains de performance théoriques en cumulant les améliorations techniques apportées à leurs voitures. Maintenant que la Formule 1 entre dans sa 75^e saison, de nombreux concurrents ralentissent leurs efforts sur leurs voitures de 2025 et se concentrent sur le futur règlement de 2026, centré sur l'aérodynamique active et les moteurs, et faisant la part belle à l'électricité.

Le combat mené par Red Bull illustre un phénomène bien connu qui s'est appliqué dès l'époque où les écuries se composaient d'une dizaine de personnes et appartenaient à celui dont le nom figurait sur la porte de l'atelier : tous les empires finissent par s'écrouler.

2013

17/03	Australie	<i>Kimi Räikkönen</i>	Lotus-Renault
24/03	Malaisie	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault
14/04	Chine	Fernando Alonso	Ferrari
21/04	Bahreïn	<i>Sebastian Vettel</i>	Red Bull-Renault
12/05	Espagne	Fernando Alonso	Ferrari
26/05	Monaco	Nico Rosberg	Mercedes
09/06	Canada	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault
30/06	Grande-Bretagne	Nico Rosberg	Mercedes
07/07	Allemagne	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault
28/07	Hongrie	Lewis Hamilton	Mercedes
25/08	Belgique	<i>Sebastian Vettel</i>	Red Bull-Renault
08/09	Italie	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault
22/09	Singapour	<i>Sebastian Vettel</i>	Red Bull-Renault
06/10	Corée	<i>Sebastian Vettel</i>	Red Bull-Renault
13/10	Japon	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault
27/10	Inde	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault
03/11	Abu Dhabi	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault
17/11	États-Unis	<i>Sebastian Vettel</i>	Red Bull-Renault
24/11	Brésil	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault

Championnat des pilotes : 1 Sebastian Vettel (397 points),
2 Fernando Alonso (242 points), 3 Mark Webber (199 points)

Championnat des constructeurs : Red Bull

2014

16/03	Australie	<i>Nico Rosberg</i>	Mercedes
30/03	Malaisie	Lewis Hamilton	Mercedes
06/04	Bahreïn	Lewis Hamilton	Mercedes
20/04	Chine	Lewis Hamilton	Mercedes
11/05	Espagne	Lewis Hamilton	Mercedes
25/05	Monaco	Nico Rosberg	Mercedes
08/06	Canada	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault
22/06	Autriche	Nico Rosberg	Mercedes
06/07	Grande-Bretagne	<i>Lewis Hamilton</i>	Mercedes
20/07	Allemagne	Nico Rosberg	Mercedes
27/07	Hongrie	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault
24/08	Belgique	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault
07/09	Italie	Lewis Hamilton	Mercedes
21/09	Singapour	Lewis Hamilton	Mercedes
05/10	Japon	<i>Lewis Hamilton</i>	Mercedes
12/10	Russie	Lewis Hamilton	Mercedes
02/11	États-Unis	Lewis Hamilton	Mercedes
09/11	Brésil	Nico Rosberg	Mercedes
23/11	Abu Dhabi	Lewis Hamilton	Mercedes

Championnat des pilotes : 1 Lewis Hamilton (384 points),
2 Nico Rosberg (317 points), 3 Daniel Ricciardo (238 points)

Championnat des constructeurs : Mercedes

2015

15/03	Australie	Lewis Hamilton	Mercedes
29/03	Malaisie	Sebastian Vettel	Ferrari
12/04	Chine	Lewis Hamilton	Mercedes
19/04	Bahreïn	Lewis Hamilton	Mercedes
10/05	Espagne	Nico Rosberg	Mercedes
24/05	Monaco	Nico Rosberg	Mercedes
07/06	Canada	Lewis Hamilton	Mercedes
21/06	Autriche	<i>Nico Rosberg</i>	Mercedes
05/07	Grande-Bretagne	Lewis Hamilton	Mercedes
26/07	Hongrie	Sebastian Vettel	Ferrari
23/08	Belgique	Lewis Hamilton	Mercedes
06/09	Italie	Lewis Hamilton	Mercedes
20/09	Singapour	Sebastian Vettel	Ferrari
27/09	Japon	<i>Lewis Hamilton</i>	Mercedes
11/10	Russie	Lewis Hamilton	Mercedes
25/10	États-Unis	Lewis Hamilton	Mercedes
01/11	Mexique	Nico Rosberg	Mercedes
15/11	Brésil	Nico Rosberg	Mercedes
29/11	Abu Dhabi	Nico Rosberg	Mercedes

Championnat des pilotes : 1 Lewis Hamilton (384 points),
2 Nico Rosberg (322 points), 3 Sebastian Vettel (278 points)

Championnat des constructeurs : Mercedes

2016

20/03	Australie	Nico Rosberg	Mercedes
03/04	Bahreïn	<i>Nico Rosberg</i>	Mercedes
17/04	Chine	Nico Rosberg	Mercedes
01/05	Russie	Nico Rosberg	Mercedes
15/05	Espagne	Max Verstappen	Red Bull-Renault
29/05	Monaco	<i>Lewis Hamilton</i>	Mercedes
12/06	Canada	Lewis Hamilton	Mercedes
19/06	Europe	Nico Rosberg	Mercedes
03/07	Autriche	Lewis Hamilton	Mercedes
10/07	Grande-Bretagne	Lewis Hamilton	Mercedes
24/07	Hongrie	Lewis Hamilton	Mercedes
31/07	Allemagne	Lewis Hamilton	Mercedes
24/08	Belgique	Nico Rosberg	Mercedes
04/09	Italie	Nico Rosberg	Mercedes
18/09	Singapour	Nico Rosberg	Mercedes
02/10	Malaisie	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault
09/10	Japon	Nico Rosberg	Mercedes
23/10	États-Unis	Lewis Hamilton	Mercedes
30/10	Mexique	Lewis Hamilton	Mercedes
13/11	Brésil	Lewis Hamilton	Mercedes
27/11	Abu Dhabi	Lewis Hamilton	Mercedes

Championnat des pilotes : 1 Nico Rosberg (385 points),
2 Lewis Hamilton (380 points), 3 Daniel Ricciardo (256 points)

Championnat des constructeurs : Mercedes

2017			
26/03	Australie	Sebastian Vettel	Ferrari
09/04	Chine	Lewis Hamilton	Mercedes
16/04	Bahreïn	Sebastian Vettel	Ferrari
30/04	Russie	Valtteri Bottas	Mercedes
14/05	Espagne	Lewis Hamilton	Mercedes
28/05	Monaco	Sebastian Vettel	Ferrari
11/06	Canada	Lewis Hamilton	Mercedes
25/06	Azerbaïdjan	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault
09/07	Autriche	Valtteri Bottas	Mercedes
16/07	Grande-Bretagne	Lewis Hamilton	Mercedes
30/07	Hongrie	Sebastian Vettel	Ferrari
27/08	Belgique	Lewis Hamilton	Mercedes
03/09	Italie	Lewis Hamilton	Mercedes
17/09	Singapour	<i>Lewis Hamilton</i>	Mercedes
01/10	Malaisie	Max Verstappen	Red Bull-Renault
08/10	Japon	Lewis Hamilton	Mercedes
22/10	États-Unis	Lewis Hamilton	Mercedes
29/10	Mexique	Max Verstappen	Red Bull-Renault
12/11	Brésil	Sebastian Vettel	Ferrari
26/11	Abu Dhabi	Valtteri Bottas	Mercedes
Championnat des pilotes : 1 Lewis Hamilton (363 points), 2 Sebastian Vettel (317 points), 3 Valtteri Bottas (305 points)			
Championnat des constructeurs : Mercedes			

2018			
25/03	Australie	Sebastian Vettel	Ferrari
08/04	Bahreïn	Sebastian Vettel	Ferrari
15/04	Chine	<i>Daniel Ricciardo</i>	Red Bull-Renault
29/04	Azerbaïdjan	Lewis Hamilton	Mercedes
13/05	Espagne	Lewis Hamilton	Mercedes
27/05	Monaco	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault
10/06	Canada	Sebastian Vettel	Ferrari
24/06	France	Lewis Hamilton	Mercedes
01/07	Autriche	Max Verstappen	Red Bull-Renault
08/07	Grande-Bretagne	<i>Sebastian Vettel</i>	Ferrari
22/07	Allemagne	<i>Lewis Hamilton</i>	Mercedes
29/07	Hongrie	Lewis Hamilton	Mercedes
26/08	Belgique	Sebastian Vettel	Ferrari
02/09	Italie	<i>Lewis Hamilton</i>	Mercedes
16/09	Singapour	Lewis Hamilton	Mercedes
30/09	Russie	Lewis Hamilton	Mercedes
07/10	Japon	Lewis Hamilton	Mercedes
21/10	États-Unis	Kimi Räikkönen	Ferrari
28/10	Mexique	Max Verstappen	Red Bull-Renault
11/11	Brésil	Lewis Hamilton	Mercedes
25/11	Abu Dhabi	Lewis Hamilton	Mercedes
Championnat des pilotes : 1 Lewis Hamilton (408 points), 2 Sebastian Vettel (320 points), 3 Kimi Räikkönen (251 points)			
Championnat des constructeurs : Mercedes			

2019			
17/03	Australie	<i>Valtteri Bottas</i>	Mercedes
31/03	Bahreïn	Lewis Hamilton	Mercedes
14/04	Chine	Lewis Hamilton	Mercedes
28/04	Azerbaïdjan	Valtteri Bottas	Mercedes
12/05	Espagne	<i>Lewis Hamilton</i>	Mercedes
26/05	Monaco	Lewis Hamilton	Mercedes
09/06	Canada	Lewis Hamilton	Mercedes
23/06	France	Lewis Hamilton	Mercedes
30/06	Autriche	<i>Max Verstappen</i>	Red Bull-Honda
14/07	Grande-Bretagne	<i>Lewis Hamilton</i>	Mercedes
28/07	Allemagne	Max Verstappen	Red Bull-Honda
04/08	Hongrie	Lewis Hamilton	Mercedes
01/09	Belgique	Charles Leclerc	Ferrari
08/09	Italie	Charles Leclerc	Ferrari
22/09	Singapour	Sebastian Vettel	Ferrari
29/09	Russie	<i>Lewis Hamilton</i>	Mercedes
13/10	Japon	Valtteri Bottas	Mercedes
27/10	Mexique	Lewis Hamilton	Mercedes
03/11	États-Unis	Valtteri Bottas	Mercedes
17/11	Brésil	Max Verstappen	Red Bull-Honda
01/12	Abu Dhabi	Lewis Hamilton	Mercedes
Championnat des pilotes : 1 Lewis Hamilton (413 points), 2 Valtteri Bottas (326 points), 3 Max Verstappen (278 points)			
Championnat des constructeurs : Mercedes			

2020			
05/07	Autriche	Valtteri Bottas	Mercedes
12/07	Styrie	Lewis Hamilton	Mercedes
19/07	Hongrie	Lewis Hamilton	Mercedes
02/08	Grande-Bretagne	Lewis Hamilton	Mercedes
09/08	70 ^e anniversaire	Max Verstappen	Red Bull-Honda
16/08	Espagne	Lewis Hamilton	Mercedes
30/08	Belgique	Lewis Hamilton	Mercedes
06/09	Italie	Pierre Gasly	AlphaTauri-Honda
13/09	Toscane	Lewis Hamilton	Mercedes
27/09	Russie	<i>Valtteri Bottas</i>	Mercedes
11/10	Eifel	Lewis Hamilton	Mercedes
25/10	Portugal	Lewis Hamilton	Mercedes
01/11	Émilie-Romagne	<i>Lewis Hamilton</i>	Mercedes
15/11	Turquie	Lewis Hamilton	Mercedes
29/11	Bahreïn	Lewis Hamilton	Mercedes
06/12	Sakhir	Sergio Pérez	Racing Point-Mercedes
13/12	Abu Dhabi	Max Verstappen	Red Bull-Honda
Championnat des pilotes : 1 Lewis Hamilton (347 points), 2 Valtteri Bottas (223 points), 3 Max Verstappen (214 points)			
Championnat des constructeurs : Mercedes			