

L'ANNÉE AUTOMOBILE

2025/2026



N1
HYUNDAI

Pflanzgarten
KOBLENZ

5 Éditorial



© Dacia



© Red Bull



© Goodwood

8 INDUSTRIE

10 Instants d'année

14 ÉCONOMIE

La personnalité de l'année : **Ola Källenius**

- 16 Grand témoin : Anand Mahindra
- 20 Une année dans le monde
- 26 Le marché automobile indien
- 28 Le marché automobile chinois
- 32 Controverses
- 36 Technologies

42 PRODUCTION

La personnalité de l'année : **Chung Eui-sun**

- 44 Grand témoin : Jean-Pierre Ploué
- 48 Les nouveaux modèles

84 CRÉATION

Hommage : **Ercole Spada**

- 86 Les concept cars
- 100 Tendances : retour au biodesign
- 106 Tendances : la revanche de la berline
- 110 Anniversaire : BMW Série 3

114 SPORT

116 Instants d'année

120 FORMULE 1

La personnalité de l'année : **Andrea Stella**

- 122 Grand témoin : Jacky Ickx
- 128 Anniversaire : L'an 1 de la Formule 1
- 134 Les protagonistes des Grands Prix
- 140 Les Américains en Formule 1
- 146 Fin de saison 2024
- 149 Championnats du monde 2025 de Formule 1, course par course
- 160 Championnat du monde 2025 de Formule 1, analyse
- 166 Championnat du monde de Formule E
- 168 Résultats NTT IndyCar Series, FIA Formule 2 Championship, Formule 3 FIA

170 ENDURANCE

La personnalité de l'année : **Antonello Coletta**

- 172 Aston Martin en endurance
- 176 Les modèles des championnats d'endurance 2025
- 182 Championnats du monde d'endurance (WEC) 2024
- 184 Championnats du monde d'endurance (WEC) 2025, course par course
- 188 24 Heures du Mans
- 194 WEC 2025, analyse
- 200 IMSA
- 206 Classements ELMS, ALMS, GT World Challenge Europe AWS, Pikes Peak International Hill Climb, DTM, Nascar Cup Series

210 RALLYE

La personnalité de l'année : **Sébastien Ogier**

- 212 Audi Quattro
- 216 Les protagonistes
- 218 World Rally Championship 2024
- 220 World Rally Championship 2025
- 226 WRC 2025, analyse
- 230 WRC2 – ERC
- 232 Rallyes-raids

234 CULTURE

236 Instants d'année

- 240 Anniversaire : les 70 ans d'Alpine
- 244 Anniversaire : les 80 ans de Kia
- 248 Il y a cinquante ans : les art cars
- 252 Exposition : Supercars Ferrari
- 256 Trajectoires : Gordon Murray
- 260 Exposition : Saint-Louis du Missouri
- 264 Record de l'année : Mercedes W196 R
- 266 Le marché de la collection
- 270 Le Top 10 des ventes aux enchères de l'année 2025

272 Remerciements

TECHNOLOGIES

LE NUMÉRIQUE AU SERVICE D'UNE COURSE CONTRE LA MONTRE

Pour réduire ses coûts et rattraper ses rivaux chinois, Renault, à l'instar de ses concurrents européens, accélère sa numérisation avec pour objectif de diviser par deux le temps nécessaire au développement de ses nouveaux modèles.

Par Michel Boulet

Quatre ans pour développer la Mégane E-Tech, trois ans pour la R5 E-Tech, et désormais l'ambition de ramener ce délai à seulement deux ans avec la future Twingo électrique : Renault s'est lancé comme ses concurrents dans une véritable course contre la montre. Plus impressionnant encore, le dérivé Dacia de cette Twingo, qui bénéficiera donc d'une partie du développement de la citadine électrique, devrait voir le jour en 2027 seulement seize mois après le lancement de son projet.

Cette accélération drastique répond à une logique économique implacable. Dans un secteur automobile en pleine mutation, notamment avec l'électrification, être le premier sur le marché permet d'intégrer les dernières évolutions technologiques, particulièrement critiques pour les batteries, tout en collant au plus près aux attentes des consommateurs. Le programme « Leap 100 » illustre parfaitement cette ambition : développer la nouvelle Twingo en cent semaines exactement, du *concept freeze* (gel du style) au début de production. Un pari audacieux qui devrait permettre au constructeur français de devancer d'une année entière le groupe Volkswagen sur ce segment, et ce paradoxalement sur un projet pour lequel la marque allemande s'était vu proposer un partenariat par Renault.

Cette révolution temporelle s'appuie sur une refonte progressive, mais en profondeur, des méthodes de travail de l'entreprise. Les cinq centres de design, quatorze centres de recherche et développement et vingt-cinq usines du groupe fonctionnent désormais en parfaite synchronisation grâce au jumeau numérique, une version virtuelle du modèle en développement sur laquelle tous les métiers peuvent travailler simultanément, qu'il s'agisse du style, de l'aérodynamique, des crash-tests, de la gestion thermique, des systèmes d'aides à la conduite ou du comportement... Ce mode de développement exige un excellent niveau de corrélation entre véhicule réel et

Installé au Technocentre, le simulateur de conduite Roads développé par Renault est le plus performant de l'industrie automobile. Opérationnel depuis 2023, il a nécessité un investissement de 26 millions d'euros.

simulation numérique et permet à cette condition de limiter drastiquement les phases nécessaires de fabrication physiques au bon déroulement du projet. Les premiers résultats sont éloquentes sur le plan du *time to market* : entre la Mégane et la Twingo, la durée nécessaire à la définition du projet a ainsi été raccourcie de 16 %, le temps de développement proprement dit de 41 % (la plus forte réduction), tandis que la phase de préparation de l'industrialisation débouchant sur le lancement de la production a été écourtée de 26 %.

L'idée est que le premier prototype construit (il faut bien valider à un moment dans la réalité les pièces conçues pour le jumeau numérique) soit autant que possible conforme à ce que sera le modèle définitif.





© Renault

Renault estime ainsi que l'utilisation de ces outils de conception virtuelle pourrait permettre de réduire de plus de 50 % les coûts de validation des projets qui en bénéficieront. Ainsi, les laboratoires d'homologation tels que l'Utac (Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle) acceptent par exemple déjà de valider certaines variantes de modèles sur la base exclusive du travail numérique.

Si les outils numériques utilisés par le département du design Renault ne permettent pas (encore) de remplacer la créativité humaine, ils font en revanche gagner un temps précieux au constructeur au losange en permettant l'automatisation de tâches sans valeur ajoutée telles que la transformation de croquis en représentations 3D, mais aussi la

création de mini-scénarios de réalité virtuelle permettant de mettre en scène une future voiture pour mieux la visualiser, éventuellement parmi des modèles existants. La base de données interne 3Vizu constitue à ce titre un trésor numérique avec ses plus de huit mille itérations de modèles et quatre millions de photos stockées sur des serveurs internes ultrasécurisés.

Un des programmes sur lesquels le groupe français a le plus investi (26 millions d'euros) ces dernières années est le simulateur Roads (Renault Operational Advanced Driving Simulation) construit au Technocentre de Guyancourt et exploité depuis 2023. Développée en partenariat avec la société boulonnaise AVSimulation, une



© Le Figaro

Jean-Pierre Ploué dans le dôme de l'ADN en 2019.

GRAND TÉMOIN

JEAN-PIERRE PLOUÉ

À 63 ans, le designer français ne parle pas encore de retraite, mais il a décidé de quitter la direction du design des marques européennes du groupe Stellantis. Pour *L'Année automobile*, ce Bourguignon affable revient sur un parcours d'une grande richesse et auréolé de belles réalisations.

Par Gautam Sen

« Chaque modèle doit incarner l'ADN de sa marque, quelle que soit la motorisation. »

Depuis la création de Stellantis (fusion de PSA avec Fiat-Chrysler), Jean-Pierre Ploué dirigeait le style des marques européennes du groupe (Abarth, Alfa Romeo, Citroën, DS, Fiat, Lancia, Opel et Peugeot). Ce fêru d'automobiles a débuté sa carrière chez Renault où il s'est fait remarquer en dessinant la première Twingo. Après trois ans chez Volkswagen, puis deux ans chez Ford, à Cologne, il a retrouvé la France en 2000. Citroën lui a confié la refonte de son style. À partir de 2009, il était promu à la direction du style de PSA.

Comment est née votre fascination pour l'automobile ?

Dès l'enfance, l'automobile a été une passion viscérale. Mes grands-parents maternels, les Gulet (leur logotype était un Sphinx), étaient industriels en Bourgogne. Leur usine, où je passais mes mercredis, sentait la sciure et résonnait du bruit des wagonnets transportant les pièces de leurs moulins à café, à poivre, ou de leurs jeux en bois, comme le jeu de l'oie ou les petits chevaux. Autour d'eux gravitaient aussi leurs voitures françaises d'avant-guerre : Delage, Delahaye, Talbot... et, plus tard, les Citroën mythiques. Je grandissais entre leurs récits, les photos en noir et blanc de ces belles automobiles, et mes poches remplies de miniatures, une 2 CV, Dinky Toys d'abord, puis, vers 6 ans, une Lancia Stratos Zero ou une Alfa Romeo Carabo. Ces voitures n'étaient pas des jouets, mais des rêves tangibles. C'est dans cet univers, entre l'artisanat industriel et l'émotion mécanique, que tout a commencé.

Un membre de votre famille a-t-il influencé ou nourri votre passion pour les voitures ?

Mon grand-père maternel. Après Albert Gulet, le fils du créateur de l'entreprise familiale. Il roulait dans les plus belles autos de l'époque et en particulier ses DS. Il a eu la première du département de l'Yonne en même temps que le préfet.

Étudiant, quel rôle le dessin et la créativité ont-ils joué dans votre vie ?

Le dessin et la créativité ont été le socle de mon épanouissement. Dès l'école, il était évident que les études traditionnelles ne me convenaient pas. Mes parents ont su reconnaître en moi une pensée créative et m'ont guidé vers des études artistiques. Mon vrai moteur ? Imaginer, concevoir, construire, que ce soit avec des Lego, des outils, ou tout ce qui me tombait sous la main. Le dessin n'était qu'un outil parmi d'autres pour donner vie à mes idées. Cette liberté de créer a forgé ma façon d'aborder les défis : non pas comme des problèmes, mais comme des opportunités à inventer. Aujourd'hui, je vois cette créativité comme une force, et je la dois en grande partie à ma mère, qui a cru en mon potentiel.

Qu'est-ce qui vous a poussé à choisir l'École nationale des arts appliqués et des métiers d'art pour vos études ?

J'ai tenté ma chance à tous les concours des écoles d'art parisiennes. Une seule m'a ouvert ses portes ! C'était la meilleure chose qui pouvait m'arriver. Preuve que, parfois, les chemins qu'on n'avait pas prévus sont ceux qui nous correspondent le mieux. J'ai commencé aux arts appliqués en architecture intérieure et, trois semaines plus tard, j'ai demandé à rejoindre la classe de design de produits.

À ce moment-là, saviez-vous déjà que vous vouliez vous consacrer spécifiquement au design automobile ?

Absolument pas ! À l'époque, la formation en design automobile n'existait pas. Nous l'avons créée à quatre avec Thierry Métroz au sein de l'école où nous ne dessinions que des autos. C'est bien plus tard que j'ai découvert que cette voie existait à l'étranger. Et puis, les constructeurs automobiles français Peugeot et Renault nous ont tendu les bras. À la recherche d'une nouvelle génération de designers, ils ont embauché quatre d'entre nous avant même la fin de nos études, et avant même notre année de service militaire ! Une belle preuve de confiance, et un départ en fanfare dans la vie active.

Après l'obtention de votre diplôme, vous rejoignez Renault...

Tout s'est enchaîné naturellement lorsque je suis sorti major de ma promo. Les constructeurs automobiles cherchaient de jeunes talents. Nous avions pu faire des stages, nous faire connaître, et notre petite promotion s'est naturellement répartie entre les deux grands noms français : Thierry Métroz et moi avons rejoint Renault, tandis que les deux autres ont intégré Peugeot.

Chez Renault, l'un de vos projets les plus marquants a été la Twingo. Quel était le cahier des charges initial et en quoi votre vision différait-elle autant de la proposition W60 de Marcello Gandini ? Avez-vous été inspiré par des modèles comme la Honda City/Jazz ou la Today ?

La Twingo, c'est d'abord une histoire de rupture. Le cahier des charges initial était clair, mais ambitieux : créer une voiture urbaine, compacte, économique, mais surtout « joyeuse et désirable », un antidote à l'austérité des petites citadines de l'époque. Après une dizaine d'années de projets sans lendemain, nous avions l'ambition de réussir. Il fallait casser les codes, réinventer l'approche de la voiture populaire sans tomber dans le *low cost* triste ou le fonctionnel anonyme.

© Style Stellantis



Jean-Pierre Ploué examine en compagnie de Gilles Vidal et de Matthias Hossann le concept Peugeot Legend exposé au Salon de Paris 2018.

POLESTAR 5 | SEPTEMBRE 2025

Appartenant à la galaxie des marques du groupe chinois Geely, le constructeur suédois profite du Salon de Munich pour lancer sa première berline électrique. Basée sur une plateforme en aluminium fonctionnant en 800 volts, la Polestar 5 affiche des lignes aérodynamiques revendiquant un Cx de 0,24. Le système multimédia de l'habitacle épuré repose sur un écran vertical de 14,5 pouces. Cette grande berline de 5,09 mètres de long et 1,42 mètre de haut se décline en deux versions : Dual Motor de 748 ch et Performance de 884 ch et 1 015 Nm de couple. La batterie NMC de 112 kWh annonce une autonomie respective de 670 km et 565 km. Grâce à sa technologie, la batterie accepte un pic de puissance de 350 kW qui permet de passer de 10 % à 80 % en vingt-deux minutes.

- Motorisations électriques de 748 ch ou 884 ch.
- Dimensions : 509 x 201 x 142 cm.



© Polestar

KIA STONIC | SEPTEMBRE 2025

Le SUV urbain du constructeur coréen s'offre une cure de jouvence pour se relancer sur le segment ultraconcurrentiel du segment B. Autour de la signature stylistique baptisée « l'alliance des contraires », le Stonic épouse l'air de famille de la gamme. L'habitacle accède aussi aux dernières évolutions avec la grande dalle numérique regroupant deux écrans de 12,3 pouces. Moderne et sobre, la gamme des motorisations s'articule autour du trois-cylindres essence 1 litre turbo à injection directe T-GDI de 100 ch décliné en version à hybridation légère de 115 ch. Ces deux moteurs peuvent être associés à une boîte manuelle à six rapports ou à une transmission automatique à double embrayage à sept vitesses.

- Motorisations : essence trois-cylindres 1 litre turbo de 100 ch et à hybridation légère de 115 ch.
- Dimensions : 416 x 176 x 152 cm.



© Mercedes



© Kia

MERCEDES GLC 400 4MATIC | SEPTEMBRE 2025

Dès le premier trimestre 2026, la gamme Mercedes comptera deux GLC. À côté du modèle à moteur thermique, le constructeur allemand ajoute une version électrique. Basée sur une nouvelle plateforme MB-EA, le GLC à batterie évolue en douceur et se reconnaît à sa nouvelle calandre chromée et au contour éclairé. Le gabarit évolue aussi avec une longueur de 4,84 mètres (+ 130 mm dont 84 mm au niveau de l'empattement). L'habitacle adopte la plus grande dalle numérique (39,1 pouces) jamais vue chez Mercedes. Grâce à son architecture 800 volts, la batterie de 94,5 kWh se recharge de 10 % à 80 % en vingt et une minutes et récupère 303 km de rayon d'action en dix minutes. La présence d'une boîte à deux rapports contribue à atteindre une autonomie de 713 km. Le GLC 400 4Matic, la première version proposée, affiche une puissance de 489 ch. La suspension pneumatique et les quatre roues motrices complètent l'équipement de ce SUV électrique.

- Motorisation électrique de 489 ch.
- Dimensions : 484 x 191 x 164 cm.



RENAULT KIGER | SEPTEMBRE 2025

Destiné aux marchés internationaux, principalement l'Inde où il est produit, le petit SUV Kiger s'offre une foule d'améliorations, à commencer par son style largement modernisé. Il accède à de nouvelles fonctionnalités et à une sécurité renforcée. La gamme comprend un bloc turbo 1 litre de 100 ch associé à une boîte manuelle à cinq rapports ou à une boîte CVT, un moteur atmosphérique 1 litre de 72 ch et une version fonctionnant au gaz naturel.

– Motorisations : essence atmosphérique 1 litre de 72 ch et essence turbo 1 litre de 100 ch.

– Dimensions : 399 x 175 x 156 cm.

FERRARI 849 TESTAROSSA | SEPTEMBRE 2025

Si le recours au patronyme Testarossa est usurpé, le 8 renvoie au nombre de cylindres et le 49 à la cylindrée unitaire. Révélée à Milan le jour de l'ouverture du Salon de Munich, la dernière supercar de la firme au cheval cabré succède à la berlinette hybride rechargeable SF90 Stradale. Toujours associé à trois moteurs électriques, deux à l'avant et un à l'arrière, délivrant 220 ch, le V8 4 litres biturbo gagne 50 ch pour afficher 830 ch. Avec une puissance cumulée de 1 050 ch, la 849 Testarossa devient la Ferrari de série la plus puissante de l'histoire. Autour d'un gabarit et d'une base technique semblables à celle qu'elle remplace, la nouvelle Testa Rossa affiche des lignes spectaculaires mixant les codes de la récente F80 avec des emprunts aux sport-prototypes 512 du début des années 1970, notamment au niveau du traitement du capot arrière. L'ajout d'un châssis largement revu permet à ce modèle de gagner 1,5 seconde au tour à Fiorano par rapport à son prédécesseur. Elle atteint 100 km/h en 2,25 secondes et 200 km/h en 6,35 secondes. Dès son lancement, cette supercar se décline en version berlinette et spider.

– Motorisation : V8 biturbo hybride rechargeable de 1 050 ch.

– Dimensions : 471 x 203 x 122 cm.



MITSUBISHI ECLIPSE CROSS | SEPTEMBRE 2025

La firme aux trois diamants continue de s'appuyer sur Renault pour étoffer son portefeuille de produits. L'Eclipse Cross est le troisième modèle de sa gamme à provenir de la firme au losange. Sur le plan du style, les efforts se sont concentrés sur la face avant. Du SUV électrique Scenic Electric dont elle dérive, la nouvelle génération de l'Eclipse Cross partage l'ensemble des caractéristiques techniques, à savoir une batterie de 87 kWh qui alimente un moteur de 218 ch.

– Motorisation électrique de 218 ch.

HONDA PRELUDE | SEPTEMBRE 2025

Le constructeur japonais revient sur le marché des coupés 2 + 2 avec une sixième génération de la Prelude. Basé sur une plateforme de Civic et doté du châssis et des liaisons au sol de la Civic Type R, ce véhicule promet des prestations dynamiques. Le moteur quatre cylindres hybride de près de 200 ch est associé à un nouveau système S+ Shift qui simule des passages de rapports à la montée et à la descente *via* les palettes au volant.

– Motorisation : quatre-cylindres hybride d'environ 200 ch.

– Dimensions : 453 x 187 x 135 cm.



LES CONCEPT CARS DU MILLÉSIMÉ 2025

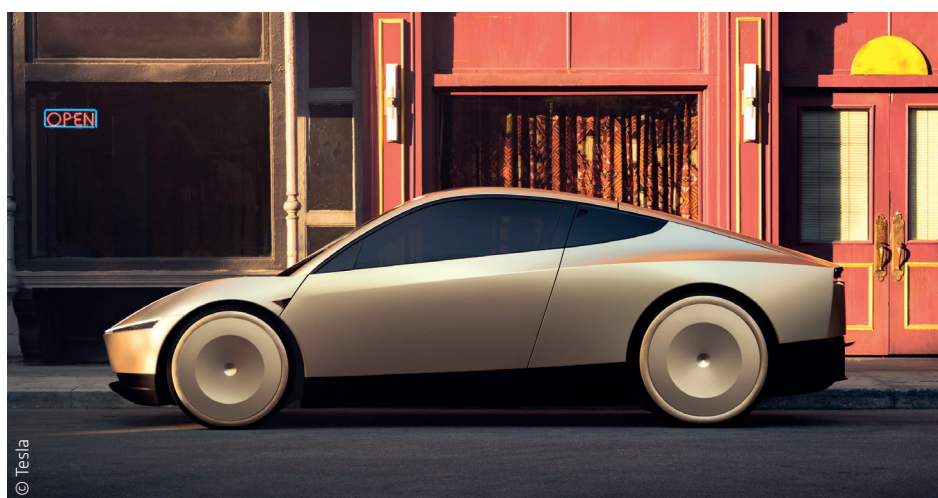
Un panorama des concept cars les plus marquants apparus sur tous les continents entre novembre 2024 et septembre 2025.

par Serge Bellu

LOS ANGELES, OCTOBRE 2024

TESLA ROBOTAXI

Elon Musk est très attaché au développement de l'automobile autonome en dépit des nombreux problèmes rencontrés au cours des premières expérimentations de ses produits. Dans le cadre d'un programme de taxi autonome, Tesla a présenté dans les studios de Warner Bros un coupé deux places à motorisation électrique. Le Robotaxi pourrait être vendu moins de 30 000 dollars à partir de 2027 sous réserve de légalisation du système d'autonomie de Tesla. En juin 2025, Tesla lâche dans les rues d'Atlanta une vingtaine de Cybertaxi autonomes basés sur le Model Y de série. Il faut savoir que la capitale du Texas est très libérale en matière de réglementation



GUANGZHOU, NOVEMBRE 2024

AUDI E CONCEPT

Remaniement complet chez Audi qui introduit une nouvelle lignée. Un nouveau logo : les lettres AUDI en majuscules pour remplacer les anneaux et un style radicalement différent de celui des autres modèles de la gamme. Ce changement entérine la nomination à la tête du design de Massimo Frascella. En provenance de Jaguar Land Rover, il a pris la succession de Marc Lichte en juin 2024. Toutes les surfaces sont adoucies, les arêtes émoussées et les lignes sont moins effilées. La E Concept préfigure la nouvelle lignée qui sera introduite en Chine.



GEELY LIEFENG

Cet avant-projet présente des proportions très intéressantes dans le registre du break sportif et démontre, s'il en était besoin, le dynamisme du design dans les entreprises chinoises. En effet, son dessin ne reprend pas du tout le style habituel des modèles Geely que l'on connaît dans la gamme régulière. Tout en préservant des surfaces latérales lisses, la ligne est marquée par un arrière tronqué, avec des arêtes fendues qui répètent celles des ailes avant.



MIAMI, DÉCEMBRE 2024

JAGUAR TYPE 00

Pour Jaguar, il est urgent de se réinventer. Les résultats commerciaux obligent l'un des plus beaux labels de l'histoire automobile à se remettre en question et à faire table rase de son passé. Cela passe par un changement radical de l'image de marque et du design toujours dirigé par Gerry McGovern. Le projet 00 est censé illustrer cette révolution attendue. Dans les lignes tendues, on ne discerne plus la moindre référence au patrimoine esthétique du grand fauve. Partout où elle apparaît, comme à Paris pendant la Fashion Week en mars, la Jaguar 00 choque le public, mais cette méthode sera-t-elle la bonne pour redonner envie d'acheter une Jaguar ?



© Jaguar

LAS VEGAS, JANVIER 2025

ITALDESIGN QUINTESSENZA

Italdesign cherche à étendre son rayonnement à l'étranger. Ce studio de création, créé à Turin par Giorgetto Giugiaro en 1968 et repris par le groupe Volkswagen en 2010 ouvre une antenne à Bloomfield Hills, dans les parages de Detroit. Par la même occasion, Italdesign présente un concept car au Consumer Electronics Show (CES). Il s'agit d'un croisement entre un pick-up et un coupé sportif, un métissage qui devrait séduire les Américains. La partie arrière de l'habitacle peut se découvrir et laisse apparaître un bas de chargement. Le véhicule est propulsé par trois moteurs électriques développant 777 ch, alimentés par une batterie de 150 kW. À partir de mars 2025, la direction du design est assurée par Joaquin Garcia, ex-Seat.



© Italdesign

PARIS, JANVIER 2025

RENAULT FILANTE

Chez Renault, on appelle cette étude une « démo-car ». Son objectif est de maximiser non pas la vitesse de pointe, mais l'efficacité énergétique, pour établir un record de consommation et d'autonomie avec une batterie de 87 kWh, c'est-à-dire la capacité de celle d'une Scénic E-Tech. Sur le plan esthétique, la Filante est allée chercher son inspiration dans les Années folles : l'étrave, la pointe arrière, le cockpit exigu et le long capot rappellent les machines élaborées à partir de la 40 CV en 1925. D'où sa présentation dans le cadre du Salon Rétromobile. La Filante a été dessinée sous la direction de Sandeep Bhambra, responsable du design avancé chez Renault. Elle s'emploie à supprimer les liaisons mécaniques pour le freinage et la direction au profit de systèmes électroniques *by wire*. Le volant devient le principal élément visible d'un ensemble de commandes incluant des poignées agissant sur l'accélération, le freinage et la direction.



© Renault



SPORT

FORMULE 1 **120**

ENDURANCE **170**

RALLYE **210**

INSTANTS D'ANNÉE

Par Sylvain Reisser

FONTAINES-SAINT-MARTIN (RHÔNE),
24 DÉCEMBRE 2024

DISPARITION DE CHARLES JAMES

Le nom du chef d'entreprise lyonnais est étroitement associé à l'aventure de Jean Rondeau. Alors directeur général de la société de papiers peints Inaltera, Charles James avait rendu possible la naissance de l'écurie du pilote manceau en finançant le programme de ses prototypes à partir de 1976. Après avoir quitté Inaltera, il avait rejoint les rangs de l'équipe. Lors de la victoire de la Rondeau de Jaussaud-Rondeau en 1980, il était directeur sportif. ■



© Inaltera

MARANELLO, 20 JANVIER 2025

LEWIS HAMILTON INTRONISÉ CHEZ FERRARI

Le champion anglais n'a pas raté son entrée en scène dans l'écurie italienne. Pour immortaliser le premier jour de sa nouvelle vie en rouge, il a posé à côté d'une F40, devant la maison d'Enzo Ferrari sur la piste de Fiorano. Une image chargée de symboles qui a fait le tour du monde. ■



© Ferrari

LE CAP, 20 MARS 2025

DISPARITION DE EDDIE JORDAN

Surnommé EJ, Eddie Jordan appartenait à une génération où la fantaisie et l'humour régnaient en maître dans les paddocks de course. Né à Dublin le 30 mars 1948, il avait été champion d'Irlande de karting en 1971, avant de piloter en F3 et en F2 à la fin des années 1970. Devenu banquier, il était revenu au sport automobile pour fonder une écurie de monoplaces portant son nom. Il avait gravi progressivement les échelons jusqu'à remporter le championnat de F3000 avec Jean Alesi en 1989 puis à rejoindre la F1 en 1991. Dans la discipline reine, le parcours de Jordan GP aura été marqué par le doublé de la paire Damon Hill-Ralf Schumacher au Grand Prix de Belgique 1998. Réputé difficile en affaire, l'Irlandais laissera surtout le souvenir d'un sacré découvreur de talents. Il est ainsi celui qui a accéléré les carrières du Brésilien Ayrton Senna mais aussi de l'Allemand Michael Schumacher. ■



© Jordan

CIRCUIT PAUL-RICARD, 25-27 AVRIL 2025

LA FRANCE DE LA F1 AU GRAND PRIX HISTORIQUE

À défaut d'avoir un Grand Prix de France au calendrier du championnat de Formule 1, la France célèbre son histoire. Jean Alesi recevait ainsi le dernier week-end d'avril une belle brochette de pilotes tricolores sur le circuit Paul-Ricard, près du Beausset. Sous le regard de Charles Leclerc venu en voisin, Alain Prost a ainsi repris le volant de l'une de ses anciennes McLaren. Ont également participé à cet événement d'envergure internationale : Philippe Alliot, René Arnoux, Franck Montagny, Jacques Villeneuve, Damon Hill et les fils de Jean-Pierre Jabouille et de Patrick Tambay. ■



© GPFH

CANNES, 4 MAI 2025

DISPARITION DE JOCHEN MASS

La carrière de l'Allemand est surtout associée au championnat du monde d'endurance avec Porsche et Mercedes. Né le 30 septembre 1946 à Dorfen, en Bavière, le pilote aux cheveux bouclés est réputé pour sa polyvalence. Après des débuts sur une voiture de tourisme, il poursuit sa carrière en monoplace jusqu'à accéder à la F1 en 1973. Il remporte un seul Grand Prix, celui de Barcelone 1975 au volant d'une McLaren, sur cent cinq départs. À l'issue de la saison 1982 où il est involontairement impliqué dans l'accident qui coûte la vie à Gilles Villeneuve à Zolder, il retrouve l'endurance et Porsche. S'il contribue aux titres mondiaux du constructeur de Zuffenhausen, il doit attendre de rejoindre l'écurie Sauber Mercedes pour remporter les 24 Heures du Mans 1989 avec Manuel Reuter et Samuel Dickens. Au sein de la firme à l'étoile, avec Jean-Louis Schlesser, il encadre le Junior Team où figure un certain Michael Schumacher. Depuis un accident cardio-vasculaire en février 2025, Jochen Mass était très diminué. ■



INDIANAPOLIS, 25 MAI 2026

ÁLEX PALOU ENTRE DANS L'HISTOIRE

Non content de dominer le championnat IndyCar, Álex Palou est entré dans l'histoire en devenant le premier pilote espagnol à remporter la prestigieuse épreuve des 500 Miles d'Indianapolis. Palou s'est imposé en réalisant un dépassement décisif au premier virage sur Marcus Ericsson à quatorze tours du drapeau à damiers. ■

LE MANS, 13 JUIN 2025

GENESIS ARRIVE EN ENDURANCE

Le vendredi des 24 Heures du Mans, Hyundai a réuni la presse pour annoncer qu'il allait rejoindre les rangs de la catégorie reine de l'endurance à compter de l'année 2026 à travers sa marque de luxe Genesis. Dirigé par Cyril Abiteboul, le programme du Genesis Magma Racing s'appuiera sur l'écurie IDEC Sport pour l'exploitation. Basée sur un châssis Oreca, l'hypercar GMR-001 sera propulsée par un V8 composé de deux blocs quatre cylindres 1,6 litre turbo. Alors que l'ancien champion Jacky Ickx est nommé ambassadeur et conseiller, Anouck Abadie devient team manager, Justin Taylor ingénieur en chef, et Gabriele Tarquini, directeur sportif. ■



NÜRBURGRING, 22 JUIN 2025

LA 21^e VICTOIRE INATTENDUE DE BMW

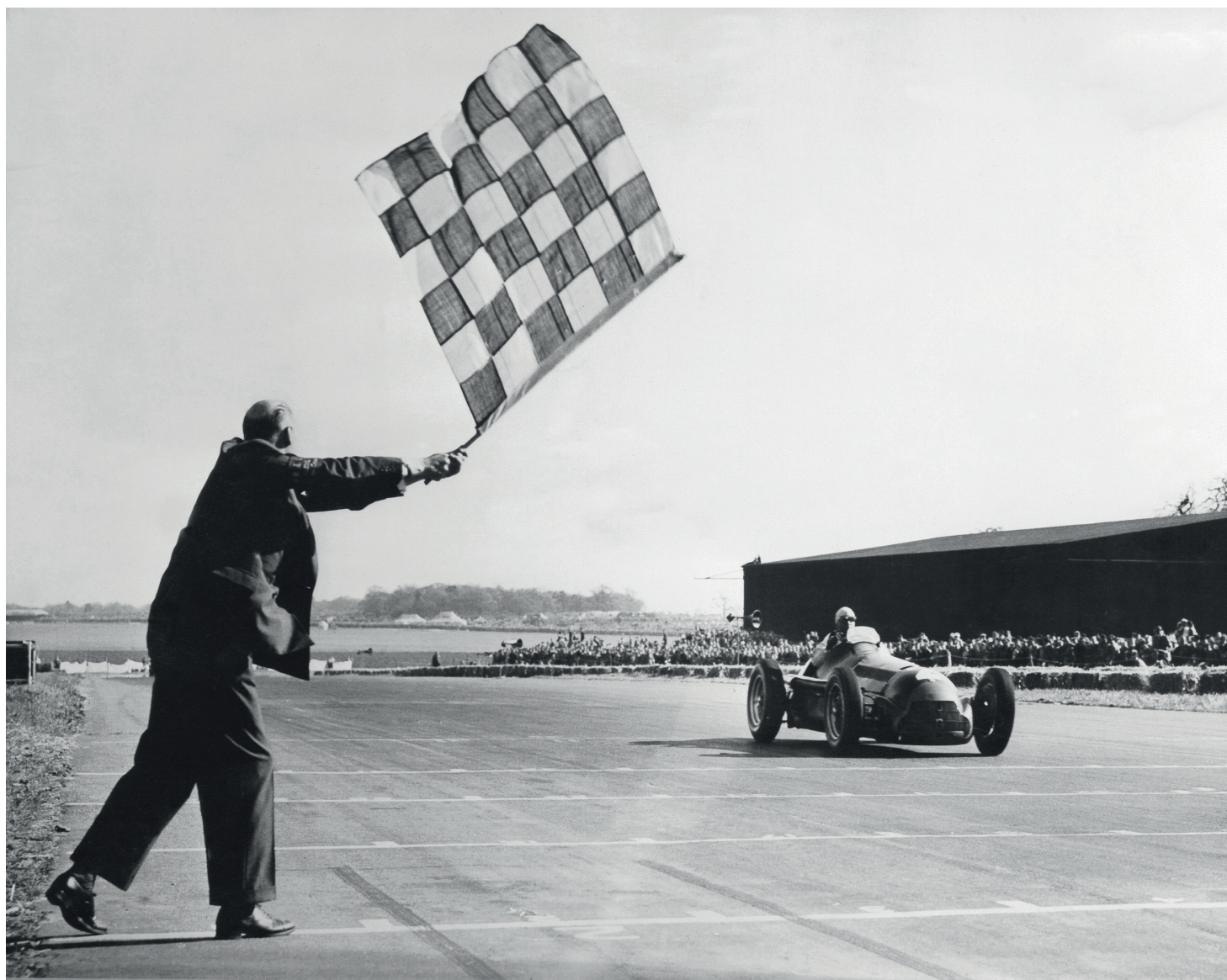
Cette année, la victoire dans le massif de l'Eifel ne s'est pas jouée sur la piste de plus de 22 km, mais sur le tapis vert. À l'issue des deux tours d'horloge, la Porsche 911 GT3 R d'Estre, Ayhan Güven et Thomas Preining a écopé d'une pénalité de 1 minute et 40 secondes après avoir franchi la ligne d'arrivée en vainqueur. La raison ? Estre avait percuté une Aston Martin lors d'une phase de neutralisation. En conséquence, la BMW M4 GTE Evo de l'écurie Rowe Racing pilotée par Augusto Farfus, Jesse Krohn, Raffaele Marciello et Kelvin van der Linde a hérité de la victoire alors qu'elle était dix-septième sur la grille de

départ. Le constructeur bavarois remporte ainsi sa vingt et unième victoire aux 24 Heures du Nürburgring, la première depuis 2020. ■

ANNIVERSAIRE**L'AN 1 DE LA FORMULE 1**

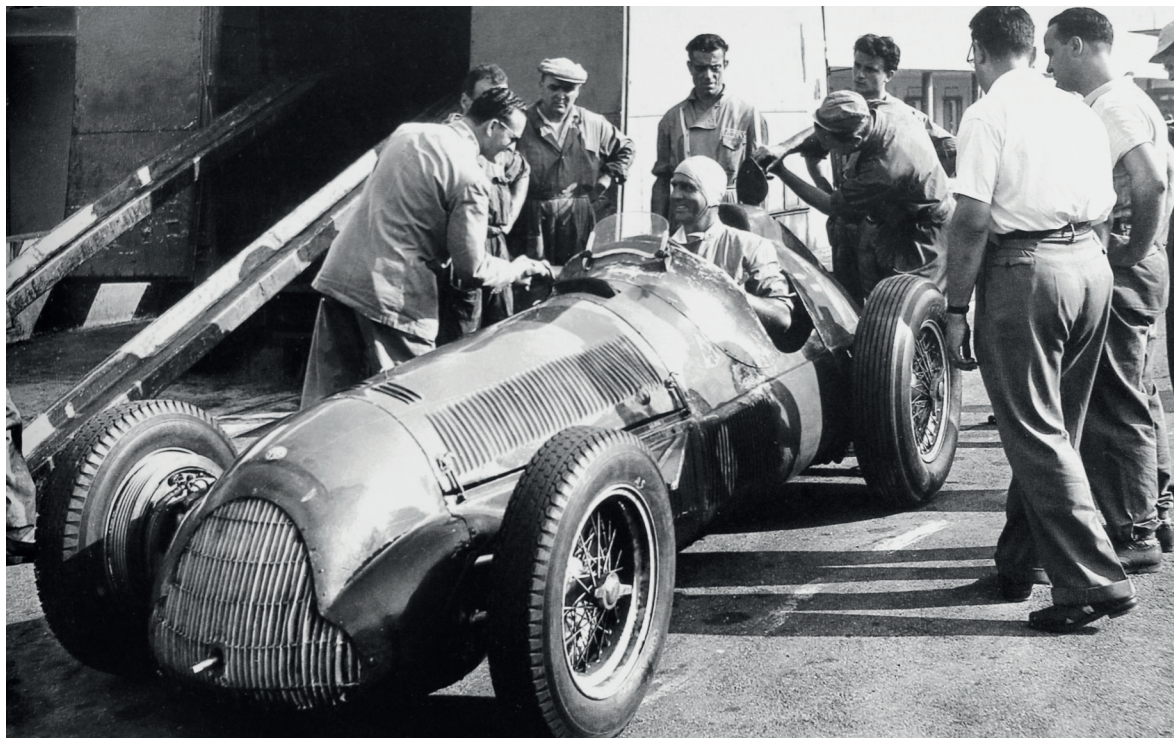
Il y a soixante-quinze ans était organisé le premier championnat du monde des pilotes. Le coup d'envoi a été donné à Silverstone, en Grande-Bretagne, en mai 1950. Cette première saison a été largement dominée par les Alfa Romeo, le titre s'étant joué entre deux pilotes de l'écurie milanaise, Giuseppe Farina et Juan Manuel Fangio. C'était parti pour la longue histoire du championnat le plus convoité.

Par Serge Bellu



© Grand Tourisme

Le 13 mai 1950, Giuseppe Farina remporte le Grand Prix de Grande-Bretagne, la toute première manche comptant pour le championnat du monde.



Pourtant conçue douze ans auparavant, l'Alfa Romeo Tipo 158 a dominé sans partage la saison 1950 de Formule 1.

Le sport automobile reprend le cours de son histoire dès le lendemain de la Libération. Le 9 septembre 1945, l'Agaci (Association générale automobile des coureurs indépendants) organise trois épreuves sportives dans le bois de Boulogne : la Coupe Robert-Benoist pour les voitures d'une cylindrée inférieure à 1 500 cm³, la Coupe de la Libération pour les modèles de 1 500 à 3 000 cm³ et la Coupe des Prisonniers pour les plus de 3 litres. Bien sûr, les plateaux sont encore pauvres et composés essentiellement d'automobiles d'avant-guerre. Mais, très vite, les organisateurs et les constructeurs s'efforcent de relancer l'esprit de compétition et s'emploient à réorganiser le sport automobile.

En juin 1946, l'Association internationale des Automobile Club reconnus (AIACR) se transforme et devient la Fédération internationale de l'automobile (FIA). D'emblée, cette nouvelle institution hiérarchise les catégories sportives en les codifiant. Elle instaure les Formule A et B, vite rebaptisées Formule 1 et 2. La première accepte deux types de moteur, 4,5 litres sans compresseur et 1,5 litre avec suralimentation, tandis que la seconde fixe la cylindrée à 2,0 litres (ou 500 cm³ avec compresseur, mais cette option ne sera jamais choisie). La FIA annonce qu'un championnat du monde des pilotes sera organisé à partir de la saison 1950, ce qui laisse aux belligérants le loisir de fourbir leurs armes aux cours des années précédentes. D'emblée, l'écurie Alfa Romeo est prête à remettre en service la monoplace du Type 158 qui a été dessinée avant la guerre par l'ingénieur Gioachino Colombo dans le cadre de la Scuderia Ferrari. Avant d'être évincée par la direction d'Alfa Romeo, l'écurie dirigée par Enzo Ferrari était chargée de gérer la compétition pour Alfa Romeo. Avec son moteur 1,5 litre, la 158 entrait dans la catégorie des « voiturettes », ce qui lui a valu le diminutif d'Alfetta.

La 158 avait débuté en juillet 1938 à la Coppa Ciano à Livourne, entre les mains de Luigi Villorisi et Clemente Biondetti qui décrochèrent les deux premières places. Pendant la guerre, les 158 furent cachées dans le petit village de Melzo qui jouxte Gorgonzola. En 1946, leur développement est repris par l'ingénieur Orazio Satta Puliga, car Gioachino Colombo avait quitté Alfa Romeo pour suivre Enzo Ferrari dans ses nouvelles aventures, Auto Avio Costruzioni en 1940 et... Ferrari

en 1947. La 158 évolue peu, l'essentiel des modifications portant sur l'augmentation de puissance de son beau huit-cylindres en ligne à double arbre à cames en tête. Elle enchaîne néanmoins les succès en 1947 et 1948. Alfa Romeo décide de s'abstenir en 1949 afin d'organiser sa reconversion industrielle et de préparer le futur championnat du monde. La firme milanaise récupère au passage le remuant ingénieur Colombo qui a entre-temps claqué la porte de Ferrari.

Au lendemain de la guerre, Maserati est le principal rival d'Alfa Romeo. Dans ses nouvelles installations de Modène, l'Officine Alfieri Maserati, reprise par la famille Orsi, redémarre ses activités après la reddition de l'Italie en avril 1945. La 4CL née avant-guerre poursuit sa carrière sans modification, toujours pourvue d'un six-cylindres suralimenté de 1,5 litre, avant d'être supplantée par la 4CLT/48 caractérisée par son châssis tubulaire, puis la 4CLT/50.

En 1949, Maserati, débarrassée d'Alfa Romeo, doit affronter un nouveau concurrent qui s'annonce tout aussi coriace : Ferrari produit sa toute première monoplace de Formule 1, la 125 F1 disposant d'un V12 à compresseur de 225 ch.



Sacré en 1950, Giuseppe Farina, surnommé Nino, a ouvert la longue liste des champions du monde des conducteurs.



Superbe performance pour le *rookie* Isack Hadjar qui termine troisième.

GRAND PRIX DES PAYS-BAS

ZANDVOORT, 31 AOÛT 2025

Dominateur durant tout ce week-end de rentrée et... chanceux, Oscar Piastri a aussi bénéficié de l'abandon de Lando Norris pour creuser l'écart au championnat : 34 points. Isack Hadjar monte sur le podium.

- Pole position, victoire, en tête de bout en bout et meilleur tour en course : Piastri signe, à Zandvoort, le premier grand chelem de sa carrière. Moins de trente pilotes dans toute l'histoire de la F1 l'ont réussi.
- Longtemps deuxième après s'être magnifiquement défilé, au huitième tour, de Max Verstappen qui l'avait surpris au départ, Norris a perdu gros à huit tours de l'arrivée avec un abandon sur fuite d'huile.
- Quatrième sur la grille de départ, Hadjar a seulement profité de l'abandon de Lando Norris pour obtenir le premier podium de sa carrière (troisième). À 20 ans, 11 mois et 3 jours, il est le plus jeune Français à y parvenir et le cinquième plus jeune pilote dans toute l'histoire de la F1.
- Devant Leclerc en début de course puis lors des trois relances après *safety car* face à George Russell, le débutant Hadjar n'a jamais tremblé et même fait preuve de beaucoup de clairvoyance et d'habileté pour conserver sa position, synonyme de troisième place à l'arrivée.
- Week-end noir pour Ferrari avec la sortie de Hamilton sous quelques gouttes de pluie et l'abandon de Leclerc, percuté par Antonelli.
- Chez Alpine, Franco Colapinto termine pour la première fois à la porte des points tandis que Pierre Gasly finit loin derrière, même après les deux pénalités en temps de Kimi Antonelli. Le bilan au championnat est lourd pour cette rentrée, avec les points marqués par Oliver Bearman (sixième) et Esteban Ocon (dixième) pour Haas-Ferrari : vingt-quatre longueurs de retard ! Trente et une sur Sauber, quarante et quarante-deux sur Racing Bulls et Aston Martin, soixante sur Williams !

CLASSEMENT

1. **Oscar Piastri** (McLaren-Mercedes), 72 tours en 1 h 38' 29" 849 (186,800 km/h)
 2. **Max Verstappen** (Red Bull-Honda RBPT), à 1" 271
 3. **Isack Hadjar** (Racing Bulls-Honda RBPT), à 3" 233
 4. **George Russell** (Mercedes), à 5" 654
 5. **Alexander Albon** (Williams-Mercedes), à 6" 327
 6. **Oliver Bearman** (Haas-Ferrari), à 9" 044
 7. **Lance Stroll** (Aston Martin-Mercedes), à 9" 497
 8. **Fernando Alonso** (Aston Martin-Mercedes), à 11" 709
 9. **Yuki Tsunoda** (Red Bull-Honda RBPT), à 13" 597
 10. **Esteban Ocon** (Haas-Ferrari), à 14" 063
- Meilleur tour : **Oscar Piastri** (1' 12" 271)



Malgré un arrêt raté, Norris récupère sa deuxième place lorsque McLaren demande à Piastri de le laisser passer.

GRAND PRIX D'ITALIE

MONZA, 7 SEPTEMBRE 2025

Brillante victoire pour Max Verstappen, la troisième de la saison. Chez McLaren, Lando Norris a été le plus performant de tout le week-end ; il reprend trois points au championnat à Oscar Piastri. Charles Leclerc, quatrième.

- En privilégiant des réglages aérodynamiques avec un minimum d'appui, Verstappen a rendu sa Red Bull très efficace face aux McLaren, sur ce tracé si particulier. Mais il a fallu tout son talent pour dompter une F1 plus délicate à piloter, aussi bien en qualifications (pole position) qu'en course.
- Deuxième place agitée pour Norris. Qualifié en première ligne, il a forcé Verstappen à court-circuiter la chicane au départ, s'est vu rendre la première place qu'il a ensuite perdue en piste et, au moment de l'arrêt tardif au stand pour changer de pneus, un problème d'écrou sur la roue avant gauche lui a fait perdre une position face à Piastri. L'équipe McLaren a demandé au pilote australien de laisser repasser Norris... tout en accordant aux deux rivaux le droit de se battre, mais l'Anglais était trop fort.
- Les Ferrari n'ont jamais paru en mesure de viser le podium : Leclerc finit quatrième, Lewis Hamilton (parti dixième) est remonté à la sixième place.
- Quatrième abandon en course pour Fernando Alonso cette année, un record. Sur un vibreur en sortie de la chicane Ascari, la suspension avant droite de l'Aston a cassé alors que l'Espagnol roulait à la septième place, qui revient à Albon.
- Parti dernier depuis la voie des stands après un changement d'éléments moteurs sur sa monoplace, Isack Hadjar obtient le point de la dixième place.
- En 1 heure 13 minutes 24,325 secondes à plus de 250 km/h de moyenne, ce Grand Prix d'Italie est le plus court de l'histoire parmi les courses qui sont allées naturellement à leur terme. Un record de 370 000 spectateurs a été recensé.

CLASSEMENT

1. **Max Verstappen** (Red Bull-Honda RBPT), 53 tours en 1 h 13' 24" 325 (250,706 km/h)
 2. **Lando Norris** (McLaren-Mercedes), à 19" 207
 3. **Oscar Piastri** (McLaren-Mercedes), à 21" 351
 4. **Charles Leclerc** (Ferrari), à 25" 624
 5. **George Russell** (Mercedes), à 32" 881
 6. **Lewis Hamilton** (Ferrari), à 37" 449
 7. **Alexander Albon** (Williams-Mercedes), à 50" 337
 8. **Gabriel Bortoleto** (Sauber-Ferrari), à 58" 484
 9. **Kimi Antonelli** (Mercedes), à 59" 762
 10. **Isack Hadjar** (Racing Bulls-Honda RBPT), à 1' 03" 891
- Meilleur tour : **Lando Norris** (1' 20" 901)



Podium inhabituel : Russel et Sainz encadrent Verstappen.

GRAND PRIX D'AZERBAÏDJAN

BAKOU, 21 SEPTEMBRE 2025

Deuxième victoire d'affilée pour Max Verstappen. Oscar Piastri a abandonné après un accident au premier tour. Son équipier chez McLaren, Lando Norris, n'en tire guère profit au championnat : l'Anglais ne termine que septième.

- Max Verstappen n'a pas encore rendu les armes, en vue d'obtenir un cinquième titre mondial. Poleman dans une séance de qualifications bousculée par six drapeaux rouges, le Néerlandais a mené toute la course ; il reprend 25 points au leader du classement général, Oscar Piastri (324 à 255).
- L'Australien de McLaren a vécu un mauvais week-end. Qualifié en neuvième position, à la suite d'une sortie de piste en Q3, Piastri a calé au moment de voler le départ ; il est parti dernier et a détruit le train avant de sa F1 dans le cinquième virage du premier tour.
- Son équipier et rival au championnat, Lando Norris, n'en a pas vraiment profité pour réduire l'écart. Mal qualifié lui aussi (septième), il n'a pas pu regagner de place en course et ne reprend que 6 points à Piastri, soit 25 unités de retard, encore.
- Qualifié en première ligne grâce aux conditions exceptionnelles de qualification (vent, drapeaux rouges, pluie), Carlos Sainz décroche son premier podium pour Williams, derrière George Russell (deuxième) et devant Kimi Antonelli.
- Avec ce résultat d'ensemble, Mercedes reprend à Ferrari la deuxième place au championnat des constructeurs avec 4 points d'avance. Lewis Hamilton (huitième, éliminé en Q2) et Charles Leclerc (neuvième, sortie de piste en Q3) ont manqué le coche à Bakou.
- Belle performance de Liam Lawson, troisième en qualifications. Avec une cinquième place en course, il signe son meilleur résultat en F1 et apporte de précieux points à Racing Bulls, complété par celui de Isack Hadjar (dixième) qui paie une erreur dans le dernier virage de son tour de qualification.

CLASSEMENT

1. **Max Verstappen** (Red Bull-Honda RBPT), 51 tours en 1 h 33' 26" 48 (196,521 km/h)
 2. **George Russell** (Mercedes), à 14" 609
 3. **Carlos Sainz** (Williams-Mercedes), à 19" 199
 4. **Kimi Antonelli** (Mercedes), à 21" 760
 5. **Liam Lawson** (Racing Bulls-Honda RBPT), à 33" 290
 6. **Yuki Tsunoda** (Red Bull-Honda RBPT), à 33" 808
 7. **Lando Norris** (McLaren-Mercedes), à 34" 227
 8. **Lewis Hamilton** (Ferrari), à 36" 310
 9. **Charles Leclerc** (Ferrari), à 36" 774
 10. **Isack Hadjar** (Racing Bulls-Honda RBPT), à 38" 892
- Meilleur tour : Max Verstappen** (1'43" 388)



Jamais inquiété, George Russell remporte sa deuxième victoire de la saison.

GRAND PRIX DE SINGAPOUR

5 OCTOBRE 2025

Deuxième victoire de l'année pour George Russell (Mercedes). Lando Norris et Oscar Piastri terminent troisième et quatrième ; cela suffit à McLaren Mercedes pour s'assurer un deuxième titre mondial des constructeurs d'affilée.

- Succès indiscutable pour la Mercedes de George Russell, poleman et jamais inquiété en course. C'est sa seconde victoire de la saison après le Canada, la cinquième de sa carrière.
- Avec une Red Bull qui n'avait plus la facilité de Monza et Bakou sur ce tracé urbain, Max Verstappen a livré une belle résistance aux McLaren pour finir deuxième. Mais il n'a toujours pas réussi à s'imposer à Singapour, qui reste l'unique Grand Prix de la saison manquant à son palmarès.
- Légèrement en retrait aux essais, les McLaren se sont touchées durant le premier tour, sans grave conséquence, mais Lando Norris, qui a pris un meilleur départ que Piastri, fut incapable de doubler Verstappen.
- Modifications minimales au championnat du monde des pilotes : Norris réduit l'écart de 3 points sur Piastri (à 22 unités) et Verstappen compte encore 63 longueurs de retard avec six courses restantes. Les deux derniers pilotes pouvant, arithmétiquement, espérer l'emporter au championnat étaient George Russell et Charles Leclerc.
- Les Ferrari de Charles Leclerc et Lewis Hamilton ont à nouveau payé en course de piètres qualifications et souffert d'ennuis de freins. Obligé à une défense hors des limites de la piste face à Alonso, l'Anglais a perdu sa septième place sur pénalité.
- Avec un moteur faiblissant, Isack Hadjar (onzième) n'a pas pu sauver sa dixième place face à la Williams de Carlos Sainz (parti dix-huitième). Dix-septième et dix-neuvième au départ, Esteban Ocon (Haas) et Pierre Gasly (Alpine) finissent dix-huitième et dix-neuvième. Franco Colapinto (Alpine), parti seizième, finit... seizième.

CLASSEMENT

1. **George Russell** (Mercedes), 62 tours en 1 h 40' 22" 367 (182,522 km/h)
 2. **Max Verstappen** (Red Bull-Honda RBPT), à 5" 430
 3. **Lando Norris** (McLaren-Mercedes), à 6" 066
 4. **Oscar Piastri** (McLaren-Mercedes), à 8" 146
 5. **Kimi Antonelli** (Mercedes), à 33" 681
 6. **Charles Leclerc** (Ferrari), à 45" 996
 7. **Fernando Alonso** (Aston Martin-Mercedes), à 1' 20" 667
 8. **Lewis Hamilton** (Ferrari), à 1' 25" 251*
 9. **Oliver Bearman** (Haas-Ferrari), à 1' 33" 527
 10. **Carlos Sainz** (Williams-Mercedes), à 1 tour
- Meilleur tour : Lewis Hamilton** (1' 33" 808)

* Pénalité de cinq secondes après la course (limites de piste).

24 HEURES DU MANS**FERRARI ET LA MARQUE
JAUNE**

Le Polonais Robert Kubica (40 ans), le Chinois Yifei Ye (24 ans) et l'Anglais Phil Hanson (26 ans) ont fait triompher Ferrari pour la troisième année de suite dans la Sarthe. Mais quelle bagarre ! Les trois équipages sur le podium étaient séparés par moins de trente secondes après 387 tours.

Par Stéphane Barbé



© WEC

L'édition 2025 des 24 Heures du Mans a encore enregistré un record de fréquentation.



Cette année encore, les deux tours d'horloge du Mans ont choisi leurs vainqueurs : la Ferrari 499P privée pilotée par l'Anglais Phil Hanson, le Chinois Yifei Ye et le Polonais Robert Kubica.

Depuis le centenaire des 24 Heures du Mans qui marqua aussi, en 2023, le retour officiel de Ferrari après cinquante ans d'absence, le constructeur de Maranello n'a jamais connu la défaite dans la Sarthe. Chaque équipage a eu son compte : Alessandro Pier Guidi, James Calado et Antonio Giovinazzi sur la n° 51, la première année avec 1 minute 21 secondes d'avance sur la Toyota de Buemi, Hartley et Hirakawa ; Antonio Fuoco, Nicklas Nielsen et Miguel Molina sur la 499P n° 50 en 2024, 14,221 secondes devant l'autre Toyota de López, Kobayashi et De Vries, et enfin Robert Kubica, Yifei Ye et Phil Hanson sur la n° 83 cette année, avec 14,084 secondes d'écart sur la Porsche d'Estre, Campbell et Vanthoor.

Pas de jaloux, mais forcément des déçus. Comme le faisait remarquer le champion du monde en titre Kevin Estre qui, pour la première fois depuis l'avènement de la catégorie Hypercar, plaçait une Porsche 963 sur le podium du Mans (deuxième), les équipages des spectaculaires sport-prototypes italiens n'ont pas évité les erreurs : tête-à-queue, contacts en piste avec des GT ou des LMP2, crevaisons, pénalités pour dépassement de la vitesse maximale dans les stands ou infractions à la conduite sous drapeaux jaunes... Les battus peuvent s'en vouloir. La pire des bourdes revient à Pier Guidi, en tête-à-queue dans le bac à gravier de la chicane d'entrée de la voie des stands à 11 h 10 le dimanche matin. La Ferrari n° 51 y laissa sa première place à la n° 83 assez pressante, à l'image de son doyen, Robert Kubica. À 40 ans, le Polonais ne manque pas de ressources. Lors de ces 24 Heures du Mans victorieuses, il a piloté plus de 40 % du temps, ne dormant pas plus de soixante minutes pendant près de trente-cinq heures (incluant la période de préparation avant le départ). Il a conservé le volant durant toute la fin de course, à la limite de son temps maximal réglementaire autorisé de conduite. Sous la forte pression de la Porsche de Kevin Estre et des deux autres Ferrari 499P, il devait pourtant ménager

une boîte de vitesses de plus en plus récalcitrante au rétrogradage, au point de douter lui-même de ses chances de succès. Malgré ce souci, il rendit pendant un temps coup pour coup, seconde pour seconde dans le trafic, à Antonio Giovinazzi (31 ans), encore pilote de F1 en 2021 et vainqueur en titre des 24 Heures du Mans sur la Ferrari n° 51. La jaune contre la rouge, roulant à vue et autorisées à se battre, comme toujours avec Antonello Coletta, le responsable du programme d'endurance Ferrari à travers AF Corse.

© Toyota



Toyota visait une sixième couronne au Mans et repart déçu de ne pas avoir pu jouer les premiers rôles.



La personnalité de l'année **SÉBASTIEN OGIER**

Quelle que soit l'issue de la saison, Sébastien Ogier restera l'homme fort du championnat WRC 2025. Semi-retraité depuis son huitième titre acquis en 2021, il avait décidé de ne plus disputer que des programmes partiels afin de passer plus de temps en famille. Ses bonnes résolutions n'ont pas tenu longtemps. Déjà l'an dernier, la passion de la compétition et du rallye l'a rattrapé. À plusieurs rallyes de la fin, il avait modifié ses plans, autant pour aider Toyota à remporter le titre que pour tenter une neuvième couronne. Si le premier objectif était atteint, il avait dû se résoudre à terminer quatrième du championnat. Pour la saison 2025, le Gapençais se dirigeait de nouveau vers un programme allégé lorsque sa position au championnat (troisième) l'a amené à revoir ses plans et ses objectifs. Au cœur de l'été, alors qu'il était déjà auréolé de trois victoires (Monte-Carlo, Portugal, Sardaigne) et de deux deuxième places (Canaries, Grèce), Ogier se fixait le challenge d'égaliser le record de neuf titres détenus par Sébastien Loeb. Le rallye est décidément une discipline dominée par les Français. Après le rallye du Chili, son deux centième départ, qu'il a remporté et avant les trois dernières épreuves, il occupait la tête du championnat avec deux petits points. Ce n'est certes rien, mais, dans la guerre psychologique que se livrent les pilotes, Ogier avait déjà pris l'ascendant. Sa régularité, son expérience et sa pointe de vitesse (il l'a encore démontré au Chili en revenant très fort après un début de rallye en demi-teinte) pourraient faire la différence pour relever le défi.

Quoi qu'il advienne, Sébastien Ogier reste l'un des pilotes de rallye parmi les plus talentueux. Non content de posséder un palmarès XXL, le Gapençais peut se prévaloir d'avoir gagné des courses avec cinq constructeurs différents (Citroën, Ford, Peugeot, Volkswagen et Toyota) et ses huit titres avec trois marques différentes (Volkswagen, Ford et Toyota). Né le 17 décembre 1983, le Gapençais ne se dirigeait pas vers une carrière de pilote automobile, mais plutôt de mécanicien. Sa victoire dans l'opération Rallye Jeunes de 2005 organisée par la Fédération française du sport automobile change sa destinée. L'homme brillant brûle les étapes. En 2007, il remporte la Coupe 206. L'année suivante, il est sacré champion du monde junior des rallyes au volant d'une Citroën C2 S1600. Quelques semaines plus tard, il remporte le rallye de Monte-Carlo couru en IRC au volant d'une Peugeot 207 S2000. Citroën le titularise en 2011, mais la cohabitation avec Sébastien Loeb vire au vinaigre, et Ogier trouve refuge chez Volkswagen. Au volant de la Polo WRC, il remporte quatre championnats consécutifs, de 2013 à 2016. Quand la firme allemande arrête son programme, il signe au sein de l'écurie M-Sport qui engage des Ford Fiesta. Les saisons 2017 et 2018 sont marquées par deux nouveaux titres. Il revient chez Citroën en 2019, mais le manque de performances de la C3 l'incite à partir chez Toyota. La suite lui donne raison. Il remporte les championnats 2020 et 2021 au volant de la Yaris WRC. Depuis 2009, il a remporté le rallye de Monte-Carlo à dix reprises. Un record inégalé. **SR**

Né le 17 décembre 1983, le Gapençais était en lice pour accrocher un neuvième titre à son palmarès déjà XXL.



© Renault Communication

Jean Rédélé en 1952, l'année de son mariage et de la commande de son premier coach au carrossier italien Michelotti.

ANNIVERSAIRE

ALPINE, UNE AVENTURE BLEU BLANC ROUGE

À partir d'une Renault 4 CV modifiée, le jeune Normand Jean Rédélé donne naissance à la marque de voitures de sport Alpine en 1955. Assuré de l'appui technique de la Régie Renault, qui finira par le racheter au cours des années 1970, le petit constructeur dieppois participe au renouveau du sport automobile français au cours des Trente Glorieuses en même temps qu'il maintient une présence tricolore sur le marché des voitures de sport. Arrêtée en 1996, l'aventure Alpine renaît de ses cendres en 2012 avec le développement d'une nouvelle berlinette.

Par Sylvain Reisser

À chaque époque ses références. Jean Rédélé rêvait de faire d'Alpine la marque qu'il avait fondée, le Porsche français ; Luca de Meo le patron du groupe Renault de 2020 à juillet 2025, ambitionnait de lui offrir le destin d'un Ferrari français. Ces ambitions sincères n'ont jamais pu être satisfaites, mais Alpine a connu son heure de gloire, assurant longtemps la seule représentation française dans le domaine

de la voiture de sport et de grand tourisme. Son aventure commence presque par miracle. Sans plans préétablis ni arrière-pensées. Jean Rédélé baigne depuis sa plus tendre enfance dans les odeurs d'essence et les bruits de mécaniques. Son père Émile, originaire de Tourcoing, avait été embauché chez Renault, à Billancourt, au sein du balbutiant service Course de l'époque. Il avait épousé une Parisienne,



La ligne de montage des berlinettes Alpine A110 dans l'usine de Bréauté à Dieppe, courant 1970.

Madeleine Prieur, et était devenu le mécanicien essayeur du pilote officiel de Renault, Ferenc-Szisz. C'est à l'occasion du Grand Prix de l'ACF de 1912, disputé sur le circuit de Dieppe, qu'il décide de s'installer dans la cité normande. Il y fonde un atelier de réparation automobile, puis devient l'un des premiers agents Renault de l'Hexagone. Né le 17 mai 1922, son fils Jean se destine à une carrière de grand cadre commercial lorsqu'un stage de fin d'études effectué chez Renault fait basculer un parcours tout tracé. Le rapport du jeune diplômé de HEC mettant en exergue les faiblesses de l'entreprise récemment nationalisée provoque un certain émoi au sein du comité de direction. Cela lui vaut d'être convoqué. Ses explications ne laissent pas insensibles puisque le jeune homme est invité à reprendre la concession paternelle de Dieppe, les Grands Garages de Normandie, fortement endommagée lors des bombardements de juin 1944. C'est ainsi que Jean Rédélé devient le plus jeune concessionnaire de la marque au losange en 1947 ! Parcourant l'Hexagone pour ses affaires, le jeune chef d'entreprise se découvre une passion et un certain talent pour le pilotage, qui se concrétisent par la participation à des épreuves sportives au volant d'une 4 CV. Intégré à l'écurie officielle Renault, il participe aux grandes classiques de l'époque : Coupe des Alpes, Mille Miles, Liège-Rome-Liège, Monte-Carlo, Tour de France. Aux Mille Miles 1952, il réalise une performance qui reste dans les annales. Avec Louis Pons, la 4 CV 1063 arrive la première à Brescia, avant même que les commissaires aient installé la table de pointage. L'équipage français remporte haut la main la catégorie 750 cm³. Les petites Renault enchaînent les résultats, ce qui conduit Renault à structurer l'organisation autour d'un service compétition dirigé par François Landon. En parallèle, les

4 CV commencent à afficher leurs limites. Améliorer les performances suppose de concevoir une carrosserie plus légère et plus aérodynamique. Jean Rédélé confie l'étude de la nouvelle voiture au styliste italien Michelotti. Autour du châssis et de la mécanique de 1063 accouplée à une boîte cinq, l'Italien Allemano est chargé de construire le premier coach Spéciale en aluminium. En décembre 1952, Rédélé se rend en Italie prendre livraison de sa première voiture avec sa jeune femme Michelle Escoffier, la fille de Charles Escoffier, l'un des plus importants concessionnaires Renault de Paris. Après quelques participations sportives, il commande une nouvelle voiture qui gommerait certains défauts de la première. Baptisé « Le Marquis », le nouveau coach est exposé au Salon de New York.

À cette époque, Jean Rédélé imagine déjà de recourir à la résine polyester, que les frères Chappe, carrossiers de Saint-Maur maîtrisent. Plus facile à mettre en œuvre et très résistant, ce matériau habille trois coachs début 1955. Les trois voitures peintes aux couleurs françaises sont présentées à la direction de la Régie Renault durant l'été avant d'être exposées au Salon de Paris. Dénommée Alpine, en référence aux cols alpins où les coachs sont si à l'aise, la société se constitue en octobre. Elle se domicilie au 13, rue du Forest à Paris 18^e, au siège du garage Renault-Escoffier. En attendant, les premières voitures sortent avec des cartes grises de 4 CV modifiées. La première Alpine est désignée sous le type A106, en référence aux trois premiers chiffres des 4 CV 1062 et 1063. Grâce à un traitement de choc reposant sur une culasse en aluminium, d'un vilebrequin à trois paliers et d'un carburateur Weber, la puissance pouvait atteindre 42 ch et la vitesse de pointe près de 155 km/h. L'équipage Jean-Claude Galtier et Maurice Michy