



“ Comme d'habitude, la saison qui s'annonce a commencé à s'organiser l'année précédente. Le 3 octobre 1995, avant de nous envoler pour les trois derniers Grand Prix du championnat, nous avons reçu à Viry-Châtillon un drôle de personnage: le Québécois Jacques Villeneuve. Des allures de môme, souriant, mais dont la tignasse ébouriffée abrite un cerveau qui fonctionne très bien. Je l'avais déjà vu en compagnie de Craig Pollock, son manager, avant qu'il signe avec Williams. C'est Pollock qui est venu nous voir, d'abord Frank, puis moi. Très, très malin, Craig. Il a très bien vendu son poulain. Nous avons gagné un nom de légende, le fils d'un père mythique, mais sur un plan purement professionnel c'est un pilote qui ne sait pas grand chose des tracés du championnat du monde de F1. Car s'il a un peu couru en Europe, en particulier en Italie, c'est principalement en Amérique du Nord qu'il a disputé l'essentiel de sa carrière assez brillante jusqu'à présent - il a remporté la victoire suprême en monoplace en décrochant la victoire aux 500 Miles d'Indianapolis au mois de mai précédent. Pour l'heure, il lime le bitume des circuits, qu'il ne connaît pas, sur sa PlayStation dont

Première saison en F1 pour le Québécois Jacques Villeneuve, fort de sa brillante carrière en championnat américain en 1995.



1996 DAMON HILL, LE GENTLEMAN CHAMPION

Damon Hill est au rendez-vous de l'histoire. La sienne comme la nôtre. Et joue les tuteurs du jeune Jacques Villeneuve qui se met sur orbite.



Transfuge de pilotes via la Scuderia Ferrari: le Français Jean Alesi et l'Autrichien Gerhart Berger rejoignent l'écurie Benetton-Renault en 1996.

il fait grand usage. Il va être le coéquipier de Damon Hill pour qui 1996 sera la saison ou jamais.

Chez Benetton, nous avons perdu Michael Schumacher, Ferrari le voulait. Willy Weber, son manager, a fait monter les enchères. Nous ne les avons pas suivies. La détermination de Jean Todt était telle que les jeux étaient faits. Son budget avait-il une limite? Elles étaient en tout cas supérieures aux nôtres. Et nous savions déjà, sans savoir quand cela se produirait, que le mouvement d'après conduirait Michael chez Mercedes. Il y a une logique et Schumacher est très logique, sans aspérité. Il aime ses parents, sa femme, ses enfants, son chien, sa patrie, ses collègues. Un pilote extraordinaire, un talent exceptionnel. A la limite, un peu un robot.

“ Jacques Villeneuve. Des allures de môme, souriant, mais dont la tignasse ébouriffée abrite un cerveau qui fonctionne très bien.

Christian Contzen
Directeur Renault Sport

”

PAGE DE GAUCHE:

Après une saison 1995, en bagarre constante avec Michael Schumacher, Damon Hill ne laissera pas le titre lui échapper en 1996.





2 moteurs pour un titre !
La Williams-Renault FW15 aux mains de
Damon Hill, offrira au public,
tout au long de la saison 1995,
un combat acharné avec la Benetton-
Renault pour le titre constructeur.

saît depuis longtemps ce qu'il faut faire. Benetton va apprendre. Nous savons que nos exigences seront suivies. C'est leur intérêt.

Pour nous, Renault Sport, servir deux équipes de ce niveau est un avantage concurrentiel exceptionnel. Bien sûr, nous nous devons doublement à l'excellence en terme de production car les deux équipes vont jouer le titre mondial. Mais leur niveau de compétitivité va nous permettre de disposer d'un double retour d'expérience au plus haut niveau - situation que nous ne vivions pas lorsque nous équipions Ligier en plus de Williams. Nos V10 sont désormais doublement mis à l'épreuve, doublement poussés dans leurs retranchements, doublement éprouvés par les meilleurs châssis et les meilleurs pilotes du monde. Nous allons donc devoir nous dépasser avec pour conséquence positive de progresser plus vite. Par ailleurs, du fait des nouveaux volumes de V10 qui seront consommés dans la saison (environ 150 par écurie), c'est à ce moment-là que s'opère une nouvelle répartition des rôles techniques entre Renault Sport et notre partenaire Mecachrome. A nous la conception et le développement, à eux l'industrialisation des moteurs.

En y repensant aujourd'hui, je crois que c'est parce que nous avons décidé de nous obliger à ce défi que nous avons consolidé notre domination technique et donc sportive. Nous avons fabriqué notre adversité - rien ne nous y obligeait - ce qui nous a contraint à repousser nos propres limites. Aucun adversaire n'était capable de nous mettre en danger autant que nous pouvions le faire nous-mêmes en construisant ainsi notre propre concurrence.

Nous avons donc relevé en interne notre niveau d'exigence, relevé celui imposé à nos partenaires et fournisseurs, intensifié nos contrôles qualité. Une question restait cependant en suspens : allons-nous être capables de tenir le rythme qu'allaient nous imposer nos deux écuries ?

En servant deux équipes de pointe, on est doublement sous pression car confronté plus vite aux problèmes. On reçoit plus d'informations mais encore faut-il être capable de les traiter, c'est-à-dire de manière très concrète d'analyser, de comprendre, de trouver des

pistes de solutions, de les sélectionner, de les mettre en œuvre. Si votre département de recherche et développement est faible ou juste moyen, vous sombrez très rapidement. Si, en revanche, vos cerveaux sont brillants, si votre organisation est bien huilée et si vos partenaires sont capables d'encaisser le choc, vous accélérez votre gain de performance. A tout niveau : puissance, fiabilité, utilisation, ... Vous transformez une situation de haute pression en avantage concurrentiel majeur. Et c'est ce qui s'est passé. Même Frank Williams, qui était évidemment défavorable à ce que « son » moteur atterrisse dans une autre écurie, ce qui allait faire de celle-ci son adversaire probablement le plus sérieux, a finalement tiré profit de cette situation. Cette concurrence l'a obligé à aller plus loin dans ses développements et, à l'inverse, il a pu disposer d'un moteur plus performant que celui que nous lui aurions livré si nous n'avions équipé qu'une écurie de pointe - la sienne.

Dès l'intersaison, il est clair que Benetton a réussi à intégrer notre nouveau V10 3 litres dans son châssis. Michael Schumacher, stakhanoviste des essais privés, enchaîne parfois deux distances de Grand Prix dans la journée. Williams roule cependant un ton au-dessus en terme de performances. Les temps « officiellement officiels » des journées d'essais ne veulent pas dire grand chose puisque les écuries jouent en permanence au poker menteur. Mais nous qui savons combien pèsent les monoplaces, comment elles sont réglées, ce que chacun essaye, nous mesurons l'état réel du potentiel de performance. Williams est donc un cran au-dessus, mais Michael Schumacher, sur son seul talent, rehausse la performance de Benetton. C'est un très grand pilote. Comme tout le monde, nous le devinions jusque-là en raison de ce que le chronomètre en disait, de ses victoires, de son titre. Mais désormais nous le voyons à l'œuvre au quotidien, nous vivons avec lui et l'intuition se mue en évidence. Ce type est de la race des très grands. En le regardant évoluer au sein de l'écurie, je retrouve chez lui ce que j'avais déjà vu chez Senna : le regard qui plonge au fond de toute chose, la pugnacité jusqu'à l'obsession, un magnétisme qui fait converger vers lui tout ce que



La Benetton Renault B195 de Michael
Schumacher, conçue à Enstone
par les ingénieurs de Benetton,
remportera en 1995, pour l'écurie,
le premier titre des constructeurs.



1995 UN PARTENARIAT GAGNANT AVEC BENETTON

La prédiction de Flavio Briatore se réalise : Renault décroche les titres Constructeurs et Pilotes avec Benetton et Schumacher.

« 1995 commence sous le signe de la reconstruction. Psychologiquement, la disparition d'Ayrton Senna le 1er mai 1994 à Imola dans une voiture que nous motorisons reste pour beaucoup d'entre nous un drame absolu. Dans les ateliers de Viry, on ne compte pas le nombre de ses portraits. Ayrton était une idole, il faut oser le dire.

Heureusement, l'intersaison 1994-1995 débute sous le signe de bouleversements qui nous obligent à noyer les tristesses dans l'action. Ligier était un client qui nous achetait un moteur au-delà des performances de son châssis. Avec Benetton, nous pénétrons dans un univers d'exigences comparable à celui de Williams. Ross Brawn, son directeur technique, n'a pas la même philosophie que Patrick Head. Il a en effet toujours dû dessiner des voitures dotées de moteurs plus compacts et moins puissants que ceux de ses adversaires. Cette culture du « small is beautiful » devient certainement un avantage puisque le règlement change, imposant une réduction de cylindrée aux motoristes de 3500 à 3000 cm³. Comme à son habitude, Brawn

va dessiner une voiture très ramassée qui, dès les premiers essais d'intersaison, se révèle compétitive entre les mains de Michael Schumacher.

Mais Williams a aussi de son côté réussi sa voiture. La confrontation sera musclée, c'est certain.

Pour Renault Sport, le challenge est double : d'abord, nous voulons à nouveau cette année décrocher le titre mondial chez les constructeurs et, si possible, également chez les pilotes. Il nous faut donc concevoir et fabriquer le meilleur moteur du monde. Mais il nous faut en même temps fabriquer ce moteur de pointe en double quantité pour que nos deux écuries disposent rigoureusement des mêmes meilleurs atouts. La tâche n'est pas simple car la Williams et la Benetton ne sont pas identiques. Chacune d'elle a les particularités liées à son aérodynamique, à sa boîte de vitesses, à ses détails d'architecture. En clair, nous devons produire deux moteurs identiques, mais différents. Nous ne sommes pas aux ordres des concepteurs de châssis mais nous sommes très attentifs à leurs besoins, à leur philosophie technique. Nous donnons à chaque directeur technique, Ross Brawn chez Benetton et Patrick Head chez Williams, le cahier des charges qu'ils doivent suivre pour que notre V10 fonctionne, en particulier pour tout ce qui tient aux flux d'air - alimentation, refroidissement, évacuation, et aux échappements. S'ils veulent que notre moteur donne le meilleur de lui-même, ils doivent lui garantir les meilleures conditions de fonctionnement. Williams

Pour l'Equipe Magazine, et comme pour une grande partie de la presse, Michael Schumacher était pressenti comme l'homme fort de la saison F1 1995.



Quelques années après ma première rencontre en F1 avec lui, je retrouve Flavio Briatore en 1995, cette fois-ci avec des Benetton propulsées par le V10 Renault.

PAGE DE GAUCHE

Suzuka, 29 octobre 1995, Grand Prix du Japon et 2^e titre de champion du monde des pilotes pour Michael Schumacher, cette fois au volant d'une Benetton Renault.



46 46

metax

Garagen
Bil-tilbehør Dak

elf

MICHELIN

EXIDE

elf

MICHELIN

zagk

Jakob Sund

metax

EXIDE

elf

MICHELIN