

**GRAND PRIX DE RUSSIE**  
**INTERVIEW****FRÉDÉRIC VASSEUR****“C’EST UN ENCOURAGEMENT,  
MAIS PAS UNE FINALITÉ”**

Renault a retrouvé la voie du succès en Russie et marque ses six premiers points grâce à Kevin Magnussen. Pas assez, toutefois, pour faire tourner la tête de son directeur de la compétition.

Propos recueillis par Jean-Michel Desnoues

**APRÈS DES DÉBUTS PLUTÔT SATISFAISANTS À MELBOURNE, PUIS UN PASSAGE À VIDE À BAHRÉÏN, ET SURTOUT EN CHINE, RENAULT RETROUVE LE RYTHME. CE RÉSULTAT ÉTAIT-IL ATTENDU ?**

Les incidents du premier tour ont aidé, mais l'important pour moi est que nous ayons été, malgré tout, en mesure de nous hisser au niveau d'écures qui sont devant nous en performance pure comme Force India McLaren ou Haas. Ce n'est pas la première fois que nous possédons un bon rythme en course, même si cela ne se voyait pas forcément. Quand nous analysons, nous pouvons voir que nous faisons de bons relais. Cette course est une confirmation pour nous. L'étape suivante sera de parvenir à mieux nous qualifier. Notre rythme en qualifications est clairement le point qu'il nous reste à travailler d'urgence.

**APRÈS LES AFFRES DU PRÉCÉDENT GRAND PRIX, À SHANGHAI, CES PREMIERS POINTS SONT-ILS UN SOULAGEMENT ?**

Il y a des circonstances de week-end et de course qui font que ça se passe plus ou moins bien. Notre niveau de performance global est en fait à peu près constant. Si la Chine est à oublier, c'est suite à des problèmes de suspension qui nous ont empêchés de rouler le vendredi. Nous sommes partis en course avec les pneus Medium qui nous ne connaissons pas. Les points marqués aujourd'hui, c'est une étape. Ça récompense le travail fourni au cours des derniers mois, mais ce n'est en rien un objectif. C'est un encouragement, mais pas une finalité.

**DOIT-ON ATTENDRE D'AVANTAGE DE LA PART DE LA R.S. 16 ?**

Il ne faut pas oublier que cette monoplace n'a bénéficié d'aucun développement l'an passé et qu'elle a été dessinée pour accueillir le moteur Mercedes. Cela fait quand même beaucoup de handicaps. Mais oui, elle va gagner en performance. Toutefois, dans notre projet, l'important n'est pas de savoir où nous en sommes cette année, mais bien où nous allons aller.

**SERA-T-IL POSSIBLE DE REPRODUIRE CE TYPE DE RÉSULTAT RÉGULIÈREMENT ?**

Les personnes impliquées dans le programme savent très bien qu'il ne faut pas s'attendre à être dans le Top 10 tous les dimanches. On peut progresser cette saison, espérer mieux. Cependant, plus que de chasser le résultat, l'important pour nous est de stabiliser l'ensemble, nous renforcer la ou nous avons des faiblesses et bâtir une équipe. Il faut être concentré sur l'avenir. C'est là que nous aurons des résultats, mais sans lâcher cette saison. Ce serait une forme de résignation qui ne correspond pas à la mentalité d'une écurie de course. Nous préférons l'exercice difficile qui est de pousser dans les deux sens.

**LE MOTEUR RENAULT SE RÉVÈLE ÊTRE EN NETTE PROGRESSION. EST-CE UNE AUTRE SOURCE DE SATISFACTION ?**

C'est super pour nous ! Ça montre aussi aux gars de Viry-Châtillon que nous sommes sur la bonne voie et que le travail fourni est en train de payer. Sans même extrapoler sur la situation du moteur Renault face au Mercedes et au Ferrari, nous savons au moins que Red Bull peut grimper sur le podium. Nous sommes encore loin d'être en position de faire la même chose, mais ça nous montre la cible.

**L'ACCORD SUR LA RÉGLEMENTATION 2017 (VOIR PAGES 6 ET 8. NDLR) EST-IL UNE BONNE NOUVELLE POUR RENAULT ? PEUT-ELLE AIDER À REDISTRIBUER LES CARTES ET À ACCÉLÉRER SON RETOUR AU PREMIER PLAN ?**

C'est un sujet délicat. Un changement de réglementation a toujours tendance à jouer en faveur des grosses structures, avec beaucoup de moyens et capables de réagir sur une très courte période. Maintenant, ça ne peut pas être mauvais pour nous, car c'est toujours bon d'avoir un nouveau projet quand on reconstruit quelque chose. Moi, je suis assez « vieille école » et je me dis qu'il est préférable de viser quelque chose de bon pour la F1 plutôt que de privilégier ses intérêts personnels. Nous avons plus à gagner à avoir une F1 dynamique.

**JOLYON PALMER CONNAÎT UNE ENTRÉE EN MATIÈRE PLUS TERNE QUE CELLE DE MAGNUSSEN. DOIT-IL HAUSSER SON JEU ?**

C'est un début de saison un peu en dents de scie, après avoir été plutôt bien à Melbourne. Il a besoin de références. Ce week-end, avant de se faire pousser hors de la piste par Sainz (le pilote espagnol écopa de dix secondes de pénalité Ndlr), il effectuait une bonne course. Il est revenu en piste avec les pneus mouillés, et perdu quatre secondes au pire moment, alors qu'il était en pleine bagarre. Honnêtement, aujourd'hui, nos pilotes ne sont pas un sujet de préoccupation. Je n'ai rien à redire sur eux, ils font leur boulot.

**POURQUOI AVOIR FAIT ROULER SERGEY SIROTKIN, EN EL1, ALORS QUE VOTRE 3<sup>E</sup> PILOTE, ESTEBAN OCON, N'A PAS ENCORE EU CETTE CHANCE ?**

Nous sommes toujours dans une phase d'évaluation pour le futur. Sergey est un pilote que je connais bien, qui a été le meilleur Rookie en GP2 l'an passé et qui fut l'un des rares à avoir battu Vandoorne lors de la course principale du samedi. Le faire rouler ici était judicieux pour nous, car la Russie est un marché important pour Renault. Attention, sa présence n'a rien de prémonitoire ou de mauvais pour les pilotes actuels. Il est d'ailleurs prévu qu'Esteban Ocon fasse sa première apparition en EL1 à Barcelone (le vendredi 13 mai Ndlr).

**À TITRE PERSONNEL, ÊTES-VOUS SATISFAIT D'ABORDER LA CAMPAGNE EUROPÉENNE SUR UNE NOTE POSITIVE ?**

Oui, mais ça ne change pas grand-chose. Il faut continuer à sentir une forme de progression. J'espère que nous aurons des résultats similaires lors des prochains Grands Prix, mais ça ne changera pas le travail. Au cours de ces cinq premiers mois, nous avons identifié nos forces et nos faiblesses. Le système F1 réclame du temps, et il faut en avoir conscience. Quoi qu'il arrive à Barcelone ou Monaco, ce ne sont pas quelques points de plus qui vont changer nos objectifs ou notre manière de travailler. ●



## ITINÉRAIRE

Frédéric Vasseur est né le 28 mai 1968, à Draveil (Essonne). Ingénieur diplômé de l'École supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile (ESTACA), il fonde l'équipe ASM en 1996 puis, en s'associant avec Nicolas Todt, ART Grand Prix en 2004. Les deux équipes fusionnent en 2007. Il crée également, fin 2003, Spark Technology Racing qui fournira, à partir de la saison 2014-2015, les châssis des monoplaces de Formule 1. Frédéric Vasseur est nommé officiellement directeur de la compétition de Renault Sport Racing, le 3 février 2016.

# 304

GP disputés par Renault

# 35

victoires

# 51

pole positions

# 100

podiums

# 31

meilleurs tours

# 2

titres Constructeurs



victoires  
**11,5%**



podiums  
**32,9%**



J.F. GALEYDIN