



# GRAND PRIX DE FRANCE HISTORIQUE



**8-10 MAI 2026**  
**PROGRAMME**



**BENTLEY MOUGINS**

609 Route de la roquette, 06250 Mougins  
Téléphone : +33 (0) 4 22 84 90 00



Continental GT S (Hybrid) WLTP : Consommation de carburant, 4,1 l/100km - Cycle combiné 10,3. Émissions de CO<sub>2</sub> en cycle combiné - 93 g/km.



**A1**  
Final Edition

à partir de  
**269€/mois\***  
avec apport

Disponible chez nos partenaires Audi Odicée  
Aix-en-Provence, Marseille et St Victoret.



\*Offre jusqu'au 30 juin 2026. Voir conditions en concession.

PENSEZ À COVOITURER. #SeDéplacerMoinsPolluer

**Directeur de la publication**

Laurent Vallery-Masson

**Directeur d'épreuve**

Laurent Lambert

**Coordinateur de meeting**

Edmond Savelli

**Directeurs de courses**

Laurent Lambert

Yann Charpentier

Jean-Louis Sorci

Antoine Amiot

Max Braams

**Présidente de Collège 1**

Maryvonne Le Turdu

**Président de Collège 2**

Marc Van Geel

**Rédacteur en chef**

Geoffroy Barre

**Ont participé à la rédaction de ce programme**

Geoffroy Barre

Julien Hergault

**Direction artistique**

Classic Media

**Studio graphique**

Cécile Chatelin - Point de vue

**Illustration de couverture**

Marie Oudon Illustration

**Éditeur**

HVM RACING SARL

au Capital de 40 000 €

31 rue d'Aguesseau

92100 Boulogne

**Imprimeur**

JF Impression

296 rue Patrice Lumumba

34075 Montpellier

**Date de publication**

08 mai 2026

ISBN : 978-2-9551681-1-0

Tarif de vente : 5,00 € TTC

© 2026 HVM Racing /

Classic Media

**HVM Classic**  
Racing MEDIA  
association sportive  
AUTOMOBILE  
CLASSIC

Crédits photos du sommaire  
de haut en bas : Grand Prix Photo  
• Hugo Cardoso • Getty Images/Red Bull  
Content Pool • Ligier • Alexandre Montesinos  
• DR • Mercedes • Hugo Cardoso

ÉDITOS

5



7

RÉTRO

HORAIRES

9



10

LES ANIMATIONS

*Red Bull Racing,  
empire imprévu*

12



14

*Ligier,  
la flamme en Bleu*

FAST & FAMOUS

16



18

*Circuit Paul Ricard,  
un demi-siècle  
d'innovation permanente*

*Groupe C,  
une décennie à part*

20



23

LES PLATEAUX  
COMPÉTITION

PLAN DU CIRCUIT

30

# ENTREZ DANS LA COURSE

ENTREZDANSLACOURSE.FFSA.ORG

DÉCOUVREZ

## 5 BONNES RAISONS DE DEVENIR COMMISSAIRE



TOUTES LES INFORMATIONS SUR

ENTREZDANSLACOURSE.FFSA.ORG

**FFSA**  
FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE



## PARC DE LOISIRS CIRCUIT PAUL RICARD

XTREM-PARK.COM

## ÉDITOS



*Plus que jamais, nous vous proposons un événement accessible, vivant et au plus près de ses acteurs.*

### LAURENT VALLERY-MASSON

Créateur et promoteur du KENNOL Grand Prix de France Historique

L'édition 2026 du KENNOL Grand Prix de France Historique s'annonce comme un rendez-vous incontournable pour tous les passionnés de Formule 1.

Nous aurons le privilège d'accueillir pour la première fois Red Bull Racing, qui présentera la mythique RB7 lors d'une démonstration quotidienne en piste. La monoplace, aux couleurs de 2026, sera pilotée par Isack Hadjar, pilote actuel, ainsi que par David Coulthard, figure historique de l'écurie, créant ainsi un lien parfait entre passé et présent de l'équipe autrichienne.

Cette année, la grille du Fast & Famous rassemble des pilotes cumulant plus de 120 victoires en F1 – un spectacle à ne pas manquer !

Côté sport, le programme met à l'honneur toute la pyramide des monoplaces, des Formule 1 aux Formule Renault, avec en point d'orgue les 2 courses de Masters Racing Legends F1 d'avant 1986.

Enfin, nous célébrons les 50 ans des débuts de Ligier en F1 à travers une exposition exceptionnelle.

Plus que jamais, nous vous proposons un événement accessible, vivant et au plus près de ses acteurs. ■

### JEAN ALESİ

Président du Circuit Paul Ricard

Le KENNOL Grand Prix de France Historique est toujours un moment chargé d'émotions. Toutes ces voitures racontent une part de notre histoire, et les retrouver en piste est un privilège rare.

Cette année encore, j'ai souhaité partager ce plaisir avec d'autres amis pilotes qui évoluent dans le championnat actuel de Formule 1 et je suis très touché qu'ils aient répondu présents. Leur enthousiasme témoigne de la magie unique de cet événement. Les voir rejoindre cette grande fête du sport automobile, aux côtés d'un public passionné et fidèle, donne encore plus de sens à cette édition 2026.

Merci à mes équipes du Circuit Paul Ricard et à HVM Racing pour leur implication dans l'organisation de ce week-end.

Que ce soit pour tous l'occasion de vibrer, d'échanger et de célébrer ensemble notre passion du sport automobile. Bon Grand Prix Historique à toutes et à tous ! ■



*Que ce soit pour tous l'occasion de vibrer, d'échanger et de célébrer ensemble notre passion du sport automobile.*

# CE N'EST PAS PARCE QU'ON EST VINTAGE QU'ON N'AIME PAS LA NOUVEAUTÉ !



## VINTAGE

### MECANIC

TOUS LES JEUDIS À 21H10

# RMC DÉCOUVERTE

en streaming sur  
**RMC BFM**  
play

© Abaca Press

# RÉTRO

**1906**  
Le 1<sup>er</sup> « Grand Prix » de l'histoire a lieu en Sarthe, sur un tracé long de 100 kilomètres. Victoire du Hongrois Ferenc Szisz sur Renault.

**1912**  
Georges Boillot est le 1<sup>er</sup> pilote français vainqueur sur voiture française (Peugeot L76). L pour Lion, 76 pour 7,6 litres de cylindrée.

**1936**  
Considéré comme le meilleur pilote de son époque, Jean-Pierre Wimille gagne avec Raymond Sommer sur Bugatti. Il s'imposera à nouveau en 1948, sur Alfa Romeo.

**1950**  
C'est à Reims que le 1<sup>er</sup> Grand Prix en France tenu dans le cadre du Championnat du Monde de F1 se déroule. Vainqueur : Juan Manuel Fangio. Il cumulera 3 autres victoires (1951 et 1954 à Reims, 1957 à Rouen-les-Essarts).

**1961**  
À Reims, Giancarlo Baghetti réalise un exploit resté unique dans l'histoire de la F1. Il gagne sa toute 1<sup>re</sup> course dans la discipline.

**1968**  
Jacky Ickx remporte sa toute 1<sup>re</sup> victoire en Grand Prix à Rouen. Une course tenue sous une pluie battante qui ne semble pas le concerner.

**1969**  
Jackie Stewart gagne sur une Matra à moteur Ford à Charade. C'est même un doublé, Jean-Pierre Beltoise résistant aux assauts de Jacky Ickx jusqu'au dernier virage.

**1979**  
Victoire historique à Dijon. Pour la 1<sup>re</sup> fois, un moteur turbo s'impose. Jean-Pierre Jabouille ouvre son palmarès en Grand Prix. La bataille Gilles Villeneuve / René Arnoux pour le podium derrière lui est restée célèbre.

**1981**  
5 juillet, Dijon-Prenois. Alain Prost gagne son 1<sup>er</sup> Grand Prix ! Comme un symbole, c'est en France que cela survient. Il accumulera au total 51 succès, dont 6 dans l'Hexagone.

**1982**  
René Arnoux gagne, ne laissant pas passer Prost (mieux placé au championnat) comme lui intime l'équipe Renault. Doublé de Losange, Didier Pironi est 3<sup>e</sup> sur Ferrari, son équipier Patrick Tambay est 4<sup>e</sup>.

**1989**  
Jean Alesi débute en F1 (remplaçant Michele Alboreto). Si Alain Prost gagne, la performance de Jean d'Avignon est remarquable, avec une 4<sup>e</sup> place finale sur Tyrrell-Ford.

**1990**  
La 5<sup>e</sup> victoire d'Alain Prost au Grand Prix de France marque un cap : celui des 100 victoires en F1 pour la Scuderia Ferrari.

**1993**  
Alain Prost s'impose à Magny-Cours, en route vers son 4<sup>e</sup> titre. Il est à ce jour le dernier vainqueur français de notre épreuve nationale.

**1994**  
La F1 vit un moment de rupture avec le bannissement des assistances électroniques au pilotage. Michael Schumacher émerge comme la nouvelle star et gagne à 8 reprises, notamment en France.

**1999**  
Après des qualifications sous la pluie, la 1<sup>re</sup> ligne est inédite avec Rubens Barrichello devant Jean Alesi. Le dimanche, Heinz-Harald Frentzen gagne sur sa Jordan.

**2005**  
Fernando Alonso incarne la relève après la domination Schumacher-Ferrari (titrés de 2000 à 2004). L'une des 7 victoires de sa saison intervient en France.

**2006**  
Il y a 20 ans, Michael Schumacher remportait son 8<sup>e</sup> Grand Prix de France. Un record.

**2008**  
Depuis 1952 et jusqu'à 2008, Ferrari a cumulé 17 succès en France. Le plus récent pour Felipe Massa, avec son équipier Kimi Räikkönen à 17 secondes.

**2018**  
La F1 revient après une pause de 10 ans. Lewis Hamilton s'impose, et reprend la 1<sup>re</sup> place du classement général.

**2022**  
La dernière venue de la F1 en France. Lewis Hamilton ne remporte pas son 300<sup>e</sup> Grand Prix. C'est Max Verstappen qui clôture pour le moment le palmarès.

Crédits photos, par ordre chronologique : Gilliams Press Syndicate • Bibliothèque nationale de France • Bibliothèque nationale de France • auteur inconnu / domaine public • Grand Prix Photo • Grand Prix Photo • Grand Prix Photo • Anthony Bernier/Bernard Canonne • Renault Group • Renault Group • Artcurial • Ferrari • Grand Prix Photo • DPPI Media • Paul Lannuier • DPPI Media • clobber\_cpd • Ferrari • Mercedes-Benz • Red Bull



lip

CHRONOMÉTREUR OFFICIEL



**RALLYE CHRONOGRAPHE**

Grand Prix de France Historique

**349€** TTC Prix maximum conseillé

Réf. : 670076

Lip.fr



**HORAIRES**

**VENDREDI 8 MAI**

8:40	9:05	Monoplaces < 2L	ESSAIS PRIVÉS	14:55	15:15	FRenault Classic - Pré 2010	ESSAIS QUALIF
9:15	9:50	200 KM GPFH - GT/Protos Pré 2000	ESSAIS PRIVÉS	15:30	15:55	F2 Classic Interseries - Pré 79	ESSAIS QUALIF
10:05	10:30	F2-F3 Classic Interseries	ESSAIS PRIVÉS	16:10	16:45	200 KM GPFH - GT/Protos Pré 2000	ESSAIS QUALIF
10:45	11:15	Masters Group C	ESSAIS LIBRES	17:00	17:25	Masters Racing Legends - F1 Pré 86	ESSAIS QUALIF
11:30	11:55	Masters Racing Legends - F1 Pré 86	ESSAIS LIBRES	17:40	18:00	Parade Hypercars	ROULAGES LIBRES
12:10	12:35	F2-F3 Classic Interseries	ESSAIS PRIVÉS	18:15	18:40	F3 Classic Interseries - Pré 85	ESSAIS QUALIF
13:40	14:10	Masters Endurance Legends	ESSAIS LIBRES	18:55	19:25	Masters Group C	ESSAIS QUALIF
14:25	14:45	Parade monoplaces > 2L + F1	ROULAGES LIBRES	19:40	20:00	Parade monoplaces < 2L	ROULAGES LIBRES
				20:15	20:45	Masters Endurance Legends	ESSAIS QUALIF

**SAMEDI 9 MAI**

8:00	8:20	Parade monoplaces < 2L	ROULAGES LIBRES
8:35	9:15	Masters Group C	COURSE 1
9:25	9:45	Parade monoplaces > 2L + F1	ROULAGES LIBRES
10:00	10:25	FRenault Classic - Pré 2010	COURSE 1
10:40	10:55	Red Bull Racing Show	DÉMO F1
11:10	11:25	F2 Classic Interseries - Pré 79	GRID WALK
11:35	12:00	F2 Classic Interseries - Pré 79	COURSE 1
12:15	12:35	Parade Hypercars	ROULAGES LIBRES
12:45	13:00	Ligier F1 - Un jubilé d'histoire	DÉMO F1

13:50	14:35	Défilé des Champions	TOUR DU CIRCUIT
14:35	14:50	Fast & Famous : Les légendes en piste	DÉMO F1
15:15	15:40	Masters Racing Legends - F1 Pré 86	GRID WALK
15:50	16:15	Masters Racing Legends - F1 Pré 86	COURSE 1
16:40	17:05	F3 Classic Interseries - Pré 85	COURSE 1
17:20	17:40	Parade monoplaces > 2L + F1	ROULAGES LIBRES
17:45	18:05	Parade monoplaces < 2L	ROULAGES LIBRES
18:20	19:50	200 KM GPFH - GT/Protos Pré 2000	COURSE
20:10	21:50	Masters Endurance Legends	COURSE
22:00		Feu d'artifice	

**DIMANCHE 10 MAI**

8:20	8:40	Parade monoplaces < 2L	ROULAGES LIBRES
9:00	9:40	Masters Group C	COURSE 2
9:50	10:10	Parade monoplaces > 2L + F1	ROULAGES LIBRES
10:25	10:50	FRenault Classic - Pré 2010	COURSE 2
11:05	11:20	Red Bull Racing Show	DÉMO F1
11:35	11:50	F2 Classic Interseries - Pré 79	GRID WALK
12:00	12:25	F2 Classic Interseries - Pré 79	COURSE 2
12:35	12:55	Parade Hypercars	ROULAGES LIBRES
13:05	13:20	Ligier F1 - Un jubilé d'histoire	DÉMO F1

13:50	14:35	Défilé des Champions	TOUR DU CIRCUIT
14:35	14:50	Fast & Famous : Les légendes en piste	DÉMO F1
15:15	15:40	Masters Racing Legends - F1 Pré 86	GRID WALK
15:50	16:15	Masters Racing Legends - F1 Pré 86	COURSE 2
16:45	17:10	F3 Classic Interseries - Pré 85	COURSE 2
17:25	17:45	Parade monoplaces > 2L + F1	ROULAGES LIBRES
17:55	18:15	Parade monoplaces < 2L	ROULAGES LIBRES



# LES ANIMATIONS EN PISTE



© Jacques Jouffret ASC / Gran Turismo

**SAMEDI ET DIMANCHE | TOUTE LA JOURNÉE**

## 5 ANCIENS PILOTES LIGIER RÉUNIS

C'est toute l'histoire de Ligier en course automobile qui est célébrée pour le KENNOL Grand Prix de France Historique 2026. 50 ans après les débuts de l'écurie en F1, cinq anciens pilotes des Bleus sont présents : Jacques Laffite (1976-1982 & 1985-1986), René Arnoux (1986-1989), Philippe Alliot (1986-1990), Stefan Johansson (1988) et Olivier Panis (1994-1996). ■

## LIGIER AUX MANETTES

Jann Mardenborough, vainqueur de la GT Academy en 2011, sera présent. Il prendra le volant de la Ligier JS PX vue dans le film Gran Turismo, qui revient sur son ascension et son parcours du concours organisé par Sony et Nissan jusqu'aux 24 Heures du Mans. ■

**SAMEDI | 10 H 40**  
**DIMANCHE | 11 H 05**

## LE RED BULL RACING SHOW

C'est une célébration de la F1 à l'état pur ! Pendant 15 minutes de démonstration en hot laps, la légendaire Red Bull Racing RB7, championne du monde 2011, s'élancera sur la piste GP Track du Circuit Paul Ricard pour un spectacle unique. Samedi, c'est Isack Hadjar qui prendra le volant pour déchaîner les chronos, et dimanche, c'est David Coulthard qui offrira une performance inoubliable. ■



© Red Bull

## ANIMATEURS, COMÉDIENS... ET PILOTES !

La voix de la F1 sur Canal+, Julien Fébreau, sera présent pour le KENNOL Grand Prix de France Historique 2026. Il sera le dimanche à 9 h 50 au volant d'une Benetton B198 de 1998 (Parade monoplaces > 2L + F1). Une voiture qui permettait à l'écurie cette année-là de décrocher deux podiums, à Monaco et au Canada. Le comédien et réalisateur doté d'un excellent coup de volant Stéphane De Groodt sera lui dans le baquet le samedi (à 17 h 20). Le comédien Arnaud Tsamere, lui aussi fin connaisseur de compétition, sera présent le samedi pour la parade monoplaces < 2L dès 8 heures et à 17 h 45, relayé le dimanche à 17 h 55 par... Julien Fébreau ! ■

**SAMEDI ET DIMANCHE | 13 H 50**

## LE DÉFILÉ DES CHAMPIONS

Pilotes de F1 - anciens comme actuels - participeront à une parade sur un camion plateau (circuit 3.8km) offrant un moment rare de proximité et de partage. Avant de prendre la piste, les champions salueront la foule dans une ambiance chaleureuse et fédératrice. Un instant privilégié où la passion réunit légendes, stars d'aujourd'hui et spectateurs. ■

**SAMEDI ET DIMANCHE | 14 H 35**

## JEAN ALES RETROUVE SA FERRARI 412 T2

La réunion de Jean Alesi avec la Ferrari 412 T2 qui lui a offert la victoire en F1 sera un très grand moment. Un partage qui pourrait prendre des airs de ce jour de juin 1995, si la foule scande « Jeannot », comme ce fut le cas sur le circuit Gilles-Villeneuve. ■



© Patrick Stürmlinger

**SAMEDI ET DIMANCHE | 14 H 35**

## FAST & FAMOUS

Le Fast & Famous est le temps fort incontournable du KENNOL Grand Prix de France Historique. Cette démonstration exceptionnelle réunit pilotes légendaires et stars actuelles de la F1, au volant des monoplaces les plus emblématiques du week-end. Bien plus qu'un show en piste, c'est un véritable moment de partage et d'émotion avec le public. En 2026, la liste des pilotes présents est encore et toujours incroyable. Découvrez tous les participants en double-page centrale. ■

# LES ANIMATIONS Paddock

**SAMEDI | 16 H 30 - DIMANCHE | 10 H 30**

## ÉCHANGES AVEC LES PILOTES

Olivier Panis et Philippe Alliot seront présents pour une conférence suivie d'un échange avec les spectateurs le samedi dans l'espace exposition Ligier, un jubilé d'histoire. Le dimanche, Jacques Laffite et René Arnoux se prêteront à l'exercice. Michel Beaujon (ingénieur dont la carrière est liée à Ligier) sera aussi présent dans l'espace Atelier de l'exposition pour présenter ses réalisations et parler de l'histoire Ligier (vendredi à 15 heures, samedi à 10 heures et 17h30, dimanche à 9h30 et 16 heures). ■

**SAMEDI ET DIMANCHE | TOUTE LA JOURNÉE**

## DES LIGIER MYTHIQUES EN EXPO ET EN DÉMO

Une grande exposition et plusieurs démonstrations sont prévues pour honorer l'histoire si riche de Ligier : des 24 Heures du Mans à la F1, en passant par les rallyes, c'est l'histoire et l'actualité de la marque française qui est à découvrir dans le village. La scénographie immersive présente de multiples pièces et objets de l'écurie : planches à dessin, maquettes de soufflerie, moules, combinaisons, etc. ■

**SAMEDI ET DIMANCHE | TOUTE LA JOURNÉE**

## UN VILLAGE D'EXPOS ET D'ANIMATIONS EN TROIS ZONES

Un vaste paddock transformé en véritable village, avec des expositions et des animations toujours plus nombreuses. Le village « Expositions F1 », installé sur le paddock 2, réunira plus d'une vingtaine de monoplaces. On y retrouvera également une dizaine d'Aston Martin Valkyrie !

Le paddock 3 accueillera le village « Exposants », rassemblant de nombreux marchands, un espace food court ainsi qu'une fête foraine. Un écran géant y sera installé.

Enfin, la Zone Rouge comprendra un second village d'exposants situé derrière la tribune de la ligne droite de départ, ainsi que les expositions des clubs automobiles et des véhicules de prestige. Un espace de restauration et un écran géant viendront également compléter cette zone. ■



© Jean-François Muguet

## 300 VOITURES DE PRESTIGE

*Les collectionneurs et propriétaires de voitures anciennes ou de prestige sont également de la fête. Au moins 300 autos sont attendues en « Zone Rouge ».*

**SAMEDI ET DIMANCHE | TOUTE LA JOURNÉE**

## EXPOSITION F1

Outre celles qui prendront la piste, ce n'est pas moins d'une quarantaine de monoplaces de la catégorie reine que le public peut découvrir en cheminant dans les différentes zones du paddock. De quoi reconstituer des pans entiers de l'histoire du sport automobile. ■



© Jean-François Muguet

**SAMEDI | 11 H 10 ET 15 H 15 - DIMANCHE | 11 H 35 ET 15 H 15**

## LE FRISSON DU DÉPART

Chaque jour, deux Grid Walk sont accessibles avant la procédure de départ des courses F1 et F2 (supplément au billet Enceinte Générale). ■

**SAMEDI ET DIMANCHE | TOUTE LA JOURNÉE**

## XTREM PARK

Au cœur du Circuit Paul Ricard, l'Xtrem Park est un parc de loisirs dédié au racing, avec simulateurs, tests de réflexes et expériences comme le changement de roue de F1, pour une immersion façon paddock. Son restaurant, le Grand Prix Burger, offre une vue sur la piste. Pour les amateurs d'adrénaline, le parc propose aussi simulateur de chute libre et initiations au quad. Ouvert de 10 h à 18 h du mercredi au dimanche, et tous les jours ce week-end ! ■



© Morgan Harburin

**SAMEDI | 22 H**

## FEU D'ARTIFICE

À la fin de la course Masters Endurance Legends. ■



# RED BULL RACING, EMPIRE IMPRÉVU

EN 20 ANS DE PRÉSENCE, L'ÉQUIPE RED BULL RACING A LAISSÉ SUR LA F1 UNE EMPREINTE SI PROFONDE QU'ELLE A FINI PAR REDESSINER LE SPORT LUI-MÊME. CE QUE PERSONNE N'AVAIT VU VENIR ALLAIT POURTANT ÊTRE, EN MOINS D'UNE DÉCENNIE, LA RÉFÉRENCE ABSOLUE DE LA DISCIPLINE.

## LE PARI MATESCHITZ

Après cinq saisons infructueuses sous l'étiquette Jaguar Racing, Ford décide de se séparer de l'équipe héritée de Stewart Grand Prix. Le 15 novembre 2004, Dietrich Mateschitz, fondateur de la boisson énergisante Red Bull, se porte acquéreur. Le paiement symbolique d'un dollar s'accompagne d'un engagement : investir 400 millions sur trois saisons. Un pari, une vision. Déjà par le passé, Mateschitz était présent en F1. Il aide Gerhard Berger, qui devient le premier

athlète officiellement soutenu par Red Bull en 1989. Il est aussi actionnaire majoritaire de Sauber en 1995, avant de revendre ses parts. Mais l'aventure qui débute pour la saison 2005 est bien plus ambitieuse. À la tête de l'écurie est nommé Christian Horner, 31 ans, venu de chez Arden en F3000 (équipe qu'il a cofondée). Le changement produit un effet immédiat : David Coulthard et Christian Klien, les premiers aventuriers de l'épopée, terminent 4<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> dès le premier

Grand Prix de la saison 2005 à Melbourne. L'équipe marque 34 points en une saison, contre 10 pour Jaguar l'année précédente. Un sursaut, tout au plus, pense-t-on. Pourtant, les vendeurs de canettes sont là pour durer. Ce qui distingue Red Bull n'est pas seulement sportif. Mateschitz veut une équipe non-conformiste, qui joue sa musique plus fort que les autres, qui donne accès aux pilotes sans langue de bois. L'Energy Station en est l'illustration. Cette structure

s'installe dans les paddocks comme un corps étranger au monde feutré de la F1. Plus grande, plus rutilante, plus tape-à-l'œil. Et c'est précisément le but.

## LA MACHINE NEWEY

Sur la piste, les résultats arrivent. Avec Adrian Newey recruté en 2006, l'équipe gravit les échelons. En 2009, les RB5 rivalisent avec les Brawn GP et leur double diffuseur. La lutte avec Jenson Button est permanente, et ce n'est qu'au Grand Prix du Brésil (avant-dernier rendez-vous du calendrier) que les titres sont décidés. Sebastian Vettel échoue à 11 points seulement. Red Bull Racing peut désormais gagner. Mark Webber, équipier de Vettel

La livrée Red Bull Racing, peu évolutive, est aujourd'hui rentrée dans la culture populaire. Ici avec Sebastian Vettel au volant de la RB5, au Grand Prix de Grande-Bretagne 2009. © Getty Images/Red Bull Content Pool



## RED BULL RACING EN F1

2004

Red Bull GmbH rachète Jaguar Racing.

2006

Passage aux moteurs Ferrari. Arrivée d'Adrian Newey.

2007

Passage aux moteurs Renault. Mark Webber intègre l'équipe.

2009

La RB5 rivalise avec Brawn. Sebastian Vettel manque le titre à 11 points.

2010-2013

Quatre doublés consécutifs pilotes/constructeurs avec Sebastian Vettel.

2016

Rupture avec Renault. Max Verstappen devient le plus jeune vainqueur de Grand Prix à 18 ans et 228 jours (Grand Prix d'Espagne).

2018

L'équipe devient Aston Martin Red Bull Racing.

2019

Les moteurs Honda prennent place dans les RB15.

2021

Premier titre mondial pour Max Verstappen.

2022-2023

Domination totale. 860 points au championnat constructeur en 2023, un record absolu. McLaren s'en est approché en 2025 (833).

2024

Quatrième titre pour Verstappen.

2025

Christian Horner est écarté. Laurent Mekies lui succède.

2026

Nouvelle ère : moteur développé en interne, en partenariat avec Ford.



Canada 2011, sous la pluie, Mark Webber ne peut résister à Jenson Button (McLaren-Mercedes). Ce dernier livrait ce jour-là une démonstration de pilotage. Un Grand Prix resté dans la légende de la discipline. © Getty Images/Red Bull Content Pool

← En 2011, Sebastian Vettel signe 15 pole positions, Mark Webber en décroche 3. Seul Lewis Hamilton (Grand Prix de Corée du Sud) hisse une autre voiture qu'une RB7 en tête de la grille cette année-là. © Getty Images/Red Bull Content Pool

de 2007 à 2013, voit dans le succès de Red Bull Racing la traduction d'un système bien rodé : « C'était comme une grosse équipe de F3 : très peu de personnes dans la chaîne de décision explique le pilote à l'époque. Helmut était le pivot, Adrian avait une vraie sensibilité pour l'équipe, et Christian a mis une énergie folle année après année. Cet équilibre-là, c'est ce qui nous a propulsés vers les résultats. » Dans un championnat où les mastodontes pèsent chaque choix pendant des semaines, Red Bull tranche. Vite. Parfois trop.

## L'AUTRE DYNASTIE

De 2010 à 2013, Vettel et l'équipe s'imposent quatre fois de suite, avec les titres pilotes et constructeurs. Mais la révolution hybride de 2014 rebat les cartes. Red Bull souffre, rompt avec Renault, rebadge ses moteurs TAG Heuer le temps d'essuyer la crise, avant de se tourner vers Honda en 2019. Le pari est risqué, mais le partenariat avec le constructeur japonais porte ses fruits dès 2021 : Max Verstappen est sacré champion du monde, au terme d'une saison dont le dénouement à Abu Dhabi restera dans les mémoires. De 2022 à 2024, le Néerlandais remporte trois titres

supplémentaires, portant le total de l'écurie à 8 couronnes pilotes. Une autre ère après celle portée par Sebastian Vettel.

## LA FIN D'UN RÈGNE, LE DÉBUT D'UN AUTRE ?

2026 marque une vraie rupture. Du haut de ses 20 ans, Red Bull Racing doit composer avec une révolution réglementaire inédite, qui bouleverse l'ordre établi. Systématiquement sur le podium des constructeurs depuis 2009 (sauf en 2015), l'équipe a connu un renouvellement fort de ses cadres : Christian Horner, Helmut Marko ou Adrian Newey, plus aucun des piliers n'est là. Un nouveau chapitre s'ouvre. ■



Le plongeon de Daniel Ricciardo, vainqueur du Grand Prix de Monaco 2018, au cœur de l'Energy Station Red Bull. © Getty Images/Red Bull Content Pool





# LIGIER, LA FLAMME EN BLEU

ÉTIRÉE SUR 20 ANS – DE 1976 À 1996 – LA PRÉSENCE DE LIGIER EN F1 COUVRE UNE PÉRIODE QUI A VU DE NOMBREUX CHANGEMENTS : RÉVOLUTION DE L'EFFET DE SOL, GUERRE DE POUVOIR QUI DÉBOUCHE SUR LE PREMIER ACCORD CONCORDE EN 1981, ARRIVÉE DES MOTEURS TURBOCOMPRESSÉS, APOGÉE ET BANNISSEMENT DES AIDES ÉLECTRONIQUES. C'EST DANS CE PAYSAGE EN PERPÉTUELLE MUTATION QUE LIGIER A CHERCHÉ, PENDANT DEUX DÉCENNIES, À S'IMPOSER, PUIS SIMPLEMENT À EXISTER.

## L'AMBITION FRANÇAISE AU SOMMET

Derrière l'aventure Ligier se trouve une figure singulière : Guy Ligier. Ancien rugbyman, il fonde son équipe en 1969. Dès l'origine, l'aventure est profondément française – bleu national sur les carrosseries, pilotes tricolores, motorisations Matra – et cette identité revendiquée allait rester la marque de fabrique de l'équipe. Les meilleures années se concentrent à la charnière des années 70 et 80. Jacques Laffite offre à Ligier ses victoires les plus

prestigieuses. En 1979 et 1980, la JS11 puis la JS11/15 comptent parmi les meilleures F1. Le titre mondial semble alors à portée. Laffite est en lutte pour la couronne jusqu'au dernier affrontement à Las Vegas en 1981. La consécration ultime ne viendra jamais. La suite est plus difficile : les changements réglementaires successifs, les erreurs de développement et des ressources limitées éloignent progressivement l'équipe du sommet. Les années 80 et le début des années 90 sont celles

d'une lutte constante pour demeurer compétitif dans un championnat qui change de visage chaque saison.

## MONACO 1996, DERNIER ÉCLAT POUR L'HISTOIRE

C'est pourtant dans ce contexte de déclin relatif que survient l'un des moments les plus marquants de l'histoire de l'écurie. Le 19 mai 1996, Olivier Panis s'élance depuis la 14<sup>e</sup> place sur la grille d'un Grand Prix de Monaco qui vire rapidement au chaos.



« Je vais finir sur le podium aujourd'hui ». C'est ce qu'a confié Olivier Panis à sa femme Anne en se levant le dimanche 19 mai 1996, voyant la pluie tomber. « Olivier, tu pars 14<sup>e</sup> ! » lui a-t-elle rétorqué. © Ligier

Dès les premiers tours, le Grenoblois profite de quelques abandons pour gagner des places, puis d'un arrêt au stand effectué au bon moment pour en grappiller quelques autres. Mais surtout, il signe un festival de dépassements spectaculaires sur une piste rendue extrêmement piègeuse par la pluie : Martin Brundle (Jordan) au 7<sup>e</sup> tour dans la montée de Beurivage, Mika Häkkinen (McLaren) au 15<sup>e</sup> tour à Mirabeau, Johnny Herbert (Sauber) au 25<sup>e</sup> tour à l'épingle du Loews (devenue Fairmont), puis Eddie Irvine (Ferrari) au 36<sup>e</sup> tour, encore à l'épingle du Loews. En fin de course, il doit surveiller sa consommation tout en contrôlant le retour de David Coulthard (McLaren). Il s'impose après deux heures d'effort.

## À 36 ans, Guy Ligier a fait ses débuts en F1 en 1966, et il disputera 12 Grand Prix, avant de débarquer comme constructeur 10 ans plus tard.

On ne le savait pas encore, mais cette victoire entrerait dans la postérité comme la dernière en F1 d'une voiture assemblée en France (à Magny-Cours en l'occurrence). Et il faudrait attendre 24 ans, et la victoire de Pierre Gasly au Grand Prix d'Italie 2020, pour revoir un pilote français sur la plus haute marche.

## L'ENDURANCE, LÀ OÙ TOUT A COMMENCÉ

Avant la F1, Guy Ligier a forgé son histoire et celle de son équipe en endurance. Pilote dans les années 60, il prend le départ des 24 Heures du Mans et se frotte aux épreuves du championnat du monde des voitures de sport, accumulant une expérience

qui nourrit sa vision du sport automobile. C'est d'ailleurs dans cet univers qu'il noue certaines des amitiés qui marqueront sa vie, notamment celle avec Jo Schlesser. L'endurance est donc dans l'ADN même de l'aventure Ligier, bien avant que le bleu tricolore ne s'affiche sur les grilles de F1. Des décennies plus tard, le nom Ligier connaît une renaissance inattendue sur les circuits d'endurance. Portée par Onroak Automotive, la marque revient en compétition avec des châssis homologués en LMP2 puis en LMP3. Des autos qui contribuent à démocratiser l'accès au sommet de l'endurance pour de nombreux teams privés. Le nom Ligier, loin de n'être qu'un souvenir, continue

## LIGIER EN F1

- 1969** La Ligier JS1 est présentée au Salon de l'Automobile. Les lettres JS sont utilisées en hommage à Jo Schlesser, grand ami de Guy Ligier, disparu tragiquement au Grand Prix de France 1968.
  - 1976** Premier engagement en F1, avec la JS5 et Jacques Laffite comme pilote titulaire.
  - 1977** Jacques Laffite offre à Ligier sa première victoire (Grand Prix de Suède). La première d'un pilote français au volant d'une voiture 100 % française (châssis et moteur).
  - 1979** L'année de toutes les promesses. Avec la JS11, exploitant magistralement l'effet de sol, Laffite s'impose en Argentine et au Brésil, Depailler en Espagne.
  - 1981** Jacques Laffite s'impose par deux fois. Ce sont les dernières années du premier âge d'or.
  - 1994** L'écurie change de propriétaire, Flavio Briatore prenant le contrôle de la structure.
  - 1996** Le 19 mai, Olivier Panis remporte le Grand Prix de Monaco. C'est la 9<sup>e</sup> et dernière victoire de Ligier en F1.
  - 1997** L'équipe Ligier est rachetée par Alain Prost et est rebaptisée Prost Grand Prix, fermant définitivement le chapitre Ligier en F1.
- ainsi d'écrire son histoire sur les circuits du monde entier. ■



1986, René Arnoux devance Jacques Laffite. Ce dernier sera gravement blessé après un accident en course à Brands Hatch, et c'est Philippe Alliot qui finira la saison à sa place. © Ligier

## JEAN ALESI

Ferrari 412 T1 - 1994  
Ferrari 412 T2 - 1995

La joie de la victoire, c'est au volant de la 412 T2 que Jean Alesi l'a vécue. C'était le 11 juin 1995 lors du Grand Prix du Canada. Il fêta ce jour-là ses 31 ans. Les 412 T1 et T2 sont les dernières F1 à moteur V12 de l'histoire. Ça va chanter au Circuit Paul Ricard !

201 ■ 1 ■ 0 ■ 2 ■ 4 ■ 32



## RENÉ ARNOUX

Ferrari 126 C4 - 1984

René Arnoux a décroché 22 podiums en F1. C'est au cours de sa première saison avec Ferrari en 1983 qu'il en accumule le plus (7). Il enchaîna en 1984 avec la Ferrari 126 C4. Sans victoire, il était régulièrement dans les points, notamment 3<sup>e</sup> au Grand Prix de Monaco derrière Prost et Senna (Stefan Bellof, initialement 3<sup>e</sup>, avait été déclassé).

149 ■ 7 ■ 0 ■ 18 ■ 12 ■ 22



## LOIC DEPAILLER

Tyrrell P34 - 1976

50 ans après, la Tyrrell P34 revient sur le Circuit Paul Ricard, là où elle s'était classée 2<sup>e</sup> en 1976 aux mains de Patrick Depailler. Cette fois, c'est son fils Loïc qui en prendra le volant. Émotions en perspective avec une curiosité, la seule F1 à six roues victorieuse en Grand Prix.



## ISACK HADJAR

Red Bull RB7 - 2011

« Évolution » de la RB6 sans double-diffuseur, la RB7 est la première Red Bull avec un système de récupération de l'énergie cinétique. Sébastien Vettel a enchaîné 11 victoires en 19 Grand Prix en 2011. Un morceau d'histoire dont la sonorité envoi-rante du V8 Renault va ravir Isack Hadjar, qui roule en 2026 pour Oracle Red Bull Racing.

26 ■ 0 ■ 0 ■ 0 ■ 1



## JACQUES LAFFITE

Ligier JS11/15 - 1980

En 1980, les JS11/15 embarquent comme en 1979 un bloc Ford Cosworth, qui permet de jouer devant. Jacques Laffite remporte le Grand Prix d'Allemagne et termine à la 4<sup>e</sup> place au championnat. Ligier est 2<sup>e</sup> au Championnat du Monde des Constructeurs (derrière Williams, mais devant Brabham). Son meilleur résultat.

176 ■ 6 ■ 0 ■ 7 ■ 7 ■ 32



## ESTEBAN OCON

Ferrari 412 T2 - 1995

Esteban Ocon célèbre cette année ses 10 ans en F1. Après avoir connu notamment l'épopée Renault / Alpine, il est engagé depuis 2025 chez MoneyGram Haas F1 Team. Il se glissera ce week-end dans une F1 partagée avec Jean Alesi. Une monoplace que le natif d'Évreux (Eure) n'a pas connue en période, lui qui est né en 1996 !

183 ■ 1 ■ 0 ■ 0 ■ 1 ■ 4



## ALAIN PROST

McLaren MP4/3 - 1987

Après les titres (1985-1986), Alain Prost vit en 1987 une saison compliquée face aux Williams-Honda de Nelson Piquet et Nigel Mansell. Il brille lorsqu'il parvient à compenser le déficit de puissance de sa McLaren MP4/3. C'est lors de cette saison qu'il décroche sa 28<sup>e</sup> victoire, devenant le pilote le plus victorieux d'alors en F1 en détrônant Jackie Stawart.

199 ■ 51 ■ 33 ■ 41 ■ 106



## JACQUES VILLENEUVE

Ferrari 312 T5 - 1980

Moment d'émotion à prévoir lorsque le Champion du Monde 1997 va renouer avec l'héritage familial avec la Ferrari 312 T5 emmenée en 1980 par son père. Gilles Villeneuve aurait dû figurer au palmarès des champions du Monde. Sa saison 1979 est restée la plus forte, finalement enlevée par Jody Scheckter, son équipier chez Ferrari.

163 ■ 11 ■ 13 ■ 9 ■ 23



- Présent le samedi
- Présent le dimanche

## PHILIPPE ALLIOT

Lola LC87 - 1987

Philippe Alliot n'a jamais disposé d'une monoplace réellement performante. En 109 départs, il est néanmoins parvenu à entrer six fois dans les points (réservés alors aux six premiers), dont trois fois en 1987 au volant de la Lola LC87, qu'il pilotera au KENNOL Grand Prix de France Historique 2026.

109 ■ 0 ■ 0 ■ 0 ■ 0



## DAVID COULTHARD

Red Bull RB7 - 2011

David Coulthard est l'un des premiers pilotes de l'aventure Red Bull. Contribuant aux fondations de l'équipe, il prend sa retraite sportive fin 2008. La RB4 est donc sa dernière F1. Le voir en RB7 est inédit ? Non. Il en a déjà pris le volant sur des shows, alors préparez-vous au spectacle.

246 ■ 13 ■ 12 ■ 18 ■ 62



## PIERRE GASLY

Renault RS10 - 1979

Débutant en F1 en 2017 chez Toro Rosso avant d'être un pilote Red Bull, Pierre Gasly a remporté le GP d'Italie 2020, mettant fin à l'attente d'une victoire française depuis le succès d'Olivier Panis. Pilote Alpine depuis 2023, il va découvrir avec la RS10 une pionnière de la discipline, la première F1 victorieuse équipée d'un turbo.

180 ■ 1 ■ 0 ■ 0 ■ 3 ■ 5



## MIKA HAKKINEN

McLaren MP4/9 - 1994

La McLaren MP4/9 de 1994 est la première F1 de l'histoire propulsée par un moteur Peugeot. C'est à son volant que Mika Häkkinen dispute sa première saison complète en F1, montant à six reprises sur le podium. Il termine la saison à la 4<sup>e</sup> place du championnat.

161 ■ 20 ■ 26 ■ 25 ■ 51



## MATHIAS LAUDA

Ferrari 312 T - 1975

Arrivé aux portes de la F1, en Formule 3000, Mathias Lauda (fils de Niki Lauda) se tourne vers le Tourisme puis le GT, où il a construit un solide palmarès, ponctué notamment par cinq participations aux 24 Heures du Mans et une couronne mondiale en catégorie LMGT Am avec Aston Martin Racing ou encore une victoire aux 12 Heures de Bathurst.



## OLIVIER PANIS

Ligier JS33B - 1990

Olivier Panis n'est pas encore sur les grilles de F1 lorsque les Ligier JS33 et JS33B portent les espoirs français. Il décroche pendant ce temps le championnat de France de Formule Renault (1989) et enchaîne en 1993 avec le titre F3000. Il va ce week-end « emprunter » à Philippe Alliot une monoplace que celui-ci a connue en période.

158 ■ 1 ■ 0 ■ 0 ■ 0 ■ 5



## NICOLAS PROST

Ferrari 643 - 1991

Ultime Ferrari F1 pilotée par Alain Prost, la 643 était lancée à mi-saison, lors du Grand Prix de France 1991. Elle ne permet pas au professeur de se battre face à Ayrton Senna ou Nigel Mansell. Nicolas, fils d'Alain Prost, âgé de 10 ans en 1991, va prendre le volant pour un voyage dans le temps familial.



## MARK WEBBER

Ferrari Tipo 555 - 1955

Surnommée « Super Squalo » (Super-Requin) d'après la forme de son nez, la 555 ne pèse que 590 kg, et peut passer de 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes. Engagées en 1955 et 1956, les 555 ont été pilotées par des légendes comme Nino Farina, Paul Frère, Maurice Trintignant, Mike Hawthorn, Peter Collins ou Olivier Gendebien. Mark Webber va s'ajouter à la liste.

215 ■ 9 ■ 13 ■ 19 ■ 42



LEGENDES DES PICTORAMMES : GP DISPUTÉS ■ VICTOIRES ■ POLE POSITIONS ■ MEILLEURS TOURS ■ PODIUMS

# FAST & FAMOUS

## LES RDV DU WEEK-END | SAMEDI 9 MAI À 14 H 35 | DIMANCHE 10 MAI À 14 H 35

# CIRCUIT PAUL RICARD

## UN DEMI-SIÈCLE D'INNOVATION PERMANENTE

EN DIX MOIS SEULEMENT – DE JUIN 1969 À AVRIL 1970 – LE PLATEAU DU CAMP VIT SURGIR UN CIRCUIT QUE PERSONNE N'ATTENDAIT VRAIMENT. UN TRACÉ CONÇU DE TOUTES PIÈCES, COMPOSANT AVEC LA TOPOGRAPHIE, PENSÉ D'EMBLÉE POUR RÉCONCILIER DEUX AMBITIONS QUE LE MONDE DE LA COURSE TRAITAIT ALORS COMME ANTAGONISTES : LA VITESSE ET LA SÉCURITÉ, POUR LES PILOTES COMME POUR LES SPECTATEURS.

### UN CIRCUIT NÉ D'UNE VISION

À son inauguration, le « Paul Ricard » casse les codes. En arrivant dans le sud de la France en 1971 pour disputer le Grand Prix de France, la F1 découvre une piste moins effrayante que le Nürburgring et sa boucle Nord, un cadre plus rassurant que Montjuïc ou l'ancien tracé de Spa-Francorchamps. Aseptisé, le circuit anisé ? Non. Paul Ricard a su s'entourer. Les noms qui gravitent autour du projet sont légion : Charles Deutsch, Jean-Pierre Paoli – cheville ouvrière du chantier –, Jean-Pierre Beltoise, Henri Pescarolo, Jean-Pierre Jabouille, François Mazet, et François Chevalier, premier

directeur du circuit et âme des lieux. Ricard consulte, écoute, tranche. En capitaine d'industrie, il fonce ; et au sens propre. Fin 1969, le tracé se dessine directement sur le terrain, au bulldozer, avec les engins de la société Ricard. Pas d'entreprises extérieures, pas de plans en triple exemplaire. Beltoise lui-même pose des piquets pour corriger des virages ; on contourne les arbres plutôt que de les abattre. Problème, la nature dure du plateau interdit les variations d'altitude dont certains rêvaient, inspirées par le Nürburgring. Qu'importe : on applique des idées prises du côté du Mans. La vitesse est centrale, et elle trouve son expression dans une ligne droite de 1800 mètres. Le Mistral. Un nom, une promesse,

celle d'atteindre et même dépasser les 300 km/h.

### TERRE DE VITESSE

La F1 disputera dix-huit Grand Prix de France au Ricard. Quatorze éditions de 1971 à 1990, puis quatre autres à partir de 2018, après un long exil à Magny-Cours. Entre ces deux périodes, Alain Prost aura fait du circuit son terrain de chasse favori avec quatre victoires.

La ligne droite du Mistral n'a jamais appartenu qu'à la F1. Matra avait compris ce qu'elle pouvait offrir dès les années 70. En mars, avril et mai 1972, l'équipe française lance un intense programme avec trois simulations de 24 heures, tout en faisant l'impasse sur le championnat du monde. On essaie des capots courts et longs sur les MS 660 et MS 670, on teste des solutions aérodynamiques. La mécanique s'emballe, avec des soucis de joint de culasse et de boîte de vitesses. Ces simulations sont riches d'enseignements, et en juin, Matra fait briller le bleu en Sarthe. Cette habitude traversera les

décennies : bien plus tard, les Peugeot 905 viendraient à leur tour briser des boîtes de vitesses sur cette même portion, préparant leurs assauts victorieux sur les 24 Heures du Mans en 1992 et 1993. L'endurance est aussi liée au tracé, via les simulations de 24 heures ou des épreuves dédiées (aujourd'hui encore l'European Le Mans Series et le Championnat GT World Challenge y organisent une manche).

### SECONDE VIE

En 1999, le circuit change de mains. Bernie Ecclestone rachète le site et confie à

Le Circuit Paul Ricard vit quotidiennement ou presque. 300 jours par an, des événements s'y tiennent. Courses, essais de constructeurs, track-days, stages de pilotage ou opérations d'incentive. Tous les détails sur [circuitpaulricard.com](http://circuitpaulricard.com).



Pole position, meilleur tour en course et victoire. Jackie Stewart domine pleinement le premier Grand Prix de France organisé sur le circuit en 1971. © Alamy

*Le Trophée International Paul Ricard est la toute première course organisée sur le circuit. Sur une Chevron B16-Ford, Brian Redman est le premier vainqueur en 2 h 19'31 après 100 tours couverts.*

Philippe Gurdjian – organisateur du Grand Prix de France pendant douze ans – le soin de le réinventer. Ce qui émerge alors n'a pas d'équivalent : le Paul Ricard High Tech Test Track. Circuit le plus moderne de France en 1970, il devient le plus moderne au monde en 2002. Les bacs à gravier cèdent la place aux zones abrasives bleues et rouges. Le tracé se module à volonté, avec jusqu'à 247 configurations possibles. Les équipes de F1 et d'endurance s'y retrouvent, loin des regards, pour leurs simulations les plus précieuses. En 2009, les portes s'ouvrent à nouveau au public et à la

compétition : F1, F2, F3, GT, Le Mans Series, Bol d'Or. Tout roule ici. Et bien entendu les courses pour voitures historiques, auxquelles le circuit offre un écrin que peu d'autres peuvent

promettre. La lumière du Var, la largeur des voies, l'histoire inscrite dans chaque virage. Le KENNOL Grand Prix de France Historique en est aujourd'hui l'une des plus belles expressions, rassemblant plus de 100 000 spectateurs venus en 2025 voir vibrer des machines qui ont, pour certaines, connu ces lieux à leur âge d'or. ■

Le premier Grand Prix de France tenu au Paul Ricard voit Jackie Stewart s'imposer devant son équipier François Cevert. Il s'agit du premier podium du Français, et du premier doublé de Tyrrell ! Jean-Pierre Beltoise est 7<sup>e</sup> sur une Matra dont la tenue de route s'est rapidement dégradée, tandis qu'Henri Pescarolo est contraint à l'abandon (problème de boîte de vitesses) sur sa March-Ford.

Le tracé est aussi apprécié des épreuves « endurance ». Le FIA WEC y a déjà organisé ses essais d'avant-saison, et l'European Le Mans Series y vient sans discontinuer depuis 2010. © European Le Mans Series



2022, année du dernier Grand Prix de France. À suivre... © Getty Images/Red Bull Content Pool



# GROUPE C, UNE DÉCENNIE À PART

SI L'ON SE PLONGE DANS L'HISTOIRE DE L'ENDURANCE, PLUSIEURS PÉRIODES ÉVEILLEN IMMÉDIATEMENT L'IMAGINAIRE. LE DÉBUT DU XX<sup>e</sup> SIÈCLE ET SES COURSES RELIANT DE GRANDES VILLES, LES ANNÉES 20 DES PREMIERS PIONNIERS, LES ANNÉES 70 QUAND L'ENDURANCE RIVALISAIT ENCORE AVEC LA F1 EN POPULARITÉ, OU LA FIN DES ANNÉES 90 AVEC L'ÉMERGENCE DES GT1 ET LES EXCÈS DES GTP (VOUS AVEZ EN TÊTE L'ENVOL DE LA MERCEDES CLR AUX 24 HEURES DU MANS 1999). LE REGARD SUR LES ANNÉES 80 EST PLUS COMPLEXE. IL MÉRITE UN ÉCLAIRAGE QUE PERMET LE PLATEAU MASTERS GROUP C À L'OCCASION DE CE KENNOL GRAND PRIX DE FRANCE HISTORIQUE 2026.

Le départ des 24 Heures du Mans 1988 devant une foule compacte. Plus de 230 000 spectateurs sont venus admirer les monstres du Groupe C. Et Mercedes ajoutait son nom au palmarès pour la première fois depuis... 1952 ! © Mercedes



Lancia lançait en 1983 la LC2, avec une pole position dès la première sortie à Monza. La belle italienne en décrochera 11 autres en championnat du monde ! Moins de 10 châssis existent, et on retrouve souvent ces autos aujourd'hui en historique. © Alexandre Montesinos

## LE GROUPE C, PÉRIODE DE CRÉATIVITÉ

Instauré en 1982 par la FISA, le Groupe C incarne une décennie ambivalente. L'endurance traverse une zone d'ombre médiatique. Sur la piste, l'effervescence règne. La règle, simple, repose sur un quota de carburant par course. Les ingénieurs ont une liberté quasi totale.

Porsche embrasse ce règlement avec la 956 et son 6 cylindres à plat, Lancia place dans ses LC2 un V8 biturbo conçu par Ferrari. Au milieu des années 80, de nouveaux entrants débarquent : Jaguar avec le V12 atmosphérique de ses

berlines de série, Mazda avec un moteur rotatif, Mercedes avec un V8 biturbo de 5 litres, et Peugeot vient refermer le cycle avec un V10 3,5 litres atmosphérique. La catégorie suit la F1 de près : l'ère turbo qui domine de 1982 à 1988 épouse celle des monoplaces, et le passage aux atmosphériques 3,5 litres en 1991 reprend la grammaire qu'imposait déjà Bernie Ecclestone en F1. Sur les Hunaudières avant les chicanes, les vitesses de pointe frôlent les 400 km/h ; la WM-Peugeot de Roger Dorchy en relèvera même le record absolu en 1988, à 405 km/h.

## PORSCHE, MÈTRE-ÉTALON

Porsche occupe le devant de la scène. La 956, puis la 962, deviennent les références absolues. Le constructeur allemand écoule des châssis-clients par dizaines, et Joest, Brun, Kremer ou Lloyd alignent leurs voitures dans une libre concurrence que l'on a presque oubliée depuis. Cette profusion de privés est l'une des grandes singularités de l'époque. Mais le plateau ne se résume pas à la marque de Stuttgart. Les Lancia LC2 sont les premières opposantes, brillantes en

qualifications sans jamais transformer ces éclairs en victoires régulières. Jaguar relance l'intérêt dès 1985 et revient au sommet en 1988 puis en 1990, porté par TWR. Mercedes signe un retour magistral en 1989 avec la Sauber-Mercedes C9, dont la livrée argentée renoue avec un héritage longtemps mis en sommeil. Mazda inscrit en 1991 son nom au palmarès du Mans avec la 787B : seule victoire mancelle d'un bloc rotatif, et toute première couronne pour une marque japonaise. Peugeot gagne en 1992 et 1993, dans un paddock qui se vide déjà.

## L'ÉPILOGUE 3,5 LITRES

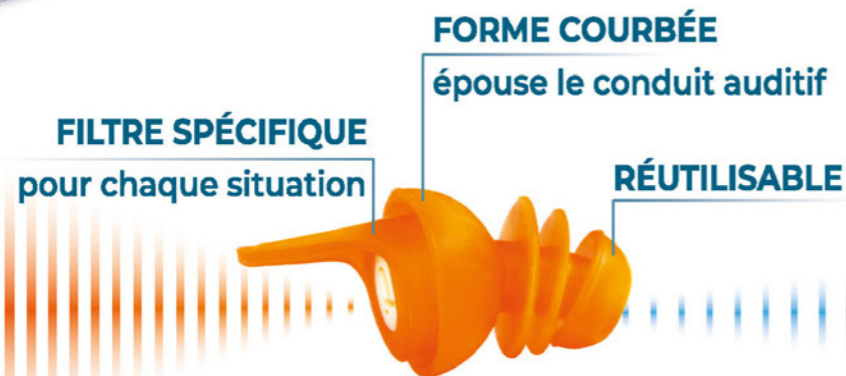
À compter de 1991, la FIA impose des moteurs atmosphériques de 3,5 litres calqués sur ceux de la F1. L'idée fait fuir les constructeurs : les coûts explosent, les écuries désertent les unes après les autres, et le championnat du monde s'éteint dès 1992. Ce qui devait prolonger l'âge d'or du prototype s'achève brutalement, laissant un sentiment d'inachevé. Cet inachèvement explique la place singulière qu'occupe le Groupe C dans la mémoire collective. Rares sont les catégories qui se sont éteintes alors qu'elles produisaient encore certaines des plus belles voitures jamais engagées au Mans. Des autos disparues en pleine maturité technique, ce qui leur confère une aura intacte plus de trente ans après. C'est pourquoi les voir en piste constitue un événement à part entière. Le KENNOL Grand Prix de France Historique 2026 leur réserve cette année encore un plateau. Les voir rouler, c'est profiter de l'écho d'une époque où chaque constructeur défendait sa propre architecture. Une rareté précieuse. ■

## Des sons, ne gardez que le bon

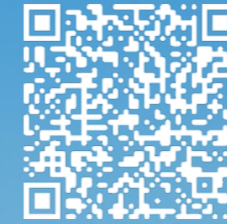


### Roulez en toute sécurité

Filtre les bruits liés au vent ou au moteur tout en conservant les sons d'alerte indispensables à la sécurité. **22 dB**



Retrouvez toute la gamme en pharmacie et sur [www.quies.fr](http://www.quies.fr)



RETROUVER L'INTÉGRALITÉ DES ENGAGÉS EN SCANNANT CE QR CODE



© Hugo Carrasco

## LES PLATEAUX COMPÉTITION

AVANT D'ESPÉRER LA F1, IL FAUT PASSER PAR CERTAINES ÉTAPES, COCHER DES CASES. UN PARCOURS INITIATIQUE, JAMAIS RECTILIGNE, JAMAIS IDENTIQUE, OÙ LES ILLUSIONS TOMBENT PARFOIS VITE ET OÙ LE TALENT BRUT NE SUFFIT PAS. LE **KENNOL GRAND PRIX DE FRANCE HISTORIQUE 2026** RESTITUE CETTE PROGRESSION À TRAVERS SEPT PLATEAUX QUI SE RÉPONDENT.

La Formule Renault d'abord - référence depuis les années 70 - révèle les hiérarchies dans l'égalité des moyens. Laffite, Prost, Massa, Norris, Piastri sont passés par là. La **FRenault Classic** (monoplaces antérieures à 2010) fait revivre le frisson des « premières fois ». La F3 ensuite, où se dessine plus clairement la frontière entre ceux qui savent vraiment piloter et les autres : la **F3 Classic Interseries**, avec ses machines d'avant 1985, en restitue tout le caractère. La F2, antichambre parfois contournée mais jamais anodine, est l'endroit où un baquet en F1 commence à sembler presque à portée de main. La **F2 Classic Interseries** lui rend un hommage mérité. Au sommet, les F1 d'avant 1986 du plateau **Masters Racing Legends** rappellent ce qu'est le bout du chemin : des machines sans filet électronique, à réactivité immédiate, qui imposent une forme de respect naturel.

Mais la pyramide n'a jamais été hermétique. L'endurance a souvent croisé la route de la monoplace ; parfois en détour, parfois en tremlin. La preuve avec Schumacher, engagé aux 24 Heures du Mans avant même son premier GP. Le **Masters Group C** convoque une ère mythique des prototypes, conçus pour Le Mans avant ses chicanes, et dont les habitacles ont accueilli des pilotes formés par les filières monoplaces : Jacky Ickx, Stefan Bellof, Derek Bell, Henri Pescarolo, Jochen Mass. Le **Masters Endurance Legends** et les **200 km du GPFH** prolongent cette logique de complémentarité, jusqu'aux GT et prototypes de la fin du siècle. Le sport automobile est une fête immense. Le **KENNOL Grand Prix de France Historique 2026** permet de la vivre pleinement. ■





# MASTERS RACING LEGENDS

## PLATEAU 1

### F1 de 1966 à 1985

Sur la grille, sont réunies des Formule 1 construites dans la période la plus riche de l'histoire de la discipline en matière d'ingénierie. Depuis les « cigares roulants » du milieu des années 1960, jusqu'aux monoplaces à fond plat, en passant par les redoutables machines à effet de sol, l'apparence de ces monoplaces ne cesse de nous surprendre.

**DEUX COURSES DE 25 MINUTES**

- SAMEDI 9 MAI 15:50 - 16:15
- DIMANCHE 10 MAI 15:50 - 16:15



Le Plateau 1 permet de revisiter deux décennies de la discipline, entre constructeurs emblématiques, livrées iconiques et sonorités mythiques ! Illustration avec la Lotus 78, la première F1 à effet de sol de l'histoire. © Morgan Mathurin

## F2 CLASSIC INTERSERIES



### F2 de 1967 à 1978

Dans les années 1960-1970, l'antichambre de la F1 n'était pas une formule monotype, mais une catégorie ouverte dans laquelle s'affrontaient les meilleurs artisans-constructeurs : Brabham, Chevron, Lola, March, Martini, etc. Avec leurs moteurs de 1600 cm<sup>3</sup> puis de 2 litres, ces « petites » monoplaces de 500 kg ont vu passer de futurs « grands » comme Jacky Ickx, Jean-Pierre Beltoise, Jean-Pierre Jabouille ou encore René Arnoux.

**DEUX COURSES DE 11 TOURS**

- SAMEDI 9 MAI 11:35 - 12:00
- DIMANCHE 10 MAI 12:00 - 12:25



## PLATEAU 2

## F3 CLASSIC INTERSERIES



### F3 de 1971 à 1984

Les espoirs passés par la F3 dans les années 1970 et 1980 ont tous rêvé gagner à Monaco, sous le regard des patrons d'écuries de F1. La règle officielle voulait que son vainqueur débute directement en F1 l'année suivante, sans passer par la F2. Au palmarès, figurent Patrick Depailler, Jacques Laffite, Didier Pironi ou encore Alain Prost. Les voitures sont des Martini, Chevron, March ou Ralt, restaurées dans leur livrée d'origine.

**DEUX COURSES DE 10 TOURS**

- SAMEDI 9 MAI 16:40 - 17:05
- DIMANCHE 10 MAI 16:45 - 17:10



## PLATEAU 3

## FORMULE RENAULT CLASSIC



### F. Renault de 1972 à 2009 et F4 de 2015

Après leurs années « karting », de nombreux pilotes – tels Felipe Massa, Kimi Räikkönen, Lewis Hamilton ou George Russell – ont débuté en monoplace via la FR2.0 ou la F4. Construite entre 2000 et 2009 et propulsée par le 4-cylindres 2 litres de la Clio II RS, la Tatuus FR2000 fut d'ailleurs la monoplace la plus fabriquée au monde : près de 1 000 exemplaires, destinés à des championnats européens, asiatiques et américains !

**DEUX COURSES DE 10 TOURS**

- SAMEDI 9 MAI 10:00 - 10:25
- DIMANCHE 10 MAI 10:25 - 10:50



## PLATEAU 5

## MASTERS GROUP C

### Prototypes de 1982 à 1993

Basé sur une limitation de la consommation en carburant, le Groupe C laissait une grande liberté aux concepteurs. Des artisans comme Courage, Rondeau ou Spice surent en profiter pour s'illustrer, sans toutefois troubler la domination de Porsche au début des années 1980. La réponse viendrait finalement d'autres constructeurs : Lancia d'abord, puis Jaguar, Mercedes, Toyota, Nissan, Mazda et Peugeot au début des années 1990.

#### DEUX COURSES DE 40 MINUTES

- SAMEDI 9 MAI 8:35 - 9:15
- DIMANCHE 10 MAI 9:00 - 9:40



PLATEAU 6

## MASTERS ENDURANCE LEGENDS

### Prototype et GT de 1995 à 2016

La série regroupe certaines des voitures les plus appréciées des Millennials et Gen Z. Et pour cause : ils les ont toutes pilotées sur simulateurs ! Comme au Mans, on roule de jour et de nuit, le samedi soir. Comme au Mans, protos et GT se côtoient. Les plus rapides sont les LMP1 (Lola, Peugeot, Pescarolo, Zytek), mais le connaisseur garde toujours un œil sur la bagarre en GT (Aston Martin Vantage, Bentley Continental, Ferrari 458, BMW Z4).

#### UNE COURSE DE 100 MINUTES

- SAMEDI 9 MAI 20:10 - 21:50



PLATEAU 4

## 200 KM DU GPFH

### Prototype, GT et Tourisme d'avant 2001

En historique, une course de 90 minutes fait déjà figure d'endurance. Ici, comme aux 24 Heures du Mans, trois pilotes au maximum peuvent se relayer au volant d'une voiture, mais les plus téméraires – et affûtés physiquement – peuvent aussi faire la course en solo. Quant aux modèles éligibles, le choix se révèle digne d'un jeu vidéo : Chrysler Viper GTS-R, Ford GT40, Porsche 935 K3, Shelby Cobra...

#### UNE COURSE DE 90 MINUTES

- SAMEDI 9 MAI 18:20 - 19:50



PLATEAU 7



# La prévention, c'est ensemble que nous la faisons.

Campagnes de sensibilisation et d'information, ateliers, stages et conseils...

Depuis plus de 20 ans, nous agissons sur les territoires pour rendre nos sociétaires acteurs de leur propre prévention, et les aider à réduire les risques au quotidien.

- Dangers de la route
- Santé et autonomie
- Gestes qui sauvent
- Dangers du quotidien
- Aléas naturels
- Risques nautiques
- Risques cyber
- Argent et éducation budgétaire



La Macif,  
c'est vous.

Crédit photo : P5/Photononstop

MACIF - MUTUELLE ASSURANCE DES COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS DE FRANCE ET DES CADRES ET SALARIÉS DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Société d'assurance mutuelle à cotisations variables. Entreprise régie par le Code des assurances. Siège social : 1 rue Jacques Vandier 79000 Niort.



# RMC

## EN DIRECT ET EN PODCAST

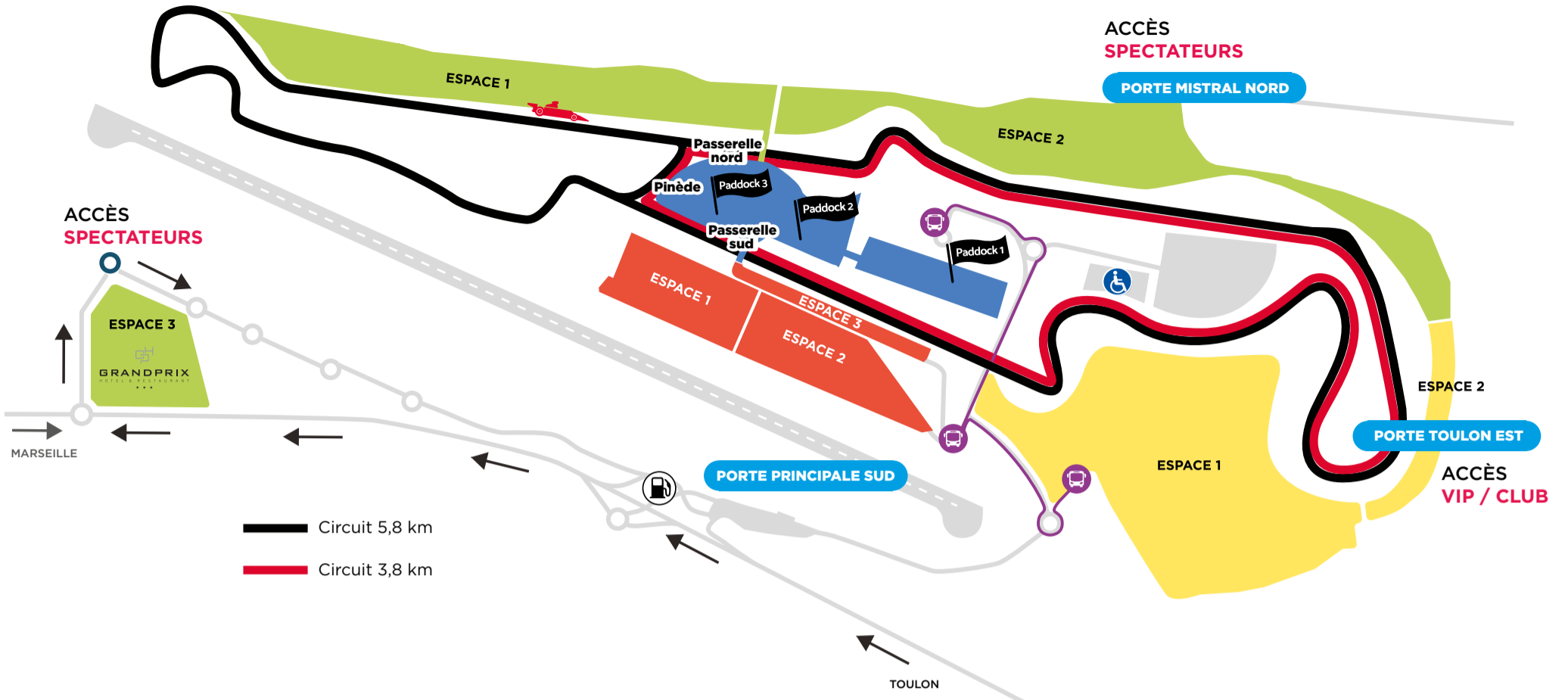
### SUR L'APPLICATION



TÉLÉCHARGEZ  
L'APPLICATION



# PLAN DU CIRCUIT



## ZONE VERTE

### ESPACE 1

- Camping
- Écran géant

### ESPACE 3

- Centre d'accréditation

### ESPACE 2

- Accès spectateurs
- Parking spectateurs
- Dispositifs médicaux

### PLAN INTERACTIF APPLICATION MOBILE



Télécharger dans  
l'App Store



DISPONIBLE SUR  
Google Play

## ZONE BLEUE

### PADDOCK 1

- Pit building (accueil, point infos, objets trouvés)
- Point infos
- Restaurant Panoramic
- Loges VIP
- Podium
- Dispositifs médicaux
- Écran géant
- Food corner
- WC
- Arrêts petit train / Navettes PMR

### PADDOCK 2

- Zone exposants
- Exposition Ligier - Un jubilé d'histoire
- Écran géant

### PADDOCK 3

- Zone exposants
- Fête foraine
- Point infos
- WC

### PINÈDE

- Food corner
- Écran géant

## ZONE ROUGE

### ESPACE 1

- Espace Club Auto / Prestige

### ESPACE 2

- Zone exposants
- WC
- Food corner
- Dispositifs médicaux
- Écran géant
- Point infos
- Arrêts petit train / Navettes PMR

### ESPACE 3

- Tribune Principale / PMR

## ZONE JAUNE

### ESPACE 1

- Xtrem Park + boutique
- WC
- Karting
- Parking PMR
- Grand Prix Burger
- Écran géant

- Tribune « Virage du Pont » / PMR

- Arrêts petit train / Navettes PMR

### ESPACE 2

- Parking VIP

**KENNOL**  
**GRAND PRIX**  
**DE FRANCE**  
HISTORIQUE



**3...**

**2...**

**1...**

**IGNITION\***

*\*Mise à feu*



Depuis plus de 30 ans, KENNOL conçoit, teste, et fabrique les huiles et fluides qui protègent vos véhicules, les liquides qui optimisent leurs performances. Et chacun de ces produits a initialement été validé par ce passage obligatoire chez nous : le circuit. Car c'est véritablement sur la piste que KENNOL est née. Et c'est cette passion commune que nous célébrons une fois de plus, avec vous, sur ce KENNOL Grand Prix de France Historique 2026. Rejoignez-nous, et préparez-vous pour le décollage !



**Circuit Paul RICARD**  
**Le Castellet**

**KENNOL**  
PERFORMANCE OIL